

66 Fastback mi, 67 GT350 mi?



Otomobil tutkusu ®

# AutoVision

SAYI 29 YIL: 03 - TEMMUZ-AĞUSTOS 2014



50  
YEARS



Sürüş İzlenimi

Subaru Forester 2.0 lt Turbo

Mazda 6 2.0

Honda Civic 1.6 i-DTEC

Mustang  
50  
yaşında



CIVIC

+ ALIRKEN DE + SATARKEN DE +

Yeni stil, yeni heyecan.  
Honda Civic Sedan



- Yeni sportif ön ızgara ve jantlar • Anahtarsız giriş ve alıştırma • Deri koltuklar
- Eller serbest telefon • Lastik basınç ikaz sinyali • Türkçe bilgi ekranı i-MID

şimdi al  
Oak 2015'te  
de!

%0,78  
faiz oranı





# Usta işi fiks menüler, ekonomik fiyatlar! Ford Servis'ten Ford Eko Servis!

## Ford Eko Servis

- ✓ Motor yağı
- ✓ Yağ filtresi
- ✓ Hava filtresi
- ✓ Kater tapa
- ✓ İşçilik



**Fleva** 2004-2008



**Focus** 2005-2011



**C-MAX** 2005-2011

Sadece

**199 TL**



Detaylı bilgi için tıklayın





## temmuz - ağustos 2014

**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

2 HABERLER  
Otomobil dünyasından haberler8 SÜRÜŞ İZLENİMİ  
Subaru Forester 2.0 lt Turbo18 SÜRÜŞ İZLENİMİ  
Mazda 6 2.024 SÜRÜŞ İZLENİMİ  
Honda Civic 1.6 i-DTEC34 DOSYA  
Mustang 50 yaşında50 ÖZEL  
66 Fastback mı, 67 GT350 mi?70 ÇİZGİ VİZYON / Orhan ÖZVATAN  
Volkswagen Beetle72 EKİP  
Autovision ekibi

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

Bir modeli 50 yıl hiç durmadan üretmek nasıldır hiç düşündünüz mü? Bunca yıl içinde değişen trendlere ayak uydurmasını, buna rağmen modelin imajından hiçbir şey kaybetmemesini sağlamak nasıl olabiliyor, bir marka bunu nasıl başara-biliyor?

Cevabınızı bilmiyorum ama biz AutoVision olarak bu soruların cevabını Ford Mustang'ın 50'inci yılını kutladığımız bu özel sayımızda bulmaya çalıştık. Başarı, sevinç, rekor, hüznün, hayal kırıklığı, yenilgi, diriliş, zafer, istikrar, performans ve özgürlük gibi duyguların ve durumların yaşandığı bu derin tarihsel geçmişi en detaylı şekilde sizlere aktarmaya çalıştık. Her ne kadar o muazzam geçmiş tüm dergimizi bile ayırsak az olsa da elimizden geldiğince geniş, kolay anlaşılır ve detaylı olmasını istedik.

Türkiye'de başka hiçbir otomobil dergisinde bulamayacağınız bu belgesel niteliğindeki haberi, Ford'un tarihindeki bu en önemli otomobilin yarım asırlık hayatını kutlamak için hazırladık ve bununla da kalmayıp, en sevdiğimiz iki Mustang modelinin de direksiyonuna geçtik: 1966 Mustang Fastback ve 1967 Shelby GT500.

İki Mustang'i biraraya getirmek gerçekten sıradışı ve bizim gibi Amerikan fanatikleri için tam anlamıyla bir rüya gibiydi. Shelby'den Fastback'e bakmak, 66 ile 67 arasındaki farkları analiz edebiliyor olmak bu haber için bulunmaz bir nimetti.

İlginç olansa aralarında sadece bir yıl olsa da (her ne kadar Shelby çok özel olsa da) iki otomobil arasındaki farkın dağlar kadar olmasıydı. Elbette orijinal bir Shelby'i standart bir Mustang'le kıyaslayamazsınız ama farkın bu kadar bariz bir şekilde hissediliyor oluşu da tuhaf. Biri sakın bir midil-liyken, diğeri yerinde duramayan bir kısrak gibi adeta.

Satış rekorları kırarak hayata geçen Mustang belki hiçbir zaman bir daha o etkiyi yakalayamayabilir ama bu onun yaşayan bir efsane olmasını değiştirmiyor. Zaten 50 yıldır üretiliyor olması bile onun marka için ne kadar önemli olduğunu kanıtlıyor. Bu önemli yılında tamamen yeni bir yaklaşımla Avrupa'yı fethetmeye gelen Mustang'i yeni jenerasyonda neler bekliyor? Ne gibi yenilikler bizlerle olacak, Mustang Avrupa'da hangi ülkelerde satılacak gibi önemli ve stratejik soruların cevabını da bu dosya haberinde bulacaksınız. Unutmadan bir de iyi haberimiz var: Mustang artık Türkiye'de de satılacak!

Evet biliyorum meraktan ölmek üzeresiniz. Öyleyse daha fazla beklemeyin, Mustang'in tarihinde kendinizi kaybedin ve ardından direksiyonunda neler hissettiğimizi okuyun!

Özel Mustang dosya haberimizi çok seveceğinizi düşünüyor ve bu tip haberlerin devamının geleceğini sevinerek söylüyorum.

Mustang, 50'nci yaşın kutlu olsun!



# Passat sekizinci kere yenilendi

Daha premium bir hale getirilen Passat'ın sekizinci jenerasyonu tanıtıldı

**V**olkswagen'in belki de en çok sevilen modeli olan Passat (2013'te 1.1 milyon Passat satıldı, Golf ise 970.000'de kaldı), tamamen yenilenen yüzüyle karşımızda. Ekim ayındaki Paris fuarında tanıtılacak olan otomobil daha üst sınıf hissettirmesi için geliştirildi ve kuşkusuz VW, 3 Serisi ve C Sınıfı müşterilerini kendine çekmek istiyor.

Yeni Passat yerini aldığı modele göre 14 mm alçak, 12 mm geniş, 2 mm daha kısa bir yapıya sahip. Buna rağmen kabin hacminin daha geniş olmasının nedeni aks aralığının 33 mm uzatılmış olması.

Daha yumuşak hatlara ve alçalan bir tavan çizgisine sahip otomobilin ön kısmında markanın yeni kimliği olan üç krom barlı ızgara göze çarpıyor. Arkadaysa üst sınıf model Phaeton'un izlerine rastlıyoruz.

VW tüm yeni modellerinde olduğu gibi Passat'ta da MQB platformunu kullanmış. Böylece otomobil eski jenerasyona göre 85 kg ha-

fiflemiş. Motorların da yenilenmesiyle otomobilin yakıt tüketim değeri %20 oranında geliştirilmiş.

Motor seçenekleri arasında oldukça başarılı satış rakamlarına ulaşacağı düşünülen 1.6 lt TDi 120 bg, 150 ve 190 bg'lik 2.0 lt TDi ve tamamen yeni, çift turbo beslemeli 240 bg'lik 2.0 TDi (DSG ve 4Motion standart) BiTurbo dizellerle 1.4 ve 1.6 lt'lik TSI benzinli motor seçenekleri yer alacak.

Kabinde de hem teknoloji hem de kalite anlamında ileriye doğru ciddi bir adım atılmış. Malzeme kalitesindeki artış BMW ve Mercedes'i kışkındıracak cinsten, head up display ve arka koltuklar için eğlence paketi gibi teknolojik özelliklerse yine otomobilde yer alan özelliklerden.

Şimdilik yeni Passat'ın ne zaman ülkemize geleceği netlik kazanmadı ama Paris'ten sonra 2015'in ilk aylarında ülkemiz yollarında göreceğimizi düşünüyoruz.





# Challenger çıldırdı!

**D**odge, Challenger'ın pek de mantıklı olmayan bir versiyonunu tanıttı: 710 bg gücündeki SRT Hellcat. Standart modelde bulunan 6.2 lt Hemi V8'e eklenmiş supercharger ile ulaşılan bu güce 881 Nm'lik maksimum tork eşlik ediyor. Bu değerlerle Hellcat kolaylıkla bugüne kadar üretil-

miş en güçlü Muscle Car olarak tarihe geçiyor.

Otomobilin ön tarafında motora ek hava girişi sağlamak amacıyla ön farlardan biri iptal edilmiş. Güçlendirilmiş motorun bu tip ekstra soğutmaya ihtiyaç duyması normal.

Hellcat 6 ileri manuel ya da

sekiz ileri otomatik şanzımanla alınabiliyor ama böylesi bir gücü manuel şanzımanla kullanmak isteyen olur mu ondan emin değiliz.

Bu mantık dışı Muscle Car'ın ortaya çıkışı elbette rakipleri rahatsız etti. Ford ve GM'den gelecek cevabı merakla bekliyoruz.



## 208 GTi'a 30 yıl dokunuşu

**F**ransız üretici, efsanevi modeli 205 GTi'nin üretimini 30. yılını, 208 GTi modelindeki özel versiyonla kutluyor. İngiltere'de düzenlenen Goodwood Festival of Speed'de ilk kez görücüye çıkan otomobilde gerek görsel gerekse tek-

nik farklılıklar bulunuyor.

208 GTi'nin 1.6 lt'lik THP, 200 bg güç üreten motoru artık 8 bg güç, 25 Nm daha fazla tork ortaya atıyor: 208 bg, 300 Nm. Bu güç ön lastiklere Torsen kilitli diferansiyel aracılığıyla aktarılıyor. Şanzımanısa yine 6

ileri şekilde kullanılmış.

Bu eklemelerle 208 GTi 30'un 0- 100 km/s hızlanması 6.5 sn olarak belirtiliyor; 0-1000 m hızlanma ise 26.5 sn ile hayli iddialı. Otomobilin satışına Kasım ayında başlanacak.





# 508'e yeni yüz

**P**eugeot'nun sevilen sedan modeli 508, geçirdiği makyajla birlikte yeni yüzüne kavuşurken, yeni motorlar, daha modern bir kokpit tasarımı gibi farklılıklar da içeriyor.

Tasarımda daha geniş ızgara, logo yerleşimi, LED farlar, yeni arka tampon gibi detaylar göze çarpıyor. Kabin içinde de yenilikler söz konusu. 308 modeline benzer 'i-Cockpit', dokumatik ekran gibi detaylar kabin atmosferine daha Premium bir hava katarken, geri görüş kamerası, kör nokta uyarısı gibi güvenlik ekipmanları donanıma dahil edilmiş.

Motor seçenekleri olarak yeni benzinli 1.6 lt, 165 bg gücünde, emisyonu 144 g/km'den 131 g/km'ye indirilmiş bir seçenek söz konusuysa, dizeller 1.6 ve 2.0 lt'nin 150 ve 180 bg'lik versiyonlarından oluşuyor.





# Subaru Forester 2.0 lt Turbo



Dördüncü jenerasyon Forester daha iri SUV tarzı ve 240 bg'lik turbo motoruyla farklı ufuklara yelken açıyor  
YAZI VE FOTOĞRAFLAR: BERK SARIOĞLU





“Dik rampada kalkarken ayağınızı gazdan kaldırdığınızda aracın arkaya kaymaması olumlu bir özellik. Bunların yanında kilitli diferansiyel gibi bir seçeneğin olmaması eksiklik olarak yorumlanabilir”

**S**ubaru belki hepimizin gönlünde taht kuran spor otomobillerle ünlenmiş ve bu konuda haklı bir geçmişe, tecrübeye sahip bir marka ama konu Crossover olunca da Subaru’yu es geçemeyiz.

1997 yılında Forester ortaya çıktığında henüz ortalarda Crossover kelimesi ve konsepti yoktu ama markanın ‘SUV Tough, Car Easy’ tanımlaması aslında günümüzde bu sınıfa özetleyen kelimeler olarak görünüyor. Evet Subaru ilk Forester ile Crossover sınıfının öncülerindendi bunun çok da farkında değildiler.

Sonraki yıllarda giderek gelişen araç geçtiğimiz yıl Subaru’nun global satışlarının yüzde 27’lik (170.000 adet) bölümünü domine ederek marka için ne kadar önemli olduğunu gösterdi.

Dördüncü ve son jenerasyonu ile ülkemiz pazarına giren araç yerini aldığı modelin Crossover ilkelerinin biraz dışında boyutlara ve yüksekliğe sahip. Yeni Forester’ı, tamamen yeni 2.0 lt’lik

turbo motoru ve CVT şanzımanı ile kullandık.

### TASARIM

Büyük bir Crossover- küçük bir SUV diyebileceğimiz yeni Forester 4595 mm ile yerini aldığı modele göre 35 mm uzun ve bu uzunluğun 24 mm’si aks aralığına ayrılmış. Genişlik 1795 mm ile 15 mm genişken, yükseklik 1735 mm ile az da olsa (2 mm) artmış. Her ne kadar rakamsal olarak büyük değişiklikler gibi görünmese de otomobilin tasarım dili sayesinde büyüklük algısı artırılmış.

Otomobile önden baktığımızda dikkat çeken tasarım dili göze çarpıyor. Spor tasarımlı ve agresif bir görüntü sağlayan tampon, tek parça ızgara ve krom çerçeveli sis farlarıyla kombine edilmiş. Motor kaputu üzerindeki çıkıntı güç hakkında ipucu veriyor ve bu his tamponun kenarlarındaki hava girişleriyle biraz daha artırılmış. Izgaranın

ortasında yer alan krom çitanın ne kadar gerekli olduğu tartışılır ama araca Premium bir his kattığını söyleyebiliriz.

Forester’ın profili sade bir tasarım anlayışına sahip. Pek de öne çıkmak istemeyen bir omuz çizgisi ve D sütununda hafifçe yukarı doğru yükselen camın dinamik bir görüntü oluşturduğunu söyleyemeyiz. Kapıların altında öne çıkarılmak istenen bel çizgisi biraz olsun durumu kurtarır gibi oluyor ama çok da yeterli değil.

Arkada durum biraz daha farklı. Hareketli hatlara sahip bagaj kapağı biraz olsun dinamizm katıyor ama omuz çizgisinin arkada bir izdüşümüne sahip olmaması devamlılığın sağlanmasını engellemiş. Yamuk şeklindeki cam güzel bir tasarıma sahipken tampona entegre edilmiş çift egzoz çıkışı belki de Forester’ın en sportif özelliği olarak görünüyor. Logonun olduğu bölüm biraz

olsun öne çıkartılarak bir ‘espace’ yaratılmış ama bu da çok göze çarpan bir yaklaşıma sahip değil.

Forester’ın tasarımı sanki bir şeyler yapılmak istenmiş ama kararsız kalınmış gibi duruşuyla beklentileri pek karşılamıyor. Bunun yanında aşırı şekilde öne çıkartılmış ön tampon gibi detaylar bu genel konseptle çok uyumlu değil. Yine de bir şekilde dikkat çekiyor ve heybetli görüntüsüyle kendine baktırıyor.

### KABİN

Bugüne kadar kullandığımız hiçbir Subaru’nun tatmin edici bir kabine sahip olduğunu hatırlamıyoruz. Yeni Forester’da da durum farklı değil. Her ne kadar malzeme kalitesi eski modele göre artmış olsa da plastiklerin parlak olması kalite algısını düşürüyor. Dokunduğunuzda yumuşak olduğunu görüyorsunuz ama görsel algınız bunun tersini söylüyor.

Üç kollu direksiyon artık bir Subaru klasiği



haline geldi ve STI modellerinde bile bu direksiyona yer veriliyor. Orta konsolun üst kısmında yer alan ekran kullanışlı ve birçok bilgiye buradan ulaşabiliyorsunuz: Dört çeker durumu, yakıt tüketimi, tüketim ortalaması gibi.

Alüminyum pedallar 240 bg gücündeki bir otomobilde olmasını istediğiniz bir ekipman ancak klimanın dijital olmaması satış fiyatı 130.000 TL olan Forester'a yakışmıyor.

Aracın aks mesafesinin yerini aldığı modele göre 24 mm artarak 2640 mm'ye çıkması en çok arka taraftaki diz mesafesine yaramış: Bu değer 972 mm'den 1067 mm'ye çıkmış. Cam tavanın verdiği ferahlık hissi, geniş diz mesafesiyle bir araya geldiğinde Forester'ın arka tarafında hacim olarak epey cömert olduğunu görebiliyoruz. Kabindeki değişiklikler bununla da sınırlı değil: Şaft tüneli yüksekliği 66 mm alçaltılmış, ön konsol ise 100 mm'ye yakın bir değerde daha alçak tasarlanmış. Tüm bunlar Forester'ın geniş bir kabine sahip olduğu anlamına geliyor.

Böylesine geniş ve iddialı bir Crossover'ın geniş bir bagaja sahip olması şarttır ve 505/1573 (koltuklar katlandığında) litrelik bagaj hacmiyle bu konuda da öne çıkıyor.

Hacim konusunda bonkör, yatabilen koltukları ve birçok eşya koyma gözüyle kullanışlılık konusunda iddialı, geniş bagajıyla aile kullanımına da olanak veren Forester, kabin anlamında bir Crossover'dan beklentileri karşılıyor.

Kalite hissi biraz daha artırılabilirse ve tasarım anlamında göze hoş gelecek detaylar eklenirse tam anlamıyla bir Premium algısı yaratılacaktır.

## SÜRÜŞ

Bize göre bir Subaru her zaman turbo motorlu olmalıdır, ki yeni Forester Turbo bu beklentileri karşılıyor. 'Bu kadar güçlü Forester'ı ne yapacağım' diyenler içinse 2.0 lt'lik atmosferik, 150 bg gücünde bir versiyon da mevcut.

Tamamen yeni FA20 DIT kodlu boxer güç ünitesi 5600 d/dak'da 240 bg güç ve 2400- 3600 d/dak arası 350 Nm tork üretiyor. Özellikle tork değerinin neredeyse dizel motorlar kadar yüksek oluşu dikkat çekici. Bunun yanında ortalama 8.5 lt/100 km'lik yakıt tüketim değeri ve 197 g/km'lik emisyonu makul seviyelerde kalmış. Özellikle de 0-100 km/s'nin 7.5 sn, maksimum hızınsa 221 km/s olduğunu düşündüğünüzde.

Evet, Forester'ın hızlı olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz, peki keyifli mi? Hmm, bu biraz zor cevaplanacak bir soru. Öncelikle şunu söyleyelim, Forester Turbo sadece CVT şanzıman seçeneğiyle alınabiliyor. Japon üreticinin elinde henüz çift kavramalı gibi hem ekonomik hem de teknolojik bir vites kutusu bulunmuyor. CVT ekonomi



Tamponlardaki hava girişleri abartılı



Arka lastik havada olsa da Forester'ı hareket ettirmek zor olmadı

X-Mode düğmesiyle arazide korkmadan ilerleyebilirsiniz

lamında güzel bir iş çıkartıyor ama performans konusunda beklenenleri verdiğini söylemek zor.

Lineartronic adı verilen bu şanzıman sarsıntısız bir sürüş katıyor otomobile, zaten CVT olması bunu yapabilmesindeki en büyük etken. Direksiyonun üzerinde bulunan SI-DRIVE düğmesinden aracın sürüş modlarını değiştirmek mümkün. 'Intelligent', 'Sport' ya da 'Sport Sharp' seçenekleri o anki ruh halinize göre otomobilin karakterini değiştiriyor. Sport modunda gaz tepkisi atmosferik motorları aratmayacak bir seviyeye geliyor ve şanzıman 6 oranlı, manuel kullanım sağlıyor. Direksiyonun arkasındaki paddleshift ile vites atabiliyorsunuz ama performanslı kullanımda vites düşürme konusunda isteksiz olması aldığınız keyfi kaçırıyor. Sport Sharp'daysa şanzıman

8 ileri olarak kullanılabilir ve gaz tepkisi daha keskin hale geliyor.

Açıkçası Sport Sharp bize fazla hassas geldi, belki bir spor otomobilde - mesela BRZ - böyle bir mod harika olabilir ama Forester'da pek de anlamlı değil. Bu yüzden genel olarak Sport modda kullandık Forester'ı. Intelligent ise daha çok ekonomi odaklı bir sürüş ortaya atıyor.

Yol kullanımında konforlu sürüşüyle dikkati çeken Forester, ilk çalıştırdığınız anda pek de güzel ve beklediğiniz gibi bir motor sesi sunmuyor. Beklediğiniz gibi derken 240 bg ile boxer- turbo

kombinasyonunu düşündüğünüzde aklınıza hemen WRX ve STI gibi modeller ve o muhteşem tok ses geliyor. Ne var ki cılız, kabine yansımakla yansımamak arasında kararsız kalan ses hayal kırıklığı yaratıyor. Hatta otomobilin boxer motorlu bile olduğunu anlamıyorsunuz.

Bunun dışında konfor seviyesi oldukça başarılı. Yumuşak şasi ayarları sayesinde zemini düzgün olmayan yollarda bile tatmin edici bir sürüş ortaya koyuyor. Forester'ın keyfini çıkartmak istediğinizdeyse tutuşuyla tatmin ediyor. Yumuşak ayarları düşündüğünüzde virajlarda gövdenin yatacağını bekliyorsunuz ama Forester bu beklentilerin ötesinde bir gövde kontrolü sağlıyor. Evet, biraz önden kaymak isteyen bir karakteri var ama 1613 kg, dört çeker ve yüksek bir otomobilde bu normal.





Motor tüketim konusunda biraz savruk. Fabrika verisi 8.5 lt/100 km olsa da günlük kullanımda 11.0 lt/100 km'nin altına inebilmek biraz zor.

Arazi kullanımındaysa Forester oldukça başarılı. Amortisörler ciddi arazi araçları kadar açılıp, lastiklerin yerle temas etmesi konusunda çok başarılı olmasa da X-Mode düğmesiyle maksimum verimlilikte kullanılan dört çeker sistemi ve HDC, toprak kaplı tepelerde gayet başarılı işler ortaya koyuyor. Amortisörlerin darbe emişi de ciddi şekilde başarılı, yüksek tork sayesinde aracın ilk hareketi kolay hale geliyor. Dik rampada kalkarken ayağınızı gazdan kaldırdığınızda aracın arkaya kaymaması olumlu bir özellik. Bunların yanında kilitli diferansiyel gibi bir seçeneğin olmaması eksiklik olarak yorumlanabilir. Yine de arazide güven veren, yol kullanımında da tatmin edici, olabildiğince konforlu bir otomobil Forester.

### SONUÇ

Dizel motorunun olmaması büyük bir eksik gibi görünse de söz konusu Subaru olunca kullanıcıların pek de dizel motor kullanımına alışık olduklarını düşünmüyoruz. Zaten dizel de 2.0 lt hacimli olduğu için vergi olarak da herhangi bir avantaja sahip değil.

Buna rağmen rakiplerin Nissan Qashqai, Mazda CX-5 gibi sınıfında hayli iddialı modeller olması Forester'in işini zorlaştıracak, pazar payı kaybetmesine neden olacak.

Forester 2.0 Turbo sadece Adventure donanım paketi ve CVT şanzımanla alınabiliyor. Bu kombinasyonla satış fiyatı 130.940 TL, baz modelse 103.940 TL'den alıcı bekliyor. Rakiplerin – en azından Qashqai'nin – çok daha uygun fiyatlara satılması Forester'in en büyük handikaplarından biri olarak görünüyor ama şunu da unutmamak gerekiyor; Qashqai'nin performansının Forester ile uzaktan yakından alakası yok.

Hacim, performans, arazi kabiliyeti gibi konularda öne çıksa da rakipleri de – performans dışında – bu gibi konularda hayli iyiler. Durum böyle olunca Forester'in onlara göre çok da öne çıktığı bir konu kalmıyor, üstelik böyle bir durumda tüketimin yüksekliği göze çarpmaya başlıyor.

Her ne kadar bazı konularda gelişim sağlasa da başarılı satış rakamları için düşük hacimli motor, dizel ve daha modern bir şanzıman gibi devrimsel yeniliklere ihtiyacı var...

“Kabinde kalite hissi biraz daha artırılabilirse ve tasarım anlamında göze hoş gelecek detaylar eklenirse tam anlamıyla bir Premium algısı yaratılacaktır”



### Subaru Forester 2.0 Lt Turbo

Fiyat	130.940 TL
Motor	1998 cc, 4 silindir benzinli, 240 bg 5600 d/dak, 350 Nm 2400- 3600 d/dak
Şanzıman	CVT, dört tekerlekten çekiş
Performans	221 km/s Maksimum hız, 7.5 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	8.5 lt/100 km, 197 g/km
Boş ağırlık	1613 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 149 bg
Boyutlar U/G/Y	4595/1795/1735 mm



# Mazda 6 2.0



Turbolara inat atmosferik motorla yola devam eden 6, dünyanın en yüksek sıkıştırma oranlı güç ünitesiyle adından söz ettirecek gibi

YAZI VE FOTOĞRAFLAR: İSMAİL TERZİ



V40 otdukça  
iyi tutunan  
bir otomobil

“Bence Mazda 6’nın karakterine karakter katıyor motor ve şanzıman ikilisi. Ha, iki litrelik motorun çok kötü bir anlamı var elbet: 120.000 TL... ÖTV utansın!”

**B**en Mazda’larla büyüdüm. İlk 626’mız bir akşam hiç hesapta yokken evimize geldi ve sonraki 15 yıl boyunca, dört farklı 626 ile devam etti Mazda hikayem...

Peki bunları neden yazdım? Konu Mazda olunca bir anda Erol Büyükburç’a dönüşüyorum. Elimde değil... Çocukluğumu taşıyan bu otomobilin modern versiyonunu teste alınca, Sinan Çetin’le Film Gibi’ye katılmış gibi hissettim.

Bakalım Yeni Mazda 6, İsmail Bey’in çağrısına kulak verecek mi? O nasıl bir tasarımıdır, o nasıl zarif çizgilerdir yahu! Tasarım dilinin adı KODO...

Farları, ön çamurlukların üzerindeki nefis çizgileri, basık tavanı... Diye tek tek saymak istemiyorum çünkü can yakıcı güzellikteki öyle çok detayı var ki geç karşısına çay iç desem mübalağa olmaz. Ciddiyim!

Kıyafetler jilet gibi. Bir de iç güzelliğine bakalım...

Hmm. Tekrar dışarı mı çıksam? Kabindeki hava dışarıdaki kadar çarpıcı değil. Bu net. Çok hoş detaylar da var, yok artık dedirten detaylar da. Koltuklar nefis. Kapı içleri hem düzgün tasarlanmış, hem de kullanışlı.

Orta konsolun malzeme kalitesi ve kullanışlılığı bu sınıf için yeterli değil. Multimedya ekranı ise ‘hani bunun keygen müziği?’ dedirtecek çözünürlüğe sahip.

Dışarının pürüzsüzlüğü içeriye de yansıtılmalı, ki zaman içinde hallolacaktır diye inanıyorum.

Arka tarafta yeterince baş ve diz mesafesi mevcut. Bagajın ise temizinden beş bira kasası alabilecek kadar geniş. Hacimsel bir problem yok anlayacağınız.

## SÜRÜŞ

Anlatmak için can attığım kısma geldik. Mazda 6 atmosferik motorla yürüyor!!! Tıpkı çocukluğu-

**“Mazda 6’nın sürüşünü tanımlamak için dinamik kelimesini kullanmak yanlış olmaz. Yön değiştirmekte, gaz pedalına tepki vermekte ve tutunmakta en ufak bir uyuşukluk göstermiyor”**

mun Mazda’ları gibi.

‘Millet bilmem kaç bin motordan şu kadar beygir alıyor; iki bin motordan 165 beygir almak nedir?’ diye uyuz uyuz konuşan forum kafalılara hayırlı downsizing’ler... Bu motorun sesi hayli güzel.

Tıpkı motor gibi, şanzıman da eski moda... Bu cümle zihninizde olumsuz bir etki yaratıyorsa derhal araya gireyim. Bunlar çok güzel şeyler, özledik.

Düşük hızlarda sarsıntı yok; gaz tepkisi harikulade; vitesler yeterince hızlı değişiyor; devir yükseldikçe yükseliyor; sesler güzelleşiyor falan... Ye-

min ederim yazarken bile heyecanlandım.

Bence Mazda 6’nın karakterine karakter katıyor motor ve şanzıman ikilisi. Ha, iki litrelik motorun çok kötü bir anlamı var elbet: 120.000 TL... ÖTV utansın!

Karizmatik motorumuz şehir içinde, trafiğin ortasında 100 km gidebilmek için 9-10 litre yakıta ihtiyaç duyuyor, bunu da söylemiş olayım. Çok mu, değil. Az mı, değil.

Mazda’nın yüksek verime dönük bazı teknolojilerine verdiği ortak bir isim var: SKYACTIV

Ne işe yarar bu SKYACTIV? En çok otomobili hafifletmeye yarar. Hafifleyen otomobil ise hem az yakar, hem de iyi yol tutar. Mazda 6’nın sürüşünü tanımlamak için dinamik kelimesini kullanmak yanlış olmaz. Yön değiştirmekte, gaz pedalına tepki vermekte ve tutunmakta en ufak bir uyuşukluk göstermiyor.

Peki ne kadar dinamik? Mondeo’nun birkaç metre gerisinde kalsa da 100 metre yarışını Pas-





Yenilikçi mi? Evet. Sıradışı mı? Evet. Alınır mı? Evet.

sat ve 508'in çok önünde tamamlar. Ayrıca kabin gürültüsü konusunda biraz daha iyileştirilmeli ki mevzu burada yine iç mekana geliyor. Kabinin bütünlüğe ve az daha yüksek malzeme kalitesine ihtiyacı var.

### SONUÇ

Kısaca toplamak gerekirse; mevzu tasarım, karakter ve dinamizm olunca turnayı gözünden vuruyor. İç mekandaki bazı detayların (direksiyon, multimedya sistemi, bazı kumandalar) elden geçirilmesi gerek, başka da bir kusur bulamıyorum açıkçası.

ÖTV olayına ise diyecek bir şey bulamıyorum. Böyle karizmatik bir otomobilin şansını baştan öldürüyor ya, çıldırıyorum. Yine de Mazda 6'yı tercih etmek bütünüyle duygusal bir karar olmayacaktır.

Hele ki farklı olmayı seviyorsanız...



Atmosferik motor bugünlerde çok bulunan bir şey değil



Kabin, kalite konusunda biraz geri kalsa da bunu görmezden gelebiliyorsunuz

### Mazda 6 2.0

Fiyat	129.650 TL
Motor	1998 cc, 4 silindir benzinli, 165 bg 6000 d/dak, 210 Nm 4000 d/dak
Şanzıman	6 ileri otomatik, önden çekiş
Performans	209 km/s Maksimum hız, 10.1 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	7.5 lt/100 km, 135 g/km
Boş ağırlık	1340 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 123 bg
Boyutlar U/G/Y	4870 / 1840 / 1450 mm



# 10. Sürüş izlenimi Civic 1.6

Dizel motorlu bir Civic belki çok alıştığımız bir kombinasyon değil ama keyifli sürüş karakteri ve ultra ekonomik motor ikilisi olayı farklı bir noktaya götürüyor

YAZI: BERK SARIOĞLU  
FOTOĞRAFLAR: M. MURAT ERÇELEBİ





**D**aha önce Honda Civic'in sedan versiyonunu kullanmış ve açıkçası pek de tatmin olmamıştık. Kaliteden ödün veren kabini, çok da yenilikçi olmayan tasarımı, eski nesil atmosferik motoru ve sıradan otomatik şanzımanı ile Civic sedan genel olarak beklentileri karşılamamıştı. Daha sonra dizel motorlu Hatchback versiyonu lansmanda kısaca kullanmış ve sedanın aksine beklentilerin üzerinde olduğunu belirtmiştik.

Şimdi o otomobili daha yakından incelemek üzere tam beş gün boyunca kullanıyoruz ve tüm detaylarını sizler için paylaşıyoruz.

#### TASARIM

Hatchback Civic'in piyasadaki en ilgi çekici modellerden biri olduğu şüphesiz. Honda'nın bir

önceki jenerasyonda ortaya attığı fütüristik tasarım teması yeni modelde de devam ediyor ama tabii yıllar içinde gözlerimiz bu tasarıma alıştığı için yeni model o kadar da sıradışı görünmüyor.

Tasarıma yeni eklenen detaylar arasında önde ve arkadaki siyah, vurgulayıcı plastikler ve en önemlisi gündüz farları için LED'ler bulunuyor. Bunlar otomobile biraz daha üst sınıf bir görüntü kazandırıyor ve Civic'in görüntüsü Auris ya da Focus gibi kilit rakiplerinden çok daha premium. Ancak hala bir Golf seviyesinde değil.

Ön taraf oldukça sportif çizgilere sahipken, profilde arka kapı kollarının Alfa 156 gibi C sütununa entegre edilmesi bu algıyı artırıyor. Bu zaten önceki jenerasyondan beri Honda'nın kullandığı bir tasarım oyunu.

Civic HB'nin profil tasarımı biraz karmaşık.

**"Arka tarafta alçalan tavadan dolayı baş mesafesi biraz kısıtlı. Golf ile kıyaslandığında ortaya çıkan 60 mm az baş mesafesi sanırım herşeyi anlatmaya yetiyor"**

Öne çıkan bir omuz çizgisinin olmaması bütünlük hissinin kaybolması anlamına geliyor. Öte yandan ön farların bitiş çizgisinin çamurluk çizgisiyle birleşmesi ve bunun arka lastiklerde de devam ediyor olması bu devam hissinin biraz olsun oluşmasını sağlıyor. Biraz yorucu ve fazla hareketli bir genel görüntüsü var Civic'in ve ilginç formu çizgiler, yüzeyler cömertçe kullanılmış.

Arkada da sıradışı stop tasarımı arka camın

ortasından devam edecek şekilde geliştirilmiş. Burada üçüncü stop lambası yer alıyor ama biraz olsun arka görüşü kısıtladığını söylememiz gerek. Bu arada eski modelde olmayan arka si- lecek camdaki yerini almış. Yerini aldığı modele göre 20 mm uzun ve 10 mm yüksek olması boyut olarak çok da büyümediğini gösteriyor. Ayrıca 0.27'lik aerodinamik katasayı sınıfının en başarılı değerlerinden.

Fütüristik ve dinamik bir duruşu olduğu doğru. Öyle görünüyor ki Japon üretici tasarım hakkında bildiği her şeyi HB versiyona aktarmış. Özellikle de sedanın sıkıcı tasarımını göz önüne aldığımızda bunu kolaylıkla söyleyebiliriz.

#### KABİN

Otomobilin kabini de dış tasarımı gibi fütüris-





tik hatlara sahip. Eski modeldeki gibi iki katlı tasarlanmış gösterge paneli oldukça geniş bir his katıyor kabine. Burada devir göstergesi analog ve direksiyonun hemen arkasına konumlandırılmışken, hız göstergesi dijital ve üst kısımda yer alıyor.

Sol tarafta bulunan yeşil renkli 'econ' düğmesi ekonomik sürüş isteyenler için biçilmiş kafdan ve gerçekten işe yarıyor. Orta kısım ise hemen sedan modelle aynı yerleşime sahip ama bir şekilde daha kaliteli görünmeyi başarıyor. İdeal sürüş pozisyonunu ayarlamak oldukça kolay ve küçük direksiyon simidi işinize yarıyor. Ancak oturuşunuza bağlı olarak direksiyon bazen hız göstergesi ve diğer kontrolleri kapatabiliyor. Bu biraz rahatsız edici.

Artan boyutlar kabin hacmini olumlu şekilde etkilemiş ama gözle görülür bir artış yok. Önde omuz mesafesi artmış, bagaj 407 litreye yükselmiş ve bunu 1278 litreye genişletebiliyorsunuz. Koltukların hem öne hem de yukarı doğru katlanabilmesi kullanışlılığı bambaşka bir noktaya taşıyor. Honda buna 'Sihirli koltuklar' adını vermiş.

Arkadaysa işler pek de beklendiği gibi değil. Alçalan tavandan dolayı baş mesafesi biraz kısıtlı ve bunu daha önce tasarımıyla öne çıkan diğer modellerde de görmüştük. Golf ile kıyaslandığında ortaya çıkan 60 mm az baş mesafesi sanırsanız herşeyi anlatmaya yetiyor.

Malzeme kalitesinin artmış olması olumlu bir özellik. Sedan versiyonun hayal kırıklığı yaratan plastiklerine burada yer verilmemiş. Daha yumuşak ve güzel dokulu malzemeler kullanılmış. Yine de ilk oturduğunuz anda aldığınız izlenim Golf'a ya da 308'deki gibi etkileyici olmuyor, bir Japon otomobilinde olduğunuzu anlıyorsunuz.

Yine fonksiyonellikten tasarımıyla öne çıkmayı tercih eden Civic HB, bu anlamda diğer Uzakdoğulu rakipleri Toyota Auris ya da Hyundai i30 gibi sıradan olmaksızın dikkat çekmeyi başarıyor. Bu şekilde baktığınızda başarılı bir kabin sahip olduğunu söyleyebiliriz.

### SÜRÜŞ

Sadece 6 ileri manuel şanzımanla satılan 1.6 lt'lik dizel ütöpik değerleriyle görenleri şaşırtı-





yor: 94 g/km'lik emisyonun yanında 3.7 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketim değeri Honda'nın ekonomi konusunda ne seviyede olduğunu gösteriyor.

120 bg'lik güç olmasa bile, 300 Nm'lik tork ise rakiplerinden daha fazla ve otomobile oldukça çevik bir karakter kazandırıyor.

Honda'nın Earth Dreams teknolojisiyle üretilen ilk motor olan i-DTEC tamamen Avrupa pazarı için üretilmiş ve ilk olarak Civic'de kullanıldı, daha sonra CR-V'de de yer aldı. Avrupalı rakip motorlara göre istekli yapısı ve gerçek kullanımda bile oldukça az tüketmesi Honda'nın bu konuda başarılı olduğunu gösteriyor. Öyle görünüyor ki Honda dizel motor geliştirme konusunda 'az ama öz' felsefesini benimsemiş.

Direksiyon küçük olmasının yanında hızlı olmasıyla da sürüş karakterini destekliyor. Otomobilin direksiyona verdiği tepkiler keskin ve direkt. Bu da keyifli bir sürüş kazandırıyor otomobile.

Motorun sesi kabinden çok da fazla duyulmuyor, ki bu izolasyonun ne kadar başarılı olduğunu gösteriyor. Honda yeni modelde arka lastiklerde, tavanda, motor bölmesinde, kapılarda ve camlarda daha iyi bir izolasyon için ciddi şekilde çalışmış. Bu konuda Civic kilit rakipleriyle kıyaslandığında farklı bir noktada, yine de Alman rakipleriyle aynı seviyede değil.

Motor da rafinelik anlamında Avrupalı dizellere taş çıkartıyor. Hem sessiz çalışıyor hem de sınıfının en ekonomik değerlerine imza atarken, sportif sürüşü de destekleyen yapıda. 3500 d/dak'nın üzerine çıkma konusunda çok istekli olmasa da yüksek tork nedeniyle buna çok gerek kalmıyor. Vites geçişleri çok net ve keyifli. Hatta o kadar güzel bir mekanik hissi var ki kendinizi zevk için vites atarken buluyorsunuz. Otomatik şanzımanların etraftaki dominasyonunu düşündüğünüzde birilerinin böylesine keyif veren şanzıman üretmeleri umut verici.

**"Koltukların hem öne hem de yukarı doğru katlanabilmesi kullanışlılığı bambaşka bir noktaya taşıyor"**

Yerini aldığı modele göre biraz daha yumuşak olması virajlarda daha çok yattığı anlamına geliyor ama bu rahatsız edici olmaktan çok uzak. Öte yandan şasiye yapılan eklemelerle birlikte otomobilin ulaştığı rafinelik seviyesi birçok Avrupalı rakibini bile kışkırtacak cinsten. Limitlerde biraz daha önden kayıyor ama genel olarak gövde kontrolü dikkat çekici ve sürüş yapmayı sevdiren cinsten.

Japon rakiplerinde böylesine bir sürüş karakteri bulmak zor, hatta imkansız diyebiliriz.

Konforlu yapısını keyifli ve iyi yol tutan karakteriyle bütünleştiren Civic HB, ekonomik motoruyla da olaya son noktayı koyuyor. Eğer dizel





1.6 lt'lik i-DTEC ünite, Honda'nın Earth Dreams teknolojisiyle üretilmiş ilk dizel



Manuel şanzımanın kullanımı oldukça keyifli

motorlu bir kompakt hatchback almayı düşünüyorsanız premium modeller dışında Civic'ten daha iyisini bulmanız biraz zor.

### SONUÇ

Civic Hatchback 74.870 TL'lik (baz model 70.370 TL) satış fiyatıyla ucuz bir otomobil değil, Golf 1.6 TDI 68.000 TL'den başlayan fiyatlara alıcı bekliyor. Toyota Auris ise 1.4 lt'lik dizeliyle 62.350 TL'den 77.600 TL'ye kadar uzanan bir fiyatlandırma politikasına sahip.

Civic'in tarzı, duruşu, felsefesi Golf gibi Premium değil, Auris ise direkt rakiplerinden biri sayılabilir. Bu anlamda fiyat olarak biraz pahalı kalıyor diyebiliriz, üstelik söz geçen iki rakibinde de dizel- otomatik kombinasyonu mevcut. Golf'ü bir kenara bırakırsak Japon ya da Koreli rakiplerinin hiçbirisi Civic HB gibi bir sürüş keyfi ve ekonomiyi birarada sunmuyor.

Kalite olarak yerini aldığı modele göre büyük bir atılım gerçekleştirmiş olsa da hala bu konuda Avrupalıların gerisinde kalmaktan kurtulamıyor. Honda sürüş ve rafinelik anlamında üzerine düşeni fazlasıyla yapmış, geriye kalite konusuna eğilmesi kalıyor. Bunu da gerçekleştirebilirse Civic bütün olarak çok tatmin edici bir hale gelecektir.



Kabin fütüristik ve kullanışlı ama hacim olarak çok da geniş değil

### Honda Civic 1.6 i-DTEC

Fiyat	74.870 TL
Motor	1597 cc, 4 silindir i-DTEC, 120 bg 4000 d/dak, 300 Nm 2000 d/dak
Şanzıman	6 ileri manuel, önden çekiş
Performans:	207 km/s Maksimum hız, 10.5 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama tüketim	3.7 lt/100 km, 98 g/km
Boş ağırlık	1365 kg
Güç/ağırlık oranı	Ton başına 88 bg





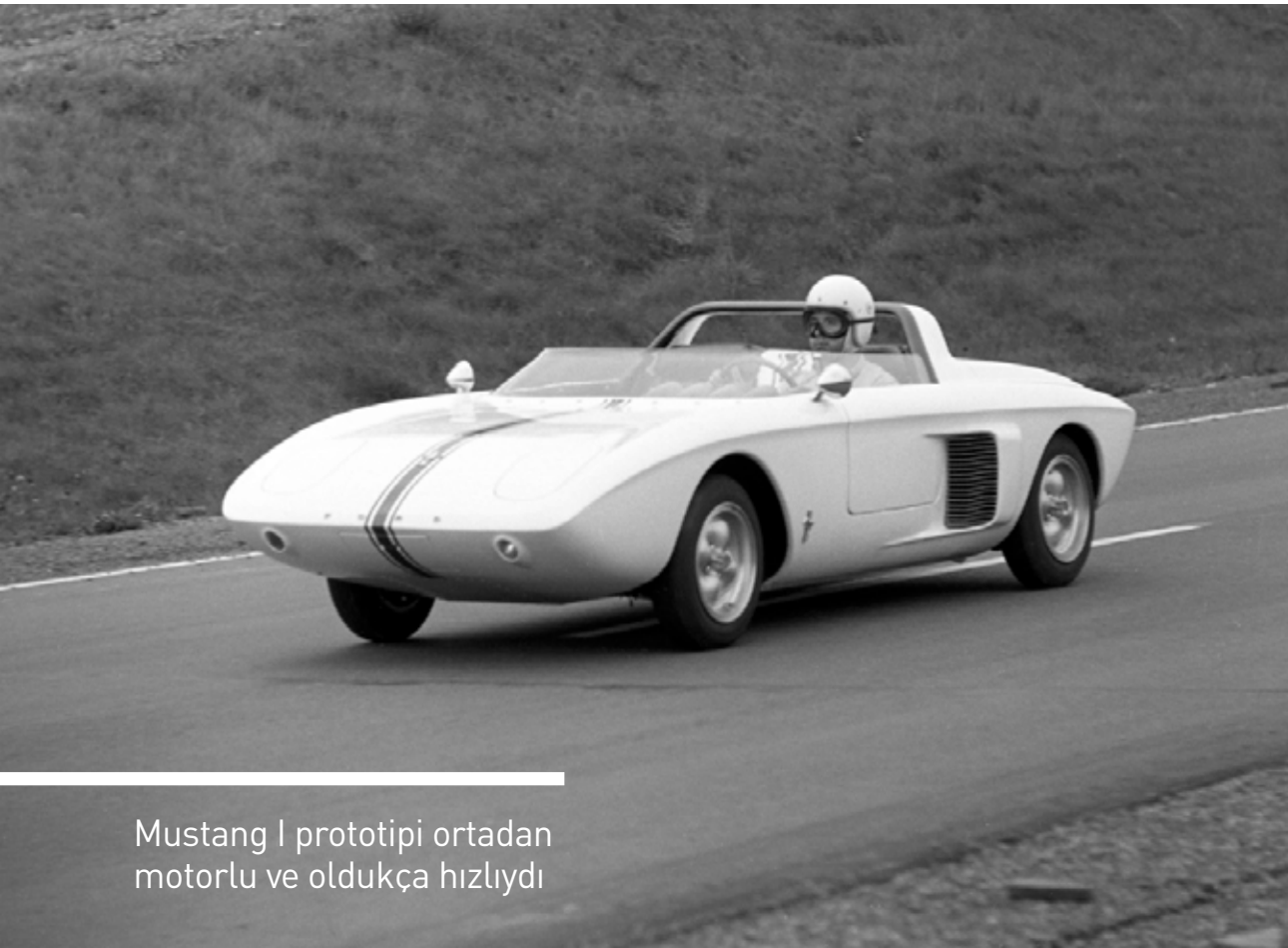
50  
YEARS

# Mustang 50 yaşında

YAZI: BERK SARIOĞLU | FOTOĞRAFLAR: FORD

2014 bu ikonik Amerikan otomobilinin 50'nci yaşı anlamına geliyor. Biz de Mustang fanatiği olduğumuz için otomobilin tarihçesine göz atıyor, ardından en çok sevdiğimiz iki Mustang modelinin direksiyonuna geçiyoruz.





Mustang I prototipi ortadan motorlu ve oldukça hızlıydı



Mustang II prototipi daha çok üretim versiyonuna yakındı



Üretim öncesi bu protipte logo henüz son halini almamış



Mustang 1964 yılında henüz tasarım stüdyosunu terk etmemişken

Amerikan otomobil tarihinin en önemli modeli herhalde Ford Mustang'dır. Gerek tarihi, gerek yepyeni bir konsept yaratması, gerek kitleleri peşinden koşturması, gerekse 50 yıldır hiç durmadan üretilmesi bunun en önemli unsurlarından kuşkusuz.

17 Nisan 1964'te ilk olarak halk gösterimiyle gerçek dünyayla tanışan Mustang'ın 50'inci yaşında tarihi detaylara iniyor, önemli olaylara değiniyor ve hepsinden önemlisi favori iki Mustang modelimizin direksiyonuna geçiyoruz.

Ford Mustang, 50'nci yaşın kutlu olsun!

### PROTOTİPLER VE KONSEPT

Her ne kadar ilk Mustang 1964'te piyasaya çıkmış olsa da Ford'un tasarım ve üretim süreci çok daha öncesine dayanıyordu. Küçük ve ucuz bir otomobil üretme fikri 1961'de, dönemin Ford Genel Müdürü ve Başkan Yardımcısı Lee Iacocca'nın aklına gelmişti. Iacocca'nın dudaklarından şunlar dökülmüştü konuyla ilişkili olarak: "Dört kişinin oturabileceği, yerden vitesli, ayrı koltuklara sahip, 1100 kg'dan daha ağır olmayan ve 2500 dolardan daha ucuza satabileceğimiz bir otomobil üretmek istiyoruz."

Bunlar belki günümüz için çok yeni fikirler değil ama 1961 yılını ve Amerikan otomotiv endüstrisindeki ürünleri ele aldığınızda fazlasıyla yenilikçi, hatta devrimci diyebileceğimiz şekildedir. Tabii bu düşüncenin ortaya çıkışında GM'in Corvair modelinin de etkisi olmuştur. Iacocca bu otomobilden çok etkilenmiş, Ford'un da böyle kompakt bir otomobil üretmesi gerektiğine karar vermişti.

Iacocca'nın bu fikri üzerine Ford'da çalışmalar büyük bir hızla başladı ve ilk konseptler 1962'de ortaya çıkmıştı bile. Ford'un bünyesinde Fairlane Group (Lee Iacocca- Genel Müdür, Don Frey- Proje Planlama Müdürü, Harold (Hal) Sperlich- Özel Projeler Müdürü, Frank "Zimmie" Zimmerman- Pazarlama Uzmanı, Walter Murphy- Ford Halka İlişkiler Müdürü, Sid Olson- Reklam Firması Yetkilisi, J. Walter Thompson- Mustang Reklam Yazarı, Robert Egbert- Ford Pazar Araştırma Müdürü, Chase Morse- Ford Otomobil Pazarlama Müdürü, Jacques Passino- Ford Yarış Direktörü, John Bowers: Ford Reklam Müdürü) adı verilen bir komisyon kuruldu ve bu grup 64'te Mustang olarak piyasaya çıkacak otomobilin üretim kararlarını, motor, şasi gibi hayati kararların alındığı karar merciiydi.

1962'nin yaz aylarında Mustang'ın ilk (Mustang I) prototipi geliştirilmişti. Araç 3919 mm'lik uzunluğu, 2286 mm'lik aks aralığıyla oldukça kompakt ölçülere sahipti ve Ford'un 'Experimental' adındaki platformu üzerine geliştirilmişti. Motor olarak Ford Cardinal modelindeki 1.5 lt'lik V4 güç ünitesi ve 4 ileri manuel şanzıman tercih edilmişti. Motor ortada konumlandırılmıştı ve prototip oldukça hafif dinamik bir sürüş karakteri sunuyordu. Testler aşamasında Formula 1 pilotu Dan Gurney Watking Glen pistin-

deki denemelerde F1 otomobillerinden sadece birkaç saniye yavaş olmasıyla potansiyelini göstermişti. Ancak bu seri üretim ve ortaya atılan fikir konsepti için fazla ekstremdi ve prototipin üretim hayali rafa kaldırıldı. Ama Mustang'ın piyasaya çıkma hayali tüm hızıyla devam ediyordu ve 1963'ün yaz aylarında Ford bir prototip daha üretti. Bu araç Mustang I ile üretim versiyonu arasındaki geçişi temsil ediyordu. 63 Falcon Sprint şasisi geliştirildi ve seri üretimden sadece 6 ay önce Mustang II adındaki bu prototip, yine Watkins



Glen, New York'ta tanıtıldı. Mustang II prototipi tasarım olarak seri üretim Mustang'e büyük benzerlikler gösteriyordu ve otomobilin temelini oluşturuyordu. Izgara kaplı farları, arka lastiklerin önündeki hava girişleri gibi detayları dikkat çekiciydi ve zgarada Cougar logosu yer alıyordu. Bir diğer dikkat çekici noktaysa otomobilin convertible olarak tasarlanmış olmasıydı. Arka farların yanyana üç parçalı tasarımı 64 Mustang'de aynen kullanıldı. Prototipin kabin tasarımı da çok değiştirilmeden seri üretime geçmişti.

Glen, New York'ta tanıtıldı.

Mustang II prototipi tasarım olarak seri üretim Mustang'e büyük benzerlikler gösteriyordu ve otomobilin temelini oluşturuyordu. Izgara kaplı farları, arka lastiklerin önündeki hava girişleri gibi detayları dikkat çekiciydi ve zgarada Cougar logosu yer alıyordu. Bir diğer dikkat çekici noktaysa otomobilin convertible olarak tasarlanmış olmasıydı. Arka farların yanyana üç parçalı tasarımı 64 Mustang'de aynen kullanıldı. Prototipin kabin tasarımı da çok değiştirilmeden seri üretime geçmişti.





1964'te Mustang'ın ilk tanıtımı



Mustang üretim bandı, 1965

## MUSTANG İSMİ

Yeni üretilen otomobile seçilecek isim tabii çok çok önemliydi. Mustang adının nereden bulunduğuyla ilgili iki farklı senaryo var ve hangisinin geçerli olduğu tam olarak net değil.

Bunlardan ilki gövde tasarımcı Jon Najjar'ın, İkinci Dünya Savaşı uçaklarına meraklı olması ve prototiplerinden birini tasarlarken P-51 Mustang uçağından yararlanmasından ilham almanın dışında Mustang adını da otomobile vermeyi teklif etmiş ve bu teklifi kabul edilmişti.

Diğer senaryoysa Ford Division Pazar araştırma Müdürü Robert J. Eggert üzerine kurulu. Model için isim aranırken Henry Ford II T-bird II adından ısrar ediyordu ve tasarımcılar Cougar ya da Torino gibi isimler üzerinde duruyorlardı. Ancak Ford Division Pazar araştırma Müdürü Robert J. Eggert'in teklifi olan 'Mustang' ismi çok beğenilmiş, seri üretim modelinde bu ikonik ismin kullanılmasına karar verilmişti.

Eggert, bu ismi eşinin kendisine, doğum gününde hediye ettiği kitabın (The Mustangs) isminden esinlenerek bulmuştu. Ford, isim alternatiflerini otomobilin potansiyel müşterilerinde oylama yapmış ve Mustang açık ara kazanarak en çok sevilen isim olmuştu. Oylama sonucunda Mustang ismi için "Özel bir otomobil için uygun bir isim" tanımlaması yapılmıştı. Dünyanın en ikonik otomobil markalarından biri olan Mustang isminin doğuşu bu şekilde gerçekleşmişti.





Mustang 50'nci yıl özel serisi tasarım olarak 64 modeli andırıyor ve sınırlı sayıda üretiliyor





“17 Nisan günü mesai saati bitiminde Ford tam 22.000 adet Mustang satışıyla rekor kırmış, beklentilerin çok üzerinde bir satış gerçekleştirmişti”



Mustang, 50'nci yaş kutlamaları

### İLK MUSTANG BANTTAN İNİYOR

9 Mart 1964'te ilk Mustang üretim bantlarından inmişti, bu 18 ay gibi kısa bir sürede otomobilin sıfırdan üretime aşamasına geçmesi anlamına geliyordu. Ancak otomobilin satışına henüz başlanmamıştı ve Ford gösterişli bir tanıtım planlıyordu.

Maliyetleri olabildiğince az tutabilme adına Ford eldeki malzemeleri bu yeni otomobilinde kullandı. Falcon modelinin birçok parçası, özellikle de yürüyen aksamı Mustang'in temelini oluşturuyordu. Ancak Falcon'dan farklı olarak gövde renkleri, motor seçenekleri (daha güçlü), kabin içi gibi seçeneklere sahipti. Hızlı, ekonomik ve ulaşılabilir konseptiyle pazarlanan

Mustang için Ford 'Sizin tarafınızdan tasarlanmak için tasarlandı' sloganıyla yola çıkmıştı. Otomobilin kabinindeki neredeyse sınırsız opsiyon kullanıcıların kendi zevklerine göre tasarlamaları için son derece uygundu ve geniş opsiyonel donanım listesi sayesinde satılan hiçbir Mustang birbirinin aynısı değildi.

Çok ciddi bir pazarlama kampanyası başlatan Ford yönetimi, otomobilin resmi tanıtımından bir gün önce 16 Nisan 1964'te en çok izlenen TV kanalları olan ABC, NBC ve CBS'de reklam döndürmeye başladı. Bu fazlasıyla etkili bir yöntem olmuştu ve ertesi sabah tüm halk Ford bayilerine Mustang'i görmek için akın etti. 17 Nisan günü mesai saati bitiminde Ford tam 22.000 adet Mustang satışıyla re-

kor kırmış, beklentilerin çok üzerinde bir satış gerçekleştirmişti. Yıl sonunda bu rakam 264.434, 17 Nisan 1965'teyse 418.832'ye yükselmişti. Mustang kitleleri etkilemiş, halkın tüm ihtiyaçlarını karşılamış (üç gövde seçeneği bulunuyordu: Convertible, Hardtop ve Fastback), Amerikan otomotiv endüstrisinde bir devrim gerçekleştirmişti.

Markanın beklentisi ilk yıl sonunda 100.000 adeti bulabilmekti ama 2368 dolarlık başlangıç fiyatının yanında, Mustang'in Indianapolis 500'de Pace Car olarak kullanılması bu büyük patlamanın nedenlerindendi. İkinci yıl sonunda 1 milyon üzerindeki satış adeti Mustang'in ne kadar popüler bir otomobil olduğunu gösteriyordu.



“Mustang bir kez daha piyasaya bomba gibi düşmüş, retro tasarımıyla bir çığır açmıştı. Bu tasarım anlayışı ileriki tarihlerde GM ve Chrysler'in de ilgisini çekti ve sırasıyla Camaro ile Challenger aynı yaklaşımla piyasaya çıktı. 60'lı yıllardaki gibi yine Mustang başı çekmiş, diğerleri onu izlemişti”

### İLK MUSTANG SAHİBİ

**Gail Wise, resmi olarak bayiden ilk Mustang'i alan kullanıcı**

Günümüzde hala aynı otomobile sahip olan Gail Wise resmi kaynaklarda Mustang'i satın alan ilk kişi olarak kayıtlara geçmiş. Peki nasıl oldu da diğerlerinden daha önce bunu başarabildi?

Aslında olay tamamen bir tesadüf eseri gerçekleşmiş. Wise 15 Nisan günü Ford bayisine gidip kendine bir otomobil satın almak istediğini söylemiş, Mustang'i beğenmiş ve satıcının yaptığı bir hata sonucu, yanlışlıkla anahtarını teslim almış. Böylece kayıtlara ilk Mustang sahibi olarak geçmiş.







1965 Mustang Hardtop



1967 Shelby GT500

## BİRİNCİ JENERASYON

### (1964- 1973)

1964'ün Nisan ayında piyasaya çıktığı için 64½ olarak adlandırılan ilk sene üretimi Mustang'ler Pony Car sınıfının da yaratıcı olmuştu. Otomobil ilk olarak 170 cid. (2.8 lt) sıralı 6 silindirlinin yanında 260 cid. (4.3 lt) 200 bg'lik V8 motorla satılıyordu. 65 model yılı için tasarım ve donanımda küçük değişikliklere gidilirken 6 silindirli motorun hacmi 200 cid. (3.3 lt), V8'in hacmiyse 289 cid. (4.7 lt) yükseltilmişti. Ayrıca 289'un 271 bg gücündeki HiPo versiyonu da eklendi.

Bunun yanında convertible ve hardtop'ın yanında fastback gövde seçeneği de sunulmaya başlandı ve performans meraklı-

ları için 289 HiPo motorun 305 bg gücündeki Shelby GT350 versiyonu hazırlanmıştı.

66 model yılı için tasarımda ızgara, yan logolar, jant kapakları ve depo kapağı gibi değişiklikler söz konusuydu. Motor seçenekleri aynıyken yeni renk ve döşeme seçenekleri gibi küçük detaylarda güncelleme yapıldı. Shelby yine GT350 olarak devam ederken Mustang Convertible, 72.119 adetle 1966'nın en çok satan üstü açık modeli olmuştu.

### 1967- 68

1967 Mustang'ın ilk kez yeniden tasarlandığı yılı. Rakipler gide-rek çoğaldığı ve motor güçleriyle, gövde boyutlarındaki artış Muscle Car kavramını ortaya attığı için Mustang de bu değişimlere ayak



1966 Mustang Convertible

1969  
Mustang  
Mach1

1970 Shelby GT500



1970 Boss 302



1972 Mustang

uyduracak şekilde güncellendi.

En büyük değişimse 390 cid. (6.4 lt) büyük blok V8'in kullanılmaya başlanmasıydı. 68'de bu opsiyona daha da büyük 428 cid. (7.0 lt) 335 bg'lik V8 eklenirken, Shelby'nin 67 ve 68 yılları için çıkarttığı GT500 modelleri büyük sükse yapmıştı. Bunun dışında daha küçük, 302 cid'lik bir V8 de kullanıcıları bekliyordu.

Kabinde de Pony Interior seçeneği yerini 'Deluxe' kabin tasarımına bırakmıştı. Böylece Mustang hem motor hem de kabin içi olarak daha prestijli bir hale gelmişti.

### 1969- 70

1969 model yılı Mustang'ın gövdesinin 97 mm daha uzadığı yılı. Ön tarafın genişleme-

siyle artık 4 adet far kullanılmaya başlanmış, Fastback'ın adı Sportsroof olmuştu. Boss 302 ve Mach1 gibi performanslı seçeneklerle Mustang, Muscle Car taleplerini rahatlıkla karşılayan bir otomobil haline gelmişti. Özellikle Mach 1 72.458 adetlik satışıyla çok sevilmiş, cadde yarışlarının vazgeçilmez modeli olmuştu. 428 büyük blok V8 değiştirilmeden üretime devam ederken 335 bg olarak tanıtılıyordu ama gerçek gücü 415 bg civarındaydı.

Öte yandan Ford ile Shelby'nin arası, bu tip güçlü motor uygulamalarından dolayı açılmıştı. Shelby kendi otomobillerinin fabrikadan çıkan büyük blok V8'lerden çok da farklı olmadığını düşünmeye başlamış, Shelby markası için müşterilerin ekstra ücret ödemelerinin pek de bir

anlamı kalmamıştı. Yine de 69 ve 70'de Shelby üretimi devam etti, 71'de üretim sonlandı.

1970 model yılı aslında 69'un devamı niteliğindedi ve küçük tasarım farkları dışında fazla değişikliğe gidilmedi. 351 Windsor V8 yerini 351 Cleveland V8'e bıraktı. Yeni motor 304 bg ile biraz daha güçlü ve yüksek performanslı motorlardaki pistonlarıyla daha dayanıklıydı.

### 1971- 73

1971'de Mustang, Ford'un yeni tasarımcısı Semon Knudsen tarafından yeniden tasarlandı ve otomobil bir kez daha uzadı. Artık Mustang iyice Pony Car kavramından uzaklaşmış, tam anlamıyla bir Muscle Car olmuştu. Üç gövde seçeneğinin

üretimi devam ediyordu.

1972 ile birlikte Mustang de tüm rakipleri gibi baş göstermeye başlayan petrol krizi ve emisyon kuralları nedeniyle zorluk yaşadı. Boss 351 ve 429 V8'lerin üretimi sonlanmış, en büyük motor seçeneği olarak sadece standart 351'ler kalmıştı. Böylece Ford'un gerçek Muscle Car motorlu bir Mustang'i de kalmamış oldu.

Dönem değişim dönemiymi, otomotiv dünyasını zor günler bekliyordu ve Mustang'in buna ayak uydurması şarttı. Yoksa hayatta kalması olanaksız görünüyordu.

Ford'un elbette önlem planları vardı ama 1973'te küçük değişikliklerle üretim devam etti, büyük bomba 74'te Mustang II ile patlatıldı.



“Ford petrol krizini yeni bir dönem olarak algılamış, yeni dönemde tamamen yeni bir Mustang tasarımıyla, dönem şartlarına ayak uydurduğu mesajını halka ileterek başarılı satışlar yakalamıştı”



1978 Mustang King Cobra

## İKİNCİ JENERASYON

(1974- 1978)

İlk jenerasyon Mustang'ler model yılları geliştikçe hep büyüdü ama artık küçülme zamanı gelmişti. Pony Car ve Muscle Car sınıfları 70'li yılların başlarında giderek daraldı ve satışlar düşmeye başladı. Krizle birlikte tüketicilerin beklentileri değişmiş, küçük, kompakt, ekonomik otomobiller popüler hale gelmişti.

Ford, kendi ürettiği kompakt modeli Maverick ile bu ihtiyaçları karşılamış, hayli iyi satışla elde etmişti. Ama Mustang gibi bir efsane de hayatına devam etmeliydi. Ford Motor Company başkanı olan Lee Iacocca 1974 yılı için daha küçük bir Mustang üretilmesi gerektiğini öngörmüş, gerekli çalışmaları başlatmıştı. Pinto platformu üzerine geliştirilip, motor ola-

rak güçlü sayılacak Falcon üniteleriyle donatılan yeni Mustang, yine akıllıca bir tasarım stratejisiyle pazarlanmaya başlanmıştı. GM, Firebird ve Camaro gibi modellerinde tasarım değişikliği yapmazken, Ford petrol krizini yeni bir dönem olarak algılamış, yeni dönemde tamamen yeni bir Mustang tasarımıyla, dönem şartlarına ayak uydurduğu mesajını halka ileterek başarılı satışlar yakalamıştı.

Mustang II'nin boyutları küçüldüğü için artık rakipler Oldsmobile Starfire, Chevrolet Monza gibi Amerikan modellerinin yanında Toyota Celica ve Datsun 240Z gibi Japon modelleri de kapsıyordu.

Artan rakiplerine rağmen güçlü özellikleriyle Mustang II ilk yıl içerisinde, orijinal modelin 418.812 adetlik üretim reko-

runa yaklaşarak 385.993 adet üretildi, satışsa 296.041'e ulaşmıştı. Beş yıl içindeyse Ford, 1 milyon adetlik satışla ne kadar doğru bir karar verdiğini kanıtladı. Iacocca'nın şu sözleri duruma göre nasıl ayak uydurulduğunu gösteriyor: “Mustang II doğru zamanda piyasaya çıkan doğru otomobildi. 1 milyonluk satış adeti tesadüf değildi.”

Mustang II ilk olarak 171 cid V6 (106 bg) ve 140 cid, 4 silindirli SOHC motorla (89 bg) satılmaya başlanmıştı. 74'te V8 motor seçeneği sunulmazken 75'ten itibaren yeniden sunulmaya başlandı. 1978'de King Cobra modeliyle birlikte Cobra adı Mustang'e geri dönmüştü.

Başarılı satışlar tamamen yeni bir Mustang'in geliştirilmesi için yeterli temeli oluşturmuştu ve 1979'da üçüncü jenerasyon satışa sunuldu.

## ÜÇÜNCÜ JENERASYON

(1978- 1993)

Yine kompakt boyutlarını koruyan Mustang üçüncü jenerasyonda Fox modelinin platformunu kullanıyordu. Model gamı oldukça geniş, seçenekleri ve donanımları son derece zengindi. 1987'ye kadar dört farklı bir ön tasarımla üreilmeye devam etti ama bu eleştirilere maruz kalıyor, model fanatikleri tarafından çok beğenilmiyordu. Coupe, hatchback ve convertible gövde seçenekleri her zamanki gibi devam ediyordu ve motor alternatifleri arasında 140 cid 4 silindirliden, 256 cid V8'e kadar uzanan, her ihtiyacı karşılayabilecek seçenekler yer alıyordu.

Üçüncü jenerasyon 1987'de ciddi bir makyaj gördü ve “no grille” olarak adlandırılan, daha aerodinamik bir yapıya sahip olan ön tasarım tanıtıldı. Bunun dışında 302 cid. V8 motor seçeneği de modele eklenmişti ve bu versiyon ileride Mustang 5.0 olarak anılmaya başlanacaktı. Bu motor alternatifi performans meraklılarının elinde modifiye işlemlerine çok iyi sonuçlar verdiği için oldukça popüler hale geldi.

Ford'un 1993'te kurduğu SVT birimi SVT Cobra modeliyle gelecek için umut verici sinyaller veriyordu. 5.0 lt'lik V8 235 bg güç ürettiyordu ve 400 metreyi 13 sn gibi kısa bir sürede geçebiliyordu.



1985 Mustang Coupe



1992 Mustang 5.0

Mustang uzun yıllar sonra yeniden performanslı bir model olarak geri dönmüştü. Bundan böyle hep bu şekilde kalacaktı.

## DÖRDÜNCÜ JENERASYON

(1994- 2004)

1994 model yılı için on beş yıldan beri ilk defa otomobil tamamen sıfırdan bir tasarım diliyle ele alındı. Geliştirilmiş bir Fox platformu üzerine yerleştirilen Mustang IV, tasarımcı Patrick Schiavone'un elinden çıkmıştı. Schiavone 74 yılından beri ilk defa otomobilde hatchback gövde seçeneğini kullanmamış, gerçek bir coupe formuna geri dönmüştü. Ayrıca eski modellerden ilham alan tasarım çizimleri de görülebiliyordu. Kabinde ilk jenerasyondaki gibi simetrik tasarım dikkat çekerken klima, hız sabitleme sistemi

ve havayastığı gibi ekipmanlar standart donanımda sunuluyordu.

Baz model 232 cid. (3.8 lt ) OHV, 145 bg'lik motorla gelirken 5 ileri manuel ya da 4 ileri otomatik şanzıman seçenekleri söz konusuydu.

302 cid'lik emektar V8 artık göre hayatına son verirken (30 yıldır kullanılıyordu) yerine 281 cid (4.6 lt) V8 küçük blok kullanılmaya



2000 Mustang Cobra

başlandı. GT olarak adlandırılan bu model önce 215 ardından 225 bg güç üretecek şekilde geliştirilmişti. Yüksek performanslı Cobra modeliyse 305 bg ürettiyordu.

1999'da dördüncü jenerasyona makyaj uygulandı.. Ford'un global tasarım dili olan New Edge ile birlikte daha modern, akıcı hatlar Mustang'e entegre edildi. Motorlar elden geçirilip güçlendirildi (GT versiyonu 260 bg'e çıktı) ve 320 bg'lik Cobra satışa sunuldu.

Dördüncü jenerasyon gerek tasarımı gerekse motorlarıyla Mustang'in ilk jenerasyonunu andırıyordu. 6 silindirli motorlar çok rağbet görmezken daha çok GT ve Cobra versiyonları tercih ediliyordu. Böylece Mustang ikinci ve üçüncü jenerasyonun zayıf, 4 silindirli, küçük hatchback imajından kurtuldu, yine güçlü ve kaslı bir otomobil olarak algılanmaya başladı.



2010 Mustang GT



## BEŞİNCİ JENERASYON

(2005 -2014)

Tarih 2003'ü gösterdiğinde Mustang için bir dönüm noktası yaşıyordu. Detroit Fuarı için hazırlanan konseptin tasarımı 1960'lı yılların modellerinin birer aynısı gibiydi. Yeni DC2 platformu üzerine geliştirilen konseptin ürün yönlendirilmesi Baş Mühendis Hau Thai-Tang tarafından gerçekleştirilmişken, 'Retro- fütürizm' olarak adlandırılan tasarım dili Sid Ramnarace'in eseri idi.

Sonraki yıl elden geçirilen konsept yeniden Detroit'te gösterildi ve bu defa Ford üretim için ciddi olduğunun altını çizdi. Mustang tam anlamıyla eski günlerine geri dönmüştü ve retro tasarım anlayışı tam bir çılgınlıktı!

7 Eylül 2004'te beşinci jenerasyon üretim bantlarından inmeye başladı. Mustang bir kez daha piyasaya bomba gibi düşmüş, retro tasarımıyla bir çığır açmıştı. Bu tasarım anlayışı ileriki tarihlerde GM ve Chrysler'in de ilgisini çekti ve sırasıyla Camaro ile Challenger aynı yaklaşımla piyasaya çıktı. 60'lı yıllardaki gibi yine Mustang başı çekmiş, diğer-

leri onu izlemişti.

Standart model 4.0 lt'lik V6'sıyla 210 bg gücündeyken, GT bir kez daha 4.6 lt'lik V8, 300 bg'lik motorla sunuluyordu. Shelby 1970'den beri ilk defa beşinci jenerasyonda Ford ile yeniden çalışmaya başlamış, GT500 markası geri dönmüştü. 5.4 lt'lik 32 supaplı supercharger'lı V8 ile GT500, 500 bg güç ve 650 Nm tork üretiyordu. 2008'de tanıtılan GT500 KR (King of The Road) ismini 68 KR'den alıyordu ve GT500'ün supercharger'lı motorunun 540 bg'lik bir versiyonunu kullanıyordu.

Shelby'nin de Mustang programına dahil olmasıyla birlikte otomobil tam anlamıyla retro ve Muscle Car fanatikleri için çok uygun hale gelmişti.

Beşinci jenerasyon 2010'da makyaj operasyonundan geçirildi. Tasarımda güncellemeler yapılırken 3.7 lt'lik Duratec V6, 4.0 lt'lik ünitenin yerini aldı. 305 bg gücü ve 380 Nm'lik tork oldukça başarılı performans değerleri sunuyordu. 4.6 lt'lik V8'se yerini 5.0 lt'lik motora (412 bg) bırakmıştı.

2010'da efsanevi bir Mustang versiyonu daha piyasaya su-



2013 Mustang GT



2014 Mustang GT

nuldu: Boss 302. Boss'da 5.0 lt'lik V8'in 444 bg'lik bir türevi yer alıyordu. Otomobil 6 ileri manuel şanzımanla donatılmıştı ve 19 inçlik jantlara sahipti.

Beşinci jenerasyon oldukça başarılı satış rakamlarıyla dikkat çekti ve 9 yıllık hayatında, sadece ABD'de 847.154 adet kullanıcıya ulaşmayı başardı.

Ford, 50'inci yılı şerefine Mustang'e tamamen yeni bir jenerasyonu uygun gördü ve altıncı neslin tanıtımını bu önemli yıla denk getirdi.

## ALTINCI JENERASYON

(2014- )

Ford'un yeni tasarım dilinin bir ürünü olan yeni Mustang kesinlikle yerini aldığı model gibi retro olmaya çalışmıyor. Tam tersine oldukça modern ve sofistike bir otomobil.

Tasarımı markanın 2011'de gösterdiği Evos konseptine benzerlikler gösteriyor ama bunu geçmişe mesaj gönderen, üç parçalı arka farlar gibi detaylarla harmanlıyor. Yeni Mustang'de kullanılan gelişmiş güvenlik teknolojileri otomobilin Premium



hissini artırırken, ilk defa bağımsız arka süspansiyonun kullanılması gözlerden kaçmıyor.

Otomobilde 4, 6 ve 8 silindirli güç ünitelerine yer veriliyor: 2.3 lt Ecoboost, turbo 4 silindirli, 3.8 lt Cyclone V6 ve 5.0 lt'lik V8. Böylece Mustang bir kez daha değişen dünyaya ayak uydurabilen bir otomobil olduğunu kanıtladı ve tarihinde ilk kez Avrupa'da satılmaya başladığında, pazarın popüler özelliği olan turbo motora geçiş yapmış oldu. 3.8 lt'lik V6 sadece Amerika'da satılacakken Avrupa pazarına sunulmayacak aynı şekilde Ecoboost da ABD'de

olmayacak.

Asıl heyecan verici habere Mustang'in Avrupa'da satılacağı ülkeler arasında Türkiye'nin de olması. Yani gelecek yıl içerisinde bir Ford bayisinde Mustang'in satıldığını görebileceğiz. V8'in satılıp satılmayacağı henüz net değil ama Ecoboost için kesin diyebiliriz...

Mustang'in tarihi altıncı jenerasyonla devam ediyor günümüzde. Biz de otomobilin 50'inci yaşını kutlarken en çok sevdiğimiz iki modelinin direksiyonuna geçiyoruz. Karşınızda 66 Fastback ve 67 Shelby GT350!



# 66 FASTBACK MI?



Herhalde bugüne kadar daha zor bir seçimle karşılaşmamıştık. Mustang'in 50'nci yılında favori iki modelimizi kullanıyor ve Türkiye'de bir ilke imza atıyoruz...

YAZI: BERK SARIOĞLU  
FOTOĞRAFLAR: M. MURAT ERÇELEBİ

# 67 GT350 MI?

Her iki otomobilini kullanmamıza izin veren Sayın Leon Kalma'ya sonsuz teşekkürler...





**M**ustang'in 50'nci yılını kutlamak için düşündüğümüz bu özel dosyayı hazırlamak, burada gördüğünüz iki otomobili seçmekten çok daha kolaydı. Düşünsenize, 50 yıllık bir tarih ve birbirinden güzel,

önemli, değerli otomobiller... Böyle bir haber hazırlayacağınız söylene hangi Mustang modelini seçerdiniz?

Bizler de günler boyunca bu sorunun cevabını düşündük: 70 Mach 1 mi, 69 Mach 1 mi, 66 Fastback mi, 65 Convertible mi,

yoksa 67 Shelby GT350 mi, 68 GT mi? Hepsini biraraya getirmek olanaksız olduğu için içlerinden ikisini seçmek durumunda kaldık ve en çok kullanmayı istediğimiz 66 Fastback ile daha önce direksiyonuna geçtiğimiz ama aralarında en değerlisi olan

GT350 arasında karar kıldık. Geride kalanları da merak etmiyor değilim ama bana göre Fastback bugüne kadar üretilmiş en güzel otomobillerden biriyken, Shelby için fazla söze gerek yok sanırım. Karşınıza her zaman orijinal bir Shelby kullanma şansı çıkmaz ve

çıktığında bunu değerlendirmelisiniz; ikinci kez kullanıyor bile olsanız... Evet, GT350 insanı çok ama çok etkileyen bir otomobil...

Bu yüzden Mustang'in 50'nci yılı şerefine bu iki otomobili aynı gün kullanıyor olacağım! Daha önce iki klasik Mustang'i

aynı gün kullandınız mı? Hayır ben de kullanmadım. Bu yüzden burada okuyacaklarınız sanırım hayatımda bir daha yaşayamayacağım, unutulmaz bir deneyim olacak gibi. İki Mustang birden mi? Yok artık daha neler!

66 Fastback ile başlıyoruz.



# 1966 FORD MUSTANG FASTBACK

Eğer ilk jenerasyon Mustang'ın Fastback gövdesini gördüğünüzde içinizde birşeyler kıpırdanmıyorsa gidip bir kalp doktoruna görünmenizi öneririm. Özellikle de otomobil sever biriyseniz onun, o inanılmaz hatlarının cazibesine kapılacak, C sütununu kaplayan ızgaraları dünyanın en başarılı tasarım ögesi olarak göreceksiniz, böylesine başarılı oranların nasıl biraraya getirildiğine hayret edeceksiniz.

Fastback, Shelby dışında bugüne kadar kullandığım klasikler arasında, direksiyonuna geçmeden önce en çok incelediğim model oldu. Her gün modeline bakıyor olsam da gerçeğine dokunmak ayrı bir tat veriyor. Özellikle arkasına bakarak geçirdiğim dakikaların haddi hesabı yok. Muhteşem çizgiler, ilgi çekici detaylar ve harika bir yalınlık. Gerçekten kusursuz hatlara sahip bir otomobil.







Fastback çekici bir otomobil, GT350 ise 'bitirici'

### KÜÇÜK DOKUNUŞLAR

Mustang 66 model yılında tasarım olarak büyük değişiklik geçirmese de Ford, yeni model için bir takım değişiklikler öngörmüştü. Ön ızgaradaki logo artık daha büyüktü ve sis farları standart GT opsiyonuna eklenmişti. Motor kaputunun hemen ucuna krom bir bar eklenmiş, arkada yeni, üzerinde

GT harfleri bulunan bir depo kapağı kullanılmıştı. Bunun dışında 65 ile 66 Fastback'i birbirinden ayıran en büyük yenilik- her ne kadar opsiyon olsa da- 66'da sağ dikiz aynası kullanılması olmuştu.

Kabinde ön emniyet kemeri, dörtlü lambası, güneşlikler opsiyon listesinden alınmış, standart ekipmana

eklenmişti. 65 GT'de sunulan beşli gösterge paneli de tüm modellerde yer alıyordu ve Fastback gövdede, Deluxe Interior opsiyonunda sadece ön koltuklarda koşan at figürü alabiliyordunuz. Diğer modellerdeyse bu figür hem ön hem de arka koltuklarda bulunuyordu.

66'nın motor seçenekleri

65'ten farklı değildi: 200 cid sıralı 6 silindir, 289 cid. V8 ve 289 HiPo V8, 275 bg. Kullandığımız otomobilde 225 bg gücünde, standart 289 cid. V8 bulunuyordu.

Ford'un resmi verilerine göre 1966'da 607.568 adet Mustang üretildi ve yollardaki toplam Mustang sayısı 1.25 milyonu geçmişti bile. Bunlardan sadece

7.889 adeti, buradaki gibi Fastback ve Deluxe Interior kombinasyonuna sahipti. Kısacası sadece 7.889 adet üretilmiş bir Mustang kullanacağız!

Direksiyonuna geçtiğimiz otomobilde birçok opsiyon bulunduğunuz görüyoruz: Özel jantlar 93.16 dolar, Rallye Pac (ekstra iki gösterge) 69.30 dolar, Deluxe Interior 103.08

dolar, klima 277.20 dolar, hidrolik direksiyon 84.47 dolar ve sağ ayna ile gece-gündüz arası geçiş yapabilen iç dikiz aynayı kapsayan Visibility Group 35.83 dolar. Zamanına göre 'full' donanımlı diyebiliriz.

Evet, bu kadar bilgi yeter sanırım. Artık direksiyonun arkasındaki notlara bir göz atalım.





## SÜRÜŞ

Dışarıdan biraz narin ve zarif görünen bir otomobil olan Fastback direksiyonun arkasından da aynı bu şekilde hissettiriyor. Kabindeki detaylar çok güzel: Klima ünitesi, koltuklardaki koşan at figürleri, ahşap direksiyon, uzun farları açmayı sağlayan tabandaki pedal... Tüm bunlar Mustang'in dönemi için çok önemli donanımlardı ve otomobillerin birbirinden farklı olmasını sağlıyordu.

Otomobilin içi o kadar temiz ki, insan buraya oturmak istemiyor gerçekten. 66 model bir otomobilin böylesine iyi bir kondisyonda olmasına şaşırmamak elde değil ama diğer taraftan Shelby'nin de aynı durumda olduğunu görünce durum biraz daha sürreal bir

hal alıyor.

Fastback'in özellikle arka tarafı dikkat çekici. C sütunlarındaki havalandırma ızgaraları içeriden açılıp kapatılabilir, arka koltuk tamamen düz hale gelebiliyor. Otomobilin görüş açıları güzel olsa da sağdaki ayna çok kullanışlı değil.

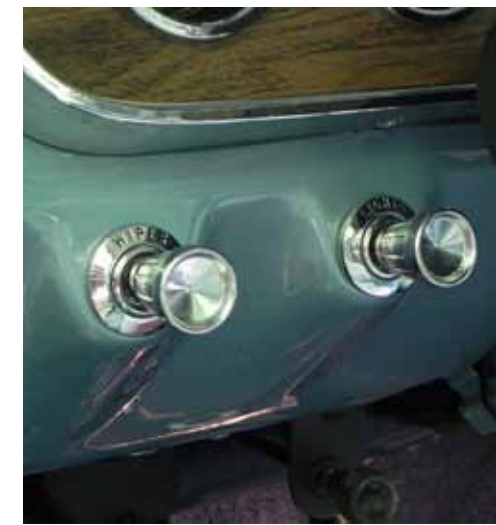
289 cid motoru çalıştırdığınızda öyle beklediğiniz gibi gümbür gümbür bir ses çıkartmadığını duyuyorsunuz. Sakin, kararlı, tok ama hacim olarak biraz kısık bir ses sizleri karşılıyor. Gaza verdiği anlık tepkilerden istekli bir ünite olduğunu anlıyorsunuz.

Yolda Mustang'i kullanmak kolay ama tedirgin edici. Direksiyon oldukça ince bir yapıda olduğu için kullanımı zor, üstelik direksiyondaki boşluğa alışmak gerçekten zor. Bu yüz-

den otomobili kullanırken sürekli gereksiz direksiyon hareketi yapmak zorunda kalıyorsunuz ve bu da tedirginlik yaratıyor.

225 bg'lik V8 üstün bir performans göstermiyor elbet ama hızlanma yeterli (0-100 km/s 7.8 sn) sayılır. Ford'un 66 model yılı için geliştirdiği 3 ileri oranlı C4 Cruise-O-Matic vites kutusu adından da anlaşılacağı gibi performanstan çok 'dolaşmak' için geliştirilmiş, konfor odaklı bir şanzıman. Bu anlamda Mustang'in karakterine pek de uymuyor diyebiliriz. Otomobilden iyi bir performans almak için mutlaka devirleri yükseltmelisiniz.

Yumuşak süspansiyonlar konforu artırıyor ve yeterli tutunma sağlıyorlar. Tabii virajlara gir-







diğinizde modern otomobiller gibi dinamizm bulamıyorsunuz ama böyle bir şey beklemek Mustang'e haksızlık olacaktır. Amortisörler yumuşak olduğu için çukur ve tümsekleri çok hissetmeden geride bırakıyorsunuz ancak geniş yanaklı lastiklerden dolayı amortisörler kapandığında arka lastikler çamurluklara sürtüyor. Bu da sürüş huzurunu kaçıran bir detay.

Mustang'i kullanmak keyifli çünkü motorun orta devirlerdeki homurtusu çok güzel duyuluyor. Ayrıca yoldaki herkesin ona saygı duyduğunu gördüğünüzde kendinizi önemli hissediyorsunuz. Bu elbette ki otomobilin yaşından ve 2014'te 1966 model bir otomobille dolaşıyor olmamızdan kaynaklanıyor ama zamanında

da kıskanç bakışlarından üzerinden eksik olmadığını hissedebiliyorsunuz. Mustang kendine güvenen, bu ilgiye alışık, başı dik duran, dışavurumcu bir otomobil. Onu kullanırken sizin de öyle olmanızı istiyor.

Frenler daha önce kullandığımız Mustang'ler gibi hissiz değil ama durdurma gücü hakkında bazı sorunlar var. Pedalın tepkisi fena değil, önce biraz yumuşak hissettiriyor ama balatalar (ön frenler disk) çalışmaya başladığında sertleşiyor. Yine de 1350 kg'lık Mustang'i durdurma konusunda çok başarılı oldukları söylenemez. Bu otomobile kesinlikle dört disk gerekiyor. Rallye Pac kesinlikle gerekli bir opsiyonmuş çünkü eklediği iki göstergenin birisi motor devri.

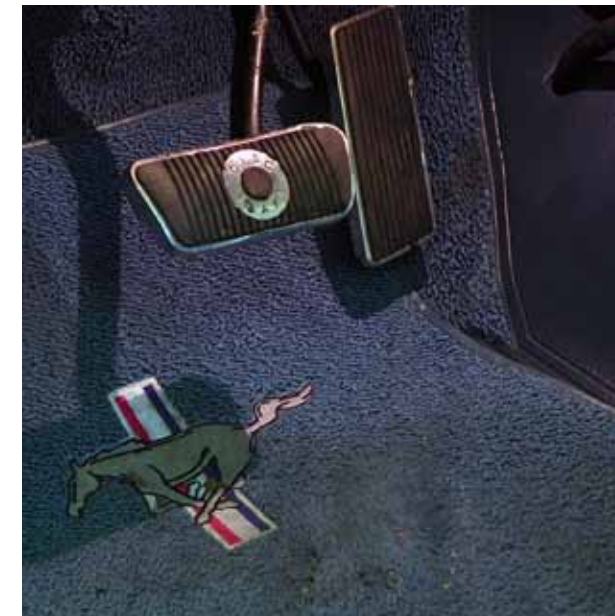
66 ile geçirdiğimiz gün boyunca yanımızda bulunan dostlarımızla ulaştığımız karar 'Fastback'ın kesinlikle çok yeterli bir otomobil olduğu ve bundan fazlasına gerek kalmayacağı şeklindeydi. Gerek tasarım gerekse performans olarak yeterli oluşu, delicesine değil makul bir hızlanma sunuşu ve bunun yanında konforlu yapı sunması bu fikrin oluşmasındaki en büyük etkeni.

Shelby ile yanyana geldiğimizde hem duruş hem de performans anlamında çok geride kaldı ama bu karizmasından bir şey kaybetmesine neden olmadı.

Tabii bu masumane düşünceler katil karakterli Shelby'nin direksiyonuna tekrar geçtikten sonra tamamen değişti.



Ön koltuklardaki 'Koşan At' figürleri Deluxe Interior seçeneğiyle geliyor





# 1967 SHELBY GT350



**F**astback'ten inip Shelby'e binmek bambaşka bir deneyim. Bu daha çok 335i'den inip M3'e binmek ya da C250'den inip C63 AMG'ye binmek gibi hissettiriyor. Temel olarak aynı otomobil olsalar da Shelby'nin dokunuşlarıyla GT350'nin bambaşka bir karaktere büründüğünü görebiliyorsunuz.

Daha biner binmez sportif direksiyonu, GT350 yazılı paspasları, dört noktalı emniyet kemeri ve takla bariyeriyle çok özel bir otomobile bindiğinizi anlıyorsunuz. Bunu yeniden yapıyor olsak da bu özel anı çok daha farklı bir şekilde hissettiriyor.

Shelby'nin motorunu çalıştırdığımda karakter farkının sadece görsel ya da mekanik değil otomobilin ruhuna da işlediğini anlıyorum. 289 cid HiPo, 306 bg gücündeki motor standart üniteye göre çok daha vahşi ve korkutucu bir ses çıkartıyor: Enerjik, güçlü ve yüksek. Ayrıca alüminyum





"Dışarıdan biraz narın ve zarif görünen bir otomobil olan Fastback direksiyonun arkasından da aynı bu şekilde hissettiriyor"

"Fastback'ten inip Shelby'e binmek bambaşka bir deneyim. Bu daha çok 335i'den inip M3'e binmek ya da C250'den inip C63 AMG'ye binmek gibi hissettiriyor"

supap kapaklarından dolayı ses çok daha tatmin edici ve yarış otomobillerini andırıyor. Windsor V8'i neden favori motorlarından biri olarak seçtiğimi bir kez daha hatırlıyorum.

Shelby'nin motoru Fastback'e göre çok daha tepkili ve her devirde gücünü hissettiriyor. Özellikle alt devirlerdeki performansı 66'ya göre çok üstün. Bu-

nun dışında direksiyon sistemi de daha hızlı ve bu da otomobile daha çevik bir karakter katıyor.

Fastback yumuşak sürüşü ve konforuyla ön plana çıkarken Shelby tamamen performans odaklı bir otomobil haline gelmiş. Amortisörler çok daha sert, gövde çok daha çevik, motor daha istekli ve performanslı. Kağıt üzerinde hızlanma değer-

leri arasındaki fark çok değil gibi gözüküyor: 66 Fastback 0-100 km/s 7.8 sn, 0-400 metre 15.8 sn, Shelby 0- 100 km/s 7.1, 0-400 metre 15.3 sn. ama durum bu rakamların söylediğinden çok ama çok farklı inanın.

Shelby ile çok daha rahat şekilde hızlı gidebiliyorsunuz çünkü şasi ayarları, direksiyon ve frenler buna uygun şekilde ayarlanmış. Gövde







"Shelby'nin motorunu çalıştırdığımda karakter farkının sadece görsel ya da mekanik değil otomobilin ruhuna da işlediğini anlıyorum"



gereksiz hareket etmiyor, çekiş kaybı sorun olmuyor, frenler otomobili iyi bir şekilde yavaşlatıyor ve yol tutuş iyi. Fastback ise daha yumuşak, yavaş, salınım yapan, gövdesi yatan bir sürüş ortaya atıyor. İki otomobilin bu kadar farklı olacağını düşünmemiştim. Bu gerçekten çok ama çok ilginç...

Shelby'nin tadını hatırladıktan sonra Fastback ile ilgili düşünceler değişmeye başlıyor: "Yani Shelby varken Fastback alınır mı, orası tartışılır" ya da "66 çok narin bir otomobil, insan biraz daha maskülen bir karakter bekliyor ve Shelby bunu veriyor". "Shelby gerçekten inanılmazmış, Fastback bir anda yetersiz gibi

görünmeye başladı!". Tabii bunun nedeni onun yetersiz olması değil, GT350'nin olağanüstü olması, bunu unutmamak gerek.

Daha önce de söylediğim gibi Carroll Shelby sadece farklı bir otomobil üretmekle kalmamış, GT350'ye ruh da enjekte etmiş.

Tabii ona bu ruhu enjekte etmesi için gerekli altyapıyı Ford'un sunduğunu unutmamak gerek. 50'nci yaşını kutlayan bu efsanevi otomobilin en güzel örneklerini aynı gün kullanmak, ikisinin de tadına bakmak ve aralarındaki farkları bu kadar net bir şekilde ortaya koymak gerçekten eşsiz bir deneyimdi.

Ford Mustang, 50'nci yaşın kutlu olsun...







Tercihimiz kesinlikle Shelby olurdu ama bu 66 Fastback'ın ne kadar önemli bir otomobil olduğu gerçeğini yok edemez



İki otomobilin karakter farkı tasarımlarından bile anlaşılıyor



### 1966 Ford Mustang Fastback

Motor	289 cid. (4272 cc), V8 silindir, 16v, 225 bg 4800 d/dak
Maksimum tork	414 Nm 3200 d/dak
Şanzıman	3 ileri otomatik, arkadan çekiş
0-100 km/h	7.8 sn
0-400 metre	15.8 sn
Maksimum hız	192 km/s
Boş Ağırlık	1331 kg
Üretim adeti	7889 adet (66 Fastback, Deluxe Interior)



### 1967 Shelby GT500

Motor	289 cid. (4272 cc), V8 silindir, 16v, 306 bg 6000 d/dak
Maksimum tork	446 Nm 4200 d/dak
Şanzıman	4 ileri otomatik, arkadan çekiş
0-100 km/h	7.1 sn
0-400 metre	15.3 sn
Maksimum hız	206 km/s
Boş Ağırlık	1524 kg
Üretim adeti	1175 adet





ORHAN ÖZVATAN

orhanozvatan@gmail.com

orhanography.blogspot.com.tr

## Volkswagen Beetle

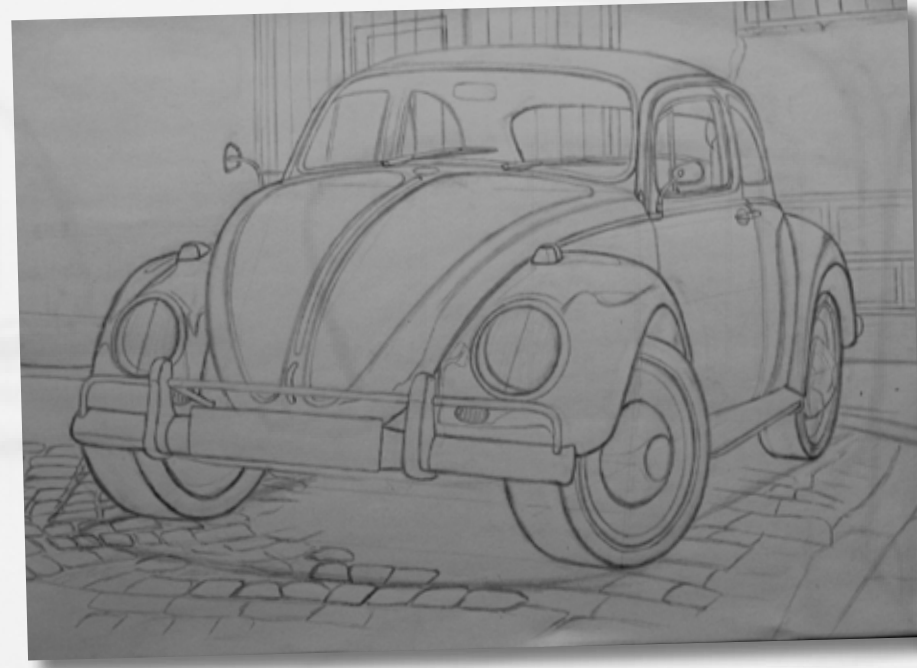
**M**erhaba sevgili Autovision okurları. Adım Orhan Özvatani, 1991 İstanbul doğumluyum. Beykent Üniversitesi Bilgisayar Mühendisliği 2. Sınıf öğrencisiyim. Kendimi bildim bileli otomobilleri hastalık derecesinde severim. Resim yeteneğimi otomobillere olan ilgimle birleştirip karakalem otomobiller çizmeye başladım. Yıllar geçtikçe daha çok çizime ağırlık verdim. Resim ile ilgili hiçbir eğitim almadım. Çoğunlukla internetten ve resim çizen kişilere sorular sorarak bilgi edinmeye ve kendimi karakalemde geliştirmeye çalışıyorum.

Çizimlerim realistik karakalem çizim dalına giriyor. Çizdiğim aracın orijinaliyle birebir aynı olması gerekiyor. Tabii çizimler kusursuz olmuyor ancak ne kadar az hata yapılırsa gerçekçilik o kadar artıyor. Orijinal fotoğraftan bakarak otomobilleri kağıda aktarıyorum. Fotoğraftaki detay ne kadar fazlaysa çizimin bitiş süresi de o kadar uzun oluyor. Rus ve Japon araçlarına hayranlığımdan dolayı çizimlerimde bu araçları tercih ediyorum. Bu araçlar dışında Avrupa ve Amerikan klasiklerinin yeri bende ayrıdır. Boş vakit buldukça birçoğunu çizmeye çalışacağım.

Beetle'in bu pozunu kendim fotoğrafladım. İstanbul Balat'ta bir sokak arasında duran bu Tospağa, fotoğrafını çekip ardından da çizimini yaptığım ilk çalışmam oldu. Beetle çizimi için 50 saat civarında bir zaman harcadım. Araçtaki detay fazlalığı, arka plan detayları ile birleşince çizim için geçen süre bir hayli arttı. Bu araçta olduğu gibi parlak siyah kaporta üzerindeki yansıma diğer renklere göre biraz daha fazla olduğu için karakalem tekniğine daha çok yakıştığını düşünüyorum.

Bütün çalışmalarında 35x50 cm kağıt kullanıyorum çünkü araç üzerindeki tüm detayları karakalem tekniği ile kağıda aktarabileceğim en ideal boyut. Faber Castell Goldfaber serisi (B den 8B'ye kadar olan) numaralı kalemli kullanılarak çizimi tamamladım. Her çalışmamda belirli zaman aralıklarında çizim aşamalarını fotoğraflıyorum ve bitime kadar olan hikayesi ortaya çıkıyor.

Önümüzdeki sayı başka bir araçla görüşmek üzere, hoşçakalın...





# 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

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

### İLKE TAŞCI

Klasiklerin fotoğraflanmasında bize yardımcı olan İlke bir makine mühendisi. Otomobil konusunda müthiş bilgili ve GT5 oynama konusunda rakipsiz. 1/18 model otomobil koleksiyonu öyle geniş bir hal aldı ki modellerini koymak için ekstra bir ev bakıyor! 97 model Clio RSi'nin otoparktan çıktığını gören olmadı. Bu aralar temiz bir RX-8 aradığı söyleniyor.



### İSMAİL TERZİ

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



### KORHAN SAVRAN

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



### MEHMET ALİ SELİŞİK

AutoVision motorsporlarından sorumlu, Radyo TV öğrencisi. Motorsporları hakkında o kadar çok şey biliyor ki yazdıklarının sadece yarısını dergiye koyabiliyoruz. Teknik detaylar, pilotlar ve takımlar uzmanlık alanı. Karting'de Schumacher ile yarışabilecek kadar hızlı. Haftasonları o kadar çok yarış izliyor ve tweet atıyor ki Mali bir pilottan bahsetmediğinde herkes neler olup bittiğini merak ediyor!





### M. MURAT ERÇELEBİ

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



### ORHAN ÖZVATAN

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



### TAN ÜRFÜOĞLU

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

### UTKU UZUNOĞLU

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



### YİĞİT AKKOYUNLU

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



### YİĞİT TİMUR

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



### YAVUZ DÜRÜST

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



### ORÇUN İNCE

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



# ***AutoVision***®

Bizi okuduğunuz için  
teşekkür ederiz.  
Soru ve görüşleriniz için  
[info@autovision.com.tr](mailto:info@autovision.com.tr)

Ağustos sayımıza da bekleriz...