

*Otomobil dünyasından
en güncel haberler*



Otomobil tutkusu ®

AutoVision

SAYI 31 YIL: 03 - EYLÜL 2014

Volvo XC90

Standartları
belirliyor

Sürüş İzlenimi

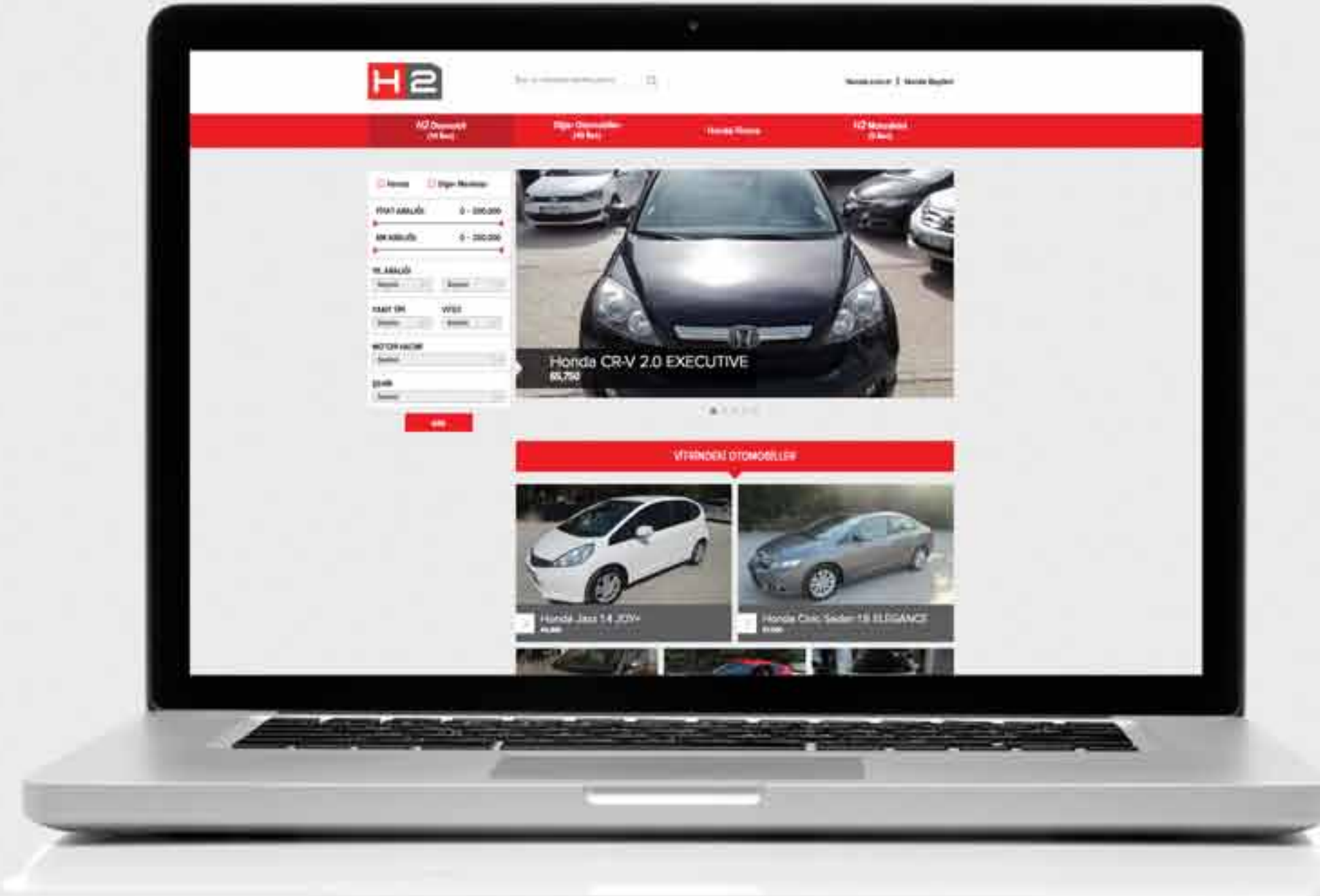
VW Amarok Canyon
Peugeot 2008



2. ELDE GÜVENİN ADRESİ

2. el araç almanın güvenli, kolay ve kârlı yolu artık hondaikinci.el.com.tr'den geçiyor.

Dilediğiniz Honda motosiklet ve otomobil modelleriyle birlikte birçok farklı aracı güvenle sunan site, çoktan 2. el kullanıcılarının gözdesi olmuş durumda.



Güvenli, kolay ve kârlı 2. el araç alışverişi için, H2'yi hemen şimdi inceleyin.

Yeni Hyundai Elantra.
Gençliğine geri dönemezsin
ama onu tekrar hissedebilirsin.

**1.6 DİZEL MOTOR
SEÇENEĞİYLE...**

**Yeni
ELANTRA**

Hyundai Elantra'nın ortalama yakıt tüketimi 4,9-7,1 lt/100 km ve CO₂ emisyonu 128-165 g/km arasında değişmektedir.

hyundai.com.tr



facebook.com/hyundaiturkiye



twitter.com/hyundaiturkiye



İnternet bağlantılı,
navigasyonlu ses sistemi



3 farklı sürüş modu sunan
FLEX STEER™



Led entegre ön farlar



5 ULTRA
SERVIS


HYUNDAI
KREDİ

HYUNDAI ile SÜRÜŞ KEYFİ
experience
Hyundai

eylül 2014

AutoVision**İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar
Koordinatörü**
Fügen Cüceoğlu
fcuceoglu@autovision.com.tr**Genel Yayın Yönetmeni**
Ufuk Cüceoğlu**Görsel Yönetmen**
Yavuz Dürüst**Fotoğraf Editörü**
M. Murat Erçelebi
İlke Taşçı**Haber Koordinatörü**
Orçun İnce**Motorsporları Editörü**
Mehmet Ali Selişik**Yazarlar**
Utku Uzunoğlu, Korhan Savran
İsmail Terzi, Efe Ersoy,
Yiğit Timur**Reklam Rezervasyon**
Oya Yılmaz
oyilmaz@rota-online.com**Katkıda Bulunanlar**
Berk Sarioğlu, Alişan Özkan,
Tan Ürfüoğlu, Berke Çelikkaya,
Yiğit Akkoyunlu

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.

EDITÖR

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
UFUK CÜCEOĞLU

Durgun geçen yaz aylarının ardından yeniden merhaba! Evet yaz belki durgundu ama sonbahar hızlı geldi. Tabii bunda Ekim ayının ilk haftalarında düzenlenecek olan Paris Fuarı'nın da etkisi büyük. Markalar birer birer yeni modellerini tanııtma yarışına girdiler ve Eylül ayının ilk haftası, yeni modelleri analiz etmekle geçti.

Paris öncesi patlatılan bombalar öylesine önemli ki hangisine öncelik vereceğimizi şaşırdık adeta! Jaguar'dan uzun zamandır beklediğimiz 3 Serisi rakibi XE, Land Rover'ın yeni bombası Discovery Sport, Mercedes'in SLS yerine tanııttığı süper sporu AMG GT ve Mazda'nın çok sevdiğimiz MX-5 modelinin tamamen yenilenmiş hali... Hepsi de başlı başına 'Dosya' başlığımızda yer verebileceğimiz otomobiller olsa da biz, bu ay kapağımızda da gördüğünüz gibi Volvo'nun en çok merak edilen modellerinden biri olan XC90'a yer ayırdık.

İskandinav markanın uzun süredir detaylarını paylaşıp, ön tanııtımını yaptığı modeli ses getirecek birçok teknolojik özelliğiyle dikkat çekiyor. Özellikle de tamamen 4 silindirli motorlardan oluşan motor gamı yaklaşımını daha sonra diğer üreticilerde de görebiliriz. Bunun yanında bir Volvo klasiği olan dünyada ilk kez denenilen güvenlik teknolojileri de XC60'ın öne çıkan detayları. Daha fazla bilgi vermeyeceğim, o da 'Dosya' konumuz için saklı kalsın!

Bahsettiğimiz diğer modellerden aynı çatı altında olan Jaguar ve Land Rover'ın ard arda iki gün içinde iki lansman yapması dikkatimizden kaçmadı. Land Rover yeni Discovery Sport'u tanııtı ama bu modelde markanın yeni geliştirdiği alüminyum şasi ya da Ingenium motor gibi yenilikler yok, diğer yanda Jaguar'ın XE'sinde tamamen alüminyum şasi, In-

genium motorlar, yepyeni bir süspansiyon tasarımı gibi detaylar var. Bir taraf yepyeni ufuklara yelken açarken diğer tarafın eli kolu bağlı gibi olması biraz tuhaf geldi bizlere. Üstelik genel olarak aynı motor- şasi ve şanzıman gibi parçaları kullandıklarını düşünürsek. Elbet Land Rover bizim bilmediğimiz bazı şeyleri biliyordur diye düşünerek bu konuyu sonlandırıyoruz...

Jaguar demişken... Bu markayla ilgili bir diğer önemli gelişme Türkiye distribütörlüğünün Borusan Otomotiv tarafından alınmasıydı. Bugüne kadar Ortaklar Otomotiv tarafından temsil edilen Jaguar ülkemizde hiçbir zaman hakettiği ilgiyi göremedi, bunda tabii Ortaklar Otomotiv'in basınla ilişkiye geçmemesi ve olaylardan uzak kalmaya çalışması vardı. Ancak XE'nin tanııtıldığı gece geç saatlerde basın bülteninin elimize geçmesi Borusan Otomotiv'in ne kadar özenli çalıştığını gösterdi. Umuyoruz ürettiği otomobiller gibi değerli olan Jaguar, Borusan Otomotiv'in elinde hakettiği yere gelir, bizler de artık bir Jaguar'ın direksiyonuna geçebiliriz...

Bu ay AutoVision'da yine değişiklikler mevcut. Aramıza bir makine mühendisi daha kattık. Barış Can Dönmez 4 yıldır Ford fabrikasında çalışan bir mühendis ve üretim aşamasındaki eşsiz bilgilerini, tecrübelerini bizlerle paylaşmaya başladı. Bunun için kendisine teşekkür ediyor ve AutoVision ailesine hoşgeldin diyoruz.

Sonbahar ılık bir şekilde devam ederken otomobil dünyasının tüm rüzgarlarını AutoVision'da takip etmeye devam edin...

Unutmadan, geçtiğimiz ayki özel Mustang sayımıza vermiş olduğunuz olumlu geri dönüşler ve ciddi ilgi için teşekkürler...

2 HABERLER
Otomobil dünyasından haberler18 MÜHENDİS GÖZÜYLE / Barış DÖNMEZ
Lastik basıncı20 SÜRÜŞ İZLENİMİ
VW Amarok Canyon26 SÜRÜŞ İZLENİMİ
Peugeot 2008 1.6 Vti 120 bg34 DOSYA
Volvo XC90 standartları belirliyor44 UNUTULAN OTOMOBİLLER
Citroen C3 Pluriel46 MOTOR SPORLARI
Motorsporları dünyasından haberler50 ÇİZGİ VİZYON / Orhan ÖZVATAN
Mclaren P152 EKİP
Autovision ekibi

Freelander öldü, yaşasın Disco Sport!



Land Rover, Freelander'ın üçüncü jenerasyonunu Discovery Sport adıyla satışa sunuyor. Disco Sport markanın, üç yeni model üretme safhasının birinci adımı olarak görünüyor. Bunlardan yeni Discovery modeli muhtemelen 2016'da üretime geçecekken, Defender modeli de 2018'den önce yollarda olmayacak.

Otomobilde Land Rover'ın tamamen yeni iQ platformu ve alüminyum gövde yer almıyor, Discovery Sport önceki jenerasyon Freelander ve Range Rover Evoque'da yer alan platformun geliştirilmiş

bir versiyonunu kullanıyor. Dolayısıyla ciddi bir ağırlık tasarrufu beklemek yanlış olacaktır.

İşin ilginç tarafı otomobilde markanın yeni motor ailesi Ingenium da yer almıyor. Bunun yerine ilk etapta 2.2 lt'lik dizel ve 2.0 lt'lik turbo benzinli motorlar kullanılıyor. Yeni 2.0 lt'lik benzinli motor ve diğer alternatiflerse ileriki dönemlerde kendine yer bulacak.

Disco Sport'da 9 ileri otomatik ya da altı ileri manuel şanzıman seçenekleri yer alıyor. Her zamanki gibi önden çekiş ve dört çeker opsi-

yonlarını alabiliyorsunuz. Freelander'a göre daha uzun, alçak ve dar olan Disco Sport tasarım olarak daha çok Range Rover modellerini andırıyor ve markanın hangi yönde ilerlediğini gösteriyor. Her ne kadar daha sportif görünsede 212 mm'lik gövde yüksekliğinin yanında etkileyici uzaklaşma ve yaklaşma açıları otomobilin arazi performansının yeterli olacağını gösteriyor. Burada yeterliden kastımız sınıfının en iyi arazi performansı anlamına geliyor...

Arazi demişken, Haldex dört çeker sistemi

ve Terrain Response sistemlerini unutmamak gerek. Yeni nesil TR sistemi direksiyon, gaz, şanzıman ve lastiklere dağılan gücü ayarlıyor. Bunun yanında otomobilin su geçiş derinliği de 600 mm olarak belirtiliyor.

Bir dizi yeni güvenlik teknolojisini de ilk kez Discovery Sport'ta deneyen Land Rover, araçtan çok umutlu. Freelander'ın başarılı satış rakamlarını düşündüğümüzde bunda haklı olduklarını söylemek gerek. Discovery Sport kuralları yeniden yazacak gibi görünüyor...

Jaguar'ın 3 Serisi

Evet Jaguar daha önce de bu sınıfta yer almış ama işler pek de istedikleri gibi gitmemişti. X Type, Ford Mondeo altyapılı bir otomobildi ve Premium bir marka için pek de kabul edilebilir bir şey değildi. Neyse ki XE tamamen sıfırdan üretilen bir otomobil ve daha ilk bakışta bile çok etkileyici olduğunu söylemek gerek.

Mercedes C Sınıfı ve BMW 3 Serisi gibi otomobillere rakip olmak için üretilen XE tamamen alüminyumdan üretilmiş, arkadan çekişli bir altyapıya sahip. 3 Serisi'nden büyük, A4'ten küçük olduğu lansmanda konuşulanlar arasındaydı: Aks aralığı her iki modelden de 25 mm uzun, yüksekliği 15 mm alçak.

XE, Jaguar'ın giriş modeli olmasının yanısıra en çok satan modeli de olacak gibi görünüyor. Şimdilik yıllık 100.000 adetlik bir satış öngörülüyor ki buna diğer gövde seçenekleri dahil değil.

Ian Callum tarafından kaleme alınmış otomobilin arka farlarında E Type, arka cam çizgisinde Mark 2 modelinden izler görülüyor. Bu oldukça güçlü ve Jaguar'ın modern yüzünü temsil eden bir tasarım anlayışı. Bunun yanında 0.26 cd ile oldukça başarılı bir aerodinamik katsayıya sahip.

Otomobilin dünya tanıtımı Paris Fuarı'nda yapılacağı için şimdilik ağırlık ve performans gibi veriler paylaşılmadı ama geri dönüştürülebilir alüminyum kullanımı sayesinde sınıfının en hafif modeli olacağını söyleyebiliriz.

XE'de ilk etapta Ingenium adı verilen motor ailesinin üyeleri kullanılacak. 2.0 lt'lik 163 bg'lik dizel, 380 Nm tork ve 99 g/km'lik emisyon değeriyle dikkat çekiyor ve Avrupa'nın birçok ülkesinde vergiden muaf olması büyük bir avantaj. Benzinli motorlarsa tamamen yeni 2.0 lt'lik turbo (iki farklı güçte) ve 3.0 lt'lik supercharger beslemeli V6 335 bg'lik üniteler. V6'lık motor 250 km/s maksimum hıza sahip ve 0-100 km/s hızlanması 4.9 sn sürüyor.

Motor seçenekleri şimdilik altı ileri manuel ya da sekiz ileri ZF otomatik şanzımanlarla alınabiliyor. Ne var ki ileriki tarihlerde Range Rover Evoque'da sunulan dokuz ileri vites kutusunun da kullanımı söz konusu. Bu arada Jaguar uzun yıllardan beri ilk kez manuel şanzımana geri dönüyor, bizler için iyi haber!

Rakiplerde bulunan otomatik frenleme, adaptif hız sabitleme, park destek ve kör nokta uyarı sistemleri XE'de kullanılan teknolojiler.

Öyle görünüyor ki Jaguar hem ekonomi hem de teknoloji anlamında sınıfının standartlarını belirleyen bir otomobil üretmiş. Umarız en az görüldüğü kadar iyi bir sürüşe sahiptir. Eğer öyleyse yaşadık demektir!





Mazda'dan 25'inci yıl sürprizi

MX-5 modelinin üretiminin 25'inci yılını kutlarken Mazda, uzun zamandır beklenen yeni modelin tanıtımını yaptı. Çeyrek asırlık hayatında toplam 947.000 gibi ulaşılması zor satış rakamına ulaşan MX-5, saf sürüş özellikleri ve arkadan çekişli şasisiyle her zaman keyifli sürüş severlerin gözdesi olmayı başardı.

Yeni modelle ilgili haberler oldukça umut verici. Daha kısa (-105 mm), geniş (+10 mm) ve alçak olduğu (-20 mm) söylenen gövdeden tam 100 kg ağırlık azaltılmış. Daha önce 3 ve 6 modellerinde gördüğümüz Kodo tasarım felsefesiyle tasarlanmış otomobilin dünya tanıtımı Paris Fuarı'nda gerçekleştirilecek.

Tasarım eski modele göre biraz daha agresif şekilde ele

alınmış. Önde LED gündüz farları ve geniş ızgara dikkat çekerken arkada ilginç formu arka far grubu göz alıyor. Omuz çizgisinin kokpitin etrafından dönmesi otomobile dinamik bir görüntü kazandırıyor. Bunun bir nedeni de lastiklerin ön ve arkalarında yer alan sarkma bölümlerinin 90 mm kadar kısaltılmış olması. Ayrıca aks mesafesi de 15 mm kısalmış.

Kabine göz gezdirdiğinizde yine büyük değişikliklerin olmadığını görebilirsiniz. Sürücü odaklı bir konsol, basit kontroller ve 3 modelinden tanıdığımız infotainment ekranı kabini oluşturan detaylar. Kafa lıklara entegre edilmiş hoparlörlerse akıllı düşünülmüş.

Mazda'nın SKYACTIV şasi teknolojisine sahip otomobilin kumaş tavanlı versiyonunun

1050 kg'dan hafif olması bekleniyor. Yeni şasi yapısı motorun daha arkada ve altta konumlandırılmasına olanak vererek ağırlık merkezinin daha aşağıda olmasını sağlıyor, bu da otomobilin daha sportif bir karakter sunması için kilit rol oynuyor.

Yeni MX-5'te beklediğimiz gibi 1.6 lt'lik turbo motorlar yer almayacak, bunun yerine Mazda'nın atmosferik 2.0 lt'lik ünitesiyle, 1.5 lt'lik yeni bir motor kullanılması söz konusu. Güçlerse 1.5 lt'de 130 bg, 2.0 lt'deyse 165 bg olacak. Altı ileri manuel şanzıman standartken, otomatik bir opsiyon da olacak.

Paris lansmanı ardından yeni yılda otomobilin ülkemizde satışa sunulması bekleniyor.





Skoda Fabia'da üçüncü perde

VW Polo'nun tanıtımının kısa bir süre ardından Skoda'nın yeni Fabia'sı da görücüye çıktı. Çek üreticinin benimsediği yeni tasarım dili ilk olarak Mart ayındaki Cenevre Fuarı'nda gösterdiği Vision C konseptiyle görücüye çıkmıştı. Özellikle C sütunundaki ilginç cam tasarımı ve oldukça hareketli motor kaputu gibi detayları konseptten hatırlıyoruz.

Otomobil VW'nin MQB plat-

formu üzerine değil, farklı platformların birleşmesiyle ortaya çıktı ve yerini aldığı modele göre 90 mm geniş, 30 mm alçak. Uzunluk aynı kalırken daha uzun olan aks mesafesi sayesinde kabinde daha geniş bir hacim bizleri bekliyor. Bagaj hacmi de 315 litreden 330 litreye çıkmış ve koltuklar katlandığında 1195 litreye kadar çıkabiliyor.

Ekim ayındaki Paris Fuarı'nda dünya prömiyeri ya-

pılacak olan Fabia'da, Polo'dan hatırladığımız güç üniteleri kullanılmış: 1.0 lt 60 ve 75 bg üç silindirli (Fabia'da ilk kez kullanılacak), 90 ve 110 bg 1.2 TSI dört silindirli benzinli ve 90, 105 bg üreteb 1.4 lt'Lik iki adet TDi dizel. Lansmandan hemen sonra model gamına 75 bg gücünde GreenLine adı verilen bir versiyon daha eklenecek.

Boş ağırlığı 40 kg hafifleyen otomobilin yeni yılda ülkemizde satışa sunulması bekleniyor.



**AİLENİZİN
EMNİYETİ İÇİN
BRIDGESTONE'A
GEÇİN.**

Emre Altuğ
Kuzey ve Uzay'ın
babası



bridgestone.com.tr
lastik.com.tr



SLS'in varisi: AMG GT

Mercedes'in super spor sınıfındaki temsilcisi SLS, nam-ı diğer Martı Kanat yerini AMG GT'ye bıraktı. Tasarım olarak SLS'i andıran otomobildeki en büyük değişim kuşkusuz 'martı kanat' kapıların yerine geleneksel kapıların kullanılması.

Her ne kadar SLS'in varisi demiş olsak da AMG GT tam olarak bu modelin yerini almıyor. Daha çok Porsche 911 ve Jaguar F Type gibi modellere rakip olmak için üretilmiş bir otomobil. GT ve GTS olmak üzere iki motor gücüyle satışa çıkan araçta AMG'nin yeni nesil 4.0 lt'lik turbo V8 güç ünitesi kullanılıyor. GT 460 bg güç üretirken 0-100 km/s hızlanmasını 4.0 sn'de tamamlıyor, GTS ise 510 bg ile 3.8 sn'de aynı hıza çıkabiliyor.

AMG GT'de tıpkı SLS'deki gibi alüminyum bir şasi kullanılıyor ama aks mesafesi 50 mm daha kısa. Boyutlarının küçülmesi otomobilin 1645 kg gibi makul bir ağırlığa sahip olduğu anlamına geliyor ki bu 911 turbo'dan 25 kg daha hafif.

Tasarım olarak klasik Mercedes SL çizgileri dikkat çekiyor ve oran olarak uzun burun- kısa arka taraf felsefesi devam ediyor. GTS versiyonunda önde splitter, arkada büyük bir kanat ve GTS logoları eklenmiş.

Turbo motoruyla AMG GT, Mercedes'in süper spor modellerinde yeni bir dönemin başlangıcını temsil ediyor...



Yeni Hyundai i20 gösterildi

Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtımı yapılacak olan tamamen yeni Hyundai i20 lansmandan önce gösterildi. 2002 yılından beri üretimde olan model, bugüne kadar bir milyonun üzerindeki satış rakamlarıyla markanın Avrupa'da en çok satan modeli olmuştur ve bu yeni gövdenin omuzlarındaki yükü biraz daha artırıyor.

Ancak Hyundai, yeni i20 konusunda oldukça iddialı. Almanya'da tasarlanıp, ülkemizde üretilip, ihraç edilecek olan otomobil, yeni geliştirilmiş bir platform üzerine inşa edildi. Böylece otomobilin en önemli rakipleri Fiesta, Polo ve yeni Corsa karşısında daha rekabetçi olması bekleniyor.

'Fluidic Sculpture 2.0' tasarım diline sadık kalan model modern, sade ama dikkat çekici çizgilere sahip. Özellikle gövdeden farklı bir renkle gelen C sütunu en çok öne çıkan detaylar arasında. Ön taraftaysa altıgen ızgara ve farların üzerindeki şerit gibi yenilikçi detaylara yer verilmiş.

Yeni i20 4035 mm ile yerini aldığı modele göre 45 mm daha uzunken 2570 mm'lik aks

mesafesi de yine rakiplerine oranla daha geniş. Tüm bunlar sınıfının en geniş kabin hacimlerinden biriyken 326 litrelik bagaj hacmi yine sınıf lideri.

Sınıfında bir ilk olarak panoramik cam tavan uygulaması Hyundai'nin yeni modelinde yer verdiği yeniliklerden biri olarak görünüyor. Bu tavan arkaya doğru komple kayarak açılarak kabine doğal aydınlatmalı ve ferah bir atmosfer katıyor. Bunun dışında geri görüş kamerası ve LED farlar gibi teknoloji detaylar da yeni i20'deki diğer özellikler.

Şimdilik motor seçenekleri açıklamayan otomobilin satışına, Paris lansmanının hemen ardından Kasım ayında başlanacak.



Jaguar'ı artık Borusan Otomotiv temsil ediyor

Bugüne kadar Ortaklar Otomotiv tarafından tüm operasyonu yürütülen Jaguar markası, bundan böyle Borusan Otomotiv bünyesinde hayatına devam edecek. Global pazarda Jaguar - Land Rover Limited'in bu iki markayı aynı distribütör tarafından temsil edilmesi stratejisi üzerine, uzun süredir Land Rover'ın temsilcisi olan Borusan Otomotiv Jaguar'ı da bünyesine katmış oldu.

Şimdilik Türkiye pazarına dönük strateji ve

yapılanma çalışmalarıyla ilgili açıklama yapılmasa da Borusan Otomotiv Cira Kurulu Başkanı Eşref Biryıldız konuyla ilgili şunları söyledi: "Portföyümüze katmış olmamızın bizleri olduğu kadar seçkin müşteri kitlesini de heyecanlandıracağına inandığımız Jaguar markasına, 30 yıllık birikimimizin verdiği güvenle hizmet etmek üzere altyapı çalışmalarımızı hızla sürdürüyoruz, en yakın zamanda ileriye dönük planlarımızı paylaşacağız."

A6 makyajlandı

Audi, üst orta sınıf modeli A6'ya makyaj uyguladı. Elden geçirme operasyonu dış tasarım, motorlar, şanzımanlar ve infotainment sistemlerini kapsarken, otomobilin tüm gövde seçenekleri Allroad, S6 ve RS6 modelleri bu güncellemeden yararlanacak.

Dış tasarımda single frame ızgara elden geçirilmiş, yeni farlar, tamponlar (önde ve arkada), egzozlar ve arka farlar güncellenmiş. Audi'nin LED ve Matrix LED teknolojisi opsiyon listesine eklenmiş.

Kabindeyse gözle görülür bir değişim söz konusu değil. Infotainment sisteminde sekiz inçlik ekran kullanılmaya başlanmış ve tüm sistem Nvidia markasını taşıyor. Bu sistem üzerinden cep telefonu uygulaması gibi teknolojilere ulaşılabilir.

Makyaj operasyonu ile birlikte bir takım güvenlik paketleri de sunulmaya başlandı.



Adaptive Cruise Control, gece görüş sistemi, kör nokta uyarı sistemi gibi teknolojiler donanımlara eklendi. Böylece A6 rakiplerinin sunduğu bu gibi teknolojilerden geri kalmayacak.

Güncel motorlar kullanılmaya devam ederken güç ve tüketim değerlerinde gelişimler söz konusu.



Nissan Juke yenilendi



B sınıfı Crossover segmentinin yaratıcı olarak kabul edilen ve bugüne kadar oldukça başarılı satış rakamlarıyla (4 yılda 500.000 adet) dikkat çeken Nissan Juke, yenilenmiş yüzüyle ülkemizde satışa sunuldu.

Makyaj operasyonun çok kapsamlı olduğu söylenemez. Önden bakıldığında V şeklindeki ızgara, ön tampon, LED farları, arkada yine yeni tasarımı tampon ve elden geçirilmiş bumerang şekilli far grubu dikkat çekiyor. Bunun dışında manyetik sarı ve safir mavi adında iki renk seçeneği de yeni Juke'a eklenmiş. Otomobilin bagaj hacmi yüzde kırk oranında artarak 354 litreye çıkmış.

Makyajlı Juke'da 1.2 litrelik DIG-T, 115 bg'lik turbo motor eski 1.6 lt'lik ünitenin yerini alıyor. 190 Nm'lik maksimum tork ile daha esnek bir sürüş vaad eden bu yeni ünite 5.6 lt/100 km ortalama yakıt tüketim değeri ve 129 g/km'lik emisyonuyla ne kadar tutumlu olduğunu gösteriyor. Yeni motor sadece 6 ileri manuel şanzıman seçeneğiyle alınabiliyor. Bunun dışında eski modelde kullanılan 1.6 lt'lik benzinli motor - CVT otomatik şanzıman kombinasyonu aynı şekilde devam ederken, 1.5 lt'lik dCi dizel motor yine manuel şanzımanla kullanılıyor.

Yeni Juke da 'Nissan Güvenlik Kalkanı' adı verilen üç farklı emniyet sistemi yer alı-

yor. 'Şerit Takip Uyarı Sistemi' sinyal vererek şerit değiştirmeler haricinde araç istenmedik şekilde şeridinden ayrıldığında sürücüyü uyarıyor. Kör Nokta Uyarı Sistemi, kör nokta olarak adlandırılan bölgedeki araçları tespit ederek yan aynalar üzerinde bulunan LED'li uyarıcılar devreye giriyor. 'Hareketli Nesne Algılama Sistemi' ise araç durur pozisyondayken Çevre Görüş Sistemine bağlı kameraların görüş alanına hareketli bir nesne yaklaştığında sesli uyarı veriyor ve nesnenin geliş yönünü görsel olarak belirtiyor.

Otomobilin giriş modelinin fiyatı 52.990 TL'den başlarken, Nissan ilk yıl içinde 3000 adet satış planladıklarını söylüyor.



Yeni Sorento geliyor

Koreli markanın çok sevilen SUV'si Sorento, üçüncü neslini görücüye çıkardı. Daha önceki iki jenerasyona benzer özellikler sunan yeni araç Avrupa pazarında yedi koltuklu olarak satılacak.

Yeni Sorento Kore'deki Manyang tasarım stüdyosunda kaleme alındı ve Avrupa başta olmak üzere Amerika ile önde gelen Asya pazarlarında satışa sunulacak. Her ne kadar ismi aynı olsa ve görüntü olarak eski modelleri andırırsa da araç tamamen yeniden geliştirildi.

Tanıtımı Paris Fuarı'nda yapılacak araç hakkında çok sayıda bilgi yok ama otomobilin eski modele göre 95 mm uzun, 15 mm alçak olduğunu söyleniyor. Ayrıca aks mesafesi de 80 mm artarak daha ferah bir kabin elde edilmiş. Bunun yanında bagaj hacmi 515 litreden 605 litreye çıkmış.

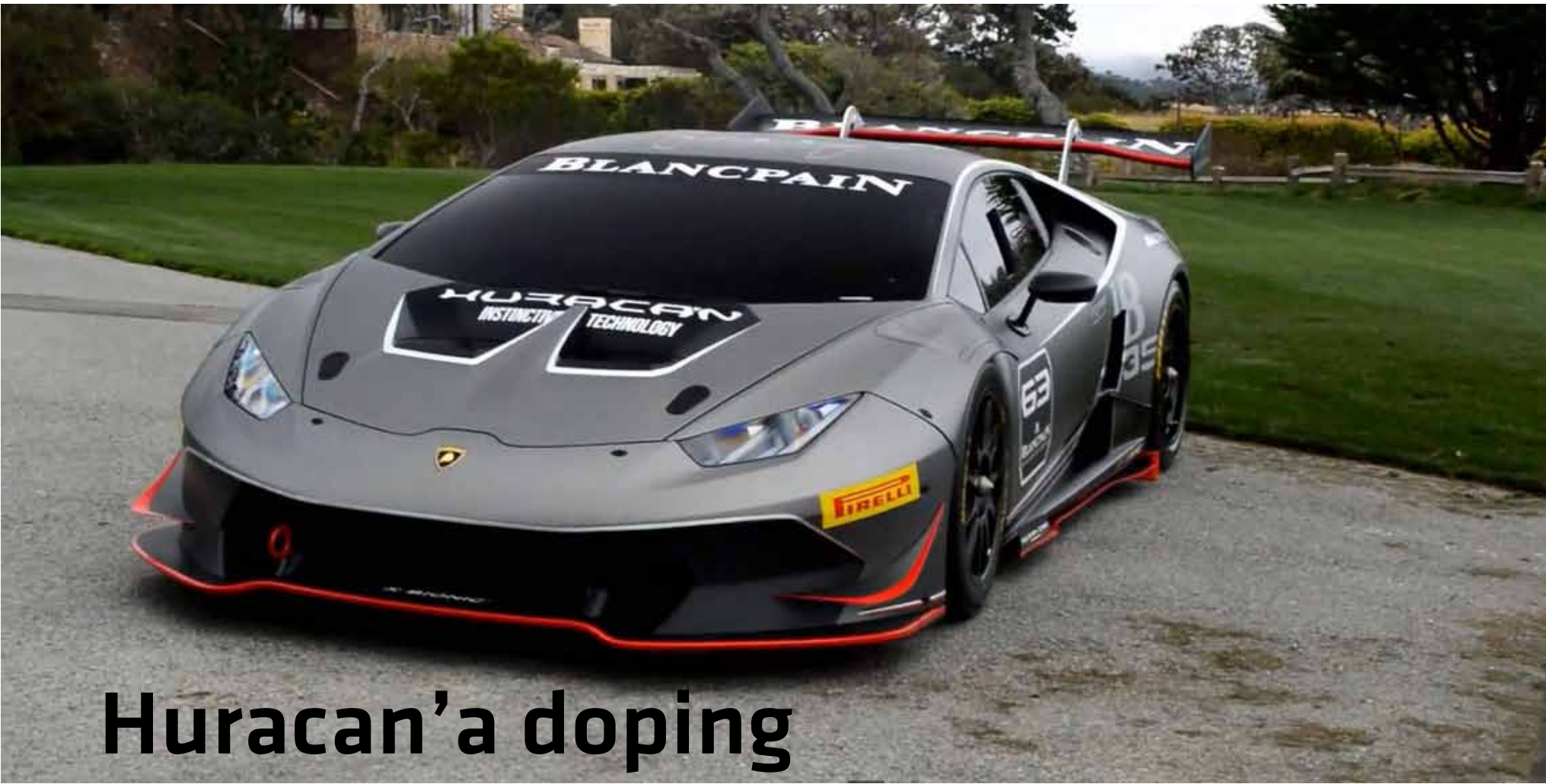
Kabin çok daha şık bir tasarıma sahip, işçilik ve malzeme kalitesinde gözle görülür bir artış olduğu marka tarafından açıklandı. Orta konsol İsviçreli saatlerden esinlenerek tasarlanırken orta konsolda multimedia ekranı dik-kat çekiyor.

Araçta dört çeker sisteminin yer alacağı neredeyse kesin olsa da önden çekişli bir versiyon için bir açıklama yapılmadı. Şimdilik 2.4 ve 3.3 lt'lik benzinli, 2.0 ve 2.4 lt'lik dizel motorlar söz konusu. Motor güçleri 170- 270



bg arasında değişiyor ve hızlıca göz attığımızda 2.0 lt'lik dizelin ülkemiz için en uygun seçenek olduğunu görüyoruz. Yeni Sorento'nun ne zaman satışa sunulacağı şimdilik belli olmasa da kesinleştiğinde sizlerle paylaşacağız.





Huracan'a doping

Lamborghini her zamanki gibi mevcut modeli üzerine farklı versiyonlar üretmeye devam ediyor. Bunun son örneği çiçeği burnunda modeli Huracan'ın daha sert ve geliştirilmiş versiyonu olan LP 620-2 Super Trofeo. Otomobil Avrupa, Asya ve Kuzey Amerika'da koşulan Blancpain Super Trofeo yarış serisi için geliştirildi.

Otomobilin mevcut 5.2 litrelik V10 motorunda büyük değişimler söz konusu değil, 610 bg'lik

güç biraz artarak 620 bg'e yükselmiş ama ağırlık 262 kg hafifleyerek 1270 kg'a inince performans ciddi oranda artmış. 0-100 km/s 3.2 sn olarak belirtilirken maksimum hız 325 km/s.

Yol otomobilinin aksine sadece arkadan çekişli olarak üretilen Super Trofeo'nun şasisi Dalara ile ortak geliştirilmiş ve arka kanadın 10 farklı ayarı olduğu söyleniyor.

2015'te başlayacak seride yarışacak otomobilin bir de yol versiyonu olması bekleniyor.

VW Tiguan'da özel seri: Cup

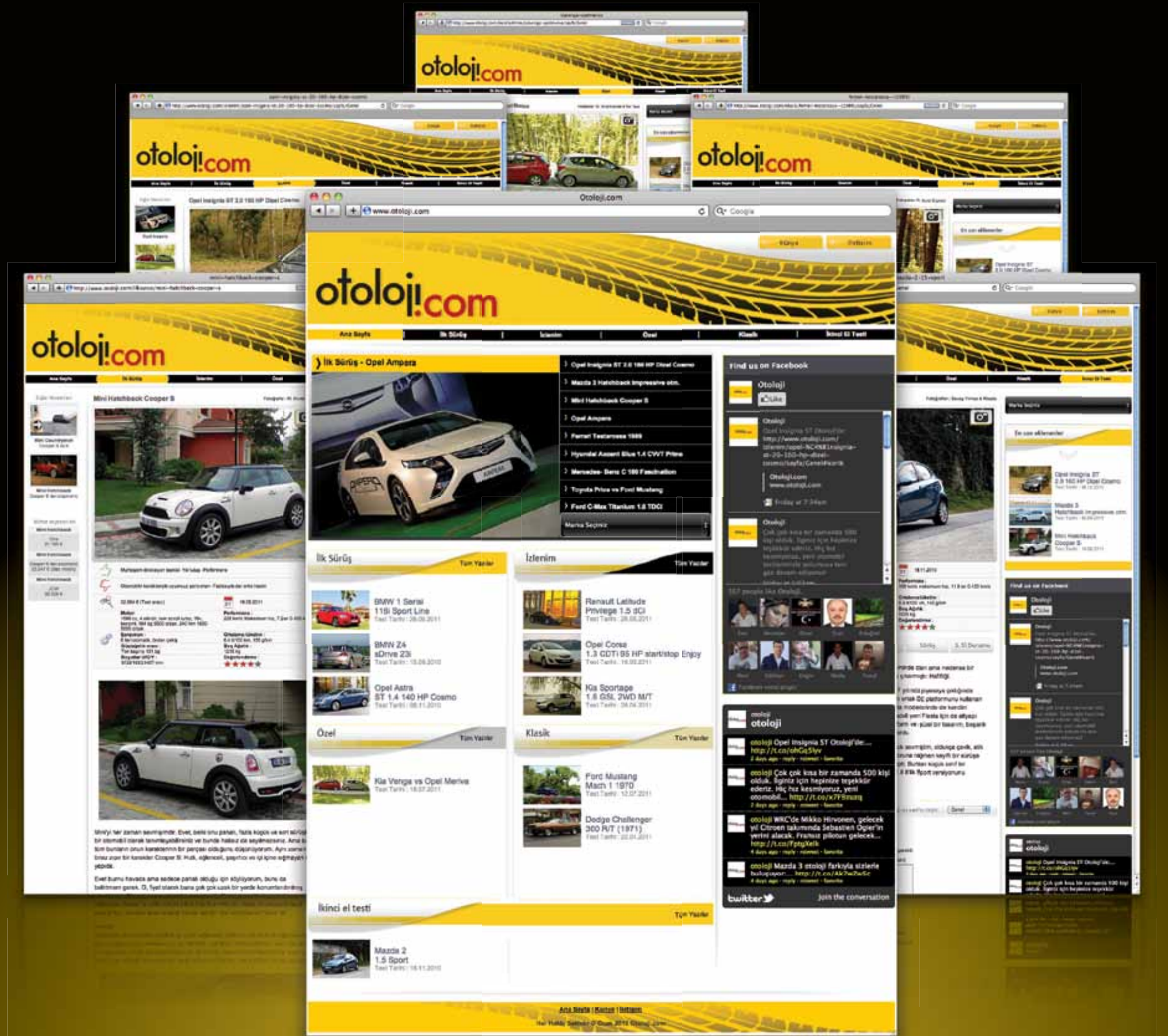
VW, başarılı SUV modeli Tiguan için Cup adı verdiği özel serinin satışına başladı. Farklı iç ve dış tasarım özellikleri barındıran Cup'ın logosu da diğer modellerden farklı tasarlanmış. Otomobilde 18 inç özel tasarımı jantlar, panoramik açılır tavan, Bixenon farlar ve LED stoplar standart olarak sunuluyor.

Tiguan Cup da 1.4 TSI 122 bg manuel ve yine 1.4 lt 160 bg DSG şanzıman- motor kombinasyonları sunuluyor.

Cup'ın fiyatı 34.400 Euro'dan başlıyor.



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



Lastik basıncı

BARIŞ DÖNMEZ
bariscandonmez@gmail.com

Internete girip araştırdığınız zaman lastik basıncı, lastik bakımı ve bunun güvenlik olarak önemini anlatan tonlarca yazı bulabilirsiniz. Ama bugüne kadar hiç aracınızın imalatçısı tarafından aracın sağında solun verilen ufak etiketlerde tanımlı basınç değerlerinin sebebini merak ettiniz mi? “Neden 32 PSI tanımlı da 35 değil? 3 PSI fazla olsa n’olur sanki?” gibi...

Lastik basıncı tanımlanırken araç geliştirme sürecinde etkilenen bir kaç farklı parametre vardır. Bunlardan önemli olan bazıları şu şekildedir: Yakıt ekonomisi (buna bağlı olarak hızlanma performansı), yol tutuşu (kuru, ıslak ve karlı zemin), fren mesafesi, kabin içine gelen yol sesi, direksiyon çevirirken uygulanan efor, regülasyonlara uyumluluk, aracın yük taşıma kapasitesi. Tabi bu parametreler tek başına lastik basıncına bağlı değil, bu sadece denklemdeki değişkenlerden birisi.

Bakalım bu parametreler araç özelliklerini nasıl etkiliyor? Diyelim ki aracınızın imalatçısı tarafından yüksüz koşulda önerilen lastik basıncı değeri 33 PSI ve ortalama yakıt tüketim değeri de 7.7 lt/100km. Eğer siz aracınızın tasarlandığı gibi davranmasını istiyorsanız doğru değere ayarlamamız lazım. Eğer 3-5 PSI yüksek yaparsanız evet, aracınız daha az yakacaktır fakat bunun karşılığında yol tutuşu azalacak, fren mesafesi artacak, kabine gelen yol sesi artacak, direksiyon eforları düşecektir. Size önerilen 33 PSI değeri mühendislik birimleri içinde farklı ekiplerin aylarca analiz ve testleri sonucunda ortak olarak karar verilen ve sizin aracınızdan en iyisini almanızı sağlayacak optimum değerdir. Burada tercih size kalıyor. Tabi bunlar çok majör değişiklikler değil ama aracını seven, ilgilenen ve hassas bir sürücüyseniz mutlaka bu farkları göreceksiniz. Örneğin önerilen değerden 5 PSI yüksek basınçlı olan arka tekerleklerle bir hız tümseğinden geçmek ile normaliyile geçmek arasındaki



BMW recommends tires with		bar		bar	
205/55 R 16 91 V	2.0	2.2	max.	2.0	2.2
225/45 R 17 91 V	2.2	2.7	max.	2.4	2.9
225/50 R 16 92 V	2.2	2.7	max.	2.4	2.9
205/55 R 16 91 H M+S	2.0	2.0	max.	2.0	2.2
225/45 R 17 91 H M+S	2.2	2.5	max.	2.5	3.0
225/45 R 17 94 V M+S XL	2.2	2.5	max.	2.5	3.0



vücudunuza gelen darbenin farkını hissetmek sanırım her profilde sürücünün farkedebileceği bir değişiklikler. Denemesi bedava!

3-5 PSI gibi farklar çok yüksek ve güvenlik tehdidi oluşturabilecek değerler değil fakat ayda bir düzenli olarak lastik basıncını kontrol ederek bundan emin olunmasını şiddetle tavsiye ederim. Örneğin 33 PSI önerilen bir lastikteki hava basıncı 15 PSI’ya düşmüşse o lastiğin yanakları zamanla yerle temas etmekten dolayı aşınacak ve umulmadık bir anda patlayarak kazaya sebebiyet verebilecektir.

Güvenlik konusuna değinmişken kısaca doğru lastik basıncı nasıl ayarlanır bundan da bahsetmek istiyorum. Çoğunlukla önerilen lastik basınç değerleri lastik sıcaklığı 20°C iken, basıldığı koşul içindir. Elbette hiçbirimiz elimizde lazer termometre ile gezip lastik yüzeyi sıcaklığını okuyamayız ama hava sıcaklığına ve lastiğin güneşte bekleyip beklemediğine göre tahminde bulunabiliriz. Bir başka ipucu ise her 10°C için lastik basıncının 1PSI değerinde arttığını aklımızda tutmak olacaktır. Örneğin hava sıcaklığı 30 C olduğu bir ortamda aracımız güneş görmeyen bir yerde beledi ve lastikleri ısıtacak kadar uzak olmayan bir mesafedeki (2-3 km) benzinciye gidip hava basmamız gerekiyor. Bu durumda önerilen değer 33 PSI ise bizim basmamız gereken değer 34 PSI olmalıdır.

Bir başka sürücülerin kafasını karıştıran konu ise, imalatçıların aracın B-C sütunu kapı içlerine ya da benzin deposu kapağına koydukları, aynı aracın bir sürü varyantı için önerilen lastik basınç değerlerini içeren etiketlerdir. Bu genelde aracın gövde tipine

(sedan, hatchback, station-wagon), aracın üzerindeki lastik boyutuna, aracın motoruna (eğer farklı motor boyutları öneren bir model ise) ve taşınacak yüke bağlı olabilecek şekilde tanımlı basınç değerlerini içerir. Peki neden bunların hepsi için ortak bir basınç değeri önerip hem mühendisler hem de bu etiketleri okumak zorunda kalan müşteriler mutlu olmuyor?

Yukarıda bahsettiğim parametrelere bağlı olarak aracın istenen özelliklerle davranabilmesi için doğru basınçta olması lazım. Araç yüklükten, (tüm koltuklar ve bagaj dolu) yüksüz basınçtaki halinde kullanılırsa yukarıda bahsettiğim parametrelerin hepsi lastik basıncını farklı basmışsınız gibi davranışlar gösterebilir: Lastikler daha fazla ezileceği için yakıt tüketimi olması gerekenden daha fazla olur, direksiyon eforları artar, lastiklerin yanakları yer ile temas edeceği için aşınma meydana gelir ve lastik istenen biçimde görevini yerine getiremez.

Bu bilgiler ışığında her motorun gücüne göre aracın farklı maksimum yük kapasitesi, her gövde tipinin farklı maksimum yük kapasitesi, her lastik boyunun farklı maksimum yük kapasitesi olduğunu düşünürsek sanırım bu işin neden bu kadar karmaşık olduğunu anlayabiliriz.

Bu maksimum yük kapasiteleri seçilen aksa, diferansiyale, jantlara, şasi sacı kalınlığına, daha tonlarca sayabileceğim kritere bağlıdır ve bunları hepsinin de ticari, yani bir maliyet karşılığı vardır.

Ama işin güzelliği ve karmaşıklığı da buradan geliyor. İlerleyen aylarda bunlarla ilgili yazılarla sizlerle olacağım.

VW Amarok Canyon



Canyon versiyonuna özel aksesuarlar Amarok'un çekiciliğini artırıyor

YAZI: ORÇUN İNCE
FOTOĞRAFLAR: ALP EMRE GÖKSEL



VW'nin pick up sınıfına girişini temsil eden Amarok'un ne kadar çok sevildiğini anlamak için trafiği çok dikkatli incelemenize gerek yok. O zaten hemen hemen her gün karşınıza çıkarak kendini gösteriyor (istemeseniz de görüyorsunuz), dikkat çekiyor, baktırıyor.

Ancak sizler de bizim gibi ona her baktığınızda 'sanki birşeyler eksik burada' diye düşünüyorsanız o zaman Canyon donanımı tam size göre demektir. Öncelikle parlak turuncu renk sadece Canyon'a özgü ve araca gerçekten çok ya-

kışmış: Kendine güveni gösteriyor ve güçlü bir imaj katıyor araca. Yurt dışında Canyon'da 19 inç jantlar olsa da ülkemiz için 17 inçlikler tercih edilmiş. Kapı altlarında yer alan siyah şeritler, Canyon yazısı ve kapı altı basamakları gibi detaylar o kadar yakışmış ki 'neden daha önce yoktu?' diye düşünmeden edemiyorsunuz. Arka taraftaki tek değişiklikse karartılmış far grubu olarak görünüyor.

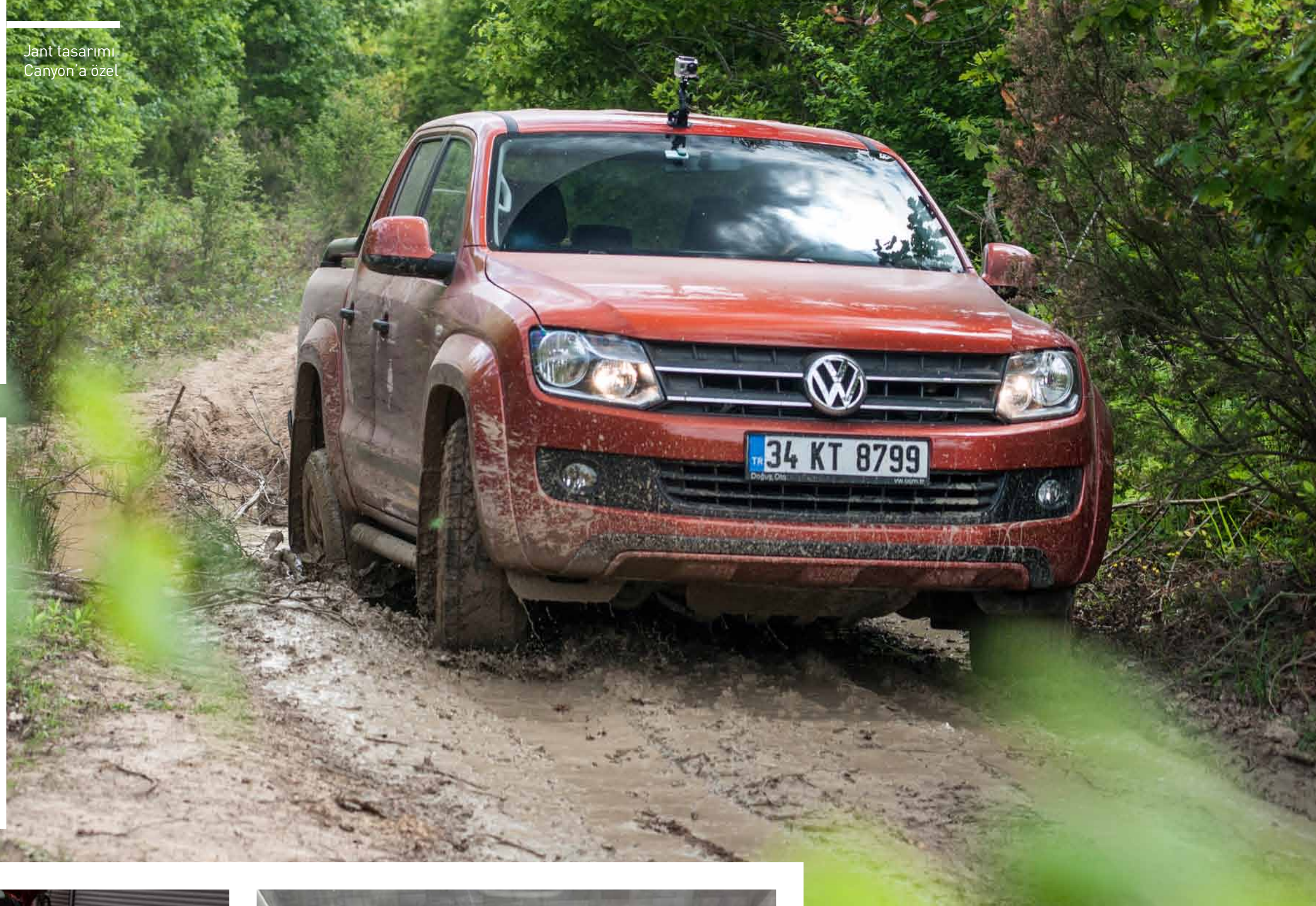
Canyon'un kabini de dış tasarımı gibi standart modellerden farklı, tabii dikkatli gözlere. Genel tasarım aynı olsa da baze eklemelerle farklı bir

ambiyans yakalanmış. Havalandırma ızgaralarının etrafındaki gövde rengi çerçeveler, vites kolu ve direksiyonda aynı renkli dikişler gibi detaylar göze hoş görünüyor. Emniyet kemerinin kenar kısımlarındaki turuncu da yine iyi düşünülmüş detaylar arasında. Koltukların iki renkli olması özel bir versiyonu kullandığınızı hatırlatıyor. Bu öne çıkan detaylar dışında kabin bildiğimiz Amarok gibi. Olabildiğince geniş, kullanımı kolay, baş ve diz mesafesi sorunsuz. Kalite olarak VW standartlarında olması güzel, ticari araç olduğu için özensizlik söz konusu değil.

Canyon'un motor olarak bir artısı yok, Amarok'ta kullanılan 2.0 lt'lik çift turbolu dizel motor 180 bg güç ve 420 Nm tork üretiyor. Canyon'u otomatik ya da manuel şanzıman ve sadece dört çeker olarak alabiliyorsunuz. 8 ileri otomatik şanzıman oldukça konforlu yolculuklara imkan veren, hatta böylesine bir pick up'ta alışılmışın dışında rafinelik sunan bir ünite. Ayrıca fabrika verilen göre 8.2 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi ekonomik olabildiğini de gösteriyor. Hoş gerçek kullanımda 10.0 lt/100 km'nin altına inmek biraz zor ama olsun...



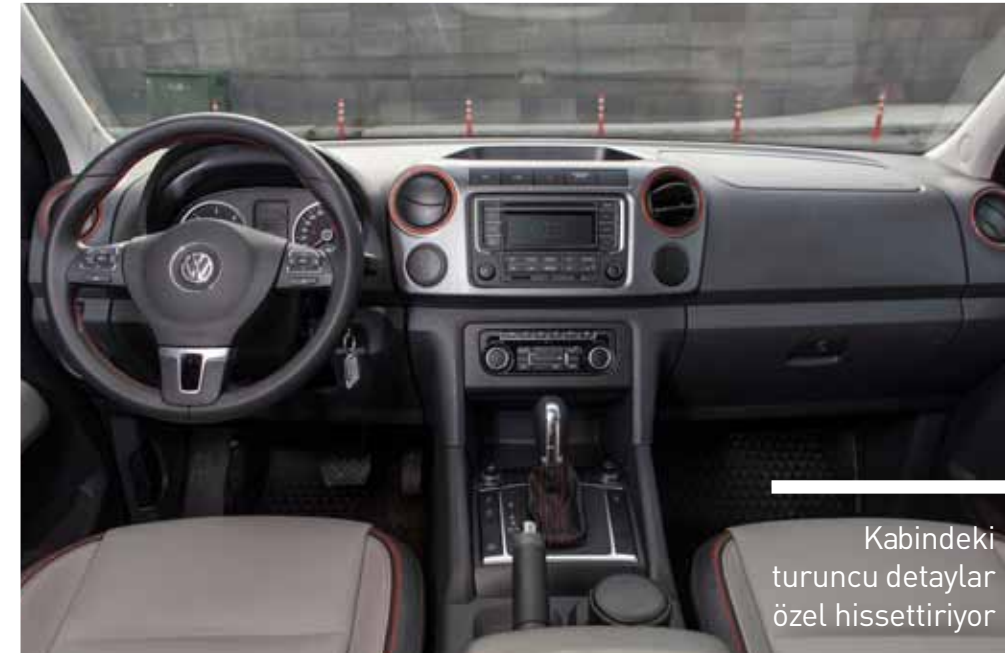
Jant tasarımı
Canyon'a özel



Amarok Canyon sürüş olarak yine şaşırtıyor. Beklenmedik şekilde yumuşak ve konforlu. Daha önce bir pick-up kullandıysanız sallantılı sürüş özelliklerini biliyorsunuzdur ama Canyon'da bundan eser yok. Arkada yaprak yay olduğunu düşündüğünüzde bu gerçekten ilginç. Arazi kullanımında da bu amortisör ayarının yararlarını görebiliyoruz, darbe emiş kalitesi üst düzey, sürüş konforu rakiplerine benzemiyor.

Motor sesi ve vibrasyon gibi konular çok iyi izole edilmiş ama yumuşak süspansiyonlardan dolayı virajlardaki gövde hareketi biraz fazla. Tabii Amarok kullanan birinin virajlarda ne kadar zorlayacağı da ayrı bir soru işareti...

Sonuç olarak VW, zaten çok tutulan ve popüler bir araca daha çok çekicilik ekleyerek, Amarok'un çekiciliğini artırmış. 104.080 TL'lik satış fiyatı, Highline donanımlı, otomatik şanzımanlı bir Amarok'tan 7.000 TL daha pahalı. Bu fiyata daha gösterişli, prestijli ve kaliteli bir araç alıyorsunuz. Değer mi? Değer...



Kabindeki
turuncu detaylar
özel hissettiriyor

VW Amarok Canyon

Fiyat	104.080 TL
Motor	1968 cc, 4 silindir BiTDI, 180 bg 4000 d/dak, 420 Nm 1750 d/dak
Şanzıman	8 ileri otomatik, dört çeker
Performans	179 km/s Maksimum hız
Ortalama tüketim	8.2 lt/100 km
Boş ağırlık	1900 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 95 bg
Boyutlar U/G/Y	5254 / 1954 / 1834 mm

Peugeot 2008

1.6 Vti

120 bg

2008 modeli Fransız kompakt crossover sınıfına girişini temsil ediyor. Üstelik beklenmedik şekilde keyifli bir sürüşle

YAZI: ORÇUN İNCE
FOTOĞRAFLAR: BERK SARIOĞLU





Aslında Peugeot daha önceki 3008 ve 5008 modelleriyle yeni sınıflara meraklı olduğunu göstermiş ve başarılı satış rakamlarına ulaşmıştı. Bu yüzden markanın Juke'a bir rakip üretmesi çok da şaşırtıcı olmadı diyebiliriz.

Tanıdık crossover formülüyle yola çıkan 2008, birçok rakibinde olduğu gibi mevcut olan bir platform üzerine geliştirilmiş bir otomobil. Markanın sevilen hatchback modeli 208'de kullandığı şasi burada da yer alıyor ama 2008'de ilk baktığınız anda daha iri ve cüsseli olduğunu görüyorsunuz.

2008 her ne kadar 208 platformunda üretilmiş olsa da daha farklı bir yaklaşıma sahip: Markanın ilk global modeli olarak Avrupa, Çin ve Latin Amerika için geliştirilmiş bir otomobil.

Bakalım 2008, gün geçtikçe kalabalıklaşan cros-

sover sınıfında kendine nasıl bir yer bulacak ve bu global kimliği ona ne gibi artılar sağlayacak?

TASARIM

4160 mm uzunluğunda, 1740 mm genişliğindeki otomobil temelini aldığı 208 modeli gibi kompakt ölçülerde. Gövdesininse küçük hatchback modelden 96 mm daha yüksek olması aracın olduğundan daha iri görünmesini sağlıyor.

2008'in tasarımı önden Peugeot'nun mevcut modellerinde gördüğümüz yüzü barındırıyor. Izgara diğer modellere göre daha dik konumlandırılmış ve bu şekilde daha güçlü, dominant bir role bürünmüş. LED'li far grubu ızgaranın çizgilerini takip ederek önde bir odak oluşturuyor. Farların alt kısmındaki hareket göze güzel görünen bir detay.

“Çevirdiğiniz anda 2008 istediğiniz yöne doğru dönüyor, sürücüsüne itaat ediyor. Yalnız biraz fazla hafif olduğunun altını çizelim”

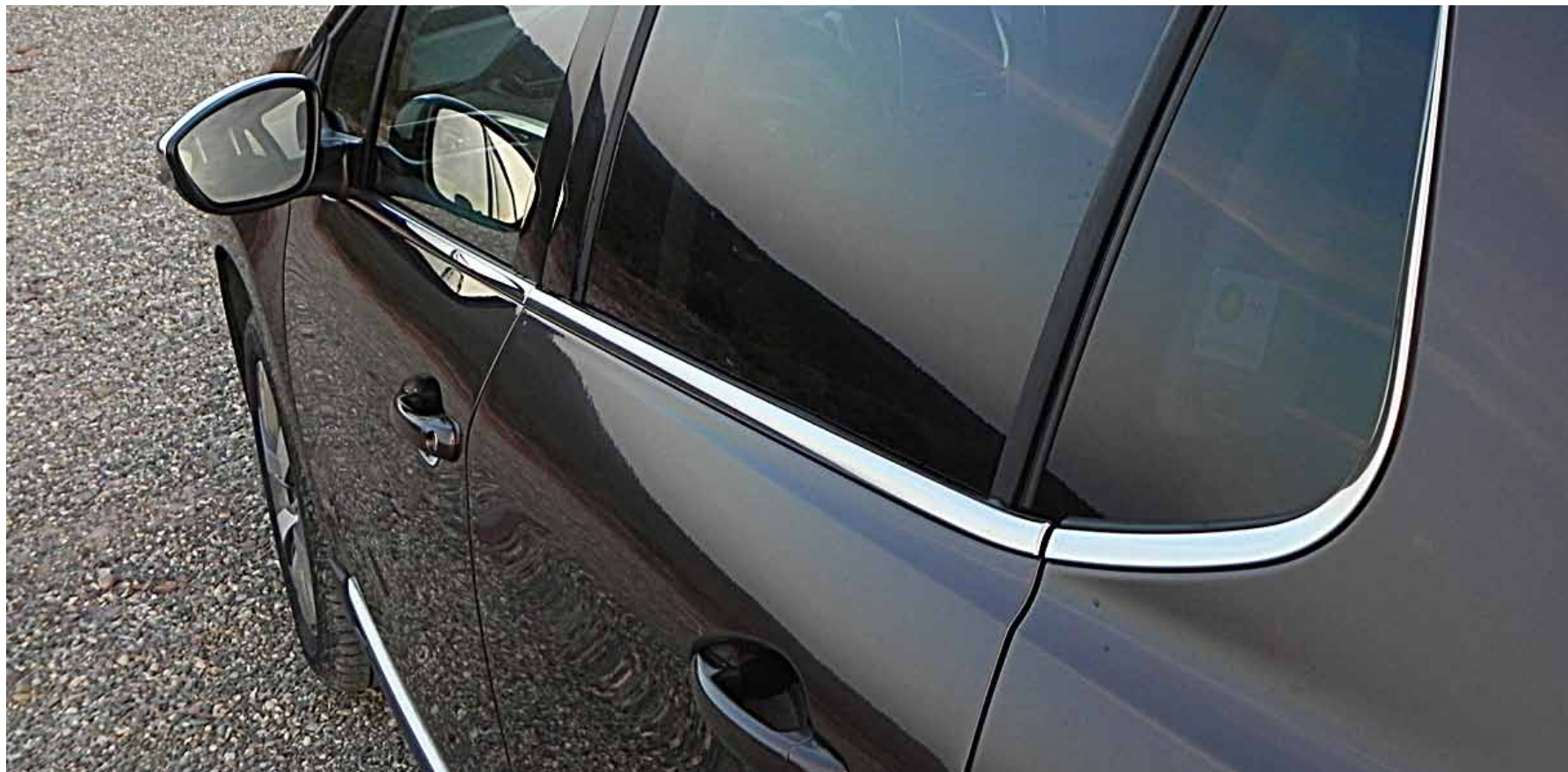
Profili incelediğinizde ilk göze çarpan detay B sütununda yükselen tavan ve hemen üzerindeki alüminyum renkli raylar oluyor. Bunlar otomobilin pratikliği ve değişken yapısına gönderme yapan unsurlar. Arka farın C şeklindeki yapısı ve arka kapıda farın bu yapısına uygun şekilde ortaya atılmış omuz çizgisi profildeki odağınızı arka kapıya kaydırıyor. Ön kapı biraz daha yalın bir çizgiye sahipken A sütunundaki küçük yükselme monotonluğu bozuyor.

Arka taraf daha bilindik tasarım oyunlarına sahip. Bagaj kapağındaki derin çizgi güzel bir espace oluştururken, far grubunun buna uygun tasarlanmış olması güzel bir detay. Bunun dışında otomobilin siyah renkli tamponları, mat jantları ve paslanmaz çelikten üretilmiş eşik logoları ve krom kapı altı çıtaları stili ve tarzı hakkında ipuçları veriyor.

Modern, marka kimliğine uyumlu, tarz sahibi ve sade bir gösterişe sahip. 2008 tasarım olarak bizleri etkilemeyi başarıyor.

KABİN

Burada gövde tasarımına göre biraz daha fazla 208 etkilerini görüyoruz. Aynı göstergeler, küçük direksiyon gibi detaylar olduğu gibi taşınmış. Bu iyi olduğu kadar eleştirilebilecek bir şey çünkü 208'in



sürüş pozisyonu boyunuza orantılı olarak ya çok iyi ya da çok kötü olabiliyor. Özellikle göstergelerin pozisyonu için bunu söyleyebiliriz. Küçük direksiyon iyi bir çözüm ama kısa boylu sürücüler göstergeleri görmekte zorlanabiliyor. 208'de bu çözüm daha çok işe yaramış gibi görünüyordu ama 2008'in 25 mm daha yüksek sürüş pozisyonunda tam olarak ideal pozisyonu bulmak için normalden daha çok zaman harcayabilir, sonuca da ulaşamayabilirsiniz.

208'e göre yüksek olan tavan özellikle baş mesafesi konusunda kendini gösteriyor. Önde 180 cm boyundaki yolcular için bile yeterli baş mesafesi varken, arkada ise cömert bir diz mesafesi sizleri bekliyor. Ne var ki arkadaki baş mesafesi öndeki kadar başarılı değil. Her ne kadar test otomobiline olmasa da bu sınıfta yer alan bir otomobilde panoramik cam tavan mutlaka alınmalı.

İlk olarak 208'de gördüğümüz kaliteli malzemeler ve dikkatli seçilmiş renk kombinasyonlarına

burada da rastlıyoruz. Plastikler olabildiğince yumuşak, piyano siyahı kaplamalar klas, göstergelerin etrafındaki mavi ışıklandırma akıllıca düşünülmüş detaylar.

Orta konsola entegre edilmiş dokunmatik ekranın kullanımı ilk başta zor gibi görünse de kullandıkça alışıyorsunuz. Ancak yine de menüler arasında dolaşmak için yoldan gözünüzü ayırmanız gerekir.

2540 mm'lik aks mesafesi geniş bir kabin vaad ederken, otomobilin bagajı 360 litre ile 208'in 285 litrelik bagajına göre daha geniş. Bir düğmeye basarak bu hacmi 1194 litreye kadar genişletmek mümkün. Bunun yanında en büyük rakiplerinden biri olan Renault Captur'un 377 litreyle biraz daha geniş bir bagaja sahip olduğunu da unutmamak gerek.

Geniş hacmiyle amacına hizmet eden ve beklentilerin üzerinde bir kaliteyle başarılı sayılacak bir kabin sunuyor 2008. Kusurları yok değil ama bun-



lar çok da gözünüze çarpmıyor.

SÜRÜŞ

2008'in üç motor alternatifi bulunuyor: 1.2 82 bg, 1.6 VTi 120 bg benzinli ve 1.6 e-Hdi 92 bg dizel. 1.2 lt'lik benzinli ve dizel motorlar hem otomatik hem de manuel şanzımanla alınabilirken, test otomobilinde kullandığımız 1.6 lt'lik VTi sadece otomatik vites kutusuyla geliyor.

Peugeot'nun marka olarak hacim küçültme fel-sesini turbo olmadan uygulamasını diğer modelleri kullanırken de eleştirmiştik. Bu düşük güç, bundan daha önemlisi yetersiz tork değeri anlamına geliyor ki motorun hacminin küçük olmasının da bir anlamı kalmıyor.

Her ne kadar 1.6 lt'lik versiyonda bu çok göze batmasa da 120 bg'lik bir motordan biraz daha yüksek performans bekliyorsunuz. 0-100 km/s 11.2 sn sürüyor, maksimum hızı 189 km/s olarak verilmiş. 1.6 lt'lik ünite modern bir motor olsa da potansiyelini 4 ileri otomatik şanzımanda gösteremiyor. Sadece 4 ileri olduğu için oranlar uzun tutulmuş, bunun ekonomi anlamında bir getirisi var belki ama düşük devirlerde performans gerçekten çok düşük. Üstelik şanzımanın gaza verdiği

tepki de son derece uyuşuk. Gaz veriyorsunuz, hızlanmak istiyorsunuz ama vites kutusu sizin kadar hızlı düşünemiyor, vites küçültmekte geç kaldığı gibi bunu sarsıntılı bir şekilde gerçekleştiriyor. Buna ilaveten vites geçişleri de uzun sürüyor. Otoban kullanımında 110 km/s hızla giderken 2750 d/dak çevirmek hem tüketim hem de gürültü anlamında pek de iyi bir şey değil.

Bunun yanında rakiplerinde gördüğümüz sert sürüş özelliklerine 2008'de rastlamıyoruz. 2008 konforlu olabilen, bozuk zeminlerde başarıyla yol alan, bu tip kullanımlarda sürüşünden ödün vermeyen başarılı sürüş özellikleriyle dikkat çeken bir crossover. Küçük direksiyonun otomobil üzerindeki etkisi gerçekten başarılı. Direksiyonu çevirdiğiniz anda 2008 istediğiniz yöne doğru dönüyor, sürücüsüne itaat ediyor. Yalnız biraz fazla hafif olduğunun altını çizelim, ayrıca tam orta konumdayken gereğinden fazla düzeltme hareketi yapıyor, buna alışmak gerek.

Sportif bir sürüşe sahip olduğunu söylemeyiz, mesela bir Juke çok daha atik ve iyi tutunan bir otomobil. 2008'de Juke'a göre daha çok gövde hareketi hissediyorsunuz ancak otomobil tutunmaya başladı mı kolay kolay bırakmıyor. Bu da gü-

ven veriyor. Özellikle önden kaymaya karşı verdiği direnç takdir edilesi türden.

Yeteri kadar konforlu, iyi tutunan gövdesiyle keyif veriyor ve başarılı darbe emişiyle öne çıkıyor. Keşke şanzıman- motor kombinasyonu biraz daha uyumlu olabilseydi.

SONUÇ

2008 bize göre son derece başarılı ve görevini iyi bir şekilde yerine getiren bir otomobil. Modern bir tasarıma sahip, geniş kabiniyle dikkat çekiyor, keyifli bir sürüş sunabiliyor ve olabildiğince konforlu. Az yaktığı ya da hızlı olduğunu söyleyemeyiz ama bunu dizel motor alternatifleriyle ortadan kaldırabilirsiniz.

63.300 TL'den başlayan 1.6 lt'lik versiyon, 68.300 TL'ye kadar yükselen fiyatlarla satılıyor. Dokunmatik ekran, Grip Control (sadece dizelerde sunuluyor) gibi teknolojik ekipmanlara sahip olmak istiyorsanız fiyatı yüksek olan versiyona geçiş yapmalısınız. Ne olursa olsun panoromik cam tavanı almanızı öneriyoruz, bu otomobile gerçekten farklı bir hava katıyor.

Renault Captur 1.2 EDC çok benzer fiyatlara satılıyor (64.900- 68.400 TL) ama sürüş konusunda

2008'in gerisinde kalıyor. Tabii turbo motor, çift kavramalı şanzıman gibi konularda bariz üstünlüğe sahip olduğu unutulmamalı. Bunun yanında kabin kalitesi, konfor, sessizlik gibi kilit noktalarda da Peugeot temsilcisi öne çıkıyor.

Fransız üretici 2008 ile oldukça başarılı bir iş çıkartmış diyebiliriz... Öyle görünüyor ki global yaklaşım 2008'de işe yaramış.

Peugeot 2008 1.6 Vti 120 bg

Fiyat	63.300 TL
Motor	1598 cc, 4 silindir benzinli, 120 bg 6000 d/dak, 160 Nm 4250 d/dak
Şanzıman	4 ileri otomatik, önden çekiş
Performans	189 km/s Maksimum hız, 11.2 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	6.5 lt/100 km, 150 g/km
Boş ağırlık	1140 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 105 bg
Boyutlar U/G/Y	4159 / 1829 / 1556 mm

Standartları belirliyor

İkinci jenerasyon XC90
yepyeni güvenlik
teknolojileri ve SPA platform
gibi yeniliklerle tanıtıldı.
İsveçli üreticinin modelden
beklentileri büyük



Birinci jenerasyon XC90'ın 2002'de piyasaya çıktığını düşündüğünüzde yeni modelin biraz gecikmiş olduğunu söyleyebilirsiniz. Evet, genelde model değişimi 6, bilemedin 7 yılda bir gerçekleşir, ancak az sayıda üretilen Maserati Quattroporte ya da Range Rover gibi modeller 10 yılda bir yenilenir. Ancak daha önce 12 yıllık bir üretim ömrüne çok da rastlamamıştık, açık söyleyelim.

Peki neden bu kadar uzun sürdü yeni modelin piyasaya çıkması? Herşeyden önce Volvo için bu yılların sıradan geçmediğini söylememiz gerek. Bağlı oldukları PAG Group (Premium Automotive Group) Ford bünyesinden ayrıldı ve Çinli Geely firması markayı satın aldı. Yeniden yapılanma, planlama, model planlaması ve yeni üretim teknikleri gelişimi gibi konular Geely çatısı altında ele alındı ve ilk model olan XC90 üretime başlamadan önce bu tip konular çözüme kavuşturuldu. Tüm bunlar ciddi zaman alan işlemler ve Volvo, her zamanki Volvo niteliklerinden ödün vermediği için gerek güvenlik, gerekse kaliteyi belli bir standartta tutmak istiyor. Bunlar da bizi 12 yıllık sürecin sonuna, 2014'ün Eylül ayna getiriyor.

TAMAMEN YENİ TASARIM

Bizler artık ilk jenerasyonun ölümsüz olduğunu düşünmeye başlamıştık ki, yeni modelin kabin fotoğrafları basına sızdı. Bunun dışında Volvo, otomobilden önce geliştirdiği güvenlik teknolojilerini

de tanıttı. Haliyle bizler de böylesine esrarlı olan otomobili oldukça merak ediyorduk.

Otomobilin tasarımı tamamen sıfırdan yapılmış ve markanın bundan sonra gideceği yönü gösterirken, 2013 Frankfurt Fuarı'nda sergilenen Concept Coupe'ye benzerlik gösteriyor. Bu marka için oldukça önemli bir model çünkü gelecek yıllar içinde geliştirilecek modellerde benzer tasarım özelliklerine rastlayacak olmamızın yanı sıra Geely'nin çatısı altında üretilen ilk model olması da XC90'nın omuzlarındaki yükü artırıyor.

Önden bakıldığında sade ama etkileyici bir görüntü bizleri karşılıyor. Bunun nedeni – her ne kadar biz benzetmesek de- Volvo'ya göre Thor'un baltasından esinlenerek geliştirilen far tasarımı: Olabildiğince ince ve teknolojik görünüyor. Tamponun agresif hava girişleri, üzerinden Volvo logosunu kaldırdığınız anda 'Jeep' modellerini andıracak gibi duran ızgara, öne çıkarılmış omuz çizgisi gibi detaylar ilgi çekici. Arkada bagaj kapağının üzerine doğru akan far grubu, eski 850 modellerini andırırken, dikkatli baktığınızda XC60'dan da izler görüyorsunuz.

Yeni XC90'nın orijinal modele göre daha uzun, yüksek ve geniş olduğu söyleniyor ancak tam olarak boyutlarla ilgili açıklama yapılmadı. Modelde isteğe bağlı olarak 22 inç jantlar alınabilirken, bir kez daha yedi koltuk standart olarak sunuluyor.



Kristal vites topuzu
kabinin en dikkat
çekici özelliklerinden



YENİ SPA PLATFORMU

Markanın belki de en çok üzerinde durduğu nokta tamamen yeni platform mimarisini oturtmak oldu. Bu hem üretimde maliyetleri düşürmek için büyük bir adım hem de üretim sürecini oldukça hızlandıracak bir gelişme.

SPA, yani Ölçeklendirilebilir Platform Mimarisi (Scalable Platform Architecture) marka için bir ilk ve XC90 ile birlikte aslında bu yeni platformun da tanıtımı yapılıyor. Rakiplerden VW'nin MQB, BMW'nin de UKL'si gibi SPA'da modüler bir altyapıya sahip ve yeni model geliştirmek için platformun boyu uzatılıp- kısaltılabiliyor. Yeni S80 modelinde de göreceğimiz bu yeni yapı aks arasındaki mesafeyi daha geniş tuttuğu için kabin hacmini olumlu anlamda etkiliyor ve eskisine göre daha dayanıklı olduğu gibi daha hafif olduğu da söyleniyor.

SPA'nın en büyük özelliği benzinli, dizel, elektrikli motor, dört tekerlekten ya da önden çekiş gibi farklı altyapılara izin vermesi. Bunun dışında önceki platformun aks mesafesi, sarkmalar, yükseklik gibi kısıtlayıcı özelliklerine de son verilmiş, tasarımcıların çok daha geniş bir perspektifte çalışmalarına imkan sağlanmış.



“Hibrid teknolojisi, 4 silindirli motorlar, yepyeni bir altyapı, dünyada ilk kez kullanılan güvenlik teknolojileri gibi özelliklere sahip yeni XC90 rakipleri için kabus olacak gibi görünüyor”

Özellikle arka tasarım çok göz alıcı



4 SİLİNDİRLİ MOTORLAR

Volvo kısa bir süre önce yeni motor ailesini tanıttı. Bu yeni yapılan sadece 2.0 lt, 4 silindirli motorlardan oluşuyor ve amaç olabildiğince az tüketen, çevreci motorlar üretebilmek. Kısacası artık 6 veya 8 silindirli Volvo'lar göremeyeceğiz.

Dizel seçenekler 190 bg, 400 Nm üreten D4 ile 225 bg, 470 Nm'lik D5'ken, benzinliler arasında 225 bg, 350 Nm tork üreten T5 ve 320 bg güç ile 400 Nm torkuyla dikkat çeken T6 var. Bunlar dışında T8 olarak adlandırılan, Twin Engine, elektrikliyle supercharger ve turbo

beslemeli benzinli bir motorun birarada çalışmasından oluşan hibrid bir alternatif daha var. Burada 80 bg'lik elektrik motoru arka aksta konumlandırılmışken toplam güç 400 bg (640 Nm) olarak gösteriliyor. Plug in hibrid olarak geliştirilen bu motorun emisyonu sadece 60 g/km.

Otomobilde 8 ileri otomatik şanzıman kullanılırken, tüm versiyonlar dört çeker olarak alınabiliyor, yalnızca D4'ü önden çekişli tercih edebilirsiniz.

KABİN

Kulağımıza gelen haberler yeni XC'nin kabininin oldukça klas

iPad'e benzeyen dokunmatik ekran düğme sayısını azaltıyor



“Markanın belki de en çok üzerinde durduğu nokta tamamen yeni platform mimarisini oturtmak oldu”



bir atmosfer sunduğu şeklinde. Yaklaşım olarak diğer volvo'lardan biraz farklı bir yapı sunan iç mekanda düğme sayısının azlığı dikkat çekici. Bunun nedeni orta konsola entegre edilmiş sekiz inç büyüklüğündeki, dokunmatik ekran. Bu ekrandan koltuğun sırtlığını yatırmak dahil olmak üzere birçok fonksiyonu kumanda edebiliyorsunuz.

Yedi koltuk opsiyonu her zaman olduğu gibi standart donanımda geliyor. İsveç'li üreticinin geleneği olarak oldukça yüksek kaliteli bir ses sistemi, 19 hoparlöre sahip Bowers & Wilkins kabinde bir diğer göze çarpan özellik. 1400 Watt gücündeki sistem komşularınızı rahatsız edecek kadar güçlü.

Kabinin diğer bölgelerinde yer alan ahşap kaplamalar, yumuşak hisli deriler ve kristal camdan üretilmiş vites topuzu,

XC90'nın bu konuda ne kadar iddialı olduğunu gösteriyor.

EŞSİZ GÜVENLİK

Güvenlik konusunda en önde gelen markalardan olan Volvo, yeni XC90'da dünyada ilk kez kullanılan iki yeniliğe imza atıyor. Yoldan çıkma güvenlik paketi aracın yoldan çıkması durumlarında emniyet kemerlerini sıkıyor ve koltuklarda yer alana darbe emici teknolojiyi aktif hale getiriyor.

Diğeri ise otomatik fren sistemi. Bu sistem isim olarak diğer sistemlere benzese de biraz farklı: XC90'nın sürücüsü bir şekilde karşıdan gelen trafiğe doğru yol alıyorsa sistem devreye giriyor ve olası kazaları önlemeye çalışıyor. Tüm bu sistemler, Volvo'nun 2020'de araçlarını kullananların ciddi bir şekilde yaralanmalarını ya

da hayatlarını kaybetmelerinin tamamen önüne geçme çabalarının bir sonucu.

İsveçli marka bu yeniliklerle XC90'nın sınıfının en güvenli araçlarından biri olduğu konusunda emin.

SONUÇ

12 yıl üretilen bir modelden sonratamamenyeni bir otomobil geliştirmek ciddi bir sorumluluk olsa da Volvo bunun altından başarılı bir şekilde kalkmış gibi görünüyor.

Hibrid teknolojisi, 4 silindirli motorlar, yepyeni bir altyapı, dünyada ilk kez kullanılan güvenlik teknolojileri gibi özelliklere sahip yeni XC90 rakipleri için kabus olacak gibi görünüyor. Buna ilaveten iyi de bir sürüşe sahipse bizleri muhteşem bir otomobil bekliyor demektir...



Unutulan Otomobiller

Bölüm 5

YAZI: BERK SARIOĞLU

AutoVision'daki yeni bölümümüz 'Unutulan Otomobiller', adından da anlaşılacağı gibi unutulup giden otomobillerle ilgili. Bu konu için kriterlerimiz şunlar: Burada yer alacak otomobillerin üretimi yaşadığımız yıllara denk gelecek, genelde popüler markalar tarafından üretilmiş olacaklar ve son zamanlarda (mesela en az 2 yıldır) hakkında hiçbir şey duymamış olacaksınız. Yani adını duyduğunuzda 'Aaa, evet böyle bir otomobil vardı hakaten' dedirtecek kadar şaşıracak, gerçekten bu otomobilin akıbetini merak edeceksiniz.

Bu bölümü başlatmamızdaki neden sadece klasik ya da güncel otomobilleri merak edenler değil, bu tip 'başarısız' sayılacak ve unutulmaya yüz tutacak modellere de ilgi duyanlara hitap etmenin yanı sıra çok sevdiğimiz otomobil kültürünün, bu çok da ele alınmayan tarafına değinmek. Otomobil tarihi, sayfalarımızda yer alan modellerin birçoğu gibi başarılı ve tarih yazan modellerin

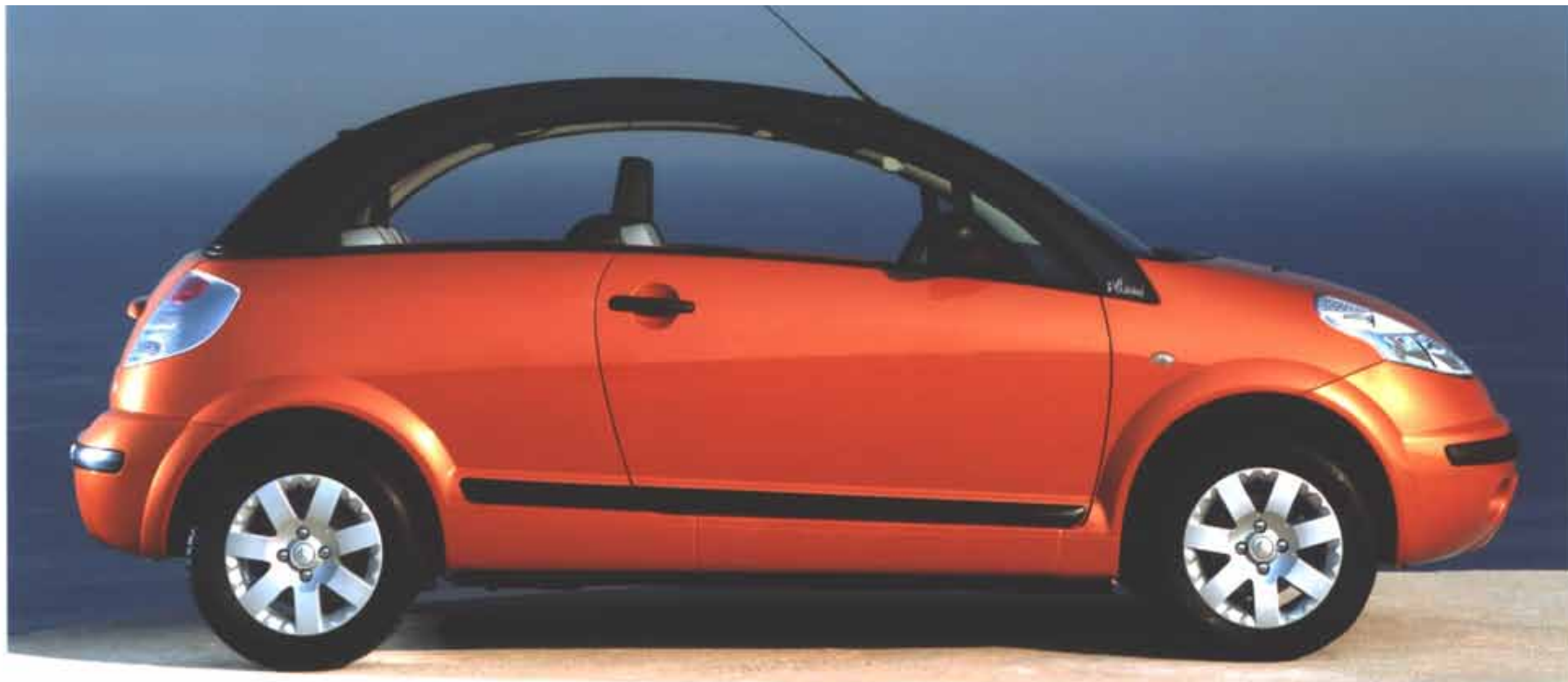
yanında birçok başarısız modele de ev sahipliği yapar ve bahsettiğimiz otomobil kültürü kavramının oluşması için bu modellere de ihtiyaç vardır.

Onları lisedeki sınıfınızda yer alan silik karakterlere de benzetebiliriz aslında; yıllardır isimleri aklınıza gelmez, hatta belki hiç gelmez, biri size onlardan birinden bahsettiğinde hatırlamakta zorlanırsınız ya da yolda

gördüğünüzde tanımazsınız. O karakterlerin yıllık yazıları olmaz çünkü yıllıklarına yazı yazacak arkadaşları yoktur, kısacası yalnız, silik ve sessizdirler.

Unutulmuş otomobiller de aynı böyle. Siliklerdi ve sessizce, usulca yok oldular. Onları da hatırlamanın zamanı geldi artık.

'Unutulan Otomobiller' bölümünün, bu silik karakterlerin yıllığı olması dileğiyle...



Citroen C3 Pluriel

Citroen'in cesur modeller üretmesine alıştık aslında. Güncel dönemde DS model ailesi ve Cac-tus, daha öncesinde C6, C Crosser ve C3 Pluriel...

İsmi Fransızca çoğul anlamına gelen Pluriel kelimesinden alan modelin bu şekilde adlandırılması otomobilin birçok amaç için kullanılmasından geliyordu: Standart halde üç kapılı bir hatchback olan otomobilin tavanı açılabilir, tavan rayları çıkarılıp tamamen bir cabrio şeklinde kullanılabilir ya da üzeri açılıp arka koltukları yatırılıp bir pick up şekline dönüşebiliyordu. Bu anlamda Pluriel rakipsiz bir değişkenlik, olağanüstü bir pratiklik sunuyordu. Üstü açık otomobillerin kullanışlılık sorunlarının üstesinden geldiği gibi bunu pick up'ların düz zeminli bagajlarıyla kombine ediyor, targa ile hatchback kavramlarını birleştiriyordu. Kısacası Pluriel ile hatchback, targa, cabrio ve pick up konseptlerini aynı çatıda alabiliyordunuz.

Citroen'in hangi ürün müdür ve pazarlama müdürünün akıllıca fikriydi bilemeyiz ama kağıt üzerinde oldukça iyi görünüyordu. Adeta bir Lego gibi dönüştürülen otomobil temel olarak C3 modelinin üzerine geliştirilmişti ve motor-şanzıman seçenekleri de yine C3 modeliyle aynıydı: 1.4 ve 1.6 lt'lik benzinli ve 1.4 lt'lik dizel motorlar, 5 ileri manuel ya da yarı otomatik şanzımanlar. Yarı otomatik şanzıman kullanım olarak zor bir vites kutusuydu çünkü vites geçişleri yavaştı ve otomobili hantallaştırıyordu.

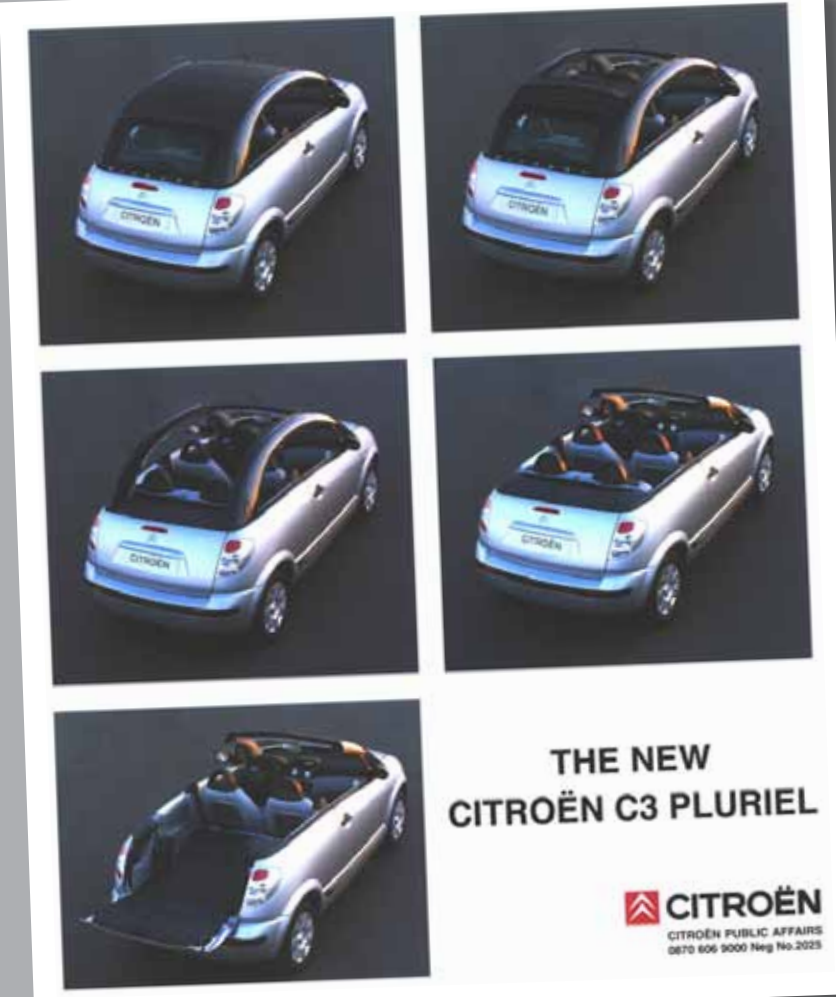
Ancak Pluriel'in tek sorunu bu değildi. Her ne kadar iyimser bir fikir olarak piyasaya çıkmış olsa da çok geçmeden günlük hayat-taki kullanımlarda büyük sorunlar baş gösterdi. Öncelikle tavanı açmak çok ama çok zordu. Büyük kol gücü gerektiriyordu ve otomobilde tavanı koyacak bir yer yoktu. Dahası tavan raylarını çıkarmak da bir diğer sorundu. Bunları çıkarıp yola çıktığınızda ısınlama tehlikesiyle karşı karşıya kalıyordunuz. Otomobil eskidikçe tavan sızdırma yapmaya baş-ladı, ki bu en büyük problemidi.

Arka koltuklardaki hacim yetişkinler için uygun değildi, sadece çocuklara hitap eder gibiydi. Kabin kalitesi standart C3'ler gibi berbattı ve tavan yerinde yokken otomobilin sürüşü tam bir kabus gibiydi. Şasi virajlarda çok esniyordu, otomatik şanzımanla vites geçişleri can sıkıcıydı.

Bu ve bunun gibi saymakla bitmeyen sorunlar Pluriel'in başını ağrıtaçaktı. Piyasa çıktığı ilk yıl 2003'te Avrupa'da toplam 23.081 adet satılan otomobil, 2004'te 28.200 adetle tavan yaptı. Ancak daha sonra giderek düşen satışlar geleceğinin pek de parlak olmadığını gösteriyordu: 2005'te 18000,

2006'da 12362 ve sırasıyla 9979, 6509, 4848 ile son üretim yılı 2010'da 2936 adet...

Evet tahmin ettiğiniz gibi 2010'da Pluriel'in üretimine son verildi. Citroen bir kez daha bizlere iyimser projelerin insanlar tarafından ilgiyle karşılanabildiğini gösterirken, bunu yapmanın ne kadar zor olduğunu kanıtlamıştı. Bir noktaya odaklanmak, diğer konulara yeteri kadar değinmemek ve olabilecek potansiyel



sorunlara çözüm getirememek Pluriel'in hayatına son verilmesine neden oldu.

Ne diyelim. İyi bir denemeydi Citroen. Başka bahara...



Marquez kaldığı yerden

1 0 yarışlık insanüstü galibiyet serisine tam da rekoru kıracakken son veren Marc Marquez, Brno'dan sonra kendine geldi. MotoGP 2014 sezonunun 12'nci ayağında Silverstone'un hakimi oldu. Tıpkı geçtiğimiz yıl gibi onu zorlayan isim Jorge Lorenzo olurken, podiumun son basamağına da mutlu mesut bir yarış çıkaran Valentino Rossi çıktı. Marquez bu haftasonu 11. galibiyetini ve 10. pol pozisyonunu elde etti. Kendisinin 21 yaşında olduğunu bir kez daha hatırlatmak isteriz.

Moto2'de ise Tito Rabat eski formunu buldu. Yarışın başında takım arkadaşı Mika Kallio'nun liderlik ettiği Moto2 sınıfı oldukça çekişmeliydi. Folger, Morbidelli, Vinales, Pasini gibi isimlerin çekişmesinde Rabat bir parça gerilerde kalsa da yarışın sonuna doğru temposunu arttırarak Marc VDS'in diğer pilotu Kallio'ya yetişti. Muhteşem bir ikili mücadele sonucu İspanyol sürücü galibiyete ulaştı. Brough Superior ile 50 yaşında pistlere dönen Jeremy McWilliams'ın düşe kalka geçen haftasonu dikkate değerdi. MotoGP efsanesi Randy Mamola'nın oğlu Dakota da Silverstone'da Moto2 gridinde olan bir diğer ilgi çekici isimdi.

Bir ufak menü değişikliği sonrası ilk değil, son sırada servis edilen Moto3 yarışı bir hayli yakın geçti. Sürpriz değil tabii, zira harika bir sezon geçirmemize rağmen çekişme anlamında işin zirvesi Moto3. Alex Rins'in yalnızca 0.011 saniye ile kazandığı yarışı, önümüzdeki yıl Marc VDS ile Moto2'ye adım atacak Alex Marquez ikinci, genç İtalyan Enea Bastianini üçüncü bitirdi. Şampiyona lideri Jack Miller altıncı, gerilerden start alan Romano Fenati ise ancak 15. olabildi.



Kiminin kazası, kiminin zaferi

2 014 sezonu ile WRC parkurlarına dönen Hyundai, Volkswagen pilotlarının sorun yaşamasıyla Almanya Rallisi'nde zirveye çıktı. Thierry Neuville'in zaferi sonrası Koreli marka moral buldu. Ev sahibi Volkswagen'de ise hem Latvala, hem de Ogier finiş göremedi. Alman markanın tek podyumunu Norveçli Andreas Mikkelsen elde etti. Hyundai adına dubleyi ise Dani Sordo tamamladı.

Her ne kadar idealden çok uzak bir Almanya Rallisi geçirse de, Volkswagen hem pilotlarda, hem markalarda zirvede. Ogier pilotlar şampiyonasında Latvala'nın önünde, onları ise Mikkelsen takip ediyor. Geriye kalanların en iyisi ise şimdilik Mads Ostberg, ama hemen ensesinde Thierry Neuville ve Mikko Hirvonen var.





Gittikçe gençleşiyorlar

2013 sezonunda henüz karting kariyerini tamamlamamış olan, 2014 Formula 3 Avrupa Şampiyonası'na damgasını vuran Max Verstappen, önümüzdeki yıl Formula 1'e yükseliyor. Tıpkı Kimi Räikkönen gibi çok az tek koltuklu yarış serileri tecrübesiyle gride gelecek genç Hollandalının asıl sansasyon yaratan niteliği ise yaşı. Önümüzdeki yıl sezonun açılışı olan Avustralya GP'sinde yalnızca 17 yaşında yarışacak Verstappen, bu alandaki rekoru da toz haline getirip çöp kovaşına süpürecek. Haliyle henüz ehliyeti dahi olmayan, özel şartlarla Süper Lisans alacak bu genç yeteneğin yaşı tartışma konusu. Geçtiğimiz günlerde Rotterdam'da bir



gösteri sürüşünde kanadını kırdığı Red Bull RB8 de bu imaja pek yardımcı olmuyor. 2015 sezonunda neler yapacağını merakla bekliyor olacağız, o zamana kadar kendimizi yaşlı hissetmeye devam.



Mercedes'te kriz zamanı

Birinci ve ikinci pilot rolleri biçilmemiş dominant bir takım, Formula 1'de her zaman sıkıntıya gebedir. Prost-Senna, Hamilton-Alonso ve hatta Vettel-Webber ikilileri belki akla gelen en ateşli çekişmelerin aktörlerindendi. 2014'ü domine eden Mercedes GP'nin pilot ikilisi

Rosberg ve Hamilton da Belçika GP'si sonrası krizi iyiden iyiye çıkarmış durumdalar. Monza öncesi zor zamanlar geçiren Alman takımının artık takım içi temasa ve kazalara tahammülü yok. Özellikle de Mercedes'in bıraktığı her puanı memnuniyetle cebine koymaya hazır bir Daniel Ricciardo varken.





Mclaren P1

ORHAN ÖZVATAN
orhanozvatan@gmail.com
orhanography.blogspot.com.tr

Merhaba sevgili Autovision okurları. Adım Orhan Özvatán, 1991 İstanbul doğumluyum. Beykent Üniversitesi Bilgisayar Mühendisliği 2. Sınıf öğrencisiyim. Kendimi bildim bileli otomobilleri hastalık derecesinde severim. Resim yeteneğimi otomobillere olan ilğimle birleştirip karakalem otomobiller çizmeye başladım. Yıllar geçtikçe daha çok çizime ağırlık verdim. Resim ile ilgili hiçbir eğitim almadım. Çoğunlukla internetten ve resim çizen kişilere sorular sorarak bilgi edinmeye ve kendimi karakalemde geliştirmeye çalışıyorum. Çizimlerim realistik karakalem çizim dalına giriyor. Çizdiğim aracın orijinaliyle birebir aynı olması gerekiyor. Tabii çizimler kusursuz olmuyor ancak ne kadar az hata yapılırsa gerçekçilik o kadar artıyor. Orijinal fotoğraftan bakarak otomobilleri kağıda aktarıyorum.

Fotoğraftaki detay ne kadar fazlaysa çizimin bitiş süresi de o kadar uzun oluyor. Rus ve Japon araçlarına hayranlığımın dolayısı çizimlerimde bu araçları tercih ediyorum. Bu araçlar dışında Avrupa ve Amerikan klasiklerinin yeri bende ayrıdır. Boş vakit buldukça birçoğunu çizmeye çalışacağım.

Uzun zamandan beri bir süper spor araç çizmemiştim. Bu kez sizlere 2014 McLaren P1'i takdim ediyorum. Bu çizimimde diğerlerinden farklı olarak kuruboyaları da kullandım ve aracın özel renklerinden biri olan "Volcano Orange" rengini tutturmak kolay olmadı.

Çizimde görülen tüm gri tonlarda karakalem kullandım. Kuruboya ile karakalem tekniklerini beraber kullanınca farklı bir sonuç ortaya çıktı. Elimdeki Newport Beach'te yer alan McLaren buluşmasında çekilmiş bir fotoğraftı ve ortamı da eksiksiz yapmaya çalıştım.

Bütün çalışmalarım 35x50 cm kağıt kullanıyorum



çünkü araç üzerindeki tüm detayları karakalem tekniği ile kağıda aktarabileceğim en ideal boyut. Faber Castell Goldfaber serisi (B den 8B ye kadar olan) numaralı kalemli kullanarak çizimi tamamladım. Her çalışmamda belirli zaman aralıklarında çizim aşamalarını fotoğraflıyorum ve bitime kadar olan hikayesi ortaya çıkıyor.



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.



BARIŞ CAN DÖNMEZ

Barış bu ay içerisinde AutoVision ailesine dahil oldu. Kendisi makine mühendisi ve dört yıldır Ford'un Gebze fabrikasında entegrasyon mühendisi olarak çalışıyor. Otomobile hepimizden farklı bir açıdan, üretim tarafından bakıyor ve bu anlamda çok sıradışı bilgilere sahip. Bundan böyle 'Mühendis Gözüyle' adlı köşesinden sizlere seslenirken, çeşitli testlerde de Barış'ın imzasını göreceksiniz.



EFE ERSOY

Efe 2012'de Yiğit Timur'un yanında Gençler co-pilot şampiyonluğuna ulaştı. Motorsporları, özellikle ralli konusunda uzman bir isim. Bu sezon Fiesta ST koltuğunda Burcu Burkut Erenkul'un co- pilotluğu görevini üstlendi. Bir kere de Alişan ile mahallide yarışıp muazzam derecelere imza atmışlardı.

İLKE TAŞCI

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'nin otoparktan çıktığını gören olmadı. Bu aralar temiz bir RX-8 aradığı söyleniyor.



İSMAİL TERZİ

İsmail bizlere Gaziantep'ten destek veren bir isim ve elektronik mühendisi. 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 tenis takipçisi de aynı zamanda.



MEHMET ALİ SELİŞİK

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. Haftasonları o kadar çok yarış izliyor ve tweet atıyor ki Mali bir pilottan bahsetmediğinde herkes neler olup bittiğini merak ediyor!



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 kışkırdığı için Evo'yu (sürücü koltuğu Recaro marka) satın almış.



ORHAN ÖZVATAN

Orhan'ın otomobil çizimlerini görünce adeta kendimizden geçtik. İnanılmaz bir yeteneğe sahip olan Özvatan sadece karakalem çalışıyor ve bu konuda neredeyse rakipsiz. Çizimlerinin hikayesini köşesinde sizlerle paylaşıyor olacak.

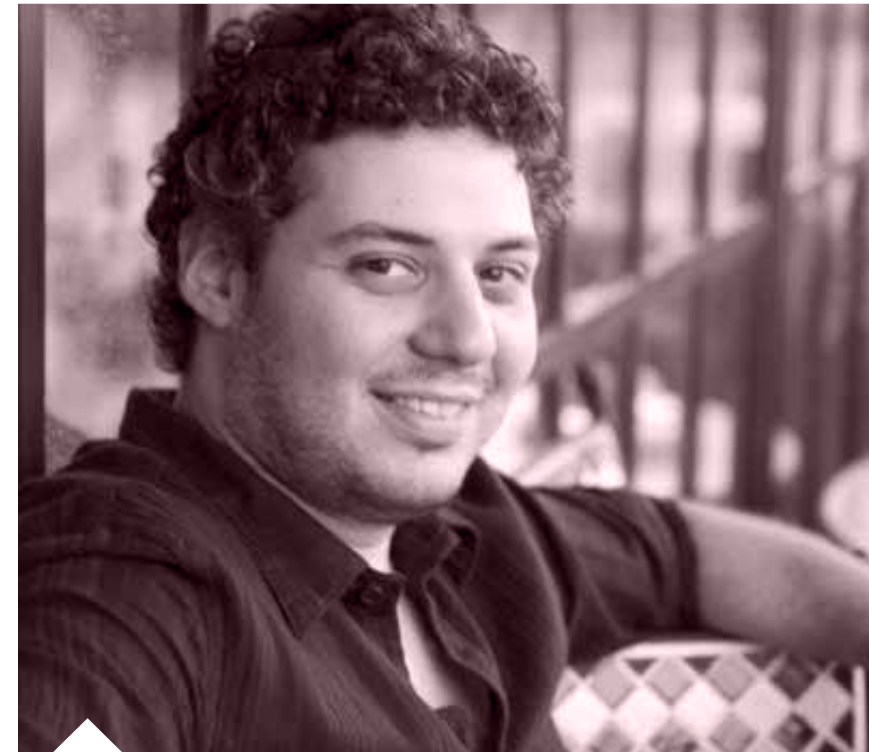


TAN ÜRFÜOĞLU

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'nin direksiyonuna geçti. Söylenenlere göre sipariş sırasında o kadar çok teknik detay sormuş ki Polo GTI'nin siparişi ancak 2 ay içinde alabilmişler!



YİĞİT AKKOYUNLU

Uzun yıllardır dostumuz olan Yiğit aslen elektronik mühendisi ancak bu konudaki yeteneği bir ampulün duyunu değiştirecek kadar bile değil! Otomobil kullanmayı bir hobi haline getirdi ve bu konuda oldukça başarılı. Yaptığı kazalardan ders alması ve meraklı kişiliği bu konudaki gelişiminin kilit noktalarıydı.



YİĞİT TİMUR

2012 Türkiye Ralli Şampiyonası Sınıf 9 şampiyonu olan Yiğit hızlı olduğu kadar da bilgili bir pilot. Bu sezon Evo X ile yarışıyor ve Dünya Rallikros Şampiyonası'nda yer alan ilk Türk pilot olma gururunu yaşıyor. İlk yarışında elde ettiği dördüncülük daha sonraki yarışlardaki başarılı sonuçlarının bir göstergesi aslında...



YAVUZ DÜRÜST

Dünyanın en sakin ve huzurlu insanlarından olan Yavuz, 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.



ORÇUN İNCE

Her ne kadar Maden Mühendisliği okusa da Orçun'un gelecekte otomobille ilgili bir şey yapmayacağını düşünmek olanaksız. Fiesta S'ten sonra Seat Ibiza Cupra aldı ve hayatın gerçekleriyle tanıştı! Cupra'nın benzin ışığının söndüğünü sadece ilk gün gördük, duyduklarımıza göre o da birilerinin hediyesiymiş!

AutoVision®

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

Ekim sayımıza da bekleriz...