

Testro: Lotus Exprit A4

Otomobil futkusu ®

AutoVision

SAYI 25 YIL: 03 - MART 2014



Sürüş İzlenimi

Mercedes E180- E250

Seat Toledo

Ford Kuga

Nissan Qashqai

Skoda Yeti

**Lexus RCF &
Infiniti Q50 Eau Rouge:
Hedef M3 & M4!**

SON VİTESİ DÜNYADA İLK. 9 İLERİ.

Cesur tasarımı, fütüristik çizgileri ve %10 oranında iyileştirilmiş yakıt ekonomisiyle Range Rover Evoque, Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda sizleri bekliyor.



ABOVE AND BEYOND

Resimdeki araç opsiyonel donanım içermektedir.

Borusan Otomotiv

www.landrover.com.tr / 0850 252 30 30

Borusan Otomotiv tarafından ithal edilen Land Rover'lara 3 yıl ya da 100.000 km (hangisi önce dolarsa) olmak üzere özel garanti verilmektedir. Bu özel garanti, yasal garantiyi aşan süre ve km bakımından bedelsiz onarım için olup, yasal mevzuatın garanti içinde tüketicilere tanıdığı diğer seçimlik hakların doğumuna neden olmaz. 2014 Range Rover Evoque 2.0 Si4 yakıt tüketimi (lt/100 km): Şehir içi: 10,3 - Şehir dışı: 6,4 - Karma: 7,8. Ortalama CO₂ emisyonu: 181 gr/km'dir.

Land Rover Türkiye Distribütörü Borusan Otomotiv



Innovation
that excites

YENİ NISSAN QASHQAI ŞEHİR BENİM



mart 2014

HABERLER

2 Otomobil dünyasından haberler ve Cenevre Fuarı'nın tüm detayları

28 SÜRÜŞ İZLENİMİ
Mercedes E180

34 SÜRÜŞ İZLENİMİ
Mercedes E250

40 SÜRÜŞ İZLENİMİ
Seat Toledo 1.6 TDi Ecomotive

46 SÜRÜŞ İZLENİMİ
Ford Kuga Ecoboost 182 bg

54 LANSMAN
Nissan Qashqai 1.2 DIG-T

60 LANSMAN
Skoda Yeti 1.6 TDI Ambition DSG

66 DOSYA
Hedef M3 & M4

80 TESTRO
Lotus Esprit S4 (1995)

90 UNUTULAN OTOMOBİLLER
Ford Cougar

92 MOTOR SPORLARI
Motorsporları dünyasından haberler

94 YOL NOTU / Efe Ersoy
2014 Başlarken...

96 EKİP
Autovision ekibi

AutoVision®

İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar

Koordinatörü

Fügen Cüceoğlu

fcuceoglu@autovision.com.tr

Genel Yayın Yönetmeni

Berk Sarioğlu

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, 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

BERK SARIOĞLU

berksarioglu@autovision.com.tr



Cenevre Fuarı'nın olduğu aylar bizler için çok zor oluyor; o kadar çok yenilik tanıtılıyor ki hangisinden bahsedeceğimizi şaşıyoruz. Mart ayı Cenevre ayı olarak bilinir ve Avrupa'nın bu ilk fuarı, bir bakıma yıl içerisinde bizleri bekleyen yenilikleri göstermesi açısından çok ama çok önemli, önemli olduğu kadar da merak uyandırıcıdır.

Geçtiğimiz yılki gibi McLaren P1 ve LaFerrari gibi ultra hızlı hipersporlar tanıtılmamış olsa da bile Cenevre her zamanki Cenevre bu yıl da. Hangisini en çok beğendiğimizi ya da hangisinden en çok etkilendiğimiz söylemeyeceğiz ama kapak konumuza bakarsanız yıl içerisinde çeşitli otomobil medyasında karşılaşacağımız bir kıyaslamayı görebilirsiniz. Infiniti ve Lexus'un yaptığı atak spor otomobil sınıfını karıştıracak gibi görünüyor. Biz de Almanların hegemonyası altında olan bu sınıfa yapılan atağı görmezden gelemedik ve RCF ile Q50 Eau Rouge'u rakip oldukları M3 ile M4 modelleriyle kıyasladık. Elbette BMW meydanı onlara kaptırmamak için elinden geleni yapacak ama kağıt üzerinde Japonlar biraz daha önde görünüyorlar. Bu konudan daha çok bahsetmeyeyim, siz en iyisi geri kalanını açıp okuyun!

Geçtiğimiz ay başlattığımız 'Testro' bölümümüz sizlerden o kadar iyi tepkiler aldı ki bu ay hemen bir yenisini yapmayı uygun gördük ve efsanevi Lotus Esprit'i sizlerle buluşturduk. Üstelik, bu çok

özel otomobili, otomobilin sahibi kendi diliyle anlattı.

Ama biliyorsunuz bize yenilik yetmiyor, içeriğimiz hiçbir zaman olduğu gibi kalmıyor. Bu ay da yeni bir başlığımızı sizlerle buluşturmanın heyecanını yaşıyoruz: 'Unutulan Otomobiller'. Bu konumuz daha çok varlığını unuttuğumuz, uzun süredir aklımıza gelmeyen, belki adını duyduğunuzda hatırlamakta bile zorlanacağınız modelleri hatırlatacak. Neden böyle bir konu mu başlattık? Çünkü otomobilleri, otomobil kültürünü, bu kültürü oluşturan herşeyi seviyoruz ve bunlara tarihe adını altın harflerle yazdırmış önemli modeller gibi başarısız, unutulmuş modeller de dahil. Onlar belki üretilirken çok sevilmediler ama bu hatırlanmaları gerekmediği anlamına gelmiyor. Umarız 'Unutulan Otomobiller' başlığımızı da 'Testro' gibi çok seversiniz.

Bu ay bu yeniliklerimiz dışında ülkemizde yeni satılmaya başlanan Skoda Yeti ve Nissan Qashqai sürüşlerimiz de dergimiz sayfalarında sizleri bekliyor. Bu iki önemli modelin tüm artı ve eksilerini inceledik ve eski modelleriyle olan kıyaslamalarını sizler için yaptık.

AutoVision her zamanki gibi yenilikleri ve farklı içeriğiyle devam ediyor. Umarız sizler de bizim kadar heyecanlanıyor, AutoVision okurken kendinizi farklı hissediyorsunuzdur...

Yeni Dacia Logan MCV bayilerde

Logan MCV'nin tamamen yenilenmiş ve sınıf değiştirmiş modeli, önceki gibi bir MPV değil station gövdesiyle bayilerdeki yerini aldı.

Yeni otomobil 4492 mm'lik gövdesiyle yerini aldığı modele göre 40 mm uzun, 8 mm geniş olmasıyla dikkat çekiyor. Artırılan boyutlar kabin genişliğine pozitif katkı sağlarken bagaj hacminin 573 litre olması bu tarz bir otomobil için çok önemli. Ancak ilk jenerasyonu 7 koltuklu olan otomobil artık 5 koltuklu çünkü Dacia markasının model yerleşiminde 7 koltuk görevi artık Lodgy modeline verilmiş durumda.

Yeni Logan MCV'de bir benzinli, bir dizel olmak üzere iki motor seçeneği mevcut. Benzinli motor 1.2 lt, 75 bg gücündeyken, dizel seçenek 1.5 lt'lik hacmiyle yine 75 bg güce sahip. Dizel versiyon 3.9 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketim değeriyle öne çıkıyor. Bunun dışında araçta bir de LPG'li versiyon bulunuyor.

Otomobilde sadece bir donanım bulunuyor ve standart aksesuarlar arasında ABS, ESP, ASR ve çift havayastığı gibi ekipmanlar yer alıyor.

Logan MCV'nin fiyatları 33.800 TL'den başlıyor, LPG'li versiyonda 36.600 TL'ye çıkıyor. Dizel versiyonsa 40.150 TL'lik etiket fiyatına sahip.





Porsche Macan satışta

Doğuş Otomotiv geçtiğimiz haftalarda Orta ve Doğu Avrupa'nın en büyük Porsche Showroom'unun açılışıyla birlikte, yeni modeli, kompakt SUV Macan'ın da tanıtımını gerçekleştirdi. Hemen söyleyelim; Macan'da uzun zamandır konuşulan 2.0 lt'lik turbo, 4 silindirli motor seçeneği bulunmuyor. Bunun ye-

rine otomobil Macan S, Macan Turbo ve Macan Diesel versiyonlarıyla satılacak. Macan S'te 3.0 lt'lik, çift turbolu, 340 bg gücünde bir V6 yer alırken, Macan Turbo'da 3.6 lt'lik, 400 bg'lik, çift turbo beslemeli bir V6 kullanılıyor. Turbo'nun 0-100 km/s hızlanması 4.8 sn ile sınıfının en hızlısı. Diesel modeldeyse diğer Porsche modelleri-

rinden tanıdığımız 3.0 lt'lik 258 bg gücündeki güç ünitesi yer alıyor. Tüm versiyonlar dört çeker ve 7 ileri PDK, çift kavramalı şanzımanla satılıyor.

Macan 125.000 Euro'dan başlayan fiyatlarla satılırken, satışlar Nisan ayında başlayacak. Doğuş Oto'nun hedefi yıl sonunda 40- 50 adet Macan satışına ulaşmak.



Yeni Elantra'da dizel-otomatik seçeneği

Makyajlanan Hyundai Elantra, benzinli motorunun yanı sıra dizel-otomatik kombinasyonu ile de bugüne kadarki eksikliğini tamamlayarak satılmaya başlandı.

Benzinli motor 1.6 lt'lik, 132 bg gücündeki üniteyken, dizel motor da 1.6 lt'lik hacmiyle dikkat çekiyor. Önceki jenerasyonda Elantra'nın dizeli 1.7 lt'yd ve vergi dezavantajı nedeniyle ülkemiz pazarında satılmıyordu. Yeni ünite 128 bg gücünde ve 280 Nm'lik (manuelde 260 Nm) torkuyla öne çıkarken 4.9 lt/100 km yakıt tüketimi ve 190 km/s maksimum hıza sahip. Benzinli versiyonsa 132 bg güç ve 158 Nm'lik torkuyla altı ileri manuel ve otomatik şanzıman seçeneklerine sahip ve manuelde 6.5 lt/100 km, otomatikteyse 7.1 lt/100 km yakıt tüketimi sunuyor.

Makyaj operasyonunda Elantra'da yeni ön farlar, arka farlar, difüzör, bagaj kapağı gibi detaylar elden geçirilmiş.

Style ve Elite donanımlarına sahip yeni Elantra'nın satış fiyatı 59.990 TL'den başlayıp, 83.990 TL'ye kadar uzanıyor.





Yeni Ford Transit tanıtıldı

Ford Transit'in yedinci nesli ülkemizde satışa sunuldu. 1965'ten beri üretilen ve bugüne kadar 7 milyon adetinin üzerinde satış başarısına imza atan Transit'in son jenerasyonu Ford Otosan Kocaeli tesislerinde bantlardan çıkıyor.

Araç van, minibüs, tek ve çift kabinli kamyonet olarak satışa sunulurken fiyatlar 55.500 TL'den (kamyonet) başlıyor ve 75.000 TL'ye (minibüs) kadar çıkıyor. Araçta dört gövde seçeneğinin yanında önden çekiş, arkadan

çekiş ve dört çeker olmak üzere üç farklı çekiş alternatifi, 2.2 lt'lik duratorq TDCi dizelin 125, 135 ve 155 bg'lik üç motor seçeneği sunuluyor. Bu çeşitlilik birlikte dayanıklılık, düşük yakıt tüketimi (6.5 lt/100 km) ve yüksek yük taşıma kapasitesi gibi avantajları sunan araç 106 ülkeye ihraç edilecek.

Bunların yanında Transit içerdiği teknolojik özelliklerle de sınıfının lideri olmayı hedefliyor. Araçta Dinamik Tork Kontrolü (TVC), Viraj Fren Kontrolü, Mo-

tor ve Fren Kontrollü Çekiş Sistemi (TCS) ve Acil Fren Anında Yanan Dörtlü Flaşör (EBW) gibi sistemler yeni Transit'te standartlar olarak sunulurken, Acil Durum Yardımı Özellikli SYNC, Çarpışma Uyarı Sistemi Özellikli Adaptif Hız Kontrolü, Statik Köşe Lambaları, Şerit Takip Uyarı Sistemi (LKA), Lastik Basıncı İzleme Sistemi (TPMS), Ayarlanabilir Hız Sınırlandırıcı (ASLD) ve Ford Kolay Yakıt Sistemleri ise isteğe bağlı olarak alınabiliyor.

Renault'dan 160 bg'lik 1.6 dizel!



Renault, çok sevilen 1.6 dCi motorundan çift turbo uygulamasıyla 160 bg güç elde etti. Energy dCi160 Twin Turbo adı verilen güç ünitesi Formula 1 teknolojisiyle üretilmiş oldukça sofistike bir motor. 1598 cc hacmindeki dCi 160, adından da anlaşılacağı gibi 160 bg güç ve 380 Nm gibi oldukça iddialı bir tork üretiliyor. Bu değerler kendinden daha güçlü 2.0 lt'lik motorlarla rekabet edebilmesini sağlarken hacmi küçük olduğu için yüzde 25 daha verimli olmasını da sağlıyor.

İki adet turbo aynı anda değil sırayla çalışıyorlar. İlk turbo düşük devirlerde yüksek tork sağlamak adına erken devreye girerken torkun %90'ı 1500 d/dak'da üretiliyor. İkinci turboysa daha yüksek devirlerde devreye girerek litre başına 100 bg güç üretilmesini sağlıyor. Motorda transvers su akışı ve uflex gibi Formula 1'de yer alan gelişmiş teknolojiler yer alıyor.

Motor henüz herhangi bir modelin kaputunun altında kullanılmadı ama markanın D ve E segmenti modellerinde kullanılacağı kulağımıza gelen bilgiler arasında.





YAZI: BERK SARIOĞLU

CENEVRE OTOMOBİL FUARI - 2014

Yılın ilk Avrupa fuarı Cenevre, adeta markaların gövde gösterisi savaşına sahne olurken, hızlı hatchback modellerinin bolluğu bizleri memnun etti. Hemen hemen tüm markalarda dünya lansmanına yer verdiği bu önemli fuarın tüm detaylarını sizlere aktarıyoruz.



Audi S1

Hemen heyecanlanmayın! Bu S1 bildiğiniz Grup B ralli otomobili ile ilişkili değil, A1 modelinin performans versiyonu ancak ismi o efsanevi otomobilden geliyor. Cenevre'de ilk kez gösterilen otomobilde 2.0 lt'lik 230 bg gücünde bir motor yer alıyor ve S1'in 0-100 km/s hızlanması sadece 5.9 sn sürüyor. Tüm S modelleri gibi S1'de de Quattro dört çeker sistemi yer alıyor. Ayrıca çift kavramalı S Tronic şanzıman da S1'de yer alan bir diğer özellik. Otomobilin manuel seçeneğinin olup olmayacağıysa henüz belli değil.



AUDI

Audi TT

Üçüncü nesil TT Cenevre'de gün yüzüne çıktı. Yeni TT her ne kadar orijinal model kadar etkileyici görünmese de Allroad Shooting Brake ve Sport Quattro modellerinin bir birleşimi gibi görünen otomobilin çekici ol-

madığını söyleyemeyiz. İzgaranın köşeli bir tasarıma sahip olması pek alışık olduğumuz bir detay değil ama otomobilin duruşunu olumlu anlamda etkilediğinin de altını çizmemiz gerek. Güncel modelden daha kısa olan yeni TT'nin aks mesafesi uzatılmış (37 mm), ayrıca otomobil daha dar ve aynı yüksekliğe sahip. VW'nin MQB şasisini kulla-

nan otomobil eski modele göre 50 kg daha hafif : 1230 kg. Motorlarda bir yenilik söz konusu değil: 2.0 lt'lik motor 230 bg güç üretirken 6.0 sn'lik 0-100 km/s süresi sağlıyor, TTS versiyonundaysa bu değerler 306 bg ile 4.7 sn. 2.0 lt'lik dizel de aynen kullanılmaya devam ediyor: 185 bg güç ve 4.2 lt/100 km'lik ortalama tüketim gerçekten çok iddialı.



Alfa Romeo 4C Spider

Alfa Romeo'nun çok ses getiren spor otomobili 4C'nin Spider versiyonu Cenevre'de izleyicilerle buluştu. Otomobilde teknik olarak bir değişiklik yok, 1750 cc'lik turbo, 240 bg gücündeki motor aynen kullanılmaya devam ediyor. 240 bg güç ile 0-100 km/s hızlanması 4.5 saniye sürüyor ve maksimum hız 250 km/s.

İtalyan üretici üzerini açtığı otomobilin rijitliğini sağlamak adına gövdeye eklemeler yapmış ve ağırlık 60 kg artmış.



Ancak bunun performans üzerinde negatif bir etkisi yok. Otomobilde coupe versiyondaki gibi manuel şanzıman seçeneği bulunmuyor, çift kavramalı şanzıman tek seçenek.

Spider'ın ön farları, egzoz sistemi ve jant tasarımı coupe'den farklı olarak ele

alınmış. Ortada konumlandırılan egzozlar, bu konuda uzman olan Akrapovic tarafından geliştirilmiş ve karbon ile titanyumdan imal edilmiş.

Spider'ın üretimine 2015'te başlanacağı Cenevre koridorlarına konuşulan konulardan biriydi...

CENEVRE OTOMOBİL FUARI - 2014

BMW

BMW 4 Gran Coupe

BMW'nin Cenevre'deki en büyük yeniliklerinden biri 4 Serisi'nin Gran Coupe versiyonuydu. Aslında otomobil coupe değil 4 kapılı bir yapıda ve tıpkı 6 Serisi Gran Coupe gibi 3 kapılı versiyonlara göre daha büyük ve heybetli bir duruşa sahip.

Gran Coupe, 4 Serisi'nin

üçüncü gövde seçeneği olarak görünüyor ve böylece model gamı tamamlanmış oluyor. 4 Gran Coupe, biraz da Audi'nin A5 Sportback modelini takip ediyor gibi görünüyor. BMW otomobil hakkında şu açıklamayı yapıyor: "Bir sedanın fonksiyonelliğiyle bir coupe'nin silüetini bileştirdik."

Otomobilin genişliği, aks aralığı ve uzunluğu 4 Coupe ile aynı olsa da tavan yüksekliği 12 mm artırılmış. Ayrıca bagaj hacmi de 35 litre artarak 435 litreye çıkmış. 4 Gran Coupe'de 418d, 420d dizel motorların yanı sıra, 420i, 428i ve serinin en üstünde yer alan 435i benzinli motorlara yer verilmiş.



CENEVRE
OTOMOBİL
FUARI - 2014

BMW X3

2010 yılında ikinci jenerasyonu tanıtılan X3, makyajlanmış yüzüyle Cenevre'de yer aldı. Otomobilin değişimi görsellikten daha çok kaputun altını odak almış durumda.

Yeni X3 sDrive18d modeli 2.0 lt'lik TwinPower turbodizel, 4 silindirli, 150 bg güç üreten bir motora sahip. Bu motorun ortalama yakıt tüketim değeri 4.9 lt/100 km olarak belirtilirken, emisyon oranı 131 g/km ile sınıfının en iyisi olarak görünüyor. Ayrıca bu seçenek

sadece arkadan çekişli ve 6 ileri manuel şanzımanla alınabiliyor.

Diğer üç dizel seçeneği ise dört çekerli olarak geliyor: 2.0 lt'lik 190 bg gücünde Xdrive20d, 3.0 lt'lik 6 silindirli 256 bg'lik xDrive30d ve aynı motorun 310 bg'lik bir versiyonunun yer aldığı xDrive35d. Bu seçenek 0-100 km/s hızlanmasını 5.3 sn'de gerçekleştirirken, ortalama olarak 6.0 lt/100 km yakıt tüketiyor ve sadece 157 g/km'lik emisyonuyla dikkat çekiyor.

Aracın boyutlarında herhangi bir değişiklik söz konusu değil, sadece uzunluk 1 mm artarak 4657 mm'ye ulaşmış. Kabinde birkaç güncelleme olduğu görünüyor: Revize edilen orta konsol, yeni bardaklıklar ve standart olarak sunulan deri direksiyon gibi ekipmanlara yer verilmişken, opsiyon listesine yeni kumaş tasarımları, döşemeler, gövde renkleri ve jant tasarımları eklenmiş.

Yeni X3'ün Avrupa satışı Haziran ayında başlayacak.



BMW 2 Active Tourer

Markanın ilk önden çekişli modeli olma unvanına sahip 2 Active Tourer'ın dünya tanıtımı Cenevre'de yapıldı. Markanın 15 adet önden çekişli modelin üretimine imza atacağı biliniyor ve 2 Active Tourer bunların ilki.

Her ne kadar otomobil

önden çekişli bir MPV olarak görünse de BMW onu MPV olarak adlandırmıyor ve otomobilin kendi sınıfını yarattığının altını çiziyor. Otomobilde yeni Mini Cooper'da kullanılan önden çekişli şasi ve 3 ile 4 silindirli turbo motorlar kullanılıyor. 218i modelinde 1.5 lt'lik, üç

silindirli turbo, 135 bg, 225i'de 2.0 lt, 4 silindirli turbo, 231 bg'lik benzinli motorlar yer alırken, 218d'de 150 bg'lik 0-100 km/s hızlanmasını 8.9 sn'de gerçekleştiren bir motor bulunuyor. Yakın zamanda bunlara ek olarak 216d ve 220d dizeller ve 220i benzinli motor seçenekleri model ga-

mına eklenecek, böylece 2 Active Tourer daha zengin bir kullanıcı kitlesine hitap edecek.

Otomobilin bagaj hacmi 468 litre ile oldukça iddialyken bu hacim 40:20:40 oranında katlanan arka koltuklar sayesinde 1510 litreye kadar genişleyebiliyor.



CITROEN



Citroen C4 Cactus

Citroen'in sıradışı modeller üretme konusunda ne kadar istekli olduğunu C3 Pluriel modelinden biliyoruz. Cenevre'de gösterilen Cactus modeli de en az Pluriel kadar sıradışı ve ilginç bir otomobil.

Cactus, adından da anlaşılacağı gibi C4 üzerine geliştirilmiş bir crossover ve piyasaya çıktığı anda Nissan Juke ve Ford EcoSport gibi modellerin canını sıkmak için elinden geleni yapacak.

Otomobilin kapılarında, bagaj kapağında ve çamurluklarında göze çarpan ve Airbumps adı verilen bölümler, poliüretandan üretilmiş ve çarpışmalarda yayalara maksimum güvenlik sağlaması için tasarlanmış yapılar. Üstelik bunların rengini aracınızın gövde rengine göre ayarlayabiliyor ve dört renk alternatiften birini seçebiliyorsunuz: Siyah, gri, kum rengi ve çikolata. Şimdilik airbump'ların ne kadar ko-

lay patladığına dair bir bilgi yok elimizde ama bu konuda Fransız üreticinin ödün vereceğini zannetmiyoruz.

Cactus modelinde, Citroen'in tamamen yeni EMP2 platformu yerine eski 'Platform1' adı verilen altyapısı kullanılıyor. Buna rağmen ağırlığı 964 kg ile C4'e göre 200 kg daha hafif. Bunda araçta kullanılan hafif malzemelerin etkisi büyük: Ses izolasyonu sağlayan panoramik tavan güneş gözlüğü görevi görüyor ve ağırlığı 6 kg azaltarak, aynı zamanda ağırlık merkezini de aşağı çekiyor. Bunu dışında motor kaputunda kullanılan yüksek mukavemetli çelik, arka camlarda kullanılan dışarı doğru açılan yapı sayesinde 11 kg ağırlık tasarrufu elde edilmiş. Tek parçalı katlanabilir arka koltuk ise 6 kg kurtarmış. Bu arada ön koltukların da tek parçalı

olması, Cactus'un iç mekanına retro bir hava katıyor. Bu daha çok klasik Amerikan otomobillerinde görebileceğimiz bir detay ve uzunca bir süredir böyle bir tasarıma rastlamıyorduk.

Kabin demişken, minimalist bir kabin yerleşimi ve tasarımına yer verilmiş ve yolcu havayastığının alıştığımız gibi konsola değil tavana entegre edilmiş olması, konsolun yerleşiminin çok daha alçak olabilmesine olanak vermiş.

Cactus'te, 1.0 lt'lik Vti 82 bg'lik, turbo benzinli, 109 bg'lik atmosferik benzinli ve 1.6 lt'lik 92 ve 100 bg'lik iki dizel motorlar bulunuyor.



Ferrari California T

FERRARI

2008'den beri üretimde olan Ferrari California yenilendi. Her ne kadar otomobil makyajlanmış gibi görünse de, İtalyan üretici bunu yeni bir model olarak lanse ediyor.

Otomobilin adındaki T harfi, bunun turbo motorlu bir Ferrari olduğunu gösteriyor ve bu da F40'tan beri ilk turboya sahip Ferrari olduğu anlamına geliyor. Kısacası California T yeni bir dönemin başlangıcı olarak sayılabilir.

Eski modelin 4.3 lt'lik atmosferik V8 motoru, yeni

modelde yerini Maserati Quattroporte'den tanıdığımız 3.8 lt'lik, çift turbolu motora bırakmış. Bu motor 7500 d/dak'da 560 bg güç ve 4750 d/dak'da 755 Nm tork üretiyor. Bunlar eski modelde sırasıyla 485 bg ve 505 Nm'yd. Bu güç ve tork artışlarının yanında performansta yükselmiş: 0-100 km/s hızlanma 3.6 sn'ye düşerken, maksimum hız 310 km/s'den 314 km/s'ye çıkmış. Üstelik hacmi küçülen motor sayesinde yakıt tüketimi 11.4 lt/100 km'den, 10.5

lt/100 km'ye inmiş. Emisyon oranı da 20 g/km azalarak 250 g/km seviyesine düşmüştü.

Otomobilin Magnaride amortisörleri yüzde 50 daha hızlı tepki verecek şekilde elden geçirilmiş ve F1- Trac çekiş kontrol sisteminin son jenerasyonu otomobile entegre edilmiş. Dış tasarımıdaysa daha geniş ön ızgara, üçgen şeklinde yan hava girişleri, kaputta çift hava girişi ve ön lastiklerin arkasına alınan hava girişleri gibi farklar bulunuyor.

CENEVRE
OTOMOBİL
FUARI - 2014



FORD



Ford Focus

Focus'un üçüncü jenerasyonu da Cenevre'de makyajlanmış haliyle izleyicilerin karşısına çıktı. Eğer güncel Focus'un ön tasarımını beğenmeyenlerdenseniz sizlere iyi bir haberimiz var: Focus artık çok daha ılımlı bir yüze sahip! Daha dar ön ve arka farlar, yeni motor kaputu ve ızgara göze çarpan yenilikler olarak görülüyor. Otomobilin kabininde de değişiklikler mevcut ve Focus artık paddleshift'lerle alınabiliyor. Bunun dışında konsolda daha az sayıda butona yer verilmiş, sekiz inçlik, dokunmatik ekran konsola entegre edilmiş ve Ford'un bilgi sistemi Sync, yerini ikinci jenerasyonu Sync2'ye bırakmış.

Güncellenen Focus'ta yeni motorlar göze çarpıyor: 1.5 lt'lik yeni, turbo, benzinli motorun 150 ve 180 bg'lik iki farklı versiyonu bulunurken,

1.0 lt'lik Ecoboost motor da elden geçirildi ve yüzde 17 daha iyi tüketim değerleriyle dikkat çekiyor. Ayrıca bu motor seçeneğinde ilk defa otomatik şanzıman imkanı sunulmaya başlandı. Dizel motorlarda da 2015 yılında 1.5 lt'lik TDCi ünitenin 120 bg'lik versiyonunu göreceğiz.

Şasi olarak da Focus'ta bir takım güncellemeler mevcut; artık ön taraf daha sertken, süspansiyon geometrisi ve amortisörler elden geçirilmiş. Öyle görünüyor ki Focus sürüş anlamında rakiplerinin kabusu olmaya devam edecek.



Honda Civic Type R Concept

Honda'nın 'Ring'de önden çekişli rekorunu kırma hedefiyle geliştirdiği Civic Type R modeli, konsept haliyle fuarda yer aldı. Type R'in 2015 yılında pazara sürüleceği ve 2.0 lt'lik turbo, en az 280 bg'lik motora sahip olacağı biliniyor.

Konseptin oldukça agresif bir tasarıma sahip olduğunu görebiliyoruz, ayrıca ciddi bir aerodinamik paket dikkat çekiyor: Ön splitter, iki kademeli arka kanat bunlardan bazıları.

Konseptin ne kadarının üretime geçeceği merak ko-



HONDA

CENEVRE
OTOMOBİL
FUARI - 2014

nusuyken Honda yetkilileri 'üretimin nasıl olacağını göreceğiz ama tabii herşeyi üretime geçirmek istiyoruz' açıklaması gerçekten heyecan verici.

Önden çekişli ve 6 ileri

manuel şanzımanlı otomobilin yüksek gücü nasıl aktaracağını gerçekten merak ediyoruz ve Honda'nın, daha önce Renaultsport ve Focus RS'teki gibi çözümlere sahip

olacağını beklemek yersiz olmayacaktır.

Ne olursa olsun Honda efsanevi bir ismi güçlü bir şekilde geri getiriyor. Sadece bu bile yeter de artar...

Jeep Cherokee

Jeepe'nin Cenevre'de ilk kez görücüye çıkarttığı yeni Cherokee modeli, özellikle tasarım olarak eleştirilecek gibi görünmüyor. Özellikle de Japon modellerine olan benzerliği marka fanatiklerini üzecek gibi görünse de kaput altındaki gelişmeler yüzlerin gülmesini sağlayacak cinsten.

Beşinci jenerasyon Cherokee'de 2.0 lt'lik dizel motorun varlığı dikkat çekici. Bu motor 140 ya da 170 bg'lik iki versiyona sahip ve 9 oranlı otomatik şanzıman her iki motorda da standart olarak sunuluyor. Benzinli alternatiflerse 2.4 lt'lik 4 silindirlili ve model gamının en üstünde yer alan 3.2 lt'lik V6.

Otomobil önden ya da dört tekerlekten çekişli olarak alınabiliyor ve düşük oranlı arazi şanzımanı üst donanımlarda standart olarak geliyor.

Cherokee'nin en büyük özelliği Chrysler ile Fiat'ın ortak geliştirdiği 'Compact US Wide Platform' üzerine inşa edilen ilk model olması. Bu altyapı Alfa Romeo Giulietta modelinden alındı ve aracın yol kullanımının daha iddialı olması için Cherokee'de kullanıldı. Bu platformun ileriiki zamanlarda farklı araçlarda da kullanılması söz konusu.

Kabinde daha üst sınıf hissettiren malzemelerin kullanıldığı dikkat çeken 7 inçlik TFT ekran ve tamamen kişiselleştirilebilen bir yol bilgisayarı sistemi göze çarpıyor.



JEEP

MCLAREN

CENEVRE
OTOMOBİL
FUARI - 2014

McLaren 650S

McLaren, üçüncü yol otomobili 650S'nin tanıtımını Cenevre'de gerçekleştirdi. Tasarım olarak hiper spor P1 ve 12C modellerinin bir karışımı olarak görünen otomobil 12C'den biraz daha pahalı ve konumlandırılma olarak da üstte yer alıyor.

Haliyle otomobilde 12C'den

daha zengin bir donanım bulunuyor: Hafif forged jantlar, LED farlar, Alcantara kabin, karbonseramik frenlerin tümü standart donanımda.

650S'nin motoru, adından da anlaşılacağı gibi 650 bg güç üretiyor. 12C ve P1'de yer alan 3.8 lt'lik, çift turbolu V8, 625 bg (12C) yerine 650 bg güce sahip ve maksimum torku

3000- 7000 d/dak'da 678 Nm.

İngiliz üretici 650S'in yedi ileri çift kavramalı şanzımanının daha seri ve daha iyi kontrol edildiğini söylüyor. 650S, 0- 100 km/s hızlanmasını 3.0 sn'de gerçekleştirirken, 0- 200 km/s hızlanma için verilen 8.4 sn'lik değer, 12C'ye göre 1 sn'den daha hızlı.

MERCEDES-BENZ



Mercedes-Benz S Coupe

Aslında bu otomobil eskiden CL olarak adlandırılan üst sınıf coupe'nin yeni versiyonu. Mercedes, model gamındaki isim karmaşasını sonlandırmak adına böyle bir yola başvurdu.

Otomobil her zaman oldu gibi S Sınıfı motorlarına ve kabinine sahip ama tasarım olarak biraz daha kendine özgü özelliklere sahip olduğu görülebiliyor. Geçtiğimiz yıl Frankfurt'ta sergilenen konseptte göre hayli az değişiklikle seri üretime geçtiği gözlerden kaçmıyor. S Coupe 5027 mm'lik gövdesiyle oldukça uzun

bir otomobilken, genişliği 1899 mm ve yüksekliği 1411 mm. Otomobilin aks aralığıysa 2945 mm.

S Sınıfı'nın çok ses getiren Magic Body Control sistemi S Coupe'de de yer alıyor ve buna ek olarak Active Curve Tilting adı verilen sistem de kullanılmış. Bu sistem gövde hareketini kontrol ediyor ve olabildiğince az gövde hareketi için otomatik olarak ayarlamalar yapıyor.

Standart olarak sunulan LED aydınlatma sistemine 'Intelligent Light System' eklediğinizde 47 adet Swarovski taşa sahip oluyorsunuz. Bu taşların 17 adet

gündüz farlarında, geri kalan 30 tanesi sinyallerde konumlandırılmış.

S Coupe başlangıçta sadece S500 motor seçeneğiyle satılıyor. 4.6 lt'lik bu V8 motor, çift turboya sahip ve 455 bg güç ile 1800 -3500 d/dak arası sabit olarak 700 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanma 4.8 sn, maksimum hıza 250 km/s ile sınırlandırılmış. Tabii ilerleyen zamanlarda bunlara daha farklı motor seçenekleri de eklenmesi kaçınılmaz. Ancak 4 silindri motorlar gibi sıradışı alternatifler beklemek yersiz olacaktır.



Nissan X - Trail

Nissan'ın kompakt SUV segmentindeki modeli X-Trail, markanın yeni tasarım felsefesine uygun olarak yenilendi. Araçta Renault- Nissan ortaklığının meyvesi olan CMF platformu kullanılıyor.

Yeni X-Trail'da 1.6 lt'lik DIG-T turbo benzinli, 163 bg'lik motorun yanında 1.6 (130 bg) ve 2.0 lt'lik dizel motorlar alınabiliyor. X-Trail hem önden hem de dört çeker alınabildiği gibi 6 ileri manuel ya da Xtronic otomatik şanzıman seçenekleri de mevcut. Ancak otomatik sadece önden çekişli versiyonlarda alınabiliyor.

X-Trail ile birlikte Nissan'ın model gamında Juke, Qashqai ve Murano modelleriyle birlikte Crossover sayısı dörde yükseldi. Bu rakam Japon üreticinin bu konuda ne kadar söz sahibi olduğunu gösteriyor.



Nissan Juke

Sevdiğimiz küçük sınıf Crossover Juke da makyajlanan modeller arasındaydı. Model hayatının tam orta noktasındaki bu güncelleme operasyonunda

yeni ön tampon, ızgara, farlar, hava girişi, yeni arka tampon, arka farlar, jantlar gibi noktalar elden geçirildi.

Bunun dışında yürüyen aksamda da eklemeler ve

güncellemeler mevcut: Eski çok yakan 1.6 lt'lik motorun yerini turbo beslemeli 1.2 lt'lik (114 bg) motor alırken, 1.5 lt'lik dizel motorda bir değişiklik yapılmamış.



OPEL

Opel Astra Extreme

Cenevre'deki tek hot hatch Seat Leon Cupra ya da Honda Civic Type R değildi. Opel de Astra'nın Extreme adlı modelini konsept halinde gösterdi ve bugüne kadarki en hızlı otomobilinin detaylarını paylaştı.

Extreme'in ismi gibi sıradışı özellikleri var; standart modele göre 100 kg daha hafif bir gövdeye sahip, 2.0 lt turbo motoru 300 bg'in üzerinde güç üretiyor ve ön aksında kilitli bir diferansiyel mevcut. Böylece 0-100 km/s hızlanmanın 5.9 sn olması pek de şaşırtıcı değil.

Araçta 6 ileri manuel şanzıman, ayarlanabilir süspansiyonlar, karbonfiber tavan, arka kanat, difüzör, ön splitter, motor kaputu, süspansiyon bağlantıları ve jantlar bulunuyor. Ayrıca arka koltukların yerine takla barı olduğu da gözlerden kaçmıyor.

Şimdilik konsept olarak gösterilen otomobilin üretim versiyonunda bu ekstrem parçaların ne kadarının olacağı bilinmez ama Alman üreticinin Extreme ile bir takım rekorların peşinde olduğunu sezinleyebiliyoruz.



CENEVRE
OTOMOBİL
FUARI - 2014

Peugeot 108

Fransız üreticinin Citroen ve Japon Toyota ile ortak ürettiği 107 modeli yerini tamamen yenilenmiş 108'e bıraktı. Otomobil ilk olarak Cenevre'de henüz tamamlanmamış bir halde gösterildi ve yine 107 gibi Citroen ve Toyota ile ortak üretilip, pazarlanacak.

108, 3470 mm uzunluğundaki ve 1600 mm genişliğiyle oldukça küçük boyutlara sahip bir otomobil. Aynı zamanda 840 kg ile ne kadar hafif olduğunu da gösteriyor. 108 hem 3 hem de 5 kapılı hatchback ile bir de kumaş tavanlı versiyonla geliyor. Convertible'in tavanı elektrikli olarak açılıyor ve 80 x 76 cm ebatlarında olmasıyla dikkat çekiyor.

Cenevre'de gösterilen otomobil henüz son halini almadığı için elimizde iç mekanla ilgili detaylar yok. Ancak Fransız üretici kabinin daha büyük premium otomobiller

gibi hissettirdiğini söylüyor.

Otomobilde ilk etapta 1.0 lt Vti 68 bg (97 g/km), 1.2 Vti 82 bg (99 g/km) üç silindirli benzinli motorlar yer alacak. Her iki motorda da beş ileri manuel ya da otomatik şanzıman seçenekleri alınabilecek.

PEUGEOT



Peugeot 308

Evet belki fuarın en büyük yeniliği değil ama Yılın Otomobili 2014 ödülünün Cenevre'de lanse edilmesi Peugeot'nun çok şey beklediği modelinin yine ses getirmesini sağladı. Bu ödül Fransız markanın 2002'de 307 ile elde ettiği başarıdan tam 12 yıl sonra geldi. 308 birinciliği 307 oyla alırken ikinciliği BMW i3, üçüncülüğüse Tesla S elde etti.



PORSCHÉ

Porsche 919 Hybrid

Porsche bu yıl WEC'de (World Endurance Championship) yarışacağı otomobil olan 919 Hybrid'i (LMP) Cenevre'de tanıttı. Aracın, LeMans'ı kazanmaya odaklanmış markanın en büyük kozla-

rından biri olması bekleniyor.

Araçta oldukça şaşırtıcı bir şekilde V4 motor ve elektrik motoru yer alıyor. 9000 d/dak'ya kadar devirlenebilen bu güç ünitesi, boş ağırlığı 870 kg olan bir otomobil için korku-

tucu sayılır.

Mark Webber ile anlaşılan takım LeMans'daki galibiyetlerine geri dönmek istediğini açık bir şekilde ortaya koyuyor. Tabii bunu yapabilmeleri için Audi'yi geçmeleri gerekecek...

Renault Twingo

RENAULT



Üçüncü jenerasyon Twingo Cenevre'nin gözde otomobillerden biri. Ayrıca bu kadar sıradışı olduğunu düşündüğümüzde kullanıcıların en çok seveceği otomobillerden biri olacağı da kaçınılmaz.

Twingo'nun nesi sıradışı diye soranlara söyleyelim: Otomobil arkadan motorlu ve arkadan çe-

kişli! Evet, bu formül daha önce de Renault tarafında kullanılmıştı (Dauphine ve Renault 8'de) ancak modern otomobil dünyasına böylesine radikal hamlelere pek de alışık değiliz açıkçası.

Otomobilin motor seçenekleri hakkında henüz bir açıklama yapılmasa da 0.9 lt'lik turbo ile 1.2 lt'lik motorların

kullanılacağı garanti gibi. Ayrıca manuel ve çift kavramalı otomatik şanzıman gibi seçeneklerin olduğunu da söyleyelim.

Twingo oldukça küçük boyutlara sahip olsa da beş kapılı olarak üretilecek ve en üst donanımdaki versiyonda açılabilir kumaş tavan olacak.

SEAT

CENEVRE
OTOMOBİL
FUARI - 2014

Seat Leon Cupra

Nürburgring'de önden çekişli rekorunu Megane Trophy'nin elinden alan Seat Leon Cupra, 7:58'lik derecesiyle bir önceki rekora tam 10 saniye fark attı ve 8 dakikanın altına inen ilk ön-

den çekişli model oldu.

Cenevre Fuarı'nda dünya lansmanı yapılan otomobilde 2.0 lt'lik 280 bg güç üreten 2.0 TSI motor kullanılıyor. Otomobilin bir de 265 bg gücünde versiyonu bulunuyor. 6

ileri manuel şanzıman standart donanımdayken, DSG opsiyonel olarak alınabiliyor. Rekor kıran Cupra'nın 0-100 km/s hızlanması 5.7 sn sürerken, 265 bg'lik versiyonda bu değer 5.9 sn.

TOYOTA



Toyota Aygo

Peugeot 108'in ikizi Toyota Aygo da Cenevre'de gösterildi. Renault'nun yeni Twingo'suyla aynı segmentte olan otomobilin rakibiyle büyük bir rekabete girmesi bekleniyor.

Aygo tasarım olarak 108

modelinden biraz farklı ve sıradışı çizgileriyle dikkat çekiyor ancak bunun dışında otomobilin altyapısı, motor ve şanzıman seçenekleri tamamen aynı. Bu da 1.0 ve 1.2 lt'lik VTi, sırasıyla 68 ve 82 bg'lik motorlar kullanılacağı anlamına

geliyor. Şanzıman olarak 5 ileri ve otomatik üniteler yer alacak.

Kabinde eski modele göre artan kalite söz konusuysa, 108'deki gibi konsola entegre edilmiş bir infotainment sistemi de yer alıyor.

SKODA



Skoda Vision C

Çek üreticinin dört kapılı Coupe sınıfına girişini temsil eden Vision C konsepti fuardaki en büyük sürprizlerden biriydi. Otomobil genel olarak Passat CC'yi andıran bir yapıda olsa da Skoda kendine özgü tasarım oyunlarını uygu-

lamakta geri kalmamış.

Araçta 1.4 lt'lik TSI 4 silindirli motor yer alıyor ve bu güç ünitesi hem benzin hem de doğal gazla çalışabiliyor. Vision C'nin altyapısını VW Grubu'nun MQB platformu oluşturuyor.



VW



VW Polo

VW'nin Cenevre'deki en önemli yeniliklerinden biri kuşkusuz makyajlı Polo'ydu. Her ne kadar otomobile dikkatle bakmadığınızda yapılan değişiklikleri anlamakta zorlansanız da otomobilin görüntüsünde bir ferahlama olduğu görülüyor.

Yeni gövde rengi seçenekleri, jant tasarımları ve tamponlar otomobilin ayırt edici özellikleri olarak görülüyor. LED ön farlar küçük sınıfta ilk defa Polo'da görünürken bu donanım sadece üst versiyonlarda geçerli olacak.

Otomobildeki yenilikler daha çok kaputun altında gizli. Motorlar arasında Up modelinden alınan 1.0 lt'lik 3 silindirli, 0.9 lt turbo 3 silindirli 90 bg'lik benzinli 'Bluemotion' gibi yeni üniteler yer alırken dizellere de 1.4 yerine 1.2 lt'lik bir seçenek eklenmiş. Bu arada GTI fanatikleri için de iyi bir haberimiz var: GTI artık 180 değil 192 bg gücünde ve manuel şanzımanla da alınabiliyor!

Yeni VW Polo yılın üçüncü çeyreğinde ülkemizde olacak.



CENEVRE
OTOMOBİL
FUARI - 2014

VW Scirocco

Ülkemizde de fazlasıyla sevilen ve başarılı satış rakamlarına ulaşan Scirocco modelinin makyajlanmış hali Cenevre'de VW'nin standında sergilendi. Otomobilde Polo'daki gibi küçük kozmetik değişiklikler mevcutken asıl farklar yürüyen aksamda yapılmış.

Yeni tasarlanmış ön tampon, yeni bi-xenon farlar, LED arka farlar, arka tampon ve difüzör tasarım farkları olarak görünüyor. Kabindeyse Golf GTi'dan alınan konsol ve bundan 40 yıl önce yine Cenevre'de tanıtılan orijinal Scirocco'ya gönderme yapan turbo basıncı, yağ sıcaklığı



göstergeleri ve kronometre gibi yenilikler bulunuyor.

Her zamanki gibi direkt enjeksiyon sistemine sahip motorlar 1.4 lt 125 bg, 2.0 lt 180, 220 ve 280 bg'lik benzinlilerle yine 2.0 lt'lik 150 ve 184 bg'lik dizeller. 280 bg'lik benzinli motor Scirocco R'da kullanılıyor ve bu motor Golf GTi'nin EA888 kodlu güç ünitesi. 1.4 lt'lik motor dışındaki tüm seçeneklerde manuel şanzıman standartken DSG opsiyon olarak alınabiliyor.

Scirocco'nun ne zaman Türkiye'de satılacağı bilgisi henüz netleşmedi. Elimize bilgi geçince sizlerle paylaşacağız.



Mercedes E180

Makyajlı E Sınıfı artık
1.6 lt'lik turbo motorla
da alınabiliyor

YAZI: BERK SARIOĞLU

FOTOĞRAFLAR: M. MURAT ERCELEBİ



Evet herkes gibi bizler de E Sınıfı'nın köşeli far tasarımından haz almıyorduk. Gerçi bu köşeli tasarım teması otomobilin geneline hakim ama dört parça şeklinde olan eski farlar E Sınıfı kullanıcıları için biraz fazla sorgulayıcıydı. Bu kullanıcı kitlesi otomobillerinin diğer insanlar tarafından sorgulanmasına alışık değiller, herkesin otomobillerini beğenmelerini isterler, bunun için E Sınıfı kullanırlar.

Dolayısıyla güncel E Sınıfı ilk çıktığında bazı eleştirilere maruz kalmıştı. Ancak artık bunların hiçbir konuşulmayacak çünkü E Sınıfı geçtiğimiz yıl gördüğü makyajdan sonra çok daha

"E Sınıfı her zamanki gibi prestijli, konforlu ve karizmatik olduğu gibi, her zamankinden daha zarif görünüyor ve küçük dokunuşlarla büyük adımlar atmasını bilmiş"

olgun, yumuşak ve modern bir görünüme kavuştu. Ayrıca ülkemize özel olarak geliştirilen E180 versiyonuyla da üst orta sınıfa 1.6 lt'lik turbo motoru getirmiş oldu.

TASARIM

Evet az önce de söylediğimiz gibi bir Mercedes E Sınıfı fikir ayrılığına ön ayak olmamalı, o herkesin arzu ettiği, düşlediği otomobil olmalı. Bu ancak buna uygun, arzu edilir bir tasarımla mümkün olabilir ki makyajlı E Sınıfı tam da bu şekilde görünen bir otomobil.

Ön tarafa eklenen LED'ler otomobile çok farklı bir hava kattı ve sanki makyaj değil de sıfırdan üretilmiş bir otomobil

havasını taşımaya başladı E Sınıfı. Kısa ve gündüz farlarında standart olarak sunulan LED'ler dışında opsiyon olarak tüm farların LED olması da bu sınıfta ilk kez görünen bir özellik.

Makyajla birlikte E Sınıfı'nda ilk kez iki alternatifli ön ızgara kullanılmaya başlandı. Bu mantık olarak C Sınıfı'ndakiyle aynı: Klasik bir ön ızgara (yıldız motor kaputunda) ve sportif bir ızgara (yıldız ızgaraya entegre). Test otomobilimiz sportif seçeneğe sahipti, açıkçası bu tasarım otomobile daha çok yakışıyor diyebiliriz. Gerçi bu şekilde olduğundan biraz daha iri görünüyor ama E'nin büyük olmakla ilgili bir sorunu yok zaten.

Ön tarafta isterseniz bu şekilde isterseniz yıldızınız kaputta olacak şekilde iki farklı tasarım tercih edebiliyorsunuz

Elden geçirilen tasarıma ön tampon ve biraz daha geriye doğru kaydırılan motor kaputu gibi detaylar dahil edilmiş. Hiçbir far elemanı barındırmayan tampon böyle daha sade, kıvrımlı ve akıcı hatlarıyla dikkat çekiyor.

Profilden bakıldığında yeni eklenen ve arka farlara doğru akan yardımcı çizgi sayesinde otomobilin biraz daha geniş görüldüğünü söylemeliyiz. Arka tarafta da farlar ve tampon elden geçirilmiş ve LED'ler far grubuna entegre edilmiş. Böylece ön far grubunun modern izleri otomobilin arka tarafına da taşınmış.

E Sınıfı'nın segmentindeki en aerodinamik otomobil olduğunu biliniyordu ve makyajlı versiyonda da durum aynı



şekilde devam ediyor. 0.26- 0.28 cd değerinde olan rüzgâr direnç katsayısı sınıfının en iyisi ve bu özellikle konfor konusunda otomobile çok şey katıyor.

KABİN

Makyajsız versiyonun kabini biraz de-mode görünüyordu ve özellikle direksiyon tasarımı (4 kollu, yuvarlak butonlara sahipti) bu görüntüde en büyük rolü oynuyordu. Bunun dışında göstergelerin tek zemin üzerine yerleştirilmiş olması ve gösterge tablosunda analog saate yer verilmiş olması bunu öne çıkartan diğer detaylardı. Makyajlı versiyonda bunların görünmemesi kabinin daha modern görünmesini sağlamış.

Konsol net bir şekilde iki parçaya ayrılmış ve bunu krom bir parçayla gerçekleştirmiş Mercedes. Böylelikle çok daha göze çarpan, geniş ve rahat bir hava yaratılmış. Ayrıca analog saatin konsolun orta kısmına entegre edilmiş olması da daha karizmatik görünüyor.

Bu detayların dışında havalandırma

ızgaraları yeniden tasarlanmış, göstergeler üç parçalı olacak şekilde yerleştirilmiş, direksiyon üç kollu bir tasarıma ve ekran daha yüksek bir çözünürlüğe sahip. Konsoldaki kontrol düğmeleri de eskiden siyah plastikten üretilmişken, makyajlı versiyonda krom görünümlü bir hale getirilmiş.

Tüm bunlar E Sınıfı'nın daha kaliteli, klas bir kabine sahip olmasını sağlamış. Hacim olarak oldukça geniş bir kabin söz konusu, hatta öyle ki tüm rakiplerini bu konuda geride bırakıyor. Önde özellikle omuz mesafesi çok geniş, arkada da üç kişi için fazlasıyla hacim söz konusu. Yalnızca şanzıman tüneli gereğinden fazla yüksek ve ortada oturan kişi sıkıntı yaşayabiliyor.

Otomobilin gövdesinin aerodinamik olarak verimli olması kabin konforunu artırıyor ve otoban sürüşlerinde hayli sessiz, huzurlu bir sürüş sizleri bekliyor.

Kaliteli, klas ve prestijli. Makyajlı E Sınıfı'nın kabini tam da olması gerektiği gibi. E Sınıfı'nın en baştan beri ne-



den böyle bir kabinle üretilmediğini anlayamadık açıkçası...

SÜRÜŞ

E Sınıfı üç benzinli (AMG'ler dışında) ve iki dizel motorla satılıyor. 1.6 lt'lik turbo, 156 bg'lik güç ünitesi C Sınıfı'nda da kullanılan, istekli ve ekonomik bir motor. Özellikle 2014'ün ilk günlerinden itibaren uygulanmaya başlanan ÖTV zamlarından sonra bu motor alternatifinin en çok tercih edilen motor olması bekleniyor. Hemen belirtelim bu motor seçeneği ülkemize özel, yurtdışında bulunmuyor, hatta Mercedes'in medya sitesinde bile olmaması tesadüf değil. Yani Almanlar Türkiye pazarına özel bir versiyon geliştirdiler ki bu bizim için önemli bir gelişme sayılır, çünkü onların bize ne kadar güvendiğinin bir göstergesi.

166.300 TL'den başlayan satış fiyatları gerçekten de E Sınıfı'na ulaşmak için makul sayılır, zira bir sonraki testimizde kullandığımız E250 207.300 TL'ye satılıyor. Aradaki 50.000 TL'ye

"Bir Mercedes E Sınıfı fikir ayrılığına ön ayak olmamalı, o herkesin arzu ettiği, düşlediği otomobil olmalı"

yaklaşan fiyat farkına değer mi burası tartışılır ama iki otomobilin performansları arasında ciddi fark olduğunu da söyleyelim. E180 0-100 km/s hızlanmasını 9.6 sn'de gerçekleştirirken, E250'de bu değer 7.4 sn.

Bu değerlere baktıktan sonra E180'in yavaş bir otomobil olduğu izlenimine kapılmış olabilirsiniz ama gerçek hayatta işler biraz daha farklı. Evet E180 öyle olağanüstü hızlanmıyor ama yumuşak, lineer ve istekli bir hızlanma söz konusu. Ara hızlanmalarda biraz yetersiz kaldığı doğru olsa da yine de birçok kullanıcının isteğini tatmin edecektir. Tabii bunun yanında 6.6 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimini ve 153 g/km'lik emisyon değerini unutmamak gerek.

E Sınıfı müthiş konforlu bir otomobil ve bu konuda gerçekten sınıfının en iyisi konumunda. Önde 3 noktadan, arkadaysa çok noktadan bağlantılı süspansiyon sistemi gayet iyi bir iş çıkarıyor ve en bozuk yollarda bile pamuk yumuşaklığında bir sürüş ortaya ko-



yuyor. Bunun yanında iyi bir şekilde tutunuyor olması da Mercedes'in ayar konusunda ne kadar başarılı bir iş çıkarttığının göstergesi. Elbette tutunma konusunda sınıfında çığır açmıyor ama rakiplerinin de gerisinde kalmıyor diyebiliriz. Özellikle yol üzerindeki çukurlar ve tümsekleri absorbe etme konusunda ders veriyor diyebiliriz E Sınıfı için.

Elektrikli direksiyon sistemi iyi tepkileriyle dikkat çekiyor ve otomobile canlı bir karakter katıyor. Direksiyon simidi de kalın yapısı ve tasarımıyla kullanım keyfini katlıyor. Otomobilin tasarımının köşeli olması yolda konumlandırmasını kolay hale getiriyor çünkü sınırlarını biliyor, ona göre davranıyorsunuz. Kısacası otomobilin her tarafına hakim olabiliyorsunuz ve bu da sürücü üzerinde güven yaratıyor.

Konforlu sürüşü, yeterli tutuşu, ekonomik motoru ve keyifli dinamikleriyle E Sınıfı neredeyse hatasız bir sürüşü imza atıyor. Biraz daha hızlı olmasını bekleyenler E250 seçeneğine yönelmelidir.

Yeni tasarımı ön farlar kesinlikle otomobilin çekiciliğini artırmış



SONUÇ

E Sınıfı her zamanki gibi prestijli, konforlu ve karizmatik olduğu gibi, her zamankinden daha zarif görünüyor ve küçük dokunuşlarla büyük adımlar atmasını bilmiş. Evet belki sürüş dinamikleri konusunda en büyük rakibi BMW 5 Serisi gibi iddialı değil ama konfor konusunda eline su dökmek gerçekten çok zor.

Ayrıca 1.6 lt'lik motorunun getirdiği vergi avantajıyla 166.300 TL'den başlayan fiyatlara satılması da bir diğer pozitif özelliği. Makyaj ona beklediğimizden çok daha fazlasını katmış...



Sınıfının en aerodinamik otomobili olması gerek ekonomi gerekse konfor konusunda kendini gösteriyor



Mercedes E180

Fiyat	166.300 TL
Motor	1595 cc, 4 silindir, 16v, turbo 156 bg 5300 d/dak, 250 Nm 1250- 4000 d/dak
Şanzıman	7 ileri otomatik, arkadan çekiş
Performans	220 km/s Maksimum hız, 9.6 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	6.3 lt/100 km, 147 g/km
Boş ağırlık	1645 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 95 bg
Boyutlar U/G/Y	4879/1854/1474 mm





Mercedes-Benz E250

Daha hızlı bir E Sınıfı isteyenler 2.0 lt turbo motorlu E250'yi tercih etmeli

YAZI: BERK SARIOĞLU
FOTOĞRAFLAR: ORÇUN İNCE





Her ne kadar E180 ekonomi-
siyle öne çıksa da daha önce
E Sınıfı kullanmış ve büyük
motorların gücüne ve tor-
kuna alışmış olanları tatmin etmeye-
bilir. Bu anlamda E250 önemli bir mo-
del. Çünkü 2.0 lt'lik turbo, 211 bg'lik
motoruyla, model gamında bir son-
raki benzinli alternatif olan 3.5 lt'lik
V6 motorlu E350'ye göre hayli uygun
fiyatlı bir model: 207.300 TL'lik satış
fiyatına karşı E350 322.100 TL'ye alıcı
bekliyor.

Durum böyle olunca da E180'in per-
formansı düşük, E350'nin de fiyatı
yüksek geldiyse geriye benzinli sadece
bu seçeneğiniz kalıyor. Ancak bu, o ka-
dar optimum şekilde ayarlanmış bir
motor ki E350'nin yüksek performansı
ve yakıt tüketimini isteyeceğinizi dü-
şünmüyoruz. Tabii V6'nın sesinin ver-
diği keyif farklı, onu da söyleyelim.

E250 CGI eski versiyonda 1.8 lt'lik
motora sahipti ve 204 bg güç ile 310
Nm tork üretiyordu.

BlueDIRECT adı verilen 2.0 lt'lik
benzinli motorsa ilk olarak makyajlı
versiyonda kullanılmaya başlandı.
Hacmi 2.0 lt'ye çıkartılan güç ünitesi
204 yerine 211 bg güce (5000 d/dak'da)
ve 310 Nm yerine 350 Nm (1200- 4000
d/dak arası) maksimum torka sahip.
Bunların yanında eski motorun 6.6
lt/100 km'lik ortalama tüketimi değeri
6.1 lt/100 km'ye çekilirken, emisyon
oranı 154 g/km'den 142 g/km'ye indi.
Ülkemizde ithal edilmeyen, aynı 2.0 lt
motorun 184 bg'lik versiyonuna sahip
olan E200'ün de ortalama tüketim de-
ğeri tamamen aynı olmasıyla dikkat
çekiyor. Bu da E250'nin ne kadar tu-
tumlu ve güçlü bir motora sahip oldu-
ğunu gösteriyor. Üstelik segmentinde
A seviyesinde verimliliğe sahip olan ilk
model olma özelliğiyle de dikkat çeki-
yor.

Peki 211 bg ile E250 nasıl hissetti-
riyor? E180'den inip E250'ye bindiği-
nizde çok büyük bir fark hissetmiyor-
sunuz, ta ki gaz verene kadar. 55 bg





güç ve 100 Nm'lik tork farkı otomobili hareket ettirmeyi çok daha kolay hale getirirken, aynı hızlara çıkmak için çok daha az gaz verme ihtiyacı hissediyorsunuz. Daha ilk hızlanmalardan itibaren E250 güç farkını ortaya koyarken hız yükseldikçe aradaki performans farkı (E190 9.6 sn'de 100 km/s'ye çıkarken, E250 7.4 sn'de ulaşıyor) da daha belirgin şekilde ortaya çıkmaya başlıyor. E180'de üç haneli rakamlardan sonra yükselmek istemeyen hız göstergesi, E250'de çok seri bir şekilde kadranın sonlarına doğru iniyor. Bu sollamaları da çok daha kolay ve zahmetsiz bir hale getiriyor.

Hızlanma daha seri olduğu için şanzımana da büyük bir iş düşmüyor. Düşük devirde üretilen yüksek tork otomobile çevik bir karakter kazandırıyor. Bu yüzden E250'de, E180'e oranla

şanzımanı daha az miktarda manuel olarak kullanıyorsunuz.

Sürüş olarak E250 daha rafine özellikleriyle dikkat çekiyor, bu ilginç çünkü iki otomobil arasında fark olacağını düşünmüyorduk. Ama his olarak kesinlikle daha olgun olduğunu söylemeliyiz.

E250 daha güçlü ve torklu motoruyla, tam da geleneksel E Sınıfı kullanıcılarına hitap eden bir otomobil. Ancak fiyat olarak E180'nin tam olarak 41.000 TL üzerinde olması biraz düşündürücü. Bu fiyata E180'in üzerine bir de küçük sınıf otomobil alabiliyorsunuz ve iş bir anda farklı bir noktaya gidiyor.

2.0 lt'lik daha seri bir E Sınıfı mı yoksa, 1.6 lt'lik bir E Sınıfı yanında bir de küçük sınıf hatchback mi? Pek çok kişinin B şikkını işaretleyeceğini biliyoruz...

Mercedes E250

Fiyat	207.300 TL
Motor	1991 cc, 4 silindir, 16v, turbo 211 bg 5000 d/dak, 350 Nm 1200- 4000 d/dak
Şanzıman	7 ileri otomatik, arkadan çekiş
Performans	243 km/s Maksimum hız, 7.4 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	6.1 lt/100 km, 142 g/km
Boş ağırlık	1680 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 126 bg
Boyutlar U/G/Y	4879/1854/1474 mm

Seat Toledo 1.6 TDi Ecomotive

Bu defa sedan (liftback) olarak karşımıza çıkan Toledo, yerini aldığı modelin aksine çok daha sıradan ve standart görünüyor

YAZI: BERK SARIOĞLU

FOTOĞRAFLAR: M. MURAT ERÇELEBİ



Hayatına bir sedan olarak başlayan Toledo, ilginç bir yaşantıya sahip. Böyle diyoruz çünkü sürekli kıyafet değiştiren, kararsız bir kişilik gibi ortalarda dolanıyor. Dördüncü jenerasyonunda üçüncü kez sınıf değiştiren otomobil az önce söylediğimiz gibi kompakt sınıf bir sedan olarak ortaya çıktı ve bunu ikinci jenerasyonunda da devam ettirdi. Ancak üçüncü jenerasyonla birlikte karşımızda kompakt sınıf bir MPV vardı. İlginç bir tasarıma ve Seat Altea altyapısına sahip bu otomobili Toledo ismiyle bağdaştırmakta zorlanırken, Seat bir kez daha bizlere gol attı ve isimi bu sefer de küçük sınıf bir – sedan diyelim geliyor ama- liftback gövdeyle biraraya getirdi.

Sorun bizde mi yoksa Seat mı işleri çok karıştırıyor bilmiyoruz ama karşımızda duran otomobilin, bundan önceki Toledo modeliyle tek ortak noktası ismi gibi görünüyor. Peki İspanyol üretici neden böylesine farklı bir yol izledi ve Toledo'yu sıradan bir liftback haline getirdi? İlk 2 jenerasyonda toplam 361.000 adet Toledo kullanıcılarla buluşmuşken, üçüncü jenerasyonda bu sayı sadece ve sadece 50.229 adette kaldı. Hatta eski modelin son üretim yılı olan 2009'daki satış adeti 1577 gibi oldukça düşük bir rakamdı. Nedenini anlamak zor değil; kullanıcılar zorlama sınıflardan ve otomobillerden hoşlanmıyor-



lar, alıştıkları modellerde devamlılık bekliyorlar.

Bu anlamda yeni Toledo, en azından daha alışıldık bir sınıf olan küçük sınıfta yer alan bir otomobil olarak, daha şanslı gibi görünüyor. Seat'ın daha önce yer almadığı bu sınıfta bulunmak istemesi gayet normal görünüyor çünkü hayli başarısız bir modelin yerini alacak yeni Toledo'nun artık risk almaması, güvenli sulara yüzmesi gerekiyor. VW Grubu'nun elinde Polo platformu üzerine geliştirilmiş Skoda Rapid gibi bir otomobil varken, Seat'ın bu model üzerine farklı bir amblem takması olabilecek en basit ve düşük maliyetli çözüm gibi görünüyor. Peki marka imajına ne olacak ve 'Latin Ateşi' ya da 'İspanya'nın Alfa Romeo'su' olarak adlandırılan Seat markasına böylesine sönük bir otomobil uyacak mı?



Dizel motorda hem DSG hem de manuel şanzıman seçeneği sunuluyor

Bunlar riskli sorular ama en azından yeni Toledo'nun hedef aldığı Pazar tüm Avrupa'dan ziyade Almanya, Türkiye ve Meksika olarak lanse edilmesi, imaj olarak büyük bir dezavantaj yaratmayacağını göstergesi.

4480 mm'lik boyuyla yeni Toledo yerini aldığı modele göre 40 mm daha uzun bir otomobil. 2602 mm'lik aks mesafesi de eski modelle (2580 mm) kıyaslandığında 22 mm uzunken, yüksekliği 1461 mm ile, eskiye oranla 100 mm alçak. Tabii bunun nedeni bulunduğu sınıf ve MPV'lerin tek hacim olmalarının avantajı. Buna rağmen otomobilin hayli ferah bir kabine sahip olduğunu belirtelim. Tüm yolcular için yeterince alan mevcut Toledo'da.

Genel olarak iç mekanda sade bir yaklaşım mevcut. Konsol olabildiğince gösterişsiz tasarlanmış ve ergonomik olarak sorunsuz. Üç kollu direksiyon





tasarım olarak şık görünüyor, aynı şekilde havalandırma ızgaralarının etrafını sarmalayan alüminyum görünümlü çerçeveler de. Ancak klima ve ses sistemi kontrollerini VW'nin eski modellerinden hatırlıyoruz.

Rapid'de karşılaştığımız arka cam açma düğmelerinin sürücü koltuğundan açılmaması problemi Toledo'da yok ki kullanışlılığıyla öne çıkan bir otomobil için iyi bir haber bu.

Yeni Toledo iki benzinli, iki dizel motor seçeneğiyle satılıyor. Benzinliler 1.2 TSI 105 bg, 1.4 TSI 122 bg'ken, dizellerin ikisinde 1.6 lt'lik hacime sahip ve 90 ile 105 bg'lik versiyonlarla geliyor. 90 bg'lik versiyon DSG ile satılırken, 105 bg'liği 5 ileri manuel şanzımanla alabiliyorsunuz ve bu kombinasyonla otomobil 60.400 TL'ye satılıyor. Style donanımına sa-



hip bu fiyat etiketinde arka park sensörleri, hız sabitleme sistemi ve perde havayastıkları gibi donanımlara sahip oluyorsunuz.

Daha önce Skoda Rapid'de de kullandığımız bu motor ve şanzıman ikilisi oldukça ekonomik karakteriyle öne çıkıyor. 4400 d/dak'da 105 bg güç ve 1500- 2500 d/dak arası sabit olarak üretilen 250 Nm tork ile Toledo 10.4 sn'de 100 km/s'ye ulaşırken, maksimum olarak 190 km/s'ye çıkabiliyor. Bu değerler otomobilin yeteri kadar seri olduğunun bir göstergesi, ortalama olarak 4.4 lt/100 km'lik tüketim değeri ve 114 g/km emisyonu dikkat çekiyor. Üstelik bunlar ütöpik değerler değil, gerçek hayatta 5.1 lt/100 km ortalamayla kolaylıkla kullanabiliyorsunuz.

Genel olarak yeterli bir tutunma ka-

biliyetine sahip Toledo bu konuda rakipleri Fiat Linea ve Renault Symbol gibi otomobillerden daha başarılı. Kolay kolay izinden çıkmak istemeyen otomobil güven verici bir sürüş ortaya koyuyor. Toledo'da, Leon ve Golf'ün sofistike arka süspansiyonu (torsiyon çubuğu) bulunmuyor ve bunu bozuk zeminli yollarda hissedebiliyorsunuz. Tümsekler ve çukurlar beklediğinizden biraz daha çok hissediliyor kabinde. 1.6 lt motorun sesi konforu çok da etkilemiyor, ki rakipleri bu konuda sıkıntı yaşıyorlar. Bu Toledo'nun en büyük özelliklerinden biri.

SONUÇ

Yeni Toledo eski modeli gibi karakteristik bir tasarıma sahip olmasa da bu onun başarılı bir otomobil olduğu gerçeğini değiştirmiyor. Evet biraz sönük

Kabin içi ruhsuz ve sade bir tasarıma sahip

görünüyor, heyecan verici hiçbir özelliğiyle öne çıkmıyor ve kesinlikle akılda kalıcı bir otomobil değil. En azından eski model başarısız satış rakamlarına sahip olsa da akılda kalıcıydı.

Toledo isminin daha orijinal fikirlerle layık olduğunu düşünüyoruz...

Seat Toledo 1.6 TDi Style

Fiyat	60.400 TL
Motor	1598 cc, 4 silindir, 16v, TDi, 105 bg 4400 d/dak, 250 Nm 1500- 2500 d/dak
Şanzıman	5 ileri otomatik, önden çekiş
Performans	190 km/s Maksimum hız, 10.4 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	4.4 lt/100 km, 114 g/km
Boyutlar U/G/Y:	4482/1706/1461 mm

Ford Kuga Ecoboost 182 bg

Kuga yeni 1.6 lt'lik Ecoboost motoruyla, sınıfındaki 2.0 lt'lik rakiplerinden daha güçlü ve ekonomik olmasıyla öne çıkıyor

YAZI: YİĞİT AKKOYUNLU
FOTOĞRAFLAR: ORÇUN İNCE





GENEL

Ford'un global otomobil stratejisi her ülke için "Tek Ford" yaklaşımının içerisinde Focus'dan sonra yerini alan model Kuga oldu. Ford'un Avrupa pazarı için 2008'den beri ürettiği modelini yenilediği Aralık 2012'de açıklamıştı. Hacmi küçültülmüş Ecoboost motorları (eski modelde 2.0 lt'yd) Kuga'ya aktarmak, hızla büyüyen Avrupa SUV pazarına hitap edebilmenin yanı sıra, markanın bu sınıfta liderliği hedeflediğini gösteriyor.

Önümüzdeki altı yıllık zaman dilimi içerisinde bir milyon araç satışı hedefleyen marka, Avrupa pazarında 2016 sonu itibarı ile satışının %10'luk bölümünü SUV sınıfı (ilerleyen zamanlarda Kuga'ya Edge modeli de eklenecek) araçların oluşturacağını öngörüyor. İspanya'nın Valencia şehrinde üretilen olan ikinci nesil Kuga'nın direksiyonuna geçiyor ve tüm detaylarını inceliyoruz.

Kuga'nın arazi yetenekleri birçok rakibine göre iyi

TASARIM

Yeni Kuga'nın en büyük özelliği hem Avrupa hem de Amerika pazarında satılacak olması. Tabi böyle bir durumda yeni otomobilin Amerikalı kullanıcıların da tercih edeceği özelliklere sahip olması şart. Bu nedenle, Ford yeni Kuga'nın uzunluğunu önceki modele göre 81 mm uzatmış. Ayrıca otomobil artık 4 mm daha dar, 8 mm daha alçak ve 46 litre daha geniş bir bagaja sahip.

Basık ön ızgara ve dar farlar Kuga'nın vahşi görünmesini sağlar. Kenar, arkada çift egzoz çıkışı bu etkiyi sürdürüyor. Profilde de güçlü omuz çizgisini takiben, ön çamurluğun önünde küçük bir ızgaraya yer verilmiş. Bu detaylar profilde güçlü bir iz bırakıyor ve otomobilin albenisi artırıyor. Kuga eskisine göre çok daha etkileyici, heybetli ve dikkat çekici bir araç haline gelmiş.

KABİN

Teknolojinin hızla gelişmekte olduğu bir dönem yaşıyoruz. Tabi bu sürecin ivmesi takip edilmesi gereken çok fazla inovasyon olduğu ve bunları devamlı takipte olmanız gerektiği anlamına geliyor. Otomobil dünyası için bu durum başka herhangi bir endüstri kolundan farklı değil. Yeni Kuga hakkında gelen bilgiler ışığında Ford'un araç üzerinde yazılımsal ve donanımsal bir çok yenilik yaptığını söyleyebiliriz. İsimleri kafa karıştırıcı olsada bahsi geçen yeni teknolojiler konfor ve güvenliği bir arada tutarak kullanıcılara daha keyifli bir sürüş deneyimi yaşatmak için tasarlanmış.

Araç içi etkileşimi artırma fikri bu noktada ön plana çıkıyor. Ford'un, "SYNC" adını verdiği bu sistem, sürücüye Türkçe sesli kontrol olanağı tanıyor. Vereceğiniz komutlar ile çalan müziği ve telefonla fonksiyonlarını

yönetebiliyorsunuz. Üstelik olası kaza durumunda eğer Bluetooth ile bağlı bir cep telefonunuz bulunuyorsa, sistem Acil Durum Yardım araması da yapabiliyor ve Ford'un bu sistemle ödül kazandığının da altını çizmekte yarar var.

Aynı şekilde USB ya da Bluetooth uyumlu herhangi bir aygıttan sisteme müzik aktarabilirsiniz. Açıkcası biz bu tip teknolojilere meraklı olduğumuz için yaptığımız denemede diğer bir çok markada olmayan bir fark belirledik: Youtube ve benzeri internet siteleri üzerinden yapacağınız bağlantılarda ses seviyesinde veya kalitesinde kayıp yaşamadan aktarabiliyor. Sony müzik sistemi (opsiyonel) bu noktada oldukça başarılı ses performansı veriyor.

Aracın bu kadar çok interaktif özellik ve fonksiyonları sunması güzel ancak kullanması o kadar da kolay



Ford, Kuga'da kendi ürettiği dört çeker sistemini kullanıyor

değil. Orta kokpiti ilk gördüğünüzde kendinizi bir Boeing pilotu gibi hissedebilirsiniz. Estetik olarak göze hitap ediyor olsa da işlevsellik olarak beklentileri karşılamıyor.

Hoşunuza gidebilecek bir diğer ince detay ise, bagaj kapağının üç farklı şekilde kapatabiliyor olmanız. Ama en etkileyicisi Akıllı Bagaj Kapağı; ayağınızı arka tamponun altına götürerek hareket ettirdiğinizde bagajı açıp kapatabiliyorsunuz. Bunun için anahtarın cebinizde olması ve bagaj kapağına bir metrelik mesafede olmanız gerekiyor. Yani anahtar üzerinizde değilse güvenlik açısından sistem çalışmıyor. Bu özellik kompakt SUV sınıfında bir ilk olsa da daha üst sınıflarda bulunabiliyor.

Arka koltuk mesafesi cüssece iri sayılabilecek arkadaşlarınızı rahat ettirebilecek kadar geniş. Yeni modelin kabin rahatlığı ve kalitesi Ford'un alı-

şılagedik kalitesinden ödün vermemiş olduğunu gösteriyor.

SÜRÜŞ

Türkiye pazarına iki benzinli ve bir dizel motor seçeneği ile sunulan model, 6 ileri manuel ve otomatik iki şanzıman seçeneğiyle kombine edilmiş. Ford'un 1.6 lt'lik benzinli EcoBoost motoru 150 ve 180 bg'lik iki versiyona sahip. Bunlardan 150 bg olan seçenek sadece önden çekişli ve manuel şanzımanla alınırken, 180 bg'lik dört çeker ve otomatik şeklinde satılıyor. 2.0 lt'lik TDCi Duratorq, 163 bg'lik tek dizel seçenek de otomatik ve dört çekere sahip.

Eski Kuga daha tutucu bir yaklaşım ile sadece manuel vites seçeneğine sahipken, yeni nesil Kuga size biraz daha fazla kombinasyon seçeneği sunuyor. EcoBoost'un 150 bg'lik versiyonu performansdan çok ekonomiyi



Arkada çift egzoz çıkışı ve difüzör standart olarak bulunuyor

tercih eden kullanıcılar tarafından rağbet görmesini sağlayabilir.

EcoBoost teknolojisi güç aktarım mekanizmasında yaptığı geliştirmeler ile birleştirildiğinde yakıt ekonomisine ciddi oranlarda katkı sağlamış gibi görünüyor. Öyle ki, Ford'un yaptığı açıklama bu konuda %10 oranında bir gelişme olduğu şeklinde. Aynı oran dizeldeyse %25'e çıkıyor.

180 bg'lik versiyonun ortalama yakıt tüketim değeri 7.7 lt/100 km olarak görülüyor. Üstelik test ettiğimiz modelde biraz daha dikkatli kullanarak bu veriyi 5.9 lt/100 km'lere kadar çekebildik ama standart kullanımda tüketiminiz 8.5- 9.0 lt/100 km arasında değişiyor. 6 ileri manuel şanzıman daha önceki testlerimizde bize hafif kemikli bir geçiş izlenimi vermişti ancak test ettiğimiz modelde bulunan PowerShift, çift kavramalı bir yapıda olduğu için daha sarsıntı-

sız ve yumuşak bir karakteristik sergiliyor.

Çift kavramalı şanzıman konusunda Ford, rakibi Volkswagen'e göre biraz daha geride sayılır. VW grubu yaklaşık 10 yıldır bu teknolojiyi kullanıcılarıyla paylaşıyor ama Ford henüz yeni yeni tüm model gamına yaymaya başladı diyebiliriz. Markanın teknolojik farkı minimize etmek için bu konuda ciddi ve yoğun çalışmaları içinde olduğu da biliniyor. Test sürüşü sırasında şanzıman oranlarının biraz uzun ancak çok iyi bir şekilde ayarlanmış olduğu dikkatimizi çekti. Daha çok ekonomi odaklı bir kullanıma yatkın diyebiliriz, zaten ivmeleme beklenildiğinden biraz daha uzun sürüyor: 0-100 km/s hızlanma 9.7 sn.

Gel gelelim en çok hoşumuza giden yönlerinden birisine; Akıllı Dört Tekerlektir Çekiş (AWD) sistemi. Sis-



Ford Kuga Ecoboost 182 bg

Fiyat	97.305 TL
Motor	1597 cc, 4 silindir, 16v, turbo 182 bg 5700 d/dak, 240 Nm 1600- 5000 d/dak
Şanzıman	6 ileri otomatik, dört tekerlekten çekiş
Performans	200 km/s Maksimum hız, 9.7 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	7.7 lt/100 km, 179 g/km
Boş ağırlık	1682 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 108 bg
Boyutlar U/G/Y	4524/1838/1745 mm

temin çalışma mantığı, sürüş kondisyonlarını insanın göz kırpması süresinin 20 katı kadar daha hızlı ve düzenli bir şekilde denetliyor olması üzerine kurulmuş. Bu durum 30 km/s üzerindeki hızlarda daha iyi bir yol tutuş ve düzenli bir çekiş deneyimi yaşıyor. Normal şartlarda önden çekişli olarak kullandığınız Kuga, ön tarafta çekiş ya da tutuş kaybı yaşadığında gücü ve torku arka aksa iletiyor.

Öte yandan, olması gerektiğinden hızlı bir şekilde viraja girdiğinizi düşünün, bu durum önden kayma ile sonuçlanarak kolaylıkla bir kazaya mahal verebilir. Bu gibi durumlarda da akıllı çekiş sistemi, en fazla kavrama güce ihtiyaç duyan tekerleğe olması gerektiği oranda güç ileterek yol tutuşu artırıyor, hatta gerekiyorsa motor tork dağılımını

gerekli oranda kısıtlayarak sürücünün kaza yapmasını önleyebiliyor.

Ayrıca Ford'un, Focus RS modeli üretimi sırasında geliştirdiği "Dinamik Tork Kontrolü" adını verdiği sistem, yüksek hızda yaşanan dönüşler sırasında iç tarafta kalan tekerleklerle hafif fren uygulayarak daha stabil ve keskin kavrama yapılmasına olanak veriyor. Tüm bunlar Kuga'nın çekişinin hemen hemen hiçbir şartta yok olmasını sağlarken, test ettiğimiz çok ciddi arazi şartlarında bile kendinden emin şekilde yol almasına ön ayak oluyor.

Böylesine iyi bir arazi performansına sahip bir aracın asfalt kullanımında çok da iyi yol tutuş ve sürüşe sahip olmasını bekleyemeyebilirsiniz. Ancak Kuga her iki konuda da muhte-

şem işler çıkartıyor. Dinamik olarak kesinlikle sınıfının en iyisi diyebiliriz, rakiplerinin hepsinden daha az gövde hareketine sahip ve daha çevik. Tabii bu sınıfta bir araç almayı düşünen kullanıcılar için bunlar ne öncelik sırasında nerede bulunuyor, bu tartışılacak bir konu ama Kuga, artık bir gelenek haline gelen Ford özelliği olan iyi yol tutuş felsefesini devam ettiren bir araç.

Sürüş kaliteli ancak amortisörler biraz sert sınıf standartlarına göre. Zaten gövdenin az yatmasının altında da bu yatıyor. Yine de bu Kuga'nın rahatsız bir otomobil olduğu anlamına gelmesin. Darbeler çok iyi şekilde absorbe ediliyor ama bir Mazda CX-5 ya da Toyota RAV4 gibi pamuksu yumuşaklık ve akıcılık yok.

Araçta sürüş güvenliğine yönelik bir çok başka özellikte mevcut: Aktif Şehir İçi Güvenlik Sistemi, Kör nokta uyarı sistemi, Sürücü Dikkat Takip Sistemi, Şerit Takip Sistemi ve Acil Durum Fren Desteği (EBA), Akıllı Güvenlik Sistemi (IPS) sistemini sayabiliriz.

SONUÇ

Yeni Kuga, 180 bg'lık motor seçeneği ve Titanium donanımıyla 97.305 TL'ye alıcı bekliyor. Bu fiyat karşılığında oldukça şık görünen, kabin kalitesiyle memnun eden ve sürüş dinamikleriyle öne çıkan bir SUV alıyorsunuz.

Ne var ki ondan daha geniş kabine ve konforlu sürüşe sahip rakipleri de yok değil. Onlara göre fiyatı ve performansıyla biraz daha öne çıkıyor diyebiliriz.



Nissan Qashqai 1.2 DIG-T

Tamamen yenilenen Nissan Qashqai Türkiye'de satışa sunuldu. Bizler de otomobilin lansmanında yer aldık ve direksiyonuna geçerek ilk izlenimlerimizi sizlere aktardık

YAZI VE FOTOĞRAFLAR: İSMAİL TERZİ

Piyasaya çıktığı 2007 yılından beri ortalığı kasıp kavuran ve Crossover segmentinin yaratıcısı Qashqai baştan aşağı yenilendi. Ben de bu önemli otomobilin Türkiye lansmanı için taa Gaziantep'ten kalktım ve İstanbul'a geldim.

Öncelikle basın toplantısı, ardından sürüş deneyimi şeklinde geçen lansmandaki notlarımı sizlere iletiyorum.

Simsiyah bir salondayım. Sağımda, siyah örtülerin altında duran üç otomobil var.

Ortadakiyle bakışıyoruz... Ön panjurunu görebiliyorum.

Yeni Qashqai için buradayım ve salona gireli henüz 10 dakika olmasına rağmen bir yıllık lounge müzik ihtiyacımı şimdiden karşılamış durumdayım. Siyah örtülerin altındaki kıvrımları tahmin etmeye çalışmaktan yoruldum ve sürüşe çıkmak için sabırsızlanıyorum.

Tanıtım bitiyor. Yeni evliler iş çıkışında eve nasıl koşarlarsa, ben de otomobillere doğru aynı şekilde koşuyorum. Yine de direksiyona geçmeden önce merak edenler için yeni Qashqai'den biraz bahsedeyim: Yeni Qashqai'da iki dizel, bir de benzinli motor seçeneği mevcut. Benzinli ünite 1.2 litre, dizeller ise 1.5 ve 1.6 litre hacminde. Test için seçtiğim aracın dizel olmasını bekleyebilirsiniz fakat şunu hatırlatmak isterim: Nissan ve Renault ortaklığıyla geliştirilen bu dizeller zaten kalitelerini ispat etmiş üniteler. Yani dizel motorlarla ilgili bilmediğimiz bir şey yok. Asıl mevzu 1.2 litrelik benzinli motorda. 115 bg güç ve 190 Nm tork üreten bu motor için sorulacak soruyu çok iyi biliyorum: 'O motor Qashqai'ı çekecek mi?'

İşte bu yüzden test için benzinli bir Qashqai seçiyorum. Benzinli ve manuel bir Qashqai... Benzinli - otomatik kombinasyonu zaten mevcut değil. Dizel otomatik delileri ise birkaç ay beklemek zorunda kalacak.

Aracın başlangıç fiyatı 67.990; dizel otomatığın başlangıç fiyatı ise 86.990 TL.

KABİN

Bomonti'deki tarihi bira fabrikasının yer aldığı bölgenin dar ve karma-

şık sokaklarında kaybolarak başlıyorum teste. Sokaklar dar, trafik bol... Qashqai'nin büyüdüğünü anlamam uzun sürmüyor. Aracın sürücünde yarattığı 'büyük otomobil' havası eskisinden çok daha fazla. Neyse ki otomobilin dört bir tarafında sensörler mevcut da, alışma sürecini sorunsuz atlatıyorum.

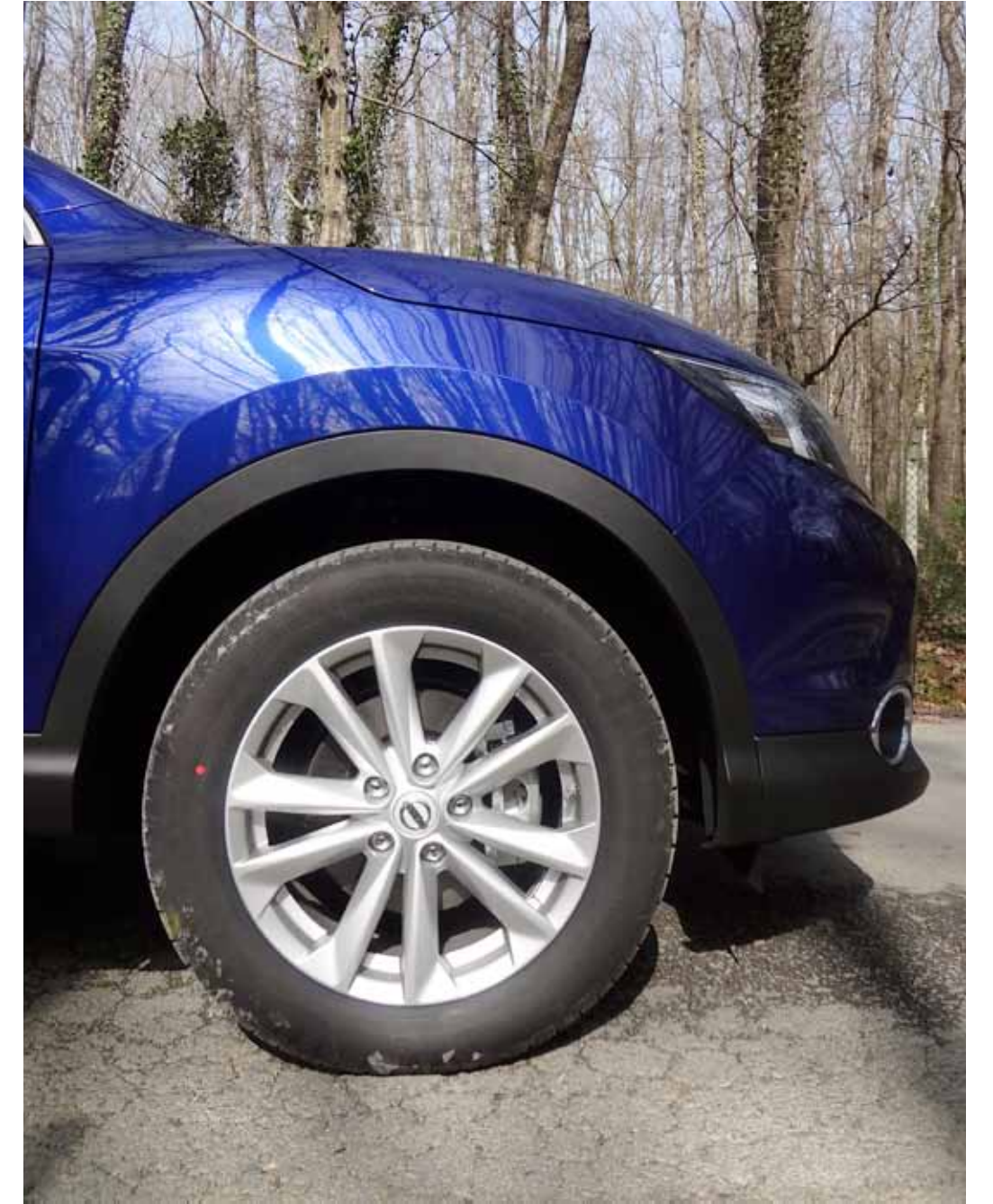
Kabinin tasarımı taptaze hissettiriyor. Kumanda elemanları alışkanlık gerektirmeyen türden, klasik bir kullanıma sahip. İç mekanın en güzel yanı ise minik, kalite kokan detaylar. Notlarımı olduğu gibi paylaşıyorum: Direksiyon tasarımı ve direksiyonun üzerindeki tuşların kalite hissi harika, kabindeki plastik ve tasarım kalitesi eskisinden çok daha iyi seviyelerde, sinyal kolunun çıkardığı sesleri dikkatli dinlerseniz 'ben kaliteli bir otomobilin sinyal koluyum' diye bağırdığını duyabilirsiniz, cam kontrol ku-

mandalarının tasarımı ve kalite hissi, kabin ortalamasının çok gerisinde kalıyor. Orta konsol inanılmaz kullanışlı. İki adet bardağa, bir telefona ve bir iPad'e rahat rahat yetecek kadar düzgün tasarlanmış. Ayrıca, altında iki adet göz barındıran kol dayama bana 90'lı yılların 626'larını anımsattı.

Minik bir detay ama sahiden hoşuma gitti: Kol dayama bölümündeki USB girişinden telefonunuzu şarja bağladınız. Normalde şarj kablosunu kol dayama ile eşya gözü arasında sıkıştırmaya alışkınız değil mi? İşte Qashqai'de öyle olmuyor. Eşya gözü ile kol dayama arasında, kablolar ezilmesin diye düşünülerek tasarlanmış minik bir boşluk var. Detaylar önemlidir!

Arka tarafa iniş binişler çok ama çok rahat çünkü arka kapının boyutları epey büyümüş. Arkada hacimsel bir problem yok.

Farklı yükleme kombinasyonları



oluşturabileceğiniz bagajın içine beş kasa bira sığdırabilirsiniz. Yok ben biraları boşaltırım dersiniz, 430 litre bira taşımanız mümkün.

Kabindeki olgunluk ve kalite hissiyatı Qashqai'nin dış tasarımına da yansıyor. Eskisinden daha uzun, daha geniş ve daha alçak tavanlı olması, heybet katsayısını artırıyor. Şehrin asi çocuğu değil de, şehrin delikanlısı olmuş Qashqai...

Bu arada stop tasarımını Kuga'ya benzeten sadece ben miyim acaba?

SÜRÜŞ

Geldik en önemli kısma: Sürüş karakteri.

Otomobilin sürüş karakterindeki ilk dikkat çekici detay, ısırgan olmayan direksiyon. Hani en ufak tepkinize cevap veren direksiyonlar vardır. Heh, işte buradaki onlardan biri değil. Yeni direksiyon kutusu, Qashqai'nin ön kıs-



minı yumuşak yumuşak yönlendiriyor.

Yumuşak demişken... Qashqai'nın gereksiz sert bir otomobil olmasından çok korkuyordum. İçi beton dolu süspansiyonların marifet sayıldığı bir zamanda, yeni bebeğin üzerindeki süspansiyonlar yumuşak değilse de, sert de sayılmaz. Amortisörlerin kararınca ayarlanmış sertliği çok hoş.

Sürüş kalitesinde fark edilebilir bir artış söz konusu. Motor ve lastik gü-rültüsü neredeyse hiç duyulmuyor. Akıcılık konusunda ise D segmentinin sedanlarıyla yarışabilir. Yani rafine mi? Oldukça...

Rüzgâr sesi için de aynısını söylemek isterdim ama yeni Qashqai'nın koca gövdesi, hava moleküllerine acı çektirdiği için, üç haneli hız değerlerinden sonra rüzgâr sesini duymaya başlıyorsunuz.

Aracın kaslı gövdesine bakınca vites geçişlerinin ve direksiyonun da aynı sertlikten nasipleneceğini düşünüyor-sanız yanıyorsunuz. Sürüş kontrol-leri alabildiğine yumuşak ki otomobi-lin müşteri kitlesini düşününce, bunun doğru bir karar olduğunu anlamak zor değil.

Bu arada lansmandan sonraki soru - cevap kısmında öğrendiğime göre,

ilerleyen dönemde Nismo dokunuşla-rına maruz kalmış bir Qashqai da gö-recekmiz.

1.2 benzinli motorun performansı gayet yeterli. Çekiyor mu çekmiyor mu diye düşünmeye hiç gerek yok; zira gayet iyi çekiyor. Ayrıca gazı bıraktınca kulağınıza gelen cılız bir ıslık, yüzünüzü güldürüyor. Bu motorun yakıt tüketimi şehir içinde -ekonomik olmaya çalışmadan- 7 litre civarında olacaktır. Benim test boyunca kullandığım karma rotadaki yakıt tüketimim ortalama 6.6 litre idi ki epey gazladığım kısımlar oldu.

SONUÇ

Yeni Qashqai'la ilgili en çok hoşuma giden detay, otomobilin bütünündeki tazelik hissi oldu. Yani, her yanına emek harcanarak yenilenmiş gibi hissettiren bir otomobilden bahsediyoruz.

Genel kalite hissindeki fark edilebilir artış da aynı şekilde takdiri hak ediyor.

Peki otomobilin eksi yönü yok mu? İnanın rüzgâr sesi haricinde dikkatimi çeken önemli bir sıkıntı olmadı.

Yeni bebeğin, selefi kadar başarılı olacağına eminim zira Qashqai bu ha-liyle sınıfında kafaya oynuyor. Bu ka-darını beklemiyordum. İyi iş Nissan...



NISSAN QASHQAI MOTOR SEÇENEKLERİ

- 1.2 DIG-T Önden çekiş- 6 ileri manuel şanzıman
- 1.5 dCi Önden çekiş- 6 ileri manuel şanzıman
- 1.6 dCi Önden çekiş- 6 ileri otomatik şanzıman, önden çekiş 6 ileri manuel şanzıman, dört çeker- 6 ileri manuel şanzıman

NISSAN QASHQAI DONANIM SEÇENEKLERİ

- 1.2 DIG-T Visia, Tekna
- 1.5 dCi Visia, Tekna, Black Edition, Platinum
- 1.6 dCi Visia, Tekna, Black Edition, Platinum, Visia X-Tronic, Tekna X-Tronic, Black Edition X-Tronic, Platinum X-Tronic



Nissan Qashqai 1.2 DIG-T

Fiyat	67.990 TL
Motor	1197 cc, 4 silindir, 16v, turbo 115 bg 4500 d/dak, 190 Nm 2000 d/dak
Şanzıman	6 ileri manuel, önden çekiş
Performans	185 km/s Maksimum hız, 10.9 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	5.6 lt/100 km, 129 g/km
Boş ağırlık	1318 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 87 bg
Boyutlar U/G/Y	4377/1806/1590 mm

Skoda Yeti 1.6 TDI DSC



Makyajlanan Yeti
İstanbul'daki lansmanda
tanıtıldı. Bizler de
otomobilin direksiyonuna
geçerek tüm detayları
sizlerle paylaşıyoruz

YAZI VE FOTOĞRAFLAR: BERK SARIOĞLU



Makyajlanan Skoda Yeti'nin en büyük değişikliğinin tasarım alanında olduğu görülüyor. Eski modelin karakteristik sis farı tasarımını yerini daha modern, sıradan bir yaklaşıma bırakmış. Yeti'nin sis farları artık dikdörtgen şeklinde ve tamponun altına yerleştirilmiş. Ayrıca tampon altındaki parça yeni eklenmiş, farlar LED'li gündüz farlarına sahip bi-xenon teknolojisiyle donatılmış. Ön tarafta yeni logo, ızgara tasarımı gibi detaylara yer verilmişken, arkada yeni farlar ve logo kullanılmış. Bunun dışında kabinde de güncel-

lemeler mevcut: Yeni üç kollu direksiyon seçenekleri, yeni döşemeler, koltuk kılıfları ve göstergelerde yer alan yeni kaplamalarla kabin daha taze bir görünüme kavuşmuş. 416 litrelik bagaj hacmi, VarioFlex sistemiyle yatabilen arka koltuklar sayesinde 1760 litreye kadar çıkabiliyor.

Otomobilde dört motor seçeneği mevcut: 1.2 TSI 105 bg, 1.4 TSI 122 bg benzinli, 1.6 TDI 105 bg ve 2.0 lt TDI 170 bg dizel. Donanım olaraksa Active, Ambition ve Elegance seçenekleri mevcut. 2.0 lt dışındaki tüm modeller önden çekişliken, bu motor seçeneğini sadece

dört çeker olarak alabiliyorsunuz. Bunlardan 1.6 TDI motorun DSG şanzımanlı versiyonu Türkiye pazarı için özel olarak üretildi. Bu motorla Yeti 0-100 km/s hızlanmasını 12.1 sn'de gerçekleştirirken maksimum 176 km/s hıza çıkabiliyor. Ortalama 4.6 lt/100 km yakıt tüketen 1.6 TDI, 250 Nm'lik tork üretiyor.

1.2 TSI 105 bg güç, 175 Nm tork ve 6.4 lt/100 km yakıt tüketimiyle gelirken, tek benzinli otomatik kombinasyonu olan 1.4 TSI DSG 122 bg güç, 200 Nm tork ve 6.8 lt/100 km yakıt tüketimine sahip. Model gamının en üstünde yer

alan 170 bg gücündeki, 2.0 lt TDI 6 ileri DSG şanzıman ve dört çeker sistemiyle öne çıkıyor.

Yüce Oto yetkilileri 2014'te toplam 2500 adet Yeti satmayı planladıklarını dile getiriyorlar.

SÜRÜŞ

Tasarım olarak eski modelin dört farlı yüzü bize göre daha orijinal bir fikirdi ve güzel görünüyordu ama Yeti bu şekilde çok daha ciddi bir araç olmuş, onu da söylemek gerek. Ayrıca kabin kalitesinin arttığını, iç mekanda kullanılan renk bir-



likteğinin dikkat çekici olduğunun altı çizilmeli. Araçta anahtarsız çalıştırma sistemi de yer alıyordu ancak bunun normalde anahtar soktuğunuz yerde olması biraz tuhaf geldiz bize.

Peki Yeti'nin sürüşü nasıl? Testimizde ülkemiz için geliştirilen kombinasyon olan 1.6 TDI- DSG şanzıman ikilisini kullanma fırsatı bulduk ve 5 günlük sürüşümüz sonrasında araçtan hayli memnûm kaldığımızı söylemek gerek.

1.6 TDI motor Yeti'ye yeterli bir performans sağlarken, ekonomik kullanımda ciddi anlamda tutumlu olduğunu da gösterdi. Sürüşümüz esnasında 5.1



lt/100 km'lik ortalama tüketimimizi yoğun trafikte kullanımdan sonra bile rahatlıkla elde edebildik.

Zaman zaman sert hissettiren süspansiyon sistemi bozuk zeminli yollarda biraz yorucu olabiliyor ama hafif arazi kullanımında çok iyi bir iş çıkartıyor. Otoyol kullanımındaysa eski modele göre daha rafine bir sürüş söz konusu; daha az yol ve rüzgâr sesi olduğu gözlerden kaçmıyor.

Geniş bagaj bu otomobilin olmazsa olmazı ama bagaj kapağını kapatmak için düşünülen kol pek de kullanışlı değil açıkçası. Hacim konusundaysa Yeti her zamanki gibi bolca alan sunuyor kulla-

nıcılarına. Köşeli tasarımın bunda payı büyük tabii.

Yenilenen Yeti eski modelin güçlü olduğu noktaları devam ettirirken, buna yaptığı eklemelerle daha da iddialı bir hale gelmiş.

YENİ SKODA YETİ FİYAT LİSTESİ

Yeti 1.2 TSI Active	51.900 TL
Yeti 1.4 TSI DSG Ambition	63.900 TL
Yeti 1.6 TDI Ambition	64.900 TL
Yeti 1.6 TDI Elegance	71.900 TL
Yeti 1.6 TDI DSG Ambition	68.900 TL
Yeti 1.6 TDI DSG Elegance	75.900 TL

Skoda Yeti 1.6 TDI Ambition DSG

Fiyat	68.900 TL
Motor	1598 cc, 4 silindir, DOHC, 16V, turbo dizel
Güç	105 HP 4400 d/dak, 250 Nm 1500-2500 d/d
Performans	12.2 sn 0-100 km/s hızlanma, 175 km/s Maksimum hız
Şanzıman	7 ileri otomatik, önden çekiş
Yakıt tüketimi	5.0 lt/100 km, 132 g/km
Ağırlık	1445 kg
Bagaj hacmi	416/1580 lt



Hedef M3 & M4

Detroit'te gösterilen ve Cenevre'de de izleyicilerle buluşan iki Japon modeli Infiniti Q50 Eau Rouge ve Lexus RCF, kendilerine rakip olarak BMW'nin M3 ve M4 modellerini görüyorlar. Bakalım bu iki farklı yaklaşım Alman rakiplerince nasıl karşılanacak?

YAZI: BERK SARIOĞLU | FOTOĞRAFLAR: INFINITI & LEXUS MEDYA

BMW'nin efsanevi M3 modelinin başarısını tartışmaya gerek yok herhalde. Model performanslı otomobiller arasında öylesine standartları belirleyen bir hale geldi ki Mercedes ve Audi dışında Jaguar, Lexus ve Infiniti gibi alternatif markalar da M3 modeline rakip olup, bu segmentten pay çalabilmek adına birer model geliştiriyorlar.

Bunların son örneğini önce Detroit'te tanıtılan, ardından Cenevre'de gösterilen iki modelde görü-

yoruz. Infiniti, Q50'sinin Eau Rouge adını verdiği ultra yüksek performanslı versiyonuyla, dört kapılı M3 modelini kendine hedef alırken, Lexus'da RCF adındaki iki kapılı Coupe'siyle, yeni jenerasyonda M3 Coupe'nin yerini alan M4'ü kendine rakip görüyor.

Aslında ikisi farklı otomobillere rakip olacak gibi görünseler de bu BMW'nin model ismi seçiminin kaynaklanıyor. Bakalım Amerika bazlı bu Uzakdoğu temsilcileri neler vaad ediyor?

INFINITI Q50 EAU ROUGE: HEDEF M3!



Infinity'nin spor otomobil üretme macerası çok köklü bir geçmişe sahip değil. Firma 2012 yılının Kasım ayında Red Bull Racing Formula 1 takımına ana sponsor olduğundan beri motorsporlarında boy gösteriyor ve bu dönemden itibaren öncelikle Infiniti FX45 Sebastian Vettel Edition ile özel ve hızlı bir model hazırlamıştı. Ayrıca Sebastian Vettel ile markanın global elçisi olmak üzere bir anlaşma imzaladıklarını da hatırlatalım. Bundan önce böyle bir yaklaşımları ve geçmişleri yoktu, evet FX sportif bir

modeldi ama marka olarak sportifliği gözönüne çıkartmak istemiyorlardı.

Dünya şampiyonu olan bir takıma – üstelik dört kez üstüste- ana sponsor olan bir üreticinin spor otomobil üretmemesi pek de alışık olduğumuz bir şey değil. Infiniti'de aynı şeyi düşünüyor olacak ki model gamına Q50'nin daha sportif bir versiyonunu eklemeyi uygun gördü ve bu modelin adı için Belçika'nın efsanevi Spa- Francorchamps pistinin en meşhur virajı olan Eau Rouge'un adını seçti. Markanın F1 ile ilişkilendirilmeyi çok sevdiğini, bunu her fırsatta

dile getirdiğini ve sponsor olduktan sonra marka bilinirliğini %40 oranında artırdığını hatırlatalım ve Eau Rouge'u yakından incelemeye başlayalım.

GÖVDE & YÜRÜYEN AKSAM

Temelini aldığı Q50 sedan orta sınıfta yer alan ve 2013 Detroit Fuarı'nda tanıtılan bir otomobil. Infiniti'nin model gamında G Serisi'nin yerini alan model olarak görülüyor ve BMW'nin 3 Serisi ile Mercedes'in C Sınıfı'nın rakibi olarak lanse ediliyor. Dolayısıyla Q50'nin performanslı versiyonu direkt olarak M3'ün rakibi olarak

Arka sis farı RB9 Formula 1 otomobilinden alınmış

görülüyor. Ancak Eau Rouge'ın teknik özelliklerine baktığınızda M3'tense daha çok M5 modeline rakipmiş olarak da düşünebilirsiniz, çünkü otomobilde Nissan GT-R'in motoru yer alıyor.

Geçtiğimiz ayki sayımızı dikkatli okuyanlar Detroit Fuarı dosyamızda Q50 Eau Rouge ile ilgili bölümde 'otomobilin motorunun GT-R ünitesi olması büyük ihtimal, eğer böyle olursa ona dört kapılı GT-R'da diyebiliriz' açıklamasını hatırlayacaklardır. Evet bu konuda yanıldık ve otomobilde 568 bg gücünde, 600 Nm tork üreten, 3.8 lt'lik, çift turbo beslemeli



GT-R güç ünitesinin kullanıldığı kesinleşti. Bunlar kendine rakip olarak gördüğü BMW M3'ün, 3.0 lt'lik, çift turbolu, 431 bg gücündeki (550 Nm) motoruna göre çok daha üstün. Ayrıca BMW'nin arkadan çekişli, Q50 ER'ninse dört çeker olduğunu hatırlatmakta yarar var.

Bu özelliklerle otomobilin 0- 100 km/s hızlanmasını 4.0 saniyenin altında olduğu ve maksimum olarak 290 km/s'ye ulaşabildiği basın kitinde yazıyor. Bunun karşısında Alman temsilcisi manuel şanzımanı ile 4.3, çift kavramalı otomatik şanzımanı ile 4.1 sn'de 0-100 km/s'ye çıkabiliyor. Yeni M3 ta-

Nissan GT-R
motoru 568 bg güç
üretiyor

mamen çelikten üretilmiş bir gövdeye sahipken motor kaputu ve kapıları alüminyumdan, tavanı ve şaftı karbonfiberden imal edilerek gövde ağırlığı eski modeline göre 80 kg azalarak 1595 kg'a inmiş. Ayrıca 7 ileri çift kavramalı şanzıman seçeneği de bulunuyor. Bunun dışında üç kademeli direksiyon ayarı, opsiyon olarak adaptif süspansiyonlar, aktif M diferansiyel, seramik frenler gibi teknolojik donanımlara sahip.

Eau Rouge ise biraz daha egzotik özellikleriyle ön plana çıkıyor. Herşeyden önce GT-R motorunun elle üretildiğini hepimiz biliyoruz. Bunun dışında mo-

delin sadece ön kapıları ve sütunlarında yer alan parçalar standart Q50 ile ortak, geri kalan tüm gövde panelleri kendine özgü olacak şekilde geliştirilmiş. Hatta arka sis farı gibi bazı parçalarının direkt olarak RB9 Formula 1 otomobilinden alındığını söyleyelim.

ER, standart Q50'ye göre 20 mm daha alçak gövdesiyle dikkat çekerken iz genişliği önde 30, arkada 35 mm artırılmış. Tamamen karbonfiberden üretilen ön tamponda splitter ve fren soğutma hava girişleri yer alıyor. ER'nin gövdesine bunun dışında tavanda, yan marşpiyelerde, arka tamponda, ayna-





larda karbonfibere yer verilmiş, sadece motor kaputu çelik- alüminyum alaşımdan imal edilmiş.

Tüm bu öne çıkan özelliklerinin yanında motorunu paylaştığı GT-R'ın aksine ER'de 6 ileri çift kavramalı şanzıman yerine 7 ileri otomatik bir üniteye yer verilmiş. Bunun nedeni otomobilin GT-R kadar sert bir karaktere ihtiyacı olmaması, biraz daha lüks özellikleriyle ön plana çıkması. Bu konuda M3 kendini öne çıkartacaktır.

Henüz konsept olarak gösterilen otomobilde 20 inçlik jantlar ve kırmızı renkli Brembo kaliperler de dikkat çekiyordu. Aracın kabininde de bolca karbonfiber



kullanıldığı dikkatlerden kaçmıyor. Orta konsol, kapı içleri gibi bölgelerde bu egzotik malzemeye yer verilmişken direksiyonun arkasındaki paddleshift'ler yine F1 otomobillerini andırıyor.

Tabii seri üretime geçtiğinde bu özelliklerin ne kadar korunur onu bilemeyiz ama Q50 ER'nin karizma ve teknik özellik anlamında rakibi olarak gördüğü M3'e üstünlük kurduğunu göz ardı edemeyiz. Ancak şunu da söylemeliyiz; M3 uzun yıllardır ortalarda dolanıyor ve kendini yeni yetme, nereden geldiği belli olmayan bir modele kolay kolay yedirmeyecektir.

Bu rekabeti sabırsızlıkla bekliyoruz...

INFINITI Q50 EAU ROUGE

Motor	3799 cc, V6 silindir, 24v, çift turbo, 568 bg, 600 Nm
Şanzıman	7 ileri otomatik, dört tekerlekten çekiş
Performans	290 km/s Maksimum hız, 3.9 sn 0-100 km/s hızlanma
Boyutlar U/G/Y	4803/1844/1430 mm

BMW M3

Motor	2979 cc, düz 6 silindir, 24v, çift turbo, 431 bg, 550 Nm
Şanzıman	7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan çekiş
Performans	250 km/s Maksimum hız, 4.1 sn 0-100 km/s hızlanma
Boyutlar U/G/Y	4671/1877/1424 mm



LEXUS RCF: HEDEF M4!

Lexus'un performans modelleri konusundaki geçmişi Infiniti kadar yeni değil; markadan daha önce ISF ve tamamen sıfırdan üretilen LFA gibi 'cılız' otomobiller gördük. LFA markanın istediği taktirde neler yapabildiğini gösteren, V10'un fantastik sesi ve dünyanın en hızlı devirlenen motoruyla adeta cıgır açan bir otomobildi.

ISF ise dört kapılı yapısıyla bir önceki M3'e rakip olarak üretilen ve 5.0 lt'lik V8 motoruyla dikkat çeken bir otomobildi ancak hiçbir zaman coupe

versiyonu olmamıştı. Şimdiyse Lexus, yeni coupe'si RC'nin sportif versiyonu RCF ile bu açığını kapatmaya çalışırken, kendine öncelikle BMW'nin yeni M4 modelini hedef alıyor.

Markanın 25. yılı anısında ürettiği RCF'in detaylarına iniyoruz.

GÖVDE & YÜRÜYEN AKSAM

BMW, hacim küçültme felsefesine uygun olarak hem M3 hem de M4 modellerinde ilk kez turbo motora yer verse de Lexus, ISF gibi yine 5.0 lt'lik, atmosferik V8'le yoluna devam ediyor.

450 bg güç ve 520 Nm tork üreten bu makine, düşük devirlerde Atkinson döngüsü, yüksek devirlerdeyse Otto döngüsüyle çalışan ilginç bir makine. Bu karmaşık teknolojinin kullanılmasının nedeni daha iyi yakıt ekonomisi ve düşük emisyon değeri olarak görünüyor. RCF gücünü sadece arka lastiklere 8 ileri Sports Direct Shift (SDPS) çift kavramalı şanzıman aracılığıyla gönderiyor.

Bunun yanında M4 modeli, M3'tekinin aynısı olan 3.0 lt'lik, çift turbolu üniteyle geliyor ve 431 bg'de

kalıyor. Ancak 550 Nm'lik torku, RCF'in 520 Nm'sinden daha yüksek, ayrıca sabit olarak üretiliyor olması da bir diğer avantajı.

Her ne kadar M4 rakamsal olarak geri kalıyor gibi görünmese de V8 yerine 6 silindire, turbo bir makineye geçmiş olması bizim gibi V8 severler için iyi bir haber değil. Çünkü E90 M3'ün 8500 d/dak çeviren V8'ini kullandıysanız bunun ne kadar alışkanlık yapan bir makine olduğunu bilirsiniz. Artık bu rolü RCF modeli üstlendi ve yüksek devirli V8 arayanlar mutlaka onda aradıklarını



bulacaklardır. Otomobilin performans verileri henüz netlik kazanmadı ama basın kitinde 0-100 km/s hızlanma değeri için 'ISF'den daha hızlı' şeklinde bir ifade var, ki ISF'in 5.2 sn'de bu hıza ulaştığını gözönünde bulundurursak en azından 4.5 sn'lik bir değeri öngörebiliriz. Aynı şey maksimum hız için de geçerli ve 270 km/s'lik bir tahmin var.

Lexus, önden motorlu- arkadan çekişli bir otomobilde dünyada ilk kez kullanılan Torque Vectoring Differential (Tork Dağıtımli Diferansiyel)'e RCF modelinde yer vermiş. Bu sistem daha çok dört çeker ya da önden çekişli otomobillerde yer alıyor. RCF'deki bu akıllı diferansiyel sistemi Standart, Slalom ve Track olmak üzere üç ayara sahip ve çekiş kaybeden lastikteki torku tutunan lastiğe ileterek çekişi artırmayı sağlıyor. Bu teknoloji M4 modeliyle rekabet ederken RCF'in çok işine yarayacak gibi görünüyor çünkü E90 M3'te bile buna benzer M Diferansiyeli vardı ve otomobilin çekişi her şartta oldukça etkileyiciydi. M4'te bu sistemin daha da gelişmiş bir versiyonunu göreceğiz.

Otomobilin tasarımı da hayli agresif.

Otomobilde 8 ileri, çift kavramalı şanzıman yer alıyor

Özellikle ızgara tasarımı çok konuşulacak gibi görünüyor. Bu tasarım dilinin (özellikle havalandırma ızgaraları ve aerodinamik parçalarda) LFA modelinden ilham aldığı söyleniyor ki, dediğimiz gibi LFA çok sevilen ve ses getiren bir otomobildi bu yüzden onu andırıyor olmak kötü birşey değil. RCF'de de ER gibi gövdenin bazı kısımlarında karbonfiber kullanılmış: Tavan, motor kaputu ve arka kanat karbonfiberden üretilmiş.

RCF'in belki de en çok dikkat çeken kısmı, ISF modelindeki gibi dört adet egzoz çıkışına sahip olması. Bu otomobile hem karakteristik bir çizgi katarken, karikatür gibi görünen dış görüntüsünü de destekliyor. Üstelik böylesine agresif ve sıradışı görünen otomobil, dikkat çekme anlamında M4'ü kolaylıkla geride bırakıyor, yine de M4'ün de geniş hava girişlerine sahip ön tamponu, dört egzozu ve sıkı görünen difüzörüyle hiç de fena durmadığını söyleyelim. Sadece biraz daha alışıldık çizgilere sahip.

Otomobilin içinde de yine LFA modelinden alıntılara sahip. Orta gösterge sürüş moduna göre değişiklik gösteriyor ve aynı LFA'deki gibi uçak-





lardan esinlendiği söyleniyor. Bu çok fonksiyonlu göstergede devir, dijital hız, diferansiyel tork haritası, G kuvveti, yağ ve su sıcaklığı göstergeleri bulunuyor. M4'ün bu tip oyuncakları bulunmuyor, o daha çok kabin kalitesi ve imajıyla ön plana çıkıyor. Lexus ise tipik bir Japon üreticisi gibi teknolojik oyuncaklara da yer vermeyi seviyor ve PlayStation jenerasyonu için ideal bir otomobil olduğunu gösteriyor.

Her ne olursa olsun RCF de rakipleri için korkulu bir rüya olacak ve M4'ün işini şimdiden zorlaştıracak gibi. Artık BMW için dünya, yaşaması daha da zor bir hale geldi. Japon Samuray'larıyla başa çıkmak her zamankinden daha zor olacak...

ISF'ten alınan atmosferik V8 biraz daha güçlendirilmiş olarak kullanılmaya devam ediyor



LEXUS RCF

Motor	4968 cc, V8 silindir, 32v, 450 bg, 520 Nm
Şanzıman	8 ileri otomatik, arkadan çekiş
Performans	270 km/s Maksimum hız, 4.5 sn 0-100 km/s hızlanma
Boyutlar U/G/Y	4705/1850/1390 mm

BMW M4

Motor	2979 cc, düz 6 silindir, 24v, çift turbo, 431 bg, 550 Nm
Şanzıman	7 ileri çift kavramalı otomatik, arkadan çekiş
Performans	250 km/s Maksimum hız, 4.1 sn 0-100 km/s hızlanma
Boyutlar U/G/Y	4671/1870/1383 mm

Lotus Esprit S4 (1995)

YAZI: ALPER İLBEYLİ
FOTOĞRAFLAR: M. MURAT ERÇELEBİ



O bir Bond
otomobili, o bir
oyun yıldızı,
o bir efsane...
Esprit S4 ile
Lotus felsefesini
anlamaya
çalışıyoruz

GENEL

Çocukluğumuzda hepimizin uçuk hayalleri vardır. Kimimiz Ninja Kaplumbağalar'a beşinci eleman, kimimiz Batman, kimimiz ileride Barbie bebek, kimimiz ise uzaylılarla dost olmayı hayal eder. Ben ise evimize yeni katılan Commodore 64'te oynadığım ilk yarış oyunu Lotus Esprit Turbo Challenge'daki, Esprit'e sahip olmayı gözüme kestirmiştım.

Bu, 1993'te satış fiyatı 120.000 dolar olduğu için, o sıralar Ninja Kaplumbağalar'a beşinci eleman olmaktan daha zor gözüken bir hayaldi. Tabi 1993'ten beri çok şey değişti; Esprit 2004'te bantlara veda etti, oduncu gömlekler çöpe atıldı, yüksek belli pantolonlar giyilmemek üzere bir yerlere kaldırıldı, Turgut Özal öldü, Ace of Base'in kasetlerini nereye koyduğunu hatırlayan kimse yok ve Ozan Orhon ile Tayfun bir daha popüler olamadı.

Zaman geçmiş, dünya değişmiş fakat benim hayalim ilk günkü tazeliğini hep korumuştı. Bu inanılmaz gizemli ve çekici objeye sahip olmalıydım ve oldum da.

Şanslıyım ki, Yayın Yönetmenimiz Berk Sarıoğlu gibi kısıtlı bir zamanda test sürüşünü ve çekimleri yetiştirip, otomobili teslim etmek zorunda kalmayacağım. 90'ların bu hayal otomobilini rahat rahat inceleyebiliriz.

TARİHÇE

Benim Esprit'le olan hikayem 90'larda başlasa da, aslında otomobilin kökleri çok daha eskiye uzanıyor. İlk olarak uzatılmış Lotus Europa şasesi üzerine inşa edilen otomobil, bir konsept halinde, 1972 Torino Fuarı'nda tanıtıldı ve Giorgetto Giugiaro tarafından tasarlandı. Otomobilin adının aslında 'Kiwi' olması düşünü-lüyordu ama altyapısının geliştirilmesi, konseptteki düzeltmeler, Lotus'un "E" harfli model adı geleneği dahilinde (eski İngilizce'de Spirit yani "Ruh" anlamındaki) Esprit adını aldı ve 1975 yılında Paris Otomobil Fuarı'nda görücüye çıktı. Esprit'in seri üretimi 1976 yılında başladı ve otomobil model gamında Europa'nın yerini aldı.

Lotus bu hamlesiyle önündeki otuz yılda ana yapısını bozmadan evrimleşen, otomobil tarihine geçecek bir efsaneyi üretime geçirmiş oldu, tabii bunun henüz farkında değildiler.



"Esprit'e sahip olmak, 1993'te satış fiyatı 120.000 dolar olduğu için, o sıralar Ninja Kaplumbağalar'a beşinci eleman olmaktan daha zor gözüken bir hayaldi"



S1 (1976- '78)

1976'daki ilk jenerasyon Esprit S1, Colin Chapman'ın hafiflik konusundaki felsefesine paralel olarak 1000 kilogramın altındaydı. Zamanındaki rakipleri sayılabilecek Ferrari 308'in 1300 ve Porsche 911'in 1120 kilogramlık ağırlıklarını hesaba katarsak, otomobilin hafifliğini daha iyi anlayabiliriz.

S1, Lotus'un geliştirdiği 907 kodlu, 4 silindirli motora sahipti ve Avrupa versiyonları 160, ABD versiyonları 140 bg güç üretiyordu. Bu özellikler otomobili 0'dan 100 kilometreye yaklaşık 7.5 saniyede ulaştırırken, 220 kilometrelik maksimum sürat çıkmasını sağlıyordu. Tüm

S4 o kadar alçak ki, ona binmek için özel gerdirmen antrenmanı yapmanız gerek!

Lotus'larda olduğu gibi ilk Esprit'te de birçok parça maliyeti düşürmek için diğer firmalardan tedarik ediliyordu; mesela 5 ileri, transaxle yerleşimli manuel şanzıman Maserati Merak'ta da kullanılan Citroen SM ünitesiyken, arka stoplar Fiat X1/9'dan alınmıştı. 1977 yılında "Spy Who Loved Me" filminde Bond'un kullandığı beyaz Esprit S1, bu sayede ününe ün katmış, günümüzdeki efsanesinin temellerini atmıştı.



S2 (1978- '80)

1978 yılında Esprit ufak değişiklikler geçirdi ve ikinci jenerasyon olan S2 piya-

saya sürüldü. Belirgin yenilikler; 5 kollu jantın yerine gelen 4 kollu jant, arka stopların Fiat yerine Rover SD1'den alınması ve ortaya konumlandırılmış motoru soğutmak üzere C sütunu köşelerine yerleştirilmiş hava girişleriydi. Bunun dışında akü yakıt deposunun sağ tarafından arka bölüme alınmış ve göstergelerde Veglia yerine Smith markası kullanılmaya başlanmıştı.

Formula 1'de kazanılan başarıların ve sponsor John Player'ın anısına siyah ve altın renklerindeki limitli sayıda John Player Special (JPS) satışa çıktı. 1980'de 2.0 litrelik motor yine Lotus tarafından geliştirilen 2.2 litrelik 912 kodlu motorla değiştirildi. Bu motorun gücü aynı olsa da torku 190'dan 217 Nm'ye yükselmişti. S2.2 olarak adlandırılan bu versiyonun bir diğer önemli özelliğiye galvaniz gövdenin kullanıldığı ilk Esprit modeli olmasıydı.

Yine aynı yılda ilk turbo beslemeli Esprit olan ve renkleriyle Formula 1 takımının sponsoru olan Essex Petroleum'a gönderme yapan, 215 beygirlik Essex Turbo satışa sunuldu. Essex Turbo, 1981 yılında yine bir Bond filmi olan "For Your Eyes Only" de görücüye çıktı.





Ortada konumlandırılmış motor inanılmaz bir gövde dengesi sağlıyor



S3 (1980- '87) ve dördüncü jenerasyon

1980'de üçüncü versiyon S3 aramıza katıldı. Gövde rengi tamponlar, iç mekandaki değişiklikler ve 15 inç BBS jantlarıyla son Giugiaro imzalı Esprit, 5 yıl boyunca piyasada kaldı ve 1986 yılında bantlara veda ederek 1987'de yerini (daha sonrasında McLaren F1'i tasarlayacak olan) Peter Stevens tarafından yeniden tasarlanan Esprit'e bıraktı.

Giugiaro, yeni otomobili beğendiğini söylese de, eleştirisi kendisinin yaptığı orijinal Esprit'e çok benzemesiydi. Lotus bu otomobilde VARI (reçinenin vakum yoluyla enjekte edilmesini sağlayan) sistemini kullanmaya başladı. El üretimi gövdelere göre daha avantajlı olan bu sistemde aynı zamanda kevlar ile güçlendirilme sağlanmıştı ve otomobilin rijitliği %22 oranında arttırılmıştı.

"Frenlerin biraz güçsüz ve hissiz olmasını bir kenara bırakırsak S4, olağanüstü keyifli sürüşü ve mükemmel sürüş pozisyonu ile inanılmaz tatmin edici bir otomobil"

Citroen şanzımanı, yerini Renault şanzımanına bırakırken, karbüratör yerine Bosch K-Jetronic enjeksiyon sistemine geçiş yapıldı. Yine maliyet düşürmek için arka farlar Toyota AE86'dan, dikiz aynaları da Citroen CX'ten alınmıştı.

1987'deki otomobil 215 beygirlik Lotus 910 motorunu kullanmaya devam etti ancak 1989'da GM ortaklığıyla yeni elektronik enjeksiyon ve ek olarak havayı soğutmak için su takviyesi kullanan ve Lotus'un "Chargecooler" olarak adlandırdığı sistem ile Lotus 910S olarak anılan 265 beygirlik motor kullanılmaya başlandı. Bu yeni sistemlerden dolayı 1989'daki otomobil Esprit SE, yani Special Equipment olarak adlandırıldı.

Esprit SE de ataları gibi film yıldızı olma yolunda ilerledi. 'Temel İçgüdü', 'Genç Ajan' gibi birçok film ve dizide yer alan otomobilin en ön planda olduğu film ise hiç kuşkusuz ki 'Pretty Woman'dı. Film için teklif götürülen Porsche ve Ferrari'nin, müşterilerini fahişelerle ilişkilendirmemek için bu projeyi reddetmeleri Lotus'a şans doğurdu. Muhtemelen Porsche ve Ferrari pazarlamacıları, senaryoyu düzgün okusalar bu şansı kaçırmazlardı ancak Lotus, 1989 model gri bir Esprit'in görüldüğü bu film ile 1990 ve 1991'de Amerika'daki satışlarını ikiye katladı.





S4 (1993- '96)

Dördüncü jenerasyon, 1993 yılında Julian Thompson tarafından tekrar yorumlandı ve ortaya Esprit S4 olarak adlandırılan bu otomobil çıktı. Yani konuğumuza ya da geçtiğimiz yıl satın aldığım bu bordo renkli otomobile...

S4 birtakım görsel değişikliklerin yanında, ki küçük arka spoyler bunların en göze çarpanıydı, hidrolik direksiyona da sahipti. 2.2 litrelik motor 265 bg üretmeye devam ediyordu ancak S4'ler İtalya, Yunanistan ve Portekiz gibi pazarlara 2.0 lt'lik motorlarla ithal edilmişti. Bu motor da güç olarak aynı 265 bg üretiyordu ve ülkemize getirilen S4'ler, 2.0 lt'lik 920 kodlu motorlarla getirildiler. Dolayısıyla testimize katılan otomobilde bu 2.0 lt'lik ünite bulunuyordu.

S4 sadece üç yıl gibi kısa bir süre üretimde kaldıktan sonra yerini 1996'da V8 modeline bıraktı.

SÜRÜŞ

Önümde rüya bir otomobil duruyor... Kapıyı açtığınızda, içine binmek ve sürüşe başlamak için sabırsızlanıyorsunuz. Söz konusu bir Porsche veya bir Amerikan olsaydı bu işi fazla zorlanmadan becerebilecektiniz ancak bu bir Lotus. Sizi kolayca kabul eden, karakteri herkese uyum gösterebilen ve her zaman karşılaşılabileceğiniz bir otomobil değil. Eskilerin tabiriyle, 'çেকেক ile girip tırbüşon' ile çıkabiliyorsunuz.

Yerleşme seramonisini aşp, nihayet sürücü koltuğuna oturduğunuzda, bu kadar

nadir bulunan bir otomobilde kendinizi özel hissetmeye başlıyorsunuz. Önünüzde geniş, büyük ve ahşapla kaplı bir sürücü konsolu bulunuyor; asimetrik tasarlanan yolcu tarafı ise konsoldan yoksun olarak direkt yola bakıyor. Direksiyon ayarlanamadığı ve koltuk en fazla iç mekanın izin verdiği kadar arkaya çekilebildiği için boyu 1.90 ve üzerindeki için kötü bir haber verebiliriz; bu otomobil size göre yapılmamış. Ama benim gibi 1.80 boyundaki birinin hissettiği şey ise, bir terzinin sanki tam üstünüze göre dıktığı kıyafeti giymek şeklinde olacak.

Citroen CX'ten alınmış elektrikli dikiz aynaları ayarladıktan ve Opel'den alınan tuşlar ile camınızı hafif araladıktan sonra otomobili çalıştırmaya hazırım. Kontağı çevirdiğinizde güçlü bir ateşleme sesi duyuyorsunuz ve arkanızdaki 2.0 litrelik turbo motor hırıltılı şekilde harekete geçiyor. Otomobilin görünüşü itibariyle ses olarak da tatmin olmaya almaya hazırım fakat bu turbo beslemeli, dört silindirdirli bir motor ve çalıştığında ne yazık ki bir Ferrari, Porsche veya Lamborghini tarzında bir ses almanız mümkün olmuyor.

Bu hayal kırıklığını geride bırakırsak, muhteşem bir sürüş pozisyonu ve yarış otomobili stilineki ergonomisi ile başa başa kalıyoruz, ki belki de yaşıttındaki süpersporlar ile kıyaslırsak, aralarında sürüş pozisyonu ve viraj kabiliyetiyle en ön plana çıkanı Lotus olabilir.

Garajdan yola doğru çıktığınızda meraklı bakışlar üstünüze toplanıyor ancak bunun farkında olmuyorsunuz, zira büyük sürücü konsolu sizi direkt olarak sürüşe odaklıyor ve başka bir şey ile ilgilenmenize izin vermiyor. Vites ve basit orta konsol hemen elinizin altında, size her zaman hizmet etmeye hazır. Pedallar birbirine çok yakın ve sol tarafta ayağınızı dinlendirmek için bir alan bulunmuyor; bu yüzden ya ayağınızı kırıp dinlendirebiliyorsunuz veya pedalın üstünde kalmak zorundasınız. Bundan ötürü debriyaj pedalı, kazara üstüne baskı uygulayıp debriyayı bitirmesin diye oldukça sert bir ayara sahip. Sert otomobilleri sevdiğim için bence bir sorun yok fakat trafiğe denk gelerseniz sol bacağınızın kasılmaya başlayacağını garanti edebilirim.

Eski turbo otomobillerinin ortak sorunu olan "turbo lag" Esprit'te de yakamızı bırakmıyor. S4, 3000 d/dak'ya kadar bir Vectra edasıyla yol alıyor ancak bu devirden sonra karşınıza bambaşka bir otomobil çıkıyor. Turbo devreye girdikten sonra dikkatli olmanız gerek çünkü Esprit arkadan kopmaya



mevilli ve hatalarınızı kolayca affetmeyecek izlenimini veriyor. Yine de ona alıştıkça tepkilerini daha iyi anlamaya ve ona adapte olmaya başlıyorsunuz. Özellikle ülkemizin yollarının kalitesiz asfaltında üçüncü viteste 120 km/s hızla bile viraj çıkışında gazı fazla yüklendiğinizde arka kısmın hafiften kaydığını hissediyorsunuz ve ufak bir kontra ile durumu toparlıyorsunuz.

İlk üç viteste oldukça istekli olan Esprit'in hızlanma değerleri günümüz için bile heyecan verici. Gövdenin fiberglas, otomobilin el yapımı ve ortadan tek şase olması nedeniyle hızı daha yoğun bir şekilde hissediyorsunuz.

5 ileri Renault şanzıman sorunsuz çalışıyor ancak vites aralıkları uzun ve performanslı kullanım sırasında eğer vitesi erken değiştirirseniz otomobil bir sonraki viteste devirden yoksun kalabiliyor, bu da turbo'nun devreden çıkması anlamına geliyor. Ön ve arkada konumlandırılmış Brembo disk frenler Anti-Lock ile desteklenmiş (ABS'nin ilkel versiyonu). Bu sistem ABS'ye oranla oldukça kötü çalışıyor ve devreye girdiğinde durma mesafesini oldukça uzatıyor. Frenler sert ancak hissiyattan yoksun ve güven vermiyorlar, sanırım otomobilin en zayıf noktasını oluşturuyorlar...

İZLENİM

Günün sonunda karşımızda 1976'dan 2004'e kadar toplam 10.675 adet üretilen (ayrıca 1995'te üretilen 46 adet Esprit

S4'ten birisi olan) çok nadir bir otomobil ile karşı karşıyayız ve sadece bu bile onun ne kadar özel olduğunu gösteriyor.

Lotus Esprit S4 döneminin süpersporları arasında en az üretimi yapılanı olmasına rağmen, ülkemiz koşullarında satın alınabilir bir otomobil. Fiyatları Porsche Boxster civarında ancak biraz uğraştırdığını da söylemem gerek. Rüya bir otomobil için oldukça uygun bir tutar ve yürütmesi de rakiplerine kıyasla daha ucuz kalıyor.

Frenlerin biraz güçsüz ve hissiz olmasını bir kenara bırakırsak (ki frenleri modifiye de edebilirsiniz) S4, olağanüstü keyifli sürüşü ve mükemmel sürüş pozisyonuyla inanılmaz tatmin edici bir otomobil.

Otuz yıllık üretim süresi boyunca tasarımında çok az değişikliğe uğrayan bu kült otomobil, günümüz elektroniğinden sıkılmış, saf sürüş hayranları için biçilmiş kaftan...

Ona sahip olduğum için şanslıyım...

Lotus Esprit S4 1995

Motor	1998 cc, 4 silindir turbo, 16v, 264 bg 6500 d/dak 0-400 Metre 13.3 sn
Maksimum tork	260 Nm 3900 d/dak
Maksimum hız	265 km/s
Şanzıman	5 ileri manuel, arkadan çekiş
Boş ağırlık	1320 kg
0-100 Km/s	5.0 sn
Üretim Adedi	628 adet (1992- 1996 arası)

Unutulan Otomobiller

Bölüm 1

YAZI: BERK SARIOĞLU

AutoVision'da bu ay başlattığımız 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 'A evet böyle bir otomobil vardı hakaten' dedirtecek kadar şaşıracak, gerçekten bu otomobi-

lin 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...



Ford Cougar

Hayır, Amerikalıların o meşhur Muscle Car'ı Mercury Cougar değil, Ford Cougar. 'O da ne?' dediğinizi duyar gibiyiz. Hemen cevap verelim, Ford'un orta sınıftaki coupe denemesi ya da denemesiydi.

Aslında Ford daha önce de bu sınıfta yer almak istemiş ama yine çok da başarılı olmayan Probe (ondan önce de ikonik Capri modeli vardı) isimli modeliyle boynu bükük bir şekilde geri çekilmişti. Aynı hatayı elbetteki Cougar modelinde yapmak istemediler ve öncelikle Cougar'ın adını, tarihlerindeki Mercury modelinden alarak bu efsanevi otomobilin gücünden yararlanmayı düşündüler. Aslında Ford'un biraz da amacı Puma'da yakaladığı başarıyı tekrarlamaktı ve otomobil Amerika pazarında Mercury Cougar olarak satılıyordu.

1998 yılında satışa sunulan

Cougar, Ford'un dönemdeki tasarım dili New Edge felsefesiyle tasarlanmıştı. Ne var ki Ka, Puma ve Focus'ta oldukça başarılı sonuçlar alınan bu tasarım dili orta sınıf Coupe'de çok etkili olmamış, ortaya ilginç görünen ama çok güzel olduğunu söyleyemeyeceğimiz bu otomobil çıkmıştı.

Mondeo şasisi üzerine üretilen otomobilde yine Mondeo motorları ve şanzımanları bulunuyordu. Cougar'da iki ben-zili motor yer alıyordu: 2.0 lt 4 silindirli 131 bg ve 2.5 lt V6 silindirli 170 bg. V6 motor otomobilin ön tarafında enlemesine yerleştirilmişti ve 0-100 km/s hızlanmasını 8.6 sn'de gerçekleştiriyordu.

Mondeo şasisi üzerine üretildiği için Cougar iyi yol tutan bir otomobil olarak dikkat çekmeyi başarmıştı ancak biraz sert bir sürüşü vardı ve gövdesi virajlarda çok yatıyordu.

Cougar'ın belki de en büyük

sorunu kabiniydi. Oldukça gösterişsizdi, sade bir görünüme sahipti ve bazı parçalarının Ka modeliyle aynı olması imaj açısından eksi puan olarak hanesine yazılmıştı.

1998'de üretimine başlanan Cougar 2001'de makyajlandı ve üretim 2002'de tamamen sonlandı. Ford Avrupa'nın yeniden yapılanması ve Focus modeli üzerine odaklanma hedefi Cougar'ın sonunu getiren kararlar olarak görünürken, beklenenin çok altındaki satış rakamları, tanıtım yetersizliği ve imaj eksikliği diğer nedenler olarak görünüyordu. Kısacası kullanıcılar Ford marka bir orta sınıf Coupe almak istemiyorlardı, özellikle de söz konusu otomobil dikkat çekici bir sürüşe sahip değilse.

Bu otomobil Cougar adının geçmişine yakışmıyordu ve son zamanların en başarısız Ford modeli olarak tarihe adını yazdı...





Ben Dorna, akıllı hamleleri sevmem

2014 MotoGP sezonunda ilk kez kullanılacak olan Fabrika ve Açık sınıf, Ducati'yi arada bırakmıştı. Bir önceki sayımızda detaylı bir şekilde değerlendirdiğimiz bu iki sınıftan Açık'ı seçen Ducati'ye Dorna'dan karşı atak geldi. Yeni kurala göre Açık sınıfta yarışan takımlardan üç üçüncülük, iki ikincilik veya bir galibiyet alanlar Fabrika 2 sınıfına geçirilecek. Bu da sezon boyunca 12 yerine 9 motor ve yarış başına 24 yerine 22.5 litre yakıtla sınırlandırılmaları anlamına geliyor. MotoGP'de yeni sezon 23 Mart'ta Katar GP'si ile başlayacak.



Yatırım için harika fırsat

Williams'tan bahsediyoruz. Hayır, ekibimizden Korhan Savran'ın yaptığı gibi takımın yükselen hisselerinden almak için değil bu tavsiyemiz. Martini ile sponsorluk anlaşması imzalayan ve Formula 1'in yıllardır gördüğü en iyi livery'ye sahip olan Williams'ın ürünlerine saldırarak için mükemmel bir yıl. Kınarda ne kadar paranız varsa toplayın ve Williams Martini Racing tişörtleri, gömlekleri, şapkaları ve anahtarlıklarından alın. En azından biz öyle yapmayı planlıyoruz. Sormadan söyleyelim, ne yazık ki tulumlar satışa çıkmayacak

Villeneuve yine bir şeyler deniyor



1997 Formula 1 Dünya Şampiyonu, tarihin şampiyon olamayan en iyi pilotu olarak gösterilen Gilles Villeneuve'un oğlu Jacques hayatı boyunca pek çok şey denedi. Saçlarını sarıya boyatırken ya da rezalet bir müzik albümü çıkarırken iyi kararlar verdiğini söyleyemeyiz. Ancak 2014'te Indy 500 ve Rallikros Dünya Şampiyonası'na katılmaya karar vermesi heyecan verici. 19 yıl önce kazandığı Indy 500 ve daha önce hiç denemediği Rallikros Dünya Şampiyonası'nın iyi kararlar olup olmadığına sezon sonunda karar vereceğiz ama en azından İstanbulPark'ta onu canlı izleyecek olmamız açısından iyi bir fırsat olacak bu.

Bir yepyeni, iki tane de yenilenmiş

BMW'nin yeni M4'ü yol otomobili hâliyle dahi oldukça ilgi toplamıştı. Ancak kış DTM versiyonu hepimizin nefesini kesmeyi başardı. 2014'ün tam anlamıyla yeni tek otomobili olan BMW M4 DTM'in direksiyonunda Augusto Farfus, Joey Hand, Bruno Spengler,

Maxime Martin, Marco Wittmann, Antonio Felix Da Costa ve Timo Glock bulunacak.

Mercedes'in kadrosunda ise iki eski Formula 1 pilotu var. İskoç Paul Di Resta ve tarihin ilk Rus F1 pilotu Vitaly Petrov; Gary Paffett, Chris Vietoris, Dani Juncadella, Pascal Wehrlein ve Robert Wickens ile bir-

likte C-Coupe'nin kokpitinde yer alacaklar.

Audi RS5 DTM ile yarışacak pilotlar ise son şampiyon Mike Rockenfeller, Timo Scheider, Jamie Green, Nico Müller, Mattias Ekström, Miguel Molina, Edoardo Mortara ve Adrian Tambay.

DTM'de sezon 4 Mayıs'ta Hockenheim pistinde açılacak.



Beklenen marka, beklenmeyen pilot



Bir önceki sayımızda 2014 İsveç Rallisi'ni bir Volkswagen Polo WRC'nin kazanacağını söylesek çok etkileyici bir tahmin olmazdı. Ancak pilotun Jari-Matti Latvala olması hepimizi şaşırttı. Hem de Ogier'nin ilk beşte yer alamadığı, dolayısıyla şampiyona liderliğini de Fin pilota kaptırdığı ilginç bir İsveç Rallisi'ni geride bırakmış olduk.

Andreas Mikkelsen güçlü bir ikincilik alırken, Mads Ostberg de podyumu tamamlayarak Citroen'i teselli etti.



2014 BAŞLARKEN...

EFE ERSOY

Başlarken demek için biraz geç kaldığımın farkındayım. Çünkü 2014 FIA takvimi çoktan işlemeye, günler atmaya başladı bile. Ben bu yazıyı yazarken, Dünya Ralli Şampiyonası'nın ilk iki yarışı gerçekleştirilmişti hatta. Sezon dedikoduları, transferler ve lansmanlar gerçekleştikçe, artan merakımızı giderecek tek şey, bir an önce şampiyonanın başlamasıydı.

Hyundai'nin halısaha kadrosu kurarcasına yaptığı transferler (Neuville - Sordo - Hanninen - Atkinson), Hirvonen'in 'Mavi Ovallere' geri dönmesi ve "yanına bir de çaylak ekleyelim" fikriyle, az sponsorla çok iş yapmaya çalışan Malcolm Amca'nın, evladından bir tık daha hızlı Elfyn Evans'ı Fiesta'nın direksiyonuna oturtması, Citroen'in Ostberg'in yanına Kris Meeke'i eklemesi (hunarca sömürülen sponsor Al-Qassimi'yi unutursak olmaz), Volkswagen'in Andreas Mikkelsen'e "Yürü ya kulum!" demesi ile birlikte az buçuk da olsa merak ettiklerimize cevap bulduk.

Yılın ilk karlarıyla birlikte Monte Carlo Rallisi'ne de start verilmişti. Ancak ilk kar pek tutmaz ya - en azından biz İzmirli için öyledir, 7 senede bir yağdığından dolayı - yılların eskitemediği, 2014'ün ilk yarışı olması sebebiyle büyük bir heyecanla beklenen Monte Carlo Rallisi, ice-crew'ların fazla mesai yaptığı, orası kar, burası buz, şurası da ıslak diyerek co-pilotların yol notu defterlerini eskiz kağıtlarına çevirdikleri enteresan bir yarış oldu. Lastik seçimlerinde yaşanan karmaşalar da üzerine tuz-biber olunca, 2013 Şampiyonu Sebastien Ogier, özel katılımcı olarak arka bahçesinde yarışa katılan Bryan Bouffier'in yaklaşık 1,5 dakika önünde zafere ulaştı ve yılın ilk birinciliğini kazandı.



Yarıştaki hayal kırıklığı yaşayan ve yaşatanlar ise şüphesiz Hyundai ekibi oldu. Neuville'in birinci, Sordo'nun dördüncü etapta yarış dışı kalmasıyla, kurdukları Showroom'da ne kadar alkol varsa tüketen ekip, evin yolunu göremeden İsveç'e geçti...

Sezonun ikinci yarışı ise, yine karlı buzlu çamurlu olarak koşulan İsveç Rallisi'ydi. İskandinavların bu yarışta çok gideceğini düşündüğümünden dolayı, yarış öncesindeki "Juan Kaan-Ahtapot Paul" tahminlerimde yine bir VW'nin kazanacağını, ancak bunun kuzeyden bir pilot olacağını dile getirmiştik. Nitekim öyle oldu. Ogier'in bir kar kütlesine bodozlama dalarak 5 dakikaya yakın zaman kaybetmesiyle düdüğü eline alan di-



ğer VW pilotları Latvala ve Mikkelsen arasında yaşanan mücadele 1 dakikalık farkla Finlandiya'nın meşhur kasaplarından Latvala'nın zaferi ile sonuçlandı. Ha bu arada soran olursa, Hyundai yine beceremedi. Otomobilin sağ ön kısmını geliştirirken yaşadıkları hafıza kaybı, unutkanlığa sebep olmuş galiba, bir etap Neuville kıldı, diğerinde Hanninen. Mekaniklerin "Alla alla yaaw" nidalarıyla, showroomun kapısında, neyi unuttuklarını hatırlamaya çalıştıkları bildirildi.

Bir sonraki yarış Meksika Rallisi, siz bu satırları okurken sonlanmış olacak diye tahmin ediyorum. Bir sonraki sayıda görüşmek üzere, motorsporları ile kalın efemim...

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'nin 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 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.

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 yapmayacağını 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'nin direksiyonuna geçti. Söylenenlere göre sipariş sırasında o kadar çok teknik detay sormuş ki Polo GTI'nin 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, 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

Nisan sayımıza da bekleriz...