

AutoVision

Otomobil tutkusu®

SAYI 13 YIL: 02 SUBAT 2013

2014

Corvette Stingray



Sürüş İzlenimi

Fiat Panda

Subaru BRZ

Opel Astra sedan

Lansman

Toyota Auris

Renault Symbol

İlk Sting Ray'i kullandık



AutoVision®

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

İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar Koordinatörü

Fügen Cüceoğlu
fcuceoglu@autovision.com.tr

Genel Yayın Yönetmeni

Berk Sarioğlu
berksarioglu@autovision.com.tr

Görsel Yönetmen

Şener Uluer

Fotoğraf Editörü

M. Murat Erçelebi
İlke Taşçı

Haber Koordinatörü

Orçun İnce

Motorsporları Editörü

Mehmet Ali Selişik

Yazarlar

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

Reklam Rezervasyon

Oya Yılmaz
oyilmaz@rota-online.com

Katkıda Bulunanlar

Alişan Özkan, Tan Ürfüoğlu,
Berke Çelikkaya, Metin Mete



Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti.

Yönetim Yeri

Rota Proje Yönetimi Ltd. Şti.

Atatürk Mah. Vedat Günyol Cad. Sedef Sitesi
13.Blok. D:3 Ataşehir 34768 İstanbul

Tel: (0216) 469 09 55 Fax: (0216) 469 02 18

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

EDİTÖR

Genel Yayın Yönetmeni

Berk SARIOĞLU
berksarioglu@autovision.com.tr



Oldukça yoğun ve sıkı çalıştığımız bir ayı geride bıraktık, ki dergimizin de içeriğinin zenginliğinden bunu anlayabilirsiniz. Detroit Fuarı herhalde ayın en önemli organizasyonuydu ve 13.1.13 tarihi hiçbir zaman unutulmamak üzere otomobil tarihindeki yerini aldı. Çünkü yeni Corvette Stingray bu tam da bu tarihte tanıtıldı ve bizler de üzerimize düşeni yaparak kapağımızı Stingray'e ayırdık.

Biliyorsunuz, AutoVision olarak Amerikan otomobillerine özel bir ilgimiz var ve bu yine, oldukça geniş bir şekilde ele aldığımız Stingray sayfalarımızda kendini gösteriyor. Üstelik sadece yeni Stingray'ı değil, ilk jenerasyon, 1966 model Corvette Sting Ray'ı de yenisine bir gönderme olarak kullandığımızı da belirttim. Bu tarihsel yolculuğumuzu Türkiye'de sadece AutoVision'da görebileceğinizi belirtmeye gerek var mı?

Bu arada "sadece AutoVision'da" ibaresini son aylarda ne kadar çok kullandığımızın farkına vardınız mı? Evet, bunu üzerine basa basa kullanıyoruz çünkü giderek standartlaşmaya başlayan otomobil dergiciliğine yepyeni bir soluk getirdiğimizi düşünüyoruz, bunun için sadece kapağımıza bakmanız yeterli! AutoVision'da daha önce yapılmayanları yapmak gibi bir gayemiz var ve bu düşünce üzerine yoğunlaştığımızı her sayımızda daha da çok görüyorsunuz-göreceksiniz.

Tabii bunu yapabilmek kolay değil, geniş bir ekip gerekiyor ve biz de giderek genişlemeye devam ediyoruz. Bu ay iki yeni ismi daha dergimize katmış olmaktan gurur duyuyoruz: **2012 Türkiye Ralli Şampiyonası Sınıf 9 & Genç Co-Pilotlar Şampiyonu Yiğit Timur ve co-pilotu Efe Ersoy** bundan böyle her ay bizimle olacak ve tecrübelerini, deneyimlerini bizlere aktaracaklar. Türkiye Ralli Şampiyonası'nı onların kaleminden okuyacak, haftasonlarını onlarla birlikte geçirecek, otomobil soluyacak, otomobil yaşayacağız. Kendilerine şimdiden teşekkür ediyorum, çok keyifli bir birlikteliğimiz olacak, buna eminim.

İçerğimizde sevgili Korhan Savran'ın hazırlamış olduğu Formula 1 Jerez sezon öncesi testleri raporunda, testlerin dört gününün tüm detaylarını göreceğiz, istatistik bilgilerine ulaşacaksınız, Efe Ersoy'un yeni

köşesinden Goodwood Festival of Speed'in tarihine keyifli bir yolculuk yapacak, Mali Selişik'in motorsporları haberlerinden tüm detaylardan haberdar olacak, Orçun İnce'nin hazırladığı haberler bölümünden otomotiv dünyasının tüm haberlerini öğrenecek, İsmail Terzi'nin sivri dilli köşe yazısıyla üzücü bir karting kazası üzerine düşünecek ve Utku Uzunoğlu'nun şaşırtıcı derecede detaylı 'Teknik' köşesinde yüksek devir- düşük devir farkını göreceksiniz. Tüm bunların yanında bu ay testlerimizde daha önce hiç denenmemiş bir yenilik deniyoruz. **'Kısaca'** adını verdiğimiz bu küçük bilgi kutucuklarıyla kullandığımız otomobillerin aklımızda kalan özelliklerini, internet sitelerinde bulunan 'anahtar kelimeler' mantığında hazırladık. Böylece otomobilin yazısını okumadan önce kısaca bilgi sahibi olacak, o otomobili gördüğünüz anda aklınıza ilk gelenler o kelimeler olacak. Bunlar öylesine kilit noktalar ki otomobile bindiğinizde ya da gördüğünüzde hep o kelimeler çağrışım yapacak zihninizde. Nasıl olduğunu görmek için 'Sürüş İzlenimi' bölümümüze bekliyoruz sizleri.

Umarız yeniliklerimiz ve içerik kalitemizi beğeniyorsunuzdur. Aaa, unutmadan geçtiğimiz ay yayınladığımız Fisker Karma haberimiz için bizlere, Fisker'in Türkiye distribütörü BD Otomotiv tarafından iletilen mail'da **"Ekip olarak bugüne kadar araçla ilgili çıkan en farklı/detaylı yorumun ve en güzel fotoğrafların size ait olduğunu düşünüyoruz"** mesajı, nasıl bir vizyona sahip olduğumuzu gösteriyor sanıyorum. Bunun için BD Otomotiv'e ayrıca teşekkür ve kalitemizin farkına bu kadar kısa sürede vardığı için takdir ediyorum. Tabii o fotoğraflara imza atan Murat Erçelebi ve Sting Ray fotoğrafları için de İlke Taşçı'ya sonsuz teşekkürler...

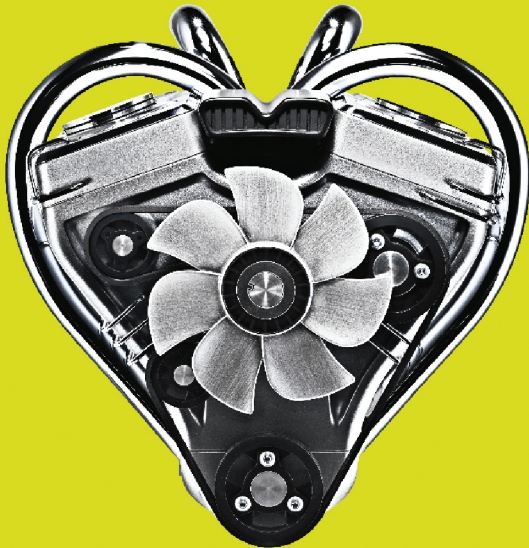
Değişime, yeniliklere açık olmak istiyorsanız dergiciliğin yeni vizyonu AutoVision'ı takip edin demek kalıyor sadece bana. Tüm ekibime teşekkür ediyorum. Gelecek ay görüşmek üzere...

Not: Bu arada, hayır Corvette'in 60. yılı olduğunu unutmadık. Bunun için özel bir kutlama hazırlıyoruz. Bizi takip etmeye devam edin...



BP Ultimate

aracınızın kalbine iyi bakar.



Aracınızın kalbi motorudur.

BP Ultimate, özel formülüyle sıradan yakıtlara göre aracınızın kalbine daha iyi bakar, performansını artırır. Siz de motorunuzdan en iyi performansı almak istiyorsanız BP Ultimate kullanın.



içindekiler

Haberler	10	Otomobil dünyasından haberler
Düz kontak	18	İsmail TERZİ
Teknik	20	Utku UZUNOĞLU
Lansman	24	Toyota Auris
Lansman	30	Renault Symbol
Sürüş izlenimi	36	Subaru BRZ
Sürüş izlenimi	46	Fiat Panda
Sürüş izlenimi	56	Opel Astra Sedan
Mercek altında	62	Corvette Stingray
Klasik	80	1966 Corvette Sting Ray
F1 TechMaster	94	Korhan Savran
Yol Notu	102	Efe Ersoy
Motorsporları	104	Motorsporları dünyasından haberler
Ekip	108	Autovision ekibi



www.autovision.com.tr
adresinden dergimizi
indirebilirsiniz



HANGİ VOLVO V40'SIN? SPORTİF Mİ?



VOLVOCARS.COM.TR | [#OSENSİN](https://twitter.com/VolvoCarTurkiye) | VEOSENSİN.COM

facebook.com/VolvoCarTurkiye | twitter.com/VolvoCarTurkiye | Volvo OtoLine 444 48 58

VOLVO V40 ☐

VOLVO V40 CROSS COUNTRY ☐

VOLVO V40 R-DESIGN ☒

AUDI RS7: 560 bg +700 Nm

DETROIT
FUARI



Audi'nin son yıllarda yarattığı en çekici otomobillerden biri olan A7'nin en hızlı versiyonu RS7 Detroit'te tanıtıldı. Audi A7 zaten yeterince çekici ve agresifti, bakalım RS 7'ye dönüşüne ne gibi değişiklikler bizleri bekliyor?

Herşeyden önce RS7 geçtiğimiz aylarda tanıtılan BMW M6 GranCoupe'nin rakibi. Tıpkı Bav-

yerallı gibi 8 silindirli bir motora sahip: 4.0 litrelik, çift turbolu V8, 560 beygir, 700 Nm tork üretiyor.

8 ileri çift kavramalı, S- tronic şanzımanın daha fazla tork değeri kaldırabilmesinden dolayı rakibine göre 20 Nm daha yüksek tork üretmesi sağlanmış. 0-100 hızlanması 3.9 saniyede tamamlayan RS 7'nin maksimum hızı üç farklı şekilde tercih edilebiliyor:

250, 280 ve ise 305 km/s. 390 mm'lik diskleri standart olarak sunan RS7'de 420 mm'lik diskler opsiyon olarak alınabiliyor.

RS7'nin olağanüstü performans değerleri yanında ortalama yakıt tüketim değeri sadece 9.8 lt/100 km olarak belirtiliyor. Bu değer ulaşmasının en büyük nedenlerinden biri silindir kapatma sisteminin V8'de sunul-

ması. Bu sistem düşük ve orta hızlarda 2, 3, 5 ve 8 numaralı silindirlerin supaplarını kapatarak sadece 4 silindirin aktif olmasını sağlıyor. sürücü yeniden güç istediğindeyse 8 silindir devreye giriyor. Bu şekilde hem tüketim hem de emisyon değerinde artış gözlemleniyor.

Audi, RS7 ile savaş baltasını çekti. Bakalım kim kazanacak?



SUV çılgınlığının sonuncusu:



Honda Urban Suv!

Honda küçük SUV sınıfındaki eksikliğini gidermeye karar verdi ve bunu Urban SUV adını verdiği araçla yapacak. Detroit fuarında otomobil severlerin beğenisine sunulan bu küçük SUV konseptinde, gelecek yıl tanıtılacak yeni Jazz'ın platformu kullanılmış. Bu platform, Honda'nın satış rakamlarını 2017 itibarıyla iki misline çıkartma konusunda kilit rol oynayacağı için çok çok önemli. 4300 mm uzunluğunda olan Honda Urban'ın Amerikan pazarı

için Meksika fabrikasında üretilcek, Avrupa pazarı için olanların nerede üretilceği henüz belli değil. Araç 2014'te Avrupa'lı kullanıcılarla buluşacak.

1.6 litre hacimli 120 beygirlik dizel ünitenin kullanılmasını beklediğimiz Honda Urban için CR-V'nin 'küçük kardeşi' tanımı yapılıyor.

Ülkemizde uzun ömürlü ve sorunsuz olmasıyla bilinen Honda; bu küçük SUV'u ile yine başarılı satış rakamlarına ulaşacaktır.



Yenilenen Nissan 370Z Nismo



Nissan 'Nismo' imzalı 370Z'yi geçtiğimiz ay tanıttı. 370Z Coupe'de yapılan değişikliklerin başında aerodinamik ve motor modifikasyonları geliyor. Tamamen performans amaçlı geliştirilen bu canavar, sefine göre yaklaşık 10 Nm tork ve 10 bg fazla (340 bg) güç üretiyor. 3.7 litrelik V6 motor eskisine göre çok daha canlı ve çok daha tepkili hale getirilmiş. Nissan, yapılan aerodinamik geliştirmeler sonucu (büyük bir arka difüzör, sabit

arka kanat, daha geniş marşpiyeller ve ön splitter) inanılmaz bir şekilde Nissan GT-R'ın downforce seviyesine ulaştığını söylüyor. Bu bile nasıl bir otomobille karşı karşıya olduğumuzu anlamak için yeterli. Önde 245/40/19 arkada ise 285/35/19 özel yapım Bridgestone lastikleri tercih edilmiş, otomobil standart versiyonuna göre 10 mm alçak gövdesiyle dikkat çekiyor ve gelişmiş süspansiyon – fren sistemlerine sahip.

Yeni Rapide S 80 bg daha güçlü!

DETROIT
FUARI



İşte karşınızda makyajdan geçirilen Aston Martin Rapide S. Selefiyle aynı 6.0 lt'lik V12 motora sahip olsa da gücü 80 beygir artarak 550 bg'e, torkuysa 20 Nm artarak 620 Nm'ye çıkmış. Bu artışlar tabii performansı direkt olarak etkilemiş:

0-100 km/s hızlanması 0.3 saniye gelişerek 4.9 saniyeye düşürülmüş, maksimum hızsa 304 km/s'den 310 km/s'ye çıkmış. Bu performans artışlarına rağmen yakıt tüketiminde ekonomi sağlanmış. Ortalama tüketim 14.2 lt/100 km'ye düşmüş,

emisyon değeri 355'den 332 g/km'ye gerilemiş. V12 motor 19 mm daha alçakta konumlandırılmış, bu da tepki ve çevikliği geliştiren bir unsur olarak dikkat çekiyor.

Rapide S'in dış tasarımında yeni ızgara ve arka spoiler bu-

lunuyor. Kabindeyse piyano siyahı kaplamalar ile kırmızı-siyah deri döşeme opsiyonları yenilik olarak görünüyor.

Görünüş itibarıyla da bir 'Muscle Car'ı andıran Rapide S'in İngiltere satış fiyatı 150 bin pound.

Alfa ve Mazda'dan arkadan çekiş ittifakı

Drift severlerin çok sevdiği bir otomobil olan MX-5'in yeni versiyonu; Alfa Romeo'nun yeni, iki koltuklu, arkadan çekişli Spider'ı ile aynı platformu paylaşacak. Böylece Alfa Romeo 2 koltuklu spor otomobil eksikini giderecek ve uzun yıllardan sonra yeniden arkadan çekişe dönmüş olacak.

Mazda'nın Hiroshima fabrikasında üretilen yeni platformu iki marka da kullanacak. Ancak bu Subaru- Toyota ikili-

sinin yaptığı anlaşmadan farklı olarak, iki markada değişik motorlar kullanılmasını öngörecektir. Buna göre MX-5 1.3 litrelik turbo beslemeli motoru kullanırken, Alfa 1.75'lik turbo beslemeli motoruna sahip olacak (bu motor 300 beygire yakın değerlere ulaşabilir).

2015 yılında piyasaya sunulması beklenen bu ittifakın çok enteresan ve heyecanlı 2 otomobil doğuracağına kesin gözüyle bakabiliriz.



Yeni Corolla'nın ipuçları

Toyota Corolla Furia'nın konsept versiyonunu Detroit Otomobil Fuarında tanıttı. İlk izlenimiz modern dünyaya ayak uyduran tasarım anlayışydı. Alıştığımız düz hatlar ve sade tasarımı yaklaşımı tamamen geride kalmış.

Corolla dünyanın en çok satan

otomobili olduğundan marka için önemi çok büyük, bu yüzden konseptin gösterilmesi çok önemliydi. Furia konsepti çok daha keskin, akıcı, hızlı ve hepsinden önemlisi dikkat çekici bir görünüme sahip.

Bunun ardında yatan amaç biraz genç kullanıcılara hitap ede-

rek pazar payını büyütme. Detroit'teki konsept 4620 mm uzunluğunda, 1805 mm genişliğinde ve 1425 mm yüksekliğinde aks aralığıysa 2700 mm genişliğinde. Konsept versiyonunda 19 inç jantlar kullanılmış; bu jantlar konseptte yer alan karbonfiber detaylarla uyum sergiliyor. Tabii

karbonfiberin üretime geçmesini beklemeyin.

Toyota, yeni Corolla Furia'nın bir çok insanı şaşırtmasını beklediğini açıklıyor ki bu konuda haksız sayılmazlar. Konsept son derece çarpıcı görünüyor, Corolla'nın böyle bir etkileyiciliğe kesinlikle ihtiyacı var.



Nissan Versa Note Detroit'te Görücüye Çıktı



Yeni Nissan Versa Note selefi gibi iddialı bir görüntüye sahip değil. Hatları biraz daha yumuşamış, ovalleşmiş ve geçen yıl Cenevre'de gösterilen Invitation konseptinden izler taşıyor.

Nissan'ın global 'V' platformunda üretilen otomobil yine bol saklama gözü ve inanılmaz yakıt tasarrufu iddialarıyla geliyor. Motor seçenekleri arasında 1.2 litre hacimli supercharger destekli ve 1.6 litre, atmosferik 4 silindirik alternatifler yer alı-

yor. Şanzıman olaraksa beş ileri manuel ya da Xtronic CVT'den birini seçebiliyorsunuz.

Active Grille Shutter (ön ızgaranın kapatılması) teknolojisine de sahip olan Versa Note, bu şekilde hem yakıt ekonomisi hem de aerodinamik avantaj sağlıyor. Ekstra olarak 360 derece park yardımcısını da opsiyon olarak sunan Versa Note, park konusunda sıkıntı yaşayan kullanıcıları da düşünmüş.

Shelby'nin Focus ST yorumu

DETROIT
FUARI



Böyle bir hamlenin gerekli olup olmadığını tartışabiliriz ama 2 ay önceki Shelby dosyamızı okuduyunuz eğer, Shelby'nin daha önce de bu tip hatchback'ler üzerinde çalıştığını bilirsiniz. Ford'un ilk global 'hot hatch'i Focus ST, daha da vahşi hale gelebilmek için Shelby'e başvurmuş.

Shelby Focus ST'de, standart ST'nin 2.0 lt turbo, 250 bg gücündeki motoruna herhangi bir değişiklik yapılmamış ama bir güç paketi şu anda geliştirme aşama-

sında. Otomobil normal bir Focus ST'ye göre daha alçak ve daha iyi frenlere sahip. En göz alıcı özelliği ise komple Borla egzoz sistemine sahip olması.

Dış görünümde bolca karbon-fiber detay (motor kaputu ve tavan spoileri) kullanılmış. Eğer bir Shelby Focus ST istiyorsanız standart ST üzerine 15.000 dolar ödemeniz gerekiyor. Her ne kadar Shelby ismi çok şey ifade etse de Focus ST giysilerinde bizlere çok anlamlı gelmedi.



Kia'nın ilk hot hatch'leri: Pro Cee'd GT ve Cee'd GT!

Kia'nın ilk hızlı modelleri olan Mart ayında Cenevre Fuarı'nda tanıtılacak. Otomobillerde 1.6 litrelik turbo beslemeli, 204 beygirlik, 265 Nm üreten bir motor görev yapıyor. 0-100 km/s hızlanma 7.9 saniye olarak belirtiliyor.

Modeller Kia'nın Slovakya'daki Zilina fabrikasında üretilecek ve

Haziran ayından itibaren satışa sunulacak.

Sınıfta oldukça iddialı turbo beslemeli otomobiller olduğunu düşünürsek GT'lerin işi zor ama yelpazeyi genişletmeleri açısından iyi bir haber bu. Kia bu iki yeni modelin fuarda çok ilgi çekmesini bekliyor, görecekiz...



3 Serisi GT yüzünü gösterdi

BMW, 5 Serisi GT'den sonra şimdi de 3 Serisi'nin GT versiyonunu hazırladı. Otomobil tıpkı büyük ağabeyinde olduğu gibi 3 Serisi Touring'den daha geniş, yüksek ve uzun bir otomobil ve sedanın dinamik özelliklerinin, Touring'in kullanışlılığı

ve coupe'nin görüntüsüyle harmanlamak istiyor. GT Touring'e göre 200 mm uzun, 17 mm geniş ve 79 mm daha yüksek bir yapıda. Ayrıca aks mesafesi de 110 mm uzun ki bu arkada 5 Serisi sedandan 70 mm daha geniş diz mesafesi sunduğu anla-

mına geliyor.

Bagaj hacmi Touring versiyona göre 25 litre artarak 520 litreye ulaşmış ve elektrikli bagaj kapağı standart olarak sunuluyor. Kabindeyse sürüş pozisyonu standart 3 Serisine göre 59 mm yükseltilmiş. Otomobilde

BMW'nin diğer modellerinden tanıdığımız beş farklı motor söz konusu: 318 d (143 bg), 320d (184 bg), 320i (184 bg), 328i (245 bg) ve 6 silindirli 335i (306 bg) GT'deki motor alternatifleri.

Otomobil Mayıs ayının başında ülkemizde satışa sunulacak.



Citroen Cenevre'de çağ atlıyor

1999'da MPV segmentine giriş yapan Citroen, o günden beri tam 3 milyon adetlik satış rakamına ulaştı ve buna Xsara Picasso, C4 Picasso, C4 Grand Picasso, C3 Picasso gibi modellere borçlu.

Mart ayındaki Cenevre fuarıysa bu başarının devamı niteliğinde olan Technospace konseptinin tanıtımına ön ayak olacak. Bir noktada bu konseptte yeni Picasso da diyebiliriz. 98 g/km'lik emisyon değeriyle dikkat çeken konseptte EMP2 platform (Verimli Modüler Platform), 12 inçlik dokunmatik ekran, geniş bagaj hacmi gibi özellikler göze çarpıyor.

Şimdilik elimize ulaşan özellikler bunlarla sınırlı, Cenevre'den sonra tüm detayları sizlere ileticeğiz...



Oyunu kuralına göre oynayın!



Millet, malum haber sayesinde otomobil sporlarının ne kadar tehlikeli, ne kadar ölümcül olduğunu bir kez daha hatırladı. Öyle ya, en temel otomobil yarışında bile insanlar ölebiliyorsa, daha hızlılarında neler olmaz?

Bu otomobil sporları denen şeyin tehlike boyutunu kavramak için olayı daha detaylı incelemekte fayda var. "Malum haberdeki genç kız, arkadaşlarıyla eğlenmek için bir alışveriş merkezine kurulmuş devasa piste gidiyor. Pist o kadar büyük, o kadar profesyonel ki, bahsettiğimiz AVM, piste gelen kalabalıktan yararlanmak için kurulmuş; gerisini sen düşün! Neyse, sıraları geliyor; otomo-



bil sporları bilinci senle benle kıyaslanmayacak kadar yüksek pist çalışanları, kızıma mis kokulu, tertemiz, kaliteli bir kask veriyorlar ve minik boynu acımasın diye kaskı bağlamıyorlar. Dahası, kış günü soğuk alır, derslerine çalışamaz düşüncesiyle boynuna bir de kaşkol bağla-

dıktan sonra herkesi araçlara yerleştiriyorlar. Yeter mi? Yetmez! Tek noktalı emniyet kemerini kızımızın belinden geçirmek yerine, çok daha teknolojik olan 3 noktalı kemerler gibi boyundan geçirerek genç kızın hayatını iyice sağlama alıyorlar ve herkes araçlarına geçtik-



ten sonra yarış öncesi briefing başlıyor. Pist çalışanı, müşterilere yarış çizgisi, frenaj ve direksiyon tutuş gibi temel ama çok kıymetli bilgileri vererek araçları çalıştırıyor ve pit ışığı yeşile dönüyor.

Gel gör ki, kötü kader tüm bu önlemlere, çabalara rağmen ağlarını örüyor ve genç kızımızın başı, bir arkadaşının go-kart'ına arkadan çarpmasıyla bedeninden ayrılıyor. Otomobil sporları böyledir işte; önlem falan dinlemez..." demek isterdim! Kusura bakmayın; hem sinirliyim, hem çok üzgünüm ama ne olmasını umuyorduk ki? Belediyeden ruhsatlı, denetimden yoksun, AVM otoparkına kurulmuş, pistten başka her şeye benzeyen lanet mekanlarda otomobil sporları-

nın gelişmesini mi bekliyordunuz? Türkiye'deki go-kart işletmelerinin %90'ından fazlası aynen bu durumda ve her gün birilerinin canına kast etmek için hazır bekliyor.

Otomobil sporları ancak futbol oynamak kadar tehlikelidir ama bir şartla! Oyunu kuralına göre oynamak zorundasınız. Kaskınızı, kemerinizi, boyunluğunuzu taktıktan sonra ve bilinçli rakiplerle gızladıktan sonra hissedeceğiniz son şey endişe olacaktır. Dağınık bir yazı oldu kusuruma bakmayın; dediğim gibi üzgün ve sinirliyim. Bir gencin kaybolan hayatına mı üzüleyim yoksa binlerce gencin spordan soğumasına mı...

Lütfen, ama lütfen oyunu kuralına göre oynayın! İyi sürüşler.



İsmail TERZİ

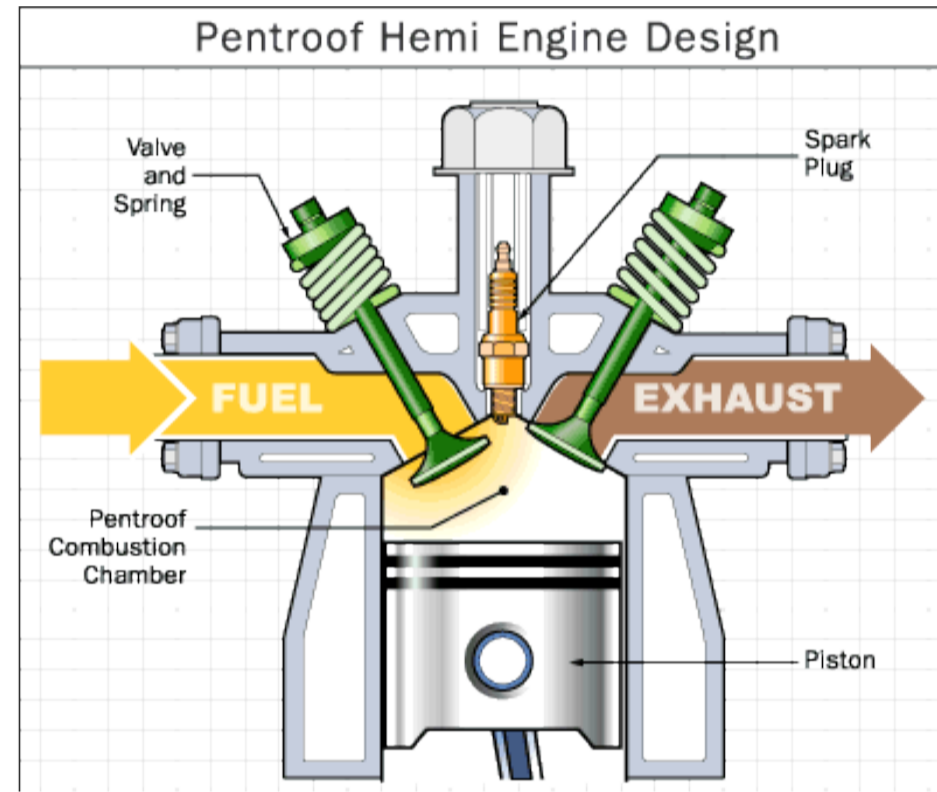
Turbo ve az devir mi, atmosferik ve çok devir mi?

Emisyon sınırlamalarının GDO'lu ürünü, düşük hacim-turbo kombinasyonu ile her markada, her segmentte bol bol karşılaşır hale geldik. Gördüğümüz, kullandığımız sistemi az çok tanıyalım, kulaktan dolma bilgilerle "berber sohbeti" kıvamındaki diyaloglardan kendimizi kurtaralım diye, geçen ay turbonun nasıl çalıştığını incelemiştik. Peki ya turboşarj ile donatılmış, tork zengin, mütevazı devirler dönen motorlar ile, nesli tükenmiş, yüksek sıkıştırılmalı, 9000 devir dönebilen, bir önceki nesil motorları karşılaştırsak durum ne olur?

Bu başlık altında yorum yapabilmek için önce güç, tork ve devir bağıntılarının üzerinden basitçe geçmekte yarar var.

Tork, motorda olan patlama sonucu pistonu aktarılan itme kuvvetidir. Pistona nasıl kuvvet aktarılır? Google'da "içten yanmalı motorlar" diye arıyoruz ve çıkan görsellerden renklerini en çok beğendiğimizi seçiyoruz.

Şemada 'fuel' diye gösterilen girişten hava-ya-



kıt karışımı giriyor, pistonun yukarı hareketi ile karışım sıkıştırılıyor, 'Combustion Chamber' olarak gösterilen alanda buji çakıyor ve karışım patlıyor. Oluşan patlamanın kuvveti pistonu geri itiyor. İtme momenti, yani tork bu işte. Aynen tahmin ettiğiniz gibi, ne kadar büyük yük patlama gerçekleşirse, o kadar büyük tork kuvveti oluşuyor. Peki beygir nedir? Tay mıdır, hakiki İngiliz yarış atı mıdır?

Güç, torkun, yani az önce gördüğümüz momentin, motorun devri ile ilişkili sonucudur. Türkçe'si: Pistona çok

kuvvet veriyoruz ama piston yavaş yavaş, aheste aheste giderse, o moment bize düşük güç olarak dönüyor. Ama piston hızlı gidip geliyorsa aynı patlama momenti bize daha yüksek güçler olarak geri dönüyor.

Hmm, düşününce mantıklı... Aynı patlama oluşacak, birisi hızlı hızlı, birisi yavaş gidiyor.. Sonuç farklı olabilir. Evet evet kesin olur!

Örneğin Honda S2000'in motoru, şimdiye kadar üretilmiş en yüksek piston hızına sahiptir.

Piston hızı nedir? Düşündüğümüz zaman pistonun gidip geldiği

alan zaten sınırlı. Motordan motora değişse bile, yakın hacimli motorlarda atla deve fark olmuyor. O zaman kriter, tahmin ettiğiniz gibi, motorun devri. Ne kadar çok devir dönebilirse, o kadar hızlı gidip gelip, turu çabucak tamamlıyor.

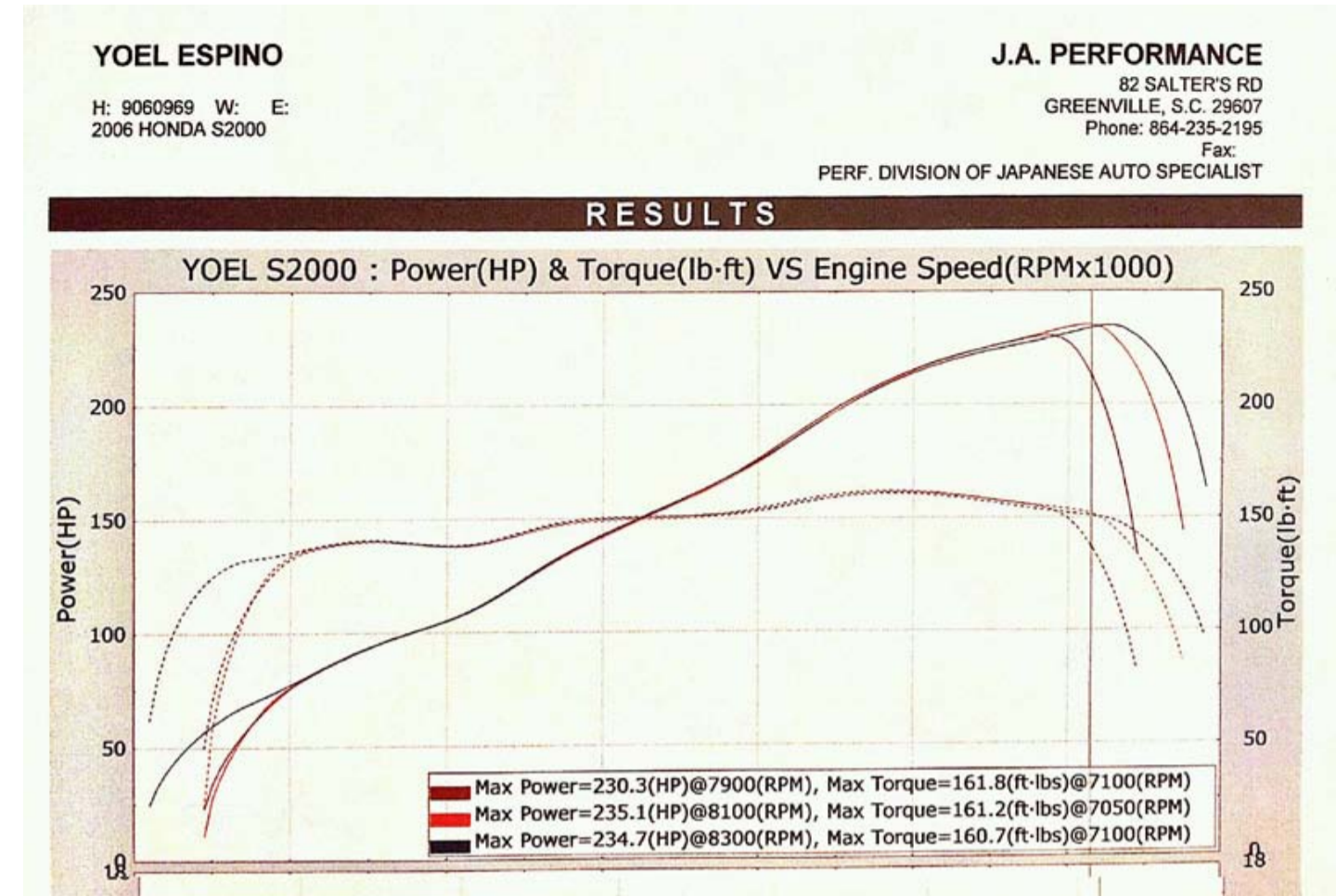
Aynı örnekten devam edersek; Honda S2000, 9000 d/dak dönen, 2.0 litre hacimden atmosferik olarak 240 bg güç çıkarılmış bir motora sahip, ki bu litre başına 120 bg'lik güç çok uzun süre rekor değerdi. Demek momentin değeri az olsa bile, bu aksiyonu yüksek devirlerde yapabilirsek getirisi iyi oluyor.

Lisede ivme ve hız görmüştük, hatırlayan var mı?

Bunda hatırlanmamacak ne var canım dediğinizi umuyorum. İvme, hızlanma ve yavaşlama miktarı idi. Sabit ve pozitif ivme ile giderken devamlı, düzenli şekilde hızlanan aracımız olurdu. Düzendan kastım, lineer.

İvme sabit ve düz giderse, hız sürekli artar. İvme artarak gidiyorsa, hız coşarak artar mantığını hatırladıysak işimiz daha kolay. Hatırlamasak da problem değil, özet geçeceğim.

İvme ile hız arasındaki bağıntının çok çok benzeri tork ile güç arasında geçiyor. Yani, torkun düz ilerlediği yerde, güç düzgün artar. Torkun arttığı yerde, güç coşar. Devir ilerledikçe tork düşüyorsa, onu devirle çarpıp bakmak lazım, artabilir de,



düşebilir de, onun örneğini de vereceğim. Aşağı yukarı sabit torka yani sabit ivmeye bir örnek verelim, devir konusunda tabi ki örneklerimiz Honda'dan. Kahramanımız S2000.

Görüldüğü gibi belli aralıklarda üretilen sabit tork devamlı artan güç olarak karşımıza çıkıyor. Belli aralıklarda ise artan tork olduğunu görebiliyoruz, o bölgelerde güç iyice artmış. Adeta coşmuş!

Alt devirde tork patlaması ve devamında git-tikçe düşen torklu bir otomobile örnek vermek gerekirse ki günümüzdeki turbo otomo-

billerin pek çoğu chip tuningden sonra bu devir, tork ve güç ilişkisiyle ilgili fikir edindiğinizi düşünüyorum. "E ben devir dönme-yeyim, sonuçta ilk örnek de 240 bg, ikinci örnek de 240 bg... Ne gerek var o kadar devir dönmeye, ikisi de aynı gider nasılsa" diye düşünüyorsak, bilgimizde bir eksik var demektir. Tamamlayalım o zaman :)

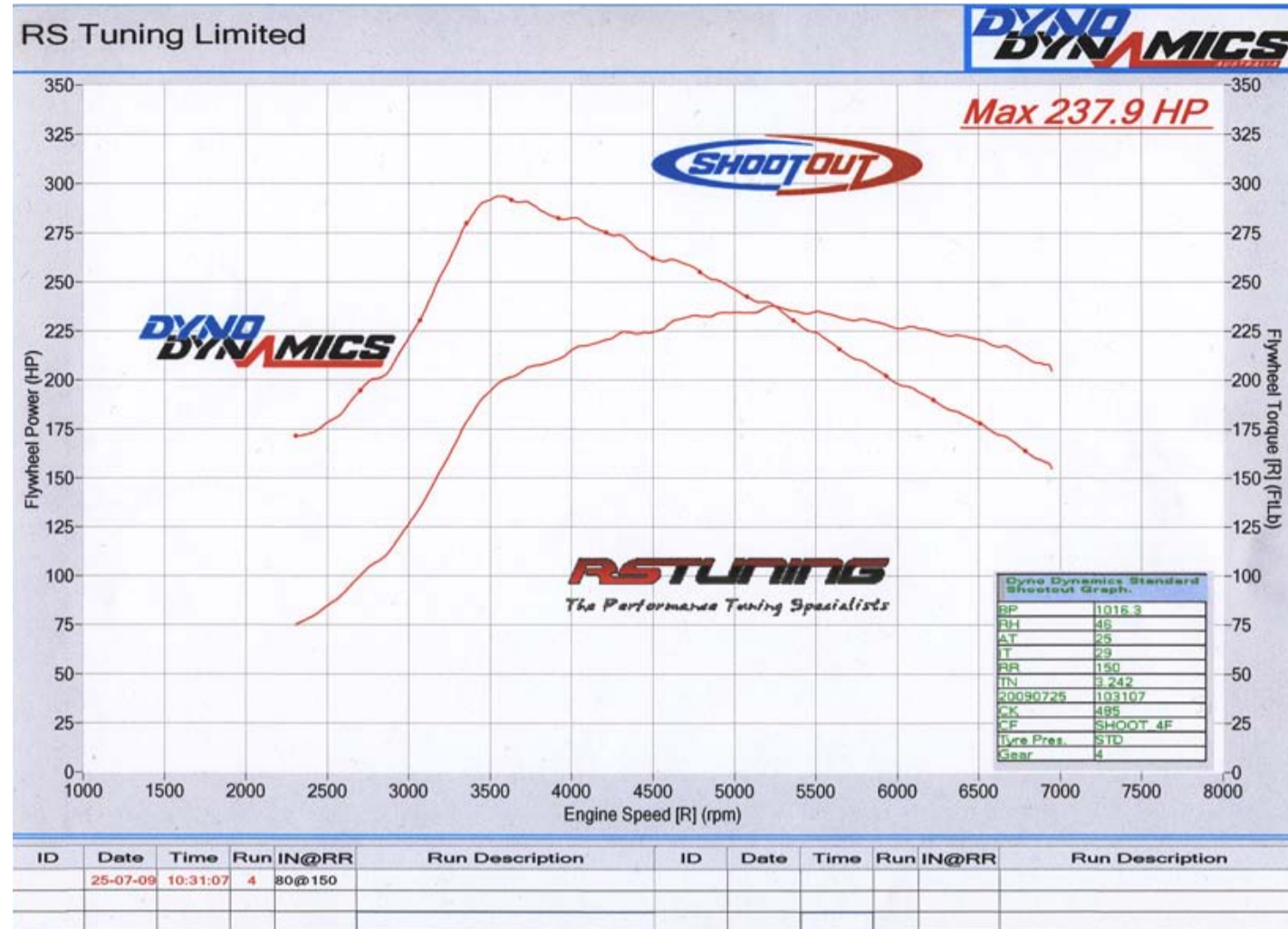
Bu noktada hayatımıza yeni bir tanım daha giriyor. Aktarma, yani şanzıman. Şanzıman, dişli gruplarından oluşan aktarma sistemi.

Bu noktada hayatımıza yeni bir tanım daha giriyor. Aktarma, yani şanzıman. Şanzıman, dişli gruplarından oluşan aktarma sistemi.

minin adı, malum. Bilmemiz gereken nokta; dişli gruplarının birbirlerine olan oranları tekerleğe aktarılabilecek moment, yani kuvveti belirliyor. Biz de ihtiyacımız olan vitesi kullanarak işlerimizi hallediyoruz.

Şanzıman oranlarının yaptığımız hızları belirlediğini zaten biliyoruz (biliyoruz değil mi?). Örnek vermek gerekirse; a'dan z'ye her şeyi aynı olan 2 otomobilden biri üçüncü viteste belli bir devirde 120 km/s yapıyor, diğeri ise aynı viteste aynı devirde 160 km/s yapabiliyorsa, farkı oluşturan şey şanzıman.





zımandır. Berber jargonunda "2'de 120 yapıyor" diye övünülen şey motorun gücü değil, şanzımanın dişli oranlarıdır yani.

Şimdiden özür dileirim, biraz teknik terim kullanmak zorundayım: Hızı belirleyen dişli oranları; 2.56, 4.75 gibi sayılardan oluşuyor. Bu sayılar arttıkça, ulaşılan hızlar düşüyor. Yani sayıları artırırsak; aynı hıza ulaşmak için daha çok devir dönmemiz gerekiyor. Örneğin Honda S2000, beşinci viteste 9000 devirde 220 km/s yapabiliyor, Audi A3 1.8T ise dördüncü viteste 6800 devirde 220 km/s yapabiliyor. Bu ne demek? Sizin de tahmin ettiğiniz gibi, S2000'in şanzımanı bariz bir şekilde çok daha kısa oranlı. Hem bir üst viteste, hem 2200 fazla devir dönerek, aynı hıza ancak ulaşıyor.

Sonra küçük bir araş-

tırmayla sayısal değerleri buluyoruz. Bir de ne görelim!

Honda S2000'in beşinci vites dişli oranı ve son dişli oranı 0.94 ve 4.10. Audi A3 1.8T'nin ise sırasıyla 0.83 ve 3.68. Tam tahmin ettiğimiz gibi, S2000'in dişli oranlarının sayısal değerleri, A3'e göre bariz büyük. Diğer bir deyişle şanzıman belirgin bir şekilde daha kısa oranlı.

Eee ne olacak ki uzun olunca, kısa olunca, aynı hıza çıkmışlar işte? Maalesef o kadar basit olmuyor. Tekerleğe aktarılan torku hesaplar-ken "vites dişli oranı x son dişli oranı x o devirdeki motor torku" formülünü kullanıyoruz. Yani motorda 200 Nm torku olan S2000, beşinci viteste 6500 devirde tekerleğe 200 x 0.94 x 4.10 = 770 Nm tork aktarırken, tork zengini dediğimiz A3

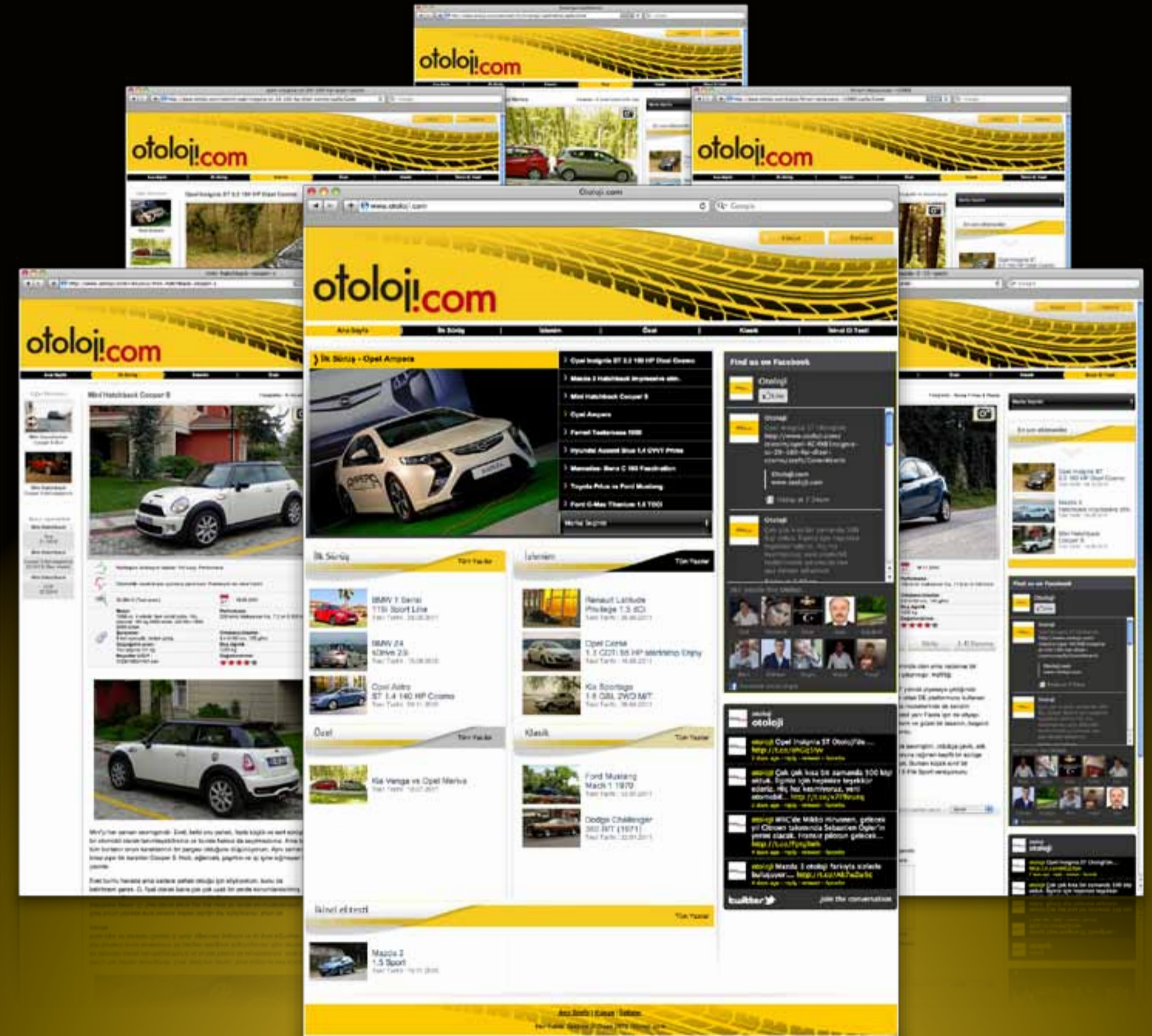
1.8T'miz (4000 devirde 370 Nm, 6500 devirde 270 Nm), 6500 devirde tekerleğe ancak 825 Nm aktarabiliyor. 770 ile 825 arasında %10 fark bile yok. Tekerleğe aktarılan tork değerlerini hesaplarken, teknik veri kataloglarındaki tork farkı nasıl da kapandı değil mi? İş yapan tekerlek torku olduğuna göre, demek ki yüksek devirleri istekli dönebilen motor tasarlayan markaların bir bildiği varmış.

Minimum teknik bilgiyle aktarmaya çalıştım, umarım sıkımadır...

Not: Beygir-tork verilerinde kullandığım A3, kendi kullandığım ve bir miktar modifiye ettiğim A3'ün verileridir. Standart bir A3 1.8T'nin güç-tork verileri ile pek uyuşmuyor ancak dinamometre ölçümleri sabittir.

Esen kalın.

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



XXXXXXXXXXXXXXXX

otoloji.com

Toyota Auris

Tamamen yenilenen ikinci jenerasyon Toyota Auris'in lansmanı için Antalya'daydık



Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : Toyota Medya



Eski model her ne kadar başarılı satış rakamlarına ulaşsa da sürüş olarak çok da keyif veren bir otomobil değildi. Bu yüzden Toyota'nın başkanı Akio Toyoda'nın 'bundan böyle sürüşü keyifli modeller üreteceğiz' açıklaması yeni Auris'in geliştirilmesinde kilit rol oynamış. Otomobil daha ilk bakışta dikkat çekici,

dinamik ve modern görünüyor. En önemlisi eski model gibi 'görünmez' olmaktan uzak durmayı başarıyor.

Toyota Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt, yeni Auris için şunları söylüyor: "Geçtiğimiz yıl Türkiye satışlarının yüzde 35'ini oluşturan Auris, yeni modeliyle yine lokomotif ürünlerimizin başında gelecek."

Haksız da sayılmaz, zira yeni Auris'in eskisiyle sadece adı aynı diyebiliriz.

Japon üreticinin literatüründe 'Keen Look- Keskin Bakış' olarak adlandırılan yeni yüz Auris'in en karakteristik tasarım özelliklerinden. Buna ilaveten LED farlar, 'öncelikli' ızgara gibi detaylar Auris'in yüzünün vurucu olmasını sağlıyor. Bunlar model için önemli özellik-

ler çünkü eski Auris ciddi anlamda algılanamayan bir otomobildi ama artık işler değişmiş, en azından görünen o.

Yeni Auris eskisine göre 30 mm uzun (4275 mm), 55 mm alçak (1460 mm) ve 50 kg daha hafif bir otomobil, aynı zamanda rüzgâr direnç katsayısı da 0.27 ile sınıfının en iyilerinden. Bunların yanı sıra Akio Toyoda'nın söy-





lemlerine paralel olarak Auris'in sürüş pozisyonu 40 mm alçaltılmış ki, Mr. Toyoda'nın bu yaklaşımını ilk olarak GT86'da görmüştük.

Yeni Auris 3 motor, 4 donanım ve 3 farklı şanzıman seçeneğiyle satılıyor. Motor seçenekleri olarak 1.33 ve 1.6 lt benzinli, 1.4 lt D-4D dizel opsiyonlarını alabiliyorsunuz. Motor seçenekleri ilk jenerasyonla aynı olsa da aerodinamik gelişimler ve ağırlığın azaltılması sayesinde tüketim ve emisyon değerlerinde gelişmeler söz konusu. 1.33 lt'lik versiyon ortalama 5.5 lt/100, 1.6 lt 5.9 lt/100 ve dizel versiyon 4.2 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketim değerlerine sahip. 1.6 lt'lik benzinli versiyonda tüketim değeri yüzde 20, dizeldeyse

yüzde 10 oranında geliştiği olduğu belirtiliyor. 1.6 versiyonda ayrıca çift salıncaklı arka süspansiyon sistemine yer verilmiş, diğer versiyonlardaysa torsiyon çubuğu yer alıyor. Her ne kadar motorlar verimli olsa da yeni jenerasyon bir turbo- küçük hacim uygulaması görmek istiyorsunuz.

1.6 lt'lik versiyon hem manuel hem de CVT şanzımanla alınabiliyor, dizel ise Multi Mode ve manuel şanzımanlarla kullanımları bekliyor. Yeni Auris'te dört donanım seçeneği sunuluyor ve otomobil 39.900 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor. Yeni Auris'in teslimi Şubat ayında başlıyor.

Sürüş notları

Lansmanda hem 1.6 lt benzinli hem de 1.4 lt'lik



Ağırlık merkezi eski modele göre düşürülmüş ve bu dinamik bir sürüş anlamına geliyor



Kabinin dik tasarımı olması yolcu koltuğunda diz mesafesini kısıtlıyor

dizel versiyonları kullanma şansı bulduk. Benzinli versiyon CVT şanzımanlı, dizel ise manüeldi.

132 bg gücündeki 1.6 motor sınıfının en güçlülerinden biri ama CVT şanzımanla bu gücünü çok da hissettiremiyor. CVT şanzımanı direksiyonun arkasındaki kulakçıklarla manuel olarak kullanabiliyorsunuz ama otomatik modda kullanmayı tercih ederseniz şanzıman vites büyütmediği için motor sesi bir noktadan sonra rahatsız etmeye başlıyor. Bu aslında hayal kırıklığı yaratan bir şey çünkü Auris'in yalıtım seviyesi çok çok iyi. Ne yol, ne motor ne de rüzgâr sesi kabine sızıyor. Tabii henüz 50 km'de olan bir test otomobilimizin A sütunun-

dan içeri sızmayı başaran rüzgâr sesi biraz keyif kaçırıyordu ama bu o otomobile has bir kusurdu. Bunu bir kenara koyacak olursak yeni Auris fazlasıyla sessiz bir konforlu bir otomobil.

Kabin eskisine göre daha ferah ve geniş. Ancak orta konsolun dik yapısı her zevke hitap etmeyebilir bunun yanında diz mesafesini de biraz kısıtladığını söyleyebiliriz. Malzemeler orta sertlikte ama işçilik kalitesindeki artık kayda değer.

Beklediğimizden çok daha iyi ve hisli bir direksiyona sahip olan Auris, bunu alçak sürüş pozisyonuyla birleştirdiğinde ortaya keyifli bir sürüş çıkıyor. Gerek tepki, gerek ağırlık olarak direksiyon

beklenenin üzerinde performans gösterdi.

Süspansiyon ayarıysa biraz sertti. Bu Auris'in sportiflik ve genç kullanıcıları hedeflediğini ortaya koyan bir unsur ancak genel Auris müşterilerinin ne kadar hoşuna gider orası tartışılır.

Dizel versiyon her zamanki gibi yüksek torkuyla dikkat çekiyordu ve manuel şanzımanın vites geçişleri oldukça net, pürüzsüz ve temizdi. CVT ve manuel arasından tercihimiz manuel şanzıman olurdu.

Auris yerini aldığı modele göre çok daha modern tasarımı, geniş kabini, keyifli sürüşü ve verimliliğiyle dikkat çekiyor. Bize göre yeni modelle satışlar yüzde 35'in bile üzerine çıkacaktır...



Renault Symbol

3. nesil Symbol, İstanbul Şile'de yapılan bir organizasyonla tanıtıldı



Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : Renault Medya/ Berk SARIOĞLU



İlk olarak Clio'nun sedanı olarak hayatına başlayan ama daha sonra ayrı bir model olarak tanıtılıp, pazarlanan Symbol, ilk çıktığı günden bu yana elde ettiği satış rekorlarıyla otomotiv dünyasına adını altın harflerle yazdıran bir model.

Şimdi de karşımıza ilk olarak AutoShow 2012 fuarında dünya ödülünü kazanan, tamamen yeni tasarlanmış gövdesi ve yeni motor-donanım

seçenekli haliyle çıkıyor ve aynı şekilde iddialı olduğu da her halinden belli oluyor.

İstanbul Şile'de gerçekleştirilen basın toplantısına biz de AutoVision olarak katıldık ve şimdi sizlere yeni Symbol'un detaylarını aktarmaya çalışacağız.

Herşeyden önce otomobil oldukça dinamik ve modern bir tasarıma sahip. Renault'nun yeni tasarım anlayışına sahip ön yüzü, yeni Clio

ile paylaştığı kabin tasarımı Symbol'ü çok daha dikkat çekici bir otomobil haline getirmiş. Özellikle kabindeki 7 inçlik dokunmatik ekran, navigasyon gibi özellikler rakiplerinde bulunmadığı için Symbol'ü sınıfının en teknolojik otomobillerinden biri haline getiriyor. Tabii ESP'nin de tüm versiyonlarda standart olarak sunulduğunu unutmamak gerek, aynı şekilde USB bağlantısı ve Bluetooth'da.

Symbol yerini aldığı ikinci nesile göre daha büyük ve geniş bir otomobil. Uzunluk 87 mm, genişlik 54 mm, aks mesafesi de 161 mm artmış. Boyutların artması daha geniş kabin ve 510 litre ile sınıfının en geniş bagaj hacmi anlamına geliyor.

Symbol'de iki donanım (Joy ve Touch) ile üç motor seçeneği (0.9 lt turbo 90 bg, 1.2 lt atmosferik, 75 bg benzinli ve 1.5 lt dCi, 75 bg turbodizel)



En yüksek teknoloji, en düşük kullanım maliyeti ve en geniş bagaj hacmi yeni Symbol'un göze çarpan özellikleri



sunuluyor. Otomobilde standart olarak sunulan Eco moduyla %10'a varan yakıt ekonomisi sağlanıyor.

Tanıtımda dizel ve 0.9 lt'lik benzinli versiyonları kullandık. Dizel yüksek torkuyla (190 Nm) dikkat çekiyordu ama biraz sarsıntılı çalışması gözlerden kaçmadı. Şehir dışı kullanım rotamızda elde ettiğimiz 3.9 lt/100 km'lik tüketimse dCi'nin ne kadar tutumlu olduğunu gösteriyor.

0.9 lt'lik benzinli versiyon çok daha canlı ve istekli bir motor. Güzel bir sesi var ve yeterli performansı sağlıyor diyebiliriz. Lansmanda tali yollarda sıkça kullanma şansı elde ettiğimiz Symbol, bunun gibi bozuk zeminlere müthiş uyum sağlayan süspansiyon siste-

miyle dikkat çekti. Darbe emişleri çok kaliteliydi ve konforlu bir sürüşe olanak sağladığı gibi iyi bir şekilde yol tutmayı da başarıyordu. Gövde hareketi hissediliyordu ama rahatsız edici boyutlarda değildi. Symbol'un daha detaylı sürüş izlenimlerini ilerleyen aylarda sizlerle paylaşacağız.

27.990 TL'den satılan Symbol'un fiyatları, motor ve donanım seçeneklerine göre 37.490 TL'ye kadar çıkıyor. Kabin kalitesi, kullanılan farklı renklerdeki malzemeleri ve teknolojiyle de dikkat çeken Symbol bir kez daha satış rakamlarını altüst edecek gibi görünüyor.

Artık ülkemizde üretilmeyen ve Dacia'nın Romanya'daki fabrika bantlarından çıkan Symbol,



Artık Logan yok, sadece Symbol küçük sedan sınıfında mücadele edecek



"Tali yollarda sıkça kullanma şansı elde ettiğimiz Symbol, bunun gibi bozuk zeminlere müthiş uyum sağlayan süspansiyon sistemiyle dikkat çekti"

sınıfının en iddialı otomobillerinden biri. Geleneksel hale gelmiş satış rekorlarını tekrarlayacağından hiç şüphemiz yok.



Subaru BRZ

Arkadan çekişli BRZ bugüne kadar kullandığımız en keyifli Subaru modeli



Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : M. Murat ERÇELEBİ

Kısaca Subaru BRZ

Muhteşem direksiyon hissi, bugüne kadarki en iyi gaz tepkilerinden biri, mükemmel sürüş pozisyonu, iyi koltuklar, kalitesiz plastikler, 96 corolla teybi, düşük ağırlık merkezi, ultra dar arka hacim, yetersiz performans, anormal drift yeteneği, keyifli sürüş, pahalı fiyat, ayarlanabilir shift light, paddle shift, otomatik şanzıman, keyifli sürüş, güzel egzoz sesi, düşük ağırlık merkezi

Subaru'yu nasıl bildirdiniz? Turbo ve dört çeker dediğinizi duyar gibiyim. Peki arkadan çekişli ve atmosferik motorlu bir Subaru'ya ne dersiniz? Eğer gelenekselci bir otomobil-severse-niz BRZ'den çok hoşlanmayabilirsiniz. Fakat benim gibi gelenekselci ama yeniliklere de çok kapalı olmayan, yenilikler eğer sürüş keyfini olumlu etkiliyorsa kabul edebilir bir yapıdaysanız BRZ'nin müptelası olacaksınız bunu şimdiden söyleyeyim. Nedeni çok açık: BRZ aslında yıllar öncesinde keşfedilen ama giderek unutulmaya yüz tutan, daha doğrusu sürekli çok pahalı alternatiflerle karşı-mıza çıkan önden motor-arkadan çekiş yerleşimini kısmen ulaşılabilir bir biçimde sunuyor. Ya da sunmaya çalışıyor diyelim buna.

Toyota ile ortak geliştirilen BRZ, aslında Subaru'nun ürettiği, Toyota'nın yatırım yaptığı bir model. Subaru BRZ proje lideri Yoshio Hirakawa otomobili "bizim" olarak nitelendiriyor ve haksız da sayılmaz. Zira gelişim, testler

tamamen Subaru'nun bünyesinde tamamlanmış, Toyota ise projenin planlaması ve tasarımını ele almış. Otomobilin, Subaru'nun Japonya'daki yeni Oizumi fabrikasında üretildiğinin de altını çizelim.

İyi ve alçak sürüş pozisyonu, son zamanların en iyi direksiyon tepkisi, muhteşem gaz tepkisi gibi temel sürüş öğelerinin şaşırtıcı derecede iyi olduğu BRZ'yi yakından inceliyoruz.

Tasarım

Açıkça söylemek gerekirse Subaru BRZ- Toyota GT86 ikilisinin tasarımlarının fanatığı değilim. Kısa arka-uzun kaput yerleşimi klasik bir coupe görüntüsü çizse de özellikle arka taraftaki beyaz renkli farlar, küçük jantlar gibi detaylar bu otomobili beklediğim gibi güçlü göstermiyor.

Ön tarafta Subaru'nun Toyota'dan ayrıldığı noktalardan biri ızgara tasarımı. Subaru trepezoid şekilli bir ızgaraya yer vermiş ve bu otomobile 'hınzır' bir yüz ifadesi kazandırmış. Ön çamurlukların üzerindeki 'yalancı ızgara' güzel bir



Olabilecek en iyi gaz ve direksiyon tepkisi burada

detay olacakmış ama unutulmuş gibi görünüyor. GT86'daki gibi biraz daha vurgulanması güzel olabilirmiş.

Çamurlukların çıkıntılı olması ve bunun kabin-den görünüyor olması keyifli. Dikiz aynasından baktığınızda da yine arka çamurluğun çıkıntıları görünüyor ve bu özel bir otomobil kullandığınızı hatırlatıyor. Arkadaki küçük spoiler bize göre BRZ'nin en zarif tasarım ögesi. 86 mm çapındaki iki egzoz arka görüntüyü domine ederken ortada konumlandırılmış sis farı- geri vites lambası kombinasyonu BRZ'ye çok güçlü bir imaj kazandırıyor. Bu-

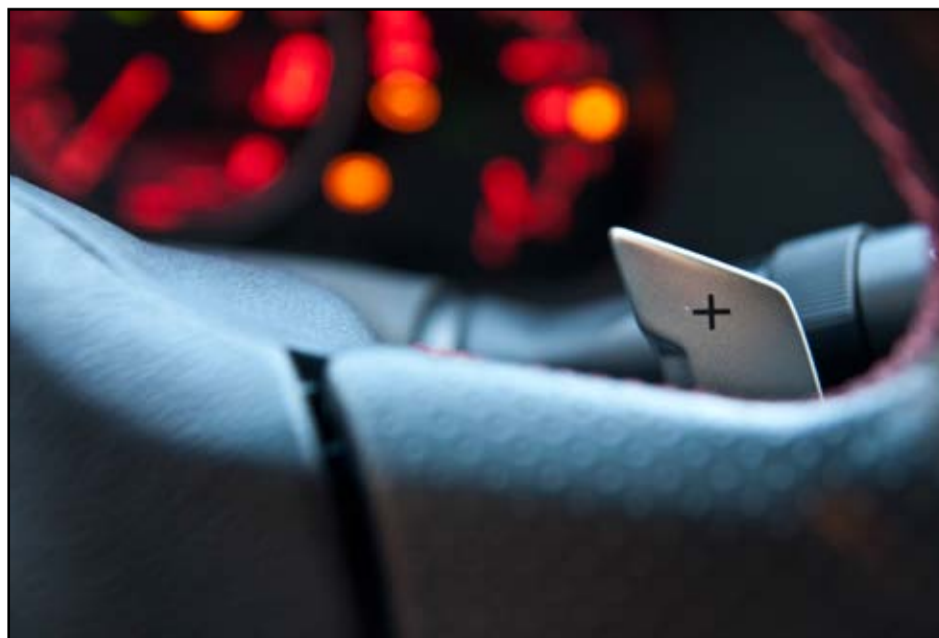
nun, yarı difüzör içinde konumlandırılmış olması da dikkat çeken bir diğer nokta. Tabii difüzör biraz daha öne çıkabilirmiş o ayrı konu... Beyaz zeminli farlarsa benim zevkime hiç hitap etmiyor ve bence tüm otomobilin uyumunu bozuyor. Ucuz bir görüntüye sahip, daha çok sonradan takılma farlara benziyorlar.

BRZ'nin bel hizanıza gelen tavan yüksekliği, Subaru'nun ağırlık merkezini aşağı çekmek için ne kadar çok çalıştığını ve nasıl sonuç aldığını gösteriyor. Yeri gelmişken ağırlık merkezinin Porsche Cayman'den bile 2.5 cm aşağıda olduğunu söyleyelim. Bu BRZ'nin hangi otomobiller düşünüldüğünü de bir kanıtı aslında...

Kabin

Bilirsiniz, Subaru'lar en iddialı, hızlı modellerinde bile kabinleriyle öne çıkan modeller olmamıştır. Aslına bakarsanız onları alanlar sadece hızları ve yol tutuşları için aldığı için bu çok da önem taşımaz ancak iş bir coupe üretmeye gelince bu geleneksel yapının biraz dışına çıkılabilir diye düşünüyorsunuz.

Ama kabine oturup aynı şeyin BRZ'de de devam ettiğini gördüğünüzde hayal kırıklığına uğruyorsunuz. Tasarım olarak sorun yok; kokpit dik ama alçak, koltuklar olabildiğince aşağıda konumlandırılmış, el freni büyük ve konumu itibarıyla sürücüye çok yakın, ortada devir göstergesi yer alı-



BRZ sadece otomatik şanzımanla satılıyor

yor ve ve... Aman Tanrım! O nasıl bir ses sistemi seçimi! BRZ'nin gösterge aydınlatmalarının rengi turuncu ve gayet güzel görünüyor gece vakitlerinde, ancak ses sistemi yeşil üzerine siyah fontlara sahip. Bundan 15 yıl önce babamın şirket otomobili 1996 model bir Toyota Corolla'ydı ve hiç abartmıyorum o Corolla'da da aynı bunun gibi yeşil üzerine siyah fontlu radyo vardı! Tek farkı o kaset çalışıyordu bu hem CD hem de MP3 çalışıyor. Haydi, yapmayın ama bu bir coupe! Biraz daha özen bekliyoruz kabinde... Ay-

rica direksiyondan kumanda edilmemesini bir eksiklik olarak buraya yazmıyorum. Ooops!

Plastikler sert ve işçilik kalitesi soru işareti yaratıyor. Neyse ki iş sürüş pozisyonu ayarlamaya geldiğinde bunları bir anda unutuyorsunuz çünkü gerçekten mükemmel bir sürüş pozisyonu sizleri bekliyor. Olabildiğince alçak koltuk, derinlik- yükseklik ayarlı direksiyon ve hemen elinizin altındaki vites topuzu BRZ'nin odak noktasının ne olduğunu gösteriyor. Devir göstergesinin ortada olduğunu söylemiştim ga-

liba değil mi?

BRZ'nin kabin yerleşimine bakınca tasarımcıların Porsche Cayman'i derinlemesine analiz ettiklerine yemin edebilirim. Hem genel tasarımda hem de temel unsurlardaki doğru yaklaşımlarda bunu hissedebiliyorsunuz ve bu iyi bir şey.

Artık sabırsızlanıyorum! Haydi şu drift makinesiyle yola çıkalım artık!

Sürüş

İlk çalıştırdığınızda Impreza'lardaki gibi yüksek bir ses ve sarsıntı beklemeyin. Bu motor çok daha sessiz bir ünite

ve sadece bu proje için geliştirilmiş, herhangi bir modelde kullanılmıyor. 2.0 lt'lik makine, 4 silindirli, boxer yerleşime sahip ve 7000 d/dak'da 200 bg güç ve 6400-6600 d/dak arasında 205 Nm tork üretiyor. Çok güçlü değil ama yeterli sayılır.

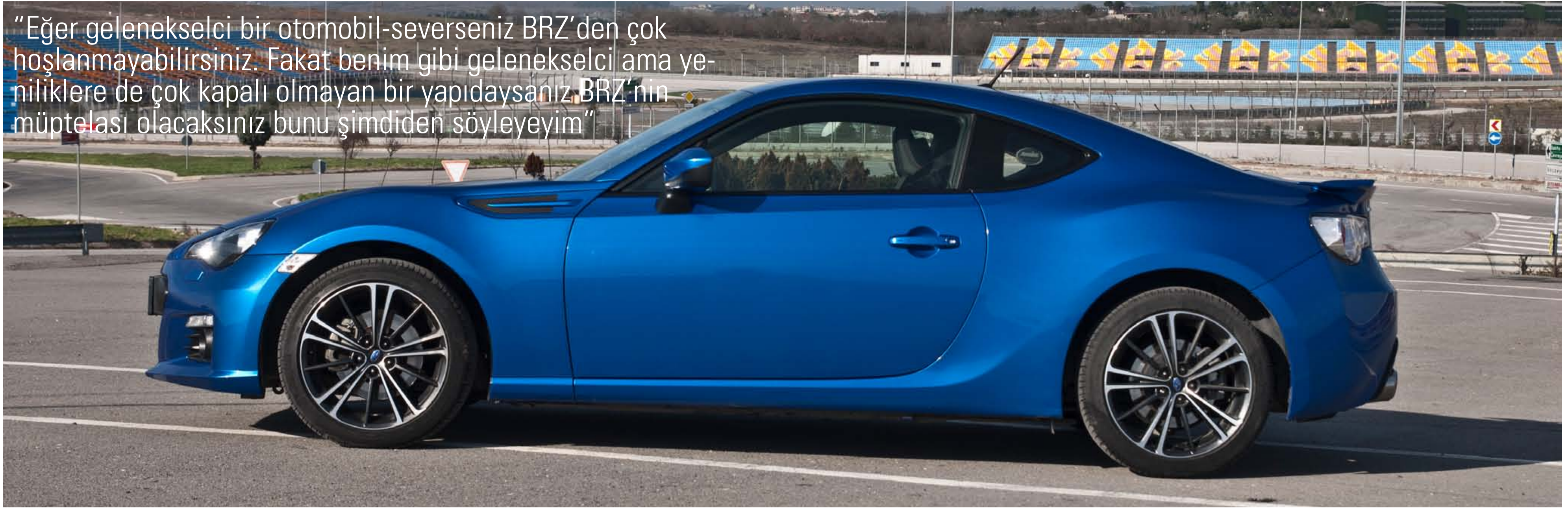
Ülkemize sadece 6 ileri otomatik şanzımanla gelen BRZ 0-100 km/s hızlanmasını 8.2 sn'de gerçekleştiriyor ki bu belki de BRZ'nin en zayıf olduğu noktalardan. Çünkü arkadan çekişli bir coupe'nin en azından 7.0 sn'de 100 km/s'ye ulaşmasını bekliyor-

sunuz.

Ancak BRZ ile yola çıktığınızda tüm bu olumsuzlukları bir anda unutuyorsunuz çünkü muhteşem bir direksiyon ve gaz tepkisi sizleri bekliyor. Direksiyon o kadar netki sanki direkt lastiklere bağlanmış gibi. Girdilerinize anında tepki vererek şasiye iletiyor ve BRZ olabilecek en kısa zamanda yön değiştiriyor. Tabii hızlı olmasının da bunda payı büyük: Direksiyon oranı 13:1. Ayrıca ince lastiklerden dolayı (215/45 17) yolda olup bitenleri size iletme konusunda da neredeyse rakipsiz



"Eğer gelenekselci bir otomobil-severseniz BRZ'den çok hoşlanmayabilirsiniz. Fakat benim gibi gelenekselci ama yeniliklere de çok kapalı olmayan bir yapıdaysanız BRZ'nin müptelası olacaksınız bunu şimdiden söyleyeyim"



diyebilirim. Gaz tepkisi üç sürüş pozisyonunda (Snow, Normal ve Sport) da çok iyi. Ama özellikle Sport'da daha sık kullanmanızı öneririm. Bu modda her milimetrede bile motorun nasıl tepki verdiğine şaşırarak, bu gaz tepkisiyle nasıl kolay drift yaptığına inanamayacaksınız.

Motor şasinin içinde Impreza'ya göre 24 cm arkada ve 12 cm aşağıda konumlandırılmış ve ağırlık dağılımı 45/55 ön/arka şeklinde ayarlanmış. Bu BRZ'nin muhteşem bir şekilde dengeli olduğu anlamına geliyor. GT86 ile BRZ arasında şasi ayarı olarak süspansiyon sisteminin sertlikleri bakımından farklar var. BRZ biraz daha sertken, GT86 daha



yumuşak bir ayarı tercih etmiş. Ayrıca BRZ'nin arka süspansiyonu WRX STI üzerine geliştirilmiş, bu da farklı olduğu bir diğer nokta.

BRZ'nin sert bir otomobil olduğu hemen hissediliyor, zira yoldaki en küçük çukurlar bile kabinde hissediliyor. Ama bu durum otomobilin gövde hareketinin azlığına kendini göster-

riyor. BRZ esneyen bir otomobil değil, bunu yan gittiğimiz fotoyu yakından incelediğinizde kolaylıkla görebilirsiniz. İnce lastiklerinden dolayı önce biraz önden kayan BRZ, bunun önüne geçmek için gaz verilmesini bekliyor. Gazla arka lastikleri boşa döndürdüğümüz anda önden kayma yerini arkadan kaymaya bırakıyor ve ön





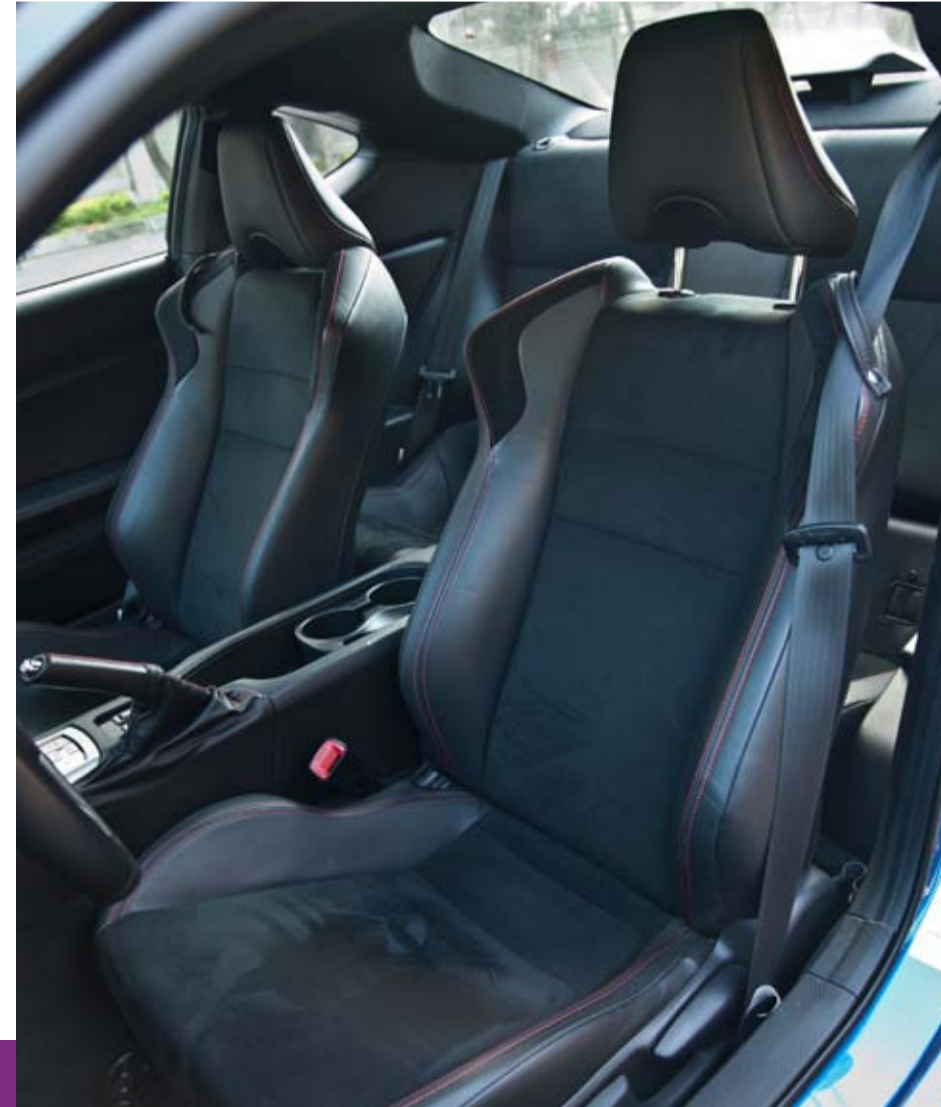
“İşte bu kadar kolay eğlendirebilen bir otomobil olması BRZ’yi çok farklı bir noktaya koyuyor rakipleriyle kıyasladığınızda”

lastikler bu esnada sadece otomobili yönlendirmeye yarıyor. Uzun virajlarda olağanüstü stabil ve güven veriyor, genel tutuşu çok çok iyi. Muhteşem gövde kontrolü ve dengesiyle gayet kolay bir şekilde drift yapabilen BRZ ile kendinizi ‘drift king’ gibi hissedebilirsiniz. İşte bu özelliği, bu kadar kolay eğlendirebilen bir otomobil olması BRZ’yi çok farklı bir noktaya koyuyor rakipleriyle kıyasladığınızda.

Tabii burada şanzımanın da hakkını verelim. 6 ileri otomatik vites kutusu oldukça tepkili ve manuel modda kullandığınızda tamamen manuel oluyor. Yani ‘de-

vir çok düştü vites düşür, devir çok arttı vites büyüt’ gibi gereksiz aksiyonlara girmiyor. Limitöre bile girdiğinizde vites atmıyor ve herşeyi sürücüye bırakıyor. Direksiyonun arkasındaki kulakçıklarla vites değiştirmek de oldukça keyifli bu arada. Şanzıman otomatik moddaysa daha çok ekonomi ağırlıklı bir karakter sergiliyor. BRZ’de şanzıman üzerinde böylesi net bir ayırım görmek güzel; manuelde istediğiniz yapıp, trafikte otomatığın keyfini çıkartabilirsiniz.

Performans, kâğıt üzerindeki değerlerin de açıkladığı gibi yeterli değil. Ara hızlanmalar zayıf,



tork eksiği hissediliyor. Sadece 200 bg gücünde olaksa neden 1.6 turbo bir ünite tercih edilmedi diye düşünmemek olanaksız. Böylesi potansiyel bir şasiyi çok daha güçlü bir motorla görmeliyiz.

Sürüş sert ama konforsuz değil. Motor sesi bir yere kadar iyi izole edilmiş. Yol sesi çok duyulmuyor, bu da uzun yolculuklar için yeterli konforun olduğu anlamına geliyor. Bu anlamda bir yere kadar çok yönlü bir otomobil olduğunu da söyleyebiliriz...

Sonuç

Buraya kadar herşey gayet iyiydi. BRZ kendinden bekleneni veren bir otomobil bunu anlamış olduk. Saf bir sürüşü var, temel özellikler konusunda çok iyi ve keyifli. Öylesine keyifli ki kabin ve motor kusurlarını unutuyorsunuz. Ancak, öyle bir kusuru var ki bunu unutmak mümkün değil; fiyatı. 121.803 TL istenen BRZ bu fiyat karşılığında sunduklarıyla sizi ne kadar tatmin ediyor acaba? Eğer tüm derdiniz drift yapmaksa ne ala, o zaman sorun yok. Ama yok, bu fiyata ciddi performans, çok iyi konfor da isterim, otomobilim de donanımlı olsun diyorsanız o zaman hiç bu sularda yüzmeyin derim.

100 km/s’ye 8.2 sn’de çıkmak için 120.000 TL çok yüksek bir fiyat bu doğru, buna bir de GT86’nın yaklaşık aynı fiyata ve manuel şanzı-

manla da satıldığını düşündüğünüzde BRZ’nin işi daha da zorlaşıyor. Şimdiden açıklamak yarar var, lütfen aşağıda söylediklerimi yanlış anlamayın. BRZ’ye bayıldım, sadece performansını yetersiz buldum.

Ben 120.000 TL’yi bir coupe’ye vereceksem onun çok çok hızlı, rakiplerinin tozunu atıracak potansiyelde olmasını ve çok özel hissettirmesini isterim. Ülkemizde bunun bir karşılığı var ve adında Trophy kelimesi geçiyor. Nam-ı diğer dünyanın en hızlı önden çekişlisi... Şimdilik satılmıyor olsa da makyajlanan versiyonuyla yakında satışta olacaktır. BRZ’nin kabusu onu pistte yok edebilecek RS Trophy olabilir...

100 km/s’ye 8.2 sn’de çıkmak için 120.000 TL çok yüksek bir fiyat bu doğru, buna bir de GT86’nın yaklaşık aynı fiyata ve manuel şanzı-

Subaru BRZ

Fiyat	: 121.803 TL
Motor	: 1998 cc, boxer 4 silindir, 16v, 200 bg 7000 d/dak, 205 Nm 6400- 6600 d/dak
Şanzıman	: 6 ileri otomatik, arkadan çekiş
Performans	: 210 km/s Maksimum hız, 8.2 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 7.1 lt/100 km, 164 g/km
Baş ağırlık	: 1278 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 156 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 4240/1775/1285 mm





Fiat Panda 1.3 Multijet

9 yıllık bir aradan
sonra yenilenen
Panda, çok etkileyici
bir şehir otomobili



Kısaca Fiat Panda

Şirin tasarım, kullanışlı kabin, kare form, iyi tutuş, yeterli tork, ergonomik vites topuzu konumu, yüksek tavan, iyi görüş, kaliteli olmayan kapı kapanma sesi, güzel el freni, zor cam açma düğmesi konumu, keyifli sürüş, dinamik şasi, hafif direksiyon, çok yönlülük

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : Bahadır BEKTAŞ



“Her türlü ihtiyaca cevap vermesi ve bunun yanında eşsiz bir pratiklik sunması Panda’nın en güçlü özelliklerinden”

Her ne kadar ülkemizde çok bilinip, tercih edilmese de Fiat Panda yurtdışında oldukça popüler bir otomobil. Sınıfının en çok sevilen modellerinden biri ve 2004 yılında bu sınıfta ilk kez ‘Yılın Otomobili’ ödülünü hak edecek kadar başarılı.

Otomobil dünyasında bazı markalar bazı sınıftaki modeller üzerine uzmanlaşmışlardır; Land Rover SUV’ler üzerine, Porsche spor otomobiller üzerine,

Mercedes- Benz lüks modeller üzerine gibi. Bize göre Fiat da küçük şehir otomobilleri üzerine uzmanlaşmış bir marka, her ne kadar kendileri bunun farkında olsalar da neden zaman zaman daha büyük ve etkileyicilikten uzak modeller üzerine çalışıyorlar anlamak zor gerçekten. Çünkü Panda o kadar iyi ki, satış rakamlarının başarılı olmayacağını düşünmüyorsunuz bile.

Fiat’ın bu konudaki başarısını anlayabilmek için küçük otomobil geçmişine

kısaca bakmanız yeterli olacaktır: İlk olarak 600, sonrasında 500, 850, 127 ve sonrasında 1980’deki orijinal Panda (Uno’yu da unutmamak gerek) modeli markanın bu konuda yapmış olduğu önceki çalışmalar.

Sürüşünü gerçekleştirdiğimiz yeni Panda’nınsa, modelin 33 yıllık (1980) tarihinde (6.5 milyon adet satıldı bugüne kadar) sadece üçüncü jenerasyon olması Panda’ların uzun ömürlü ve zor eskien modeller olduğunun bir

göstergesi.

Bu sevimli otomobili incelemeye başlıyoruz.

Tasarım

Panda’nın her zaman en büyük özelliği kullanışlı, pratik ve şehir içi ihtiyaçlarına cevap veren tasarımı olmuştur. Yerini aldığı modelin 33 yıllık (1980) tarihinde (6.5 milyon adet satıldı bugüne kadar) sadece üçüncü jenerasyon olması Panda’ların uzun ömürlü ve zor eskien modeller olduğunun bir

Yeni modelde de durum aynı. Kare formu otomobil bilgin her tarafına hakim:

Yan camlar, sis farları, kabindeki kontrol düğmeleri ve kapı açma kolları hep kare şeklinde tasarlanmış. Aslına bakarsanız Panda’yı inceleyene kadar karenin bu kadar kullanışlı bir form olduğunu düşünmüyorsunuz ve sadece bu bile tasarımın genel olarak ne kadar başarılı olduğunu gösteriyor.

Yüksek tavan, geniş camlar ve kompakt hacim yeni modelin de şehir içi kullanıma odaklandığını gösteriyor. 3650 mm’lik otomobil eskisine göre 114

mm uzamış, 11 mm yükselmiş ve 65 mm genişlemiştir. Aks aralığıysa 2300 mm ile aynı kalmış. Bu genişleme ve yükselmeye rağmen rüzgâr direnç katsayısının 0.40’tan 0.33’e indirgenmesi büyük başarı olarak gösterilebilir. Unutmadan bagaj hacminin de 206 litreden 225 litreye çıktığını belirtelim.

Oldukça sevimli bir görüntüye sahip yeni Panda’nın en çok sevdiğimiz tasarım oyunu C sütunundaki kare üçüncü camı oldu. Otomobile il-

ginç bir profil görüntüsü sağlarken kabine daha çok ışık girmesine de ön ayak oluyor. Aynı şekilde arkada da kare sis farları dikkat çeken bir diğer öge.

Kabin

Fazlasıyla ferah ve geniş bir kabin bizleri bekliyor. Vites kolunun orta konsolun üzerine konumlandırılmış olması gözlerden kaçmıyor, bu ikinci jenerasyonla gelen bir özellikti. Direksiyonla arasındaki mesafenin kısalığı

dikkat çekici ve ergonomik olarak o kadar başarılı ki neden diğer otomobillerde bu şekilde bir yerleşim olmadığını sorguluyorsunuz.

Kullanılan iki renkle oldukça hareketli bir kabin sahip olan otomobilin direksiyon üzerindeki butonları, göstergeleri, kapı açma kolları, kontrolleri ve ses sistemi düğmelerinde yine kare formuna yer verilmiş. Formun bu kadar çok kullanılmış olması uyumlu bir hava katmış kabine, hiçbir tasarım



“Hem şehir içi hem şehir dışına göre ayarlanmış süspansiyon Fiat’ın, Panda’nın şehir otomobili konsepti üzerine odaklanırken diğer özellikleri unutmadığını gösteriyor”



ögesi gözü rahatsız etmiyor, kullanım zorluğu yaratmıyor. El freninin ilginç şekli, genelde tasarım olarak kabin uyumunu bozan bu öğeyi çok iyi bir şekilde kamufle etmiş.

Böylesine ferah ve yüksek tavanlı bir kabin beklediğiniz gibi hacim de çok başarılı. Baş mesafesi benim gibi uzun boylu (185 cm) sürücülerin bile rahat etmesini sağlıyor, arkadaki hacim de eski modele göre hayli geniş, üstelik aynı kalan aks mesafesine ve artan bagaj hacmine rağmen.

Ortada konumlandırılmış cam açma düğmelerine alışmak zaman alabiliyor ama bu da eski model ile birlikte öne çıkan bir detaydı. Fiat tasarımcıları kabinde 14 irili-ufaklı eşya gözüne yer verdiklerini söylüyorlar ki, bu belki de Panda’nın en büyük ve can alıcı özelliklerinden biri. Yolcu koltuğunun önünde duran boşluk sizi yanıltmasın, Panda’da yolcu havayastığı bulunuyor. Direksiyonun sürücü koltuğuna göre biraz sağ tarafa ofsetlenmiş olması belki de eleştirebileceğimiz tek nokta oluyor.

Başarılı, eğlenceli, ferah, ergonomik ve stil sahibi. Panda’nın kabini için söylebileceklerimiz. Küçük bir şehir otomobilinin kabin-

liyor ama bu da eski model ile birlikte öne çıkan bir detaydı. Fiat tasarımcıları kabinde 14 irili-ufaklı eşya gözüne yer verdiklerini söylüyorlar ki, bu belki de Panda’nın en büyük ve can alıcı özelliklerinden biri. Yolcu koltuğunun önünde duran boşluk sizi yanıltmasın, Panda’da yolcu havayastığı bulunuyor. Direksiyonun sürücü koltuğuna göre biraz sağ tarafa ofsetlenmiş olması belki de eleştirebileceğimiz tek nokta oluyor.



ninden daha ne beklersiniz ki?

Sürüş

Eğer eski modeli kullanıyorsanız Panda’nın keyifli bir yol tutuş ve sürüşe sahip olduğunu bilirsiniz. Aynı şey yeni model için de geçerli bunun hemen altını çizelim. Her ne kadar ağırlığı eski modele göre 60 kg artsa da (930 kg, 1.2 lt benzinli versiyon) bu büyük değişiklikler göstermiyor performans anlamında.

Fiat’ın ‘yılın motoru’ seçilen 0.9 lt’lik Twin Air turbo, 85 bg, 1.2 FIRE 69 bg ve test ettiğimiz 1.3 Multijet II 75 bg’lik motor seç-

nekleriyle satılan Panda’da tüm versiyonlar beş ileri manuel şanzıman alınabilirken, otomatik en küçük hacimli benzinli versiyonda sunuluyor.

Kullandığımız dizel, Multijet ailesinin ikinci jenerasyonu ekonomik karakteriyle öne çıkan, atak bir motor. 4000 d/dak’da 75 bg güç ve 1500 d/dak’da ürettiği 190 Nm’lik tork, 1035 kg’lık Panda’nın gövdesini kaldırmakta hiç zorlanmıyor. Performans bu tip bir otomobil için gayet yeterli; 12.8 sn’lik 0-100 km/s hızlanma verisi Panda’nın kullanıcı kitlesini düşündüğünüzde çok bile. 0.9 lt Twin Air’da



bu değer 11.5, 1.2'lik FIRE'daysa 14.8 sn. Kısacası biraz daha performans isteyenler Twin Air'a, en baş şekilde Panda isteyenlerse FIRE motor seçeneğine yönelmelidir. Bazı versiyonu yerini aldığı modele göre 60 kg ağır olan yeni Panda'nın dizeli sadece 25 kg daha ağır.

Motor sesi kabine biraz olsun sızıyor ama bu çok da rahatsız edici boyutlara ulaşmıyor, sadece motor orada olduğunu açık bir şekilde belirtiyor o kadar. Motor sesi dışında yol sesi, rüzgâr sesi gibi konforu direkt etkileyen unsurlar gayet iyi izole edilmiş ve bu Panda'nın uzun yolculuklarda da rahatça kullanılabileceğiniz gösteren bir detay.

Vites geçişleri biraz kemikli ama net olduğunu söyleyebiliriz, debriyaj bize biraz hafif geldi ve bu nedenle sarsıntısız kalkış yapmak zor. Bu arada manuel şanzımanın beş ileri olduğunu da belirtelim.

Keyifli diyebileceğimiz bir sürüşe sahip olan yeni Panda, çevik ve canlı bir şasiye sahip. Lastikler gövdenin tam köşelerine yerleştirildiği için otomobil tepkilerinize anında cevap veriyor ve yol tutuşu oldukça iyi. Fiat'ın söylemleri gövde hareketinin yüzde 35 oranında azaltıldığı şeklinde. Ayrıca önde MacPherson, arkadaysa burulma çubuğu şeklindeki süspansiyon sistemi, önden kaymayı yüzde 20 oranında azaltmak için ayarlanmış. Bu ayarlamaların etkisini net bir şekilde gösterdiğini söylemeliyiz, Panda daha çok 'neutral steer' dediğimiz dört lastikten birden kayan bir karaktere sahip. Dizel motorlu olmasına

rağmen önden kaymaya karşı iyi direniyor (kar lastiklerine rağmen üstelik) ve direksiyon girdilerinize anında cevap veriyor. Bu arada direksiyon da daha hızlı tepki vermesi için elde geçirilmiş. Tepkileri iyi ama ağırlığı biraz daha sert olabilirdi, ne de olsa 'City' fonksiyonuyla ultra hafif bir duruma getirebiliyorsunuz.

Ortalama yakıt tüketim değeri 3.9 lt/100 km, oldukça başarılı ama asıl başarı gerçek hayatta buna yakın değerler elde edebiliyor olmanızda. Panda ile 4.7 lt/100 km gibi bir değere imza attık ki yoğun kar yağışı ve soğuk hava nedeniyle tüketimin artmış olduğu da unutulmamalı.

Geniş camlı yapısı sayesinde Panda'nın görüşü oldukça başarılı. Hem önde, hem yan he de arkada her tarafı çok net bir şekilde görebiliyorsunuz, hatta park sensörü donanımının gereksiz olduğunu bile düşünüyorsunuz zaman zaman.

Yüksek hızlı sürüşlerde süspansiyon sisteminin ortaya koyduğu konfor ve rafinelik seviyesi dikkat çekici, düşük hızlardaysa özellikle bozuk zeminli yollarda süspansiyon ayarının biraz sert olduğunu düşünebiliyorsunuz. Aslına bakarsanız bu ilginç çünkü Panda'nın daha çok şehir içinde kullanılması öngörülüyor ama öte yandan iyi de bir özellik çünkü Fiat'ın, Panda'nın şehir otomobili konsepti üzerine odaklanırken diğer özellikleri unutmadığını gösteriyor. Bu da markanın küçük otomobil üretme konusundaki eşsiz tecrübesinin bir getirisi.



Orta konsoldaki City düğmesiyle direksiyonu hafifletebiliyorsunuz



El freni ilginç tasarımıyla kabine renk katıyor



Kare formu otomobilin her tarafında kullanılmış

Kendisinden beklenmeyen konfor ve yol tutuş özellikleri, dar dönüş çapı (9.3 metre), iyi görüşü ve torklu dizel motoruyla yeni Panda hem kullanım hem de sürüş özellikleriyle öne çıkan bir yapıda. Bu sınıfta bu kadar çok yönlü bir otomobil daha kullanmamıştık.

Sonuç

Daha önce de söylediğimiz gibi Fiat küçük sınıf otomobil üretme konusunda rakipsiz ve yeni Panda da bunu net bir şekilde görebiliyoruz. Her türlü ihtiyaca cevap vermesi ve bunun yanında eşsiz bir pratiklik sunması Panda'nın en güçlü özel-

liklerinden.

0.9 lt'lik turbo motoruyla modern dünyanın trendlerine uyum sağlayan, Multijet II ile gerekli ekonomikliği yakalayan Panda, 1.2 lt'lik versiyonuyla da ulaşılabilir (28.050 TL) olmayı başarıyor. Kullandığımız versiyonun (1.3 Multijet Lounge) anahtar teslim fiyatı 38.800 TL'ydi. Buna stop & start sistemi, dijital klima, ESP (opsiyon) gibi donanımlar dahil.

Ülkemizde bu sınıfta çok rakibi olmaması

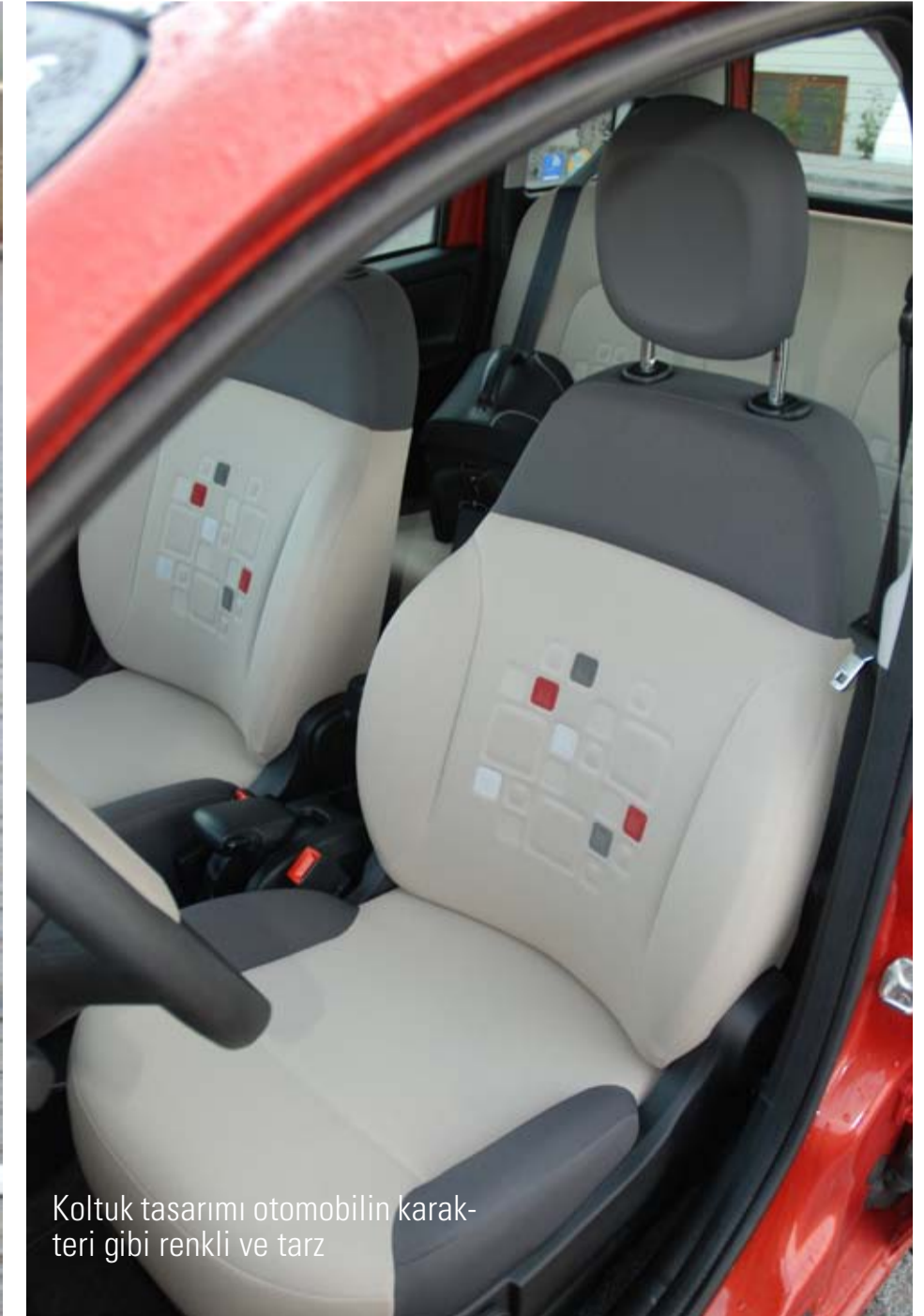
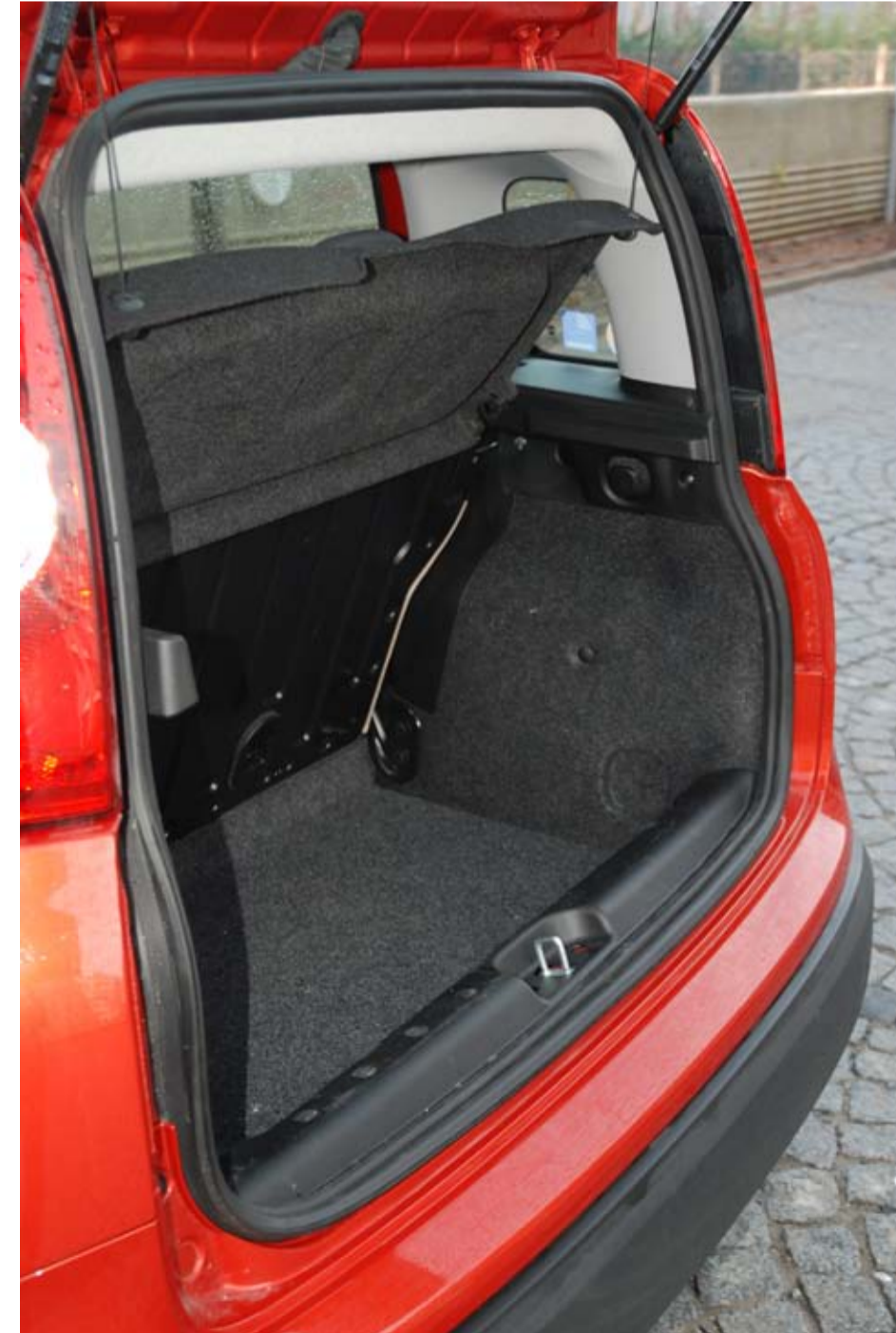
Panda'nın bir diğer avantajı; sadece Hyundai i10, Skoda Citigo ve Kia Picanto görünen rakipleri ama onlar da Panda gibi çok yönlü değiller.

Fiat yine en iyi bildiği şeyi, en iyi şekilde ortaya çıkartmış. Global anlamda Panda'nın muhteşem satış rakamlarına ulaşması kaçınılmaz, eğer iyi pazarlanırsa ülkemizde de satış anlamında hiç olmadığı kadar yüksek sayılara ulaşabilir. Ona sınıfının en iyisi diyebiliriz...



Fiat Panda 1.3 Multijet 16v 75 HP

Fiyat	: 38.800 TL
Motor	: 1248 cc, 4 silindir, 16v, turbodizel, 75 bg 4000 d/dak, 190 Nm 1500 d/dak
Şanzıman	: 5 ileri manuel, önden çekiş
Performans	: 168 km/s Maksimum hız, 12.8 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 3.9 lt/100 km, 104 g/km
Boş ağırlık	: 1035 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 72 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 3653/1643/1551 mm



Koltuk tasarımı otomobilin karakteri gibi renkli ve tarz

Opel Astra Sedan 1.3 dizel

Astra ailesinin son üyesi, zorlu bir pazarda rekabete giriyor



Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : M. Murat ERÇELEBİ

Opel, önceki jenerasyon Astra'nın sedan versiyonunu oldukça geç bir zamanda piyasaya sunmuştu. Model 2004'te satışa sunulmuş olsa da sedan tam 4 yıl sonra, 2008'de kullanıcılarla buluştu. Hal böyle olunca satış rakamlarının kısıtlı kalması kaçınılmazdı. Ancak Opel bu defa yeni Astra modelinde bu hataya düşmedi ve 2010'daki modelin tanıtımından iki yıl sonra, 2012'de hemen sedanı tanıttı.

Aslında Opel'in dört kapılı sedan üzerine çok düşmemesini anlayışla karşılamak gerek çünkü Avrupa'da sedan modeller çok rağbet görmüyor ama sedanlara ayrı bir hayranlık besleyen ülkemizde durum biraz farklı. Nedendir bilinmez, sedanlara bayılırız ve Türkiye'de satılan kompakt modellerin

yüzde 58'i sedan. Dört kapılı sedan, Astra'nın ST, 5 kapılı hatchback ve 3 kapılı coupe'den sonraki dördüncü versiyonu. Belki de en çok satış rakamlarına Türkiye'de ulaşacak diyebiliriz ve bunun için en büyük kozu oldukça güzel bir otomobil olması. Evet, Astra sedan çok şık bir sedan. Bu konuda rakiplerinin bir adım önünde. C sütununa kadar hatchback modelle aynı olan tasarım bu noktadan sonra uzun sarkma-kısa bagaj kapağı şekline dönüyor ve farlar da sedan modeline has. Zaten Opel Tasarım Başkan Yardımcısı Mark Adams'da onun için "kompakt segmentteki en iyi oranlara sahip Notchback" olarak tanımlıyor. Bu kısa bagaj kapağının nedenini açıklıyor.

Sedanın kabin tasarımı da bir değişiklik yok, orta konsol bol

Kısaca Opel Astra Sedan

Geniş bagaj hacmi, şık tasarım, kısa bagaj kapağı, ekonomik motor, kaliteli kabin, zengin donanım, yüksek fiyat, başarılı süspansiyon, zayıf performans, kullanımı zor konsol



"Süspansiyonun darbe emiş kalitesi dikkate değer, gövde hareketi hissedilir düzeyde var ama tutunma başarılı"



Sedanın bagaj hacmi hatchback'e göre 80 litre daha geniş



düğmeli ama şık bir tasarıma sahip. 460 litrelik bagaj hacmiyse hatchback'lerden 90 litre daha geniş ama sınıfında bundan daha büyük bagajlar da görmedik değil.

Astra sedan 5 farklı motor seçeneğiyle satılıyor: 100-180 bg arası güç üreten 4 benzinli motor ve 1.3 lt'lik 95 bg'lik bir dizel sedan alıcılarını bekliyor. Bu motor 95 bg gücüyle Astra için biraz yetersiz kalıyor diyebiliriz, aslında Corsada kullandığımızda keyif veren bir motor olarak notlarımızda yerini almıştı ama bu gövdede çok sağır hissettiriyor. Ancak ortalama olarak 4.1 lt/100

km'lik fabrika verisi yakıt tüketim değeri gerçekten iddialı. Her ne kadar gerçek hayatta bunu yakalayamasanız da 5 lt/100 km'lerde gezinebiliyorsunuz. 5 ileri manuel, tek şanzıman seçeneğiniz olarak görünüyor. Kemikli ve hafif fiziksel güç gerektiren vites kolu kullanımı bu tip bir şehir otomobili için biraz kaba geldi bize.

Yumuşak bir otomobil olan Astra sedan, konforlu bir yolculuk sunuyor. Üstelik 17 inç jantlarına rağmen. Süspansiyonun darbe emiş kalitesi dikkate değer, gövde hareketi hissedilir düzeyde var ama tu-

tunma başarılı denebilir. En azından tedirgin etmiyor, kolayca kaymıyor. Motor sesi başarılı bir şekilde izole edilmiş, aynı şey yol sesi için de geçerli. Hatta yakın zamanlarda kullandığımız Ford Focus'a göre Astra sedan hayli sessiz bir otomobil, bunu kolaylıkla söyleyebiliriz. 1483 kg'lık gövde ağırlığıyla Astra sedana hızlı bir otomobil diyemeyiz, hatta can sıkıcı derecede yavaş. Ancak zaten ondan büyük bir performans da beklemiyorsunuz. Genel olarak sakın ve sessiz sürüşüyle dikkat çeken, ekonomik bir sedan Astra.

Cosmo donanımında

51.040 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor ve test aracımızın donanımında bir versiyonu tam 63.641 TL'ye alabiliyorsunuz! Bu 1.3 lt'lik motora sahip oldukça yüksek (yeni Renault Fluence 1.6 dCi 130 bg 61.450 TL) bir fiyat.

Yine de prestijli görüntüsü, kaliteli kabini, konforlu sürüşü ve ekonomik oluşuyla biraz olsun bu kusurunu kapatabiliyor.

Eğer kompakt bir sedan arayıyorsanız Astra'ya bakmadan geçmeyin.

Onda bir çok rakibinde olmayan özellikler göreceksiniz...



Astra Sedan'ın kabininin normal versiyondan bir farkı yok



Opel Astra Sedan 1.3 dizel 95 bg

Fiyat	: 61.450 TL
Motor	: 1248 cc, 4 silindir, 16v, turbodizel, 95 bg 4000 d/dak, 190 Nm 1750- 3250 d/dak
Şanzıman	: 5 ileri manuel, önden çekiş
Performans	: 180 km/s Maksimum hız, 14.6 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 4.1 lt/100 km, 106 g/km
Boş ağırlık	: 1278 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 64 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik:	4658/1814/1500 mm

Kısa bagaj kapağı sedandan çok notchback bir yaklaşıma sahip



Stingray'ın dönüşü

Efsanevi Stingray ismi yeni
Corvette ile birlikte geri döndü

Yazı: Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar: GM Medya



Yeni Stingray logosu otomobille birlikte kullanılmaya başlanan bir tasarım öğesi



Detroit'te kuşkusuz sergilenen, tanıtılan birçok otomobil oldu ama biri vardı ki hem bizim gibi Amerikan severler, hem de Amerikan pazarı için diğerlerine göre çok farklı bir noktadaydı. Uzun zamandır Chevrolet'nin verdiği tarihi bekliyor, daha önce elimize ulaşan çizimlerden tatmin olmuyorduk. Yeni Corvette, 2013 yılının en büyük haberlerinden biri olarak gelecekti ve 13.1.13 tarihi bunun için milat olacaktı.

Neyse ki bu bitmek bilmeyen bekleyiş, Detroit'te son buldu ve yeni Corvette, yedinci jenerasyonuyla bizlerle buluştu. Her ne kadar orada olamazsak da in-

ternetten canlı yayında tanıtılışını izlemek bile çok keyifliydi. Üstelik yeni Corvette'le birlikte efsanevi Stingray (Vatoz) ismi de otomobil dünyasına geri döndü. Stingray de nedir diye soranlar için; 1963'te Corvette'in ikinci jenerasyonuyla ortaya çıkmış ve 1976'ya kadar üretilen tüm Corvette'lere adını vermiş, otomobil dünyasının en kült isimlerinden biridir. Stingray'ı bir Amerikan sevece söylediğiniz kalbi hızla çarpmaya başlar, tüyleri diken diken olur. Eğer Stingray sizi bir kez ısırды mı bunun geri dönüşü yoktur, zehir tüm damarlarınızda akmaya başlar, benliğinizi ele geçirir. Bu dakikadan sonra yapma-



Küçük blok V8 motorda silindir deaktivasyonu yer alıyor



nız gereken tek şey bir Stingray bulup direksiyonuna geçmektir...

İşte bizler de Detroit'ten Stingray haberini aldığımızda aynı şeyleri hissettik. Şimdiye sizlere yeni Stingray'ın dönüşünün tüm detaylarını veriyoruz.

Amerikan otomobilleri için yenei bir dönem başlıyor. Buna hazırlanın!

En güçlü standart model

Kuşkusuz ki yeni bir Corvette tanıtıldığı zaman ilk konuşulması gereken motordur. Yeni Stingray bugüne kadar üretilen en güçlü standart Corvette modeli olarak dikkat çekiyor. Otomobilde eskisi gibi 376 cid. (6.2 lt hacminde), LT1 adı verilen, atmosferik, blok-

tan egzantrikli, değişken supap zamanlaması ve silindir deaktivasyonu gibi teknolojik özelliklere sahip, 450 bg güç ve 610 Nm tork üreten, küçük blok bir V8 bulunuyor. Bunların dışında ilk defa kullanılan direkt enjeksiyon sistemi emisyon değerlerinin yüzde 25 oranında azaltılmasında büyük rol oynuyor.

Corvette tarihinde 1955'ten beri yer alan küçük blok V8, üçüncü jenerasyonunu yaşıyor ve ilk kez bu kadar gelişmiş teknolojileri bünyesinde barındırıyor. Chevrolet henüz resmi yakıt tüketim değerlerini açıklamadı ama güncel modelin 9.0 lt/100 km'lik değerinden bile daha iyi olacağı söylentiler arasında. Tamamen alümin-



yumdan üretilen motorun değişken zamanlamalı supap sistemi sayesinde 1000- 4000 d/dak arasında ürettiği torkun, C6'nın 7.0 lt'lik versiyonu Z06'dan bile daha yüksek olduğu açıklanıyor.

Active Fuel Management adı verilen silindir deaktivasyon sistemiyse bir Corvette'te ilk defa kullanılıyor ve sizin kullanımlarda motorun 4 silindirini devre dışı bırakarak 4 silindirli bir Corvette kullanma imkanı veriyor! Sürücü daha fazla güç isteyip gaz verdiğindeyse 8 silindir birden otomatikman devreye giriyor ve geçiş pürüzsüz, sarsıntısız bir şekilde gerçekleşiyor.

LT1 güç ünitesi 6 ileri otomatik ya da 7 ileri manuel şanzıman (Tremec TR6070) aracılığıyla gücünü arka las-

tiklere iletiyor. Otomatik şanzıman paddle shift ile kullanılabilirken, manuel şanzıman Porsche 911'den sonra ikinci yedi oranlı manuel olarak dikkat çekiyor. Manuel şanzımanda motorun artan ya da azalan devrine ayak uydurması için ara gaz veren 'Active Rev Match' sistemi yer alıyor. Bu sistem çalışma prensibi olarak Nissan 370Z'dekini andırıyor ve çok daha verimli vites değiştirilmesini sağlıyor.

Vites kutusu optimum ağırlık dağılımı için transaxle (diferansiyel ile şanzıman birleşik) şeklinde yerleştirilmiş ve Corvette'in ağırlık dağılımının 50/50 ön/arka olduğu (C6'da 51/49) dikkatlerden kaçmıyor. Stingray'ın Z51 adı verilen Performans Paketinde elektronik kilitli diferansiyel, kuru karter



yağlama sistemi, diferansiyel ve şanzıman soğutma sistemi ve yüksek hızlarda daha iyi bir stabilite sağlayan eşsiz bir aerodinamik kit yer alıyor.

Corvette'in güç/ağırlık oranı Porsche 911 ve Audi R8'den daha iyi bir noktaya getirilmişken, Chevrolet sürüş keyfini artırmak adına, sürücünün 12 farklı ayar yapabilmesini sağlayan, Drive mode Selector adını verdiği bir sisteme yer vermiş. Buradan seçmiş olduğunuz ayarları orta konsoldaki dokunmatik ekrandan kumanda edebiliyorsunuz. Sistem beş sürüş modunun yanı sıra (Weather, Eco, Tour, Sport, Track), gaz tepkisi, direksiyon hissi ve çekiş kontrol sistemi gibi 12 kriterin ayarını içeriyor.

Daha hafif gövde

Corvette Stingray'ın, yerini aldığı modelle sadece iki adet parçasını ortak kullandığı söyleniyor, bunun dışında otomobil tamamen sıfırdan imal edilmiş. C6'nın çelik gövdesi, C7'de yerini yüzde 57 daha sert ve 45 kg daha hafif yeni bir alüminyum gövdeye bırakmış. Alüminyum dışında gövdenin çeşitli bölgelerinde karbonfiber (motor kaputu ve çıkartılabilir tavanda) ve diğer kompozit malzemelere yer verilmiş.

Çamurluklar, kapılar ve arka çapraz panellerde kompozit malzemeler kullanılırken, karbon- nano gövde altı paneller de ağırlık rejimine 17 kg katkıda bulunuyor. Ağırlığın azaltılmasında rol oynayan bir

diğer unsursa süspansiyon sistemi. Kontrol kollarının üzerinde yapılan çalışmalarla 4 kg, arka süspansiyonda çelik yerine alüminyum kullanılması sonucundaysa 1.1 kg tasarruf elde edilmiş.

GM, Corvette'in ağırlığını resmi olarak belirtmedi ama 1400 kg'ın altında olması beklentiler dahilinde. Bu da ton başına güç değerinin 323 bg/ton olduğunu (ağırlığı 1390 kg olarak ele alırsak) gösteriyor ki bu da çok iddialı bir değer. Performans verileri de Detroit'te tanımlanmadı ama duyduğularımıza göre 0-100 km/s hızlanma 3.9 sn civarında, maksimum hız 310 km/s civarında olacak.

Corvette Stingray yerini aldığı C6'ya göre 35 mm daha uzun (4495 mm), 2 mm daha (1235 mm) alçak olsa da genişliği 51 mm daha dar bir otomobil ve C5'ten bu yana tüm jenerasyonların giderek hafiflemesi trendine ayak uyduruyor.

Stingray'ın kabininde de ciddi gelişmeler söz konusu. İşçilik ve malzeme kalitesi gözle görülür şekilde artırılmış ve karbonfiber, alüminyum, elle üretilen deri gibi malzemelerin birarada kullanılmasıyla çok daha klas bir atmosfere sahip. Sekiz inçlik dokunmatik ekrandan otomobilin ayarları yapılabilirken, iki farklı koltuk çerçevesi seçeneği sunuluyor. İki seçenekte de oldukça hafif magnezyum malzemeye yer verilmiş.

"Eğer Stingray sizi bir kez ısırdı mı bunun geri dönüşü yoktur, zehir tüm damarlarınızda akmaya başlar, benliğinizi ele geçirir"



Stingray ismi

Buraya kadar anlattıklarımızın hepsi otomobilin teknik olarak üzerine çalışılmış olduğu konular ama hepsinden önemlisi Stingray isminin geri dönüşü. Bu önemli olduğu kadar kritik de bir karar çünkü böylesine ikonik bir ismin geri dönmesi için otomobilin de en az o kadar ikonik olmasını beklemek gerek.

Chevrolet yetkilileri bu konuda Stingray'e çok güveniyorlar. Bu konuda dış tasarım direktörü Tom Peters "yeni Corvette'in Stingray olarak adlandırılması için otomobilin inanılmaz bir görsel etki yaratması gerekiyordu, tıpkı

7 ileri manuel şanzıman, bu konuda 911'den sonra ikinci örnek



1963'teki gibi. Bu görsel etki savaş uçakları ve Stingray'ın kendisinde (vatoz balığı) mevcut. Onların güzelliği, amaçlarının hava ile suyu olabildiğince efektif bir şekilde kesebilmelerinden geliyor. Uçaklarda ve yaşayan formlarda olduğu gibi Corvette Stingray'ın tüm yüzeyleri güzellik ve oran anlamında bir amaca hizmet ediyor" diyor.

Bize göre Stingray her ne kadar etkileyici ve dramatik bir görüntüye sahip olsa da ona bakınca birçok otomobilden izler görüyoruz. Ferrari F12 Berlinetta, Nissan GT-R bunlardan bazıları. Özellikle profil görüntüsü çamurluk arkasındaki hava girişi ve C sütunu çizgisiyle GT-R'i hayli anımsatıyor. Arkadaysa yuvarlak farların yerini 3 boyutlu kare formunda farlar bi-

rakmış olması bizim gibi gelenekselciler için kötü haber. Ortada konumlandırılmış dört egzoz bir Corvette klasiği ama arka tarafın genel görüntüsünün biraz fazla abartılı ve 'overdesigned' olduğunu düşünüyoruz. Tavan çizgisinin sanki tek bir parça gibi logo-nun yer aldığı bölgeden aşağı iniyor gibi görünmesi güzel bir detay. Ürün müdürü Harlan



Corvette Stingray yerini aldığı modele göre 45 kg daha hafif

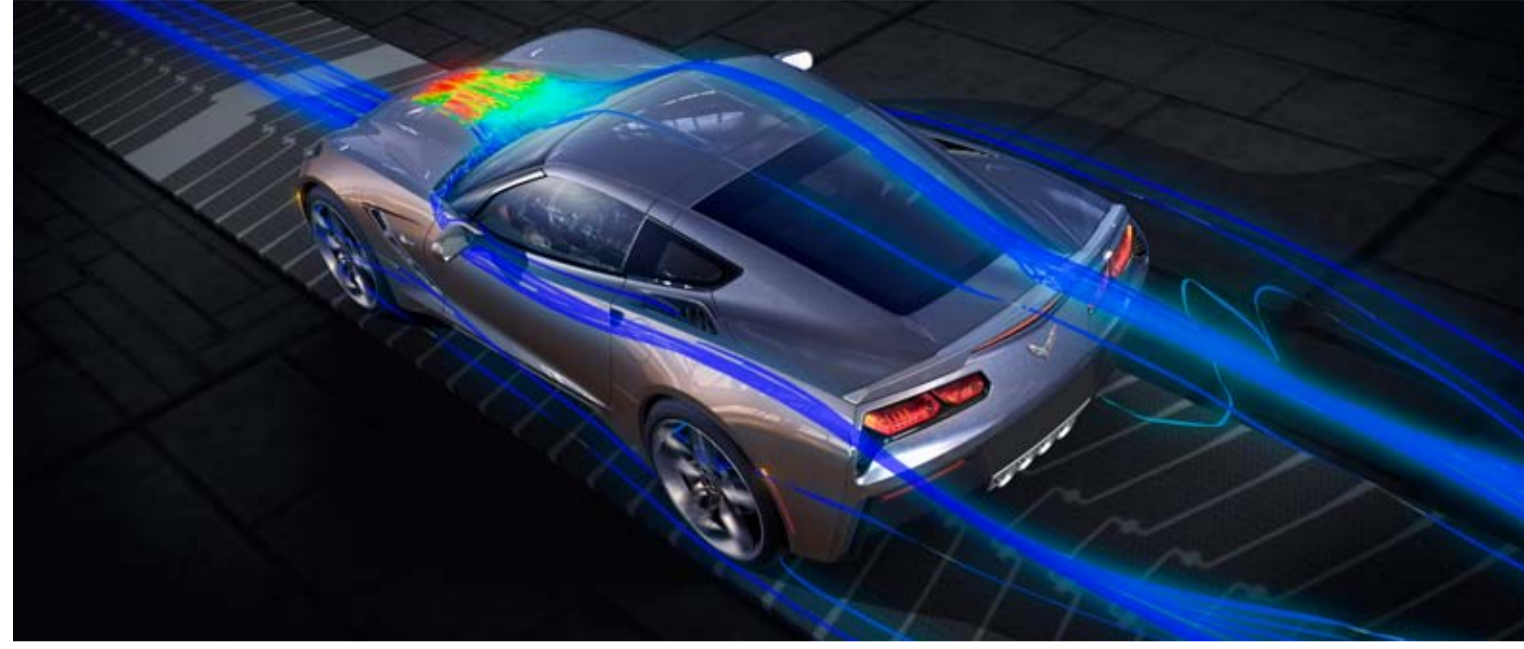
"1965'te yapılan bir çalışma Corvette kullanıcılarının ikiye ayrıldığını gösteriyordu: Daha çok konfor tercih edenler ve daha çok performans isteyenler. Sting Ray 1966 yılı için bu istekleri karşılayacak şekilde geliştirilmişti ve yeni modelin de bu düşünce paralelinde üretilmiş olması otomobilin geçmişine ne kadar bağlı olduğunu gösteriyor"



Charles ise Stingray hakkında şunları söylüyor: "Yeni Corvette Stingray aslında üç otomobil konseptinin birleşiminden oluşuyor: Bir GT otomobilinin konfor ve fonksiyonelliği, günlük bir otomobilin kolay kullanımı ve sürücü bağlı hissettirmesi ve bir pist otomobilinin yol tutulu ve yeteneği." Bu aslında kullandığımız 1966 model Sting Ray'de de biraz ol-

sun göze çarpan bir özellik. 1965'te yapılan bir çalışma Corvette kullanıcılarının ikiye ayrıldığını gösteriyordu: Daha çok konfor tercih edenler ve daha çok performans isteyenler. Sting Ray 1966 yılı için bu istekleri karşılayacak şekilde geliştirilmişti ve yeni modelin de bu düşünce paralelinde üretilmiş olması geçmişine ne kadar bağlı olduğunu gösteriyor.

Her ne kadar Stingray ismini geri döndürmek çok riskli bir şey olsa da GM'in dersine çok iyi çalıştığı ve Corvette Stingray üzerinde ne kadar çok kafa yorduğu belli oluyor. Umarız dedikleri gibi yeni Stingray tarihinde olduğu gibi adını altın harflerle otomobil dünyasına yazdırır... Onu kullanmak için can atıyoruz, umarız bir gün bu idealimiz gerçekleşir...



STINGRAY

Tam da tüm detaylarından bahsettik derken son dakikada gelen bir haber Cenevre'de Corvette'in convertible versiyonunun tanıtılacağını duyurdu. 5 Mart'ı bekleyin...



Corvette'lerin ortak noktaları

Bugüne kadar üretilen tüm Corvette'lerin ortak özellikleri nedir merak ediyor musunuz?

- Tüm Corvette'ler önden motorlu, iki koltuklu, uzun burun-kısa arka oranlarına sahip otomobillerdi.



- Corvette'lerde her zaman kompozit malzemelere yer verildi, 1953'te fiberglas, günümüz modellerindeyse karbonfiber gibi materyaller kullanıldı.



- Küçük blok V8, modelin 60 yıllık tarihinin 57 yılında yer aldı.



- Corvette her zaman GM'in diğer otomobillerinde kullanmak istediği yeni teknolojilerin test vatağı oldu.



Tarihte Corvette

1. Jenerasyon (C1) (1953-1962)



1953'te tanıtılan ilk jenerasyon, 1955'e kadar 6 silindirli Blue Flame motor ile üretildi. 1955'teyse Ford'un Thunderbird'ü ile rekabet edebilmek için küçük blok 8 silindirli motora kavuştu. Otomobil Harley Earl tarafından tasarlanmıştı ve fiberglas gövdeye sahipti. Bir Amerikan otomobilinde kullanılan ilk yakıt enjeksiyonu 1957'de birinci jenerasyonda yer aldı...

2. Jenerasyon (C2) (1963-1967)

1963'te üretimine başlayan ikinci jenerasyon daha geniş kitlelere hitap etmek için geliştirildi. Tasarımı bir yarış otomobilinden esinlenilmişti. 1963'teki ilk versiyon ayırık arka cam tasarımıyla bir çığır açmıştı ama bu tasarım güvenlik nedeniyle sonraki yıl iptal edildi. Sting Ray ismi ilk kez, ayrı kelimeler olarak bu jenerasyonda yer aldı. Ayrıca tam 41 yıl boyunca bir Corvette klasiği olacak dört yuvarlak arka farlar da ilk defa bu jenerasyonda görüldü. Bağımsız süspansiyon, yeni hafif gövde gibi teknolojik özellikler yine C2'de kullanılmaya başlandı.



3. Jenerasyon (C3) (1968-1982)



Corvette'in en uzun üretimde kalan versiyonuydu. 1968'de üretimine başlandı ve 1982'ye kadar çeşitli değişikliklerle üretildi. Sting Ray adı artık tek kelime olarak Stingray şeklinde yazılıyordu. Buna rağmen tasarım daha çok köpekbalığını andırıyordu ve çok agresifti. Kapaklı ön farlar ve dört yuvarlak arka far korunurken, C3 büyük blok V8'leriyle çok hızlı versiyonlara sahipti. 1973'ten sonra motor güçleri düşmeye başlasa da mühendislerin kompozit (fiberglas ve hafifletilmiş plastikler) malzemeler yönelmesiyle otomobil popülaritesini hiç kaybetmedi ve 1979'da 58.307 adetlik satışıyla rekor kırdı.

4. Jenerasyon (C4) (1983-1996)



Dördüncü jenerasyon daha çok tasarım ve üretim sürecindeki kayda değer gelişimlerle dikkat çekiyordu. Dijital göstergeler, elektronik kontrollü güvenlik sistemleri gibi ekipmanlar dördüncü jenerasyonda gösterdi kendini. 1985'teki yakıt enjeksiyon sistemiyle iyi performans, kabul edilebilir tüketim değeriyle buluştu. ZR1 versiyonu zamanının en iyi yol tutan ve en hızlı otomobillerinden biriydi.

Tarihte Corvette

5. Jenerasyon (1997-2004)



Beşinci jenerasyon, Corvette'in bir önceki nesline göre ilk defa hafiflediğini gösterdi otomobil dünyasına. Hafifletilmiş plastik ve motorda kullanılan alüminyum gibi parçalarla yerini aldığı modele göre 50 kg kadar hafifti. Küçük blok V8 yerini korurken Z06 gibi performanslı modeller kendini yeniden göstermeye başlamıştı.

6. Jenerasyon (6) (2005-2013)



Kapaklı farların yerini pleksi far korumalarına bırakması otomobil dünyası tarafından önyargıyla karşılanmıştı. Bu 1962'den beri Corvette'de görünmeyen bir özellikti ve aerodinamik gelişim altında yatan neden olarak gösteriliyordu. Z06 ile 7.0 lt motor yeniden kullanılmaya başlarken ZR1'in geri dönüşü de altıncı jenerasyonda gerçekleşti...

Corvette bayrakları

Corvette'in zamanla değişimi sadece tasarım ve teknoloji anlamında olmadı, model için özel tasarlanan bayrak logosu da 60 yıllık bu tarihte sürekli değişime uğradı. İşte Corvette bayrağının zaman içindeki gelişimi...

2014



1953



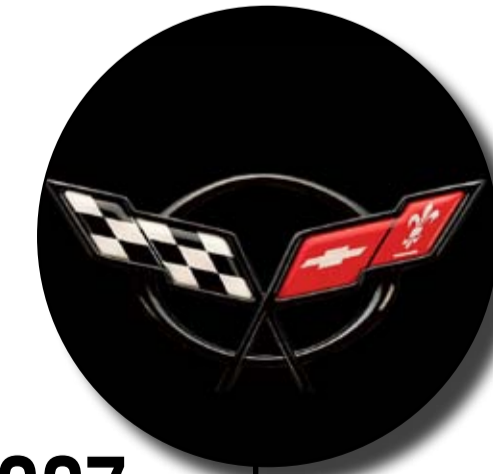
1963



1972



1984



1997



2005

İlk ve son Stingray'ın ortak özellikleri

Yeni Stingray birçok özelliğiyle eski modele göndermede bulunuyor. Gerek tasarım gerekse çok yönlü kullanıcıları tatmin etmek için üretilmiş olması bunu öne çıkartan özellikler. Biz de direksiyonuna geçtiğimiz ilk Sting Ray ile son Stingray'ın tasarımsal benzerliklerini ele aldık. İşte ilk ve son Stingray'ın benzerlikleri





Chevrolet Corvette Sting Ray 1966

Detroit Fuarı'nda yeni Corvette'in tanıtıldığı şu günlerde, Sting-ray adının geri dönüşüne çok sevindik ve bunu kutlamak için, sizleri bu ismin kullanıldığı ilk modelin mükemmel bir örneğiyle biraraya getiriyoruz. Karşınızda 66 model Corvette Sting Ray...



Bu testin Autovision'da yayınlanması için otomobilini kullanmamıza izin veren Sayın Leon Kalma ve ElKlasik'e (www.elklasik.com), fotoğraf çekimimiz için bizlere izin veren Çırağan Palace Kempinski İstanbul yönetimine sonsuz teşekkürler...

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : İlke TAŞCI, M. Murat ERÇELEBİ

Yıl 2000, Champ Elysees, Paris

Paris'in meşhur caddesinde tam anlamıyla 'boş boş' dolaşırken gördüm ilk kez onu. Cad- denin karşı kaldırımına ya- naştı yavaşça, önünde du- ran İtalyan'a bir bakış attı ve kendinden emin şe- kilde yolun kenarında du- rup üzerini çıkardı. Bu gö- rüntü karşısında Testa- rossa bile şaşırmıştı. Bir anda tüm bakışlar ona döndü, beyaz giysilerinin altından çıkan kırmızı kol- tukları Paris'in batan gü- neşi altında hardal ren-

gine dönüyor, gövdesi üzerinde kırılan ışıklar, tamponlarındaki kromlar- dan yansıyıp içimizi ısıtı- yordu. Bir porno yıldızı so- kakta striptiz yapıyor gi- biydi...

Mükemmel bir görün- tüydü, orada bir Ferrari Testarossa'nın arkasında 1965 model Corvette Sting Ray Convertible du- ruyordu ve hiç abartmıyo- rum, Champ Ellysees'deki herkes ama herkes bu il- ginç ikilinin yanına gitmek için birbiriyle yarışlıyordu.

Orada dakikalarca, belki

saatlerce durdum; düşün- düm: 'Ne zaman bir C2 Corvette görebilecektim bir kez daha, Türkiye'de var mıydı, varsa nere- deydi, nasıl durumdaydı, değeri biliniyor muydu?'

Bu eşsiz görüntüyü son- suza kadar aklıma kazır- ken, Sting Ray, Testa ile birlikte hareket etti ve tra- fiğin içinde gözden kay- boldu...

O yıldan sonra C2 Corvette'i İstanbul'da bir otomobil müzesinde gör- mıştım ama demek iste- diğim bu değildi, yollarda

ne zaman göreceğim asıl merak konusuydu. Daha önceki klasiklerimizi tes- lim alırken, Elklasik show- room'unda gözümüze kestirdiğimiz '66 Corvette Coupe, tam 12 yıl önceki o inanılmaz görüntüyü tamamlayacak otomo- bil olabilirdi. Çünkü Fer- rari Testarossa'yı da kul- landık ve ilerleyen aylarda siz, AutoVision okuyucula- rıyla o efsanevi otomobi- lin sürüşünü de paylaşa- cağız.

Sabahın erken saatle- rinde Levent'teki garaj-

Yıl 2012, Levent, İstanbul

dan otomobili teslim al- maya geliyoruz. Çok heyecanlıyız çünkü fotoğ- rafları aracın mükemmel durumda olduğunu gös- teriyordu. Kat otoparkına girdiğimizde otomobilin alt katta olduğunu öğre- niyoruz ve inmeye başlı- yoruz. Karanlık otoparkın eksi üçüncü katına iner in- mez mavi renkli Vette kar- şımıza çıkıyor. O anda et- rafı sessizlik kaplıyor, tüm konuşmalar sona eriyor.

Üçümüzde ağızımız açık şekilde ona bakıyoruz. Ba- kıyoruz çünkü bu kadarını

beklemiyorduk. Vette'i- miz tek kelimeyle olağ- nüstü görünüyor. Birkaç dakikalık bu şaşkınlık du- rumu fotoğrafçılarımız- dan Murat'ın şu sözleriyle son buluyor: 'Bu nasıl bir şey böyle...'

Gerçekten karşımızda sanki bir otomobil de- ğilde bir heykel var gibi. Mükemmel detaylar, ku- sursuz bir akıcılık, olağ- nüstü bir tasarım çalış- ması bu. Bundan etkilen- memek için duvarlardaki beton gibi olmalısınız.

Yola çıkmaya hazırlanı-

yoruz; bu sefer Paris'te de- ğiliz ama Corvette'in ka- rizması Champ Elysees gibi mekanlara alışık ol- duğu için biz de onun bundan aşağı kalmasını istemiyoruz ve onu Çıra- ğan Sarayı'nda, bir Cuma sabahı kahvaltısına götür- meye karar veriyoruz. Bo- ğaz manzaralı bu birlik- teliğin çok ama çok ke- yifli, prestijli, dikkat çekici ve tabii ki unutulmaz ol- duğunu söylemeye ge- rek bile yok herhalde de- ğil mi?

Şimdilik, yola çıkmaya

hazırlanırken siz de onun tarihçesine bir göz atın isterseniz. 1966 Chevro- let Corvette Sting Ray siz- le...

Tarihçe

C2 olarak adlandırılan bu gövde tipi 1963'te kul- lanılmaya başlandı. Har- ley Earl'ün orijinal Cor- vette tasarımının üzerin- den tam 10 yıl geçmiş, artık köklü bir değişimin zamanı gelmişti.

Bunun farkında olan Corvette tasarımcıları ve mühendislerinden Ed



Cole, Zora Arkus Duntov, Bill Mitchell ve diğerleri otomobili geliştirip daha geniş bir kitleye hitap etmesi üzerine odaklandılar.

Sonuç olarak Chevrolet'nin, 1957 yılındaki Stingray konseptinden ilham alan Mako Shark I konseptinden yola çıkarak bu etkileyici görüntüyü elde ettiler. 1963'te ilk ortaya çıkan C2, coupe ve convertible olarak lanse edilmişti ve coupe versiyonu, belki de otomobil tarihinin en ilginç öğelerinden biri olan 'ayrık arka cam' tasarımına sahipti. Ancak bu, güvenlik nedeniyle bir sonraki yıl iptal edildi ve '63 Sting Ray, Corvette'in en az bulunan modellerinden biri olarak tarihe geçti. 63 yılında Corvette, artık sadece iki kişilik bir otomobil değil, kısmen arka koltuklara sahip olan, daha geniş kitlelere hitap eden gerçek bir spor otomobil dönüşmüştü.

C2, 63'ten 67 yılının sonuna kadar üretildi ve her model yılında küçük değişikliklere sahip oldu. 1966, aslında C2 için düşünülen son seneydi ve bu yüzden en önemli model yılıydı. Fakat, C3'ün gelişimi geciktiği için C2'yi bir yıl daha üretmek zorunda kaldılar.

1966 model yılına Corvette, küçük gövde değişiklikleriyle girdi: Yenilenen ön ızgara, C sütunu üzerindeki havalandırma deliklerinin iptal edilmesi, yeni Sting Ray logosu, önceki yıllarda Italic olan Corvette logosunun düz hale gelmesi, sadece '66 model yılına mahsus olmak üzere bu logonun motor kaputu üzerinde yer alması ve geri vites lambalarının beyaz renkli olması

gibi detaylar 65 ile 66'yı birbirinden ayırıyordu.

Chevrolet, 1966'da Corvette'de iki küçük blok ve iki de büyük blok olmak üzere dört motor seçeneği kullanmıştı: Küçük blok 327 cid (5.4 lt) hacminde, 300 ile 350 bg güç üretirken, büyük blokta 427 cid (7.0 lt) hacmiyle 390 ve 425 bg gücündeydi. 427, bir Corvette'de kullanılan en büyük motordur.

1966 modelin bir diğer özelliği ise yakıt enjeksiyonu opsiyonunun iptal edilen ilk yıl olmasıydı. Bunun nedeni enjeksiyon sisteminin hem daha pahalı, hem 396 cid karbüratörlü motora göre daha güçsüz olması hem de az olan satış rakamlarıydı.

1965'te yapılan bir araştırmaya göre Corvette alıcıları yavaş yavaş ikiye ayrılmaya başlamıştı: İlk grup biraz daha Avrupalı düşünenler; ki bu kullanıcı kitlesi güçlü frenler, iyi yol tutuş, yüksek devirli motor ve Jaguar kalitesinde kabin arıyorlardı. Diğeriyse sokak yarışçılarıydı; bu kesim daha çok krom, düz yol performansı ve büyük hacim ihtiyacındaydı. Corvette 65'ten sonra her iki kesime de hitap eden bir otomobil haline geldi ve 1966'da satış rakamları 27.720 ile bir önceki yıla nazaran 4200 adet arttı.

Bir sonraki yıla da küçük tasarım değişiklikleriyle giren C2, yerini 1968'de C3'e bırakırken Sting Ray ismi artık tek kelimeli bir ad olmuş, 'Stingray' olarak anılmaya başlanmıştı bile.

Sürüş

Bu ultra karizmatik makinenin, bırakın kullanmayı, içine bile oturmak çok ama çok özel hissettiriyor



inanın.

Bunun nedeni tavanın üzerine doğru taşan kapılar, bagaj kapağından yoksun arka tasarım gibi ilginç detaylarla donatılmış bir otomobil olması. Bu tip özellikleriyle C2 Corvette, Amerikan severler için çok farklı bir noktadadır.

Küçük anahtarı yuvasına



sokuyorum, vitesi boşa alıyorum (evet manuel şanzımanlı) ve anahtarı döndürmemle V8 gürlemeye başlıyor. Yüzüme bir gülümseme yayılıyor. Ses ilginç, kabine çok yansıyor, gaz pedalına basınca asıl tınısını vermeye başlıyor. Rölantide oldukça sessiz, düzenli ve sağlıklı çalışıyor.

Kullanacağımız örnek tam anlamıyla mükemmel durumda. 327 cid. küçük blok V8 motorun 350 bg gücündeki versiyonuna sahip ve 4 ileri

manuel şanzıman barındırıyor içerisinde. Daha önceki Amerikan deneyimlerimin hepsi otomatik olduğu için açıkçası biraz tedirginim çünkü Amerikan'ların çok ağır debriyajlara sahip olduğunu duymuş, duymaktan çok görmüştüm.

Ancak bu endişem pedala basmamla sona eriyor çünkü debriyajın ağırlığı standart bir otomobilden çok da farklı değil. Vitesi bire takıyo... takıyo... takamıyorum... Nedenini küçük bir denemeden





sonra anlıyorum: Birinci vitese geçirmek için bildiğiniz 'vites kolunu sola çek, ileri it' hareketini yapmıyorsunuz çünkü vites kolunun üzerindeki mandalı çekip bu hareketi yapınca geri vitese geçiyorsunuz. Birinci vitese geçmek içinse vites kolu boştayken sadece ileri itiyorsunuz veee işte bu kadar!

Vites geçişleri biraz zor. Fiziksel değil ama sadece debriyaja bakarak kolay geçeceğini düşündüğünüzde biraz zorlanabilirsiniz. Hızlı vites geçirmek epey zor bir uğraş.

Direksiyon inanılmaz hafif, hidrolik destek o yıllarda opsiyon olarak alınabilen bir donanımmış ve bunu satın aldığınızda direksiyon oranı 19.6:1'den 17.1:1'e, tur sayısı da 3.4'ten 2.9'a iniyormuş. Bunun yararını görüyorsunuz, tur sayısının az olması bu büyük otomobili kullanmayı kolaylaştıran bir faktör. Tabii tepki anlamında günümüz otomobilleriyle kıyaslanamaz ama daha önceki klasiklerimiz olan GTO'dan daha iyi, Shelby ise bu konuda çok farklı bir noktadaydı. Sürüş esnasında sadece yol üzerindeki bozuk zeminlerden geçtiğinde gövde sallandığı için direksiyonla küçük hareketle yapmak zorunda kalıyorsunuz hepsi bu.

Söz Shelby'den açılmışken; Corvette, GT350'ye göre daha konforlu ve rahat bir otomobil ama Vette'de Shelby'nin çevikliğinden eser yok. Kabin daha geniş, süspansiyonlar daha yumuşak ve Duntov'un tasarladığı bağımsız arka süspansiyon sistemi nedeniyle sürüş daha akıcı. Sabit aksa



göre daha hafif olan bu sistem, ağırlığın azaltılmasında büyük rol oynamış ve Corvette'in zamanındaki otomobillere göre çok daha iyi yol tutmasını sağlamış. Çukurlar, tümsekler ve zemin bozuklukları Corvette'i hiç mi hiç etkilemiyor, yumuşak ayarlarıyla bunların üzerinden akarcasına geçiyor Vette.

Yumuşak olduğu için gövdesinin hareketi oldukça fazla ve önden kaymayı seven bir yapıda. Dört lastikte disk fren olsa da fren dozajını doğru şekilde yapmak zor. Gaz pedalı her zamanki gibi upuzun bir harekete sahip ama tepkisi şaşırtıcı derecede iyi ve biraz sert, ayağınız gazla biraz fazla temas ederse, ince arka lastiklerin hemen boşa dönmesi an meselesi. Tüm bunlara rağmen ma-



nuel şanzımanı ve üretildiği yıla göre ultra rafine olan sürüş karakteri nedeniyle çok çok keyifli bir deneyim sunuyor. Bu anlamda aslında biraz olsun GTO'yu andırıyor ama Pontiac biraz daha ehlileştirilmişti, Vette ise gerek sürüş pozisyonu gerekse hafif gövdesiyle daha sportif.

327 cid (5.4 lt), V8 motora alt devirlerde çok yumuşak karakterli ve asıl potansiyelini üst devirlerde gösteriyor. Shelby'deki gibi ölümcül bir hızlanma yok ama 400 metreyi 14 saniyede geçebilen bir potansiyel hiç de fena değil.

Sting Ray'ın asıl ilginç yönü kullanımı zor bir otomobil olması. Bunun nedenini tam olarak çözemedim, belki az bulunduğu için tedirgin etmesinden, belki manuel şanzımanlı olmasından, belki de gerçek anlamda hiçbir şey göremediğiniz C sütunu (aslında C sütunu yok) ve sağ aynasının eksikliğinden dolayı böyle hissettiriyordur. Ne olursa olsun, yol üzerinde konumlandırması zor, kullanımı Shelby ve GTO'ya göre çok daha stresli bir otomobil.

Bir diğer enterasan özelliği de bagaj kapağının yokluğu yüzünden (tasarımdan feragat etmemişler) eşyalarınızı arka koltukların arkasına atarak bagaj bölmesine koyuyor olmanız. GM arka tarafla fazlasıyla uğraşmış; normalde arkada koltuk görünmüyor, sadece sırtınızı dayayacağınız küçük destekler var ama tabandan açılan bir kapak, burada ayak koyacağınız yerlerin oluşmasını sağlıyor ve bu şekilde, pek de rahat ol-



mayacak biçimde oturabiliyorsunuz. Arka cam alçak olduğu için başınızı cama çarpma ihtimaliniz yüksek. Kabin bir önceki nesildeki gibi simetrik tasarıma sahip ve birçok krom düğme göze çarpıyor. Üç kollu ahşap direksiyon büyük ve heybetli görünüyor. Orta konsoldaki saat ve etrafındaki

dört kontrol düğmesinin görüntüsü çok karizmatik. Burada radyo ve havalandırmaları kontrol edebiliyorsunuz.

Dedim ya çok orijinal ve özel bir otomobil diye, bunu her yerinde hissettiriyor Sting Ray. Bu otomobil sanki moralinizi düzeltmek için yapılmış gibi. Sürücüsünü sa-

ran kabini, oyunu kendi kurallarına göre oynayan yapısı ve yılının çok ötesindeki özellikleriyle çok sıradışı bir karakter. Onun içinde kendinizi kötü hissetme şansınız yok...

Corvette, hiçbir zaman bir Muscle Car olarak değil, her zaman Amerika'nın orijinal spor

otomobili olarak anıldı ve bunun nedenini kullandığınızda anlıyorsunuz. Her özelliğiyle farklı, geniş kitlelerin ihtiyaçlarına cevap verebilen, Muscle Car performansı ile GT konforunu birarada sunabilen farklı bir kimyaya sahip.

Onu hayatımın sonuna kadar kullanabilirim ama



bugünlük ne yazık ki bu kadarla yetinmek zorundayım...

İzlenim

Bir kez daha ayrılık geldi çattı işte... Klasik konularımızın en zor kısmı bu oluyor, gerçekten, özellikle de Sting Ray'den ayrılmamız son derece zor oldu diyebilirim.

Çırağan'daki buluşmamızdan çok memnun kaldığını anlayabiliyorum. Bu güzel, güneşli, açık havada Amerikan otomobil endüstrisinin belki de en sıradışı örneklerinden biriyle olmanın, onu bu şekilde deneyimlemenin değeri paha biçilmezdi.

Klasik arşivime bir unutulmaz otomobil daha katarken, aklımda bugün 'The King'in (Street Rod 1) otomobilini kullandım sesleri yankılanıyor.

Belki bundan, belki Sting Ray'in bu kadar erişilmez olmasından, belki de bir sarayın bahçesinde olduğumuzdandır, ben de kendimi kral gibi hissediyorum.

Sadece bir günlüğüne de olsa böyle hissettirdiğin için teşekkürler Sting Ray. Bir dahaki görüşmemiz 11 yıl sonra ve dünyanın bir ucunda olmayacak, emin olabilirsiniz...

Önümüzdeki günlerde Corvette'in 60. yılı özel çekimimizde umarım bir araya geliriz yine...



Corvette Sting Ray 1966

Motor	: 327 cid., V8 silindir, 16v, 350 bg 5800 d/dak
Şanzıman	: 4 ileri manuel, arkadan çekiş
Maksimum Tork	: 488 Nm 3600 d/dak
0-100 km/h	: 6.3 sn
0-400 km/h	: 14.4 sn
Maksimum Hız	: 233 km/s
Boş Ağırlık	: 1443 kg



KERS - Kinetik Enerji Geri Dönüşüm Sistemi (2009-...)



KERS (Kinetik Energy Recovery System) yani halk dilinde kinetik enerji geri dönüşüm sistemi... Aslında başlangıç hikayesi tüm dünyadaki petrol rezervlerinin azalması ve fiyatların yükselmesi sonucunda FIA'nın hem çevrenin korunması, değişen global dünya ekonomisine ayak uydurması düşüncesi sonucunda gelişti. Bunun dışında takım harcamalarının düşürülmesi ve geçişlerin artarak spordaki heyecanın artması amacı da bir diğer neden olarak gözüküyordu. FIA bu düşünceler sonucunda 2009 sezonunda F1'de KERS sisteminin kullanılabilceğini duyurdu.

KERS her ne kadar F1'de adını 2009 yılında duyurmuş olsa da, 1950'lerde fizikçi Richard Feynman tarafından keşfedildi. KERS sistemi, maliyetinin yüksek olması dışında bir yarış otomobili üzerinde hem ağırlık hem de bir düğme vasıtası ile geçiş yapmanın olumsuzlukları nedeniyle çok tartışıldı. Bir de bunun üzerine test edildiği sezon Red-Bull fabrikasında rapor edilen yangın ve BMW-Williams mekaniklerinin Jerez testlerinde Christian Klien'nin aracına dokunduğunda elektrige tutulması sonucu sistemin yasaklanması bile gündeme geldi.

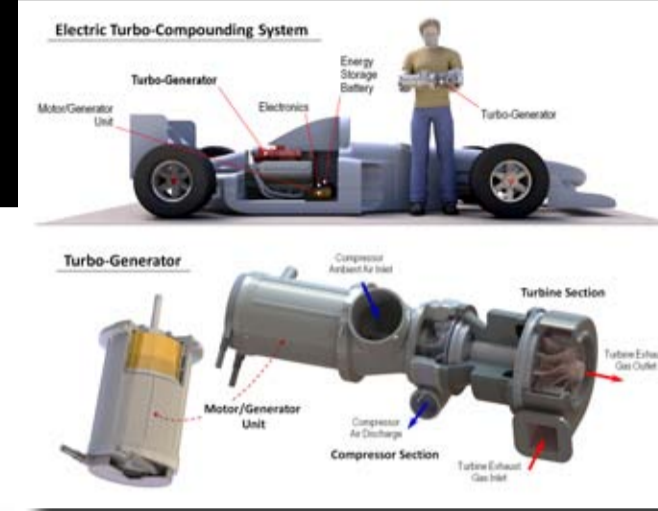
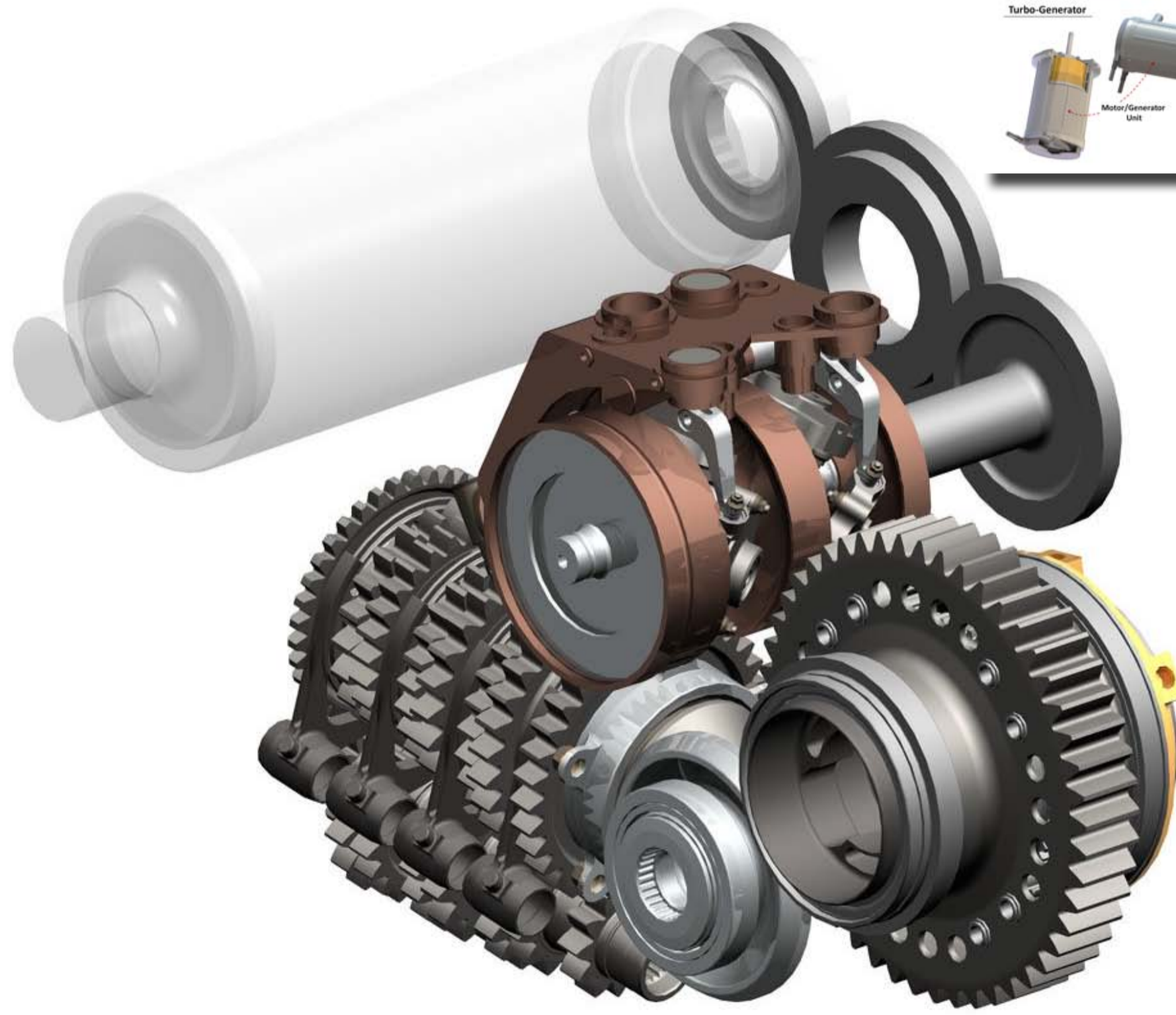
Hatta 2011 yılındaki Macaristan yarışında Nick Heidfeld'in aracı alev almış, lityum-iyon bataryalara akan suyun sebep olduğu patlama ile bir pist görevlisi hafif şekilde yaralanmıştı. Her olumsuz gelişmeye rağmen FIA bu ısrarından vazgeçmedi ve takımlar

yavaş yavaş sistemi anlamaya ve araçlara adapte etmeye başladı. 2009 Macaristan GP'de Lewis Hamilton KERS ile yarış kazanan ilk takım olma şerefini McLaren-Mercedes'e kazandırınca büyük takımlar artık bu işten kaçış olmadığını net bir biçimde anla-

mış oldular. Peki KERS nedir, nasıl çalışır? KERS sisteminin bilinen üç şekli var: MGU batarya ile kinetik enerjiyi elektrik enerjisine çevirebilen, bir volan vasıtasıyla çalışan ve bir hidrolik pompa ile arka lastiklere elektrik enerjisi

gönderen. Hidrolik sistem şu ana kadar F1'de hiç denenmediği için ilk iki sistem üzerinde duracağız. Öncelikle KERS sistemini anlatmadan otomobillerin bu yıl 642 kg olacağını hatırlatmakta fayda var. 2 kg'lık bu artışın nedeni tamamen lastiklerin biraz daha

ağır olması. KERS sisteminin getirdiği 25- 45 kg'lık dezavantaj sebebiyle FIA 2010 sezonunda otomobillerin minimum ağırlığının 620 kg, 2011 sezonunda ise 640 kg olacağını duyurmuştu. KERS sisteminin hangi iki



farklı yönü kullanılırsa kullanılsın Teknik Düzenlemeler 5.2 maddesine göre araç bir kerede maksimum 300kj enerji depolayabilir ve bunu sadece 20kj- 2kw geçebilir. Bir turda 400kj den fazla enerji kullanmak yasaktır. Bir turda 6.67 saniye boyunca maksimum kullanılacak güç 60 kw yani 80 bg'den fazladan güç anlamına geliyor.

Peki KERS nasıl çalışıyor ?

Bataryalı sistem üç ana parçadan oluşuyor. MGU (Motor Jeneratör Ünitesi) PCU (Güç Kontrol Ünitesi) ve bataryalar. Araç frenleme esnasında topladığı kinetik enerjiyi, MGU'da elektrik enerjisine çevirerek lityum-iyon bataryalarda toplar. Pilot bu gücü direksiyondaki bir düğme sayesinde motora oradan da arka akslara yollar.

MGU, PCU ve bataryalar için su ve yağ soğutmalı sistemler kullanılıyor. Bu sistemler çok yüksek ısılara çıktığı için soğutma hayati bir öneme sahiptir. Sistem FIA tarafından her tur araçtaki SECU (Elektronik kontrol ünitesi ile izlenir.

Flywheel adı verilen Volanlı sistem ise bir süre geliştirilmesine rağmen yarışlarda hiç kullanılmadı. Sistem, basit bir volan vasıtası ile kinetik enerjiyi elektrige çevirmeden motordan volana yollar (bu volan yaklaşık 65.000 rpm çeviriyor), oradan da arka akslara iletilmesini sağlar. Sistemde sadece ufak bir PCU ünitesine ihtiyaç duyul-

yor. KERS ile ilgili bir kaç ilginç bilgi vermek gerekirse; toplanan veriler KERS'in bir turda sadece 0.021lt, toplam yarış mesafesindeyse sadece 1.5 litre gibi bir yakıt tasarrufu yaptığını gösteriyor. Ayrıca KERS bir turda sadece 0.45 sn gibi bir avantaj getiriyor. Red-bull takımının 2012 yılında kullandığı bataryaların yer tasarrufu için ufak olması sebebiyle KERS'inin sadece 44 kw depolayabildiği de ilginç veriler arasında. 2014 motor kurallarında turbo motorun güç ünitesi olarak adlandırılması sebebi ile KERS sistemi (ERS) yani Enerji Geri dönüşüm sistemi olarak adlandırılacak, bir diğer ismiyse Termal Enerji Geri Dönüşüm Sistemi.

2014 kuralları şu anda 400 kj ve 60 kw olan bir turdaki kullanımı tam on katına, 4000 kj ve 120 kw (160 bg) çıkacaktır. Bu da ERS'in bir turda yaklaşık 30 saniyenin üzerinde kullanılması anlamı taşıyor.

Çoğumuzun aracının bu gücün 2/3 bile üretmediğini düşünürsek F1 dehası hız kaybetmeden yükselerek devam edecek gibi gözüküyor...

Formula 1 sezon öncesi testleri - Jerez Test Raporu



64'üncü Formula 1 sezonunun startı geçtiğimiz hafta içerisinde İspanya'nın Jerez pistindeki kış testlerinin birinci ayağı ile resmi olarak başladı. Fernando Alonso dışında, açıklanan resmi takım pilotlarının ve tüm takımların katıldığı testler dört gün boyunca aralıksız olarak devam etti.

Formula 1 resmi test pisti olan Frontera kasabasının dört mil kuzey doğusunda bulunan 4.428 km uzunluğundaki pistte takımlar toplamda 3528 tur ve 15.623km yol kat ettiler. Sadece Williams'ın eski 2012 aracı FW-34 ile katıldığı teste diğer takımlar yeni araçları ile boy gösterdi. Williams ise,

FW-35'i 19 Şubat'ta başlayacak olan Barcelona'nın Catalunya pistinde görücüye çıkacak. Pirelli toplamda buraya yumuşak orta sert ve sert olmak üzere pilot başına 35 set lastik getirdi. Lafi çok daha uzatmadan dört günlük testleri gün gün kısaca değerlendirmeye başlayalım:

1. Gün - 5 Şubat:

Testlerin ilk gününde, sabah 6-7 derece sıcaklığında olan hava günün ilerleyen saatleri ile beraber 22 derece civarına çıkarken pist sıcaklığı ise maksimum 27 derece sıcaklığında seyretti.

Sabahın ilk saatlerinde Marussia takımının yeni aracı MR-02 görücüye çıktı. Sabah seansının ilk bir saatlik bölümünde sezonun ilk kırmızı bayrağı, dördüncü virajda McLaren pilotu

Jenson Button'ın yakıt pompası arızası sebebiyle çıkarken, ikinci kırmızı bayrak ikinci saatin bitimine yakın Mercedes pilotu Nico Rosberg'in aracındaki elektrik kablolarındaki ufak çaplı yangına dönüşen problem sebebiyle çıktı. Mercedes takımı tüm uğraşlarına rağmen aracı piste döndürmeyi başaramadı.

Sabah seansının en hızlı ismi Pirelli'nin sert hamurunu kullanan 1:19.796 sn derecesi ile Lo-

tus-Renault pilotu Romain Grosjean oldu.

Sabah seansının ardından araçındaki problemi giderilen hava ve pist sıcaklığının yükselmesi ile Button Pirelli'nin en sert hamuru ile 1:18.861 ss turu ile günün en iyi derecesine imza attı. Red Bull RB9 ile 73 tur tamamlayan Mark Webber ise, günü Button'ın +0.848 sn gerisinde tamamlayarak ikinci en iyi zamanı yaptı.

Force-India pilotu Paul Di Resta ise attığı 89 tur ile günün en fazla tur ve kilometre kat eden ismi olurken dördüncü en hızlı tura imza attı. Williams takımından Maldonado eski araç ile yeni lastikleri deneyerek 84 tur boyunca 1:20.864 sn ile günü dokuzuncu noktaladı.

Yeni pilotlardan Max Chilton, arka süspansiyon arızası nedeniyle sadece 29 tur atabildi ve liderin 5.3 sn gerisinde kaldı.

Formula 1 Jerez testleri 1. gün sonuçları

Pilot	Takım	Tur derecesi	Tur
1. Jenson Button	McLaren	1:18.861s	37
2. Mark Webber	Red Bull	1:19.709s + 0.848s	73
3. Romain Grosjean	Lotus	1:19.796s + 0.935s	54
4. Paul Di Resta	Force India	1:20.343s + 1.482s	89
5. Daniel Ricciardo	Toro Rosso	1:20.401s + 1.540s	70
6. Felipe Massa	Ferrari	1:20.536s + 1.675s	64
7. Nico Hulkenberg	Sauber	1:20.699s + 1.838s	79
8. Nico Rosberg	Mercedes	1:20.846s + 1.985s	11
9. Pastor Maldonado	Williams	1:20.864s + 2.003s	84
10. Giedo van der Garde	Caterham	1:21.915s + 3.054s	64
11. Max Chilton	Marussia	1:24.176s + 5.315s	29

2. gün sonuçları

Pilot	Takım	Tur derecesi	Tur
1. Romain Grosjean	Lotus	1:18.218s	95
2. Paul di Resta	Force India	1:19.003s + 0.785s	95
3. Daniel Ricciardo	Toro Rosso	1:19.134s + 0.916s	83
4. Mark Webber	Red Bull	1:19.338s + 1.120s	101
5. Nico Hulkenberg	Sauber	1:19.502s + 1.284s	99
6. Lewis Hamilton	Mercedes	1:19.519s + 1.301s	15
7. Sergio Perez	McLaren	1:19.572s + 1.354s	81
8. Felipe Massa	Ferrari	1:19.914s + 1.696s	78
9. Pastor Maldonado	Williams	1:20.693s + 2.475s	71
10. James Rossiter	Force India	1:21.273s + 3.055s	19
11. Giedo van der Garde	Caterham	1:21.311s + 3.093s	88
12. Luiz Razia	Marussia	1:23.537s + 5.319s	31

3. gün sonuçları

Pilot	Takım	Tur derecesi	Tur
1. Felipe Massa	Ferrari	1:17.879s	85
2. Nico Rosberg	Mercedes	1:18.766s +0.887	148
3. Sebastian Vettel	Red Bull	1:19.052s +1.173	102
4. Kimi Raikkonen	Lotus	1:19.200s +1.321	40
5. Jean-Eric Vergne	Toro Rosso	1:19.247s +1.368	85
6. James Rossiter	Force India	1:19.303s +1.424	42
7. Jenson Button	McLaren	1:19.603s +1.724	83
8. Esteban Gutierrez	Sauber	1:19.934s +2.055	110
9. Max Chilton	Marussia	1:21.269s +3.390	78
10. Valtteri Bottas	Williams	1:21.575s +3.696	86
11. Charles Pic	Caterham	1:22.352s +4.473	57
12. Paul di Resta	Force India	1:23.729s +5.850	7

4. gün sonuçları

Pilot	Takım	Tur derecesi	Tur
1. Kimi Raikkonen	Lotus	1:18.148s	83
2. Jules Bianchi	Force India	1:18.175s + 0.027	56
3. Sebastian Vettel	Red Bull	1:18.565s + 0.417	96
4. Esteban Gutierrez	Sauber	1:18.669s + 0.521	142
5. Jean-Eric Vergne	Toro Rosso	1:18.760s + 0.612	92
6. Lewis Hamilton	Mercedes	1:18.905s + 0.757	145
7. Sergio Perez	McLaren	1:18.944s + 0.796	98
8. Valtteri Bottas	Williams	1:19.851s + 1.703	92
9. Pedro de la Rosa	Ferrari	1:20.316s + 2.168	51
10. Charles Pic	Caterham	1:21.105s + 2.957	109
11. Luiz Razia	Marussia	1:21.226s + 3.078	82
12. Paul di Resta	Force India	1:23.435s + 5.287	49



2. Gün - 6 Şubat:

Testlerin ikinci gününde Marussia takımı ikinci pilot olarak Brezilya'lı sürücü Luiz Razia ile anlaştıklarını açıkladı. Sabah seansının ilk yarım saatlik bölümünde Toro-Rosso pilotu Daniel Ricciardo'nun aracı Senna şikanında stop etmesinin ardından, günün ilk ve önemli kazası Mercedes pilotu Lewis Hamilton tarafından geldi. Mercedes ilk günün sıkıntısını üzerinden

atmamışken sağ arka kaliperlere giden fren hidrolik borularında kaynaklanan sorun nedeniyle hidrolik basıncının düşmesi, Lewis'i pistin en tehlikeli virajı Dry Sack'te lastik bariyerlerde buluşturdu. Takım tüm gün boyunca arka fren hidrolik borularını değiştirmekle uğraştı ve günü sadece 26 tur, 115.1 km ile tamamlayarak ilk iki günün en şanssız takımı ola-

rak dikkat çekti.

Marussia'nın çiçeği burnunda pilotu Razia ise motor arızası sebebiyle günü 31 tur atarak tamamladı. Yüksek yakıt yükleri ile devam eden öğle seansı ile beraber günün en iyi derecesi 1:18.218 ile Lotus-Renault pilotu Romain Grosjean'dan geldi. Mark Webber sorun yaşamadan toplamda 101 tur atarak günün en fazla tur atan ismi

olurken 1:19.338'lük derecesiyle dördüncü sırada yer aldı.

Tek şasi ile günü simlatör pilotu James Rossiter ile paylaşan Di Resta 95 tur ve 1:19.003'lük dereceyle ikinci sırada noktalandı.

Zaman zaman Hulkenberg ve Grosjean gibi pilotlar testlerin bitimine dakikalar kala benzinleri bittiği için yolda kaldığı görüldü.

3. Gün - 7 Şubat:

İlk iki güne nazaran 5 derece daha soğuk bir havada gerçekleştirilen haftanın üçüncü test gününe, RB9 ana pilotu Sebastian Vettel ve E-21 ana pilotu Kimi Raikkonen de dahil oldu.

Sabah günün en çok konuşulan konusu Force-India simlatör pilotu Rossiter'in pit yolunda frenajı kaçırarak bir kaç mekanikeri yere yıkmasıydı. Caterham ve Marussia pilotları

da sabah seansında sık sık stop edip pistin çeşitli noktalarında yolda kaldılar.

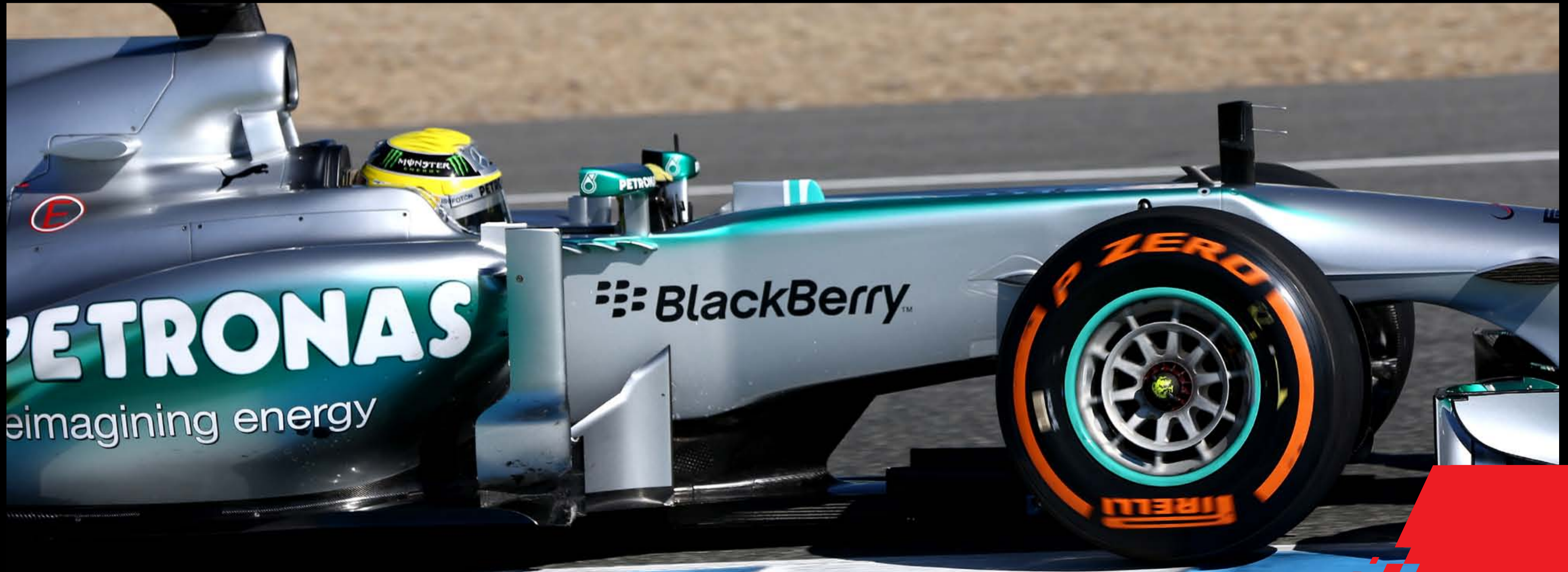
Jerez testlerinin ilk iki günü ağır yakıt yükü ile mekanik yol tutuşu bulmakla geçiren pilotu Felipe Massa Pirelli'nin yumuşak hamuru ile 1:17.879 atarak hem günün hemde testlerin en iyi zamanına imza atmış oldu. İlk günün şanssız ismi Rosberg tüm gün boyunca 148

tur ile 700 km'ye yakın bir mesafe kaydederek bir anlamda İspanya'yı batı yakasından doğu yakasına kat ederek, daha önce M.Schumacher'e ait bir günde 139 tur atma rekorunu da kırarak eline geçirdi.

Sauber-Ferrari takımının Meksikalı sürücüsü Esteban Gutierrez ise 110 tur ile başka uzun yol kat eden pilot olurken 1:19.934 ile sekizinci en iyi za-

manı yaptı.

Kimi Raikkonen günü, egzoz paketi sisteminde güncellemeler yüzünden 40 tur ile tamamladı, 1:19.200 derecesiyle dördüncü en iyi zamana imza attı. Red-Bull takımının üç şampiyon rozetli sürücüsü Vettel, günü 102 tur ile tamamlarken, üçüncü en iyi zaman olan 1:19.052 gibi bir dereceye imza attı.



4. Gün - 8 Şubat:

Testlerin son günü konuşulan en önemli isim hiç şüphesiz Force-India ile test yapan Fransız pilot Jules Bianchi idi. Sadece 56 tur atan Bianchi, Pirelli'nin yumuşak hamuruyla 1:18.175 elde etti ve günün ikinci, Felipe Massa ve Kimi Raikkonen'in ardından dört günlük tüm testlerinse üçüncü en hızlı zamanına imza atarak dikkatleri üzerine çekti.

İkinci günün şansız ismi Lewis Hamilton ise 145 tur gibi bir önceki gün 148 turla rekor kıran takım arkadaşına bir anlamda eşlik etti ve 1:18.905 ile günün altıncı en iyi zamanını yaptı. Sauber-Ferrari takımı yine uzun bölümler halinde Esteban Gutierrez ile 142 turu devirerek 1:18.669 derecesiyle dördüncü en iyi zamanın sa-

hibi oldu. Sebastian Vettel ise toplam 96 tur ile Pirelli'nin sert ve orta sertlikteki hamurunu kullandı ve 1:18.565 ile yine günün üçüncü hızlı ismi oldu. Günün en şansız ismi sabah daha iki tur gidemeden vites kutusu arızası ile yolda kalan Ferrari'nin yeni test pilotu Pedro De la Rosa idi. McLaren pilotu Sergio Perez yedinci

iyi zamanı, Toro-Rosso'dan Vergne ise günün beşinci iyi zamana imza atarak, günü 90 turun üzerinde tamamlayan diğer isimler olarak dikkat çektiler. Sabah beşinci virajın kerblerinde oluşan deliğin onarılması için yapılan çalışma nedeniyle son gün yarım saat daha uzatılarak yerel saat ile 05.30'da sona erdi.

Dört günlük testler sonrasında Ferrari'nin Brezilyalı pilotu Felipe Massa yumuşak hamur ile 1:17.879 ile testlerin en iyi zamanına imza attı. Lotus-Renault pilotu Kimi Raikkonen yumuşak hamur ile son gün yaptığı 1:18.148 ile testlerin ikinci en iyi

zamanına imza atarken, Force-India-Mercedes test pilotu Jules Bianchi, yine yumuşak hamurla 1:18.175 derecesi ile testlerin üçüncü en hızlı ismi oldu. Dört günlük Jerez testlerinin en fazla tur ve km kat eden ismi 1116 km ve 252 tur ile Sa-

uber-Ferrari pilotu Esteban Gutierrez olurken, toplamda 430 tur ve 1904 km ile en fazla test yapan takımda yine Sauber-Ferrari takımı oldu. Sauber takımı böylece takım başına 15.000 km olan test sınırının %12.7'sini kullanmış oldu.

Marussia-Cosworth ise 220 tur ve 974 km ile testlerin en az yol kat eden takımı idi. Böylece takımlar on günlük aranın ardından 19 Şubat tarihinde başlayacak sezonun ikinci testi olan Barcelona'ya hareket edecek.



Jerez testleri istatistikler

- En çok tur atan pilotlar: Gutierrez 252 tur, Di Resta 240 tur, Massa 227 tur
- Dört gün boyunca geçiş ve ıslak zemin lastikleriyle herhangi bir tur zamanı elde edilmedi.
- Pirelli'nin yeni sert hamuru turuncu rengiyle boy gösterdi ve geçen yılki gümüş rengin yerini aldı.
- Jerez testlerine toplam 385 set, 1540 adet lastik getirildi. Bunların 7 seti süper yumuşak, 49 seti yumuşak, 157 seti

- orta sert, 95 seti sert, 42 seti geçiş ve 35 seti yağmur lastiği idi.
- Testlerde toplan 251 set lastik kullanıldı.
- Sert hamurla en çok 20 tur, orta sert ile 24 tur, süper yumuşak ile 8 tur, geçiş lastiğiyle 3 tur ve yağmur lastiğiyle 1 tur atıldı.
- Testler esnasında Jerez'de hava sıcaklığı en düşük 3, en yüksek 22 dereceydi.
- Pist sıcaklığıysa en düşük 5, en yüksek 28 derece olarak ölçüldü.



20 Yıllık Gelenek

Goodwood Festival of Speed



Bir organizasyon düşünün ki, 7'den 77'ye orada olsun. Yalnızca insanlar değil, otomobiller, motosikletler ve hatta uçaklar bile. Adından da anlaşılacağı üzere, bünyesinde "hız" barındıran her şeyin bulunduğu Goodwood Hız Festivali, İngiltere'nin güney kıyısında bulunan West Sussex'te bu yıl 20. yaşını kutluyor.

1930'lu yıllarda dönemin Richmond Dükü, mühendis ve bir yarış pilotu olan Frederick Gordon-Lennox, Goodwood Şatosu yakınlarında özel bir tırmanma yarışı düzenler. Lancia otomobil sahiplerine özel düzenlenen bu



yarışı kazanan Gordon-Lennox'un torunu Charles ise 13 Haziran 1993 tarihinde dedesinin bu mirasına sahip çıkar. Le Mans 24 Saat yarışı ile aynı tarihe denk gelmesine rağmen festival, 25.000 seyirci ile

keyifli yolculuğuna başlar. 1.86 kilometrelik etapta düzenlenen bu tırmanma yarışına katılan araçlar çok geniş bir yelpazede. İlk düzenlendiği günden bu yana dünya çapında başarılarla imza atmış yarış



otomobillerinden günümüz teknolojisinin geldiği son nokta olan Formula 1 araçlarına, motosikletten kartinge kadar bir çok farklı katılım ile gerçekleşen Festival, aynı zamanda 2.5 kilometrelik bir orman içi etabına sahip. Bu kısa ancak keyifli etap, güncel ve klasik ralli araçlarının mücadelesine sahne oluyor.

1997 senesinde başlayan bir gelenek ise, Goodwood Hız Festivali'nin otomotiv sektörü için önemini vurguluyor. Her yıl, organizasyon tarafından belirlenen ve miladında bir yıl dönümü yaşayan marka adına, İngiliz tasarımcı Gerry Judah imzalı büyük sanat eserleri, Goodwood Şatosu'nun

ön bahçesinde, merkezi gösterim alanında sergileniyor. Jaguar, Lotus, Land Rover gibi İngiliz markalarının yanı sıra Honda, Renault, Ferrari ve Porsche de Gerry Judah imzalı bu sanat eserlerine ilham vermiş markalar arasındadır.

Festival'in adına yakışır bir şekilde devam etmesi, elbette yalnızca yarış ile olmuyor. Dört gün süren etkinlik boyunca konserler, otomobil üreticileri için fuar alanları, fotoğraf sergileri, ünlü pilotlar ile imza günleri ve röportajlar, havacılık gösterileri gerçekleştiriliyor. Yani Goodwood'ta her şey, ailenize ve size keyifle geçireceğiniz zamanlar sunuyor...



Efe ERSOY



Dakar Cephesi'nde Yeni Bir Şey Yok

2013'ün ilk büyük motorsporları mücadelesi Dakar, tekdüze geçmemesine rağmen alışıldık sonuçlarla karşımıza çıktı.

Motosiklet sınıfında halihazırda 6 zaferi bulunan, otomobil sınıfında ise bu yıl beşinci galibiyetini kazanan Stephane Peterhansel'in yanısıra beşinci Dakar'ını kazanan motosikletçi Cyril Despres de beklenen galiplerdi. Özellikle KTM sürücüsü Marc Coma'nın Dakar'a katılmaması ile birlikte favori konumuna gelen Despres şansını iyi değerlendirdi ve Portekizli Ruben Faria ile yerel kahraman Şilili Chaleco Lopez'in önünde mutlu sona ulaştı.

Otomobil sınıfında ise Volkswagen'in çekilmesinden sonra Red Bull Buggy'leriyle ga-

libiyet kovalayan Nasser Al-Attiyah ve Carlos Sainz, motor problemleri ile Dakar'a veda ettiler. X-Raid Mini takımı Stephane Peterhansel ile bir kez daha galip gelirken, Leonid Novitsky ile de podyumun üçüncü basamağına çıktı. İkinci ise, Volkswagen ile 2009'da galibiyete ulaşan Giniel de Villiers'di. Güney Afrika'lı pilot, Toyota'sıyla Peterhansel'in 42 dakika ardında yarışı tamamladı.

Kamyon sınıfında ise Eduard Nikolaev, Sergey Savostin ve Vladimir Rybakov galibiyete ulaştı. Afrika'dan Güney Amerika'ya taşınan Dakar'da Fransız etkisinin sürmediği tek sınıf olan kamyon sınıfında zafere ulaşan marka KAMAZ oldu.



Sebastien Loeb kazanmaya devam ediyor, hâlâ!

Üç sütun üstüne kapkara haykırarak puntolarla yazmak lazım, Sebastien Loeb WRC'deki son sezonuna da galibiyetle başladı!

2013'te yalnızca 4 ralliye katılacak olan Citroen pilotu Sebastien Loeb, Monte Carlo Rallisi'ni çok rahat bir şekilde kazandı. Son iki etabı seyirci

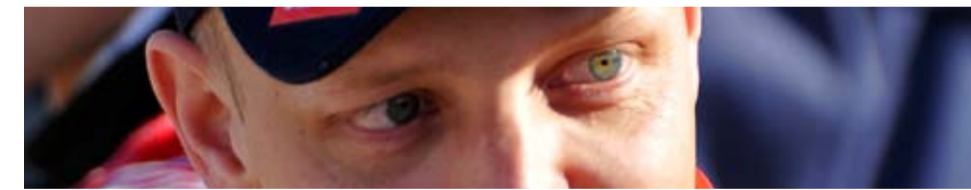
güvenliği için iptal edilen, felaket hava şartlarında koşulan rallide Volkswagen pilotu Sebastien Ogier ikinci, Citroen'e geri dönen Dani Sordo ise üçüncü oldu. Volkswagen ile kariyerine devam eden Jari-Matti Latvala ve Evgeny Novikov şaşırtıcı olmayan bir biçimde yarış dışı kaldılar, Ford

ile iyi bir başlangıç yapan Juho Hanninen ise zor şartların kurbanı olan bir diğer isimdi.

Yedinci Monte Carlo zaferine ulaşan Sebastien Loeb, kariyerinin de 77.WRC birinciliğine ulaşarak üç 7'yi yanyana getirdi, bir anlamda da jackpot'u buldu. WRC-2 kategorisinde Skoda pilotu Sepp Wiegand,

WRC-3 sınıfında ise yine bir "Fransız Sebastien", sınıfında finiş gören tek isim olan Sebastien Chardonnet galip geldiler.

Şampiyonanın ikinci ayağı, Loeb'ün katılacağı bir diğer ralli olan İsveç Rallisi için başlığımız hazır, sadece rallinin resmen bitmesini bekliyoruz.



Monte Carlo Rallisi sonuçları

1.	S. Loeb	D. Elena	Citroen DS3 WRC	5:18:57.2
2.	S. Ogier	J. Ingrassia	VW Polo R WRC	+1:39.9
3.	D. Sordo	C. Del Barrio	Citroen DS3 WRC	+3:49.0
4.	M. Hirvonen	J. Lehtinen	Citroen DS3 WRC	+5:26.3
5.	B. Bouffier	X. Panseri	Citroen DS3 WRC	+8:13.1
6.	M. Ostberg	J. Andersson	Ford Fiesta RS WRC	+12:03.7
7.	M. Prokop	M. Ernst	Ford Fiesta RS WRC	+23:27.3



Yeni sezon, yeni kasklar

2013 Formula 1 sezonu birçok yeni pilota, birçok pilot için de yeni takımlara ev sahipliği yapıyor. Bu da motorsporları severler için yepyeni kasklar demek. Karşınızda 2013 sezonunda göreceğimiz yeni kasklar:



Esteban Gutierrez: Vatandaşı Sergio Perez'in aksine, Meksika'ya yalnızca kaskının arkasında yer veriyor Gutierrez. Kaskın hakim renkleri ise Champ Car efsanesi, F1 fiyaskosu Sebastien Bourdais'yi hatırlatıyor. Aman kariyerleri benzemesin!



Nico Hulkenberg: Kendine ait sade ve farkedilir bir kask tasarımı var Hulk'un. 2012'de turuncu olan bölümler Force India sonrası kırmızıya evrilmiş, siyah kısımlara ise karbon fiber dokunuşu eklenmiş. Tasarımın ana hatlarını belirleyen eskizvari çizimler ise korunmuş.



Lewis Hamilton: Her zamanki sarı ana renk, kırmızı-yeşil-mavi formunu korumuş olsa da, hem yeni sponsorlar hem de farklı tasarımıyla dikkat çekici bir kask. Bol bol sim kullanıldığını da belirtelim.



Romain Grosjean: Gridde bir kask güvenlik açısından en çok ihtiyaç duyan pilot şüphesiz Grosjean. Yeni kaskında siyah ve altın renk 2012'ye göre oldukça azalırken kırmızı, turuncu ve beyaz öne çıkmış.



Kimi Raikkonen: 2012'de 9 numara ile yarışan Kimi, bu yıl 7'ye terfi ettiği için kaskında da değişikliğe gitmiş. Ayrıca, önceki kaskındaki beyaz ve siyah, yeni sezonda yer değiştirmiş. Sade ve şık.

IRC öldü, yaşasın ERC!



Intercontinental Rally Challenge'in yerine 2013'ten itibaren getirilen Avrupa Ralli Şampiyonası, ilk iki rallisiyle ne kadar keyifli bir seri olacağının sinyallerini verdi. Jan Kopecky ve Bryan Bouffier'nin 0.5 saniyeyle ayrıldığı Avusturya Rallisi'nin haberini bir önceki sayımızda vermiştik. Letonya Rallisi de heyecan ve mücadele bakımından Avusturya'yı aratmadı.

Fin pilot Jari Ketomaa ve İrlandalı Craig Breen arasında sıkı bir mücadele vardı. Oldukça yakın geçen etaplar sonrasında gülen taraf Ford pilotu

Ketomaa oldu. Peugeot pilotu Breen ralliyi ikinci sırada tamamlarken, Fransız ralli efsanesi François Delecour da podiumu tamamlayan ikinci Peugeot pilotuydu.

ERC'de bir sonraki mücadele Kanarya Adaları'na taşınıyor. Sezonun geri kalanında ise Korsika ve San Remo gibi klasik ralliler başta olmak üzere, oldukça keyifli bir takvim bizleri bekliyor.





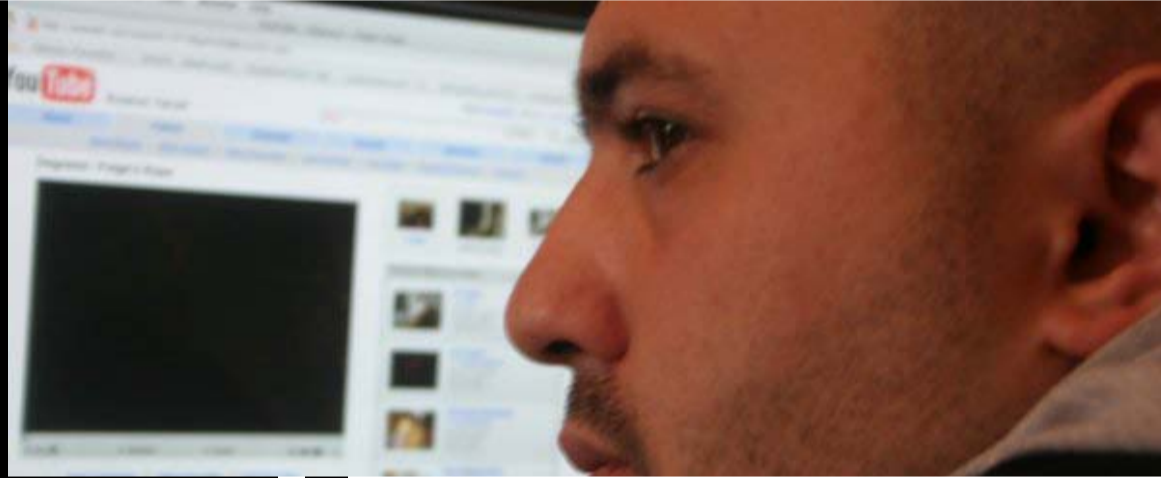
Ekibimiz

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

Hepsine teşekkürler...

Şener Uluer

AutoVision'ın görsel yönetmeni olan Şener ekstrem sporları seven biri ve çantasında paraşütle (ciddiyiz) dolaşıyor! Çalışırken kaliteli elektronik müzik dinler ve başarılı setleri mevcut, motora binmeyi sever. Her sayıda motosiklet sayfası niye yapmıyoruz sorar ama üzgünüz.



M. Murat Erçelebi

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



İlke Taşçı

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 RS'i'nin otoparktan çıktığını gören olmadı.



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.



Alişan 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.



Mehmet Ali Selişik

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



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!





İsmail Terzi

İsmail bizlere Gaziantep'ten destek veren bir isim ve o da makine 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.



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!



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 tasarlayan ilham olmuş! Motorsporları dışında ciddi bir tenis takipçisi de aynı zamanda.



Metin 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.



Yiğit Timur

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.



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.



Berke Çelikkaya

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



Autovision ailesi olarak 1 yılı geride bırakmış olmanın haklı gururu içindeyiz. Bu süre zarfında bizi takip ettiğiniz için çok teşekkür ederiz.

Tüm ekibimizce siz, okuyucularımızın memnuniyeti bizim için herşeyden daha önemli ve bunun için vargücümüzle çalışıyoruz.

Umarız daha çok, hep birlikte '1 yılları' geride bırakırız. Bizi takip etmeye devam edin.

AutoVision®

Bizi okuduğunuz için
teşekkür ederiz.

Soru ve görüşleriniz için:
info@autovision.com.tr

Yeni yılınız kutlu olsun.
Mart sayımıza bekleriz...