Otomobil tutkusu ®

# AutoVision

SAYI 16 YIL: 02 - MAYIS 2013

**Lansman**

HONDA Civic HB

**Sürüş İzlenimi**

VW Beetle 1.2 TSI

Ford B-Max 1.0 Ecoboost

Skoda Rapid 1.6 TDI

## 911 Turbo EN İYİSİ OLACAK MI?

Porsche 911 Carrera

bp

Daha fazla yol gitmek için

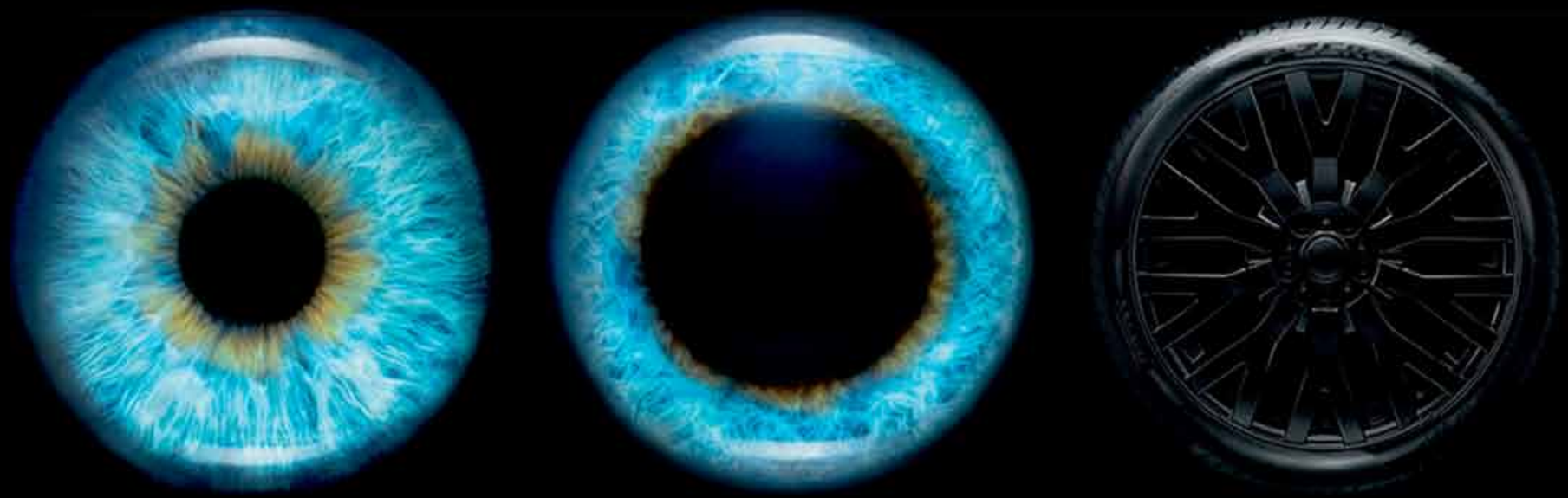
BP Ultimate Euro Diesel

# Tek depoyla 42 km'ye kadar daha fazla yol*

Üstün temizleme gücü ile BP Ultimate Euro Diesel, depo başına 42 km'ye kadar daha fazla yol* gitmenize yardımcı olur. Geliştirilmiş temizleme formülü ile BP Ultimate Euro Diesel, zararlı maddelerin önemli motor parçalarında, özellikle enjektörlerin üzerinde birikmesini önler. Üstün temizleme gücü, motorunuzu performans kaybı ve artan yakıt tüketimine karşı koruyarak, motorunuzun ilk günkü gibi çalışmasına yardımcı olur.

bp ultimate euro diesel

*Sıradan dizel yakıtlarla karşılaştırma. BP Ultimate Euro Diesel'in üstün temizleme yeteneği, sıradan dizel yakıtlara göre önemli bir güç, performans ve yakıt ekonomisi katkısı sağlar. Bu üstün temizleme gücü bağımsız test kuruluşlarında test edilmiştir. Sağlanan fayda, sürüş şekli ve alışkanlıkları, aracın durumu ve özellikleri, hava ve yol gibi sürüş koşullarına bağlı olarak değişebilir. Detaylı bilgi için: bp.com.tr



EN İYİLERİN
GÖZ BEBEĞİ

P ZERO™

PIRELLI

KONTROLSÜZ GÜÇ, GÜÇ DEĞİLDİR™

Teknoloji
konusunda
hepsi hem fikir!

Audi Mercedes-Benz JAGUAR

# mayıs 2013


2 HABERLER
Otomobil dünyasından haberler

10 TEKNİK / Utku UZUNOĞLU
Son dişli oranı

12 LANSMAN
Honda Civic HB

18 SÜRÜŞ İZLENİMİ
VW Beetle 1.2 TSI

26 SÜRÜŞ İZLENİMİ
Skoda Rapid 1.6 TDI

32 SÜRÜŞ İZLENİMİ
Ford B-Max 1.0 Ecoboost

40 DOSYA
Porsche 911 Turbo En İyisi Olacak mı?

54 KLASİK
Porsche 911 Carrera

62 MOTOR SPORLARI
Motorsporları dünyasından haberler

64 F1 TECH MASTER / Korhan SAVRAN
F1 Vites Kutuları

66 EKİP
Autovision ekibi


Autovision, sadece internet üzerinden yayınlanan aylık, PDF otomobil dergisidir.


AutoVision®

**İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar Koordinatörü**
Fügen Cüceoğlu
fcuceoglu@autovision.com.tr

**Genel Yayın Yönetmeni**
Berk Sarıoğlu
berksarioglu@autovision.com.tr

**Görsel Yönetmen**
Yavuz Dürüst

**Fotoğraf Editörü**
M. Murat Erçelebi
İlke Taşçı

**Haber Koordinatörü**
Orçun İnce

**Motorsporları Editörü**
Mehmet Ali Selışık

**Yazarlar**
Utku Uzunoğlu, Korhan Savran
İsmail Terzi, Efe Ersoy,
Yiğit Timur

**Reklam Rezervasyon**
Oya Yılmaz
oyilmaz@rota-online.com

**Katkıda Bulunanlar**
Alişan Özkan, Tan Ürfüoğlu,
Berke Çelikkaya, Metin Mete

ROTA
Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti.

**Yönetim Yeri:**
**Rota Proje Yönetimi Ltd. Şti.**
Atatürk Mah. Vedat Günyol Cad.
Sedef Sitesi 13.Blok. D:3 Ataşehir
34768 İstanbul
Tel: (0216) 469 09 55
Fax: (0216) 469 02 18



Yayımlanan tüm yazılar ve yorumlar yazarlarının kendi görüş ve yorumlarıdır. Autovision dergisi T.C. yasalarına uygun olarak yayımlanmaktadır. Autovision isim ve dergi yayım hakkı Rota Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti. aittir. Dergide yayınlanan yazı, fotoğraf, harita, grafik tasarım, illüstrasyon ve konuların her hakkı saklıdır.


# EDİTÖR


GENEL YAYIN YÖNETMENİ
BERK SARIOĞLU
berksarioglu@autovision.com.tr

Otomobillerde teknolojinin gelişmesi herkes gibi bizleri de heyecanlandırıyor. Neden heyecanlandırmasın? Bundan 10 yıl önce 1.0 lt motordan 125 bg güç çıkartılabileceğini düşünebilir miydik? Ya da manuelden daha ekonomik otomatiklerin olabileceğini? Hiçbirimizin aklına gelmezdi bunlar ama günümüzde gerçek oldular ve biz de onları kullanmaya alıştık.

Peki teknolojinin sevmediğimiz tarafları yok mu? Elbette var, gereksiz birçok donanıma neden oluyor. Mesela yağmur sensörleri, otomatik yanan farlar, gündüz farları (illet oluyorum!), otomatik parka etme sistemi gibi gerekliliğini düşündüğüm donanımlar hep teknolojiden ötürü ortaya çıkıyor. Hele ki otomatik park etme sistemi bir bakıma insanların sosyalleşmesinin bile önüne geçiyor! Bazılarınız sokakta park edemeyen bayanların otomobillerini o daracık yere sokmayı denemiştir değil mi? Haydi ama otomatik park sistemi varken bunu nasıl yapacaksınız?

Bu bir kenara, işin bir de tehlikeli boyutu var. Hayır güvenlikle ilgili değil, biraz daha işin keyif tarafını ilgilendiriyor. Dergimizin bu ayki kapağını çok sevdiğimiz bir otomobile ayırdık gördüğünüz gibi: Porsche 911 Turbo. Onun tüm detaylarını sizlerle paylaşmaya çalıştık ve uzun zamandır kendisini beklediğimiz için basın kitini okurken ilk günkü gibi heyecanlıydık.

Ta ki Turbo'da artık manuel şanzıman olmayacağını okuyana kadar. Evet artık 911 Turbo'da manuel şanzıman seçeneği yok. Geçtiğimiz ay tanıtılan GT3'te de kaldırılan bu özellik teknolojinin otomobil kullanma keyfinin nasıl önüne geçtiğinin somut bir göstergesidir. Bu büyük bir hayal kırıklığı yarattı bizim üzerimizde ve neden teknolojinin işin içine bu kadar çok girmemesi gerektiğini düşündüğümüzü hatırlattı. Böyle giderse 20 yıl sonra ortada manuel otomobil kalmayacak, çocuklarımız, torunlarımız 'Baba bu üçüncü pedal nedir' gibi sorularla ablukaya alacaklar bizi.

Teknolojinin otomotiv endüstrisinin yararına kullanılmasını sonuna kadar destekliyorum ama bunun gibi örneklerdeki gibi gelenekselciliği yok etmesine tahammülüm yok. Varsın farlarımı kendim yakayım, bunu neden sistem kendi kendine benim için yapsın ki? Porsche'ye de içerledim bu anlamda, Turbo'da anladım ama en azından GT3'te manuel olmalıydı...

Her neyse, biraz da işin güvenlik kısmından bahsedelim. Geçtiğimiz ay İstanbul Park Pisti'inde Güvenli Sürüş Eğitmeni olma konusunda eğitimlerimiz başladı. Bu konuyu uzun zamandır düşünüyor ve belli bir emniyet kültürünü edindiğimi düşünüyordum ki yanılmamışım. Kemer takma alışkanlığı, her daim farların açık olması, makul hızlarda seyretme gibi konularda ulaştığım nokta çok tatmin edici ama önemli olan bu mantaliteyi olabildiğince çok kişiye aşılamak ve olası kazaların biraz olsun önüne geçebilmek.

Bu konuda çalışıyor olmak gerçekten çok keyif verici çünkü bugüne kadar otomobilin 'insan' tarafını sadece pilotlar ve tasarımcılar olarak ele almıştım. Sosyal taraf hep ikinci planda kalmıştı, şimdi Formula 1 pistimizin tesislerinde bu iki, birbiriyle ilişkili konuda çalışmalar yapıyor olmaktan çok keyif duyuyorum. Söz konusu güvenlik olunca teknolojinin getirilerinin ne seviyede olduğunu görmek gerçekten inanılmaz.

Bu konuya ilerleyen zamanlarda daha detaylı değineceğiz. Her zamanki gibi okumakta büyük keyif alacağınız bir sayı hazırladık. Umarım beğenirsiniz...

# Yeni Peugeot 308 artık daha klas ve hafif

Peugeot'nun fazlasıyla sevilen modeli 308 tamamen yenilenmiş ve gelişmiş olarak karşımızda. Baştan aşağı yenilenen otomobil 4250 mm ile yerini aldığı modele göre daha kompakt bir yapıda. Ayrıca daha alçak olması da gözlerden kaçmıyor. Bunun yanında ağırlığının tam 140 kg azaltılmış olması dikkat çekici.

Yeni 308'de PSA'nın diğer modellerinde de kullandığı en son EMP' platformuna yer verilmiş ve bu yeni platform sayesinde 308 eski modele göre daha güçlü bir görüntüye sahip olmasının yanı sıra dinamik olarak da daha tatmin edici olmayı vaad ediyor. Platformun bir diğer getirisi de motorun daha alçakta konumlandırılmasına izin vermesi ve daha geniş bir kabin sunması.

Otomobilin tasarımında AutoShow fuarında da gördüğümüz Onyx konseptinden izlere rastlıyoruz. Dar ızgara ve C şeklindeki arka farlar bu yeni tasarım akımının öğeleri.

Kabinde de tamamen yeni bir yaklaşım söz konusu: "i-cockpit" olarak adlandırılan bu felsefe küçük direksiyon simidi ve ilk olarak 208'de görülen yukarıda konumlandırılmış göstergeleri kapsıyor. Konsoldaki 9.7 inçlik ekrandan tüm kontrolleri kumanda edebiliyorsunuz.

Fransa'da üretilecek olan yeni Peugeot 308'i ülkemizde bol bol göreceğimizi tahmin edebiliriz, otomobilin dünya tanıtımı Frankfurt Fuarı'nda yapılacak.

# VW'den coupe bir SUV

CrossBlue Coupe aslında, CrossBlue modelenin biraz daha sportif bir versiyonu olarak Şangay Fuarı'nda lanse edildi. CrossBlue bildiğiniz gibi Detroit'te tanıtılmış, markayı yeni müşteri kitlelerine doğru çekmek için geliştirdiği bir modeldi. Aynı şey Coupe için de geçerli. VW'nin, kullanıcı kitlesinin SUV modeller olan ilgisinden ortaya atılan, bir nevi Evoque- vari bir otomobil.

Coupe'de standart modele göre daha alçak bir tavan, ön kısım, daha dik ön cam, geniş cam yüzeyler ve eğimli bir tavan çizgisi var. Konseptin bu yaklaşımından dolayı fonksiyondansa daha çok tasarıma odaklandığını söyleyebiliriz.

4889 mm uzunluğundaki konsept, 2015 mm genişliğinde ve 1673 mm yüksekliğinde. Bu anlamda CrossBlue konsept ikinci jenerasyon Touareg'den 93 mm daha uzun,74 mm daha geniş ve 36 mm daha alçak. VW'nin MQB platformuna sahip olan aracın aks mesafesi de Touareg'den 85 mm daha uzun.

Tüm çevreci VW modellerinde kullanılan Blue isminin burada yer almasının bir nedeni var: Araç hibrid bir yürüyen aksama sahip. İçten yanmalı motor 3.0 lt V6, turbo beslemeli, 305 bg gücünde benzinli bir ünite. Buna ek olarak biri önde (55 bg), biri arka aksta (115 bg) olmak üzere iki adet elektrikli motor da araçta yer alıyor. Tüm bu sistemlerin toplamı CrossBlue Coupe'ye 415 bg'lik bir güç sağlıyor. Bu güç dört tekerleğe altı ileri DSG şanzımanla aktarılıyor ama istenirse aracı sadece arkadan çekişli olarak da kullanmak mümkün.

VW 0-100 km/s hızlanma için 5.9 sn'lik bir değerden bahsederken maksimum hız 235 km/s olarak veriliyor. Aracın ortalama yakıt tüketim değeri 3.0 lt/100 km'yken menzili 1184 km.

Şimdilik sadece ABD pazarı için düşünülen konseptin üretim safhasında Çin pazarında da görülme ihtimali var.

# Opel ADAM "Red Dot Design" Ödülü kazandı

Opel'in Premium küçük sınıftaki başarılı modeli Adam, Red Dot Design ödülüne layık görüldü. Böylece Opel 2009'dan beri Insignia, Astra ST ve GTC modellerinden sonra dördüncü kez bu ödülü kazanmış oldu.

Ödül için 19 kategoride 4662 ürün, 54 ülkeden 1865 şirket yarıştı.

# Mercedes'ten yeni SUV konsepti: GLA

Mercedes Şangay Otomobil Fuarı'nda yeni SUV'u GLA'yı konsept halinde tanıttı. Alman üreticinin son önden çekişli MFA şasisi üzerine üretilecek olan GLA bu anlamda A, B ve CLA'dan sonraki dördüncü model olacak.

Araç Audi Q3 ile aynı uzunlukta ama daha alçak ve daha geniş olacak şekilde tasarlanmış: 4383 mm uzunluğunda, 1978 mm genişliğinde ve 1579 mm yüksekliğe sahip olan Mercedes GLA daha küçük ama bir o kadar da sportif görünüme kavuşmuş. Kısacası ona Mercedes'in Evoque'da diyebiliriz çünkü boyutları Land Rover temsilcisiyle hemen hemen aynı.

Konseptte 2.0 litre turbo beslemeli 211 bg gücündeki motora yer verilmiş ve bu güç lastiklere Mercedes'in 4Matic sistemiyle aktarılıyor. GLA üretime geçtiğinde buna ek olarak 1.6 lt 120 bg benzin, 1.8 lt 135 bg, 2.1 lt 170 bg'lik dizel motor seçenekleriyle satılacak. Daha sonraki yıl motor gamına GLA 45 AMG eklenecek. Bu seçenek 2.0 lt turbo, 335 bg gücündeki motora sahip olacak.

# Yeni Captiva satışta

Ülkemizde çok sevilen ve başarılı satış rakamlarına ulaşan Chevrolet Captiva yeni modeliyle satışa sunuldu. Yeni Captiva'da elden geçirilmiş bir tasarım söz konusu. Önde LED farlar, arkada krom çift egzozlar ve yeni tampon tasarımı gövdedeki değişiklikler.

Aracın kabin tasarımında da değişiklikler mevcut ve 1577 litrelik iç mekan hacmi hayli geniş bir kullanım alanı sunuyor. Otomobilde anahtarsız kapı açma/kilitleme ve motor çalıştırma sistemi, yeni döşeme stilleri, yenilenmiş gösterge paneli, lastik hava kontrol ve çift yönlü elektronik iklim kontrollü klima sistemi standart olarak sunuluyor.

Yeni Captiva 2.0 litrelik, 163 bg'lik motor ve 6 ileri otomatik şanzıman seçeneğiyle satılıyor. LT ve LTZ olmak üzere iki donanıma sahip Captiva'nın satış fiyatı 91.215 TL'den başlıyor.

# En ekonomik 1 serisi: 114d

1 Serisi'nin en küçük giriş modeli dizel motoru, 114d adı altında satışa sunuldu. 1.6 lt'lik motorla donatılan otomobil 95 beygir güç ve 235 Nm tork üretiyor. 0-100 hızlanmasını 12.2 saniyede tamamlayan bu cimri 1 serisi 185 km/s maksimum hıza sahip ve 100 km'de sadece 3.6 lt yakıt tüketiyor.

Otomobilde standart olarak start-stop sistemi, vites değişim uyarısı, fren enerjisi geri kazanım sistemi ve düşük yuvarlanma direnc sahip lastikler bulunuyor. Ancak 1 Serisi fanatiklerine kötü bir haberimiz var: 114d'nin ülkemizde satılması planlanmıyor.

# Renault'dan çılgın bir konsept: Twin-Z

Renault, Twizy'i gerçek bir Formula 1 otomobiline çevirdi! Bu çılgın otomobilde Renault'nun F1'de kullanmış olduğu elektrikli KERS sistemi yer alıyor ve Twizy F1'in 0-100 km/s hızlanması 6.0 sn olarak belirtiliyor.

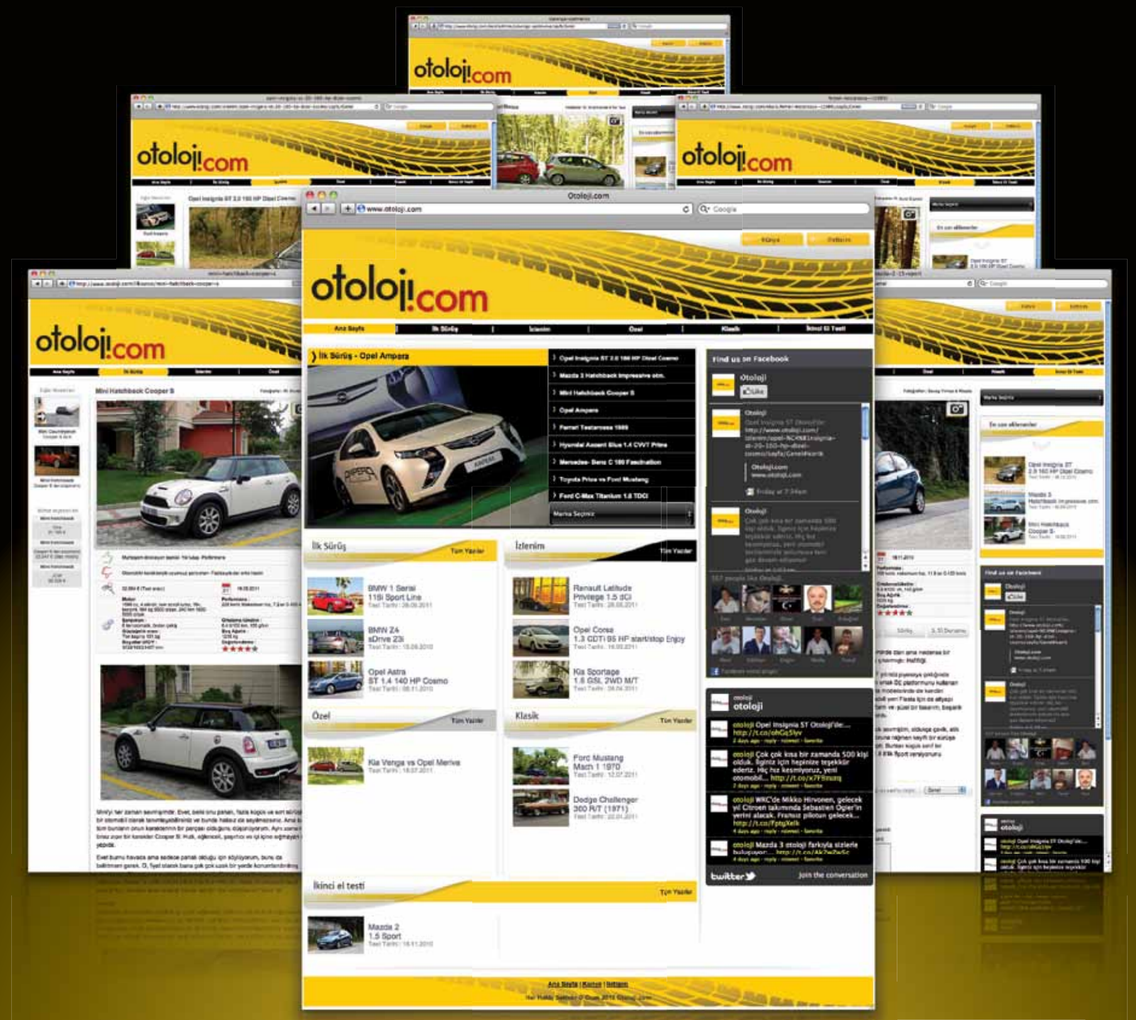
30 kg ağırlığındaki KERS sisteminde elektrik motoru, lityum ion bataryalar ve kontrol ünitesi yer alıyor. Bu ünite standart Twizy'nin arka koltuklarının bulunduğu bölgeye yerleştirilmiş. Sistem 80 bg güç üretiyor ve frene basıldığında açığa çıkan enerjiyle şarj oluyor. KERS sistemi otomobilin standart 18 bg'lik elektrik motoruna monte edilmiş. Tabii otomobilin frenlemesinde oluşan enerjiler F1'dekilerin yanına bile yaklaşamadığı için tekrar elden geçirilmek zorunda kalınmış. Bu anlamda KERS sistemi daima devrede olabilmek adına elektrik motorundan güç alıyor.

564 kg ağırlığındaolan Twizy F1, standart modeleden 91 kg daha ağır olsa da eklenen KERS sistemi aracın ton başına düşen ağırlık oranını artırdığı için bu büyük bir sorun değil.

Otomobilde ayrıca F1 ismini hak etmesi için olabildiğince agresif bir gövde kitine yer verilmiş. Çok büyük ön ve arka kanat, F1 tipindeki far ve side pod'ların dışında kocaman bir arka difüzör Twizy'e eklenen özellikler.

Araç şimdilik bir konsept olduğu için bir adet üretildi ve Formula 1 teknolojisinin yol otomobillerine uyarlanabildiğini göstermek adına geliştirildi.

otoloji.com
Kendine sürüş odaklı bir uzmanlık alanı seçen ilk ve tek otomobil sitesi artık yayında




Test sürüşüne çıkmak ister misiniz?
Hemen otoloji.com'a gelin!
Klasikten ikinci ele, sıfır otomobillerden karşılaştırmalı testlere ve daha birçok farklı konuya buradan ulaşacaksınız. Çünkü otoloji.com Türkiye'nin test ve sürüş odaklı ilk ve tek otomobil sitesi.
otoloji.com

# Lambo'dan vahşi bir konsept

Markanın 50. Yıl kutlamaları tüm hızıyla devam ediyor. Cenevre'deki Veneno'dan sonra şimdi de karşımızda Egoista konsepti var. Egoista markanın 50. Yıl kutlamaları bünyesinde geçtiğimiz ay İtalya'da gerçekleştirilen 350 otomobillik konvoyun düzenlediği bir organizasyonda ortaya atılmış. Kulağımıza gelenler Egoista'dan sadece bir adet üretilmiş olduğu ve bunun da markanın kendisi için olduğu şeklinde. Yani Egoista, adı gibi egoist bir otomobil!

Tasarımı Apache helikopterinden esinlenen araçta 600 bg gücünde 5.2 litrelik V10 motor yer alıyor. VW Grubu tasarım başkanı Walter De Silva Egoista'nın tasarımı için "bu tek bir kişi için üretilmiş bir otomobil. O dünyanın en sıra dışı ve özel şeylerini isteyen insanlar için ortaya çıktı. Otomobilin kabini tamamen karbonfiber ve alüminyumdan üretildi ve bir çeşit yaşam hücresi mantığında tasarlandı. Bu tip bir kabin yaklaşımını ileriki Lamborghini modellerinde görebiliriz" açıklamasını yapıyor.

İtalyan marka bu sıra dışı otomobil için dört tekerlekli UFO tanımlamasını yapıyor. Öyle görünüyor ki onlar bile kendi tasarımlarını dünya dışı olarak görüyorlar.

Caddede olmaz!
Piste gel...
PİST SİZİN, OTOMOBİL SİZİN, KEYİF SİZİN...
19 MAYIS'TAKİ INTERCITY ISTANBUL PARK İLK PİST GÜNÜ"NÜ KAÇIRMAYIN!
1 Seans: 20 dakika / 120 TL
Kayıt formu ve detaylı bilgi için
www.intercitypark.com adresini ziyaret ediniz.
intercity ISTANBUL PARK

# SON DİŞLİ ORANI

Otomobiller ile ilgilendiğinize göre; "Son dişli oranı, diferansiyel oranı, ayna-mahruti oranı" gibi abuk subuk oranları mutlaka bir yerlerde görmüş, okumuşsunuzdur. Aslında hepsi aynı oranı tanımlıyor. İyi hoş da, oran neydi? Lise yıllarını hatırlayanları görelim?

Oran, iki sayının birbirine bölümü. Otomobillerin teknik verilerini incelerken gördüğümüz 3.866, 4.785 gibi rakamlar var ya, onlar aslında 58'in 15'e bölümü, 67'nin 14'e bölümü gibi işlemlerin sonucu. Bu 58,67 ve 14,15 gibi sayılar ise şanzımanın son durağı olan, sanayi isimleri ayna ve mahruti parçalarının dişli sayılarını ifade ediyor.

Yandaki şemaya bir göz atarsak;

Crown wheel: Ayna

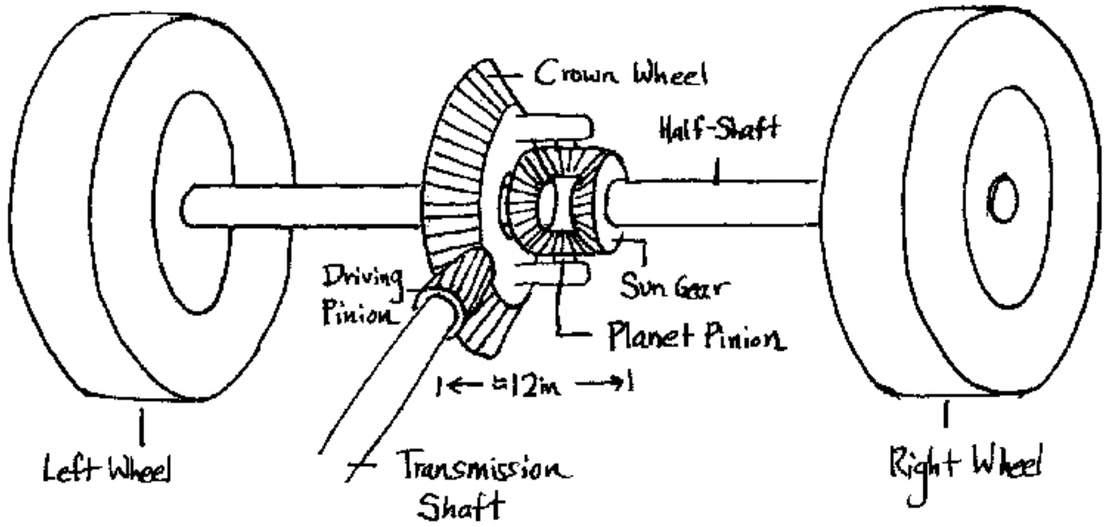
Transmission shaft: Mahruti

Bu hesap kitabın olduğu yer ise, tahmin ettiğiniz gibi "diferansiyel".

Diferansiyel, ön çeker otomobillerde şanzımanın içinde hizmet verirken, arkadan çekiş otomobillerde arka aksın tam ortasında ayrı bir parça olarak bulunuyor. Hani son birkaç seneye kadar Tofaş taksilerin altında kabak gibi görünen, rengarenk boyalı bir parça vardı ya; işte ondan bahsediyoruz.

Peki içindeki dişlilerin oranı büyük çıksa ne olur, küçük çıksa ne olur?

Kafamızdan bir araç uyduralım, motorun maksimum torku 250 Nm olsun, 5. vites dişli oranı 1.00, son dişli oranı da bir 3.86 bir de 4.39 olsun. Bu aracın 5. viteste tekerleğe aktarabildiği tork ne olur? Basit hesap, hepsini çarpacağız.




Tekerleğe aktarılan tork 3.86 son dişli ile 965 Nm, 4.39 son dişli ile 1097 Nm oldu bile.

Kağıt üzerinde torku aynı olan iki aracın pratikte ne kadar farklı olacağını az çok tahmin ettiniz diye umuyorum. Sadece son dişli oranı değişerek aracın kimyasını değiştirdik, enfes bir şey oldu. Peki ya dezavantajı? Bu 3.86, 4.39 gibi oranlar aynı zamanda şanzıman turu ile tekerlek turunun oranı oluyor.

Yani, 3.86 oran ile şanzımandaki son dişliyi 3.86 tur çeviren motor devri, tekerleği ancak 1 tam tur çevirmiş oluyor. Aynısı 4.39'da da geçerli tabi. Yani? Yine uydurmasyon bir veri ile, 3.86 oranlı otomobilimiz 4. vites 3000 devirde 100 km/s hız yapabiliyor olsun, sadece son dişli oranı değişip, 4.39 olarak hesaplarsak, aynı viteste ve aynı devirde sadece 87 km/s yapabilir hale geliyor.

Demek ki, son dişli oranı rakamsal olarak artarsa, tekerleğe aktarılan moment artıyor, ancak her viteste yapılan hızlar, haliyle son hız düşüyor. Aynı hızları yapmak için motor devrini artırmak gerekiyor, bu da ekonomiden bir miktar feragat etmek demek.

He unutmadan, son dişli demek; aracın kaç vitesi varsa, sonuncu vitesinin dişlisi anlamına gelmiyor. Bu hata ile çok karşılaştığım için ekleme gereği duydum. 5. ya da 6. vites dişlisi ile son dişli farklı şeylerdir. Vites dişlisinde yapılan değişiklik sadece o viteste yapılan hızları değiştirirken, son dişliye yapılan müdahale, tüm viteslere etki eder.

Kalın sağlıcakla.

# Honda Civic HB

Gecikmeli de olsa ülkemize gelen Civic HB, özellikle 1.6 lt'lik dizel motoruyla büyük bir eksiği kapatıyor

YAZI: BERK SARIOĞLU
FOTOĞRAFLAR: HONDA MEDYA

Honda'nın çok sevilen Civic modeli bilindiği gibi sadece sedan olarak satılıyor ama artık bu değişecek çünkü karşımızda yeni Civic'in hatchback versiyonu var. Üstelik Civic HB 1.4 benzinli motorun yanında bir de 1.6 lt'lik dizel motor alternatifiyle pazara giriş yapıyor.

Evet bir önceki Civic sadece benzinli motorlarıyla oldukça başarılı satış rakamlarına ulaşmıştı ama bunun böyle devam edemeyeceği gün gibi ortadaydı. Aslında Japon üreticinin 1.6 lt'lik dizel üzerinde uzunca bir süredir çalıştığını biliyor, ortaya nasıl bir motor çıkacağını çok merak ediyorduk. Neyse ki bu kadar beklememize değdi çünkü Honda muhteşem bir motorla karşımıza çıktı.

Buna değineceğiz ancak önce Civic'in hatchback versiyonundan bahsedelim: 1.4 lt benzinli ve 1.6 lt'lik dizel iki motor seçeneğiyle satışa sunulan hatchback versiyonda Comfort ve Sport olmak üzere iki donanım bulunuyor ve her iki motor da 6 ileri manuel şanzımanla alınabiliyor. Herhangi bir otomatik şanzıman seçeneğiyse söz konusu değil.

Yeni Civic hatchback yerini aldığı modele göre 20 mm kısa bir otomobil ve dizel motor seçeneği ilk defa ülkemizde bu gövde seçeneğiyle satışa sunuluyor. Eski model gibi oldukça iddialı ve fütüristik bir tasarıma sahip olan yeni Civic HB'in rüzgar direnç katsayısında yüzde 12.6'lık bir iyileştirme yapılmış ve 0.27 cd'lik bir değer elde edilmiş. Bunun dışında kabin de daha geniş ve kullanışlı tasarlanmış. Ön tarafta omuz mesafesi artarken baş mesafesinde hatırı sayılır bir gelişme yok. İşçilik ve malzeme kalitesi artırılan otomobil sedan modele göre daha iddialı bir kabinle dikkat çekiyor. Arka koltuklarda kullanılan 'Sihirli Koltuklar' fonksiyonu Civic HB'yi kullanışlılık anlamında rakipsiz bir otomobil haline getiriyor. Koltuklar tamamen düz olarak yatırılabiliyor ya da yukarı doğru katlanabiliyor. Bu sayede dik olan yüklerin de yerleştirilmesine olanak veriliyor. Bu arada bagaj hacminin 407 litreye yükseldiğini söylemek gerek, koltukların yatmasıyla bu hacmi 1278 litreye kadar genişletebiliyorsunuz.

1.6 lt'lik dizel motor uzun zamandır bekleniyordu ve buna kesinlikle değdi

Türkiye'de ilk olarak Auto Show Fuarı'nda gösterilen otomobilin satışına 20 Nisan'da başlandı ve baz model olan 1.4 Comfort 48.900 TL'den alıcı bekliyor. En üst donanım Sport'un 1.6 dizeldeki karşılığıysa 64.000 TL.

Lansmanda özellikle dizel motorun üzerinde duruldu ve satışlarının büyük bir kısmının da bu motorla sağlanacağı düşünülüyor: Honda yetkilileri yıl içinde toplam 1500 adet hatchback satacaklarını öngörüyorlar ve bunun üçte ikisinin dizel olması beklentiler dahilinde. Tabii dizel motorun sedanda kullanılmayacağını ve dizel isteyenler için tek seçeneğin bu gövde olduğunun da altını çizmeliyiz.

Yeni Civic HB dizel, Honda'nın Türkiye'de satışa sunduğu dördüncü Eco modeli; bunlar sırasıyla Civic IMA, CR-Z ve Civic Eco modelleriydi. Aynı zamanda Japon üreticinin ikinci dizel motor denemesi olan bu 1.6 lt'lik ünite, 2.2 lt'den sonra ülkemize de gelen ikinci Honda dizeli.

Honda'nın 'Earth Dreams Technology' adını verdiği yeni motor serisinin ilk üyesi olan bu motor eski 2.2 litrelik i-DTEC'e göre 58 kg daha hafif olmasının yanısıra sınıfının da en hafif dizel motoru unvanına sahip. Motor içi sürtünmenin en aza indigenmesi (benzinli bir motor kadar) bu teknolojinin bir getirisi olarak görünüyor. Güç ünitesi 4000 d/dak'da 120 bg güç ve 2000 d/dak'da 300 Nm tork üretiyor. Ortalama yakıt tüketim değeri 3.6 lt/100 km, emisyon oranıysa 96 g/km gibi hayli düşük bir değer. Evet, Honda'nın yeni dizeli belki sınıfının en güçlüsü olmayabilir ama en ekonomik motorlarından biri olduğu kesin.

Hatchback genel itibarıyla sedandan çok daha kaliteli hissettiren bir otomobil

**SÜRÜŞ NOTLARI**

Peki bu motor nasıl bir sürüş hissine sahip diye soranlar için hemen cevaplayalım: Oldukça canlı ve istekli. Fazlasıyla sessiz ve seri olan bu motor Civic'i hızlandırma konusunda hiç zorlanmıyor. Tork 2000 devirde üretildiği için düşük devirler bile çok canlı, buna keyifli ve kısa vites oranları eşlik ediyor ve Civic beklemediğiniz kadar sportif bir sürüş ortaya koyuyor. Euro 6 normlarını karşılayan bu motor 6 ileri manuel şanzımanla gücünü aktarıyor ve Civic'e 10.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma, 207 km/s maksimum hız sunuyor.

Küçük ve tepkili direksiyon bu sportif hisse katkıda bulunurken, sürüş pozisyonunun olabildiğince alçak olması notlarımız arasında dikkat çekiyordu. Sessiz motor, Eco sürüş modunda hayli verimli çalışıyor ve dikkatli bir kullanımla 4.0 lt/100 km gibi değerleri yakalayabiliyorsunuz. Amortisörlerin darbe emişi oldukça kaliteli ve genel sürüş izlenimi olarak hatchback model sanki sedandan tamamen farklı, çok daha klas bir otomobil gibi hissettiriyor.

Biz Civic HB'yi dizel motoru ile fazlasıyla beğendik. Eğer Civic almak istiyorsanız bu gövdeyi, bu motorla almanızı kesinlikle öneriyoruz.

# VW Beetle 1.2 TSI

Yeni Beetle eskisine oranla çok daha iddialı ve başarılı bir şekilde geri döndü

YAZI: BERK SARIOĞLU
FOTOĞRAFLAR: M. MURAT ERÇELEBİ

Her ne kadar orijinal 'Kaplumbağa'nın fanatiği olmasak, hatta kendisinden pek hoşlanmasak da 1998 yılında yeni Beetle çıktığında sevinmiştik. Ondan çok şeyler bekliyorduk, bir ikonun devamı olması, bir otomobil klasiğinin günümüze uyarlanmış olması hepimizi çok heyecanlandırmıştı. Ancak yeni Beetle, sadece adı ve biraz olsun tasarımıyla eskisini andıran bir otomobildi. Retroydu ama değildi, kabindeki çiçek fikri orijinaldi ama çocukçaydı ve bunların dışında diğer hiç bir özelliği efsanevi modeli andırmıyordu. Hatta tüm dünya da böyle düşünmüş olacak ki, 1 milyondan fazla satılmış olsa da yeni Beetle tarihe başarısız bir otomobil olarak işlenmişti.

Aslında VW çok yenilikçi bir düşünce ile, ortada daha yeni MINI yokken, bu sınıftaki eksiği görmüş, bunun üzerine oynamıştı. Ancak premium küçük sınıf (Beetle belki biraz kompakt sınıf olabilir) hatayı kaldıran bir yapıda değildi ve orijinal Beetle o kadar çok kişinin hayatına girmişti ki yeni modeli görenler bakışlarını hemen başka tarafa çeviriyor, onu kabullenemiyorlardı.

Bir bakıma VW elindeki efsanevi ismi yeniden hayata geçirmek gibi akıllıca bir politika izlerken, kendi yarattığı bu efsane yüzünden istediği etkiyi elde edemedi. Strateji akıllıcaydı ki bunun etkilerini 2001 yılında satışa çıkan MINI'nin elde ettiği başarından da anlayabiliriz, yanlış olan tasarım (çirkindi) ve ortaya çıkan ürünün iddialı olmamasıydı.

Ancak yeni modelde bu tip problemler görünmüyor. Artık çok daha iddialı ve gözüpek bir Beetle ile karşı karşıyayız.

**KISACA VW BEETLE**

Güzel retro dokunuşlar, başarılı tasarım, eski modeli andıran torpido gözü, dik konsol, turbo basınç göstergesi, iyi direksiyon hissi, kaliteli kabin, arzu edilecek bir otomobil olması

**TASARIM**

Yeni Beetle oldukça güzel bir otomobil. Her detayında orijinal modele olan göndermeler göze çarpıyor: Çıkık çamurlukları, motor kaputunun çizgisi, yuvarlak farları, dik ön camı, alçak ve dar tavan çizgisi gibi detaylarla yeni Beetle'ın hangi otomobilden ilham aldığını anlıyorsunuz.

VW Tasarım Başkanı Walter Da Silva ve Klaus Bischoff bu ikonik modelin geri dönüşünü tamamen sıfırdan ele almışlar ve dünyanın en iyi tanınan otomobil tasarımının modern hali için 'yeni bir orijinal yarat' felsefesinden yola çıkmışlar. Bunu yaparken iki nokta üzerinde en çok vakit harcanmış: Otomobilin önceki Beetle'dan daha çok orijinal modele benzemesi ve olabildiğince dinamik görünmesi. Fotoğraflardaki otomobile bakınca amaçlarına ulaştıklarını söyleyebilirsiniz.

Yeni Beetle 1808 mm ile yerini modele göre 84 mm geniş, 12 mm alçak ve 152 mm uzun bir otomobil. Tüm bunlar farklı oranların oluşmasında büyük rol oynuyor. Uzunluğun artması daha geniş bir tavan kullanımına olanak vermiş, ön cam daha geri alınabilmiş ve tüm bunlar arka tarafta orijinal modeli andıran bir çizginin yakalanmasını sağlamış. Öte yandan önde 63 mm, arkada 49 mm daha geniş iz açıklığı sayesinde otomobil daha kaslı ve yapılı görünerek dinamik bir etki yaratıyor. Bagaj hacmi de 209 litreden 310 litreye çıkmış.

"O muhteşem bir tarihe sahip ve sırf bu yüzden muhteşem bir geleceği de hak ediyor. Yeni Beetle bu geleceğe ışık tutuyor..."

Önden zaman zaman tamamen orijinal modeli anımsatan yeni Beetle, güçlü bir görünüm sunuyor. Profilde C sütununa kadar dümdüz olan cam çizgisi, geniş kapı ve retro dokunşlara sahip olan marşpiyel gibi detaylar göze çarpıyor. Otomobilin arka tasarımıysa bize göre retroyla modernizmin en güzel şekilde harmanlandığı bölge. Yatık tavan çizgisi burada bagaj kapağıyla birleşiyor ve C sütunu ilginç bir şekilde çamurluğun üzerinde bitiyor. Ardın-

dan C şeklindeki farların modern etkisi giriyor devreye ve bu kısım tamamen modern bir tamponla sona eriyor.

Beetle üzerinde iyi düşünülmüş detayları ve güzel tasarımıyla etkiliyor ve önceki modele göre çok daha arzulanır bir otomobil olmayı başarıyor.

**KABİN**

Aynı modern- retro karışımı kabinde de devam ediyor. Tabii burada ilk dikkati çeken şey dik tasarlanmış kokpit ve ters açılan, retro görünümlü ikinci torpido gözü oluyor. Gövde rengine ele alınmış üst kısım, bakalit malzemeyle kaplamış orijinal modelin bir kopyası gibi ve Beetle'a sevimli bir hava katıyor. Çiçek gibi gereksiz şeylere yeni modelde yer verilmemiş olması sevindirici.

Direksiyonun bir kısmının da gövde rengine olması bütünlük anlamında tamamlayıcı bir unsur olarak görünüyor, bu sayede direksiyon kokpitin bir parçasıymış izlenimi uyandırılıyor. Malzeme kalitesi temelini aldığı Golf kadar başarılı neredeyse; plastikler yumuşak, krom çerçeveler klas bir atmosfer oluşturuyor.

> "Yeni Beetle'ın içinde olmaktan çok mutlu oluyorsunuz. Bu etki Beetle için çok önemli çünkü onunla herkesin iyi bir anısı var ve bu yüzden çok seviliyor. Kısacası insanlar ona baktığı zaman güzel günlerini hatırlıyorlar, yeni Beetle'da da bunu hissedeceksiniz"

Gösterge panelinde üç adet göstergeye yer verilmiş: Hız, devir ve benzin. Konsolun üst kısmındaysa yine retro bir dokunuş olarak turbo devir göstergesi, hararet ve bir adet kronometre var. Kronometre manuel olarak kaç dakika yolculuk yaptığınızı ölçüyor, gerekli değil ama keyifli bir detay.

Beetle'ın kabininde en çok sevdiğimiz noktalardan biri B sütununa entegre edilmiş, klasik modelde görülen ve birçoğumuzun bildiği ama unuttuğu bir detay olan tutacaktı. Bu çok ama çok akıllıca düşünülmüş bir detay olduğu gibi yeni Beetle'ın gelişimi ve tasarımı üzerinde ne kadar çok düşünüldüğünün de bir göstergesi.

Her ne kadar eski modele göre biraz daha alçak olsa da yeni Beetle'ın baş mesafesi oldukça başarılı. 12 mm alçalan tavanını etkisi çok hissedilmiyor. Ne var ki arkada alçalan tavan çizgisi biraz sorun yaratabilir.

Ön koltuklar oldukça rahat yapısıyla dikkat çekiyor, önde hacim olarak gere-

Retro dokunuşlar her yerde göze çarpıyor; tasarımda, torpidoda, göstergelerde...

B sütunundaki tutacak en çok hoşumuza giden detaylardandı

ğinden fazla alana sahipsiniz ve görüş çok iyi. Kabinin dik yapısına rağmen ergonomi sorunları olmaması VW'nin sıradışı işler yaptığında da ne kadar başarılı olduğunu gösteriyor. Arkada diz mesafesi beklediğimizden biraz daha iyi olsa da uzun yolculuklar yetişkinler için çok ideal değil.

Yeni Beetle dış tasarımı gibi kabiniyle de insanı etkiliyor ve onun içinde olmaktan çok mutlu oluyorsunuz. Bu etki Beetle için çok önemli çünkü onunla herkesin iyi bir anısı var ve bu yüzden çok seviliyor. Kısacası insanlar ona baktığı zaman güzel günlerini hatırlıyorlar, yeni Beetle'da da bunu hissedeceksiniz.

"Beetle, sadece adı ve biraz olsun tasarımıyla eskisini andıran bir otomobildi. Retroydu ama değildi, kabindeki çiçek fikri orijinaldi ama çocukçaydı ve bunların dışında diğer hiç bir özelliği efsanevi modeli andırmıyordu"

## SÜRÜŞ

Bu kadar başarı beklediğiniz bir otomobilin iyi bir sürüşe sahip olmaması söz konusu olamaz. Kim iyi yol tutmayan bir MINI kullanmak ister?

Bu Beetle için en büyük risklerden biriydi. Eğer bu kadar iyi tasarımı kötü sürüşle birleştirselerdi ortaya facia çıkabilirdi ama neyse ki böyle bir şey söz konusu değil. Beetle iyi sürüş özellikleri ve yol tutuşuyla da ikonik isminin hakkını veriyor.

Beetle'da, Golf'te kullanılan şasiye yer verilmiş. Bu da VW'nin yeni MQB platformunu ilk defa retro tasarımlı bir otomobilde gördüğümüz anlamına geliyor. Sürüş her zamanki VW standartlarında, yani kaliteli ve konforlu. Amortisörler zaman zaman biraz sert hissettiriyor ama bu genelde düşük hızlarda, bozuk zeminli şehir içi yollarda ortaya çıkıyor. Hız arttıkça konfor da artıyor, darbe emiş kaliteli hale geliyor.

Süspansiyon sistemi önde çok noktadan bağlantılı, arkada torsiyon çubuğu şeklinde tasarlanmış ki bu alışıldık bir şey.

Beetle ülkemizde 1.2 TSI (105 bg), 1.4 TSI (160 bg) benzinli ve 1.6 TDI (105 bg) dizel motor seçenekleriyle satılıyor. Testimizde en küçük motor hacmi olan 1.2 TSI'yı, DSG şanzımanla birlikte kullanma imkanımız oldu. Bu küçük motor 5000 d/dak'da 105 bg güç ve 1550-4100 d/dak arası sabit olarak 175 Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre 10.9 sn'de 100 km/s'ye ulaşan Beetle, maksimum olarak 180 km/s hıza çıkıyor. Elbette daha fazla performans isteyenler için 160 bg'lik opsiyon daha uygun olacaktır ama yine de bu motorun da yeterli performansı verdiğini kolaylıkla söyleyebiliriz.

Yeni Beetle, isminin hak ettiği gibi başarılı bir otomobil olacak gibi

Alt devirlerde güzel bir motor sesi var ama bu ses devir yükseldikçe kaba bir hal alıyor. Vites geçişleri artık bir VW klasiği haline gelen DSG şanzıman sayesinde tamamen pürüzsüz ve kaliteli. Sert amortisörler nedeniyle zaman zaman rahatsızlık veren sürüş yol tutuş konusunda iyi bir iş çıkartıyor neyse ki. Bu ilginç görünümlü otomobil beklediğinizden daha iyi tutunuyor. Önden kaymaya meyilli değil, gövde hareket ediyor ve amortisörlerin sertliğine göre gereğinden fazla yatıyor ama tutuş bir şekilde başarılı. Bunda yerini aldığı modele göre artan iz genişlikleri ve aks mesafesinin rolü büyük.

Direksiyon elektrikli sisteme sahip olsa da başarılı tepkileriyle dikkat çekiyor. Golf'e göre biraz daha ağır olan direksiyon Beetle'a sportif bir his katıyor diyebiliriz.

Fabrika verilerine göre 5.9 lt/100 km olan tüketim testlerimiz esnasında 7.1 lt/100 km olarak göründü ki bu İstanbul trafiği için fazlasıyla iyi sayılır. Bu anlamda 1.2 TSI motor için yeteri kadar performanslı ve gerektiği kadar ekonomik tanımlamasını yapabiliriz.

## SONUÇ

Görünen o ki VW hatalarından ders çıkartmış ve Beetle'ın herhangi bir otomobil olmadığını hatırlamış. Beetle artık olabildiğince geçmişten izler taşıyor, şık, kaliteli, keyifli ve kullanıcılarını mutlu eden bir otomobil haline gelmiş.

Evet belki bir Golf kadar çok yönlü değil ama öyle olmasını da bekleyemezsiniz. Bulunduğu sınıfın ihtiyaçlarını karşılıyor ve rakiplerine göz dağı veriyor. Kusurları yok değil, elbette var ama bunlar yeni Beetle'ı tanımlayan şeyler olmaktan çok uzak, göze çarpmıyor.

O muhteşem bir tarihe sahip ve sırf bu yüzden muhteşem bir geleceği de hak ediyor. Yeni Beetle bu geleceğe ışık tutuyor...

| VW Beetle 1.2 TSI | |
|---|---|
| Motor | 1197 cc, 4 silindir, 8v, TDi, 105 bg<br>5000 d/dak, 175 Nm 1550- 4100 d/dak |
| Şanzıman | 7 ileri DSG, önden çekiş |
| Performans | 180 km/s Maksimum hız,<br>10.9 sn 0-100 km/s hızlanma |
| Ortalama tüketim | 5.9 lt/100 km, 137 g/km |
| Boyutlar U/G/Y | 4278 / 1808/ 1486 mm |

# Skoda Rapid 1.6 TDI

Skoda'nın küçük sedan sınıfındaki ilk denemesi gayet başarılı özellikleriyle dikkat çekiyor. Rakiplerinden bir parça daha pahalı olsa da kalitesiyle sınıfının en iyisi olmaya aday

YAZI: BERK SARIOĞLU
FOTOĞRAFLAR: M. MURAT ERÇELEBİ

Özellikle ülkemizde hayli popüler olan küçük sınıf sedanlar gün geçtikçe bu sınıfta yer almayan markaların da dikkatini çekiyor. Skoda da bunlardan biri. Bugüne kadar bu sınıfa girme ihtiyacı hissetmediler ama markanın 2018'e kadar yapmış olduğu büyüme planı yılda 1.5 milyon otomobili satmayı öngörüyor. Bu, Skoda'nın bugüne kadarki en büyük genişleme planı olmasının yanısıra o tarihe kadar da her 6 ayda bir yeni model tanıtacaklarını söylüyorlar ve Rapid bu büyümenin anahtarlarından biri.

Bu oldukça iddialı bir söylem olsa da Rapid ile başlayan bu değişim de en az vaad ettikleri kadar iddialı. Bakalım Rapid bu kadar ciddi ve büyük bir görevin altından nasıl kalkacak?

**KISACA SKODA RAPID**

Geniş kabin, sınıfının en geniş bagaj hacmi, kaliteli sürüş, güzel tasarım, rakiplere göre pahalı fiyat, otomatik şanzıman eksiği, ön taraftan açılamayan arka camlar, kaliteli sürüş, ekonomik motor, gerçekçi tüketim değerleri, kullanışlı bagaj

## TASARIM

Rapid, Skoda'nın model gamında Fabia ile Octavia arasında yer alan bir model olarak gösteriliyor. Aslına bakacak olursanız bu iki model arasında tam olarak bir sınıf var ve bize göre Rapid biraz daha Octavia'ya yakın gibi hissettiriyor. Gerek boyutları, gerekse tasarımı büyük ağabeyini andırıyor çünkü.

Yer aldığı sınıfı gözönünde bulundurursak Rapid'in oldukça şık bir otomobil olduğunu söyleyebiliriz. Özellikle sınıfında yer alan modellerin 'pek de güzel olmayan' tasarımlarını gözönünde bulundurduğunuzda Rapid'in onlardan bir adım önde olduğunu söyleyebiliriz.

4480 mm uzunluğundaki otomobilin yüksekliği 1460 mm, genişliğiyse 1710 mm. Bu ebatlar 4442 mm'lik Peugeot 301'den daha büyük bir otomobil olduğunu gösteriyor. Zaten Rapid'in konumlandırma olarak biraz daha üst sınıf hissettirdiğini söylemiştik. Bu geniş boyutlar kendini, sınıfının en geniş baş ve diz mesafesinde gösteriyor. 550 litrelik bagaj da yine sınıfının en genişi olarak dikkat çekiyor.

Rapid, markanın yeniden formule edilmiş tasarım dilinde ele alınmış ilk model olma özelliğine sahip. Buna göre ön taraf tipik Skoda tasarım öğelerine sahip. Logo ızgaranın üzerine gelecekmiş gibi yerleştirilmiş ve bu ön tarafa dinamik bir hava katıyor. Farlar bildiğimiz Skoda özellikleri taşırken tampona yerleştirilmiş sis farları gereğinden büyük yapılarıyla otomobilin genel dengesini bozuyor.

> "Rapid, Skoda'nın model gamında Fabia ile Octavia arasında yer alan bir model olarak gösteriliyor"

Yandan baktığınızda uzun aks mesafesi (2602 mm) ve geniş kapıları Rapid'i olduğundan daha büyük ve alımlı gösteriyor. Buradan otombilin biraz olsun VW Jetta modeline benzediğini düşünebilirsiniz.

Arka kısımdaysa bagaj kapağı yapısı dikkat çekiyor. Rapid, Seat'ın yeni Toledo'suyla aynı altyapıyı paylaşıyor ve bagaj kapağı yapılarında bile bunu görebiliyorsunuz. Klasik sedan yaklaşımındansa bir hatchback ya da liftback gibi bir görüntüsü var. Ayrıca yukarı doğru açıldığı için oldukça da kullanışlı.

Genel olarak şık, temiz ve bulunduğu sınıfa göre 'fazla güzel' bir tasarıma sahip olduğunu söyleyebiliriz.

## KABİN

Bu sınıfta bulunan bir otomobilin kabininden neler bekleyeceğinizi bilmelisiniz: Geniş hacim, kullanışlı alanlar, gerekli olduğu kadar kalite. Evet genelde bu söylediklerimizden son madde açıkta kalır; küçük sınıf sedanların muhteşem kaliteli kabinlere sahip olduklarını söyleyemezsiniz. Ama Rapid'de durum biraz daha farklı.

Otomobilin içine oturduğunuda hemen bir VW grubu ürünü kullanıyorum diye hissetmeye başlıyorsunuz ki bu da iyi bir şey. Skoda kullanıcıları markanın sloganı olan 'Simply Clever' felsefesini çok iyi anlamışlar. Rapid'in kabin tasarımı tam da bu kullanıcılar için geliştirilmiş: Oldukça basit ve sezgisel kullanılabiliyor.

Hacim olarak zaten söylenecek pek birşey kalmamış, sınıfının en geniş baş ve diz mesafesi hayli ferah bir kabin sunuyor. Malzeme kalitesi fena değil ama plastikler biraz daha yumuşak olabilirdi. İki renkli kabin malzemesi olduğundan daha geniş algılamanızı sağlıyor ve havalandırma ızgaralarının etrafındaki krom çerçeve şık bir hava katıyor kabine.

Ses sistemi ve klima kontrolleri eski VW modellerinden alınma, aynı şekilde far açma düğmesi de. Bu kötü bir şey değil, maliyet kısma adına yapılmış bir hile sadece. Maliyet konusunda Skoda'nın başvurduğu yöntemler ilginç, Citigo modelinde cam açma düğmeleri konusuna değinmiştik. Burada da buna benzer bir durum söz konusu, arka camlar sürücü koltuğundan açılamıyor.

> "Maliyet konusunda Skoda'nın başvurduğu yöntemler ilginç, Citigo modelinde cam açma düğmeleri konusuna değinmiştik. Burada da buna benzer bir durum söz konusu"

Rapid'in görüş açıları önde sorunsuz olsa da arka tarafın yüksek tasarımı biraz görüşü kısıtlıyor, neyse ki imdadınıza park sensörleri yetişiyor. Gerçekten de en çok ihtiyacınız olan donanım bu, Rapid almayı düşünüyorsanız mutlaka park sensörü seçeneğini işaretleyin.

## SÜRÜŞ

VW grubunun ses getiren motorları Rapid'de de yer alıyor. 3 benzinli bir dizel olarak bu otomobili satın alabiliyorsunuz. 1.2 lt 75 bg, 1.2 lt 105 bg TSI ve 1.4 lt 122 bg TSI benzinlilere, 1.6 lt 105 bg'lik dizel eşlik ediyor. Benzinli motorlar manuel şanzımanla alınabilirken 1.4 lt'lik versiyonda sadece DSG seçeneği bulunuyor, dizel motordaysa sadece manuel şanzıman söz konusu.

Test otomobilimizde 1.6 lt'lik dizel motor ve 5 ileri şanzıman yer alıyordu. Son dönem VW grubu otomobillerinde görmeye başladığımız bu

motor 105 bg güç ile sınıfının en güçlüsü değil ama kesinlikle çok rafine ve ekonomik bir ünite. Asıl dikkat çeken özelliğiyse 1500 d/dak'da ürettiği 250 Nm'lik torku. Bu sayede gerektiği kadar çevik bir sürüş ortaya koyabiliyor ve düşük devirde yüksek tork ürettiği için çok da turbo gecikmesi hissetmiyorsunuz. 0-100 km/s hızlanma 10.6 sn olarak gösterilirken, maksimum hız 190 km/s. Bu değerler rakipleriyle kıyaslandığında daha kabul edilebilir ve tatmin edici olarak görünüyor.

Ortalama tüketimse 4.4 lt/100 km olarak veriliyor ki buna yakın rakamlar elde edebiliyor olmanız güzel. Biz testlerimiz esnasında Rapid ile 450 km'lik bir mesafeyi geride bıraktık ve 5.2 lt/100 km gibi bir ortalama değer elde ettik. Biraz daha dikkatli kullanım ve az köprü trafiği fabrika verisi değere ulaşmamızı sağlayacaktır.

Sadece manuel şanzımanla satılan Rapid'in dizel motorlu seçeneği genel olarak huzurlu bir sürüşe sahip. Tabii DSG olsaydı çok daha konforlu olacaktı ama manuel şanzıman da kötü bir iş çıkartmıyor. Vites geçişleri biraz kemikli ve debriyaj biraz yukarıda kavrıyor ama alıştıktan sonra kaliteli sürüşler ortaya koyabiliyorsunuz.

**"Arzu edilir bir küçük sınıf sedan mı? Skoda yaptıysa diğerleri de yapabilirler değil mi?"**

Bagaj kapağı sedandansa bir liftback gibi tasarlanmış

Motor sesi olabildiğince az sızıyor kabine ancak biraz motor sarsıntısı hissediyorsunuz. Ağır 1.6 lt dizel motorla Rapid önden kaymayı seven bir sürüş ortaya koyuyor, daha hafif benzinli seçeneklerde bunun böyle olmadığını düşünüyoruz. Gövde kontrolü sınıfındaki diğer modellere göre çok daha iyi ve otomobil stabil hissettiriyor. Özellikle gövde kontrolünün, Hyundai Accent Blue ile kıyaslandığında çok daha başarılı olduğunu söyleyebiliriz. Bu da daha güven veren bir sürüş anlamına geliyor tabii. Rapid için bir dinamizm virtüözü değil ama beklediğimizden daha iyi.

Küçük sınıf sedandan çıkıp biraz olsun kompakt sınıflarla rekabet edecek bir otomobil için başarılı sürüş özellikleri sunuyor ve sunmalı da. Çünkü ondan beklentiler çok yüksek. Rapid başarılı sürüş özellikleriyle en azından bunu başardığını gösteriyor gibi...

Kabin hayli geniş, sınıfının en geniş baş ve diz mesafesi Rapid'in en büyük özelliklerinden.

Kabin tanıdık geliyor değil mi? Eski VW modellerinin parçalarına bolca yer verilmiş

**SONUÇ**

Daha önce de söylediğimiz gibi bir üst sınıfta yer alıyor gibi hissettiren Rapid sürüşü, güzel tasarımı, kullanışlılığı ve ekonomisiyle kompakt sedanlar için çok ciddi bir alternatif olduğunu gösteriyor.

Özellikle Türkiye gibi sedan seven ülkelerde Rapid'in başarılı olmaması için hiçbir neden yok, sadece bilinirliği rakiplerine oranla az ve bu belki de en büyük eksiği. Zamanla bunun da üstesinden gelecektir ama şimdilik ondan daha uzun süredir piyasada olan rakiplerinin gerisinde kalacaktır diye düşünüyoruz.

Giriş versiyonu 32.990 TL'ye satılan Rapid bu anlamda da Renault Symbol'den daha pahalı (28.240 TL) ama giriş modeli 38.400 TL'den başlayan Hyundai Accent Blue'dan bir hayli ucuz.

Biz küçük sınıf sedanlardan çok hoşlanmayan otomobil severler olarak Rapid'in çok iyi bir iş çıkarttığını düşünüyoruz çünkü ciddi anlamda bu sınıf bir otomobil alınabileceğini düşündürüyor. Sadece bu bile rakiplerinde olmayan bir şey ve fark yaratmaya yetiyor. Arzu edilir bir küçük sınıf sedan mı? Skoda yaptıysa diğerleri de yapabilirler değil mi?

**Skoda Rapid 1.6 TDi Elegance**

| | |
|---|---|
| Fiyat | 48.990 TL |
| Motor | 1598 cc, 4 silindir, 16v, TDi, 105 bg 4400 d/dak, 250 Nm 1500- 2500 d/dak |
| Şanzıman | 5 ileri manuel, önden çekiş |
| Performans | 190 km/s Maksimum hız, 10.6 sn 0-100 km/s hızlanma |
| Ortalama tüketim | 4.4 lt/100 km, 114 g/km |
| Boyutlar U/G/Y | U/G/Y: 4483 / 1706/ 1461mm |

# Ford B-Max 1.0 Ecoboost

**Yenilikçi kapı konseptiyle sınıfına dinamik bir soluk getiren B-Max, küçük sınıf MPV'lerin de keyifli bir sürüşe sahip olabileceğini hatırlatıyor**

YAZI: BERK SARIOĞLU
FOTOĞRAFLAR: İLKE TAŞÇI

Aranızda Ford Fusion'ı hatırlayan var mı? Hayır, NASCAR'da yarışan şu sedan modeli değil, Ford'un Avrupa pazarında küçük MPV sınıfında, Fiesta üzerine geliştirdiği, tek hacimli otomobilden bahsediyoruz. Evet, tahminen bu tanımlamayı yapana kadar Fusion diye bir modelin varlığını unutmuştunuz değil mi?

Göze çarpmayan, amorf ve tuhaf görünen Fusion, belki fikir olarak başarılıydı ama satışlar öyle göstermiyordu, aynı şekilde hakkında söylenenler de. Rakiplerinden Opel Meriva'nın gölgesinde kalan bu otomobil ne sınıfının en dinamiği, ne en genişi ne de en yenilikçi modeliydi. Üstüne üstlük Meriva'nın esneklik şampiyonu olarak lanse edilmesi karşısında adeta ezilmiş, unutulan bir otomobil olarak kalmaya yüz tutmuştu. Öyle de oldu, Fusion unutuldu, belki de hiçbir zaman hatırlanmak istenmedi.

Ancak Ford böyle bir şeyin olmasına bir daha izin vermeyecek gibi görünüyor. Unutulan modeller, rakiplerinin gerisinde kalan otomobiller, heyecan vermeyen konseptler... Bunlar artık geride kaldı; Ford en basit aile otomobil üretse bile bunun heyecan verici olması için uğraşan, dinamik özellikleriyle öne çıkmasını sağlayan bir üretici olma yolunda hızla ilerliyor. Bu yeni B-Max'te de geçerli.

Kayarak açılan arka kapılarıyla adeta çığır açan B-Max'in tüm detaylarını inceliyoruz.

**KISACA FORD B-MAX**

Kayarak açılan kapılar, 1.5 metre, 0.9 litre, 3 silindir, iyi direksiyon tepkisi, modern tasarım, B sütunsuz profil görünüşü, dinamik sürüş, uygun fiyat, teknolojik donanım

1.5 metrelik kapı genişliği sınıfı için bir rekor, bunun getirisini en çok uzun eşyaları yüklerken görüyorsunuz

## TASARIM

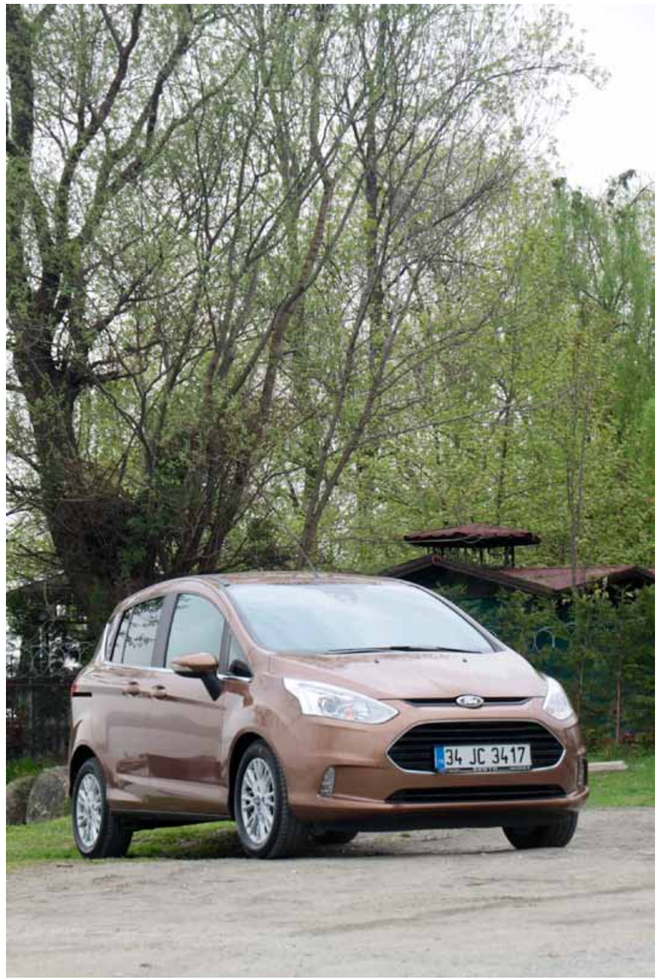
Açıkçası B-Max'in dünyanın en güzel otomobili olduğu söylenemez. Hatta kayarak açılan kapılarından dolayı bazen ticari araçlara benzetebilirsiniz. Ama bunu yanlış anlamayın, B-Max modern hatlara sahip, Ford'un 'kinetik tasarım' akımını takip eden bir otomobil. Sadece bu konsepte (kayan kapılara) alışık olmadığımız için gözümüze garip görünebiliyor.

Ön tarafta artık markanın kimliği haline gelen trepezoid ızgara dikkat çekerken, açık bir şekilde vurgulanan farlar bunu destekliyor. Profildeyse karakteristik bir cam çizgisi ve güçlü omuz çizgisi öne çıkıyor. Omuz çizgisinin arka farların içine girmesi ve bu kısımda kapıların raylarının farlar için bir temel oluşturması güzel ele alınmış detaylar olarak görünüyor. Kapıların alt kısmında yer verilen dinamik bir diğer çizgi de B-Max'in kararlı görünmesini sağlayan unsurlardan biri. Sis farlarının altındaki çizginin yükselerek bu çizgide devam etmesi çaprazdan bakıldığında çok hoş ve dinamik bir hava katıyor otomobile. Kapılar açıldığı zaman B sütunsuz görünüm çok farklı ve alışmak biraz zaman alıyor. Yine de buna alıştığınızda böylesi bir çözümün neden diğer otomobillerde de olmadığını düşünmeye başlıyorsunuz.

B-Max'in arka tasarımı markanın diğer MPV'lerinden izler taşıyor. Biraz C-Max, biraz Galaxy çizgilerine rastlıyoruz burada. Bagaj kapağının üst kısmında yer alan çizgi tasarımın sade olmasını engelliyor ve buraya kademeli bir hava katıyor.

Tabii tüm bunların arasında öne çıkan nokta B-Max'in kapıları oluyor. Daha önce bu sınıfta Opel'in Meriva'sı ile kapılar üzerine sıradışı bir uygulamasını görmüştük; ters açılan kapılarıyla Meriva tasarım olarak sıradanlıktan uzaklaşan bir yapıdaydı. Ford'da buna benzer bir uygulamayla daha ilk bakışınızda konuşulacak bir tasarıma imza atmış. Bakın bu konuda Ford Avrupa'nın CEO'su Stephen Odell neler söylüyor: "B-Max geleneksel küçük sınıf otomobil düşüncesine karşı çıkıyor ve diğer üreticiler tarafından cesaret edilmeyen bir yenilikçilik getiriyor. Böylece kompakt otomobillerde neler yapılabileceğini görüyoruz."

Gerçekten de 1.5 metrelik kapı açıklığı kolaylıkla sınıfının en iyisi olmakla kalmıyor, Meriva gibi dışarı doğru açılmadığı, kaydığı için de aynı zamanda en kullanışlısı olarak da görülüyor. Özellikle dar otoparklarda bu tasarımın çok iyi çalıştığını görüyoruz, bu anlamda B-Max, en yakın rakiplerinden Meriva'yı geride bırakmış oluyor. Özür dileriz Meriva, ters açılan kapılar iyi denemeydi ama artık tarih oldular.




"Sınıfındaki diğer modeller gibi sürücüyü izole etmektense işin içine sokması, B-Max'i sıradan MPV'lerden ayıran en büyük özelliklerinden"

Tabii bu yerleşimin dezavantajları da yok değil: Mesela kapı açıldığı zaman kabloların görünmesi hoş değil, ayrıca herhangi bir kilit mekanizması olmadığı için kapıları tam açmadığınız zaman, eğimli bir yerde dururken kapılar kendiliğinden kapanıyor, buna bir çözüm bulunması gerek. Ayrıca B sütunu her iki kapının birleşmesinden oluştuğu için burada normalden daha geniş bir kör nokta ortaya çıkıyor. Yine de bu kusurları dışında çok iyi bir çözüm olduğunu söylemek gerek.

4.1 metre uzunluğundaki B-Max oldukça kompakt bir yapıda. Citroen C3 Picasso'dan 1 mm daha kısayken, az

önce bahsettiğimiz Opel Meriva'dan tam 200 mm kısa. Tabii aynı şekilde Meriva'ya göre 150 mm kısa aks mesafesini de belirtmek gerek. Temelini aldığı Fiesta modeline göreyse 160 mm daha yüksek bir yapıda olsa da tasarım nedeniyle bu çok algılanmıyor.

**KABİN**

Fiesta'nın platformu üzerine geliştirilen B-Max kabinde yine Fiesta'dan izler taşıyor. karmaşık ön konsol tasarımı aynı şekilde karmaşık ses sistemi kontrolleriyle pek de kullanıcı dostu olamıyor.

Tavan Fiesta'dan 160 mm yüksek olduğu için ciddi anlamda bir baş mesafesi olduğu görülüyor. Ön tarafta görüş oldukça iyi, yüksek oturuş pozisyonunun avantajı her daim hissediliyor. Arkada hacim ekstrem değil sınıf standartlarında olsa da kapının geniş açılması nedeniyle olduğundan daha geniş hissediliyor. Bu etki yolcu kısmında daha çok öne çıkıyor çünkü bu tarafta ön koltuğun sırt kısmı tamamen öne doğru yatabiliyor ve B sütunu engeli de olmadığı için uzun eşyaları buradan zahmetsizce yükleyebiliyorsunuz.

Kullanılan malzemeler diğer modellerdeki gibi oldukça kaliteli görünüyor ve hissettiriyor. Ford'un araç içi iletişim sistemi olan SYNC ile sesli arama, mail okuma gibi fonksiyonları da kullanabiliyorsunuz. Üstelik sistemin kullanımı basit tasarlanmış. Ne var ki bu ekipman için Titanium donanımını almalısınız.

B-Max gövdesi gibi sıradışı bir kabine sahip olmayabilir ama bu kabul edilebilir bir şey. Birçoğumuz Fiesta'nın kabinini seviyoruz, bu yüzden B-Max de bir şekilde tatmin ediyor kullanıcısını.

**SÜRÜŞ**

Eğer B-Max almak istiyorsanız 3 benzinli, 2 dizel motordan birini seçmek durumundasınız. Benzinliler 1.0 lt Ecoboost (125 bg), 1.4 (90 bg) ve 1.6 lt (105 bg) hacmindeyken, dizeller arasında yeni 1.5 lt'lik (75 bg) ve alışık olduğumuz 1.6 lt'lik (95 bg) güç üniteleri yer alıyor.

"Eğer dizel motorda da otomatik seçeneği olsaydı o zaman rakiplerini tercih edeceğiniz hiç bir bahane kalmazdı"

Bunların arasında en çok merak ettiğimiz 1.0 lt'lik Ecoboost'tu, ki test otomobilinde bu motorun olması çok iyi bir tesadüf oldu. B-Max kullanıcıları manuel ya da otomatik şanzıman arasında tercih yapabiliyorlar ancak otomatiğin sadece 1.6 lt'lik benzinli motorla sunuluyor olması eksiklik olarak görülebilir. En küçük hacimli motorun, ürün gamının en güçlüsü olması da bir diğer ilginç not olarak görülüyor. Donanım olaraksa Trend ve Titanium olmak üzere 2 alternatif söz konusu.

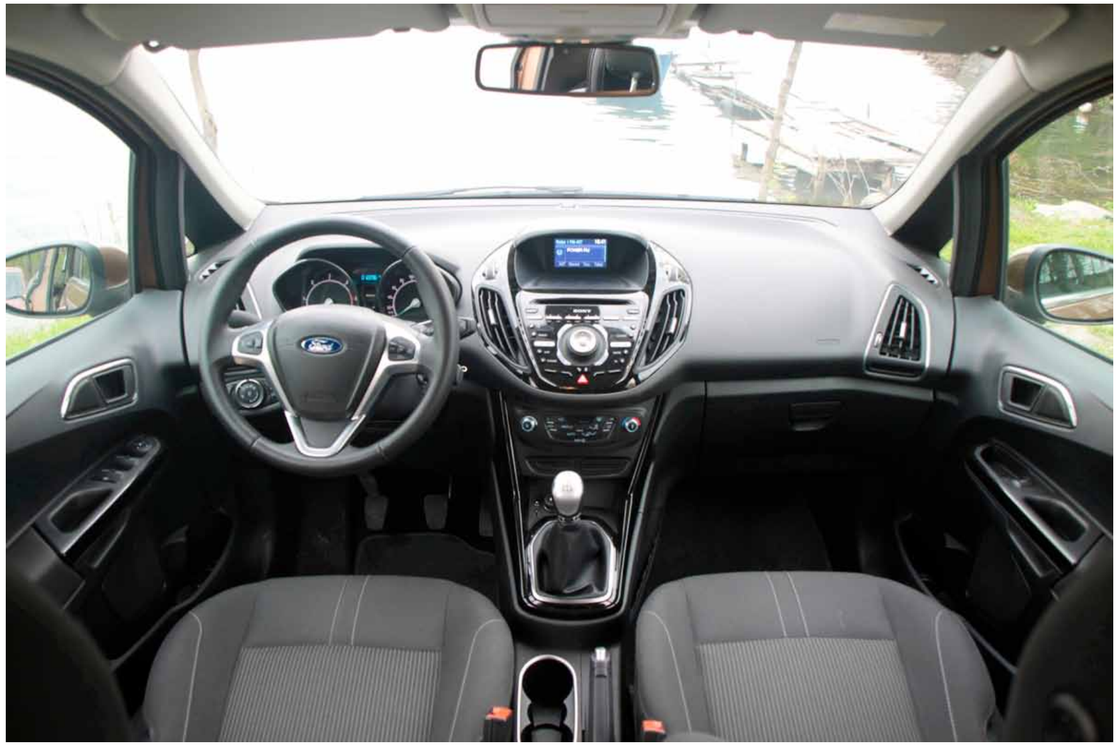
1.0 lt'lik motoru daha önce Focus'ta kullandık ve performansından oldukça memnun kalmıştık, ne var ki gerçek dünyada çok ekonomik olduğunu söyleyemeyiz ve dikkat etmeden kullanırsanız fabrika verisinin epey uzağında kalıyorsunuz. Biz testlerimiz sırasında 6.3 lt/100 km'nin altına inmekte çok zorlandık. Aynı şey B-Max'te de geçerli. 11.2 sn'de 100 km/s'ye çıkan B-Max, maksimum olarak 189 km/s'ye ulaşıyor ve ortalama 4.9 lt/100 km yakıt tüketiyor. Bu değerler onu en hızlı, en ekonomik ve en pahalı (46.105 TL) benzinli motora sahip B-Max haline getiriyor. Aslında bunu yadırgamamak gerek çünkü Ford'un yılın motoru seçilen Ecoboost'u çok ses getirdi ve şunu da unutmamak gerek ki teknolojiyi ancak karşılığını verdiğinizde alabiliyorsunuz. Diğer benzinliler geleneksel yapıdaki motorlarken, bu hacmi küçültülmüş, sınıfının en küçük, en ekonomik ve emisyon değeri olarak en çevreci motoru olarak çok çok iddialı bir ünite.

3 silindirli bu motor oldukça güzel bir sese sahip ve sunduğu performansla hiç de 1.0 lt hacmindeymiş gibi hissettirmiyor. 170 Nm'lik maksimum torku 1400- 5000 d/dak arasında sabit olarak ürettiği için esnek bir sürüş ortaya koyuyor. Maksimum güçse 6000 d/dak'da ortaya çıkıyor.

B-Max başarılı direksiyon tepkileriyle dikkat çeken bir otomobil. Bu sınıfta daha önce böylesine iyi bir direksiyon kullanmamıştık. Tıpkı Fiesta gibi B-Max de bu sayede atik bir karaktere sahip. Direksiyonun ağırlığı hız arttıkça stabil bir şekilde artıyor

B sütunsuz tasarıma alışmak zaman istiyor, kapılar kapalıykense alıştığımız gibi B sütunu olması gereken yerde duruyor

B sütunu olmadığı için emniyet kemerleri koltuğa entegre edilmiş



ve hiçbir zaman rahatsızlık vermiyor. Ayrıca ön lastiklerin yüzeyle olan temasını da rahat bir şekilde sürücüye iletiyor.

Bu sınıfta dinamik özelliklerin hangi müşteriler için ne kadar önemli olduğunu bilemeyiz ama bu özelliğiyle öne çıkan bir yapıda olması onun tipik bir Ford modeli olduğunu gösteriyor. Yüksek yapıdan dolayı yön değişimi ve virajlarda gövde salınımı var ama Ford bunu rakiplerinden biraz daha sert olan süspansiyonla kompanse etmiş. Üstelik bunu o kadar iyi bir oranda yapmış ki otomobilde yol alırken hiçbir zaman rahatsız olmuyorsunuz ve virajlara geldiğinizde tutunacağınızı biliyorsunuz. Bu anlamda B-Max güven veren bir sürüşe sahip diyebiliriz, aynı zamanda yeteri kadar konforlu ve stabil de.

Tabii çok zorladığınızda biraz önden kaymaya başlamıyor değil ama bu hiçbir zaman rahatsız edici seviyede olmuyor. Ayrıca kaymaya başladığınız nokta o kadar ileri seviyede ki satılan hiçbir B-Max'in bu limitlere yaklaşacağını zannetmiyoruz. O daha çok sakin kullanım seven, çocuklu aileler için düşünülmüş bir otomobil. Virajlara hoyratça girip, limitleri denemek isteyenler için üretilmediği aşikar.

Elbette bu söylediklerimiz B-Max'in sportif karakterli ve rahatsız bir MPV olduğu anlamına gelmiyor, söylemeye çalıştığımız şey eğer Meriva, MPV'lerin konfor konusunda öne çıkan modeliyse B-Max'de daha çok sportif tarza yatkın sürüşüyle hatırlanacak bir model olduğudur.

Yani keyifli ve sürücüyü diğer rakiplerine oranlar biraz daha işin içine sokan bir yapıda B-Max. Sınıfındaki diğer modeller gibi sürücüyü izole etmektense bu şekildeki yaklaşımı B-Max'i sıradan MPV'lerden ayıran en büyük özelliklerinden.

**SONUÇ**

Başarılı kapı konsepti, modern motoru, geniş kabini, teknolojik donanımları ve keyifli sürüşüyle B-Max sınıfının en iyisi olmaya aday bir otomobil. Üstelik bunu uygun fiyat (baz model 39.060 TL) karşılığında yapıyor olması onu vazgeçilmez bir alternatif haline getiriyor.

Ford küçük sınıf MPV'sini bile keyifli bir otomobil haline getirmesini bilmiş. Eğer dizel motorda da otomatik seçeneği olsaydı o zaman rakiplerini tercih edeceğiniz hiç bir bahane kalmazdı. Şimdilik rakip markalar bunun üzerine oynamalılar, aksi halde B-Max karşısında pek şansları yok.

Ne diyelim, kimse mükemmel değildir; varsın dizel- otomatik seçeneği olmasın. Fusion'dan sonra B-Max gibi akılda kalıcı bir otomobil üretebildiği için Ford'u tebrik ediyoruz...

"Özür dileriz Meriva, ters açılan kapılar iyi denemeydi ama artık tarih oldular"

**Ford B-Max 1.0 Ecoboost**

| | |
|---|---|
| Fiyat | 46.105 TL |
| Motor | 999 cc, 3 silindir, 12v, turbo, benzinli, 125 bg 6000 d/dak, 170 Nm 1750- 4000 d/dak |
| Şanzıman | 6 ileri manuel, önden çekiş |
| Performans | 189 km/s Maksimum hız, 11.2 sn 0-100 km/s hızlanma |
| Ortalama tüketim | 4.9 lt/100 km, 114 g/km |
| Boş ağırlık | 1279 kg |
| Güç/ağırlık oranı | Ton başına 98 bg |
| Boyutlar U/G/Y | 4077 / 1751 / 1604 mm |

# En iyisi olacak mı?

Yeni 911 Turbo ilk defa iki motor seçeneğiyle sunulurken, içerdiği birçok teknolojik yenilikle yine adından sıkça söz ettirecek gibi. Peki bunlar sınıfının en iyisi olmak için yeterli olacak mı?

YAZI: BERK SARIOĞLU

Porsche'nin 911 Turbo modelini çok farklı bir şekilde ele aldığını hepimiz biliyoruz. 911, spor otomobil sınıfında rekabet ederken, süper spor sınıfındaki rakipleriyle boy ölçüşmek her zaman Turbo modeline kalıyor. Bu yüzden Alman üretici Turbo'yu sanki farklı bir otomobilmiş gibi ele alıyor ve teknolojik olarak her zaman en donanımlı modeller Turbo'lar oluyor.

Yeni Turbo'da da aynı şey söz konusu. Bugüne kadar üretilmiş en hızlı, en güçlü, en ekonomik ve teknolojik olarak en gelişmiş 911 Turbo modeliyle karşı karşıyayız.

**"Turbo 40'ıncı yaşında hiç olmadığı kadar güçlü ve dinamik olarak yoluna devam ediyor"**

911'in 50'inci, Turbo'nun 40'ıncı yılında tanıtılan yeni modelin dünya lansmanı Eylül ayındaki Frankfurt Fuarı'nda yapılacak ama dünya tanıtımından önce resmi fotoğrafları ve bilgileri yayınlandı ve biz de üzerimize düşeni yaparak bunları sizlerle paylaşıyoruz.

Yeni 911 Turbo'nun tüm detayları, ardından modelin geçmişine bir yolculuk sizlerle!

**TASARIM VE ALTYAPI**

Turbo her ne kadar farklı olarak ele alınsa da temel aldığı model standart 911 olduğu için altyapı olarak bu modeli baz alıyor. Bu da eski modele göre 40 mm (4490 mm) gövde uzunluğu ve 100 mm (2450 mm) daha uzun aks mesafesi anlamına geliyor. Bunun dışında otomobilde artık 20 inçlik jantlar kullanılıyor. Yeni modelde kullanılan alüminyum paneller sayesinde gövde ağırlığı 1570 kg'a inmiş. Böylece ton başına düşen ağırlıkta ciddi avantaj elde edilmiş. Aks mesafesi artarken ön ve arka iz genişlikleri de sırasıyla 1490 ile 1550 mm'ye çıkmış.

Turbo S'in 'Ring derecesinin 7:30'un altında olduğu belirtiliyor

Aynı şekilde bir Turbo geleneği olarak daha geniş gövde yapısı (standart Carrera 4'e göre 28 mm daha geniş) dikkat çekerken bu özellik 991 Turbo'yu bugüne kadar üretilen en geniş Turbo modeli yapıyor. Otomobil yine dört tekerlekten çekişli olarak geliyor ama bu defa manuel şanzıman opsiyonu sunulmuyor. Turbo alıcıları 7 ileri PDK

vites kutusu kullanmak zorundalar ne yazık ki...

Porsche, Turbo için yeni dört tekerlekten çekiş sistemi geliştirdiğini söylüyor. PTM adı verilen bu sistem elektronik kontrollü şekilde aktive edilen multi plate bir kavramaya sahip. Ayrıca sadece sisteme ait bir su soğutması bile geliştirilmiş. Sistemin böylece, gerek kalırsa ön lastiklere daha fazla tork iletmesi amaçlanıyor. Dört çekerin dışında yeni Turbo da ilk defa PDDC aktif viraj demiri teknolojisi kullanılıyor. Sistem otomobilin dinamik performansını daha da arttırmayı hedefleyerek hıza göre viraj demirlerinin sertliğini ayarlıyor. Turbo S modelinde standart olarak sunulan PDDC, Sport Chrono Paketi'nde dinamik motor bağlantıları ve PCCB karbon seramik frenlerle alınabiliyor. Tüm bu donanımlar Turbo'da opsiyon listesinde yer alırken, PDDC'nin yer aldığı Turbo S modelin Nürburgring'deki tur derecesi 7:30'dan hızlı olarak belirtiliyor. 997'nin özel olarak, sınırlı sayıda üretilen, 620 bg gücünde, arkadan çekişli GT2 RS modelinin derecesinin 7:24 olduğunu (Carrera GT 7:28) düşünürsek yeni Turbo S'in ne kadar hızlandığını anlayabiliriz.

**"991, Turbo ve Turbo S olmak üzere iki farklı versiyonla satışa sunulan ilk 911 olma özelliğine sahip"**

Turbo'daki diğer yenilikler arasında aktif aerodinamik gövde ve 4WS geliyor. Porsche Active Aerodynamics (PAA) adı verilen aktif aerodinamik yapı önde üç kademeli ön spoyler ve otomatik açılan, yine üç kademeli arka kanattan oluşuyor. Sistem hem ön hem de arka akslara oldukça fazla yere basma kuvveti gönderiyor ve sadece aktif aerodinamik özellikler otomobilin Nürburgring'de iki saniye kazandığı söyleniyor.

4WS ise ilk olarak geçtiğimiz ay tanıtılan GT3 modelinde gösterildi ve yılın son çeyreğinde çıkacak olan 918 modelinde de kullanılacak. Sistem geleneksel 4WS sistemlerinden farklı olarak, arka aksında her iki tarafında iki elektro mekanik işleticiye sahip. Bu işleticiler otomobilin hızına göre lastiklerin dönüş açısını 2.8 dereceye kadar çıkartıyor ve arka lastikleri 50 km/s hıza kadar ön lastiklerin zıt istikametine döndürüyor. Bu küçük hareketin etkisi aks mesafesinin sanal olarak 250 mm kısalmasına eşdeğer olarak tanımlanıyor. Sistemin en büyük getirisi otomobilin virajlara daha hızı bir şekilde yönlenmesi ve daha dinamik bir direksiyon tepkisi oluşturması.

**4WS sistemi sayesinde arka lastikler de dönerek otomobilin hareket kabiliyetini arttıyor**

Otomobilin hızı 80 km/s'yi geçtiğindeyse sistem arka lastikleri, ön lastiklere paralel şekilde çeviriyor. Aynı yöne dönen lastiklerin otomobilin üzerindeki etkisiyse sanal olarak aks mesafesini 500 mm kısaltmakla aynı etkiyi ortaya çıkartıyor. Aynı yönde dönen lastikler özellikle yüksek hızlarda muhteşem bir gövde stabilizasyonu sağlarken arka aksın üzerinde oluşan yanal güçlerin daha seri şekilde ortaya çıkması, böylece otomobilin daha hızlı şekilde viraja yönlenmesini sağlıyor. Bu sistem 918 modeli üzerine ciddi şekilde denendi ve aldığımız bilgilere göre motor gücünü 150 bg arttırmakla aynı etkiyi yapıyor. Ne kadar doğru bilinmez ama bunu söyleyen Walter Röhrl'se doğruluk payı vardır diye düşünüyoruz!

Turbo artık manuel olarak alınamıyor, tek seçenek 7 ileri PDK

## İKİ VERSİYON

Yazının buraya kadar olan bölümünden de anladığınız gibi otomobil Turbo ve Turbo S olmak üzere iki farklı versiyonla satışa sunulan ilk 911 olma özelliğine sahip. Bundan önceki modellerde Turbo S vardı ama Turbo'dan daha sonra ekstra bir model olarak lanse ediliyordu.

3.8 lt hacminde, boxer 6 silindirli, değişken geometrili, çift turbo motorla hayatına devam eden Turbo, eskisine göre 20 bg daha güçlenerek 520 bg güce sahip. Porsche yeni motorun maksimum torku konusunda bir açıklama yapmadı ama eski versiyonun 700 Nm'lik torkundan biraz daha yüksek olmasını bekleyebiliriz. 520 bg'lik güç, son jenerasyon Turbo'nun, orijinal 911 Turbo'nun (260 bg) tam iki katı kadar güçlü olduğu anlamına geliyor. Turbo'nun 0-100 km/s hızlanması 3.2 sn olarak belirtiliyor ki bu değer eski modelin Turbo S'inden 0.1 sn daha hızlı.

> "Bugüne kadar üretilmiş en hızlı, en güçlü, en ekonomik ve teknolojik olarak en gelişmiş 911 Turbo modeliyle karşı karşıyayız"

991 Turbo S ise 560 bg güçle geliyor. Böylece yeni model eskisine oranla 30 bg daha güçlü ve maksimum hızıysa 318 km/s. Turbo S 0-100 km/s hızlanmasını 3.1 sn'de gerçekleştirirken bu değer en büyük rakiplerinden McLaren MP4-12C ile aynı ve süper spor kategorisi için fazlasıyla yeterli.

Tüm bu performans değerlerinin yanında her iki versiyonun da yakıt tüketim değeri yüzde 16 azalarak 9.7 lt/100 km'ye inmiş, bunda PDK ile gelen stop/start sisteminin payı büyük.

Yeni Turbo'nun kabininde büyük değişiklikler yok. Panamera modelinden esinlenilmiş orta konsol zaten tüm 911'lerde standart olarak geliyor. Sadece ses sisteminde bir değişiklik söz konusu. Bose marka ses sistemi standart olarak sunulurken artık kullanıcılar isterlerse Burmeister marka sisteme de sahip olacaklar. Bunun dışında radarlı hız sabitleyici, kameralı trafik işaretlerini okuyan sistemler gibi güvenlik ekipmanları yeni Turbo'daki diğer teknolojik özellikler olarak göze çarpıyor.

> Aktif aerodinamik yapı, aktif viraj demirleri ve 4WS yeni Turbo'nun teknolojik yenilikleri olarak görünüyor

## SINIF STANDARTLARINI BELİRLİYOR

Her zaman olduğu gibi Turbo yine sınıf standartlarını belirleyen model olacak gibi görünüyor. Tabii artık rakiplerinin sayısı giderek artıyor ve güçleniyorlar. Nissan her yıl yeni bir GT-R versiyonu tanıtmaya devam ediyor ve bu samuray, Turbo'nun yarı fiyatına satılıyor. Öte yandan geçtiğimiz yıllarda tanıtılan McLaren 12C de bu sınıfta merak yaratan ve az bulunup, arzu edilebilirliğiyle 911'in başını ağrıtacak bir model, tabii 458 Italia'yı da unutmamak gerek.

Tabii bunların hiçbiri 911 Turbo kadar köklü bir geçmişe sahip değil ve 40. yılını kutlamıyor. Turbo 40'ıncı yaşında hiç olmadığı kadar güçlü ve dinamik olarak yoluna devam ediyor.

Mutlu yıllar Turbo! Nice 40 yaşlara...

# Porsche 911 Turbo 40 yaşında

2013'te 911 50'inci yaşını kutluyor olmasının yanısıra 911 Turbo modeli de 40 yaşına giriyor. 911 Turbo üretildiği ilk yıldan beri performans konusunda standartları belirleyen otomobil oldu ve her modelinde teknolojik yeniliklerle çıkageldi. Bu teknolojik yeniliklerle birlikte Turbo da gelişti, çağa ayak uydurdu ve her versiyonda giderek güçlendi. 911 Turbo'nun tarihsel gelişimine göz atıyor, her modeli kısaca inceliyor ve 40 yıllık bu güzel geçmişi bir kez daha hatırlıyoruz:

## 911 Turbo 1974

1974'te Paris Fuarı'nda tanıtılan ilk 911 Turbo 3.0 litrelik, 6 silindirli boxer, 260 bg gücünde bir motora sahipti. Turbo daha geniş arka lastikleri sığdırabilmek için geniş gövde yapısına sahipti ve bu ileriki yıllarda tüm Turbo modellerinin karakteri haline geldi. İlk Turbo 5.5 sn'de 100 km/s'ye çıkan, oldukça hızlı bir otomobildi ve turbo gecikmesi, belirsiz yol tutuş karakteri gibi özellikleriyle öne çıkıyordu.

1978'de aynı model küçük bir makyajdan geçirildi ve arka kanadın içine bir intercooler eklendi. Bunun dışında motor hacmi 3.3 lt'ye yükselmiş, motor artık 300 bg güç üretir duruma gelmişti. 1989'a kadar üretimde kalan otomobil yerini 964 Turbo'ya bıraktı.

## 911 Turbo (964) 1990- 1995

İkinci jenerasyon Turbo'da ilk olarak aynı 3.3 lt'lik motor bulunuyordu. 964 Turbo 320 bg güç üretiyordu ama daha sonra 1994'te meşhur 3.6 lt'lik boxer, 6 silindirli 360 bg gücündeki motor kullanılmaya başlandı ve bu şekilde iki yıl daha üretildi. Çok ses getirmeyen bir Turbo modeli olarak tarihteki yerini aldı.

## 911 Turbo (993) 1995- 1997

993 Turbo ilk defa kalıcı olarak dört tekerlekten çekişe sahip (istenirse arkadan çekişli olarak da alınabiliyordu) ve ilk defa çift turbo kullanan Turbo modeliydi. 3.6 lt'lik motor kullanılmaya devam ediliyordu ama bu defa 408 bg güç üretiyordu. Ayrıca yine bir ilk olarak Turbo S modeli de piyasaya sunulmuştu ve otomobil 420 bg güç üretiyordu. 993 Turbo su soğutmalı son Turbo modeli olduğu için günümüzde en değerli ve az olan modellerden biridir.

## 911 Turbo (996) 2000- 2004

Çift turbolu 996 Turbo 420 bg gücündeydi. Daha sonra 450 bg'lik Turbo S versiyonu da üretildi ve bu model 0-100 km/s hızlanmasını 3.8 sn'de gerçekleştiriyordu. Otomobilin motoru 911 GT1'den türetilmişti ve 996 yerini aldığı modelden farklı olarak sadece dört çeker olarak alınabiliyordu. Maksimum hız 304 km/s olarak gösteriliyordu.

## 911 Turbo (997) 2005- 2013

Bir önceki jenerasyon Turbo'da 993'ten beri kullanılan 3.6 lt'lik blok yer alıyordu ve çift turbo yine yerini almıştı. Bu defa otomobil 480 bg gücündeydi, 2008'deki makyajda hacim 3.8 lt'ye, güçse 500 bg'e çıktı. Turbo'nun, 620 bg'lik GT2 RS adı verilen, arkadan çekişli modeli Ring'i 7:18'de dönebiliyordu.

# Saf ve güzel

**Bize göre üretilen en güzel 911 modeli karşımızda duran bu model. Sade, saf ve tipik 911 karakterine sahip. Kısacası kusursuz...**

YAZI: BERK SARIOĞLU
FOTOĞRAFLAR: İLKE TAŞÇI

*Bu testin Autovision'da yayınlanması için otomobilini kullanmamıza izin veren Ali Gürün'e sonsuz teşekkürler...*

Nasıl anlatsam, nerden başlasam? Bu öyle bir otomobil ki, inanın nasıl başlayacağımı bilemiyorum. Bir deneyelim bakalım...

Porsche 911 deyince aklınıza hangi model geliyor? 996 olmadığı kesin, 997 mi, 993 mü yoksa 'kurbağa gözlü' 964 mü? Benim aklıma karşımda duran ve kasa kodu olmadığı için yurt dışında 'The original 911' olarak adlandırılan bu model geliyor. Kanımca üretilmiş en güzel 911 modeli, en sadesi ve en etkileyicisidir.

Bunun nedeninden tam olarak emin değilim, belki benim küçüklük dönemlerime denk geldiği için, belki gerçekten mükemmel bir tasarıma sahip olduğu için, belki sayısız bilgisayar oyununda sanal olarak direksiyonuna geçip, birçok rekora imza attığım için...

Daha önce de kullanmış olduğum (11 Şubat 2010) bu otomobille olan ilk maceramda ona bir söz vermiştim: Mutlaka ikinci defa onunla buluşacaktım. Ve işte bugün, İstanbul Park Pisti'nde, diğer Porsche modelleriyle birlikte yeniden biraradayız.

Her virajda yanlamak için can atan, umarsızca lastiklerini eriten 911'imiz, modern kardeşlerinin kıskanç bakışları altında pitlere geliyor ve motorunu soğutmaya başlıyor. Şimdi piste çıkma sırası geldi.

Tabii önce her zamanki gibi tarihsel bir gezintiye çıkalım...

**TARİHÇE**

1963 yılında 911 modeli piyasaya çıktığında otomobil tarihinde bu kadar efsane olacağını kimse bilmiyordu. İlginç bir otomobildi, motoru arka aksın arkasındaydı, pedalları bir VW Beetle gibi zeminden çıkıyordu, tasarım olarak da 'kaplumbağa'ya benziyordu, basit ve hızlı bir otomobildi.

İlk başlarda oldukça ilgi çeken otomobil, sürekli şekilde gelişen teknolojisi ve büyüyen motor hacmiyle spor otomobil meraklılarının ilgisini çekiyordu. Ancak çok pahalıydı, özellikle de kullanım giderleri anlamında. 70'lerin sonuna gelindiğinde artık 911 eskisi gibi gelişimler göstermiyor, firmanın başındaki Dr Fuhrmann daha çok 944 ve 928 gibi modelleriyle ilgileniyordu. Bunun nedeni 911'in yakın zamanda yok olacağını düşünüyor olması ve bu modellerle markanın hayatta kalabilmesini sağlamaktı. Bu nedenle piyasada sadece iki 911 modeli kalmıştı: SC ile Turbo.

"Yolun üzerinde zeminlerin bağlandığı bir noktadan geçiyoruz ve 911 ne kadar kaliteli amortisörlere sahip olduğunu gösteriyor"

Sürüş muhteşem; amortisör kalitesi dikkate değer, vites geçişleri fiziksel ama keyif verici

Ne var ki Dr Fuhrmann yanılmıştı; hem de çok! Neyse ki 1981'de Fuhrmann emekli oldu ve yerine Amerikalı Peter Schutz geldi. Schutz'un gelişiyle 911'de kendine geldi ve yeni 911, 1983'te yollara çıktı.

Tasarım olarak çok farklı değildi; biraz daha geniş ve oturaklı görünüyordu; en büyük farkıysa öndeki sis farlarıydı. Beş kollu 'Fuchs' jantlar artık yeni 911 ile alınabiliyordu.

Performans şaşırtıcı şekilde iyi

Ne var ki otomobilin yüzde 80'i yeniydi, gövde seçenekleri arasına cabriolet'de eklenmiş, hatta bir konsept olarak dört tekerlekten çekiş bile gösterilmişti. Motor her zamanki gibi büyümüş, artık 3.2 lt'ye çıkmıştı. Alüminyum blok, daha uzun

stroka sahip Turbo krank mili, daha büyük supaplar, yüksek sıkıştırma oranı, yeni emme manifoldu ve dijital yazılımla birlikte bu güç ünitesi 231 bg güç (SC 210 bg gücündeydi) üretmekle kalmıyor, yerini aldığı SC'den daha az yakıt tüketiyordu.

Üstelik 911, artık 1975'ten ilk defa Carrera ismine bir daha sahip olacak ve bir daha hiçbir zaman elinden bırakmayacaktı. Yenilikler bununla da sınırlı değildi: Şanzıman oranları, yağ soğutucu ve frenler de yenilenmiş, Carrera alıcılarının isterlerse Turbo modelininin arka kanadını satın alabilmeleri sağlanmıştı. Yeni modelin ilk 3 yılında şanzıman SC modeliyle aynı olan 915'ti ve kullandığımız otomobilde de bu şanzıman yer alıyordu.

Değişiklikler işe yaramış, satışlar artmaya başlamış, diğer ikonik spor otomobiller birer birer tariha karışırken insanlar 911 almaya devam eder olmuştu. 1984 model yılı için tanıtılan yeni Carrera ve Schutz, adını altın harflerle 911'in kurtarıcıları olarak yazdırmıştı...

Artık bu otomobil ikonunu kullanma zamanı geldi...

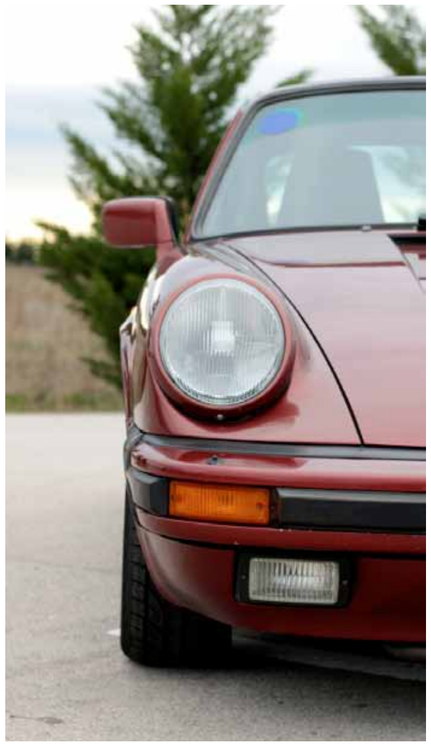
> "Arka taraf izinden kopup 'haydi gel çim alanlarda gezintiye çıkalım' diyor bana. Bense 'yok, ben asfallta iyiyim, burada kalalım' diye cevap veriyorum ve ince direksiyonla gerekli kontrayı veriyorum..."

**SÜRÜŞ**

Buranın ne kadar ilginç göründüğünü unutmuşum! Dik A sütunu, incecik ön konsol nedeniyle 'burnunuzun dibinde' olan önce cam ve geniş ön görüş...

Alışık olduğunuz otomobillerden hayli farklı. Pistte atacağımız turlarda direksiyonda otomobilin sahibi Ali Gürün olacak, bense şimdilik sağ koltuktayım, ama sadece şimdilik tabii!

Otomobili çok zorlamayacağımız turlarımıza başlıyoruz. Ali bey oldukça yumuşak kullanıyor otomobili ve 'önden kaymayı sever, sonrasında o efsanevi arkadan kayma başlar' diyor. Bu esnada motorun sesi giderek artıyor ve ilk kullandığımda çok şaşırdığım o istekli devirlenme durumu burada da dikkat çekiyor. Motor çok çabuk devirleniyor ve 911 şaşırtıcı şekilde hızlanıyor. 2'inci viteste 110 km/s'yi geçiyoruz, üçüncü viteste girdiğimiz virajda önden kayma seziliyor. Hafif bir lift off ile burun çizgisine oturuyor ve o beklenen ağırlığı değişiminin etkisi olan arkadan kayma hissediliyor. 'Kontrol altına almak çok kolay' diyor Ali Bey ve küçük bir kontrayla durumu toparlıyor.



Bu esnada bol bol gülüyoruz ve mükemmel görüntüler veriyoruz, boş tribünlere. Şimdi sıra bende, ancak ben 911'i pistte değil, tesislerin içindeki yollarda kullanacağım. Olsun, o yolların zemini mükemmel ve trafik hiç yok.

İlk olarak sürüş pozisyonumu ayarlıyorum. Elektrikli koltuklar nedeniyle bu oldukça kolay. Sürüş pozisyonu biraz dik, direksiyonun hemen arkasında gösterge tablosunun tam ortasında devir saati duruyor. Bu işlem de tamamlandıktan sonra yola çıkma vakti geldi işte.

Sert debriyaja basıyorum, tabana giren ve his olarak ilginç olan pedala basıyorum, vitesi bire alıp, hareket ediyoruz. Debriyajın hareket alanı geniş ama kavraması dar bir alanda gerçekleşiyor. Dolayısıyla pedalın alt kısmı tabandan çıktığı anda otomobil harekete geçtiği için sarsıntısız bir kalkış yapmak çok zor. İlk kalktıktan sonra biraz daha gaz verip, 911'in devirini yükseltiyorum. Motor sanki düşük devirleri pek sevmiyor gibi; sarsıntılı ve isteksiz alt devirlerde.

Vites geçişleri hayli sert ve geçişleri çok net değil. Kolu doğru şekilde yerine oturtmak ciddi fiziksel güç gerektiriyor. Hızlı vites değiştirmek riskli olabilir. Yolun üzerinde zeminlerin bağlandığı bir noktadan geçiyoruz ve 911 ne kadar kaliteli amortisörlere sahip olduğunu gösteriyor. Darbeler sanki modern bir otomobil kullanıyormuş gibi emildi, gövde hiçbir şekilde gereksiz sallanmadı. Yüzümde küçük bir gülümseme belirdi, bu beklentilerin karşılığının verilmesi nedeniyle markaya olan hayranlığın getirdiği bir sonuç.

> "Bu muhteşem 'bücür'ün yanından bir kez daha ayrılırken yine ilk kullandığım zamanki duygularımı hissediyorum: Hayranlık, saygı ve tutku..."

Önümde bir meydancık var. Vitesi ikiye alıyorum, devir hemen 5000 d/dak'ya yükseliyor. Amacım Porsche'nin karakterisik özelliğini burada canlı olarak hissetmek. Viraja sert şekilde giriyorum, hızımı virajın içine taşırken önce önden kayıyor, hemen sonraysa arka taraf izinden kopup 'haydi gel çim alanlarda gezintiye çıkalım' diyor bana. Bense 'yok, ben asfallta iyiyim, burada kalalım' diye cevap veriyorum ve ince direksiyonla gerekli kontrayı verip, müthiş şekilde yan olarak virajdan çıkıyoruz. Bu çok kontrollü ve yapılması çok kolay olan bir şey. Sanki 911 bunu sabaha kadar yapabilir, aynı şekilde sürücüsü de.

Direksiyon çok ince hatta o kadar ince ki şaşırıyorum buna ama tepkileri muhteşem. Direkt olarak lastikleri ve zemini hissettiriyor. Ferrari'deki gibi çevirdiğinizde dönmeme durumu yok, kullanımı kolay.

Bu arada dikkat çeken bir nokta 911'in çevikliği oluyor. Hiç de '85 model bir otomobil kullanıyor gibi değiliz. Otomobil gayet rijit, sağlam ve dayanıklı hissettiriyor. Hafif gövdesi ve aks aralığının kısalığı bunda büyük rol oynuyor evet ama altında yatan mühendisliği de hissediyorsunuz.

Fotoğraf çekimimizi bitirdikten sonra biraz daha eğlenip, 911'i pitlere, sahibine geri götürüyoruz...

**İZLENİM**

Muhteşem bir otomobille bir günün daha sonuna geldik. Neyse ki verdiğim sözü tuttum ve 911'i tekrar kullanabildim.

Üstelik böyle bir ortamda, pistte diğer Porsche'lerle birlikte olmak gerçekten sürreal bir durum ve her zaman bulunamayacak bir fırsattı.

Diğer tüm Porsche modelinin ve sahiplerinin, yanından geçerken başını çevirip tekrar ona bakmaları ne kadar önemli ve saygı duyulması gereken bir otomobil olduğunu gösteriyor.

> Yeni modellerin dönüp ona bakmalarından ne kadar sagyı gösterdiklerini anlıyorsunuz

Bu muhteşem 'bücür'ün yanından bir kez daha ayrılırken yine ilk kullandığım zamanki duygularımı hissediyorum: Hayranlık, saygı ve tutku...

Amerikan'lardan sonraki en büyük tutkumuz olan markanın, belki de en önemli modellerinden birini kullanmış olduk böylece. Bundan sonra sıra artık bir Turbo kullanmakta. Bakalım, elbet onunla da karşılaşırız bir yerlerde...

## Porsche 911 Carrera

| | |
|---|---|
| Motor hacmi | 3164 cc., boxer 6 silindir, 12v, 231 bg 5900 d/dak |
| Motor gücü | 231 bg |
| Maksimum tork | 284 Nm 4800 d/dak |
| Şanzıman | 5 ileri manuel, arkadan çekiş |
| Maksimum hız | 246 km/s |
| 0-100 km/s | 5.6 sn |
| 0-400 metre | 14.4 sn |
| Boş Ağırlık | 1165 kg |
| Üretim adeti | 76.208 adet (1983- 1989 arası) |

# GÖZLER MARQUEZ'İN ÜZERİNDE

MotoGP, son birkaç sezondur istisnai performanslara sahip, "Uzaylılar" olarak nitelenen bir dörtlüye sahipti. Lorenzo-Stoner-Pedrosa-Rossi dörtlüsü, Stoner'ın emekli olmasıyla bozuldu diyebiliriz. Ancak Marc Marquez, Stoner'ın boşluğunu doldurmakta hiç sıkıntı çekmiyor. Önce Austin'i kazanarak MotoGP tarihinde prömiyer sınıfta zafer kazanan en genç sürücü oldu; daha sonra Jerez'de Lorenzo'yu son virajda geçerek ikinciliği aldı. Lorenzo'nun adı verilen virajda, 2005'te Rossi'nin Gibernau'ya aynı yerde yaptığı sert ve temaslı geçişi yapması oldukça konuşuldu haliyle. Dani Pedrosa Austin'deki ikincilikten sonra Jerez'de de kazandı, buna rağmen Marquez'in geçişi nedeniyle kimse İspanyol sürücüyü konuşmuyordu. Öte yandan Valentino Rossi istediği tempoyu henüz tutturabilmiş gibi görünmüyor, hazır gözler Marquez'in üzerindeyken acele etmesine de gerek yok. MotoGP sezonu, yağışlı geçmesi beklenen Fransa GP'si ile devam edecek.

# NOSTALJİDEN ÇOK DAHA FAZLASI

Lewis Hamilton'a kısmet olmadı ama, McLaren efsane işbirliğine geri dönüyor. 2015 sezonundan itibaren Mercedes'ten motor almayacak. Alman üreticinin yerini 1988-1992 yılları arasına dörder sürücüler ve takımlar şampiyonluğu sığdıran eski partner Honda alacak. Yeni motorlara geçişin Formula 1 için önemli bir dönüm noktası olduğunun farkındayız, ancak nostaljik bir duyguyla McLaren-Honda birleşmesi daha hoş bir hal alıyor. Biraz sabretmemiz lazım sadece. İki buçuk sezon kadar.

# SEZON HİÇ BİTMEMİŞ GİBİ

2012'de DTM'e dönen ve lastiğinin tozuyla şampiyonluğu kazanan BMW, 2013 sezonuna da galibiyetle başladı. WTCC'den beri BMW ile birlikteliğini sürdüren Brezilyalı Augusto Farfus, Dirk Werner ile birlikte BMW'leri podyumun ilk iki basamağına taşıdı. Hockenheim'da başlayan sezonda, üçüncülük Mercedes pilotu Chris Vietoris'in oldu. DTM sezonu Brands Hatch'te devam edecek.

# YARATICILIĞIMIZ TEST EDİLİYOR

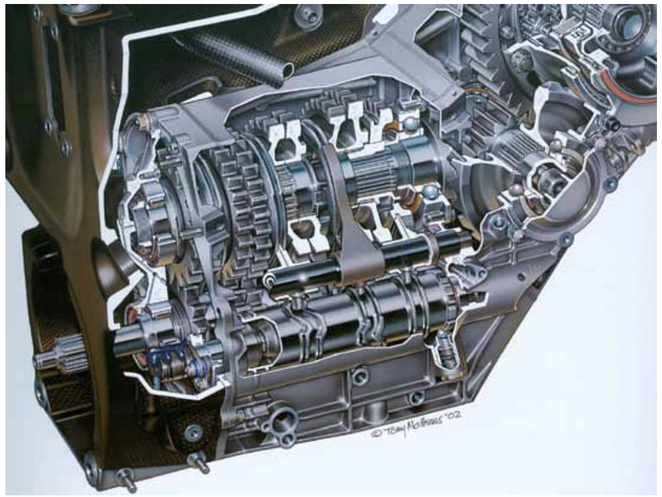
Bu sezon Sebastien ile alakalı olabilecek her türlü espri, şaka ve göndermeyi yaptık. Ne var ki WRC'de Sebastien'ler halen kazanmaya devam ediyor. Sezonun başından beri yarışlarının tamamını ya Citroen'in efsanesi Sebastien Loeb, ya da Volkswagen'in şampiyonluk adayı Sebastien Ogier kazandı. Fransa Otomobil Sporları Federasyonu'nun emeklerinin karşılığını fazlasıyla aldığı bu sezon, Fransızların işgali ile sürüyor. Bilirsiniz, işgal pek Fransızların uzmanlık alanı da değildir. Portekiz'de hem birinci hem de üçüncü sırayı alan Volkswagen, Arjantin'de de podyumun son iki basamağını tamamlayarak şampiyonluk yolunda önemli adımlar attı. Özellikle Latvala'nın istikrarı Alman markanın işine fazlasıyla yarayacak. Yine de, Arjantin Rallisi'ni 8.kez kazanan Sebastien Loeb'ün seviyesine erişmek için, fırıncılarla uzun vadeli bir kontrat yapmaları gerekiyor. WRC'de sezon Akropol Rallisi ile sürecek.

TOSFED - TECHNICAL ASSEMBLY MEMBER
https://twitter.com/Korhansavran

# F1 Vites Kutuları

Bu ayki yazıyı okumaya başlamadan önce derin bir nefes alıp gözlerinizi kırpmanızı istiyorum. Ne kadar mı süre geçti? Sadece 300 ya da 400 milisaniye. İşte bu ayki konumuz bu sporu sevmemizdeki en büyük etkenlerden birisi olan vites kutuları. Bir F1 vites kutusunda tek bir vites değişimi süresi 30–35 milisaniyedir. Biz gözlerimizi açtığımızda vites kutuları dişlileri çoktan bir diğerinden diğerine milyonlarca ışık yılı uzaklaşmıştır bile. Yaklaşık 125.000 € değerindeki bu makineleri yakından tanımak ister misiniz?

Bir F1 aracının kalbi her ne kadar motor olarak bilinse de aslında son derece komplike ve hızlı çalışan en değerli parçalardan olan bir teknoloji harikası vites kutuları hayati bir öneme sahiptir. F1 araçlarında kullanılan vites kutuları yarı otomatik bir şanzıman olup 7 ileri, 1 geri vitese sahiptir. 500 farklı parçadan oluşan ve toplam ağırlığı 40kg'dan fazla olmayan mühendislik harikalarıdır. Yaklaşık çalışma ısısı 100 ila 130 derece arasındadır. F1 vites kutuları bildiğimiz yol otomobillerinden oldukça farklıdır. Normal yol otomobil şanzımanlarında bulunan sekromençler yerine birbiri ardına gelen dişli ve yarı otomatik vites kutuları kullanılır.Genellikle eskiden kullanılan magnezyum elementinin yerini daha hafif ve dayanıklı elementler olan titanyum karbon-fiber ve çelik almıştır. Motorun tam arkasında bulunan karbon fiberden yapılmış olan debriyaja direk olarak bağlanır. Teknik düzenlemelere göre bir F1 aracı sadece iki tekerden çekiş alabilir. Sürücünün dışında hiçbir yardımcı sisteme izin verilmez. Ayrıca hepimizin bildiği gibi yaşam hücresinin üzerinde aracın merkez noktasından 150 mm uzakta kırmızı renkte dairesel olarak bulunan 50 mm çapında N(neutral) düğmesi bulunur.



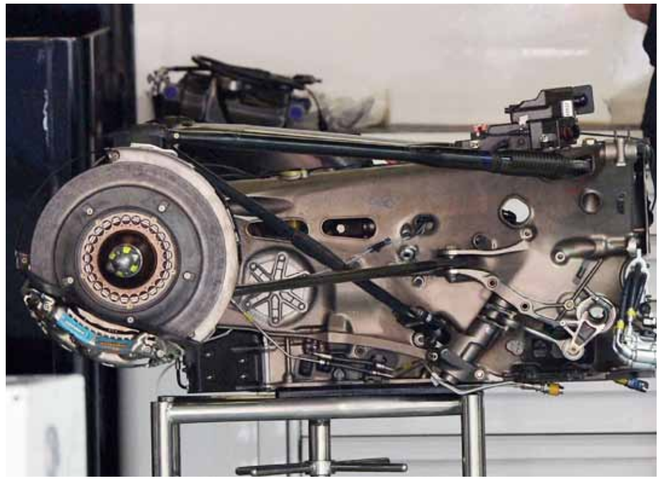
Bu düğme her araçta bulunmak zorundadır. Bu düğme sayesinde viteste kalmış aracın debriyajı boşa alınarak pist görevlileri için araç daha kolay itilebilir hale getirilebilir.

Sportif kurallar gereği vites kutuları arka arkaya beş yarış çıkarmak zorundalar. Bu kurala uymayan sürücüler 5 sıra geriden başlama cezası alırlar. Fakat çoğumuzun bilmediği kurallarda gizli ufak bir ayrıntıyı hemen sizinle paylaşalım: Bir vites kutusu aslında her pilot tarafından çoğu kez beş yarış arka arkaya kullanılmıyor. Bunun sebebi Teknik kuralların 28,6 (a) bendi. Bu kurala göre bir yarışta araç pilotun ve takımın kontrolü dışında gelişen bir hadise örnek (kaza, hidrolik, motor) sorunu gibi etkenler ile finiş göremezse FIA'nın onayı ile bir sonraki yarış yeni bir vites kutusu ile ceza almadan yarışa başlayabiliyor. Ancak birbiri ardına beş yarış kullanılma kuralı yeniden devreye girmiş oluyor. Bu istikrarlı pilotlar için bir dezavantaj olarak görülebilir.

Vites kutularının oranları her pist için farklı ayarlanıyor. Vites kutularını en zorlayıcı pistler olarak tur başına Monako (56) Valensiya (64) Singapur (71) değişim ile üç pisti gösterebiliriz. Bu da sezon ortalaması olan bir yarışta 3.100 vites değişimi göz önüne alındığında oldukça yüksek bir rakam. Daha da ilginci ise Spa, Monza'da 143 metrede bir vites değiştirme ortalaması var iken bu oran Monako gibi pistlerde 60 metrede bire kadar düşebiliyor. Beş yarış dayanması gereken vites kutuları 2.600-3000 km gibi mesafeleri çıkartacak olarak tasarlandı. Bu da beş yarış göze alındığında toplamda neredeyse 25.000 vites değişimi anlamına geliyor.

Gelin hep beraber işin biraz daha derinine inelim. Türkiye GP'inde ki bir çok yarışta teknik kontrol sorumlusu olarak araçların cuma günü ikinci antrenmanların bitiminden sonra vites kutusu mühürlemelerine kalarak bu işi bizzat denetlemiştik. Kurallara göre ikinci antrenmanların bitiminden sonraki iki saat içinde takımlar FIA'ya kullanacakları vites oranlarını bildirmek zorundalar. Bu bildirim yapıldıktan sonra ise her takımın kullandığı vites kutuları sökülerek oranlar ayarlanarak vites kutusu mühürleme işlemi yapılıyor. Bir vites kutusunu tamamen sökmek takmak ve mühürlemek yalnızca 40 dakika sürüyor. Bu normal otomobiller düşünüldüğünde bu kadar karışık bir vites kutusu dikkate alındığında gerçekten insanı kendine hayran bırakacak cinsten.

Vites kutusu içinde çalışan her 500 parçanın ayrı ayrı işlevi ve görevleri düşünüldüğünde inanılmaz ısılara ve yüklere maruz kalan bu 40kg daha hafif olan mucizevî aletler, bir yarışta pilotun en güvendiği parçalardan biri olmak zorunda. Bir araç üstü kamera ile birlikte bir tek tur atın ve sadece milisaniyeler içinde değişen vites dişlilerinin sesini dinleyin eminim büyüleneceksiniz.



AutoVision®

# EKİBİMİZ

AutoVision'da geniş bir ekibimiz var diyoruz. Peki kim bunlar, hiç merak ettiniz mi? AutoVision sayfalarında emeği olan tüm isimleri burada görebilirsiniz.

Hepsine teşekkürler...

**ALİŞAN ÖZKAN**

Yıllardır bitmek bilmeyen otomobil sohbetleri ve Autocar maceramız onunla sürekli birlikte çalışacağımızın bir göstergesi aslında. Alişan olağanüstü bilgisi ve 'niş' duruşuyla otomobil konusunda çok farklı. Yakın zamanda 205 GTI'ını sattıktan sonra ekonomik özgürlüğünü kazandığı söyleniyor.

**BERKE ÇELİKKAYA**

Genç arkadaşımız Berke, Facebook üzerinden bizlerle irtibata geçti. Şimdilerde onu otomobille zehirlemekle meşgulüz, sonrasında neler olacağını hep birlikte göreceğiz.

**EFE ERSOY**

Aramıza bu ay Yiğit ile birlikte katılan Efe, geçtiğimiz yıl Yiğit Timur'un yanında Gençler co-pilot şampiyonluğuna ulaştı. Motorsorları, özellikle ralli konusunda uzman bir isim. Bu yıl onlardan bu başarılarını daha da ileri taşımalarını bekliyoruz. Bir kere de Alişan ile mahallide yarışıp muazzam derecelere imza atmışlardı.

**İLKE TAŞÇI**

Klasiklerin fotoğraflanmasında bize yardımcı olan İlke bir makine mühendisi. Otomobil konusunda müthiş bilgili ve GT5 oynama konusunda rakipsiz. 1/18 model otomobil koleksiyonu öyle geniş bir hal aldı ki modellerini koymak için ekstra bir ev bakıyor! 97 model Clio RSi'ının otoparktan çıktığını gören olmadı.

**İSMAİL TERZİ**

İsmail bizlere Gaziantep'ten destek veren bir isim ve o da elektrik-elektronik mühendisliği okuyor. 2011'de İstanbul mahalli şampiyonada Gençler Üçüncüsü olacak kadar hızlı ve bir o kadar da sivri dilli. Köşesini yayınlayabilmemiz için RTÜK kontrolünden geçmemiz gerekiyor.

**KORHAN SAVRAN**

Formula 1 kulübü programında 2 yıl birlikte yorum yaptığımız spor sever Korhan, TOSFED'de çalışıyor. Formula 1'in teknik konularındaki bilgisi Adrian Newey'e RB9'u tasarlarken ilham olmuş! Motorsporları dışında ciddi bir teniş takipçisi de aynı zamanda.

**MEHMET ALİ SELIŞIK**

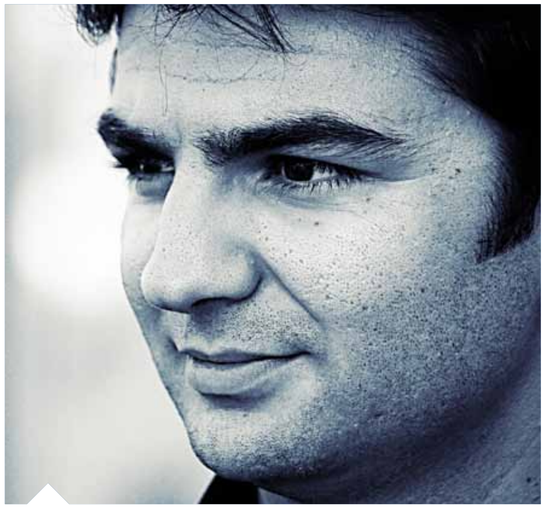
AutoVision motorsporlarından sorumlu, Radyo TV öğrencisi. Motorsporları hakkında o kadar çok şey biliyor ki yazdıklarının sadece yarısını dergiye koyabiliyoruz. Teknik detaylar, pilotlar ve takımlar uzmanlık alanı. Karting'de Schumacher ile yarışabilecek kadar hızlı.

## METİN METE

Formula 1 kulübündeki diğer yorumcu arkadaşımız olan Metin'e yıllarca neden Mete dediğimizi çok sonradan anlayabildik. Metin çok ciddi bir Twitter takipçisi ve o kadar çok tweet atıyor ki yarış zamanlarında Twitter kilitleniyor.

## ORÇUN İNCE

Her ne kadar Maden Mühendisliği okusa da Orçun'un gelecekte otomobille ilgili bir şey yapmayacağınız düşünmek olanaksız. Fiesta S kullanan Orçun, bazen sportiflik dışında ekonomiklik anlamında da limitleri zorlayan bir isim. Körfez Pisti'ne 2.7 lt/100 ortalama ile gittiğinde TEM'de oluşan kuyruğa özel ekipler müdahale etmişti.



## M. MURAT ERÇELEBİ

Görmüş olduğunuz tüm fotoğraflarımızı çeken sanatçı kişi. Aslen bir endüstri tasarımcısı ve hızlı otomobil kullanmayı seviyor. Type R, Impreza WRX ve Evo VIII bugüne kadar sahip olduğu otomobiller. Bir söylentiye göre yeni doğan oğlunun Recaro çocuk koltuğunu kıskandığı için Evo'yu (sürücü koltuğu Recaro marka) satın almış.

## TAN ÜRFÜOĞLU

Tan'ın otomobile olan ilgisi 2005 yılında birlikte gittiğimiz WRC Türkiye Rallisi ile tavan yaptı ve o günden beri de hiç gerilemedi. İtalyan otomobilleri konusunda fanatik ve bir Jaguar hayranı. Mehmet Ali ile kartingin en hızlılarından biri ve o kadar hırslı ki onu geçerken tekrar düşünmelisiniz çünkü bunu yaptığınız için sizinle tüm hayatı boyunca konuşmayabilir!

## UTKU UZUNOĞLU

Nam-ı diğer 'Bay Teknik'. Sürekli otomobil değiştiren Utku da İlke gibi bir makine mühendisi ve son bir yıl içinde Audi A3 1.8T, Audi S3, Clio RS ve Polo GTI'ın direksiyonuna geçti. Söylenenlere göre sipariş sırasında o kadar çok teknik detay sormuş ki Polo GTI'ının siparişi ancak 2 ay içinde alabilmişler!

## YİĞİT TİMUR

2012 Türkiye Ralli Şampiyonası Sınıf 9 şampiyonu olan Yiğit hızlı olduğu kadar da bilgili bir pilot. Günlük olarak BMW Z3 kullanıyor ve bitirdiği arka lastiklerinin masrafı için sponsor arıyor.

## YAVUZ DÜRÜST

Dünyanın en sakin ve huzurlu insanlarından olan Yavuz, Mart ayında aramıza katıldı. Keyif aldığı işler dışında herhangi bir şey yapmayı reddediyor ve bu aralar klasik bir VW Beetle almayı düşünüyor. AutoVision olarak onu bu düşüncesinden hızla uzaklaştırmak istiyoruz.

AutoVision®

Bizi okuduğunuz için
teşekkür ederiz.
Soru ve görüşleriniz için
info@autovision.com.tr

Haziran sayımıza da bekleriz...