

**T.C.**  
**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
**GÜZEL SANATLAR ENSTİTÜSÜ**  
**SANAT VE TASARIM ANASANAT DALI**

**STİL, SANAT VE TASARIM İLİŞKİSİNİN MOTOSİKLET  
TASARIMI ÜZERİNDEN UYGULANMASI**

**ALTUĞ AKARPA**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Danışman**  
**Dr. Öğr. Üyesi HARUN DİLER**

**ANTALYA – 2019**



**T.C.**  
**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
**GÜZEL SANATLAR ENSTİTÜSÜ**  
**SANAT VE TASARIM ANASANAT DALI**

**STİL, SANAT VE TASARIM İLİŞKİSİNİN MOTOSİKLET  
TASARIMI ÜZERİNDEN UYGULANMASI**

**Altuğ AKARPA**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Danışman**  
**Dr. Öğr. Üyesi Harun DİLER**

**ANTALYA - 2019**



## İÇİNDEKİLER

<b>Bilimsel Etik Sayfası</b> .....	<b>i</b>
<b>Tez Kabul Formu</b> .....	<b>ii</b>
<b>Teşekkür</b> .....	<b>iii</b>
<b>Özet</b> .....	<b>iv</b>
<b>Summary</b> .....	<b>vi</b>
<b>Tablolar Listesi</b> .....	<b>viii</b>
<b>Resimler Listesi</b> .....	<b>x</b>
<b>Giriş</b> .....	<b>1</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM- Kavramsal Çerçeve</b> .....	<b>8</b>
1.1.Sanat ve Sanat Akımları .....	<b>8</b>
1.1.1.Barok.....	<b>9</b>
1.1.2.Konstrüktivizm.....	<b>12</b>
1.1.3.Pop Art .....	<b>15</b>
1.2.Stil.....	<b>18</b>
1.2.1.Genel Stil.....	<b>21</b>
1.2.2.Bireysel Stil.....	<b>22</b>
1.3.Tasarım .....	<b>24</b>
1.3.1.Tasarımın Tanımı .....	<b>24</b>
1.3.2.Ürün Tasarımı ve İnsan İlişkisi .....	<b>25</b>
1.3.3.Tasarım İlkeleri .....	<b>27</b>
1.4.Sanat ve Tasarım İlişkisi.....	<b>29</b>
1.5.Tasarım Ürünü Olarak Motosikletin Seçilmesinin Gerekçeleri .....	<b>34</b>
1.6.Motosiklet ve Tasarımının Tarihi .....	<b>35</b>
1.6.1.Motosikletin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi .....	<b>35</b>
1.6.2.Savaş Sonrası Motorlar .....	<b>37</b>
1.6.3.İlk Tasarımlar .....	<b>38</b>
1.6.4.Motosiklet Tasarımı ve Stil.....	<b>39</b>
1.6.5.Motosiklet ve Sanat İlişkisi.....	<b>41</b>
<b>İKİNCİ BÖLÜM- Tasarım Sürecinin İncelenmesi, Metodoloji ve Verilerin Toplanması</b> .....	<b>44</b>
2.1.Yapılan Motosiklet Tasarımları ve Akımlarla Olan İlişkileri.....	<b>44</b>
2.1.1.Barok.....	<b>44</b>
2.1.2.Konstrüktivizm.....	<b>46</b>
2.1.3.Pop Art .....	<b>48</b>

2.2. Metodoloji.....	49
2.3. Verilerin Toplanması .....	49
2.3.1. Veri Aracının Seçilmesi.....	49
2.3.2. Anket.....	50
2.3.3. Evren ve Örneklem .....	51
2.3.4. Anketin Uygulanması .....	51
2.3.5. Anketin Analizi.....	51
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM- Analizler ve Bulgular</b> .....	<b>52</b>
3.1. Veriler ve Verilerin Analizleri.....	52
3.1.1. Barok Veri Analizi ve Yorumlar .....	52
3.1.2. Konstrüktivizm Veri Analizi ve Yorumlar .....	64
3.1.3. Pop Art Veri Analizi ve Yorumlar.....	76
<b>Sonuç ve Tartışma</b> .....	<b>88</b>
<b>Kaynakça</b> .....	<b>91</b>
<b>Ek-1- Anket Formu</b> .....	<b>93</b>
<b>Ek-2- Eskizler</b> .....	<b>113</b>
<b>Özgeçmiş</b> .....	<b>116</b>



T. C.  
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
Güzel Sanatlar Enstitüsü Müdürlüğü



**BİLİMSEL ETİK SAYFASI**

Bu tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını bildiririm.

30/05/2019

Altuğ AKARPA





## TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde, değerli bilgilerini benimle paylaşan, kendisine ne zaman danışsam kıymetli zamanını ayırıp sabırla ve ilgiyle bana faydalı olabilmek için destek olan, her sorun yaşadığımda yanına çekinmeden gidebildiğim, samimiyetini benden esirgemeyen kıymetli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Harun DİLER'e teşekkür ediyorum ve şükranlarımı sunuyorum. Yine çalışmamda konu, kaynak ve yöntem açısından bana yardımda bulunarak yol gösteren Arş. Gör. Ferit YAZICI'ya ve Prof. Dr. Cem Oktay GÜZELLER'e teşekkürü bir borç bilirim.

Tezimin hazırlanma sürecinin en başından en son anına kadar teorik ve pratik olarak bana desteğini hiç esirgemeyen, tezimin üzerinde en az benim kadar emeği olan sevgilim Yağmur Ezgi KAYA'ya ve son olarak beni bu günlere derin bir anlayışla kendim olma yolunda cesaretlendirip önümü açan ve benden hiçbir zaman desteğini esirgemeyen, bu hayattaki en büyük şansım olan aileme sonsuz teşekkürler...

Altuğ AKARPA

Antalya 2019



**T.C.**  
**AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ**  
Güzel Sanatlar Enstitüsü Müdürlüğü



<b>Öğrencinin</b>	Adı Soyadı	Altuğ AKARPA
	Numarası	20165307005
	Anasanat Dalı	Sanat ve Tasarım
	Danışmanı	Dr. Öğr. Üyesi Harun DİLER
Tezin Adı	Stil, Sanat ve Tasarım İlişkisinin Motosiklet Tasarımı Üzerinden Uygulanması	

### ÖZET

Sanat insanlık tarihi boyunca insanlığa hep eşlik etmiştir. Savaşlar, teknolojik gelişmeler ve toplumsal hareketler insanlığa yön verdiği gibi sanata da yön vermiştir. Günümüzde sanat, sadece güzel sanatlar olarak kalmamış daha da yayılarak başka dallar ve kollar oluşturmuştur. Modern hayatın ihtiyaçları doğrultusunda şekil alarak ürünler de üretmiştir. Grafik tasarım ve moda tasarımı bunun için iyi birer örnektir. Bu alanda bir başka örnek ise endüstriyel tasarımıdır. Endüstriyel tasarım, sanattan bağımsız, ancak estetik değerler doğrultusunda sanat ile ilişkili bir alan olması açısından oldukça önemli ve dikkate değerdir.

Günümüz tasarım anlayışının gelişimi, I. Dünya Savaşından bu yana çok yol kat etmemiş, günümüzde de ergonomik, ekonomik ve işlevsel temellere bağlı kalmıştır. Endüstriyel tasarım, estetik değerler açısından sanat ile ilişkili bir alan olmasına rağmen doğrudan bir etkileşim gözlenmemektedir. Öte yandan sanat yıllar içerisinde biriktirdiği teorik ve pratik yöntemleri ile birçok alanda üretimlere katkıda bulunmaktadır.

Bu tez sanat akımları ile ürün tasarımı sürecinin bir arada uygulanmasını ele almaktadır. Araştırma ve uygulama için günümüzde aktif olarak kullanılan motosiklet ürününe odaklanmaktadır. Motosiklet tasarımlarını sanatsal açıdan ele alarak -tasarım ilkeleri (ritim, denge, oran-orantı/ölçek, vurgu, zıtlık, bütünlük, hiyerarşi) gibi sanat akımlarının sahip oldukları özgün estetik değerleri ile inceleyip uygulamayı amaçlamaktadır. Bu yolla motosiklet tasarımı üzerinde görsel denemeler yapılarak sanat ve tasarım ilişkisinin uygulama boyutunda araştırılması amaçlanmaktadır. Bunlarla birlikte yapılan teorik ve pratik çalışmalar ile tasarım süreci ve tasarım yöntemleri üzerine eklenebilecek katkıların saptanması açısından araştırma önem arz etmektedir.

Buradaki öncelikli kapsam, yapacağımız araştırmalar ile motosiklet tasarımı sanat ve tasarım bağlamında irdeleyip, tekrardan bu bakış açısı ile görsel olarak tasarlamaktır. Bu süreçte üç sanat akımının özelliklerini ele alınarak üç farklı motosiklet tasarımı ortaya koymayı amaçlamaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Sanat, Tasarım, Stil, Motosiklet, Endüstriyel tasarım.



**T.R.**  
**AKDENİZ UNIVERSITY**  
Institute of Fine Arts



<b>Student</b>	Name Surname	Altuğ AKARPA
	Number	20165307005
	Department	Art and Design
	Advisor	Dr. Harun DİLER
Thesis Name		Applied Style, Art and Design in Relation to Motorcycle Design

### SUMMARY

Art has always accompanied humanity throughout human history. Warfare, technological developments and social movements have given direction to mankind as well as art. Today, art is not only fine arts but also spreads and creates other branches and sub-branches. It is formed according to modern life's needs and it produces products. Graphic design is a good example for this. Another area is industrial design. Industrial design while distinct from art, it intercommunicates aesthetic values within, is important and remarkable.

The development of contemporary design concept hasn't changed much since the First World War, and today it is still bounded to ergonomic, economic and functional bases. Although industrial design is a field related to art in terms of aesthetic values, direct interaction is not observed. On the other hand, art has contributed to many field productions with its theoretical and practical methods accumulated over the years.

This study examines the design principles through artistic perception. In order to investigate and apply this, the motorcycle products actively used today are focused

on. By examining motorcycle designs in art perspective namely design principles (rhythm, balance, rate ratio/scale, emphasis, contrast, integrity, hierarchy) and analyses typical aesthetic values within different art movements. In this way, by making experiments on motorcycle design, aims to investigate the relationship between art and design. Furthermore I aim to define design principles through art & style perception in the shaping process. I want to determine what kind of contribution it can make to the design process and design methods through practical and theoretical studies.

In this thesis we will be covering the examination of motorcycle design in terms of art and design, and based upon this analysis redesign motorcycle. Scope is, this thesis aims to present three different motorcycle designs by taking into account the characteristics of three art movements.

**Keywords:** Art, Design, Style, Motorcycle, Industrial design.

**TABLolar LİSTESİ**

Tablo 1: Barok stil soruları için aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	53
Tablo 2: Barok stil soruları için aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	54
Tablo 3: Barok açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar .....	55
Tablo 4: Barok açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar .....	55
Tablo 5: Barok açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar .....	56
Tablo 6: Barok stili için duysal soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	57
Tablo 7: Barok stili için bilişsel soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	59
Tablo 8: Barok stili için bilişsel ve tercihe dayalı soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	61
Tablo 9: Barok stili renk tercihi için yüzdeler .....	63
Tablo 10: Barok stili için renk tercih sorusunun aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	63
Tablo 11: Konstrüktivizm stil soruları için aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	65
Tablo 12: Konstrüktivizm açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar .....	65
Tablo 13: Konstrüktivizm açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar .....	66
Tablo 14: Konstrüktivizm açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar .....	67
Tablo 15: Konstrüktivizm açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar .....	67
Tablo 16: Konstrüktivizm stili için duysal soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	69

Tablo 17: Konstrüktivizm stili için bilişsel soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.....	71
Tablo 18: Konstrüktivizm stili için bilişsel ve tercihe dayalı soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	73
Tablo 19: Konstrüktivizm stili renk tercihi için yüzdeler.....	75
Tablo 20: Konstrüktivizm stili için renk tercih sorusunun aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	75
Tablo 21: Pop art stil soruları için aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.....	77
Tablo 22: Pop art açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.....	77
Tablo 23: Pop art açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.....	78
Tablo 24: Pop art açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.....	79
Tablo 25: Pop art açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.....	79
Tablo 26: Pop art stili için duyusal soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.....	80
Tablo 27: Pop art stili için bilişsel soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.....	82
Tablo 28: Pop art stili için bilişsel ve tercihe dayalı soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları .....	84
Tablo 29: Pop art stili renk tercihi için yüzdeler .....	86
Tablo 30: Pop art stili için renk tercih sorusunun aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.....	87

## RESİMLER LİSTESİ

Resim 1: Majestic, 1929, Motor-Sport-Museum am Hockenheimring, Almanya.....	6
Resim 2: BMW, R-7, 1930 .....	6
Resim 3: Alfred Böning, R-7 üzerine konsept çalışması.....	6
Resim 4: Hendderson KJ .....	7
Resim 5: John Rembrandt, Otoportre, 1669 .....	10
Resim 6: Gian Lorenzo Bernini, Cornaro Şapeli, Santa Maria della Vittoria, Roma, 1647-1652 .....	11
Resim 7: Louis Le Vau, Kraliçe Dairesi'nden detay, Versailles Şatosu, Fransa, 1680	12
Resim 8: Vladimir Tatlin, 3.Enternasyonal Anıtı ahşap maket, 1919-1921 .....	13
Resim 9: Aleksandr Rodchenko, Dobrolet 1923 .....	14
Resim 10: Richard Hamilton, “Bugünün Evlerini Bu Denli Farklı, Bu Denli Cazip Kılan Nedir?”, 1956.....	15
Resim 11: Andy Warhol, Campbells’ın Çorba Konserveleri, 1962 .....	17
Resim 12: Roy Lichenstein, Arabada, 1963 .....	17
Resim 13: John Atkinson, Resim alanında farklı stillerin kullanımı ile ilgili bir karikatür. ....	21
Resim 14: Barok mobilya örnekleri .....	22
Resim 15: Pablo Picasso ve Dora Maar’ın Portesi, 1938 .....	23
Resim 16: BMW araba görseli.....	23
Resim 17: George Basalla, Teknolojinin Evrimi kitabından, 1998 .....	26
Resim 18: Piet Mondrian, Composition with Red, Blue, and Yellow, 1930.....	30
Resim 19: Yves Saint Laurent, Mondrian Koleksiyonu’ndan Elbise, Sonbahar/Kış 1965-66 .....	31



Resim 20: Gerrit Rietveld, Red Blue Chair, 1918- 1923.....	32
Resim 21: George Nelson, Irving Harper, Marşmelov kanepesi, 1956.....	32
Resim 22: Charles ve Ray Eames, Eames Evi ve Stüdyosu, Kaliforniya, 1949.....	33
Resim 23: ACXT, Technology Interpretation Center (BTEK), İspanya, 2007 .....	34
Resim 24: Royal Enfield 500, 1927 .....	36
Resim 26: I.Dünya Savaşında cephede askerler .....	37
Resim 27: Royal Enfield 500, Dünya pazarı için tasarlanan ilk motorlardan, 1951 ....	38
Resim 28: Finlandia Moto Grand Prix, 1971 (8 numara Hannu Kuperinen, 17 numara Tommy Robb, 10 numara Matti Salonen) .....	39
Resim 29: Bazı genel motor türleri.....	40
Resim 30: 2009 Suzuki 1000 GSXR illüstrasyon.....	41
Resim 31: 2013 Honda 1000RR .....	41
Resim 32: Yamaha R6, 2014 (The Fastest R6 Ever) .....	42
Resim 33: Andy Warhol, BMW M1, 1977.....	43
Resim 34: Keith Haring, Honda CBR1000F, 1991, Petersen Automotive Museum . .	43
Resim 35: Barok sanat akımı ile tasarlanmış motosiklet.....	45
Resim 36: Konstrüktivizm sanat akımı ile tasarlanmış motosiklet.....	46
Resim 37: Pop Art sanat akımı ile tasarlanmış motosiklet .....	48
Resim 38: Aritmetik Ortalama ve Standart Sapmalar .....	50
Resim 39: Anket içerisindeki Barok stil ayırımı sorusu .....	53
Resim 40: Barok stili ile tasarlanmış motosiklet .....	56
Resim 41: Anket içerisindeki Konstrüktivizm stil ayırımı sorusu.....	64

Resim 43: Konstrüktivizm stil ile tasarlanmış motosiklet.....	68
Resim 43: Anket içerisindeki Pop Art stil ayırım sorusu .....	76
Resim 41 : Pop Art stil ile tasarlanmış motosiklet.....	80



## GİRİŞ

Teknolojinin ilerlemesi insanların yaşam şeklini her zaman etkilemiştir. Stil ve sanat akımlarının da buna paralel olarak, dönemin sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik ortamına göre değişim gösterdiği bilinmektedir. Bu değişimin okunduğu temel alanlardan biri de endüstriyel tasarımıdır. Endüstriyel tasarımı ana öğelerinden biri olan ürün tasarımı değişimin yansıdığı önemli bir öğedir.

Antik çağlardan beri kullanılan ürünler, çağlar boyunca aşamalar geçirmiş ve değişime uğramıştır. İnsanların alışkanlıkları, kültürel yapısı değiştikçe ürün tasarımı biçimlenmesi de değişim göstermiştir. Bu değişiklikler stilleri/üslupları beraberinde getirmiştir. İnsanlığın yerleşik hayata geçmesiyle önem kazanan eşya kullanımı Mısır, Girit, Yunan, Etrüsk ve Roma'da yoğun olarak görülmüştür. Eşyaların biçimlendirilme serüveni Ortaçağ'da da devam etmiş, günümüze değin sürmüştür. Barok ve Rokoko dönemlerinde ise ürünler estetik kaygıların işlevsel kaygıların önüne geçmesiyle gösteriş kazanmıştır. Daha sonra eklektizm (seçmecilik) ve endüstrileşmenin artması sanatın üretimler üzerinde etkisini arttırmıştır. Kimi zaman eleştirel akımlar ve üretimler yapılırken kimi zaman üretimleri destekleyen katkılar da sağlanmıştır. Modernizmde insan vücuduna uyum, yani ergonomi bilimi ile biçim öne çıktığından, biçim; renk ve dokudan daha önemli hale gelmiştir. Tasarımı makine çağı ile birleştirebilen Bauhaus Ekolu işlevselliği takip eden basit formları ile tasarımı endüstriyel üretime daha yatkın hale getirmiştir. Zamanla teknolojinin gelişmesiyle birlikte materyallerin biçimlendirilme yöntemleri de buna bağlı olarak değişmiştir. Bu süreçler içinde ve de sonrasında sanat ve tasarım hep ilişki içinde olmuştur. Moda ile plastik sanatlar, kavramsal sanat ve enstalasyonlar, mimari ve daha birçok alan disiplinler arası ürünler üretmiştir. Resim, yıllar boyu grafik tasarıma, moda tasarımı ve görsel sanatlara temel oluşturmuş, mimari ise form anlamında heykelden direkt olarak beslenmiştir.

Birçok tasarım alanında stiller aktif ve etkin olarak kullanılmışlardır. Buradaki kapsam, tespitler üzerine endüstriyel tasarım alanının incelediği bir ürün olan motosiklet ürününü sanat ve tasarım bağlamında irdelemektir. Bu yaklaşım sadece

motosiklet için değil genel olarak ürün tasarımı üzerine stil anlamında plastik ve kavramsal bir tarz arayışı olarak da adlandırılabilir.

### **Araştırmanın Önemi**

Kültürel ve sanatsal açıdan estetik değerlere vurgu yapılmasında belirgin bir artış vardır. Doğal olarak, estetik değerlerin öneminin artmasıyla, ürünlerin estetik özelliklerine odaklanılmış durumdadır. Günümüzde birçok bireysel veya kurumsal tasarımcı kendilerine ait ya da ait olmayan yerel estetik değerlere önem vermekte ve bunlar ile tasarımlar ortaya koymaktadır. Bauhaus'un klasik tasarım algısının kırılmasının yanı sıra insanın varoluşunun bitmez tükenmez arayışının bir sonucu olarak, sahip olduğu kavramsal ya da biçimsel araçları mümkün olduğunca kullanmanın alternatiflerini aramaktadır ve arayacaktır.

Çalışmanın öncelikli önemlerinden biri daha önce sanat akımlarının öğeleri belirlenerek motosiklet ölçeğinde bir tasarım ürünüde kapsamlı olarak araştırılmamış olmasıdır. Bunun yanı sıra sanat ve tasarım ilişkisi üzerine araştırmalar olsa da, akademik olarak bu bağlamda tasarlanıp incelenen bir ürüne rastlanmamıştır.

Çalışmanın bir diğer önemi; tasarımcılara, ürün biçimlendirme sürecinde tasarım ilkelerinin sanat ve tasarım bağlamında bir yöntem olarak ele alınması konusunda kaynaklık edecek bir çalışma sağlayacak olmasıdır.

Ürün tasarımında yöntem olarak stil ve sanat akımları önem kazanmaktadır. Gün geçtikçe sanat ve tasarım arasındaki sınırlar kalkmaktadır. Bu kavramların bir yöntem olarak ele alınması nitelikli tasarımların ortaya konması açısından önemli bir rol oynayacaktır. Bu bağlamda da tasarımcılara kaynaklık edecek bir çalışmanın olmaması araştırmanın önemli bir başka gerekçesi olarak sunulmaktadır.

### **Araştırmanın Amacı**

Tezin kapsamı; ritim, denge, oran-orantı (ölçek), vurgu, zıtlık, bütünlük, hiyerarşi gibi tasarım ilkelerini ve sanat akımlarının özel biçimlerini motosiklet

tasarımında uygulamaktır. Konu kapsamında belirlenen “CBF 500” model motosikletin ögeleri olan egzoz, benzin deposu, jant gibi birçok parçası üzerinde belirlenen stiller bağlamında uygulamalar yapılacaktır. Siyah, sarı, kırmızı, mavi ve beyaz olmak üzere beş farklı renk, üç farklı sanat akımı özellikleri motosiklete uygulanacaktır. Seçilen sanat akımları; Barok, Konstrüktivizm ve Pop Art’tır.

Amacı ise; öncelikle seçtiğimiz sanat akımlarının incelenmesi ve özgün değerleri belirlenerek elde edilen verilerin yapılacak tasarımda uygulanmasıdır. Bu tez, kapsamda açıklanan uygulama biçiminin olabirliğini anlamayı ve uygulandıktan sonra da bunun tasarlanmış olan ürüne olan katkılarını belirlemeyi amaçlıyor.

### **Araştırmanın Yapısı**

Takip eden bölümde, II. Bölümde araştırmamız için teorik ve pratikte kullanılacak araçlar tanımlanacak, konuyla olan ilgileri ve bazı gerekçeler ile açıklamaları yapılacak. Seçmiş olduğumuz barok, konstrüktivizm ve pop art sanat akımlarının içerikleri analiz edilecektir. III. Bölümde motosikletlerin yapılmış olan tasarımlarının uygulanma biçimleri ile bunlara bağlı açıklamalar ve incelemeler sunulacaktır. IV. Bölümde tezin sonuçlarının araştırılmasında kullanılan metodoloji, veri toplama yöntemi üzerinde durulacaktır. V. Bölümde analizler ve bulgular ortaya konacak ve bu bulgular yorumlanacaktır. VI. Bölümde ortaya çıkan sonuçlar ile giriş bölümünde önerdiğimiz hipotezlerin ne kadar örtüştüğü ve bulguların sonuç itibarı ile bizi nereye götürdüğü irdelenecektir.

Daha önceden yaptığımız yazılı ve görsel literatür araştırması ve kontrol grubuna uygulanmış anket ekte gösterilecek ve daha geniş açıklamaları ilgili bölümde yer alacaktır.

### **Literatür Özeti**

Yaptığımız literatür taramasını ve sanat-tasarım bağlamında yaptığımız araştırmaları temel olarak iki gruba ayırabiliriz. Birinci Bölüm’de genel olarak yazılı kaynaklar araştırılmıştır. Akademik olarak ele alınmış makale, tez ve pratik uygulama

ve araştırmalardan uygun olanlara bu bölümde yer verilmiştir. İkinci Bölüm’de ise görsel verilere yer verilmiştir. Genellikle konuyla direkt bağdaşmasından ve tasarım objesi olarak seşilmesinden dolayı motosikletler üzerinden araştırma yapılarak teze içerik anlamında uygun görülenlere yer verilmiştir.

Birinci Bölüm’de yapılan literatür taramasında sanat ve tasarım bağlamında birçok farklı alanda yapılmış teorik çalışmalara rastlanmıştır, bunlar genellikle moda tasarımı, sanat ve tasarımda eğitim yöntemleri ve bu yöntemlerin farkları, grafik ve resim sanatının birbirinden görsel olarak etkilenmesi, sanat ve tasarım pratikleri arasındaki teorik ve görsel ilişkiler üzerinedir. “ÇAğDAş GIYSİ TASARIMINDA SANATSAL BIÇİM ARAYIşLARI (ISSEY MIYAKE VE KUŐAĐI ÖRNEĞİNDE)” (Ayşe Günay, İstanbul, 2009). Adlı tez çalışmasında bir tasarım disiplini olan moda tasarım alanında “sanat ve tasarım” disiplinleri arasındaki ilişkiye ve ortaya çıkan ürünlere dair, bir moda tasarımcısı üzerinden yapılan araştırma ile bu ilişkinin önemi vurgulanmaktadır. Bu çalışma kültürel dil ile tasarım anlayışının bir arada sentezlenmesi üzerine iyi bir örnektir. “MODERN RESİM SANATI VE GRAFİK TASARIM İLIŐKİSİ” (Őirin Çakır, İstanbul, 2014). Bu araştırma ise bir sanat dalı olan resim ile bir tasarım alanı olan grafik tasarımın arasındaki ilişkinin sonucu olarak ortaya neler konduğunu ve bu ilişkinin tarihsel boyutunu irdelemektedir “AYNI ÜRÜN İKİ FARKLI DİŐİPLİN: ENDÜSTRİ ÜRÜNLERİ TASARIMCILARI VE MODA TASARIMCILARININ AYAKKABI TASARIMINA YAKLAŐIMLARININ İNCELENMESİ” (Esra BİCİ, İstanbul, 2007). Bu araştırma ise iki tasarım disiplinini konu alarak; moda tasarımı ve endüstriyel tasarım arasındaki ilişkiyi, benzerlik, yöntem ve estetik üzerinde durarak irdelemektedir. Başlığından da açıkça anlaşıldığı gibi disiplinler arası farklar üzerine tezimizi besleyen bir araştırmadır. YVES SAINT LAURENT GIYSİ TASARIMLARINDA PIET MONDRIAN ETKİŐİ” (Safiye SARI, 2013). Bir diğer sanat ve tasarım ilişkisi örneği Piet Mondrian’ın çalışmalarının moda tasarımı ürünlerine uygulanması üzerinedir. Bu çalışmada resim sanatı ile bir tasarım disiplini olan moda tasarımının bir araya gelişi ve bu kesişmenin ortaya koyduğu ürünler irdelenmektedir. Renk, tasarım için de sanat için olduğu kadar önemlidir. Tasarım ürünleri üzerinde uygulanması ve bunun etkileri Tülay Özdemir’in yazdığı 2005 tarihli “TASARIMDA RENK SEÇİMİNİ ETKİLEYEN KRİTERLER” adlı

makalede ele alınmış ve incelenmiştir. “Bauhaus eğitim modelinin Türkiye’de sanat ve tasarım eğitimi üzerine etkisi” (Elif Büyükkeçeci, İzmir, 2017). Bu tez ise sanat ve tasarım eğitimi ve yöntemleri üzerine sorguda bulunmaktadır. Yöntem incelemesi açısından bizim yaptığımız tez ve araştırmaya katkı sağlayacağı öngörüldüğünden literatür özetine eklenmiştir. “Tasarım ve sanat üzerine ayrılmayıcı sorgulamalar” (Emine Tuba Erdoğan, Erzurum, 2015) adlı tez çalışması ise bizim teorik anlamda bir araya getirmeye ve tespit etmeye çalıştığımız birçok doneyi içeren bir çalışma olmasından dolayı önemlidir.

Bu kapsamda birçok çalışma incelenmesi sonucunda sanat ve tasarım alanları arasındaki ilişkiler üzerine yapılan çalışmalarda farklar ve görsel kesişmeler ele alınmaya çalışılmış ve bunlar akademik olarak incelenmiştir. Bu çalışmalar sonucunda bizim tezimizin amacı olan sanat akımlarının tasarım nesnesine uygulanması ve sonucunun nitel ve nicelik anlamında irdelenmediği, yalnızca kavramsal ve biçimsel olarak incelendiği görülmüştür. Uygulamak istediğimiz tezin kapsamında bir çalışma örneğine rastlanamamıştır.

Bu çalışmalar tezin araştırması ve literatür bağlamında irdelenmesi sırasında kaynaklık edecektir.

İkinci Bölüm’de motosiklet tarihi boyunca resmi ya da gayrîresmi olarak yapılmış ve bir sanat akımı ile direkt ilişkilendirilebilen bazı motorlara yer verilmiştir. Bu bölümde yer verilen motorların çoğu, “Art Deco” sanat akımına uygun olarak yapılmış ve bu bağlamda üretilmiştir.

Resim 1’de görülen örnek Fransa’da “MAJESTIC” firması tarafından 1929 yılında üretilmiş ve satışa sunulmuştur. Günümüzde en iyi örnekleri Almanya’da bulunan Motor-Sport-Museum am Hockenheimring’de sergilenmektedir.

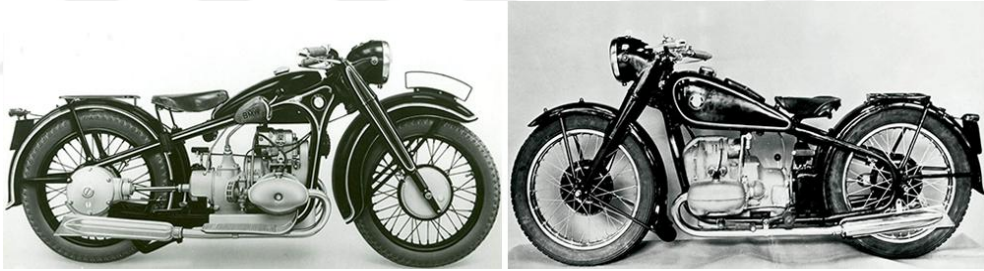
**Resim 1:** Majestic, 1929, Motor-Sport-Museum am Hockenheimring, Almanya



**Kaynak:** [forum.classicmotorworks.com/index.php?topic=22830.0](http://forum.classicmotorworks.com/index.php?topic=22830.0)

Bir diğerk örnek motosiklet ise BMW'nin 2. Dünya savaşı için 1930'da ürettiği R-7 modelidir. Yine o yıllarda bu model üzerine Alferd Böning tarafından bir konsept çalışması yapılmıştır. O zaman üretilmeyen bu model, 2008 yılında BMW şirketinin desteği ile revize edilmiş ve yeniden üretilmiştir. (Bkz.Resim:2-3) Bu çalışma BMW için bir tane üretilmiş ve arşive kaldırılmıştır.

**Resim 2:** BMW, R-7, 1930



**Kaynak:** [www.epifumi.com/foro/index.php?topic=6717.0](http://www.epifumi.com/foro/index.php?topic=6717.0)

**Resim 3:** Alfred Böning, R-7 üzerine konsept çalışması



**Kaynak:** [www.topspeed.com/motorcycles/motorcycle-reviews/bmw1934-bmw-r7-ar133980.html](http://www.topspeed.com/motorcycles/motorcycle-reviews/bmw1934-bmw-r7-ar133980.html)



Aşağıda gördüğümüz örnek ise (Bkz.Resim:4) orijinalinde 1924 model Indian Scout'tur. Hendderson KJ tarafından oluşturulan bu konsept çalışmada KJ, kendine özgü ve "streamline" olarak adlandırdığı bir bakış açısı ile motosikleti yeniden ele almış ve "Art Deco" stilinde bir motosiklet kazandırmıştır.

**Resim 4:** Hendderson KJ



**Kaynak:** [www.hagerty.com/apps/valuation/tools/1930-henderson-streamline\\_kj](http://www.hagerty.com/apps/valuation/tools/1930-henderson-streamline_kj)

## BİRİNCİ BÖLÜM: KAVRAMSAL ÇERÇEVE

### 1.1. Sanat ve Sanat Akımları

Sanat insanı belki de en çok insan yapan şeydir. Hasol (2010: 404) sanatı, “Güzellik karşısında duyulan heyecan ve hayranlığı uyandırmak için insanın kullandığı yaratıcılık.” olarak tanımlar. Tarih öncesindeki ilkel varsaydığımız insanlara baktığımızda duvarlara bıraktıkları el izleri, kemiklerden yaptıkları heykeller aslında duygu olarak ne kadar ortaklık taşıdığımızın bir göstergesidir. Örneğin 39.000 yaşındaki “Aslan Adam” (Löwenmensch) heykeli bu estetik ve sanatsal paydanın derinliğini göstermeye yetmektedir. Bu konu daha da irdelenebilir ancak bizim burada ilgilendiğimiz sanatın bir “dil” olarak ne kadar etkili ve vurucu olduğudur. Geç Antik Çağ’dan Rönesans’a kadar uzanan sürede, daha sonra sanatın, zanaatın, bilimin, tekniğin birer dalını, türünü meydana getirecek olan her türlü faaliyet bir hüner, bir mârifet, bir beceriydi; yani Latince’siyle ars’tı. Fransızca ve İngilizce’de sanatın karşılığı olan “art” kelimesi buradan gelir (Özer, 2009: 33).

İnsanlık tarihi göreceli olarak çok kısa olmasına karşın sanat bağlamında oldukça derin bir ifade biçimi oluşturmuştur. Bu dil her dönem kendine başka bir biçim bulmuş, dönemin şartları gereği sürekli değişmiş ve zaman içinde kendini farklı yollarla var etmiştir. Bird (2016: 6), sanatın, bütün tanımlarında bir dönüşüm işi olduğunu, ister fiziksel anlamıyla (taştan heykele), ister entelektüel ve manevi açıdan (görünmeyen şeylere biçim verme), değişimin her zaman ve her yerde sanatın doğasının bir parçası olduğunu söyler. Üretim amaçları, gerekçeleri içerik ya da yöntem bakımından değişiklik gösterse de sanat kendini insanın var olduğu her yerde ve her zaman gerçeklemiştir.

Sanatta görüş, duyuş, anlayış bakımından yenilikler ortaya koyan, farklılık gösteren hareketlere "**sanat akımı**" denir. Bir başka deyişle, belli bir tarihsel süreçte aynı sanat üslubuna sahip sanatçıların oluşturduğu topluluktur. Hemen her sanat akımı ortaya çıktığı dönemden itibaren belli bir süre resim, edebiyat, heykel, müzik, mimari gibi birçok sanat alanında kendine yer edinmiştir. Sanat akımları, dönemlerinde yeni bir düşünce ortaya atarak toplumların günlük yaşamında, özellikle de kültürel

yaşamında önemli değişiklikler meydana getirmiştir. Sanat akımlarının çoğu, varlıklarını kendinden önceki akımın varlığına borçludur. Çünkü birçok sanat akımı, kendinden önceki sanat akımına tepki olarak ortaya çıkmıştır.

Birçok sanat akımı kendi aralarında görsel ya da kavramsal ilişkilere sahip olsalar bile her birinin kendine özgün belirleyici özellikleri vardır. Genellikle akımlar isimlerini de sahip oldukları görsel ya da kavramsal içeriklerden almışlardır.

Araştırma kapsamında uygulanmak üzere farklı periyotlardan ve farklı disiplinlerden olmaları nedeniyle Barok, Konstrüktivizm ve Pop Art akımları seçilmiştir.

### **1.1.1. Barok**

17. yüzyıl kültürü ve sanatı “Barok” olarak adlandırılır. Terim ilk kez klasik oranları taşımayan yapıtları aşağılamak için kullanılmıştır. Ne var ki, Barok sanatçılar Rönesans öncülleri gibi tasarımın ve yarattığı etkinin bütünlüklü birliğine önem vermişlerdir. Barok’u farklı kılan, özellikle insan bedenlerinde ve duygularda kendini gösteren kesintisiz hareket ve dönüşümdür.

Barok sanata, psikolojik, duygusal ya da tinsel anlamda hareket egemendir. Rönesans’ın simetri ve oranı kıvrılan formlar, koyu renkler ve çoğu kez karanlık ve aydınlık arasındaki dramatik zıtlığın yanında daha az belirgindir. Yanılsama yolu ile inandırma, dönüştürme, aldatma bütün bunlar Barok’un işaretleridir. Resim bütün yönleri doğru ilerliyormuş, izleyici ile arasındaki psikolojik arayı kapatmak istiyormuş gibi görünür. Barok sanatlar izleyiciyi dönüştürmek, ikna etmek için ifadenin gücünü kullanmışlardır. Barok sanat hareketi yalnızca dışa değil içe de dönüktür. Yüksek drama ve güçlü duygu barok sanatın öyküsünde egemen aktörlerse de daha sessiz içedönük türlerinin taşıdığı mahremiyet, kurnazlık, düşüncelilik dışa dönük yanlar kadar esastır (Little, 2006: 42).

**Resim 5:** Rembrandt, Otoportre, 1669



**Kaynak:** [www.nationalgallery.org.uk/paintings/rembrandt-self-portrait-at-the-age-of-63](http://www.nationalgallery.org.uk/paintings/rembrandt-self-portrait-at-the-age-of-63)

Barok sanatta görsel olarak da kıvrımlı, gösterişli hatlar egemendir. Dönemin mobilya ve mimari eserlerinde de öne çıkan motifler resim ve diğer alanlardakilere benzerlik gösterir. Kıvrımlı ve katmanlı oymalar, kanat, aslan ayakları, kıvrımlı dallar ve kadın yüzleri gibi motifler oldukça belirgindir. Formun bütününden çok detayların ayrı ayrı birer değer olmalarına özen gösterilir.

Barok bütünlük bireysel öğelerin bütünü güçlendirmek için –açıkça tanımlanmış öğelerin yitirilmesi pahasına- ikincil konuma düşürülmesi aracılığıyla sağlanır. Barok mekân bağımsız ve canlıdır, akar akar ve sonunda etkileyici doruklara ulaşır (Roth, 2015: 476) (Bkz.Resim:6).

**Resim 6:** Gian Lorenzo Bernini, Cornaro Şapeli, Santa Maria della Vittoria, Roma, 1647-1652



**Kaynak:** [www.finestresullarte.info](http://www.finestresullarte.info)

Sanatların coşku uyandırma işlevine sahip olduğu anlayışının “prototipini” yaratan kişi heykeltıraş ve mimar Gian Lorenzo Bernini’ydi. Santa Maria della Vittoria Kilisesi’nin sol transepti içinde inşa edilen şapelde Bernini, localarında sahnedeki Azize Teresa’nın Kendinden Geçişini seyreden Cornaro ailesiyle birlikte, minyatür bir tiyatro yaratmıştır (Roth, 2015, s.483). Azize Teresa’nın Kendinden Geçişini heykelinde Tanrı’nın meleği tarafından yüreğine altın ve ateşten bir ok saplanan Teresa’nın hem acı hem de sonsuz bir mutluluk duyması tasvir edilmektedir. Yukarıdan üzerlerine tanrısal ışık demeti bir altın yağmuru gibi dökülmektedir, zengin giysi kıvrımları göz alıcı bir dekor oluşturmaktadır ama bu ayrıntılar, figürlerin yüzlerindeki çarpıcı ifadenin ön plana geçmesine engel değildir. Bernini’nin bu yapıtı, Barok sanatçıların amaçladıkları duygusal etki yaratan mimarinin iyi bir örneğidir.

Barok papalığın seküler gücünün zayıflamasıyla İtalya dışına, aynı dönemde güçleri gittikçe artan Fransız monarkları başta olmak üzere, Almanya ve İngiltere’ye kadar yayıldı. Fransız Barok’unun en önemli örneği sayılan Versailles Şatosu XIV. Louis’in önyak olmasıyla, Roman Barok mimarlarının salt hayalini kurabildikleri bir ölçüğe ulaştı (Roth, 2015: 501-503).

**Resim 7:** Louis Le Vau, Kraliçe Dairesi'nden detay, Versailles Şatosu, Fransa, 1680



**Kaynak:** [en.chateauversailles.fr/discoverestatepalacequeen-apartments](http://en.chateauversailles.fr/discoverestatepalacequeen-apartments)

### 1.1.2. Konstrüktivizm (Yapısalcılık)

Konstrüktivizm terimi ilk kez 1912'de Rus sanatçılar tarafından kullanıldı. Konstrüktivizm en genel anlamıyla, birbirinden farklı bileşenlerden ve plastik gibi çağdaş malzemelerle yapılmış ya da düzenlenmiş soyut, geometrik sanat yapıtlarını tanımlar. Rus Yapımcılık'ı 1917 Komünist darbesinin ardından süren toplumsal devrim içinde ütopyik bir akımdı (Little, 2006: 114).

'Konstrüksüyon' sözcüğü, Birinci Dünya Savaşı sonrası - İkinci Dünya Savaşı öncesindeki ara dönemde en sık rastlanan sanatsal terimlerden biri olarak bir yöntem, ama öte yandan modernlik ve ilerleme olgusunun sanatçılar tarafından nasıl algılandığını ortaya koyan bir kavramdır. Yeni bir dünyanın inşasını bir gereklilik olarak gören bu sanatçılar, giderek tasarıma yöneldikleri bir süreç içinde sanatı alışlagelmiş işlevinin dışında, toplumsal bir zeminde anlam ifade etmesi gereken bir olgu olarak düşünmeye başlamışlardır. Her şeyden önce işlevselliğe önem veren bu yeni yaklaşımlar, sanat olgusunun felsefesi ve terminolojisinde temelden bir değişim öngörmüştür. Görselliği geleneksel sanat algısının dışına çıkarmak için yeni tanımlar geliştiren konstrüktivistler, yeni endüstriyel malzemelerin birleştirilmesi esasına

dayanan yeni konstrüktivist nesnelere bilimsel anlamda birer ‘deney’ olarak görmüşlerdir. (Antmen, 2016: 103-105)

Uluslararası bir akım olan konstrüktivizm, sanatın sınırları içinde kalan bir gelişmeydi. Konstrüktivizm, genellikle basit geometrik biçimler ve endüstriyel malzemeden yararlanan heykelticiliğin bir kolu sayılır (Lynton, 2015: 110).

**Resim 8:** Vladimir Tatlin, 3.Enternasyonal Anıtı ahşap maket, 1919-1921



**Kaynak:** [www.moma.org.interactivesexhibitions2012/inventingabstractionwork=226](http://www.moma.org.interactivesexhibitions2012/inventingabstractionwork=226)

Vladimir Tatlin'in Sovyet devrimine ve komünizme olan sonsuz inancın simgesi olarak tasarladığı 3. Enternasyonal Anıtı (Bkz.Resim:8), resim, heykel ve mimarinin benzersiz bileşiminin ütopyik bir ifadesidir (Antmen, 2016: 102). Yapımcı sanatçılar bir heykel yada resim oluşturmak yerine, mekan içinde bir yapım (konstrüksiyon) oluşturmayı amaçlarlar. Resimler de daha çok geometrik biçimler arasındaki ilişkiyi araştıran yapımcılık, heykelde kitle ile boşluk arasındaki oranlarla estetik bir etkiye ulaşmayı ister. Mimarlıkta ise, bu alanda üç bileşen olan biçim, işlev ve yapım arasından yapımın vurgulandığı bir görünüm alır. Yapılarda yapımın açıkça gösterilerek ön plana çıkarıldığı, hatta salt yapımdan oluşan yapıların önerildiği tasarımlar bulunmaktadır.

Rus Konstrüktivistleri, devrim ideolojisinin yaygınlık kazanması yolunda temel bir gereklilik olarak görülen çeşitli propaganda biçimleri kullanmışlardır. Bunların başında afişler, dergiler ve resimler gelir (Antmen, 2016: 106).

**Resim 9:** Aleksandr Rodchenko, Dobrolet (Rus devlet havayolları için poster), 1923



**Kaynak:** batgre.wordpress.com/typographic-studies/pioneers-of-graphic-design/research-typographers

Yapımcı sanatçılar eğik, çapraz düzenleme ve yerleştirmeler kullanarak yapıtlarında gerilimi yüksek bir hareketlilik etkisi elde etmişlerdir. Yapımcılık, heykelde geleneksel malzeme ve biçimlendirme yöntemleri yerine çeşitli madenler, cam, plastik ve naylon gibi teknoloji çağının ürünü malzemelerle kimi endüstriyel üretim yöntemini kullanmasıyla da yenilik getirmiştir.

Yapımcılık öteki avangard akımlardan, “öznelliği” reddedişiyle önemli açılardan ayrıldı. Sanatçının bireysel duygularının sanatın temeli olduğunu inkâr etti. Modern mimarlık ve mobilya tasarımındaki devrime katkısı olan Bauhaus hareketinin de temelini oluşturdu. (Little, 2006: 114)



### 1.1.3. Pop Art

Pop Art, Avrupa ve Amerika’da 1960’lı yıllarda yayılmış soyut bir sanat akımıdır. 1960–1970 yılları arasında sanat dünyasını en çok etkileyen sanat akımı olmuştur.

‘Pop Sanat’ terimini ilk kez 1958 yılında, İngiliz eleştirmen Lawrence Alloway, Architectural Design dergisine yazdığı “Sanatlar ve Kitle İletişimi” başlıklı makalesinde popüler kültür ürünlerini tanımlamak için kullanmıştır. Alloway, 1962 yılından itibaren terimin kapsamını genişleterek güzel sanatlar alanında popüler kültür ürünlerini tanımlamak için kullanmıştır (Antmen, 2016: 160). Bu sanatçılar, çağdaş dünyayı olumlu bir bakış açısından yakalayıp kavramaya ve doğrudan doğruya kitle haberleşme araçlarından esinlenmeye çalıştılar. İngiltere’de soyut sanattaki geleneksel akımları yadsıyan bu ressamalar, pop art çalışmalarını katıldıkları pek çok sergi aracılığı ile geniş kitlelere sunma olanağı buldular.

**Resim 10:** Richard Hamilton, “Bugünün Evlerini Bu Denli Farklı, Bu Denli Cazip Kılan Nedir?”, 1956



**Kaynak:** tr.wikipedia.org/wiki/Richard\_Hamilton\_(ressam)

1956 yılında Londra’da açılan “İşte Yarın” başlıklı sergide yer alan “Bugünün Evlerini Bu Denli Farklı, Bu Denli Cazip Kılan Nedir?” (1956) başlıklı kolaj, “popüler” sözcüğünün bir kısaltımı olan “pop” türünde sanatın ilk örneklerinden biri olarak nitelendirilir (Antmen, 2016: 159). Bu kolaj, sanat dışı kaynaklardan seçilen hazır yapılmış motiflerden oluşuyor ve Batı dünyasından her insanın yaşamını ve düşlerini özetliyordu: Film ve televizyon, konserve yiyecekler, ev gereçleri, kasları gelişmiş bir erkek mankenle, çıplak bir kadının fotoğrafları, oturma odasının duvarında eski bir aile büyüğüne ait portreyi gölgede bırakan ve bir tablo gibi asılmış olan Young Romance’in kapağı (Lynton, 2015: 286).

Pop sanat, II. Dünya Savaşı sonrasında gelişen ekonominin etkisiyle varlığını hissettirmeye başlayan tüketim kültürü ve zihniyetini gözler önüne serer ve bu anlamda son derece “Amerikalı” bir içeriğe sahiptir. Pop art, Uluslararası sanat ortamında Amerikan varlığını ilk kez güçlü bir biçimde hissettiren Amerikan Soyut Dışavurumculuk akımının egemen konumuyla yarışmak zorunda kalmıştır (Antmen, 2016: 161). Amerika’da geniş toplulukların gözünde tüketimi çekici bir konuma getirmek için renkli afişler, resimli dergi ve romanlar, medya ve sinema pop art sanatçılarına esin kaynağı olmuştur.

Amerikan Pop Sanatı’nın etkinlik alanı, İngiltere’ye oranla daha genişti. Kitle iletişim araçlarındaki (televizyon, radyo, gazeteler ve dergiler) imgelerin uyandırdığı çekiciliği, en belirgin yoldan yapıtlarında kullanan sanatçılar, Roy Lichenstein ve Andy Warhol’dur (Lynton, 2015: 293). Bu sanatçılar yaşamı değil, tüketim dünyasının abartılı sunumunu eserleri ile ortaya koymuşlardır. Pop art, konserveden çorba ambalajına kadar hayli geniş bir yelpazede her türlü tüketim maddesini kendine konu olarak almıştır (Bkz.Resim:11).

**Resim 11:** Andy Warhol, Campbells'ın Çorba Konserveleri, 1962



**Kaynak:** [www.moma.org/learn/moma\\_learning/andy-warhol-campbells-soup-cans-1962](http://www.moma.org/learn/moma_learning/andy-warhol-campbells-soup-cans-1962)

Pop sanatçıları, elit bir kesimin beğenisine yönelik 'yüksek kültür' ile daha geniş kitlelere yönelik kültür tüketme biçimleri arasındaki ayrımları yok ederken öncelikle hazır-imgelerden yararlanmışlar, izleyicinin gündelik yaşamının bir parçası olan nesnelere iki-boyutlu yüzeylere aktarmışlardır. Reklamlar, afişler, çizgi romanlar ve filmlerle, özellikle de Hollywood endüstrisiyle yakından ilgilenen pop sanatçıları için bir dönemin popüler film yıldızları da vazgeçilmez bir esin kaynağı olmuştur. Kadın imgesi pop sanatın başlıca konularından birisi olarak cinsellikle yüklenmiş, seyirlik bir nesne konumundadır (Antmen, 2016: 162).

**Resim 12:** Roy Lichtenstein, Arabada, 1963



**Kaynak:** [www.nationalgalleries.org/art-and-artists/664car](http://www.nationalgalleries.org/art-and-artists/664car)

Ancak pop art'ın gelişmesi, popüler kültüre özgü otomobil, moda resimleri ya da reklam temaları gibi öğeleri “nesnel” bir biçimde çoğaltılmasına bağlı kalmadı. 1957'ye doğru Amerikan soyut sanatının etkisiyle, İngiliz pop art sanatçıları da soyut sanata doğru evrilmiş oldu. Nesnenin çevresiyle ilgili sorunlara duyarlı olan bu ressamlar, görüntüyü (ya da resmi) bir yere “yerleştirmek” ve bunu söz gelimi bir Monet'nin Nilüferler'i ya da büyük bir ekrana yansıtılmış bir film sahnesi gibi çekici kılmak istiyorlardı.

Atlantik'in her iki yakasındaki sanatçılar, pop olarak nitelendirilebilecek resimler ve heykeller yaptılar. Bu akımda Amerikan tarzı vurgulansa bile, tüketici toplum gibi pop art da uluslararası bir nitelik kazanmıştır (Lynton, 2015: 296).

## 1.2. Stil

Stil birçok fikri ve tatbiki disiplinler için önemli bir kavramdır. Sonuç olarak, farklı alanlardaki tanımları çeşitlidir. Biz bu tezde stil kavramını çoğunlukla görsel sanatlar ile bağlantılı olarak ele alsak bile, yapılan teorik incelemelerin ve çalışmaların çoğu edebi ve felsefidir. Stil, dilbilimci ve felsefeci birçok düşünür için de önem arz ettiğinden bu alanlardaki kaynaklara ve yorumlara da yer vereceğiz. Stil kavramının etki alanına özgü tanımlarının yanı sıra, çeşitli sözlüklerde de birçok tanımı vardır.

Stil sözcüğü, eski İngiliz dilinde edebi bir anlatım anlamında kullanılmıştır ve sözcüğün kökeni Latince kalem anlamına gelen “stylus” sözcüğüdür. Türk Dil Kurumu stili (üslup), “Bir sanatçıya, bir çağa veya bir ülkeye özgü teknik, renk, biçimlendirme ve söyleyiş özelliği, biçem.” olarak tanımlanırken, Cambridge Sözlüğü'nde stil, "Bir şeyi, bir insana, bir gruba, bir yere veya bir döneme özgü yapmanın tipik yolu." olarak tanımlanmaktadır. Tüm bu tanımlarda, stil, ifade şekli ne olursa olsun ifadenin ayırt edici özelliğini ifade eder.

Stilin kelime karşılığı olarak üslup ve tarz kelimeleri kullanılabilir ancak bunlar stili tam olarak anlatmazlar. Kısaca tanımlayacak olursak stil; bir ürünün, bir resmin, bir yazının, dönemin, biri tarafından yapılmış olan her şeyin, özelliklerini ve

özgünlüğünü biçimsel, anlamsal ya da başka yönlerden farklılığını veya aynılığını bize aktaran ifade biçimidir.

Farklı akademik alanlarda stil kavramına yaklaşımları incelediğimizde geniş bir tanım yelpazesiyse karşı karşıya kalmaktayız. Sanat tarihçisi ve eleştirmen Meyer Schapiro (1994a), “Stil denince, genellikle bir bireyin veya grubun sanatında sabit biçim, bazen sabit öğeler, nitelikler ve ifade kastedilmektedir.” der. Schapiro stili değişmez biçim, öge ya da niteliklerin yinelenmesi olarak tanımlarken, bir başka sanat tarihçisi olan Ernst Gombrich bu özelliklerin farklılığına, ayırt ediciliğine odaklanmaktadır. Gombrich (1968) “Form, Context, Style” adlı metinde “Stil, bir eylemi icra ederken veya bir eseri ortaya çıkarırken kullanılan, ayırt edici, dolayısıyla da tanınabilir bir yoldur.” der. Sanat tarihçileri ve eleştirmenleri, stili sanat eserlerini gruplandırmak için bir araç olarak kullanmaktadırlar, dolayısıyla tanımların özünde bu işlev yatmaktadır. Mimarlık tarihçisi James Ackerman da, stil kavramını “Aynı zaman dilimine ve/veya yere; ya da aynı kişi veya gruba ait olan sanat eserleri arasındaki ilişkileri karakterize etmenin bir yolu” olarak gördüğünü söyler. Mimar Saarinen (1985), stilin bir “biçim dili” olduğunu söyler.

Bireylerin kişilik özellikleri ilgili ilk çalışmaları yapan ve “Ayrııcı Özellik Kuramı”nı geliştiren psikolog Gordon Allport 1937’de Journal of Abnormal and Social Psychology’de stili “kişinin eşsiz özelliklerinin dışavurumu” olarak tanımlarken, psikoloji profesörü Li-fang Zhang (2000) “insanın performansını etkileyen bireysel farklılıklar” olarak tanımlamaktadır. Bu kaynaklar psikoloji alanında stil araştırmalarının kökeninin kişilik ve bireysel farklılıklar üzerine yapılan çalışmalara dayandığına işaret etmektedir.

Nils Erik Enkvist, 1964 tarihli “Literature and Linguistics” adlı eserde stil kavramına farklı yaklaşımları analiz etmiş ve gruplandırmıştır. Bu farklı görüşleri değerlendirerek “Bir metnin stili, dilsel öğelerinin içeriksel olasılıklarının toplamıdır.” tanımına ulaşır.

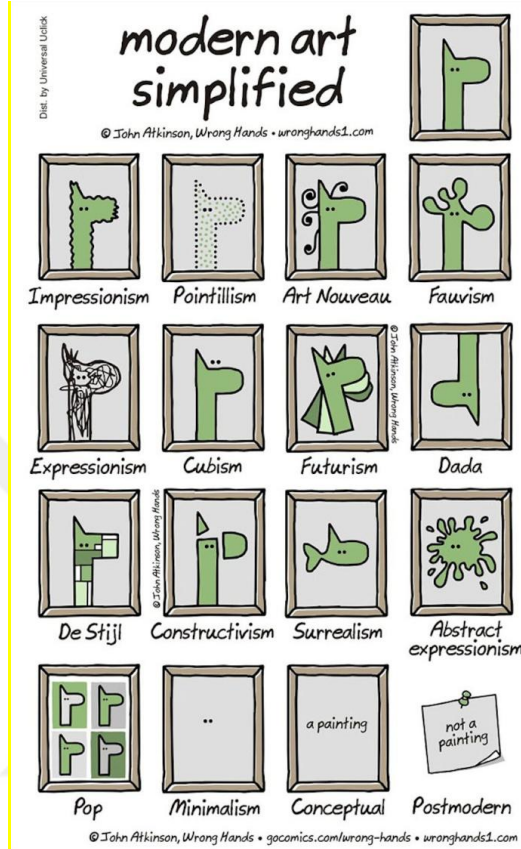
Enkvist’in dilbilim alanında stili alternatifler arasında bir seçenek olarak da sunan yaklaşımına paralel olarak Leonardo Meyer (1987), müzikoloji bağlamında, “Stil, örüntü çoğaltmasıdır, bu da, insan davranışında veya insan davranışının ürettiği

eserlerde, kısıtlamalar dahilinde yapılan bir dizi seçimden kaynaklanmaktadır.“ der. Bu tanım, stili farklı bir açıdan değerlendirir, sanatçının yaptığı seçimlere odaklanır, fakat bu seçimleri yaparken ne kadar özgür olduğuna ve tekrara düşme kavramına dikkat çekerek farklı bir bakış açısı sunar.

Benzer şekilde, filozof Nelson Goodman (1978: 38) stil ve içerik arasında başka bir bağlantıya işaret eder. Söylenenlerin ve nasıl söylendiğinin karakteristik özellikleri ifade ettiğini, dolayısıyla hem biçim hem de içerik unsurları içerdiğini söyler. Stil için tanımını şu şekildedir: “Biçem, bireye ya da gruba özgü bir imza olarak iş gören karmaşık bir ayırt edici özelliktir.”. Biçemin sanatçının niyetine bağlı olmadığını, stil kavramının sanat yapıtları haricinde; ele alınan özellikler yapıtın yaratıcısına özgü olduğu sürece insan eliyle üretilmiş bir şeye ilişkin olabileceğini de belirtir. “Temel olarak biçem, yapıtın yaratıcısına, dönemine, yerine ya da ekolüne özgü, sembolik işleyişinin özelliklerinden meydana gelir. Bu tanıma göre biçem, yalnızca “ne” ile karşılaştırılan “nasıl” meselesi değildir; ne birbirine çok yakın alternatiflere, ne de alternatifler arasından yapılan bilinçli bir seçime dayanır; yapıtın tüm özelliklerini değil, yalnızca neyi nasıl simgelediğinin özelliklerini içerir.” (Goodman, 1978: 39).

Farklı akademik alanlarının stil konseptine yaklaşımı, bu kavramın çok fazla irdelenmediği endüstriyel tasarım alanı ve diğer tüm alanlar için de geçerli ve önemlidir. Genel anlamda ve endüstriyel tasarımda stil bir şeyin belirlenmesi, sınıflandırılması ve karakterize edilmesi için kullanılan bir anlama aracıdır. Standartlardan ve normlardan sıyrılmıştır ve ayırt edilebilirdir. Bir kombinasyon, bir strüktürdür, birçok elementin sentezidir; ve bu elementleri bir araya getirmenin alternatif yollarından yapılan seçimleri kapsamaktadır. Neyin söylenmek istediği ve nasıl söylendiği, stilin parçasıdır.

**Resim 13:** John Atkinson, Resim alanında farklı stillerin kullanımı ile ilgili bir karikatür.



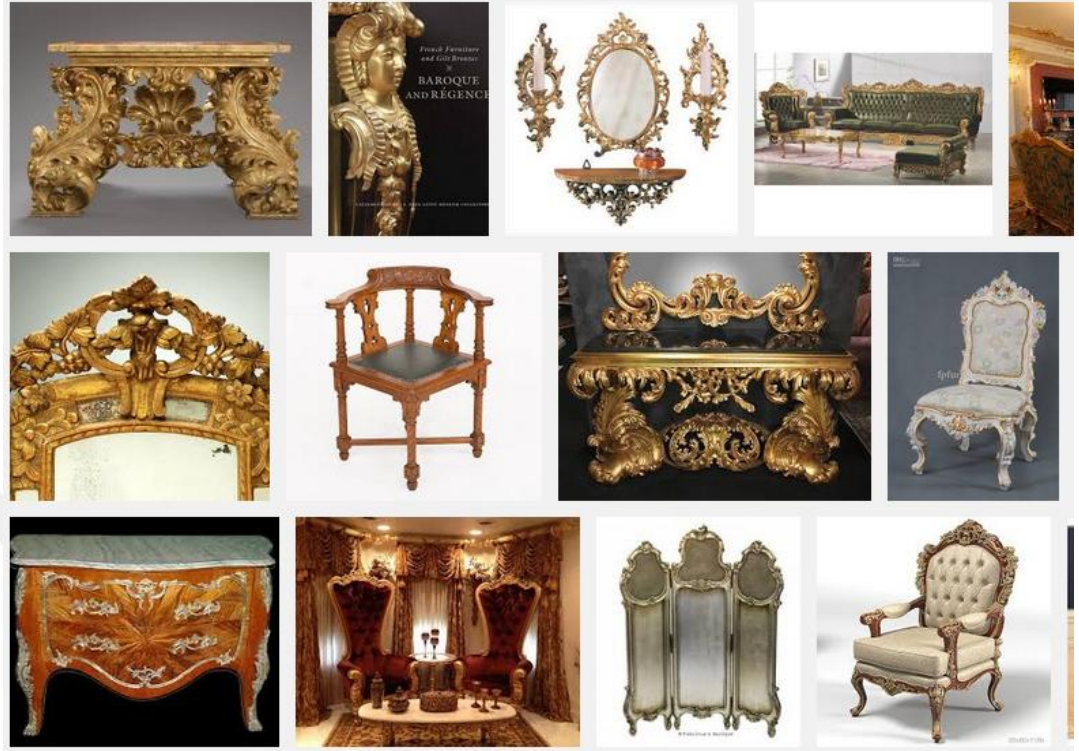
**Kaynak:** modern-art-simplified-comic-guide-john-atkinson-wrong-hands-1

Farklı akademik alanlardan gelen tanımlar ve tartışmalar analiz edildiğinde stil kavramının için iki ana başlığa ayrıldığı söylenebilir. Birçok tanım stilin ya bireysel bir ifade olabileceğini ya da belirli dönemlerin ifadesi olarak kullanılabileceğini göstermektedir.

### 1.2.1. Genel Stil:

Belirli dönemlerin, kültürlerin, grupların veya okulların ortaya çıkardığı stillerdir. Barok, Art Nouveau, Memphis, Bauhaus genel stillerdendir. Örneğin Barok, XVI.–XVII. yüzyıllarda Avrupa’yı etkisi altına almıştır ve bu dönemde mobilya, mimari, iç mekan tasarımı gibi farklı alanlarda bu stilde eserler verilmiştir (Bkz.Resim:6).

**Resim 14 :** Barok mobilya örnekleri



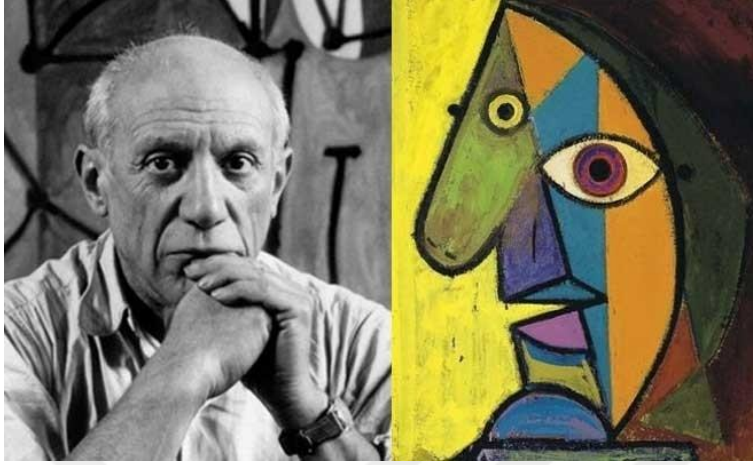
**Kaynak:** santikamobilyalar.combarok-mobilya-sanatibarok-mobilyalar

### 1.2.2. Bireysel Stil:

Bireysel stil terimi için daha çok “tarz” kelimesi kullanılmaktadır. Bir ressamın, müzisyenin veya üreticinin ürettiği “şey” üzerinden kişiyi okuyabilmemizi ve ona ait olduğunu bilmemizi sağlayan nitelik bireysel stildir. Burada kişinin genel bir üsluba bağlı kalmadan, içinden geldiği gibi ya da onu rastlantısal olarak etkilemiş değişkenler dolayımında ortaya özgün bir tarz çıkarması söz konusudur. Wollheim’in (1987) belirttiği gibi bir sanatçı genel bir stilde eserler verirken, aynı zamanda kendine özgü bireysel bir stile de sahip olabilir. Buna örnek olarak, Pablo Picasso ve Kübizm’e kattığı eserler gösterilebilir.



**Resim 15:** Pablo Picasso ve Dora Maar'ın Portesi, 1938



**Kaynak:** [archive.compublications2273~Gods\\_Muses\\_and\\_their\\_shadows](http://archive.compublications2273~Gods_Muses_and_their_shadows)

Bireysel stilde kişi kendi tasarım dilini oluşturur ve bu dil imzası haline gelir. Aynı şeyi kurumlar için de söylemek mümkündür. Birçok köklü marka ürettikleri ürünlerde kendi kimliklerini belli eden birer stile sahiptirler. Bu dil markanın istikrarının bir göstergesi olarak görülür. Bazı karşıt görüşler stilsizliğin olabileceğini söylese bile, ortaya çıkan özgün ya da taklit her ürün kaçınılmaz olarak birer stile sahiptirler. Örnek verecek olursak resim 8'deki BMW yıllar boyu benzer çizgileri koruyarak kendine ait bir stil ve tanınabilir bir tasarım biçimi oluşturulmuştur.

**Resim 16:** BMW araba görseli



**Kaynak:** [yeni.bmwonline.com.tr/BMW-4-SerisiGran%20Coup%C3%A94114K51MSPORT22](http://yeni.bmwonline.com.tr/BMW-4-SerisiGran%20Coup%C3%A94114K51MSPORT22)

### 1.3. Tasarım

#### 1.3.1. Tasarımın Tanımı

Tasarım, insanı insan yapan temel, ayırt edici niteliklerden biridir; insan yaşamının kalitesini belirleyen olmazsa olmazlardandır (Heskett, 2013: 11). Günlük yaşantımızın her alanında tasarımı görmek mümkündür. Tasarıma form (biçim) ve stil (biçem) yaratma pratiği olarak bakılabilir; fakat teorik olarak irdelediğimizde, tasarım kavramı, kelime kökeni dolayısıyla da, birçok anlam basamağına sahiptir.

Oxford Sözlüğü'nde, “tasarım” kelimesi ilk kez 1588'de yer almıştır. Tasarım, “Bir insan tarafından gerçekleştirilmesi gereken bir şey için tasarlanan bir plan veya şema, bir sanat eserinin ilk grafik taslağı veya uygulamalı sanatların bir işin yürütülmesi için bağlayıcı olacağı bir amaç (Oxford dictionaries web sözlüğü “design”)”. Türk Dil Kurumu ise tasarımı “Bir sanat eserinin yapının veya teknik ürünün ilk taslağı” olarak açıklamaktadır (tdk.gov.tr, 2019, “tasarım”). Mimarlık Sözlüğü'nde tasarım, “Alışlagelmiş günlük nesnelere, mobilyadan, mimarlık ve peyzajdan kentsel planlamaya kadar uzanan ve insan yaratıcılığına dayalı olarak çevreye estetik değer bir uyum getirmeyi amaçlayan üretim etkinliği; tasarımlama işi, dizayn.” olarak tanımlanır (Hasol, 2010: 450).

Birçok farklı alan tasarımı bir araştırma konusu olarak incelemiştir; tasarım teorisi, sanat tarihi, edebiyat, psikoloji gibi. Birçok disiplin tasarım konseptini tanımlamaya çalıştığından, çeşitli alanlarda var olan farklı ve geniş tanımları mevcuttur. Tasarımın çoğu disiplinde bilinen ilk tanımında bir plan ya da şema olarak tanımlanmasına rağmen, tasarımın temel özelliği güzel ve ihtiyaca yönelik şeyler olarak vurgulanmaktadır (Artun ve Aliçavuşoğlu, 2014: 25).

Tasarımlar insanların kararları ve seçimleri sonucunda oluşmuştur. Seçim yapmak beraberinde sorumluluğu getirir. Tasarım önemlidir, çünkü –dil ile birlikte– insan olmanın ayırıcı özelliklerinden birini tanımlar. Dünya üzerinde hiçbir varlık aynı türden bir yeteneğe sahip değildir. Kısacası, tasarlama yeteneği bir tür olarak insanın, varoluşumuzun tam da özünde bulunup sayısız yoldan kendini göstermektedir (Heskett, 2013: 16).

Tasarım ve tarihsel evrimi, süregelen zanaata, bilime ve tekniğe eklenerek devam etmektedir.

### 1.3.2 Ürün Tasarımı ve İnsan İlişkisi

İnsanlık tarihi boyunca değişim ve evrim hep olagelmıştır, fakat insan doğası dikkat çekici bir şekilde değişmeden kalmıştır. Teknolojik, örgütsel ve kültürel değişimlere koşut bir biçimde, araçları ve yöntemleri değişmiş olsa da insanın tasarlama yeteneği de sürekliliğini korumuştur (Heskett, 2013: 19).

İnsanın tasarlama yeteneğinin ilk olarak nerede ve ne zaman kendini gösterdiğini tespit etmek oldukça zordur, bu her yeni arkeolojik keşifle yeniden ele alınan ve tartışılan bir konudur. Bu süreçteki en önemli araçlar şüphesiz insan eli ve insan beyninin biçim ve işlev arasındaki ilişkiyi anlama yetisidir. İnsan bu yeti sayesinde doğada varolan malzemeleri doğada bulunmayan biçimde dönüştürmüştür. Çoğu ilk buluş bu biçimlerin ve dönüştürülme tekniğinin yeni amaçlar için kullanılmasından doğmuştur.

Avcılık ve toplayıcılığa dayalı göçebe topluluklar olan ilk insan topluluklarında ürünlerin taşınabilir ve çevik olması önem kazanmışken, tarıma dayalı ilk yerleşik toplumlarda el sanatlarında iyice uzmanlaşmıştır. Zanaatkârların iyice ustalaşmış olduğu, öncekinden çok daha fazla nüfusu olan zenginleşmiş kentsel topluluklarda, lüks mallara talep başlamıştır. Ticaretin uzak merkezlere doğru açılmaya başlamasıyla, bu zanaatkârlardan ziyade, girişimciler üretime hâkim olmaya başlamışlardır. İmalatçı ile tasarımcı arasındaki mesafe açıldıkça tasarımlar üretime geçmeden sunulmak durumunda kalmıştır (Heskett, 2013: 30).

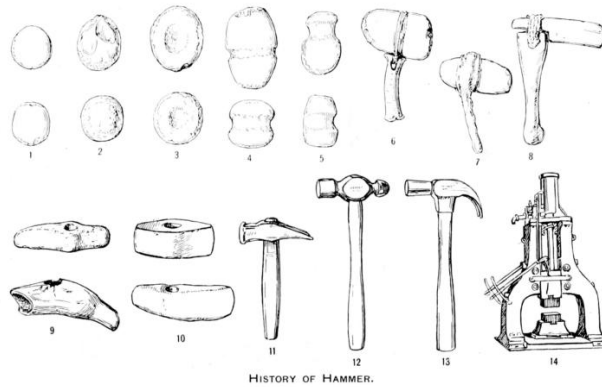
Ürün tasarımında en radikal değişiklikler XVIII. yüzyılın ortalarındaki sanayileşmenin ortaya çıkışıyla yaşanmıştır. İlk Dünya fuarları –1873 Viyana, 1876 Philadelphia ve 1889 Paris- yeni ürünlerin sergilendiği, zamanının teknik ve kültürel gelişmelerini ortaya koymaktadır. Bu dönem, küçük ölçekli atölyelerin işleyemeyeceği yeni materyallerin ve teknolojilerin çağıdır (Bürdek, 2005: 21). Zanaatkârlar, estetik taslakların nasıl ürün haline getirileceğiyle ilgili yeterli bilgiye sahip olmadığından,

imalat sektörü zamanı ve araçları kullanmayı bilen mühendislik bilgisine sahip yeni tasarımcılara ihtiyaç duymuştur. Zamanla toplumsal pratiğin geliştirdiği zanaatın tasarımda saf dışı kalmasına bir tepki olarak yine sanayileşmenin ortaya çıktığı Britanya’da “Arts and Crafts” akımı ortaya çıkmıştır. I. Dünya Savaşı sonrasında Almanya’da, sanatın gücünü toplumun tüm katmanlarına yaymak için mekanik üretimi kullanmanın yollarını irdelemek üzere bir okul kuran Bauhaus ve öğretilerinden beslenen yeni tasarımcı kuşağa rağmen, endüstrinin önde gelen yöneticileri otoritelerini elden bırakmaya henüz hazır değillerdi (Hessket, 2013: 35).

Zamanla endüstriyle uyum içinde çalışma anlayışını geliştiren tasarımcılar, uzmanlık alanlarını biçimle ilgili meselelerin ötesine taşımışlardır. Bu tasarımcılar, şirketleri rekabette öne çıkaracak faktörün tasarım olduğuyla ilgili bir farkındalık yaratmışlardır. Bu tasarım yaklaşımları bir süreliğine çok başarılı olsalar da zamanı geldiğinde dönüşmüşlerdir. 1980’lerden itibaren modernizmin geometrik sadeliklerinden yaşanan dönüş, postmodernizm başlığı altında sınıflandırılmaktadır.

George Basalla 1998 tarihli “Teknolojinin Evrimi” kitabında tasarlama üzerine şöyle demiştir: “Çağlar boyunca insanlar, sabit görevler için en uygun araçları kullandılar ve daha az uygun olanları reddettiler ve mevcut araçları sürekli olarak değiştirdiler. Sonuç olarak, insanlar araçlar üzerindeki bu gelişmelerin etkilerinden habersiz olmalarına rağmen, yapay formlardaki değişiklikler uzun bir ilerici yol göstermiştir.”

**Resim 17:** George Basalla, Teknolojinin Evrimi kitabından, 1998



**Kaynak:** togetherworking.comep-18-kevin-kelly

Basalla'nın örneğinde olduğu gibi insanlar kullandıkları işlevsel aletleri zaman içerisinde fark etmeden dönüştürürken kendi algı ve ihtiyaçları da bu egride değişmiştir. Bu değişimler yinelenip duran tarihsel bir örüntünün parçasıdır.

### 1.3.3. Tasarım İlkeleri

İnsanların ilk zamanlardan beri doğada edindikleri deneyimler ve bu deneyimlerin anlamlandırılıp kavram olarak ele alınması, yaratıcılık olarak adlandırdığımız birçok eylemin temelini oluşturmuştur. Tasarım kriterlerini etkileyen, tasarlayan kişiyi bu noktada tetikleyen en önemli faktör işlevsellik olmuştur. Tarihsel sürece baktığımızda insanın yaşadığı kültürel ve teknolojik gelişim işlevselliğin üzerine çıkılmasına, tasarımcının tetiklendiği etkenlerin de değişmesine sebep olmuştur.

Günümüzde yapılan tasarımlarda ihtiyaçlar üzerinden belirlenen farklı fonksiyonların tarihi gelişimi incelenirken, ürün tasarımında geçmişten günümüze bunu şekillendiren hep insanın ihtiyaçları olmuştur. İnsan toplumsallaşıp modernleştikçe tasarımlar da buna paralel olarak sosyolojik, psikolojik ve ekonomik ihtiyaçlara cevap vermek üzere evrimleşmiştir.

Endüstriyel ihtiyaçların tarihsel sürecine bakacak olursak: Avrupa'da XVIII. ve XIX. yüzyıllarda yaşanmış ve bütün dünyada etkisi görülen Sanayi Devrimi ile gelişen teknoloji; yeni malzemeleri farklı üretim yöntemleri ile kullanmaya olanak sağlamıştır. Üretim yöntemlerindeki değişim ile ürünler daha sağlam, seri, hızlı, konforlu ve ekonomik olarak üretilmişlerdir.

Bu sürecin hemen arkasından, I. ve II. Dünya Savaşlarının yaşanmasıyla, endüstriyel üretim süreçleri ve ihtiyaçları değişmiştir. II. Dünya Savaşı sırasında ortaya çıkan ve tespit edilen ihtiyaçların giderilmesi için o güne kadar irdelenmemiş bir tasarım ve tasarlama süreci meydana gelmiştir. Eskiden temel ihtiyaçlara göre üretim yapılırken artık sosyolojik, ergonomik, psikolojik, ortopedik, antropolojik ihtiyaçlar gözetilerek tasarımlar yapılmaya başlanmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında üretim ve tasarım çığır atlamış ve global olma yolunda adımlar atılmıştır. Bauhaus

ekolünün de etkileriyle tasarım artık sadece ihtiyaçlar doğrultusunda değil estetik ve plastik kaygılar da taşıyordu. Tasarım bu dönemde güzel sanatlardan beslenmiş ve güzel sanatların değerleriyle harmanlanmıştır.

Bu çalışmada üzerinde durduğumuz ürün olan motosikletin dış görünüşü bizim için belirleyici olacağından "ürün tasarımı" ve "stil" ilişkisi bağlamındaki unsurlar bizim için öncelik arz etmektedir. Kastedilen unsurlar form, renk, simetri ve benzeri olarak açıklanabilir. Stilin kavramsal yapısı genellikle güçlüdür ve gücü estetiğin içsel yanlarında yatmaktadır. Bir ürün için işlevsellik, verimlilik, ekonomi, emniyet ve güzellik gibi konular belirleyici olsa da, bir ürün için üslubu oluşturan şey, önce maddi bir görünümle ilgilidir. Ve bu maddi görünümün belirleyicileri de tasarım ilkeleridir. Bütün tasarım uygulamalarında göz önüne alınması gereken temel tasarım ilkeleri, görsel problemlerin çözüm sürecinin vazgeçilmez parçalarıdır (Becer, 2014: 101). Bu ilkeler sırasıyla; denge, hiyerarşi, örüntü, ritim, boşluk (mekân), proporsiyon (orantı), vurgu, hareket, uyum ve kontrasttır.

**Denge:** Bir tasarım prensibi olarak denge, tasarımı oluşturan parçaların tanımlı ve estetik bir biçimde yerleştirilmesidir. Görsel dengeyi simetrik ya da asimetrik şekilde sağlamak mümkündür.

**Hiyerarşi:** Görsel unsurları önem sırasına göre konumlandırma ve düzenleme yöntemidir. İnsan gözünün gördüklerini algılama düzenidir. Bu düzen ise algı alanı içerisindeki formlar arasında bulunan boyut, ton, konum, hizalama ve orantı değişiklikleri ile sağlanabilir.

**Örüntü:** "Bir düzen ve yineleme içerisindeki iki ya da üç boyutlu nesnelere topluluğudur." Örüntü, tasarım elemanlarının planlı ya da rastgele tekrarlar halinde yerleştirilmesiyle, yüzeylerin ya da resimlerin kalitesini artırmak için kullanılır.

**Ritim:** Bir kompozisyonda farklı öğelerin düzeli aralıklarla yinelenmesi niteliğindedir (Hasol, 2010: 153). Elemanların-renklerin, şekillerin, formların, mekânların-boşlukların ve dokuların görsel hareketlerinin tekrarıdır. Bu akışı görsel olarak desteklemeyi sağlar ve algı sürecini konforlu hale getirir.

**Boşluk (Mekân):** Bir sanat çalışmasının içindeki veya çevresindeki boş alan ya da yüzeydir. İki boyutlu ya da üç boyutlu olabileceği gibi, negatif ve/veya pozitifte olabilir.

**Orantı:** Bir tasarımdaki çeşitli elemanların, göreceli boyut ve ölçeklerine göre kendi aralarında ve parçalarla bütün arasında bulunan oranlarıdır.

**Vurgu:** Bir tasarımda odak noktası oluşturur. Dikkatleri tasarımın en önemli gördüğümüz kısmına çekmemizi sağlar. Bir tasarım unsurunun görsel ağırlığı, diğer tasarım unsurları ile kurduğu boyut, biçim ve renge dayalı ilişkilere bağlı olarak değişir.

**Hareket:** Sanatçının, gözü bir kompozisyonun içine, çevresine ya da kompozisyona doğru yönlendirmesinin yoludur. Görsel bir imajda hareket, objeler imajın içinde hareket ediyormuş hissiyatı uyandırdığında ortaya çıkar.

**Uyum:** Bütün bir kompozisyonun ahengi-armonisi demektir. Kompozisyonun parçaları bütüncül bir görsel tema gibi çalışır. Kompozisyondaki bütün öğeler, gözü doğru yönlendirecek şekilde konumlandırılmalıdır.

**Kontrast:** Görsel unsurların aralarındaki farklılıkları belirgin biçimde vurgulayarak düzenleme ilkesidir. İyi düzenlenmiş bir kontrast ilişkisi, önemli olanı ortaya çıkararak iletişimi kolaylaştırır. Kontrast, boyuta, orantıya, incelik-kalınlığa, renge, biçime, pozitif-negatif yapıya ya da konuma dayalı bir özellikte olabilir (Becer, 2014: 11).

Temel tasarım ilkeleri görsel iletişimin bütün formlarını şekillendiren yapıtaşlarıdır. Fakat bu ilkeler her tasarım çalışmasının kendine özgü yapısı ve koşulları değerlendirilerek ele alınmalıdır.

#### 1.4. Sanat ve Tasarım İlişkisi

Sanat ve tasarım arasındaki ilişkiyle ilgili tartışmalar genellikle tasarımın sanatın bir türü olduğu ve bu nedenle ondan farklı olmadığı ya da tasarımın esasen sanattan bağımsız olduğu üzerinedir. Üçüncü bir görüş olarak, tasarım yalnızca

sanattan bağımsız değildir, aynı zamanda sanatın özelliklerinin tam karşıtı özelliklerle nitelenir. Aralarındaki bu zıtlığa rağmen, sanat ve tasarım, insan zekâsının tamamlayıcı bileşenleri olan iki temel bilişsel eğilimi ifade etmektedir (Avital, 1992:64).

Sanat ve tasarımda disiplinler arası ciddi bir alışveriş söz konusudur. Moda ile plastik sanatlar, kavramsal sanat ya da enstalasyonlar ile mimari ve daha birçok örnek verebileceğimiz alan disiplinler arası ürünler üretmektedir. Bunun bir sonucu olarak, tüm bu disiplinlerde genel stil olarak adlandırabileceğimiz sanat çıkışlı diller ve ifadeler oluşmuştur. Bunlar hem sanatsal hem de endüstriyel olarak hizmete sunulmuş ve üretilmişlerdir.

Ulusal avangarda önemli bir figür olan Piet Mondrian (1872-1944) bir ressam ve kendi soyut resimleri için “neoplastik” terimini kullanan bir sanat teorisyenidir. Soyut sanatın modern insanların “değişen bilincine” en uygun biçim olduğuna inanmış, beyaz zemin üstüne siyah ızgaraya oturtulmuş ana renklerdeki dikdörtgenleri, olağanüstü üslup zenginliğine ve dinliğe sahip, uzamsal sonuçlar ortaya çıkarmıştır (Bird, 2016: 148).

Mondrian, mottosu “İnsanın nesnesi stildir.” olan De Stijl dergisinden, mimar Gerrit Rietveld’e; Amerikan müzik grubu White Stripes’dan Fransız moda tasarımcısı Yves Saint Laurent’e kadar birçok farklı disiplinden tasarımcı ve sanatçıyı etkilemiştir.

**Resim 18:** Piet Mondrian, Composition with Red, Blue, and Yellow, 1930



**Kaynak:** [www.metmuseum.org/ahworks-of-artC.I.69.23](http://www.metmuseum.org/ahworks-of-art/C.I.69.23)



1960'ların çuval elbisesini değiştirilmiş bir forma dönüştüren Saint Laurent, elbisenin düzlemselliğinin Mondrian'ın renk blokları için ideal bir alan oluşturduğunu fark etmiş ve zamanının sanatsal duyarlılığı için tarihsel bir durum yaratmıştır (Bkz.Resim:19).

**Resim 19:** Yves Saint Laurent, Mondrian Koleksiyonu'ndan Elbise, Sonbahar/Kış 1965-1966



**Kaynak:** [www.metmuseum.org/works-of-art/C.I.69.23](http://www.metmuseum.org/works-of-art/C.I.69.23)

Rietveld tarafından tasarlanan sandalye (Bkz.Resim 20), Mondrian'ın soyut mistisizminin fiilen kullanımı olan bir benzeridir (Bird, 2016: 128). Endüstriyel tasarımda bu denli net okunabilir ve sanat ile direkt ilişkilendirilmiş ürün sayısı oldukça azdır.

**Resim 20:** Gerrit Rietveld, Red Blue Chair, 1918- 1923



**Kaynak:** [www.moma.org/collection/works/4044](http://www.moma.org/collection/works/4044)

Bir diğer örnek, George Nelson ve Irving Harper tarafından tasarlanan ve “şeker gibi kanepeler” olarak nitelendirilen Marshmallow kanepedir (Bkz.Resim:21). İlk kez 1956 yılında üretici Herman Miller’ın katalogunda gösterilmiştir. Kanepenin minderleri aynı renk olabildiği gibi farklı renklerde de olabilmektedir. Mobilyada pop art döneminin en erken manifestolarından biri olan bu kanepeler, tasarımından 34 yıl sonra 1999 yılında Herman Miller firması tarafından yeniden üretilmeye başlanmıştır.

**Resim 21:** George Nelson, Irving Harper, Marshmallow kanepeler, 1956



**Kaynak:** [www.vitra.com/en/hup-product-marshmallow-sofa](http://www.vitra.com/en/hup-product-marshmallow-sofa)

Sanat akımlarını ve mühendisliği içinde barındırabilmesi bakımından, mimarlık disiplini iyi bir örnektir. Mimar Charles Eames ve heykeltıraş Ray Eames 1949'da tasarladıkları Eames Evi ve Stüdyosu'nda Mondrian hayranlıklarının bir göstergesi olarak cephelerinde cam, siyah ve gri paneller arasında, beyaz ve parlak ana renkleri kullanmışlardır. Bu camlı paneller, gerektiğinde şeffaf veya yarı şeffaf açıklıklar sağlamış ve kapalılık gerektiği yerlerde parlak renkli panellerle kesilerek, eve canlı ve eğlenceli bir karakter vermiştir (Ching, 2017: 752).

**Resim 22:** Charles ve Ray Eames, Eames Evi ve Stüdyosu, Kaliforniya, 1949



**Kaynak:** [www.oggusto.comblogdetay63420-yuzyila-yon-veren-evler.html](http://www.oggusto.comblogdetay63420-yuzyila-yon-veren-evler.html)

Sanat ve tasarımın ilişkilendiği daha büyük ölçekli bir disiplin olan, mimarlık, peyzaj ve sanatın kesiştiği arazi sanatı (land art) (Bkz.Resim:23), erken dönemde yalnızca doğal alanlarda yapılan sanat çalışmaları ile varlık gösterir. Daha sonraları galeri, müze gibi sanat merkezlerinde ve kamusal alanlarda da yer alarak geniş izleyici kitlesiyle buluşmuştur (Tufnell, 2006: 15). Her türlü sergiyi barındırabilecek esneklikte tasarlanan Teknoloji Parkı bunun modern bir örneğidir. Güneş panellerinin entegre edildiği kaplamadan, oluşturulan yeşil alanlara kadar, etkin geometri kurumun logosundan hareketle üçgendir.

**Resim 23:** ACXT, Technology Interpretation Center (BTEK), İspanya, 2007



**Kaynak:** [www.plataformaarquitectura.clcl609910btek-centro-de-interpretacion-de-la-tecnologia-acxt](http://www.plataformaarquitectura.clcl609910btek-centro-de-interpretacion-de-la-tecnologia-acxt)

Örneklerden de görebileceğimiz gibi; başta mimari, moda tasarımı, endüstriyel tasarım olmak üzere, ürün üretmeye odaklı birçok disiplin işlev odaklı ve temelli olmuştur. Bauhaus okulu ve ortaya attığı yenilikçi fikirler ışığında sanat ve tasarım ilişkisi, daha fazla endüstri kapsamında irdelenmiş; bu bağlamlarda üretimler yapılmaya başlanmış ve devam etmiştir.

### 1.5. Tasarım Ürünü Olarak Motosikletin Seçilmesinin Gerekçeleri

XX. yüzyıl endüstriyel üretim çağı haline geldiğinde motosikletler bunun önemli bir parçası olarak en baştan beri süreç içinde yer almıştır. Bu çağın gereği olarak gelişip dönüşümlerini diğer ürünler gibi günümüze kadar olan süreçte tamamlayarak modern yaşamın parçası olmuşlardır. Ancak sadece ulaşım amaçlı değil diğer tüm insan üretimi araçlardaki gibi birçok amaçla kullanılmaktadırlar. XXI. yüzyıl üretim anlamında ciddi sıçramaların olduğu bir zamandır, dolayısı ile çağ gereği endüstriyel üretimler kullanıcılara hitap edecek şekilde düşünülüp tasarlanmakta ve üretilmektedir. Motosiklet artık çok ciddi bir pazardır ve dünyanın

her yerine ulaşabilen, herkese hitap eden bir ürün halini almıştır. Ancak hala motosikletlerde teknik gereklilikler sonucu oluşmuş görsel değerler dışında sınıflandırabileceğimiz bir sanatsal stil ya da akımdan bahsedemiyoruz. Bu sebeplerce üretim ve ekonomik bağlamında da motosikletlerin estetiksel olarak ele alınması önem teşkil ediyor.

## **1.6. Motosiklet ve Tasarımının Tarihi**

Fransızca “*motocyclette*” (motorlu bisiklet) sözcüğünden dilimize geçmiştir. Motosiklet, nesnel tanımıyla; dengede kalmak için sürücüsünün yardımına ihtiyaç duyan, iki tekerlekli ve motorlu bir araçtır.

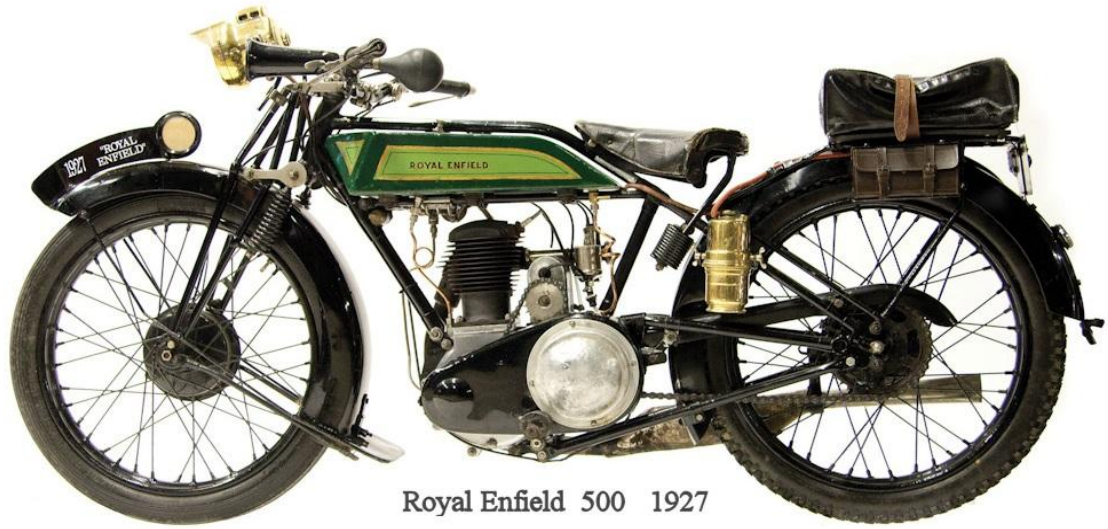
Motosikletlerin, tasarımlarının gelişimini araştırmasına ve bu araştırmaları ürün olarak kullanmasına izin veren yeterince uzun bir geçmişleri vardır. Kullanımı, temel ulaşımdan bir eğlence biçimine, yaşam tarzı ve statü belirtisi olmaya doğru çarpıcı bir değişim geçirmiştir. Bu motosikletin formunun, zamanla performansından önemli hale gelmesine neden olmuştur; ancak motosiklet yine de, birçok farklı bileşen ve çeşitli seviyelerde teknoloji içeren karmaşık bir makinedir. Otomobil ve uçak gibi ulaşım araçlarına nazaran çok daha az parçadan oluşur, ancak yine de arabalarda olduğu gibi stiliyle farklılaşmaktadır. Bu çeşitliliğe karşın, tüm motosikletler temelde aynı temel düzeni paylaşmaktadır, ve bu da motosiklet düzeneğinin uygulanabilirliğinin bir göstergesidir (Pugliese ve Cagan, 2002: 140).

### **1.6.1. Motosikletin Ortaya Çıkışı ve Gelişimi**

Bu süreci sanayi devrimi ve bildiğimiz anlamda kapitalizmin diğer tüm endüstri ürünleri (buharlı araçlar, arabalar vb.) üzerinden gözlemlemek mümkündür. İlk motosiklet 1867’de bulunmuş, oldukça ilkel ve buharlı bir araçtı. 1887’de şimdikine çok benzer bir içten patlamalı motor ile tekrar düzenlenmiş ve ilk seri üretim 1894 yılında gerçekleştirilmiştir (en.wikipedia.com/history of motorcycle). Sonrasında 1900’de Werner Brothers ilk motosiklet patentini almıştır. 1901-1903 yılları arasında çok sayıda büyük üretim tesisi, özellikle İngiliz “Royal Enfield”,

“Triumph”, Amerikan “Harley-Davidson” ve “Indian Motorcycle Manufacturing Company” olmak üzere motosiklet üretimine başlamıştır. Bu süre zarfında, daha hızlı ve güçlü motorlara ve tasarımlara olan talebi arttıran ilk organize motosiklet yarışları da başlamıştır.

**Resim 24:** Royal Enfield 500, 1927



Royal Enfield 500 1927

**Kaynak:** [www.hemmings.com/blog/2015/03/05/royal-enfield-returns-to-the-u-k-with-the-opening-of-leicestershire-technology-center](http://www.hemmings.com/blog/2015/03/05/royal-enfield-returns-to-the-u-k-with-the-opening-of-leicestershire-technology-center)

I. Dünya Savaşına kadar motosikletler oldukça ilkel ve basit ihtiyaçlara cevap verecek şekilde yapılıyorlardı. Korna yerine bisiklet kornaları takılıyor, oturma selesi bisiklet selesi şeklinde uygulanıyordu hatta bazılarında far bile bulunmuyordu (Bkz.Resim:24).

Dünya savaşları başladığında ise bu markaların bazıları savaşa yönelik üretimler yapmaya başlamışlardır, artık kaynak ve imkân sorunları ortadan kalktığı gibi daha önce hiç görülmemiş bir talep mevcuttur. Motosiklet üretimi ve gelişim süreci bu vesile ile çok ciddi bir sıçrama yapmıştır.

**Resim 25:** I. Dünya Savaşı'nda cephedeki askerler



**Kaynak:** [wall.alphacoders.com/big.php?i=603654&lang=Turkish](http://wall.alphacoders.com/big.php?i=603654&lang=Turkish)

### 1.6.2. Savaş Sonrası Motorlar

Çok uzun bir süre boyunca, motosiklet taşımacılığı bir konu olarak bile ele alınmamıştır. Fakat performansı objektif terimlerle ölçülebilen motorlar gelişme sürecinde odak noktası oldu. Motorun geliştirilmesiyle, hızla şasi, süspansiyon ve lastiklerle ilgili, çözümleri için yeni fikirlerin gerektiği bir dizi tasarım krizi meydana ortaya çıkmıştır (Foale, 2006: 1-3). Örnek olarak Rex McCandless'ın 1950'de tasarladığı arka mafsal (twin-loop swingarm chassis), önceden motosiklete esneme payı tanımayan şasi gövdesine, süspansiyon ekleyerek bu sorunu ortadan kaldırmıştır.

Savaş sonrasında üretim süreçleri ve teknik anlamda birçok engel aşılmış, motosiklet ürünü artık bildiğimiz anlamda üretilmeye ve dönem şartlarında satılmaya başlanmıştır. Bu süreçten sonra birçok yeni motosiklet markası ortaya çıkmıştır. Bunlardan bazıları Moto Guzzi, BMW, Ural, Honda; 1950'lerden sonra da Yamaha, Suzuki ve Kawasaki'dir. Ancak 1940larda motosiklette bildiğimiz anlamdaki tasarım ve estetikten bahsetmek hala mümkün değildir. Savaş sonrası birçok marka savaş

sürecinde ürettiği motorları, zırhı olmadan ve şasileri daha hafif olacak şekilde üretmiştir. Bu tip motorlar şu an bildiğimiz “klasik” motosikletlerdir. Günümüzdeki motorların temel prototipleridir (BMW R-28, NSU 558, Ural Boxer vb.).

**Resim 26:** Royal Enfield 500, Dünya pazarı için tasarlanan ilk motorlardan, 1951



**Kaynak:** [www.motortoq.com201810019-vintage-royal-enfield-bikes-between-1910-1950-flying-flea-to-500-twin](http://www.motortoq.com201810019-vintage-royal-enfield-bikes-between-1910-1950-flying-flea-to-500-twin)

### 1.6.3. İlk Tasarımlar

1950'lere kadar durum benzer şekilde ilerlemiş, sonrasında Avrupa, Amerika ve Asya'da motosiklet yarışlarına ilgisi artan halk, motosikletleri kendi imkânları dahilinde dönüştürmeye başlamışlardır. Biçim ve imaj bağlamında gelişen kullanıcı tercihleri, motosiklet tasarımı önemli ölçüde şekillendirmiştir. En son ve en gelişmiş teknolojik parçaların kullanıldığı tek tip bir motosiklete evrilmek yerine, motosikletler ayrılmaya devam etmiştir. Çeşitli motosiklet parçaları için birçok farklı alternatif geliştirilmiştir (Pugliese ve Cagan, 2002: 140). Buna örnek olarak “dustbin fairing” (çöp kutusu grenajı) (Bkz.Resim:27) akımı örnek gösterilebilir. Zaman içerisinde motor markaları bu akımı kendilerince yorumlayıp takip etmişlerdir. Birçok üretici, ortaya çıktıkları zamandan beri sahip oldukları karakteristik tasarım tercihlerini hızla geliştirmiştir.



Motorların hızları arttıkça bu yönelim motor üretiminde yeni unsurların oluşmasına sebep vermiş ve motosiklet artık ilkelde olsa aerodinamik bir çerçevede de irdelenmeye başlamıştır. Bu dönemden sonra motosiklet üretimlerinde arz talep ilişkisini daha çok görebilmekteyiz, bu sebeple motosiklet tasarımları kendi içinde bölünmeye başlamış ve radikal anlamda değişiklikler ortaya çıkmıştır. Ancak hala bildiğimiz anlamda ergonomik, estetik ve fonksiyonlar gözetilerek tasarlanan motorlar ortaya çıkmamıştır.

**Resim 27:** Finlandia Moto Grand Prix, 1971 (8 numara Hannu Kuparinen, 17 numara Tommy Robb, 10 numara Matti Salonen).



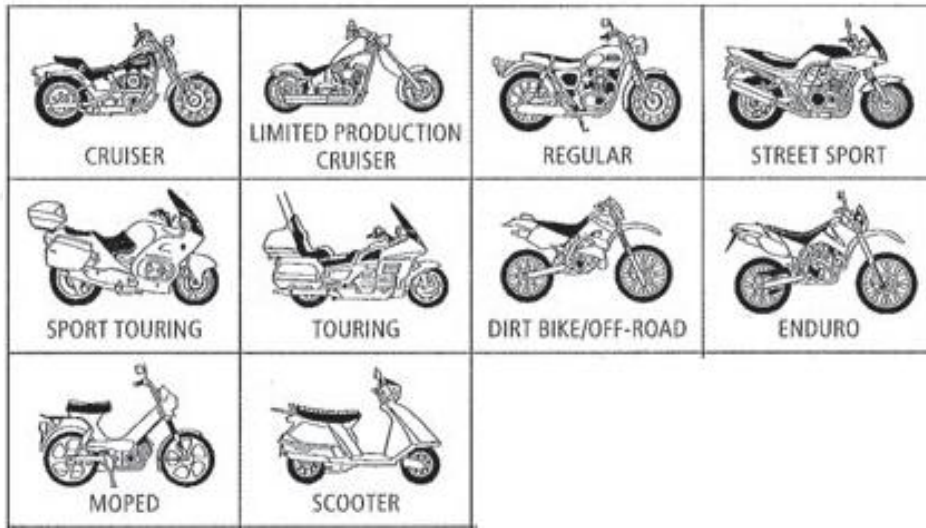
**Kaynak:** [www.kakeh.compyynikkipyyni71.htm](http://www.kakeh.compyynikkipyyni71.htm)

#### 1.6.4. Motosiklet Tasarımı ve Stil

Günümüze gelene kadar motosiklet ilk yapıldığı şekliyle ve mekanik yapısından pek ödün vermeden ve değişmeden bugüne kadar gelmiştir. Alt motorun bulunduğu yerden, şasi şekline ve motor çalışma prensibine kadar, motosikletin tasarımsal gelişimi daha çok kullanıcı tercihlerine göre gelişmiş ve şekillenmiştir. Örnek olarak Tuoring, Chopper, Enduro, Cross, Super Sport vb. verilebilir (Bkz.Resim:28). Bu saydığımız beş motosiklet türünün birbirleri arasında temel olarak altı farkları vardır. Bunlar; süspansiyon, gidon yüksekliği ve açısı, ön çatalın

yüksekliği ve açısı, jantların ebatları, tekerlek türleri ve de görsel anlamda fark yaratan grenajlardır. Bunlar dışında söz konusu motosikletler temelde tamamen aynıdırlar. Bu teknik farklılıkların sebebi motosikletlerin kullanım amaçlarının birbirlerinden farklı olmasıdır. Örneğin Super Sport (halk arasında ‘racing, yarış motoru’ olarak bilinen) asfaltlı yollarda yüksek yer tutuşu sağlayacak şekilde ve hız yapacak şekilde tasarlanmışken, Endurolar uzun yolda daha konforlu sürüş sağlaması amacıyla insan ergonomisine daha uygun tasarlanmışlardır. Moto Cross (halk arasında ‘dirty bike, cross motor’ olarak bilinen) ise araç kullanımına çok uygun olmayan arazilerde gidebilecek şekilde tasarlanmışlardır. Bu amaca yönelik farklılıklar motorlara kendilerine has görünüm ve işlevler vermektedirler. İsimlerini de genel olarak bu farklılıklardan ya da işlevlerinden alırlar.

**Resim 28:** Bazı genel motor türleri.



**Kaynak:** [en.wikipedia.org/wiki/Types\\_of\\_motorcycles](http://en.wikipedia.org/wiki/Types_of_motorcycles)

1960’larda Amerika ve Avrupa’da halk arasında bazı yerel tarzlar ortaya çıkmıştır, bunlar yine işlev ve ihtiyaçlar gözetilerek oluşturulmuştur. Günümüzde sokak motorlarında stil ve tarz anlamında profesyonel olmadan yapılan, oldukça sınırlı ve irdelenmemiş temel altı tarzdan bahsedebiliriz: Brat, Scrambler, Caferacer, Tracker, Chopper, Bobber (bazen de bunların kombinasyonları). Bazı belirli tarzlardan söz edebilmemize rağmen sanat ve estetik bağlamında özellikle tasarlanmış bir tarz ve stilden bahsetmek mümkün değildir.

### 1.6.5. Motosiklet ve Sanat İlişkisi

1980'lerden 2000'li yıllara kadar motosikletlerde ki plastik değerler “Super Sport” motorlar ile daha çok aktarılmışlardır (Bkz.Resim:29 ve 30). Super Sport motorları bu anlamda diğer motorlardan farklı kılan düzenli olarak dünyada yarışlarının yapılması ve bu sebeple 1960'lardan itibaren en irdelenmiş motorlar olmalarıdır. Bu motorlarda ki grafiksel ve plastik değerler motosiklet yarışlarının insanlara ulaşması potansiyeli ile markalar üzerinden işlenmiştir. Bu da 1981 yılında Suzuki'nin reklam alması ile başlamış ve gelişmiştir. Bundan sonra büyük markalar motorlara sponsor olmuş; motorları logolarını, kurumsal kimliklerini ve şirkete dair görselleri sergiledikleri bir mecra olarak kullanmışlardır.

**Resim 29:** 2009 Suzuki 1000 GSXR illüstrasyon



**Kaynak:** [moto.zombdrive.com/image-trim2940-db-motors-super-sport-2009-3.jpg](http://moto.zombdrive.com/image-trim2940-db-motors-super-sport-2009-3.jpg).

**Resim 30:** 2013 Honda 1000RR



**Kaynak:** [www.motorsport.com/wsbk](http://www.motorsport.com/wsbk)

Bu örnekler Moto Grand Prix'in yıllar içerisinde gördüğü ilginin bir sonucudur. Kendi içlerinde tutarlı olsalar da, burada gerçekten sanatsal sayılabilecek bir grafiksel yada plastik değerden bahsetmek mümkün değildir. Bunlar markaların tasarımcılarının hazırladığı motosiklet grenajlarını giydirmeye çalışmalarıdır. Sadece reklam temellidirler, kullanıcı ilişkisi üzerinden irdelenip grafiksel değerler ile yapılmışlardır.

**Resim 31:** Yamaha R6, 2014 (The Fastest R6 Ever)



**Kaynak:** [www.bike-urious.com/supersport-world-champion-2013-yamaha-r6](http://www.bike-urious.com/supersport-world-champion-2013-yamaha-r6)

Motosiklet ve sanat bazı heykel çalışmalarında yada ressamların, grafikerlerin motosikletleri konu alarak yaptığı çalışmalarda işlenmiş ve sunulmuştur. Ancak yıllardır pek az sanatçı ve tasarımcı endüstriyel ürünlere sanatsal yaklaşımlar sergilemiştir. Sanatsal denilebilecek girişimler oldukça az ve genel anlamda bilindiklerdir. Örnek olarak Andy Warhol'un BMW için 1977 yılında çıkarılmış olan M1 marka arabayı serbest el ile doğaçlama boyaması gösterilebilir (Bkz.Resim:32).

**Resim 32:** Andy Warhol, BMW M1, 1977



**Kaynak:** [arrestedmotion.com/2012/07/art-hk-12-art-fair-bmw-art-car-x-andy-warhol](http://arrestedmotion.com/2012/07/art-hk-12-art-fair-bmw-art-car-x-andy-warhol)

Başka bir örnek ise yine Pop Art sanatçısı olan Keith Haring'in eseridir. Haring de Warhol'un çalışmasına benzer bir yaklaşımla motosikletin üstünü kendi bireysel tarzı ile boyamıştır. Hiçbir amaç yada mesaj içermeyen bu çalışmalar sanatın salt halinin endüstriyel birer nesne olan araba ve motosiklet ile buluştuğu ilk örneklerdir. Ancak burada da tamamlanmış ve olgunlaşmış bir "sanat ve tasarım" ilişkisinden söz etmek mümkün değildir.

**Resim 33:** Keith Haring, Honda CBR1000F, 1991, Petersen Automotive Museum



**Kaynak:** [bonsrapazes.com/2016/12/a-arte-sobre-rodas-de-keith-haring-uma-exposicao-unica](http://bonsrapazes.com/2016/12/a-arte-sobre-rodas-de-keith-haring-uma-exposicao-unica)

## **İKİNCİ BÖLÜM: TASARIM SÜRECİNİN İNCELENMESİ, METODOLOJİ VE VERİLERİN TOPLANMASI**

### **2.1. Yapılan Motosiklet Tasarımları ve Akımlarla Olan İlişkileri**

Tasarlanan motosikletlerin hepsinde kullanılan teknik ölçü ve oranlarının tümü 2005 model modern bir motosiklete aittir. Motorun şasesinin ana hatları, motor bloğunun konumu ve açıları, iki tekerlek arasındaki uzaklık, ön amortisörün açıları, yüksekliği vb. hiçbir değerle oynanmamıştır. Yapılan tasarımlar sadece estetik ve kavramsal çerçevede sınırlı tutulmuştur. Yapılan tüm çalışmalar sanat akımlarının ana hatlarını ve sahip oldukları özgün unsurları gözeterek gerçekleştirilmiştir. Motosikletlerin tasarım sürecindeki eskizleri ve gelişim aşamaları Ek 2’de verilmiştir.

#### **2.1.1. Barok**

Bu motosiklet barok sanat akımının özellikleri doğrultusunda tasarlanmıştır. Motorda görülen rölyefler için barok döneme ait oturma elamanları, sehpa, arabaları, demir kapılar gibi çeşitli ürünler referans alınmıştır. Ve bu ürünlerdeki görsel unsurlar sanat akımının uygun gördüğü şekilde motosiklete uygulanmıştır.

Tasarımda kullanılan ve genel hatların oluşturulmasında da yararlanılmış görseller Barok sanatın “akışkan” ve “şatafatlı” olma durumdan yola çıkarak tasarlanmıştır. Çamurlukların ve gövdenin birbirleriyle kurdukları görsel ilişki, barok sanatın birçok eserinde görülebileceği gibi döngüler, girintiler ve kabartmalarla yön ve biçim anlamında bağıntılı olarak tasarlanmıştır.

Bu tasarımda da teknik açılar ve ölçüler değiştirilmemiştir. Ancak motorda bulunan tüm grenaj ve benzer işlevdeki eklentiler (ön ve arka çamurluk, oturma altı davlumbaz vb.) çıkarılıp yerine Barok sanat akımının çizgilerine uygun bir komple kabuk (grenaj) oturtulmuştur. Bu kabuk üzerine de çeşitli barok döneme ait süslemeler uygulanmıştır.

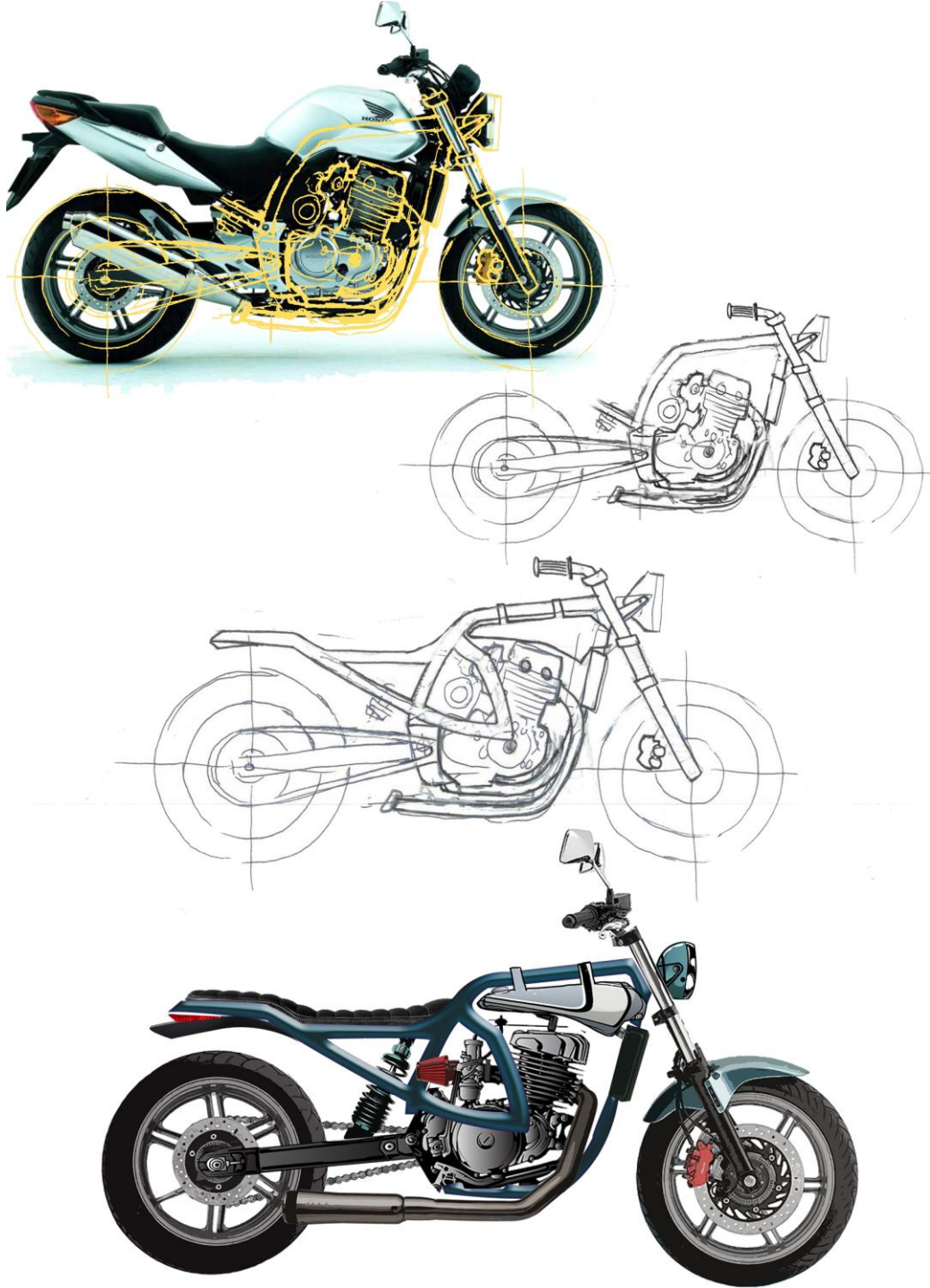
Motosikletin jantları barok ve rokoko dönemlerindeki at arabaları tekerlekleri örnek alınarak geliştirilmiş ve düzenlenmiştir.

**Resim 34:** Barok sanat akımı ile tasarlanmış motosiklet.



### 2.1.2. Konstrüktivizm (Yapısalcılık)

**Resim 35:** Konstrüktivizm (Yapısalcılık) sanat akımı ile tasarlanmış motosiklet.





Bu motosiklet konstrüktivizm (yapısalcılık) sanat akımı ile tekrar ele alınarak tasarlanmıştır. Bu tasarımda yapısalcılık sanat akımına dahil olan heykeller ve konsept tasarımlar incelenmiş ve bu eserlerden yola çıkılarak görsel ve kavramsal hatlar belirlenmiştir. İncelemeler sonunda karar kılınan ana unsur “boşluk” olmuştur. Yapısalcılık akımında heykel kitle ile boşluk arasındaki oranlarla estetik bir etkiye ulaşmayı ister. Belirlediğimiz bu bağlam gereği motosikletin üstündeki “fazlalık” her parça çıkartılmıştır. İşlevsel olanlar da mümkün olan en minimal hale getirilmiştir.

Örnek olarak benzin deposu hep alışlageldiği gibi motorun orta gövdesini kaplar halden çıkarılmış ve iç hacim olarak 1:3 oranında küçültülüp orta şasenin altına yerleştirilmiştir. Bu değişiklikle motorun ana gövdesinin ortaya çıkarılması ve görsel olarak motorun içindeki her şeyi daha fazla görebildiğimiz bir hal alması amaçlanmıştır. Aynı şekilde motorun orijinal versiyonunda bulunan yan grenajlar ile kapatılan gövde açılıp motor ve ekipmanları olabildiğince ortaya çıkarılmıştır.

Yapısalcılık akımı bağlamında görünen bazı parçalar yeniden ele alınarak baştan tasarlanmış veya hâlihazırda var olan bazı parçalara ekler yapılmıştır. Örneğin motorun yanındaki öne doğru uzanan şase parçası, işlev gözetmeksizin sadece akımın gerekleri doğrultusunda ana şaseye dahil edilmiştir. Şasenin arkaya doğru devam eden kısmına selenin yanı sıra, stop lambası ve arka çamurluk da yerleştirilmiştir.

Şase, depo, sele, aydınlatma ve alt motor parçalarının uzantıları açısından motosiklet tamamen baştan ele alınmış ve yeni bir kimlik kazandırılmıştır.

### 2.1.3. Pop Art

**Resim 36:** Pop art sanat akımı ile tasarlanmış motosiklet.



Bu tasarım Pop Art akımının özelliklerini taşıyacak şekilde ele alınmıştır. Pop art akımı ile ilgili yapılan araştırmalarda pop artın en belirgin görsel ve kavramsal özelliklerinden ikisi seçilmiş ve motosikletin tasarımı genel fikri bu şekilde oluşmuştur. Kavramsal olarak pop artın eleştirdiği ve sanat nesnesi olarak kullandığı “tüketim nesnesi” fikrini belirlemiş ve görsel olarak da renk ve grafiksel tasarımlarla bu fikir desteklenmiştir.

Motosikletin üst gövdesindeki, grenajlarındaki ve ön çamurluğundaki grafiksel giydirmeler form ve renk bakımından pop art’a öykünmektedir. Pop art’ın görsel anlamda en belirgin değeri renk ve sanat eserlerindeki grafiksel üsluptur. Bu tasarımda kullanılan grafiksel giydirmede kullanılan eserler grafik tasarımcı Butcher Billy’ye aittir.

Motosikletin formu modern tasarım normlarına uygun ve toplumsal arz talebe hitap edecek şekilde tasarlanmıştır. “Modern” görünen bu motor aslında “tüketim nesnesi” olması ve kendini pazarlaması için düşünülmüştür.

Bu tasarımda pop art akımının “göz önünde olma” unsuru ele alınmış ve görsel düzenleme bu bağlamda şekillendirilmiştir.

## **2.2. Metodoloji**

Tezin araştırma ve uygulama sürecinde tercih edilen yöntem nicel araştırma yöntemidir. Nicel araştırma yöntemlerinden olan betimsel tarama yöntemi ile verilerin test edilmesi ve buna bağlı olarak incelenmesi yapılan araştırmalar ve alan uzmanlarının yönlendirmesi sonucunda kararlaştırılmıştır (Ersoy, 2013: 339-370).

## **2.3. Verilerin Toplanması**

### **2.3.1 Veri aracının seçilmesi**

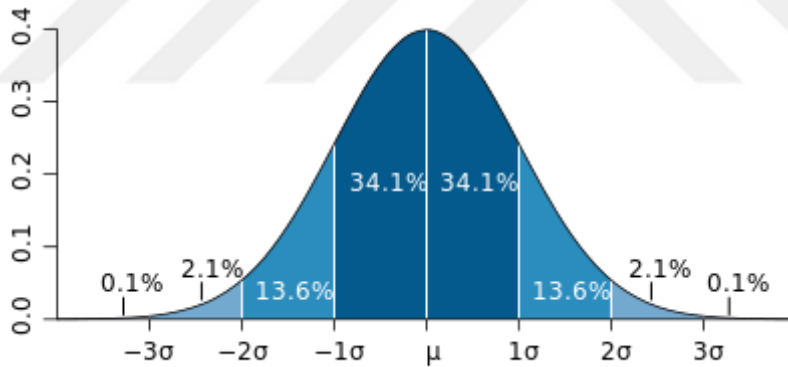
Araştırmaya en uygun veri toplama aracının anket olduğu belirlenmiştir. Alan uzmanlarına danışılarak alınan öneriler ve yönlendirmeler bağlamında anket soruları

ve anketin genel tasarımı oluşturulmuştur. Araştırmanın anketi, veri toplama yollarının uygunluğu açısından alan uzmanına danışılıp, onay alındıktan sonra uygulanmıştır.

### 2.3.2 Anket

Süreç, tasarım öncesi literatür araştırmaları yapılarak başlamıştır. Ankette kullanılan soru kalpları önceden geliştirilmiş ölçekler baz alınarak araştırmacı tarafından uyarlanmıştır (Gümüş, 2017: 24-32). Anket beş puanlık Likert Ölçeği kullanılarak hazırlanmıştır. Anketlerin oluşturulma aşamasında bu konuda uzman bir danışmana danışılmış ve süreç boyunca desteğinden faydalanılmıştır.

**Resim 37 :** Aritmetik Ortalama ve Standart Sapma eğrisi.



#### Kaynak:

[ipfs.io/ipfs/QmT5NvUtoM5nWFfrQdVrFtvGfKFmG7AHE8P34isapyhCxX/wiki/Standart\\_sapma.html](https://ipfs.io/ipfs/QmT5NvUtoM5nWFfrQdVrFtvGfKFmG7AHE8P34isapyhCxX/wiki/Standart_sapma.html)

Ankette her bölüm için ilk ve son soru çoktan seçmeli, diğer bütün sorular ise derecelendirme yöntemi ile sorulmuştur. Aynı anda üç farklı ürün tasarımı (Barok, Konstrüktivizm ve Pop Art) için aynı 38'er soruyu içeren üç anket kullanılmıştır. Ayrıca katılımcıların demografik özellikleri beş soru ile ölçülmektedir.

Araştırma gruplarına dört farklı amaçla soru sorulmuştur: ilki yapılan tasarımların sanat akımları ile olan ilişkisi üzerinedir ve bu soruların ardından konu bağlamında açık uçlu sorular da sorulmuştur. İkincisi yapılan tasarımlara karşı duyulan beğenin ölçülmesi amaçlı duygu ölçekli sorular sorulmuştur. Üçüncüsü ise kişilerin motora karşı düşüncelerini ölçmek için katılma ölçekli sorular sorulmuştur. Dördüncü ve son olarak da her iki grubun yapılan tasarımları satın almak, tasarımlara sahip olmak üzerine ne düşündüklerini belirlemek için yaklaşım ölçekli sorular sorulmuştur. Anketin tam hali **EK 1**'dedir.

### **2.3.3 Evren ve Örneklem**

Anketin uygulanma alanı olarak güzel sanatlar fakültesi öğrencileri, tasarımcılar, aktif olarak motosiklet kullanan kişiler belirlenmiştir. Kişilere ulaşmak için motosiklet kulüplerinin sosyal medya hesapları ve Akdeniz Üniversitesi'nin yüksek lisans öğrencileri grupları kullanılmıştır. Temel olarak çalışma grubu ikiye ayrılmış ve anket buna göre geliştirilmiştir.

### **2.3.4 Anketin Uygulanması**

Tasarımların konuyla olan bağlarını ve uyumlarını ölçebilmek için iki farklı grup belirlenmiş ve bu gruplara anket yöntemi ile sorular yöneltilmiştir. Bu gruplar; tasarımcılar, tasarım öğrencileri ve motosiklet kullanıcılarıdır. Katılımcılardan anketi arkadaşlarıyla ve tanıdıklarıyla paylaşmalarını isteyen araştırmacının farklı sosyal medya ve e-posta hesaplarından gönderilmiştir. Anket Mart-Nisan 2019 döneminde gerçekleştirilmiştir. 20 günün sonunda 60 adet kullanılabilir anket elde edilmiştir.

### **2.3.5. Anketin Analizi**

Anket sonuçlandırıldığında alınan veriler SPSS programı ile analiz edilmiştir. Varyans analizi ve standart sapmaları alınarak yüzdeleri karşılaştırılan verilerin, oranları incelenmiş ve iki araştırma grubunun farkları ürünün genel ortalaması açısından yorumlanmıştır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: ANALİZLER VE BULGULAR

### 3.1. Veriler ve Verilerin Analizleri

Cinsiyet, yaş, gelir, eğitim ve medeni durum hakkında: Ankete katılanların yüzde 25'i kadın, yüzde 75'i erkektir. Katılımcıların yüzde 98'i 24-35 yaş aralığındadır. Bu yaş aralığının altında ve üstünde cevap verenlerin toplamı yüzde 2'dir.

Ankete katılanların gelirlerinin yüzde 68,3'ü 2.000-5.000 TL aralığında veya altında; yüzde 16'sı 5.001-8.000 TL aralığında; yüzde 15,7'si ise 8.001-10.000 TL aralığındadır. Katılımcıların yüzde 60'ı üniversite mezunudur. İkinci sırada, yüzde 20 ile lise mezunları gelmektedir ve yüksek lisansı bitirenlerin oranı yüzde 10'dur.

Ankete katılan kişilerin yüzde 59'u motosiklet kullanıcısıdır. Motosiklet kullananların hepsi 5 ile 20 yıl aralığında motosiklet kullanmaktadır.

#### 3.1.1. Barok Veri Analizi ve Yorumlar

Tablo 1 Barok stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için görsel uyum anketine ilişkin aritmetik ortalamalarını ve standart sapmalarını göstermektedir. Madde "1" deki soru beş farklı stil görseli arasından en uyumlu olanı sormaktadır.

Resim 38 : Anket içerisindeki Barok stil ayırım sorusu.



Madde “2” deki soru “Barok” akımı ile tasarlanmış motosikletin yanına koyulan Barok sanat akımı örneğinin ilişkisinin derecesi sorulmuş ve bu en az 1 en çok 5 olacak şekilde puanlanması istenmiştir.

Tablo 1: Barok stil soruları için aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Stil tasarım uyum oranı (Görsel)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.	3,24	0,63	3,00	0,00
2	Aşağıda gördüğünüz görsel ile motosiklet arasındaki ilişkiyi derecelendiriniz.	4,10	1,39	4,64	0,63

Tablo 2’de verilen aritmetik ortalamalara göre stiller arası görsel eşleşme oranı barok stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.” maddesinde elde edilen en yüksek değer ( $X=3.24$ ) en düşük ise ( $X=3.00$ ) olmuştur. Bu sonuçlara bağlı kalarak barok stili ile tasarlanmış motosiklet görselinin hem motosiklet kullanıcıları hem de tasarımcılar tarafından ayırt edilebildiği belirlenmiştir.

Tablo 2: Barok stil soruları için aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

“Neden bu görseli seçtiğinizi açıklayınız.”	(N=54)	Yüzde
Akım Görseli ile Fiziki ve Görsel Değer Benzerliği.	54	100

“Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.” sorusuna ek olarak sorulmuş “Neden bu görseli seçtiğinizi açıklayınız.” maddesi için verilen açık uçlu cevaplar uyarınca oluşturulan “Akım Görseli ile Fiziki ve Görsel Değer Benzerliği” başlığı için verilen açık uçlu cevapların tamamı barok akımı ile motosikletin arasında görsel ve biçimsel anlamda ortaklık bulunduğu dairdir. Ankete katılan her iki grup da “barok” sanat akımının görseli ile motosiklet tasarımını ilişkili bulmuş ve bu sebeple barok akımının görselini seçmişlerdir.

“Aşağıda gördüğünüz görsel ile motosiklet arasındaki ilişkiyi derecelendiriniz.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=4,10$ ) değer vermiş tasarımcılar ise ( $X=4.64$ ) değer vermiştir. İki grubun da verdiği değerler birbirine oldukça yakındır. Bu sonuçtan yola çıkarak tasarlanmış motosiklet ve barok stilin birbirini ile örtüştüğü ve ilişki içinde olduğu tespit edilmiştir.



Tablo 3: Barok açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

“Bu tasarıma dair neyi ve neden beğendiğinizi ve/veya beğenmediğinizi basitçe belirtiniz.”	(N=54)	Yüzde
Bana uygun bir tarz değil.	35	64,8
Akım bağlamında tasarımını beğendim	16	29,6
Teknik özellikler açısından beğendim/beğenmedim.	3	5,5

“Bu tasarıma dair neyi ve neden beğendiğinizi ve/veya beğenmediğinizi basitçe belirtiniz.” maddesi için verilen açık uçlu cevapları alınan cevaplar uyarınca biri olumsuz ikisi olumlu olarak üç farklı başlık belirlenmiştir: 1.Bana uygun bir tarz değil, 2.Akım bağlamında tasarımını beğendim, 3.Teknik özellikler açısından beğendim/beğenmedim.

Toplam 54 kişilik grupta 35 kişi “Bana uygun bir tarz değil” derken 16 kişi “akım bağlamında beğendim” demiştir. Üç kişi teknik bağlamlarda motoru eleştirmiş beğendikleri ve beğenmedikleri özellikleri belirtmişlerdir. Motosiklet kullanıcıları ve tasarımcıların genel yorumu tasarımının kendilerine uygunluğu gözetilmeksizin tasarımın özgün ve kendine has bir tasarım olduğu yönünde olmuştur. Barok sanat akımı özelliklerinin görülebildiğini ve bunun motosiklete “klasik” bir hava kattığını söylemişlerdir.

Tablo 4: Barok açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

“Bu motosikletin en çok neresi dikkatinizi çekti?”	(N=54)	Yüzde
Grenajları ve gravürleri.	38	72,3
Tekerleklerin kapalı olması.	9	16,6
Selesi	6	11,1

“Bu motosikletin en çok neresi dikkatinizi çekti?” maddesi için verilen açık uçlu cevapları alınan cevaplar uyarınca üç başlık belirlenmiştir: 1.Grenajları ve gravürleri, 2.Selesi, 3.Tekerleklerin kapalı olması,

Toplam 54 kişilik anket grubunda 38 kişi “Grenajları ve gravürleri” derken, dokuz kişi “Tekerleklerin kapalı olması”, altı kişi “selesi” demiştir.

Tablo 5: Barok açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

“Sizce bu motosikletin en baskın görsel özelliği nedir?”	(N=54)	Yüzde
Akışkan görsel tasarımı, Altın varak kabartmalar.	48	88,8
Tasarımın verdiği duygu.	6	11,2

“Sizce bu motosikletin en baskın görsel özelliği nedir?” Maddesi için verilen açık uçlu cevapları alınan cevaplar uyarınca dört başlık belirlenmiştir: 1.Akışkan görsel tasarımı, 2.Altın varak kabartmalar, 3.Tasarımın verdiği duygu.

Cevapların çoğunluğu ilk iki maddeyi de içermektedir. Toplam 47 kişi tasarımın baskın özelliği olarak akışkan kabuk tasarımını ve altın rengindeki kabartmaları söylemişlerdir. Altı kişi “Tasarımın verdiği duygu” demiştir.

Resim 39 : Barok stil ile tasarlanmış motosiklet.



**Tablo 6:** Barok stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için duyuşal ankete ilişkin Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları.

Ankette tabloda verilmiş olan “Barok” tarzı motosiklet tasarımı görseli ile ilgili sıralanan ifadelere katılma oranını ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 6: Barok stili için duyuşal soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

	Görsel beğeni (Duyuşal)	Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Bu tasarım mutlu hissetmemi sağladı.	2,93	1,36	3,12	1,36
2	Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.	3,24	1,29	3,36	1,49
3	Bu ürünün tasarımını beğendim.	3,13	1,38	3,36	1,41
4	Bu ürünün tasarımı kendimi iyi hissettirdi.	2,51	1,12	3,00	1,41
5	Bu ürünün tasarımı içimdeki birçok farklı duyguyu harekete geçirdi.	2,89	1,31	3,56	1,00
6	Bu ürünün tasarımı beni çok heyecanlandırdı.	2,79	1,42	2,84	1,34
7	Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.	2,27	1,33	2,32	1,40
8	Bu ürünün tasarımına karşı olumlu birçok duygu içerisindeyim.	2,93	1,43	3,16	1,31
9	Bu ürünün tasarımı kontrolün bende olduğu hissini veriyor.	3,00	1,60	3,20	1,47
10	Bu ürünün tasarımından etkilendim.	3,13	1,43	3,52	1,35
11	Bu ürünün tasarımı kendimi güçlü hissetmemi sağladı.	3,20	1,52	3,48	1,26
12	Bu ürünün tasarımı kendimi rahat hissetmemi sağladı.	2,62	1,42	2,28	1,59

Tablo 6’de verilen aritmetik ortalamalara göre görsel beğeni boyutunda Barok stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Bu tasarım mutlu hissetmemi sağladı.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=2,93$ ) değer vermişken tasarımcılar ( $X=3,12$ ) vermiştir. “Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=3,24$ ) değer vermişken tasarımcılar ( $X=3,36$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımını beğendim.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=3,13$ ) değer vermişken tasarımcılar ( $X=3,36$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kendimi iyi hissettirdi.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=2,51$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=3,00$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı içimdeki birçok farklı duyguyu harekete geçirdi.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=2,89$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=3,56$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı beni çok heyecanlandırdı.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=2,79$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=2,84$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=2,27$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=2,32$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımına karşı olumlu birçok duygu içerisindeyim.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $x=2,93$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=3,16$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kontrolün bende olduğu hissini veriyor.” Maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=3,00$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=3,20$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımından etkilendim.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=3,13$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X= 3,52$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kendimi güçlü hissetmemi sağladı.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=3,20$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=3,48$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kendimi rahat hissetmemi sağladı.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=2,62$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=2,28$ ) değer vermiştir.

Motosiklet kullanıcılarının ve tasarımcıların ankette beğeniye dair sorulan soruların tümünün ( $X=2,27$ )’nin üstünde değer aldığı görülmektedir. “Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.” ifadesi en düşük ( $X=3,24$ ) ortalamaya sahipken, “Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.” ifadesi en yüksek ( $X=2,32$ ) ortalamaya sahiptir.

“Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.” sorusuna tasarımcılar ( $X=3,24$ ) değer vermiş motosiklet kullanıcıları ise ( $X=3,36$ ) değer vermiştir bu diğer beğeniye dayalı sorular göz önüne alınarak bu tasarımın tasarımcılar tarafından, motosiklet kullanıcılarına oranla daha fazla beğenildiğini söylemek mümkündür.

**Tablo 7:** Barok stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için duyuşal ankete ilişkin Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları.

Ankette tabloda verilmiş olan “Barok” tarzı motosiklet tasarımı görseli ile ilgili sıralanan ifadelere katılma oranını ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 7: Barok stili için bilişsel soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Görsel beğeni (Duyusal)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Önemli bir tasarımıdır/üründür.	4,13	0,91	3,84	0,98
2	Sıkıcı bir tasarımıdır/üründür.	2,24	1,18	1,80	0,95
3	Amacına uygun bir tasarımıdır/üründür.	3,51	1,05	3,92	0,81
4	Heyecan uyandıran bir tasarımıdır/üründür.	3,34	1,39	3,36	1,41
5	Benim için anlamı olmayan bir tasarımıdır/üründür.	2,93	1,64	2,40	1,35
6	İlgi çekici bir tasarımıdır/üründür.	3,89	1,17	3,84	1,28
7	Etkileyici bir tasarımıdır/üründür	3,79	1,23	3,56	1,22
8	İşe yaramaz, değersiz bir tasarımıdır/üründür.	1,86	1,24	1,36	0,63
9	İlgilendiğim bir tasarımıdır/üründür.	2,86	1,55	2,64	1,41
10	İhtiyacım olan bir tasarımıdır/üründür.	2,20	1,52	1,72	0,89

Tablo 7’de verilen aritmetik ortalamalara göre görsel beğeni boyutunda Barok stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Önemli bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,84$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,13$ ) değerini vermiştir. “Sıkıcı bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=1,80$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 2,24$ ) değerini vermiştir. “Amacına uygun bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,92$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 3,51$ ) değerini vermiştir. “Heyecan uyandıran bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,36$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 3,34$ ) değerini vermiştir. “Benim için anlamı olmayan bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,40$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 2,93$ ) değerini vermiştir. “İlgi çekici bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,84$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,89$ ) değerini vermiştir. “Etkileyici bir tasarımdır/üründür” maddesine tasarımcılar ( $X=3,56$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,79$ ) değerini vermiştir. “İşe yaramaz, değersiz bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=1,36$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=1,86$ ) değerini vermiştir. “İlgilendiğim bir tasarımdır/üründür.” Maddesine tasarımcılar ( $X=2,64$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=2,86$ ) değerini vermiştir. “İhtiyacım olan bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=1,72$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 2,20$ ) değerini vermiştir.

**Tablo 8:** Barok stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için duyuşal ankete ilişkin Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları.

Ankette tabloda verilmiş olan “Barok” tarzı motosiklet tasarımı görseli ile ilgili sıralanan ifadelere katılma oranını ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 8: Barok stili için bilişsel ve tercihe dayalı soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Görsel beğeni (Duyusal)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün hakkında daha fazla bilgi almak için araştırma yapma ihtimalim var.	2,65	1,47	2,44	1,58
2	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir motosiklet almayı düşünürüm.	2,41	1,54	2,52	1,58
3	Resimdeki motosiklete ilişkin yapılan yorumları merak etmekteyim.	4,13	0,95	3,68	1,21
4	Bu motosikleti arkadaşşıma öneririm.	3,20	1,49	2,84	1,49
5	Bu motosiklet alışılmış bir tasarımdır.	1,44	0,73	1,96	1,42
6	Bu motosiklette alışılmış tasarımda ufak değişiklikler yapılmıştır.	2,17	1,39	2,16	1,24
7	Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımdır.	3,72	1,41	3,36	1,22
8	Resimdeki gibi bir motosiklete ilişkin düşünceniz nedir?	1,94	1,38	2,16	1,46
9	Resimdeki gibi bir motosiklet ne kadar kullanışlıdır?	1,80	1,14	1,56	0,96
10	Resimdeki gibi bir motosikleti kullanma olasılığınız nedir?	2,62	1,42	2,00	1,38

Tablo 8’de verilen aritmetik ortalamalara göre görsel beğeni boyutunda Barok stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün hakkında daha fazla bilgi almak için araştırma yapma ihtimalim var.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,44$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=2,65$ ) değerini vermiştir. “Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir motosiklet almayı düşünürüm.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,52$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=2,41$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki motosiklete ilişkin yapılan yorumları merak etmekteyim.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,68$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,13$ ) değerini vermiştir. “Bu motosikleti arkadaşşıma öneririm.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,84$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,20$ ) değerini vermiştir. “Bu motosiklet alışılmış bir tasarımdır.” maddesine tasarımcılar ( $X=1,96$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=1,44$ ) değerini vermiştir. “Bu motosiklette alışılmış tasarımda ufak değişiklikler yapılmıştır.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,16$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=2,17$ ) değerini vermiştir. “Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımdır.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,36$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,72$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki gibi bir motosiklete ilişkin düşünceniz nedir?” maddesine tasarımcılar ( $X=2,16$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=1,94$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki gibi bir motosiklet ne kadar kullanışlıdır?” maddesine tasarımcılar ( $X=1,56$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=1,80$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki gibi bir motosikleti kullanma olasılığımız nedir?” maddesine tasarımcılar ( $X=2,00$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=2,62$ ) değerini vermiştir.



**Tablo 9:** Barok stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için renk tercihlerine ilişkin şu şekildedir:

Tablo 9: Barok stili renk tercihi için yüzdeler.

RENK TERCİHLERİ				
	Motor kullanıcıları		Tasarımcılar	
	(N=29)	Yüzde	(N=25)	Yüzde
Sarı	4	13,7	8	32,0
Mavi	16	55,0	15	60,0
Siyah	1	3,44	0	0,0
Beyaz	7	24,0	7	28,0
Kırmızı	0	0,0	0	0,0
TOPLAM	29	100	25	100

Bu sonuçlar doğrultusunda en çok seçilen renkler sırasıyla; yüzde 57,35 ile en çok seçilen renk siyah, ikinci olarak yüzde 22,2 ile sarı, üçüncü olarak yüzde 16,65 ile mavi, dördüncü olarak yüzde 1,85 kırmızı ve beşinci son olarak yüzde 0,0 ile beyazdır.

Tablo 10: Barok stili için renk tercih sorusunun aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

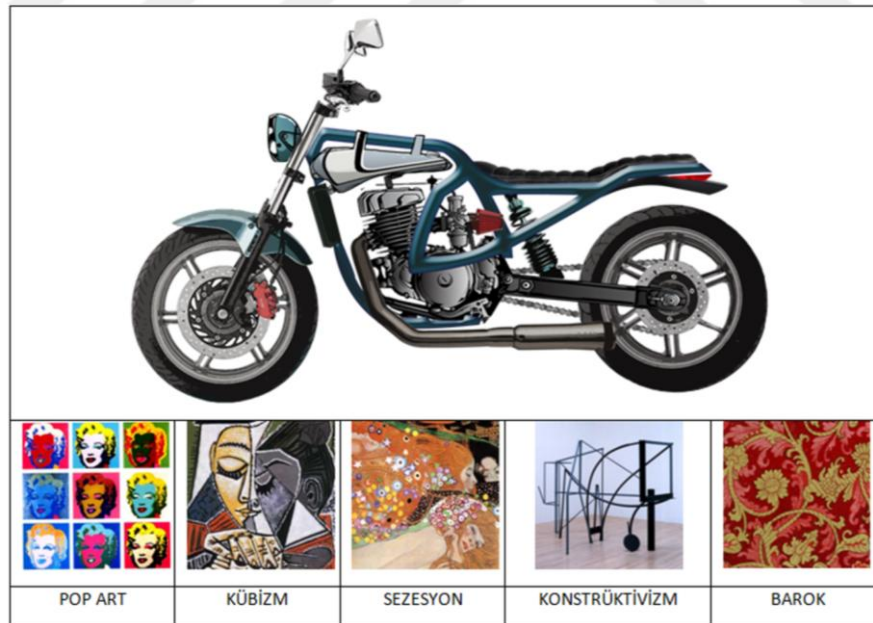
	Renk tercihi (Görsel)	Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Aşağıdaki farklı renkteki motosikletlerden tercih ettiğinizi işaretleyiniz.	2,37	1,01	1,84	0,80

Tablo 10’da verilen aritmetik ortalamalara göre pop art stili ile tasarlanmış motosikletin renk tercihlerine ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir: “Aşağıdaki farklı renkteki motosikletlerden tercih ettiğinizi işaretleyiniz.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X= 2,37$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=1,84$ ) değer vermişlerdir. Buna göre diyebiliriz ki tasarımcılar çoğunlukla sarı ve siyah seçmişken, motosiklet kullanıcıları çoğunlukla siyah seçmiştir.

### 3.1.2. Konstrüktivizm (Yapılandırmacılık) Veri Analizi ve Yorumlar

Tablo 11’de Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için görsel uyum anketine ilişkin aritmetik ortalamalarını ve standart sapmalarını gösterilmektedir. Madde “1” deki soru beş farklı stil görseli arasından en uyumlu olanı sormaktadır.

Resim 40 : Anket içerisindeki Konstrüktivizm stil ayırım sorusu.



Madde “4” deki soru “Konstrüktivizm” akımı ile tasarlanmış motosikletin yanına koyulan Konstrüktivizm sanat akımı örneğinin ilişkisinin derecesi sorulmuş ve bu en az 1 en çok 5 olacak şekilde puanlanması istenmiştir.

Tablo 11: Konstrüktivizm stil soruları için aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Stil tasarım uyum oranı (Görsel)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.	3,86	0,69	3,84	0,55
2	Aşağıda gördüğünüz görsel ile motosiklet arasındaki ilişkiyi derecelendiriniz.	4,51	0,73	4,08	0,86

Tablo 11 de verilen aritmetik ortalamalara göre stiller arası görsel eşleşme oranı Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.” maddesinde elde edilen en yüksek değer (X=3,86) en düşük ise (X=3,84) olmuştur. Bu sonuçlara bağlı kalarak Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklet görselinin hem motosiklet kullanıcıları hem de tasarımcılar tarafından ayırt edilebildiğini söyleyebiliriz. Buna sonuç ile Konstrüktivizm akımı ele alınarak tasarlanmış motosiklet örneğinde ele alınan stilin görsel değerlerinin motosiklet tasarımı üzerinden okunabildiğini söylemek mümkündür.

Tablo 12: Konstrüktivizm açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

“Neden bu görseli seçtiğinizi açıklayınız.”	(N=54)	Yüzde
Konstrüktivizm akımı ile benzer olduğu için	52	96,2

“Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.” sorusuna ek olarak sorulmuş “Neden bu görseli seçtiğinizi açıklayınız.” maddesi için verilen açık uçlu cevaplar uyarınca oluşturulan iki tane başlık vardır: 1.Konstrüktivizm akımı ile benzer olduğu için, 2.Seçtiğim akıma benzediği için.

İki kişi “Seçtiğim akım görseline benzediği için” demiş ve kübizm akımını seçmişlerdir. Geri kalan 52 kişilik anket grubunun tamamı “Konstrüktivizm akımı ile benzer olduğu için” demişlerdir. Ortaya çıkan sonuçlar Konstrüktivizm akımı ile tasarlanmış motosikletin arasında görsel ve biçimsel anlamda ortaklık bulunduğu dairdir. Ankete katılan her iki grup da Konstrüktivizm sanat akımının görseli ile motosiklet tasarımını ilişkili bulmuş ve bu sebeple Konstrüktivizm akımının görselini seçmişlerdir.

“Aşağıda gördüğünüz görsel ile motosiklet arasındaki ilişkiyi derecelendiriniz.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=4,51) değer vermiş, motosiklet kullanıcıları ise (X=4.08) değer vermiştir.

Bu sonuçtan yola çıkarak tasarlanmış motosiklet ve Konstrüktivizm stiline birbirini ile örtüştüğü ve ilişki içinde olduğun görülmektedir.

Tablo 13: Konstrüktivizm açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

“Bu tasarıma dair neyi ve neden beğendiğinizi ve/veya beğenmediğinizi basitçe belirtiniz.”	(N=54)	Yüzde
Hatlarını	19	35,4
Sade oluşunu	15	27,7
Motorun içinin görünür oluşunu	11	20,3
Özgün oluşunu	9	16,6

“Bu tasarıma dair neyi ve neden beğendiğinizi ve/veya beğenmediğinizi basitçe belirtiniz.” maddesi için verilen açık uçlu cevapları alınan cevaplar uyarınca dördü olumlu başlık oluşturulmuştur: 1.Hatlarını, 2.Sade oluşunu, 3.Motorun içinin görünür oluşunu, 4.Özgün oluşunu.

Toplam 54 kişilik grupta 19 kişi motorun “hatlarını” beğendiklerini belirtmiştir. 15 kişi “sade oluşunu”, 11 kişi “Motorun içinin görünür oluşunu”, 9 kişi de motosikletin “özgün” olduğunu düşündüğünden dolayı beğendiğini belirtmiştir.

Tablo 14: Konstrüktivizm açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

“Bu motosikletin en çok neresi dikkatinizi çekti?”	(N=54)	Yüzde
Motosikletin selesi, Benzin deposu, Motor bloğu, Sadeliği, Motorun içinin görünür oluşu	54	100

“Bu motosikletin en çok neresi dikkatinizi çekti?” Maddesi için verilen açık uçlu cevapları alınan cevaplar uyarınca beş başlık belirlenmiştir: 1.Motosikletin selesi, 2.Benzin deposu, 3.Motor bloğu, 4.Sadeliği, 5.Motorun içinin görünür oluşu.

54 kişilik anket grubunun tamamı bu başlıkları dikkat çekici bulmuş ve birçok kişi bu maddelerin birden çoğunu yorumlarında belirtmiştir. Genel olarak yorumlardan anlaşılan motorun parçalarının görünür olması ve hatlarının belirgin oluşu motosiklete minimal bir hava katmış ve bu özgün değer olarak belirtilmiştir. Motosikletin selesi, şasesi, benzin deposu ve motor bloğu bu tasarımın en belirgin öğeleri olarak belirtilmiştir.

**Tablo 15: Konstrüktivizm açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.**

Sizce bu motosikletin en baskın görsel özelliği nedir?”	(N=54)	Yüzde
Motosikletin çıplak görünüşü,	38	70,3
Sürüş için şevk yaratıyor oluşu	10	18,5
Parçaların birleşik olmasına karşın ayrı ayrı algılanabiliyor oluşu.	6	11,2

“Sizce bu motosikletin en baskın görsel özelliği nedir?” Maddesi için verilen açık uçlu cevapları alınan cevaplar uyarınca üç başlık belirlenmiştir: 1.Motosikletin çıplak görünüşü, 2.Sürüş için şevk yaratıyor oluşu, 3.Parçaların birleşik olmasına karşın ayrı ayrı algılanabiliyor oluşu.

Toplam 54 kişilik anket grubunda 38 kişi en baskın özellik olarak “Motosikletin çıplak görünüşü” başlığını seçmiştir. 10 kişi “Sürüş için şevk yaratıyor oluşu” derken, altı kişi “Parçaların birleşik olmasına karşın ayrı ayrı algılanabiliyor oluşu” demiştir.

Resim 41: Konstrüktivizm stil ile tasarlanmış motosiklet.



**Tablo 16:** Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için duyuşsal ankete ilişkin Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları.

Ankette tabloda verilmiş olan “Konstrüktivizm” tarzı motosiklet tasarımı görseli ile ilgili sıralanan ifadelere katılma oranını ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 16: Konstrüktivizm stili için duyuşal soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Görsel beğeni (Duyuşal)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Bu tasarım mutlu hissetmemi sağladı.	4,41	0,73	3,36	0,81
2	Bu ürünün tasarımını hoşuma gitti.	4,48	0,63	3,92	0,81
3	Bu ürünün tasarımını beğendim.	4,58	0,62	3,96	0,84
4	Bu ürünün tasarımını kendimi iyi hissettirdi.	4,34	0,97	3,60	1,00
5	Bu ürünün tasarımını içimdeki birçok farklı duyguyu harekete geçirdi.	4,10	1,14	3,48	0,91
6	Bu ürünün tasarımını beni çok heyecanlandırdı.	4,24	1,09	3,20	1,15
7	Bu ürünün tasarımını içimi sıktı.	1,27	0,79	1,64	0,99
8	Bu ürünün tasarımına karşı olumlu birçok duygu içerisindeyim.	4,34	1,00	3,88	1,09
9	Bu ürünün tasarımını kontrolün bende olduğu hissini veriyor.	4,34	0,85	3,36	1,28
10	Bu ürünün tasarımından etkilendim.	4,41	1,01	3,48	1,32
11	Bu ürünün tasarımını kendimi güçlü hissetmemi sağladı.	3,79	1,17	3,28	1,02
12	Bu ürünün tasarımını kendimi rahat hissetmemi sağladı.	3,82	1,13	3,08	1,07

Tablo 16’de verilen aritmetik ortalamalara göre görsel beğeni boyutunda Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Bu tasarım mutlu hissetmemi sağladı.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=4,41) değer vermişken tasarımcılar (X=3,36) vermiştir. “Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=4,48) değer vermişken tasarımcılar (X=3,92) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımını beğendim.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=4,58) değer vermişken tasarımcılar (X=3,96) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kendimi iyi hissettirdi.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=4,34) değer vermişken, tasarımcılar (X=3,60) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı içimdeki birçok farklı duyguyu harekete geçirdi.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=4,10) değer vermişken, tasarımcılar (X=3,48) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı beni çok heyecanlandırdı.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=4,24) değer vermişken, tasarımcılar (X=3,20) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=1,27) değer vermişken, tasarımcılar (X=1,64) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımına karşı olumlu birçok duygu içerisindeyim.” maddesine motosiklet kullanıcıları (x=4,34) değer vermişken, tasarımcılar (X=3,88) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kontrolün bende olduğu hissini veriyor.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=4,34) değer vermişken, tasarımcılar (X=3,36) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımından etkilendim.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=4,41) değer vermişken, tasarımcılar (X= 3,48) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kendimi güçlü hissetmemi sağladı.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=3,79) değer vermişken, tasarımcılar (X=3,28) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kendimi rahat hissetmemi sağladı.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X=3,82) değer vermişken, tasarımcılar (X=3,08) değer vermiştir.

Motosiklet kullanıcılarının ve tasarımcıların ankette beğeniye dair sorulan soruların tümünün (X=3,08)’in üstünde değer aldığı görülmektedir. “Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.” ifadesi en düşük (X=3,92) ortalamaya sahipken, “Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.” ifadesi en yüksek (X=1,64) ortalamaya sahiptir.

“Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.” sorusuna tasarımcılar (X=3,92) değer vermiş motosiklet kullanıcıları ise (X=4,48) değer vermiştir bu diğer beğeniye dayalı sorular göz önüne alınarak bu tasarımın motosiklet kullanıcıları tarafından, tasarımcılara oranla daha fazla beğenildiğini söylemek mümkündür.



**Tablo 17:** Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için duyuşal ankete ilişkin Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları.

Ankette tabloda verilmiş olan ‘‘Konstrüktivizm’’ tarzı motosiklet tasarımı görseli ile ilgili sıralanan ifadelere katılma oranını ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 17: Konstrüktivizm stili için bilişsel soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Görsel beğeni (Duyusal)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Önemli bir tasarımıdır/üründür.	4,34	0,89	3,80	1,04
2	Sıkıcı bir tasarımıdır/üründür.	1,34	0,72	1,84	1,21
3	Amacına uygun bir tasarımıdır/üründür.	4,44	0,68	4,24	0,87
4	Heyecan uyandıran bir tasarımıdır/üründür.	4,00	1,03	3,40	1,15
5	Benim için anlamı olmayan bir tasarımıdır/üründür.	1,75	1,24	2,36	1,03
6	İlgi çekici bir tasarımıdır/üründür.	4,65	0,85	3,76	1,05
7	Etkileyici bir tasarımıdır/üründür.	4,51	0,94	3,48	1,15
8	İşe yaramaz, değersiz bir tasarımıdır/üründür.	1,06	0,25	1,60	0,86
9	İlgilendiğim bir tasarımıdır/üründür.	4,37	0,82	3,36	1,07
10	İhtiyacım olan bir tasarımıdır/üründür.	3,58	1,21	2,48	1,08

Tablo 17’de verilen aritmetik ortalamalara göre görsel beğeni boyutunda Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Önemli bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,80$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,34$ ) değerini vermiştir. “Sıkıcı bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=1,84$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 1,34$ ) değerini vermiştir. “Amacına uygun bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=4,24$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 4,44$ ) değerini vermiştir. “Heyecan uyandıran bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,40$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,00$ ) değerini vermiştir. “Benim için anlamı olmayan bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,36$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=1,75$ ) değerini vermiştir. “İlgi çekici bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,76$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,75$ ) değerini vermiştir. “Etkileyici bir tasarımdır/üründür” Maddesine tasarımcılar ( $X=3,48$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,51$ ) değerini vermiştir. “İşe yaramaz, değersiz bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=1,60$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=1,06$ ) değerini vermiştir. “İlgilendiğim bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,36$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,37$ ) değerini vermiştir. “İhtiyacım olan bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,48$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 3,58$ ) değerini vermiştir.

**Tablo 18:** Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için duyuşal ankete ilişkin Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları.

Ankette tabloda verilmiş olan “Konstrüktivizm” tarzı motosiklet tasarımı görseli ile ilgili sıralanan ifadelere katılma oranını ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 18: Konstrüktivizm stili için bilişsel ve tercihe dayalı soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Görsel beğeni (Duyusal)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün hakkında daha fazla bilgi almak için araştırma yapma ihtimalim var.	4,51	0,63	3,52	1,47
2	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir motosiklet almayı düşünürüm.	4,27	1,03	3,36	1,35
3	Resimdeki motosiklete ilişkin yapılan yorumları merak etmekteyim.	4,75	0,57	3,40	1,41
4	Bu motosikleti arkadaşıma öneririm.	4,79	0,61	4,04	1,24
5	Bu motosiklet alışılmış bir tasarımdır.	3,03	1,52	3,12	1,05
6	Bu motosiklette alışılmış tasarımda ufak değişiklikler yapılmıştır.	3,62	1,44	3,60	1,11
7	Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımdır.	3,06	1,41	2,76	1,01
8	Resimdeki gibi bir motosiklete ilişkin düşünceniz nedir?	3,07	1,30	3,00	1,19
9	Resimdeki gibi bir motosiklet ne kadar kullanışlıdır?	2,90	1,20	2,68	1,21
10	Resimdeki gibi bir motosikleti kullanma olasılığımız nedir?	4,51	0,78	3,40	1,15

Tablo 18’de verilen aritmetik ortalamalara göre görsel beğeni boyutunda Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün hakkında daha fazla bilgi almak için araştırma yapma ihtimalim var.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,52$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,51$ ) değerini vermiştir. “Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir motosiklet almayı düşünürüm.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,36$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,27$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki motosiklete ilişkin yapılan yorumları merak etmekteyim.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,40$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,75$ ) değerini vermiştir. “Bu motosikleti arkadaşşıma öneririm.” maddesine tasarımcılar ( $X=4,04$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,79$ ) değerini vermiştir. “Bu motosiklet alışılmış bir tasarımıdır.” Maddesine tasarımcılar ( $X=3,12$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,03$ ) değerini vermiştir. “Bu motosiklette alışılmış tasarımıda ufak değişiklikler yapılmıştır.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,60$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,62$ ) değerini vermiştir. “Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımıdır.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,76$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,06$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki gibi bir motosiklete ilişkin düşünceniz nedir?” maddesine tasarımcılar ( $X=3,00$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,07$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki gibi bir motosiklet ne kadar kullanışlıdır?” maddesine tasarımcılar ( $X=2,68$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=2,90$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki gibi bir motosikleti kullanma olasılığımız nedir?” maddesine tasarımcılar ( $X=3,40$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,51$ ) değerini vermiştir.

**Tablo 19:** Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için renk tercihlerine ilişkin yüzdeler şu şekildedir:

Tablo 19: Konstrüktivizm stili renk tercihi için yüzdeler.

RENK TERCİHLERİ				
	Motor kullanıcıları		Tasarımcılar	
	(N=29)	Yüzde	(N=25)	Yüzde
Mavi	5	17,2	11	44,0
Siyah	9	30,9	6	24,0
Sarı	6	20,6	4	16,0
Kırmızı	1	3,44	2	8,0
Beyaz	8	27,5	2	8,0
TOPLAM	29	100	25	100

Bu sonuçlar doğrultusunda en çok seçilen renkler sırasıyla; ilk ve en çok oy alan yüzde 29,6 ile mavi, ikinci olarak yüzde 27,75 ile siyah, üçüncü olarak yüzde 18,5 ile sarı, dördüncü olarak yüzde 18,5 ile beyaz, beşinci ve son olarak yüzde 5,55 ile kırmızıdır.

Tablo 20: Konstrüktivizm stili için renk tercih sorusunun aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Renk tercihi (Görsel)	Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
	X	S	X	S
1 Aşağıdaki farklı renkteki motosikletlerden tercih ettiğinizi işaretleyiniz.	2,93	1,48	2,12	1,30

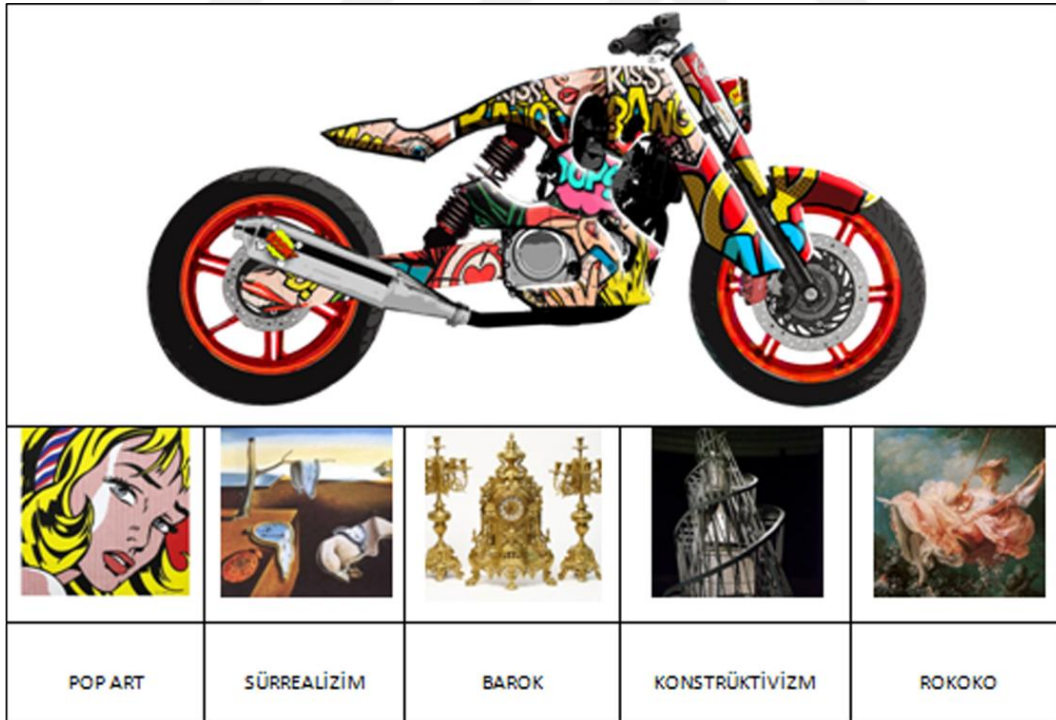
Tablo 20’da verilen aritmetik ortalamalara göre Konstrüktivizm stili ile tasarlanmış motosikletin renk tercihlerine ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Aşağıdaki farklı renkteki motosikletlerden tercih ettiğinizi işaretleyiniz.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X= 2,93$ ) değer vermişken, tasarımcılar ( $X=2,12$ ) değer vermişlerdir.

### 3.1.3. Pop Art Veri Analizi ve Yorumlar

Tablo 21 Pop Art stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için görsel uyum anketine ilişkin aritmetik ortalamalarını ve standart sapmalarını göstermektedir. Madde “1” deki soru beş farklı stil görseli arasından en uyumlu olanı sormaktadır.

Resim 42 : Anket içerisindeki pop art stil ayırım sorusu.



Madde “2” deki soru “Pop art” akımı ile tasarlanmış motosikletin yanına koyulan Pop Art sanat akımı örneğinin (Kullanılan görsel stil sorusundaki Pop Art seçeneği ile aynıdır.) ilişkisinin derecesi sorulmuş ve bu ilişkinin en az 1, en çok 5 olacak şekilde puanlanması istenmiştir.

Tablo 21: Pop art stil soruları için aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Stil tasarım uyum oranı (Görsel)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.	1,31	0,92	0,08	0,40
2	Aşağıda gördüğünüz görsel ile motosiklet arasındaki ilişkiyi derecelendiriniz.	4,17	1,10	4,32	0,90

Tablo 21’de verilen aritmetik ortalamalara göre stiller arası görsel eşleşme oranı Pop Art stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.” maddesinde elde edilen en yüksek değer ( $X=1,31$ ) en düşük ise ( $X=1.08$ ) olmuştur. Bu sonuçlara bağlı kalarak Pop Art stili ile tasarlanmış motosiklet görselinin hem motosiklet kullanıcıları hem de tasarımcılar tarafından ayırt edilebildiğini söyleyebiliriz.

Tablo 22: Pop Art açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

“Neden bu görseli seçtiğinizi açıklayınız.”	(N=54)	Yüzde
Pop art akımı ile benzer olduğu için	54	100

“Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.” sorusuna ek olarak sorulmuş “Neden bu görseli seçtiğinizi açıklayınız.” maddesi için verilen açık uçlu cevaplar uyarınca oluşturulan “Akım Görseli ile Benzerliği” başlığı Pop Art akımı ile motosikletin arasında görsel ve biçimsel anlamda ne derece ortaklık bulunduğu dairdir. Ankete katılan her iki grup da Pop Art sanat akımının görseli ile

motosiklet tasarımını ilişkili bulmuş ve bu sebeple pop art akımının görselini seçmişlerdir.

“Aşağıda gördüğünüz görsel ile motosiklet arasındaki ilişkiyi derecelendiriniz.” maddesine motosiklet kullanıcıları ( $X=4,17$ ) değer vermiş, motosiklet kullanıcıları ise ( $X=4,32$ ) değer vermiştir. İki grubun da verdiği değerler birbirine oldukça yakındır. Bu sonuçtan yola çıkarak tasarlanmış motosiklet ve Pop Art stiline birbiri ile örtüştüğünü ve ilişki içinde olduğunu söyleyebiliriz.

Tablo 23: Pop Art açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

“Bu tasarıma dair neyi ve neden beğendiğinizi ve/veya beğenmediğinizi basitçe belirtiniz.”	(N=54)	Yüzde
Tasarımını beğendim , Özgün, Dikkat çekici, Enerjik görünüyor	47	87,0
Abartılı görünüyor	4	7,4
Konforlu görünmüyor	3	5,6

“Bu tasarıma dair neyi ve neden beğendiğinizi ve/veya beğenmediğinizi basitçe belirtiniz.” maddesi için verilen açık uçlu cevaplar uyarınca ikisi olumsuz dördü olumlu olarak altı farklı başlık belirlenmiştir: 1. Enerjik görünüyor, 2. Tasarımını beğendim, 3.Konforlu görünmüyor, 4. Dikkat çekici, 5. Abartılı görünüyor, 6.Özgün.

Toplam 54 kişilik grupta üç kişi “Konforlu görünmüyor” , dört kişi “Abartılı görünüyor” demiştir. Motosiklet kullanıcıları ve tasarımcıların 47’si “Özgün”, ”Tasarımını beğendim”, ”Enerjik görünüyor“, ”Dikkat çekici“ yorumlarından en az iki yada dört tanesini yorumlarında kullanmışlardır. Özet olarak genel yorumlardan çıkarılabilecek anlam tasarımın özgün ve kendine has bir tasarım olduğu yönündedir. Pop Art özelliklerinin görünebildiğini ve bunun motosiklete enerjik ve de dikkat çekici bir özellik kattığını söylemişlerdir.



Tablo 24: Pop Art açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

“Bu motosikletin en çok neresi dikkatinizi çekti?”	(N=54)	Yüzde
Genel tasarımı (Grenajlar, sele, çamurluk vs.), özgünlük	29	53,7
Grafik tasarımı (Görsel kaplama, renkler vs.)	19	35,1
Teknik detaylar (Fren, amortisör vs.)	6	11,2

“Bu motosikletin en çok neresi dikkatinizi çekti?” maddesi için verilen açık uçlu cevapları alınan cevaplar uyarınca dört başlık belirlenmiştir: 1.Genel tasarımı (Grenajlar, sele, çamurluk vs.), 2.Grafik tasarımı (Görsel kaplama, renkler vs.), 3.Teknik detaylar (Fren, amortisör vs.), 4.Tasarımın özgünlüğü.

Tablo 25: Pop Art açık uçlu soruları için yüzdeler ve sonuçlar.

Sizce bu motosikletin en baskın görsel özelliği nedir?”	(N=54)	Yüzde
Genel tasarımı	13	24
Enerjik oluşu	4	7,4
Renk	37	68,5

Toplam 54 kişilik anket grubunda altı kişi “Teknik detaylar” derken, 29 kişi “Genel tasarım” ve “Özgünlük” demiştir. 19 kişi ise “Grafik tasarımı” demiştir.

“Sizce bu motosikletin en baskın görsel özelliği nedir?” Maddesi için verilen açık uçlu cevapları alınan cevaplar uyarınca üç başlık belirlenmiştir: 1.Genel tasarımı, 2.Dikkat çekici oluşu. 3. Renk. Cevapların birçoğu bu üç maddeyi de içermekle beraber 37 kişi “renk”, 13 kişi “genel tasarım”, dört kişi “enerjik oluşu” demiştir.

Resim 43: Pop art stili motosiklet.



**Tablo 26:** Pop Art stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için duyusal ankete ilişkin Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları.

Ankette tabloda verilmiş olan “Pop Art” tarzı motosiklet tasarımı görseli ile ilgili sıralanan ifadelere katılma oranını ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 26: Pop art stili için duyusal soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Görsel beğeni (Duyusal)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Bu tasarım mutlu hissetmemi sağladı.	3,65	1,04	3,16	1,17
2	Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.	4,27	0,92	3,72	1,24
3	Bu ürünün tasarımını beğendim.	4,57	0,73	3,72	1,24
4	Bu ürünün tasarımı kendimi iyi hissettirdi.	3,48	1,05	3,28	1,17
5	Bu ürünün tasarımı içimdeki birçok farklı duyguyu harekete geçirdi.	3,10	1,23	3,08	1,32

6	Bu ürünün tasarımı beni çok heyecanlandırdı.	3,10	1,23	3,08	1,32
7	Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.	1,34	0,66	1,88	1,05
8	Bu ürünün tasarımına karşı olumlu birçok duygu içerisindeyim.	3,86	0,91	3,56	1,19
9	Bu ürünün tasarımı kontrolün bende olduğu hissini veriyor.	3,44	1,32	2,88	1,53
10	Bu ürünün tasarımından etkilendim.	3,55	1,21	3,72	1,24
11	Bu ürünün tasarımı kendimi güçlü hissetmemi sağladı.	3,03	1,23	2,80	1,11
12	Bu ürünün tasarımı kendimi rahat hissetmemi sağladı.	3,17	1,31	2,88	1,39

Tablo 26’de verilen aritmetik ortalamalara göre görsel beğeni boyutunda pop art stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Bu tasarım mutlu hissetmemi sağladı.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,16$ ) değer vermişken motosiklet kullanıcıları ( $X=3,65$ ) vermiştir. “Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,72$ ) değer vermişken motosiklet kullanıcıları ( $X=4,27$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımını beğendim.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,72$ ) değer vermişken motorcular ( $x=4,57$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kendimi iyi hissettirdi.” Maddesine tasarımcılar ( $x=3,28$ ) değer vermişken, motosiklet kullanıcıları ( $x=3,48$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı içimdeki birçok farklı duyguyu harekete geçirdi.” maddesine tasarımcılar ( $x=3,08$ ) değer vermişken, motosiklet kullanıcıları ( $x=3,10$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı beni çok heyecanlandırdı.” maddesine tasarımcılar ( $x=3,08$ ) değer vermişken, motosiklet kullanıcıları ( $x=3,10$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.” Maddesine tasarımcılar ( $x=1,88$ ) değer vermişken, motosiklet kullanıcıları ( $X=1,34$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımına karşı olumlu birçok duygu içerisindeyim.” maddesine tasarımcılar ( $x=3,56$ ) değer vermişken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,86$ )

değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kontrolün bende olduğu hissini veriyor.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,88$ ) değer vermişken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,44$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımından etkilendim.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,72$ ) değer vermişken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 3,55$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kendimi güçlü hissetmemi sağladı.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,80$ ) değer vermişken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,03$ ) değer vermiştir. “Bu ürünün tasarımı kendimi rahat hissetmemi sağladı.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,88$ ) değer vermişken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,17$ ) değer vermiştir.

Motosiklet kullanıcılarının ve tasarımcıların ankette beğeniye dair sorulan soruların tümünün ( $X=3,71$ )’in üstünde değer aldığı görülmektedir. “Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.” ifadesi en düşük ( $X=3,72$ ) ortalamaya sahipken, “Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.” ifadesi en yüksek ( $X=1,88$ ) ortalamaya sahiptir.

“Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.” sorusuna tasarımcılar ( $X=3,72$ ) değer vermiş motosiklet kullanıcıları ise ( $X= 4,27$ ) değer vermiştir bu diğer beğeniye dayalı sorular göz önüne alınarak bu tasarımın motosiklet kullanıcıları tarafından, tasarımcılara oranla daha fazla beğenildiğini söylemek mümkündür.

**Tablo 27:** Pop Art stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için duyuşsal ankete ilişkin Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları.

Ankette tabloda verilmiş olan “Pop Art” tarzı motosiklet tasarımı görseli ile ilgili sıralanan ifadelere katılma oranını ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 27: Pop art stili için bilişsel soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Görsel beğeni (Bilişsel)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Önemli bir tasarımdır/üründür.	4,10	0,97	3,88	0,83

2	Sıkıcı bir tasarımdır/üründür.	1,48	0,63	1,44	0,86
3	Amacına uygun bir tasarımdır/üründür.	4,06	0,75	3,88	1,16
4	Heyecan uyandıran bir tasarımdır/üründür.	3,75	0,98	3,56	1,00
5	Benim için anlamı olmayan bir tasarımdır/üründür.	1,79	1,01	2,40	1,19
6	İlgi çekici bir tasarımdır/üründür.	4,68	0,54	4,28	1,10
7	Etkileyici bir tasarımdır/üründür.	4,20	0,67	4,00	1,00
8	İşe yaramaz, değersiz bir tasarımdır/üründür.	1,13	0,51	1,48	0,96
9	İlgilendiğim bir tasarımdır/üründür.	3,48	1,35	2,92	1,18
10	İhtiyacım olan bir tasarımdır/üründür.	2,20	1,08	1,92	1,22

Tablo 27’de verilen aritmetik ortalamalara göre görsel beğeni boyutunda Pop Art stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Önemli bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,88$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 4,10$ ) değerini vermiştir. “Sıkıcı bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=1,44$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 1,48$ ) değerini vermiştir. “Amacına uygun bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,88$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 4,06$ ) değerini vermiştir. “Heyecan uyandıran bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,56$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 3,75$ ) değerini vermiştir. “Benim için anlamı olmayan bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,40$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 1,79$ ) değerini vermiştir. “İlgi çekici bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=4,28$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 4,68$ ) değerini vermiştir. “Etkileyici bir tasarımdır/üründür” maddesine tasarımcılar ( $X=4,00$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 4,20$ ) değerini vermiştir. “İşe yaramaz, değersiz bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=1,48$ ) değeri verirken, motosiklet

kullanıcıları ( $X= 1,13$ ) değerini vermiştir. “İlgilendiğim bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,92$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 3,48$ ) değerini vermiştir. “İhtiyacım olan bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=1,92$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 2,20$ ) değerini vermiştir.

Veriler incelendiğinde tasarımcıların motorculara oranla “Benim için anlamı olmayan bir tasarımdır/üründür.”, ”İlgilendiğim bir tasarımdır/üründür.”, ” İhtiyacım olan bir tasarımdır/üründür.” Gibi maddelere daha düşük değer verdiği görülmektedir. Örneğin “Benim için anlamı olmayan bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,40$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 1,79$ ) değerini vermiştir. Benzer olarak “İlgilendiğim bir tasarımdır/üründür.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,92$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 3,48$ ) değerini vermiştir.

**Tablo 28:** Pop art stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için duyuşsal ankete ilişkin Aritmetik Ortalamaları ve Standart Sapmaları.

Ankette tabloda verilmiş olan “Pop art” tarzı motosiklet tasarımı görseli ile ilgili sıralanan ifadelere katılma oranını ölçmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 28: Pop art stili için bilişsel ve tercihe dayalı soruların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Görsel beğeni (Bilişsel ve Tercih)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcılar (N=25)	
		X	S	X	S
1	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün hakkında daha fazla bilgi almak için araştırma yapma ihtimalim var.	2,75	1,29	3,16	1,62
2	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir motosiklet almayı düşünürüm.	2,55	1,54	3,04	1,64

3	Resimdeki motosiklete ilişkin yapılan yorumları merak etmekteyim.	3,89	1,34	3,60	1,55
4	Bu motosikleti arkadaşşıma öneririm.	3,86	0,95	3,28	1,45
5	Bu motosiklet alışılmış bir tasarımıdır.	1,62	1,04	1,72	0,84
6	Bu motosiklette alışılmış tasarımıda ufak değişiklikler yapılmıştır.	2,44	1,21	2,72	1,24
7	Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımıdır.	4,06	1,16	3,48	1,08
8	Resimdeki gibi bir motosiklete ilişkin düşünceğiniz nedir?	2,24	1,05	2,52	1,26
9	Resimdeki gibi bir motosiklet ne kadar kullanışlıdır?	2,62	1,01	2,56	1,08
10	Resimdeki gibi bir motosikleti kullanma olasılığımız nedir?	2,93	1,55	2,68	1,28

Tablo 28’de verilen aritmetik ortalamalara göre görsel beğeni boyutunda pop art stili ile tasarlanmış motosiklete ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün hakkında daha fazla bilgi almak için araştırma yapma ihtimalim var.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,16$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 2,75$ ) değerini vermiştir “Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir motosiklet almayı düşünürüm.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,04$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=2,55$ ) değerini vermiştir “Resimdeki motosiklete ilişkin yapılan yorumları merak etmekteyim.” Maddesine tasarımcılar ( $X=3,60$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=3,89$ ) değerini vermiştir.” Bu motosikleti arkadaşşıma öneririm.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,28$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 3,86$ ) değerini vermiştir. “Bu motosiklet alışılmış bir tasarımıdır.” Maddesine tasarımcılar ( $X=1,72$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=1,67$ ) değerini vermiştir. “Bu motosiklette

alışılmış tasarımda ufak değişiklikler yapılmıştır.” maddesine tasarımcılar ( $X=2,72$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 2,44$ ) değerini vermiştir. “Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımdır.” maddesine tasarımcılar ( $X=3,48$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=4,06$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki gibi bir motosiklete ilişkin düşünceniz nedir?” maddesine tasarımcılar ( $X=2,52$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=2,24$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki gibi bir motosiklet ne kadar kullanışlıdır?” maddesine tasarımcılar ( $X=2,56$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X=2,62$ ) değerini vermiştir. “Resimdeki gibi bir motosikleti kullanma olasılığınız nedir?” maddesine tasarımcılar ( $X=2,68$ ) değeri verirken, motosiklet kullanıcıları ( $X= 2,93$ ) değerini vermiştir.

“Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün hakkında daha fazla bilgi almak için araştırma yapma ihtimalim var.” ve “Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir motosiklet almayı düşünürüm.” maddelerine tasarımcılar motosiklet kullanıcılarından ( $X=0.50$ ) değer fazla vermişlerdir.

Tablo 29: Pop Art stili ile tasarlanmış motosiklet örneği için renk tercihlerine ilişkin yüzdeler şu şekildedir:

RENK TERCİHLERİ				
	Motor kullanıcıları		Tasarımcılar	
	(N=29)	Yüzde	(N=25)	Yüzde
Sarı	0	0,0	5	20,0
Mavi	3	10,3	6	24,0
Siyah	16	55,1	12	48,0
Beyaz	2	6,8	0	0,0
Kırmızı	8	27,5	2	8,0
TOPLAM	29	100	25	100



Bu sonuçlar doğrultusunda en çok seçilen renkler sırasıyla; yüzde 53,65 ile en çok tercih edilen siyah, ikinci olarak yüzde 18,5 ile kırmızı, üçüncü olarak yüzde 16,65 ile mavi, dördüncü olarak 9,25 ile sarı, beşinci ve son olarak yüzde 3,7 ile beyazdır.

Tablo 30: Pop art stili için renk tercih sorusunun aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları.

Renk tercihi (Görsel)		Motosiklet kullanıcıları (N=29)		Tasarımcı (N=25)	
		X	S	X	S
<b>1</b>	Aşağıdaki farklı renkteki motosikletlerden tercih ettiğinizi işaretleyiniz.	3,51	1,02	2,52	1,08

Tablo 30’da verilen aritmetik ortalamalara göre Pop Art stili ile tasarlanmış motosikletin renk tercihlerine ilişkin aritmetik ortalamalar incelendiğinde ortaya çıkan sonuçlar şu şekildedir:

“Aşağıdaki farklı renkteki motosikletlerden tercih ettiğinizi işaretleyiniz.” maddesine motosiklet kullanıcıları (X= 3,51) değer vermişken, tasarımcılar (X=2,52) değer vermişlerdir.

## SONUÇ VE TARTIŞMA

Ortaya çıkan tasarımlarda seçilen sanat akımları ile motosiklet tasarımları arasındaki ilişkinin kullanıcılar tarafından tespit edilebilmesi bağlamında elde edilen sonuçlar oldukça tutarlıdır. Pop Art, Barok ve Konstrüktivizm sanat akımları ile tasarlanmış motosikletler için bu başlık bağlamında üç soru sorulmuştur; ilk soru sanat akımı ile tasarlanmış ürün görseline uygun olacak şekilde, alt kısmında verilen beş farklı sanat akımı görselinden birinin seçilmesidir. Ayrıca ilk soruya bağlı olarak, seçmiş oldukları sanat akımını neden seçtiklerine dair açık uçlu bir soru eklenmiştir. Diğer soru ise akım bağlamında tasarlanmış olan motosiklet ve bağlı olduğu akımın belirlenmiş olan bir görsel temsilcisi ile içerik anlamında benzerliklerinin derecelendirildiği bir sorudur.

Tüm akımlar için alınan geri bildirimler tasarımların ve sanat akımlarının birbiri ile görsel, işlevsel ve duygusal olarak ilişkili olduğu yönündedir. İlk soru için verilen toplam 162 cevaptan sadece üçü yanlış akımı seçmiştir ve açık uçlu cevapların genel ortalaması -beğeni gözetmeksizin- sanat akımları ile tasarımların ilişkili olduğuna dairdir. Üçüncü soruda her bir sanat akımı için elde edilen en düşük ortalama değer 5 üstünden 4,31'dir. Bu sonuçlar doğrultusunda hem tasarımcıların hem de motosiklet kullanıcılarının, motosikletlerin bağlı olarak tasarlandığı sanat akımlarını ayırt edebildiğini söyleyebiliriz.

Ayrıca açık uçlu sorulardan elde edilen veriler doğrultusunda motosikletlere uygulanan sanat akımlarının görsel değerlerinin tasarıma artı bir değer katıp gözlenmektedir. Her sanat akımının özgün değeri motosiklet tasarımının görsel ve işlevsel tasarımına etki etmekte ve de kendi özgün içerikleri açısından bir değer katmaktadır. Örneğin Konstrüktivizm akımı tasarlanan motosikletin genel konstrüksiyonunu yani şasisini belirlemiş ve daha çıplak bir görüntü için grenaj kullanılmaması konusunda kararında etkili olmuştur. Bu yapı motosikletin genel görünümünü tamamen değiştirmiş ve kendine has bir görünüm katmıştır. Bu diğer tasarımlar içinde geçerli olan bir unsurdur.

Anketlerden elde edilen sonuçlar şunu göstermektedir: Tüm motosikletlerde kullanılan temel düzenek aynı olmasına karşın Barok sanat akımı ile tasarlanmış örnek “klasik” diye nitelendirilip birtakım katılımcılar için beğeniden uzak olurken, bu katılımcılar Pop Art ya da Konstrüktivizm akımını beğenmiş oluyorlar. Bu anlamda sanat akımlarının uygulandıkları ürüne, ürünün işlevsel özellikleri ve seçilen akımın estetik özelliklerinin sentezinden ortaya çıkan kendine özgü bir görsel değer kattıklarını söyleyebiliriz.

Tezin irdelediği başlıklardan biri de tercih edilebilirliktir. Anket hazırlanırken bu başlık için özel olarak bir bölüm ayrılmış ve sonuçları incelenmiştir. Alınan cevaplar kapsamında Barok sanat akımı ile tasarlanan motosiklet örneği üzerinden “tercih” için verilen ortalama değer 5 üzerinden 2,68 iken Konstrüktivizm akımı ile tasarlanan motosiklet için verilen ortalama değer 4.24’tür. Bu sonuç ankete katılan kişilerin yaş ortalaması göz önüne alınarak ve yapılan yorumlar düşünüldüğünde, bu anket grubunun daha seri, modern ve dinamik görünen bir motosiklet ile daha çok ilgilendiğini söylemek mümkündür.

Yaptığımız açıklamalar ve anket doğrultusunda ortaya çıkan sonuçlar gözetilerek ortaya çıkan tasarım ürünlerinin özgünlüğü değerlendirildiğinde anket sonuçlarıncı ters madde olan “Bu alışılmış bir tasarımdır” maddesine Pop art için 1,62, Barok için 1,44, Konstrüktivizm için 3,03 değer verilmiştir. Bir diğer soru olan “Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımdır.” maddesine ise Pop Art için 4,06, Barok için 3,72, Konstrüktivizm için 3,60 değer vermişlerdir. Bu sonuçlar göz önüne alındığında genel anlamda tasarımların özgün olduklarını söylemek mümkündür.

Bir diğer başlık ise “Renk tercihi ve akımlar bağlamında anlaşılması.”dır. Genel ortalama 162 cevap arasından 74’ü siyah, 34’ü mavi, 27’si sarı, 14’ü beyaz ve 14’ü kırmızıdır. Konstrüktivizm sanat akımı için en çok tercih edileceği söylenen renk maviyken, diğer sanat akımları ile tasarlanmış motorlarda seçilen renk siyah olmuştur.

Tezin kapsamı olarak; ritim, denge, oran-orantı (ölçek), vurgu, zıtlık, bütünlük, hiyerarşi gibi tasarım ilkeleri ve seçilen sanat akımlarının özel biçimleri belirlenmiş ve incelenmiştir. İncelemeler sonucunda fikir yürütülerek eskizler oluşturulmuş ve çıkan sonuçlar bağlamında tasarımlar tamamlanmıştır. Konu kapsamında belirlenen “CBF

500” model motosikletin egzoz, benzin deposu, jantlar gibi birçok parçası üzerinde belirlenen stiller bağlamında uygulamalar yapılmıştır. Siyah, sarı, kırmızı, mavi ve beyaz olmak üzere beş farklı renk, üç farklı sanat akımı özellikleri motosiklete uygulanmıştır. Ortaya çıkan tasarımlar anket yardımı ile değerlendirilmiş ve sonuçlar analiz edilmiştir.

Tezin araştırma ve uygulanması süreci boyunca ortaya çıkan sonuç sanat akımlarının ürün tasarlama sürecinde kullanılabileceği yönündedir. Anketlerden elde ettiğimiz sonuçlar göz önüne alınarak ürünler tasarlanırken temel tasarım ilkelerinin bir akımın özellikleri ile ilişkilendirildiklerinde, bunun tasarımın belirgin biçimde dönüşmesini sağladığı söylenebilir. Ve elde edilen sonuçlara göre birçok endüstriyel tasarım ürününde sanat akımları kullanılabilir, uygulandıktan sonra etkileri açık şekilde görülebilir, bu yöntem ürünlere yön verebilir ve kimlik kazandırabilir.

Sonuç olarak; endüstriyel tasarımda ürün tasarım sürecinde sanat ve stil akımları kullanılabilirliği ortaya koyulmuştur. Yapılan anketler sonucunda sanat akımı ve stil özelliklerinin, ürün tasarımında görsel olarak belirleyici olabileceği anlaşılmıştır. Yani bir ürün belirlenen sanat akımının temel özellikleri dikkate alınarak tasarlandığında bu akımların ürünler üzerindeki etkisi sanatsal olarak okunabilmekte ve bilimsel olarak tespit edilebilmektedir. Endüstriyel bir ürünün stil bağlamında tasarlandığında tamamen yeni bir kimlik ve tanınırlık kazanabileceği belirlenmiştir.

## KAYNAKÇA

- Antmen, Ahu. (2016). *20. Yüzyıl Batı Sanatında Akımlar*. Sel Yayıncılık, İstanbul.
- Artun, Ali ve Aliçavuşoğlu, Esra. (ed.). (2014). *Bauhaus: Modernleşmenin Tasarımı*. İletişim Yayınları, İstanbul.
- Avital, Tsion. (1992). "The Complementarity of Art and Design". G. C. Cupchik ve J. László (Ed.) *Emerging Visions of the Aesthetic Process*. Cambridge University Press, Cambridge, 64-82.
- Ersoy, Esen. (ed.). (2013). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Vize Yayıncılık, Ankara.
- Becer, Emre. (2014). *Ambalaj Tasarımı*. Dost Yayınevi, Ankara.
- Büdek, Bernhard E. (2005). *Design: History, Theory and Practice of Product Design*. (Çev. M. Dale, S. Richter ve N. Hausmann). Birkhäuser, Basel.
- Bird, Michael. (2016). *Sanatı Değiştiren 100 Fikir*. (Çev. D. Öztok), Literatür Yayınları, İstanbul.
- Ching, Francis D. K., Jarzombek Mark M. ve Prakash, Vikramaditya. (2017) *A Global History of Architecture*. John Wiley & Sons Inc., Hoboken, NJ.
- Dondis, Donis A. (1973). *A Primer of Visual Literacy*. The MIT Press, Cambridge.
- Enkvist, Nils Erik., Spencer, J. and Gregory M. J. (ed.). (1964). *Linguistic and Style*. Oxford University Press, Oxford.
- Foale, Tony. (2006). *Motorcycle Handling and Chassis Design*. Tony Foale Designs, Alicante.
- Goodman, Nelson. (2010). *Dünyalar Nasıl Yapılır?* (Çev. A. Terzi). Pan Yayıncılık, İstanbul.
- Gümüş, Burcu. (2017). *Design Effects on Consumer Choices: A Study on Technological Products*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Hasol, Doğan. (2011). *Mimarlık Sözlüğü*. YEM Yayın, İstanbul.
- Hesskett, John. (2013). *Tasarım*. (Çev. E. Uzun). Dost Yayınevi, Ankara.
- Little, Stephen. (2006). *İzmler: Sanatı Anlamak*. YEM Yayın, İstanbul.
- Lynton, Norbert. (2015). *Modern Sanatın Öyküsü*. (Çev. C. Çapan ve S. Öziş). Remzi Kitabevi, İstanbul.

- Meyer, Leonard B. (1979). "Toward a Theory of Style". B. Lang (Ed.) *The Concept of Style*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 3-44.
- Özer, Bülent. (2009). *Kültür, Sanat, Mimarlık*. YEM Yayın, İstanbul.
- Pugliese, Michael J. and Cagan Jonathan. (2002). "Capturing a Rebel: Modeling the Harley-Davidson Brand Through a Motorcycle Shape Grammar". *Research in Engineering Design*, 13(3): 139-156.
- Roth, Leland M. (2014). *Mimarlığın Öyküsü*. (Çev. E. Akça) Kabalcı Yayıncılık, İstanbul.
- Saarinen, Eero. (1985). *The Search for Form in Art and Architecture*. Dover Publications, New York.
- Schapiro, Meyer. (1994). *Theory and Philosophy of Art: Style*. George Braziller Inc., New York.
- Topaloğlu, Funda. (2009). *The Concept of Style: An Investigation Into Its Perception and It's Role in Industrial Design*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Tufnell, Ben. (2006). *Land Art*. Tate Publishing, London.
- Wollheim, Richard. (1987). "Pictorial Style: Two Views". B. Lang (Ed.) *The Concept of Style*. Cornell University Press, Ithaca, NY. 183-204.

**EK- 1: Anket Formu**

Sayın katılımcı,

Bu anket, ‘Stil, sanat ve tasarım ilişkisinin motosiklet tasarımı üzerinden uygulanması’ adlı tez çalışmasına bağlı olarak yapılan akademik bir çalışmanın parçasıdır. Araştırma doğrultusunda stillerin motosiklet tasarımlarına uygulanmasının katkı-değerleri ve bunun tüketici üstündeki etkisini araştırmayı amaçlamaktadır.

Fotoğrafını görmekte olduğunuz motosiklet tasarımlarını **dikkate alarak** bu anketteki sorulara cevap vermeniz araştırmadan daha sağlıklı sonuçlar elde edilmesini sağlayacaktır.

Paylaşacağınız bilgiler sadece bu akademik çalışma kapsamında kullanılacak ve başka kişi, kurum veya kuruluşlarla hiçbir şekilde paylaşılmayacaktır.

Teşekkürler.

Altuğ Akarpa

**Cinsiyetiniz:**

- Kadın  Erkek

**Yaşınız:****En son bitirdiğiniz okul:**

- İlkokul
- Ortaokul
- Lise
- Önlisans
- Lisans
- Yüksek Lisans
- Doktora

**Aylık geliriniz:**

- < 2.000 TL
- 2.000 TL - 4.000 TL
- 4.000 TL - 7.000 TL
- 7.000 TL - 10.000 TL
- > 10.000 TL

**Motosiklet kullanıyor musunuz?**

- Evet  Hayir

**Kaç senedir motosiklet kullanıyorsunuz?**



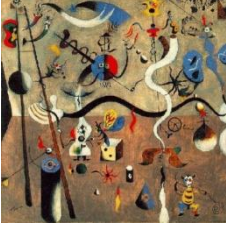





**Motosikleti genellikle tek başınıza mı yoksa bir artçı (yolcu) ile mi kullanırsınız?**

Tek başıma kullanırım.

Bir artçı (yolcu) ile kullanırım.



**Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz**

				
				
<input type="checkbox"/> POP ART	<input type="checkbox"/> DADAİZM	<input type="checkbox"/> BAROK	<input type="checkbox"/> KONSTRÜKTIVİZM	<input type="checkbox"/> IZLENİMCİLİK

**Neden bu görseli seçtiğinizi açıklayınız.**

Aşağıda gördüğünüz görsel ile motosiklet arasındaki ilişkiyi derecelendiriniz.

(1 en az ilişkili, 5 en fazla ilişkili olmak üzere)

		1	2	3	4	5
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


Bu tasarıma dair neyi ve neden beğendiğinizi ve/veya beğenmediğinizi basitçe belirtiniz.

Bu motosikletin en çok neresi dikkatinizi çekti?

Sizce bu motosikletin en baskın görsel özelliği nedir?


**Tabloda görmekte olduğunuz “Barok” tarzı motosiklet tasarımı ile ilgili sıralanan ifadelere katılma derecenizi işaretleyiniz.**

(1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum.)

						
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	Bu tasarım mutlu hissetmemi sağladı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	Bu ürünün tasarımını beğendim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	Bu ürünün tasarımı kendimi iyi hissettirdi.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	Bu ürünün tasarımı içimdeki birçok farklı duyguyu harekete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	Bu ürünün tasarımı beni çok heyecanlandırdı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8</b>	Bu ürünün tasarımına karşı olumlu birçok duygu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	Bu ürünün tasarımı kontrolün bende olduğu hissini veriyor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	Bu ürünün tasarımından etkilendim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>11</b>	Bu ürünün tasarımı kendimi güçlü hissetmemi sağladı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>12</b>	Bu ürünün tasarımı kendimi rahat hissetmemi sağladı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


**Tabloda görmekte olduğunuz “Barok” tarzı motosiklet tasarımı ile ilgili sıralanan ifadelere katılma derecenizi işaretleyiniz.**

(1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum.)

						
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	Önemli bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	Sıkıcı bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	Amacına uygun bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	Heyecan uyandıran bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	Benim için anlamı olmayan bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	İlgi çekici bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	Etkileyici bir tasarımdır/üründür	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8</b>	İşe yaramaz, değersiz bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	İlgilendiğim bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	İhtiyacım olan bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Tabloda görmekte olduğunuz “Barok” tarzı motosiklet tasarımı ile ilgili sıralanan ifadelere katılma derecenizi işaretleyiniz.**







(1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum.)

						
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün hakkında	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	Resimdeki motosiklete ilişkin yapılan yorumları merak etmekteyim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	Bu motosikleti arkadaşıma öneririm.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	Bu motosiklet alışılmış bir tasarımıdır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	Bu motosiklette alışılmış tasarımda ufak değişiklikler yapılmıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımıdır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resimdeki gibi bir motosiklete ilişkin düşünceniz nedir?						
<b>8</b>	<b>Çok Olumsuz</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resimdeki gibi bir motosiklet ne kadar kullanışlıdır?						
<b>9</b>	<b>Çok Kullanışsız</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resimdeki gibi bir motosikleti kullanma olasılığınız nedir?						
<b>10</b>	<b>Hiç Olası Değil</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Aşağıdaki farklı renkteki motosikletlerden tercih ettiğinizi işaretleyiniz.

1		<input type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>



Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.

				
				
<input type="checkbox"/> POP ART	<input type="checkbox"/> KÜBİZM	<input type="checkbox"/> SEZESYON	<input type="checkbox"/> KONSTRÜKTIVİZM	<input type="checkbox"/> BAROK

Neden bu görseli seçtiğinizi açıklayınız.

**Aşağıda gördüğünüz görsel ile motosiklet arasındaki ilişkiyi derecelendiriniz.**

(1 en az ilişkili, 5 en fazla ilişkili olmak üzere)

		1	2	3	4	5
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Bu tasarıma dair neyi ve neden beğendiğinizi ve/veya beğenmediğinizi basitçe belirtiniz.**


**Bu motosikletin en çok neresi dikkatinizi çekti?**

**Sizce bu motosikletin en baskın görsel özelliği nedir?**




**Tabloda görmekte olduğunuz “Konstrüktivizm” tarzı motosiklet tasarımı ile ilgili sıralanan ifadelere katılma derecenizi işaretleyiniz.**

(1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum.)

						
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	Bu tasarım mutlu hissetmemi sağladı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	Bu ürünün tasarımını beğendim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	Bu ürünün tasarımı kendimi iyi hissettirdi.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	Bu ürünün tasarımı içimdeki birçok farklı duyguyu harekete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	Bu ürünün tasarımı beni çok heyecanlandırdı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8</b>	Bu ürünün tasarımına karşı olumlu birçok duygu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	Bu ürünün tasarımı kontrolün bende olduğu hissini veriyor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	Bu ürünün tasarımından etkilendim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>11</b>	Bu ürünün tasarımı kendimi güçlü hissetmemi sağladı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>12</b>	Bu ürünün tasarımı kendimi rahat hissetmemi sağladı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


**Tabloda görmekte olduğunuz “Konstrüktivizm” tarzı motosiklet tasarımı ile ilgili sıralanan ifadelere katılma derecenizi işaretleyiniz.**

(1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum.)






						
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	Önemli bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	Sıkıcı bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	Amacına uygun bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	Heyecan uyandıran bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	Benim için anlamı olmayan bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	İlgi çekici bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	Etkileyici bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8</b>	İşe yaramaz, değersiz bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	İlgilendiğim bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	İhtiyacım olan bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Tabloda görmekte olduğunuz “Konstrüktivizm” tarzı motosiklet tasarımı ile ilgili sıralanan ifadelere katılma derecenizi işaretleyiniz.**







(1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum.)

						
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	Resimdeki motosiklete ilişkin yapılan yorumları merak etmekteyim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	Bu motosikleti arkadaşşıma öneririm.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	Bu motosiklet alışılmış bir tasarımıdır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	Bu motosiklette alışılmış tasarımda ufak değişiklikler yapılmıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımıdır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resimdeki gibi bir motosiklete ilişkin düşünceniz nedir?						
<b>8</b>	<b>Çok Olumsuz</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
						<b>Çok Olumlu</b>
Resimdeki gibi bir motosiklet ne kadar kullanışlıdır?						
<b>9</b>	<b>Çok Kullanışsız</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
						<b>Çok Kullanışlı</b>
Resimdeki gibi bir motosikleti kullanma olasılığınız nedir?						
<b>10</b>	<b>Hiç Olası Değil</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
						<b>Çok Olası</b>

Aşağıdaki farklı renkteki motosikletlerden tercih ettiğinizi işaretleyiniz.

1		<input type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

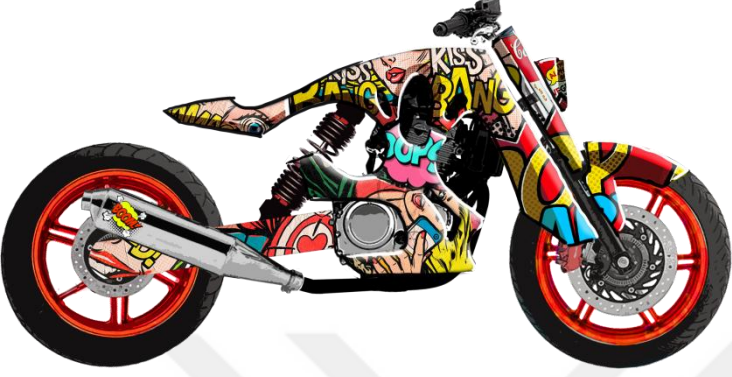

Aşağıda gördüğünüz motosiklete en yakın bulduğunuz stil görselini seçiniz.

				
				
<input type="checkbox"/> POP ART	<input type="checkbox"/> SÜRREALİZM	<input type="checkbox"/> BAROK	<input type="checkbox"/> KONSTRÜKTIVİZM	<input type="checkbox"/> ROKOKO

Neden bu görseli seçtiğinizi açıklayınız.

Aşağıda gördüğünüz görsel ile motosiklet arasındaki ilişkiyi derecelendiriniz.

(1 en az ilişkili, 5 en fazla ilişkili olmak üzere)

		1	2	3	4	5
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

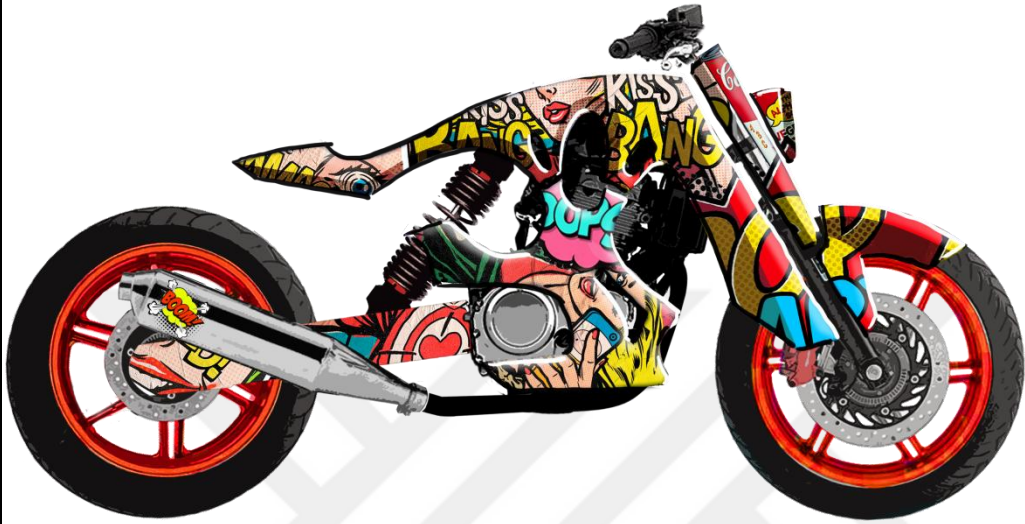
Bu tasarıma dair neyi ve neden beğendiğinizi ve/veya beğenmediğinizi basitçe belirtiniz.

Bu motosikletin en çok neresi dikkatinizi çekti?

Sizece bu motosikletin en baskın görsel özelliği nedir?

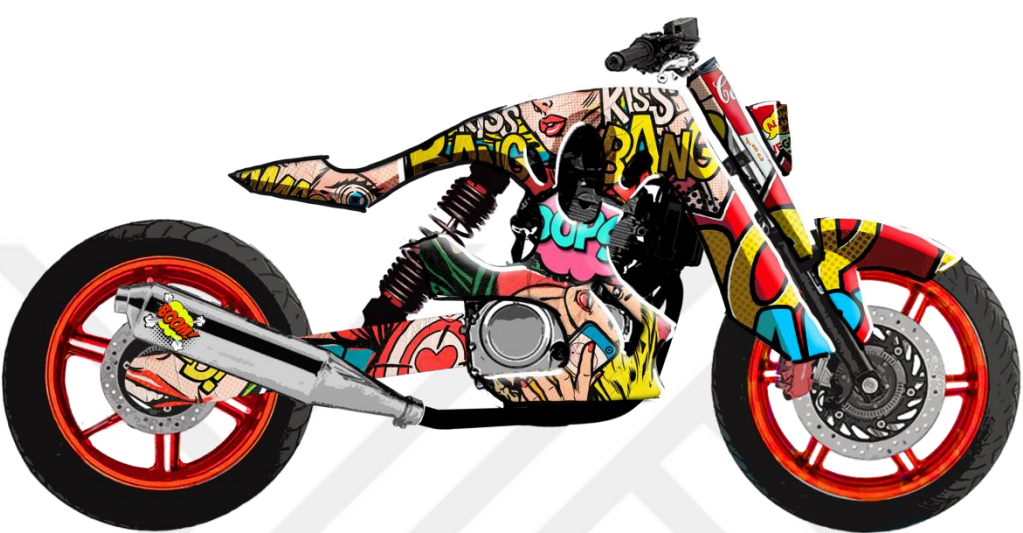
**Tabloda görmekte olduğunuz “Pop Art” tarzı motosiklet tasarımı ile ilgili sıralanan ifadelere katılma derecenizi işaretleyiniz.**

(1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum.)

						
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	Bu tasarım mutlu hissetmemi sağladı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	Bu ürünün tasarımı hoşuma gitti.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	Bu ürünün tasarımını beğendim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	Bu ürünün tasarımı kendimi iyi hissettirdi.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	Bu ürünün tasarımı içimdeki birçok farklı duyguyu harekete	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	Bu ürünün tasarımı beni çok heyecanlandırdı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	Bu ürünün tasarımı içimi sıktı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8</b>	Bu ürünün tasarımına karşı olumlu birçok duygu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	Bu ürünün tasarımı kontrolün bende olduğu hissini veriyor.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	Bu ürünün tasarımından etkilendim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>11</b>	Bu ürünün tasarımı kendimi güçlü hissetmemi sağladı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>12</b>	Bu ürünün tasarımı kendimi rahat hissetmemi sağladı.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Tabloda görmekte olduğunuz “Pop Art” tarzı motosiklet tasarımı ile ilgili sıralanan ifadelere katılma derecenizi işaretleyiniz.**

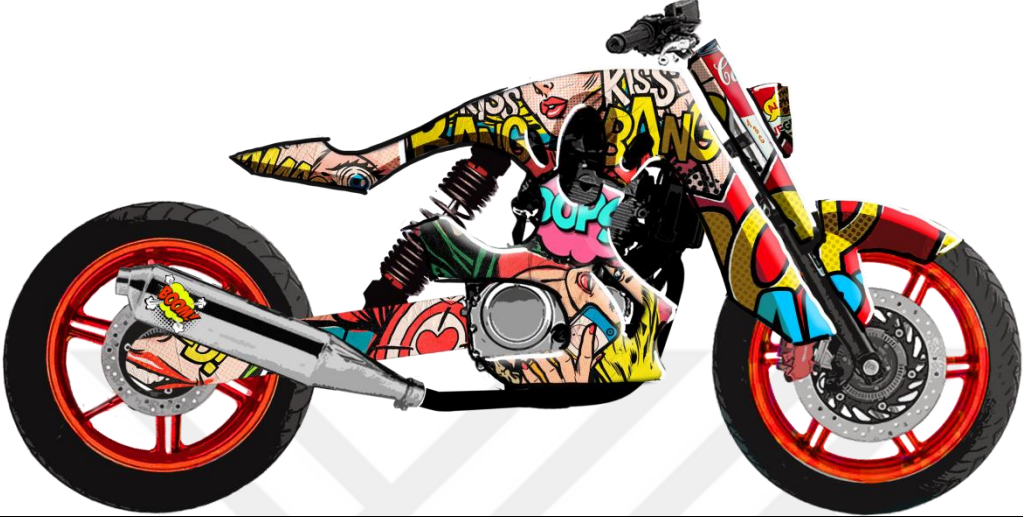
(1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum.)

						
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	Önemli bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>2</b>	Sıkıcı bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>3</b>	Amacına uygun bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4</b>	Heyecan uyandıran bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5</b>	Benim için anlamı olmayan bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6</b>	İlgi çekici bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	Etkileyici bir tasarımdır/üründür	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>8</b>	İşe yaramaz, değersiz bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	İlgilendiğim bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>10</b>	İhtiyacım olan bir tasarımdır/üründür.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>


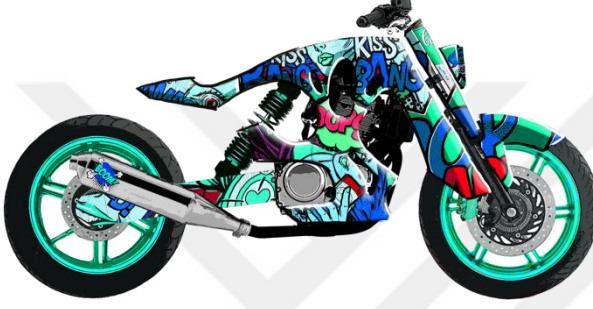

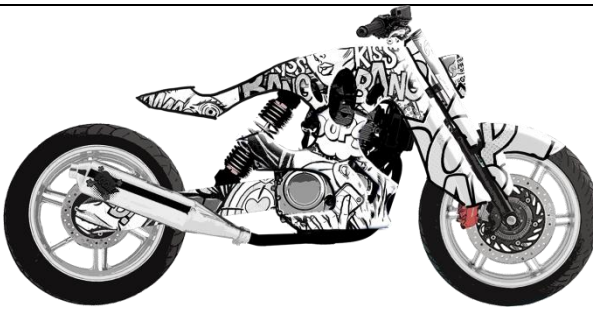
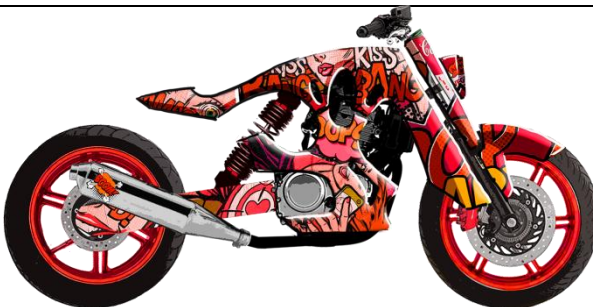


Tabloda görmekte olduğunuz “Pop Art” tarzı motosiklet tasarımı ile ilgili sıralanan ifadelere katılma derecenizi işaretleyiniz.

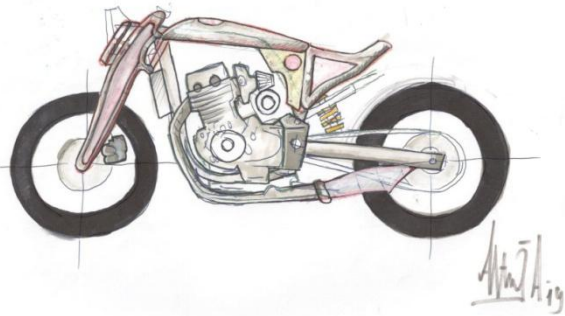
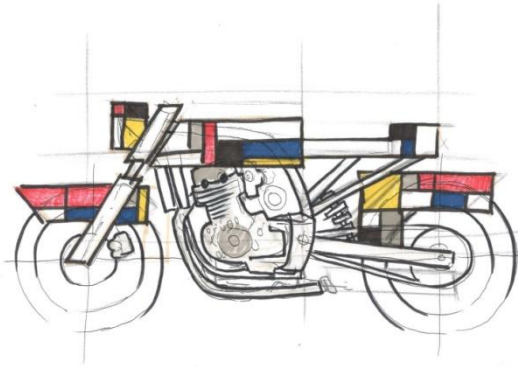
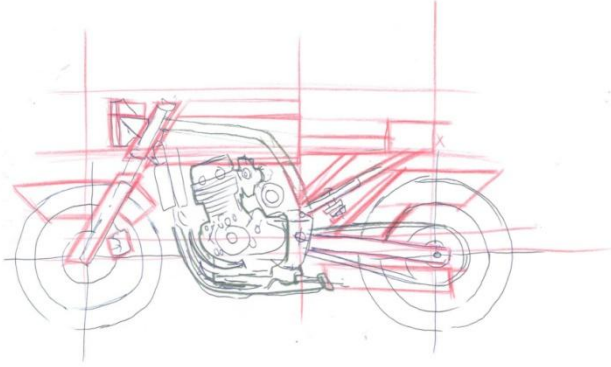
(1: Kesinlikle katılmıyorum, 2: Katılmıyorum, 3: Ne katılıyorum ne katılmıyorum, 4: Katılıyorum, 5: Kesinlikle katılıyorum.)

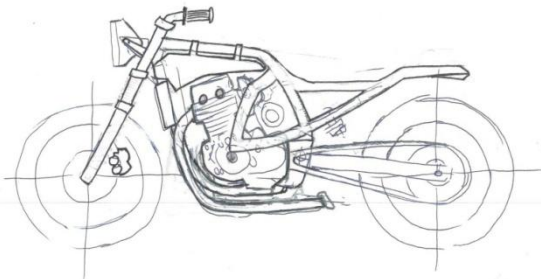
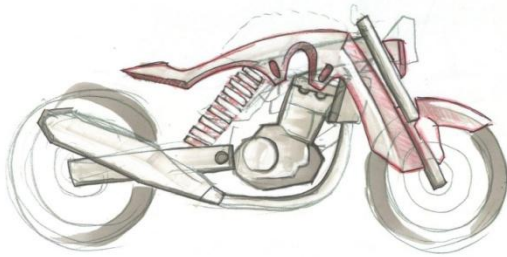
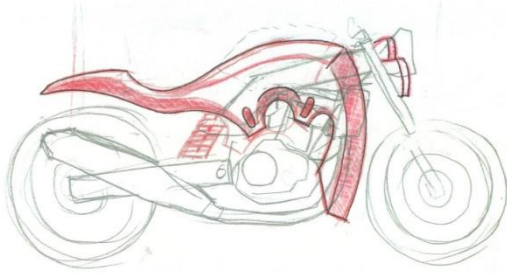
							
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	
<b>1</b>	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde resimdeki ürün	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>2</b>	Bir dahaki sefere motosiklet almayı düşündüğümde, resimdeki gibi bir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>3</b>	Resimdeki motosiklete ilişkin yapılan yorumları merak etmekteyim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>4</b>	Bu motosikleti arkadaşşıma öneririm.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>5</b>	Bu motosiklet alışılmış bir tasarımıdır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>6</b>	Bu motosiklette alışılmış tasarımda ufak değişiklikler yapılmıştır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>7</b>	Bu motosiklet tamamen yeni bir tasarımıdır.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>8</b>	Resimdeki gibi bir motosiklete ilişkin düşünceniz nedir?						
	<b>Çok Olumsuz</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Çok Olumlu</b>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>9</b>	Resimdeki gibi bir motosiklet ne kadar kullanışlıdır?						
	<b>Çok Kullanışsız</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Çok Kullanışlı</b>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>10</b>	Resimdeki gibi bir motosikleti kullanma olasılığınız nedir?						
	<b>Hiç Olası Değil</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>Çok Olası</b>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

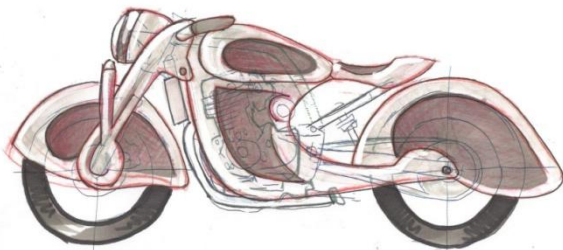
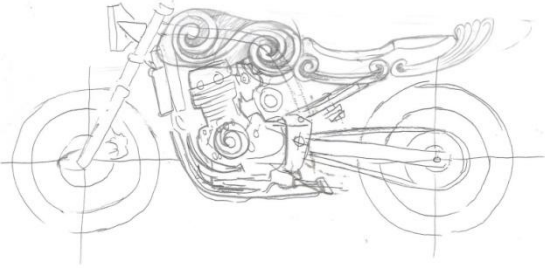
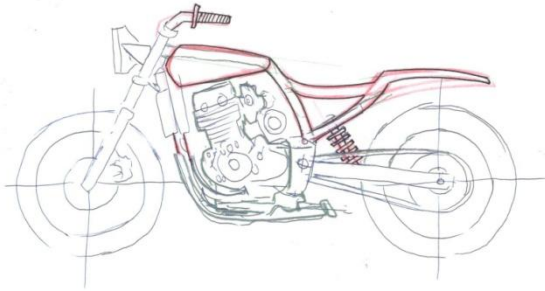
Aşağıdaki farklı renkteki motosikletlerden tercih ettiğinizi işaretleyiniz.

1		<input type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

**EK- 2: Eskizler**









T. C.  
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ  
Güzel Sanatlar Enstitüsü Müdürlüğü



**ÖZGEÇMİŞ**

<b><i>Kişisel Bilgiler</i></b>	
Adı Soyadı	Altuğ AKARPA
Doğum Yeri	İZMİR - Karşıyaka
Doğum Tarihi	01.03.1989
<b><i>İletişim Bilgileri</i></b>	
Telefon	05385622246
e-posta	altugakarpa@gmail.com
Adres:	ANTALYA - Konyaaltı
<b><i>Eğitim Bilgileri</i></b>	
Lise	Konyaaltı Lisesi
Lisans	Okan Üniversitesi - Endüstriyel Tasarım Bölümü
Yüksek Lisans	Akdeniz Üniversitesi - Sanat ve Tasarım