Sayı: 2 / Şubat-Mart 2020

Auto SHOW

14,00 TL

MEMBER OF DOĞAN GROUP

www.autoshow.com.tr

KKTC Fiyatı: 17.50 TL

ISSN 1300-5863

9 771300 586006

Las Vegas'ta teknoloji şovu

CES





Peugeot 2008

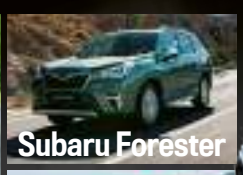
Yeni yakışıklı

SÜRÜŞ İZLENİMİ



Aston Martin Vantage AMR

Bolca el işçiliği



Subaru Forester



Renault Clio



GÜNCEL

Mercedes GLA

YÜKSEKTEN BAKIYOR

GÜNCEL: McLaren Elva, Yerli ve milli TOGG, Porsche Taycan 4S, Mercedes GLA, Ferrari Roma, Motobike Istanbul; SÜRÜŞ İZLENİMİ: Mercedes GLB, Hyjndai Tucson N Line, BMW 3 Serisi, Toyota C-HR, Volvo V60 T8, BMW 8 Serisi, KARŞILAŞTIRMA: Mazda 3, Toyota Corolla, Ford Focus; SERVİS: Far camı temizliği; KULLANILMIŞ OTOMÓBİL: Hyundai Tucson; MAGAZİN: Alpine Klasik Kış Rallisi

Niyetin ciddiyse araban letgo'da!

letgo'nun araba kategorisi yenilendi!
Detaylı filtrelerle hayalindeki arabayı bul,
tek tıkla sahibini ara, kolayca al - sat!



letgo

EDİTÖR



Yayın Danışmanı
HIRANT KASAPOĞLU

DOĞAN GRUBU 60 YAŞINDA

Geçtiğimiz dönemin önemli etkinliklerinden biri Doğan Grubu'nun 60. Yıldönümü oldu. Doğan Grubu geçtiğimiz Aralık ayında 60'ıncı yaşını kutladı. 60 yıl önce Sirkeci'de küçük bir ofiste temelleri atılan Doğan Grubu bugün 10 binden fazla çalışanın istihdam edildiği, enerji, akaryakıt perakendesi, finans, internet-eğlence, sanayi, otomotiv, turizm ve gayrimenkul sektörlerinde faaliyet gösteren bir iş grubu. Eğitim, kültür-sanat ve sosyal sorumluluk alanlarında da pek çok proje yürüten Doğan Grubu, yeni yaşını Aralık 2019'da iki ayrı etkinlikle kutladı.

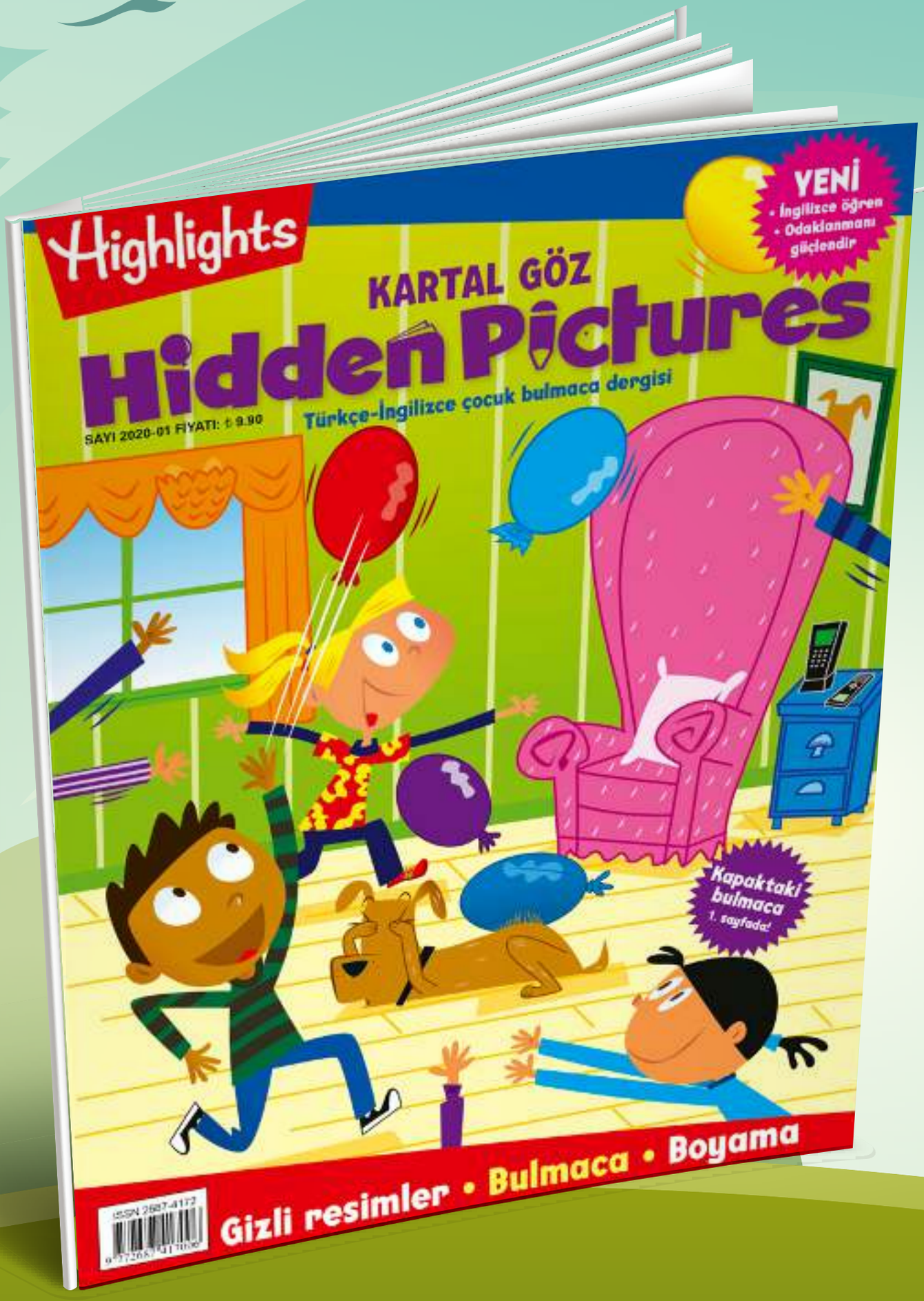
Bu etkinliklerden ilki, Hilton İstanbul Bosphorus'ta, Doğan Grubu kurucusu ve onursal başkanı Aydın Doğan ile eşi Sema Doğan'ın ev sahipliğinde düzenlendi. İş, siyaset, sanat, medya ve cemiyet hayatından konukları bir araya getiren gecenin onur konukları Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve eşi Emine Erdoğan'dı. İkinci etkinlik ise yine, Haliç Kongre Merkezi'nde, grubun farklı şirketlerinde çalışan 1250 kişinin katılımıyla gerçekleştirildi. Gecede ayrıca, 2019 yılında ilk kez verilmeye başlayan Değer Ödülleri ödül töreni gerçekleşti, yedi farklı kategoride ödüller sahiplerini buldu.

Otomobillere dönecek olursak, 2020'nin ilk otomobil fuarı, bu kez alıştığımız şekilde Detroit olmadı. Çünkü Detroit otomobil fuarı (yani NAIAS), 2020'den itibaren yıl ortasına taşınıyor. Yani artık daha sıcak Detroitler bizleri bekliyor. CES ile rekabet edemeyen eski tüfek NAIAS, geçtiğimiz yıllarda böyle bir karar almıştı. Artık eski tekniklerin yeni nesil teknolojiler karşısında yaya kaldıkları dönemlerden geçiyoruz; "Ok Boomer!" Ama yine de otonom gibi, elektrikli gibi, bağlantılı gibi yeni teknolojiler uğruna, saf otomobil sürüş keyfinden mahrum kalmak da istemiyoruz. Neyse ki bol gürültülü, bol beygirli otomobiller şimdilik üretilmeye devam ediyor.

Detroit'ten Las Vegas'a geçince ise birden dünyamız değişiyor. Çünkü artık burada sadece yolda giden değil, havada uçan otomobilleri ve Uber taksileri de görmeye başlıyoruz (Belki 2050 yılında bu uçan Uber taksiler İstanbul'da da yine ilginç bir rekabet başlatabilir). CES aslında bir tüketici elektroniği fuarı ama otomotiv firmaları artık bu fuarlara her zamankinden daha fazla ilgi gösteriyor. Yerli ve milli otomobilimiz TOGG'un CEO'su Gürcan Karakaş da CES'de bir panele katılarak yeni otomobilini anlattı. Bu arada TOGG'un prototiplerinin ilk kez halk karşısına çıkacağı etkinlik de yine bir tüketici elektroniği ve teknoloji fuarı olacak. TOGG'un otomobilleri Şubat ayında Barcelona'da düzenlenecek olan Mobile World Congress MWC'de ilk kez sergilenecek. Daha çok cep telefonu, tablet, giyilebilir teknoloji gibi mobil cihaz yeniliklerinin yer aldığı MWC'de mobilite sağlayan otomobiller de sergilenmeye başladı. Hatırlanacağı gibi, Mercedes de geçtiğimiz senelerde bazı yeniliklerini Barcelona'da sergilemişti.

Fuarlardaki bu önemli dönüşümden bahsetmişken, dünyayı ve insan ırkının sağlığını tehdit etmeye başlayan yeni Corona virüsünün böyle uluslararası fuar gibi etkinlikleri nasıl etkileyeceğini ise kestiremiyoruz. Yeni virüs için kısa sürede etkin çözümler bulunmazsa, sadece fuarları değil, turizmi, havayollarını, ülke ekonomilerini ve Çin'deki tedarik ve üretim sürecinden dolayı otomotiv sektörümüzü de olumsuz olarak etkileyebilir. Umarız böylesine kötü bir senaryo hiç yaşanmaz.

İLETİŞİM
facebook.com/autoshowdergi — twitter.com/autoshowdergi — instagram.com/autoshowdergi



DB
DOĞAN BURDA DERGİ

Sadece
9.90 TL

KARTAL GÖZ
Hidden Pictures

YENİ AYLIK
ÇOCUK
BULMACA
DERGİSİ

GİZLİ
RESİMLER

BULMACA

İngilizce
kelimeler

BOYAMA

- Konsantrasyonu güçlendirir
- Görsel algıyı arttırır
- Kelime haznesini zenginleştirir
- Eğlenerek İngilizce öğretir
- Dikkat gelişimi sağlar

SATIN AL

Highlights

İçindekiler





Akılcı çözüm mü, boş vaat mi?

Özel motor konseptinin Mazda 3'ü daha çevreci bir araç haline getirdiği iddia ediliyor. Bu iddiayı, 2 tutumlu rakibiyle karşılaştırarak araştırdık. **S. 70**



Bolca el işçiliği

Manuel şanzımanlı Aston Martin Vantage AMR ile çıktığımız ilk yolculuk, gerçekten çok etkileyici bir deneyim oldu. **S. 18**



Güzel Lüks Benz

Köşeli, şık ve konforlu... Mercedes GLB, markanın köklü geleneklerini sergiliyor: Bu SUV'un hedefi basit ve rahatlatıcı olmak. **S.50**

Türkiye'nin otomobili tanıtıldı

2022'de üretime geçmesi planlanan Türkiye'nin otomobili, Gebze'deki Bilişim Vadisi'nde düzenlenen bir toplantı ile tanıtıldı. **S. 22**



GÜNCEL

MERCEDES VISION AVTR
Başka bir gezegenden gelmiş gibi 6
CES FUARI Gelecek uçuşa geçti 10
CES FUARI Yazılımlar ve Sony'nin şovu 12
MCLAREN ELVA Tam bir çılgınlık 20
TOGG Türkiye'nin otomobili tanıtıldı 22
PORSCHE TAYCAN 4S Yeni baz model hazır 32
MERCEDES GLA Yüksekten bakıyor 34
SUBARU FORESTER Hibrit seçeneğiyle geldi 36
RENAULT CLIO Teknolojik küçük 44
AUTOMOTIVE INSIDER Süpersport salgını 94

SÜRÜŞ İZLENİMİ

BYTON M-BYTE Tekerlekli akıllı telefon 16
ASTON MARTIN VANTAGE AMR
Bolca el işçiliği 18
FERRARI ROMA Tüm yollar Roma'ya çıkar 38
PEUGEOT 2008 Yeni yakışıklı 46
MERCEDES GLB Güzel Lüks Benz 50
HYUNDAI TUCSON N LINE N mütevazı 54
BMW 320i Konfor dolu bir güzellik 58
TOYOTA CH-R Kalitede sınıf atlamış 60
VOLVO V60 T8 POLESTAR ENGINEERED
Volvo'nun yıldızı 64
BMW M850i GRAN COUPE
Panamera'nın kabusu 66

DOSYA

MOTOBIKE İSTANBUL
Motosiklet dünyası bu fuarda 24

KARŞILAŞTIRMA

TOYOTA COROLLA, MAZDA 3, FORD FOCUS
Akılcı çözüm mü, boş vaat mi? 70

SERVİS

FAR CAMI TEMİZLİĞİ Geceleri kör olmayın 76
TASARIM GENÇLEŞTİRME Yepyeni bir imaj 78
DASHCAM Telefonunuzu kamera yapın 79

KULLANILMIŞ OTOMOBİL

HYUNDAI TUCSON Bay güvenilir 80

RÖPORTAJ

REŞAT DUMANOĞLU Delphi için Türkiye önemli 82

MAGAZİN

COPPA DELLE ALPI Buz üstünde sıcak dans 84
CITROEN C3 Karlı yollara doğru 96

ETKİNLİK

OTOMOBİLİN GLADYATÖRLERİ
ODD Satış ve İletişim Ödülleri 90

PİYASA

SATIŞ RAKAMLARI Kayıp bil yıl 91

SEKTÖR

2020 TAHMİNLERİ Sektör 2020'ye umutla bakıyor 92

Pandora, Stuttgart'ın yaklaşık 15 km güneybatısında kalıyor. Sizler Google Maps'te arama yapmaya başlamadan önce buranın gerçek adının Sindelfingen olduğunu itiraf edelim. Yine de burada, kendimizi bambaşka bir dünyadaymış gibi hissetmeden edemiyoruz.

Buradaki bir fotoğraf stüdyosunda Mercedes, Las Vegas'taki CES Fuarı'ndan birkaç hafta önce, maksimum güvenlik önlemleri (cep telefonunuzu teslim edin, gizlilik sözleşmesini imzalayın) eşliğinde podyuma çıkardı. Bu otomobil gerçekten çok farklı. Hatta Mercedes'in kurulduğu 1883'den bu yana yaptığı tüm otomobillerden de çok farklı.

Bu fütüristik otomobilin adı Vision AVTR ve fotoğraf çekimleri bizleri Pandora gezegenine götürüyor. James Cameron'ın yönettiği Avatar filmindeki (2009) mavi canlıların yaşadığı gezegenden bahsediyoruz.

Diğer taraftan AVTR'yi kullanmak gerçekten mümkün. Daimler Başkanı Ola Källenius açılış

Mercedes Tasarım Şefi Gorden Wagener (ortada) Auto Bild Şefi Tom Drechsler (sağda) ve meslektaşımız Tom Drechsler.



Direksiyon dünde kaldı, yönlendirme için yarın "kontrol elemanını" kullanacağız.



Başka bir gezegenden gelmiş gibi görünüyor

Mercedes'in CES Fuarı'nda sergilenen Vision AVTR adlı konsepti, Disney işbirliği ile hazırlanmış. Acaba gelecek böyle olabilir mi?

konuşmasını yapmak için sahneye bu otomobille geliyor. Yanında ise Cameron var. Otomobil, Gorden Wagener'ın yönetimindeki ekip tarafından yaratılmış, tasarlanmış ve üretilmiş. Källenius'un sözleriyle bu otomobil, insan, makine ve doğa arasındaki bağlantıya bir ön bakış. Araçta Cameron'ın, insanları bugün bile derinden etkileyen (ve iki yıl içinde yenisi çekilecek olan) filminden esinlenilmiş.

Neresi iç, neresi dış? AVTR'de ikisi iç içe geçiyor. Hücresel kimyaya sahip aküler geri dönüştürülebiliyor.

Detaylar mı? Evet, tekerleklere sahip bir otomobil. Ancak bunlar bile günümüz tekerleklerinden çok farklı. Ayrıca direksiyonu yok. Tekerlekler büyük toplar (Bubble Wheels) şeklinde tasarlanmış. Bunun dışında dört tekerlek de yönlendirmeye katkıda bulunuyor. Yani bu otomobil gerektiğinde yengeç gibi yan yan gidebiliyor. Kumanda ortadaki Joypad (Joystick değil) ile yapılıyor. Bu sistemi bizzat denedik ve çok basit olduğunu gördük: Elinizin ayasını üzerine koyuyorsunuz, elinizi öne (ileri), arkaya (fren) ya da sağa sola doğru kaydırmanız yeterli. Gaz veya fren pedalı? Yok!

AVTR'ın tasarımı, 2015 CES'te büyük sükse yapan Mercedes F



Eliniz ekran oluyor: Avucunuzu kapattığınızda mönü seçimi gerçekleşmiş oluyor. Devasa 3 boyutlu ekran, çevrenin eşzamanlı grafiklerini gösteriyor.



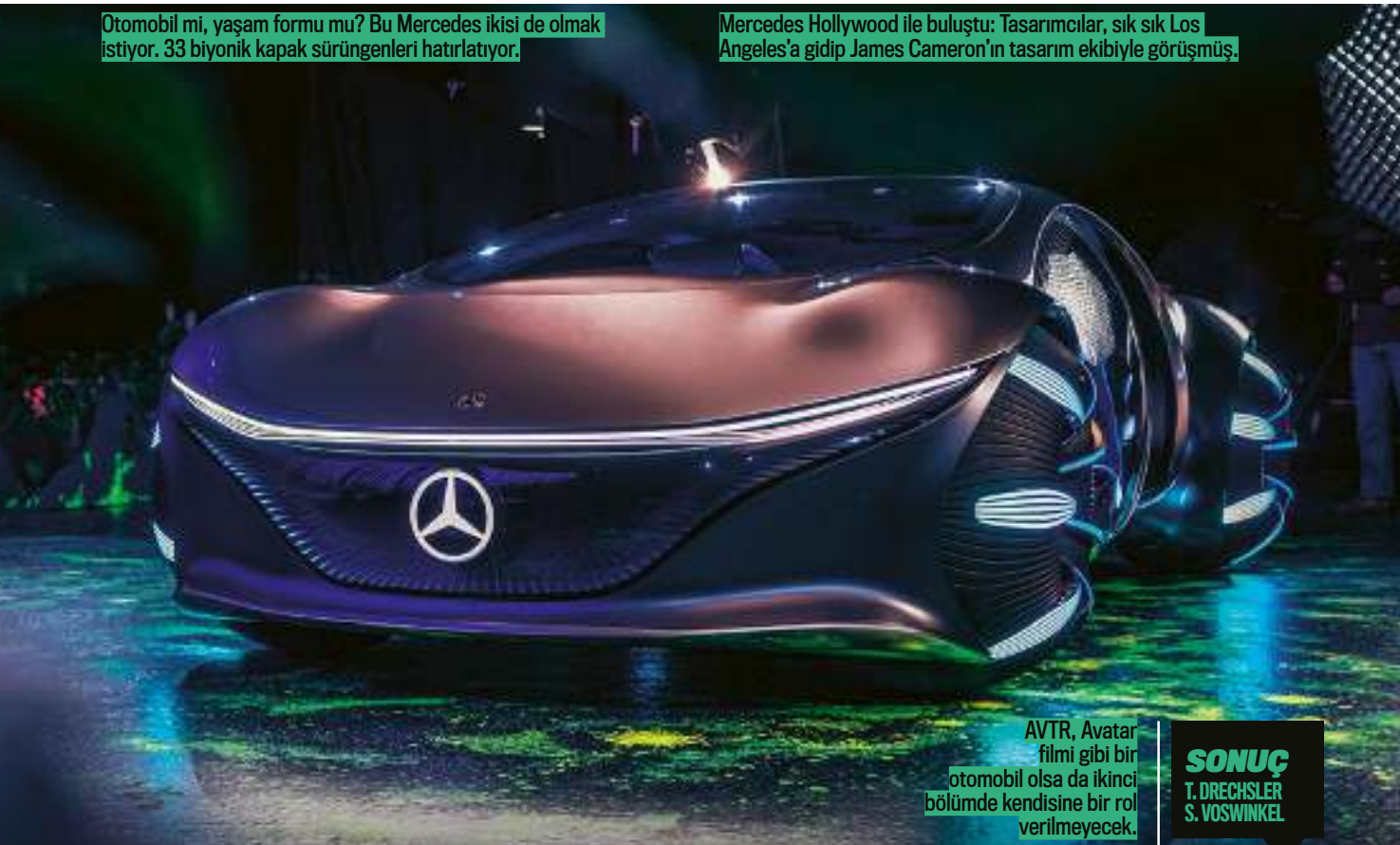
Tekerlekler? Var ama farklı! Bubble Wheels adlı aydınlatmalı balon tekerlekleriyle AVTR, yengeç gibi yan da gidebiliyor.



Otomobil mi, yaşam formu mu? Bu Mercedes ikisi de olmak istiyor. 33 biyonik kapak sürüngenleri hatırlatıyor.



Mercedes Hollywood ile buluştu: Tasarımcılar, sık sık Los Angeles'a gidip James Cameron'ın tasarım ekibiyle görüşmüş.



AVTR, Avatar filmi gibi bir otomobil olsa da ikinci bölümde kendisine bir rol verilmeyecek.

105'i hatırlatıyor. O günlerde, otonom otomobil dünyasında yolcuların birbirlerinin karşısında oturmak isteyeceklerine inanılıyordu. Ancak anketler istemediklerini ortaya koydu.

Konseptte normal yerleşimli 4 adet koltuk ve tek bir elektromotor (Mercedes performans verisi vermiyor) bulunuyor.

Otomobil, kendisine yaklaştığınızda uyanıyor. Aynı bir hayvanın kulaklarını kaldırması ve tüylerini dikmesi gibi. Ancak burada tüy rolünü aracın arka kısmındaki 33 adet hareketli ve aydınlatmalı flap (Lozan Üniversitesi tarafından geliştirilmiş küçük kanatlar) oynuyor. Gorden Wagener: "Nefes alıyormuş gibi."

Kişi bu araçla, Avatar'da olduğu gibi bağlanıyor: AVTR'da sürücüsünün kalp atışlarını algılayan bir koltuk da bulunuyor. Elinizin ayası ise farklı seçimler yapabileceğiniz bir ekrana dönüşüyor: Seçim için avucunuzu kapatmanız yeterli. Sistem bugün bile gayet iyi çalışıyor. AVTR'ın ana ekranı film dünyasını gerçeklikle bağlıyor. Cameron'ın uzmanları burada da işe karışmışlar: Sürücü iş rotasını sanal olarak at üstünde veya Avatar'daki ejderhalarından birini sürerek deneyimleyebiliyor. Bunu deneyimlemek söylemekten çok daha çılgınca.

Dönüştürülmüş PET şişelerden yapılmış kaplamalar ve ahşap yerine kullanılan Karuun Sarmaşığı... Belki de ikisi de yakında burada gerçeğe dönüşebilir.

SONUÇ
T. DRECHSLER
S. VOSWINKEL

Mercedes geleceğin mobil hayatına ve insanlara inanıyor. Hepimiz aynı biyosferin içinde yaşıyoruz ve hangi formda olursa olsun otomobil de bu dünyanın bir parçası.

TÜRKİYE PİSTLERİNDE 13 YILDA PEK ÇOK ŞEY DEĞİŞTİ. ŞAMPİYON OTOMOBİL HARİÇ: BMW 3 SERİSİ.

Sheer
Driving Pleasure

Son 13 sezondur Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonluğu'nu BMW 3 Serisi otomobiller kazandı. Sporcularımıza ve bu başarıda emeği geçen tüm ekiplere teşekkür ediyoruz.



2007 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320i
2008 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320si
2009 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320si
2010 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320si
2011 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320si
2012 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320si
2013 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320si
2014 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320TC
2015 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320TC
2016 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320TC
2017 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320si
2018 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320si
2019 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu BMW 320si

TOSFED Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu

TPS TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASI

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

Hyundai, geleceğin iş trafiğini nasıl gördüğünü sergiledi. Süper dronlar insanları merkez noktalara taşıyor, sonrasında ulaşım otonom elektrikli otomobillerle gerçekleşiyor.



Gelecek uçuşa geçti

Geleceğin çevirim içi dünyasını CES Fuarı'nda bugünden deneyimleme fırsatı bulduk.

Dünyanın en büyük teknoloji partisinde sınırlar yok. Görünüşe göre herkes dijital geleceği şekillendirmek için orada olmak istiyor. Klasik ticaret fuarları dünya çapında ayakta kalmak için mücadele ederken, üreticiler CES'te stant sahibi olmak için yarışıyor ve bu stantların bazıları gerçekten çok küçük. Bu yıl fuara, 1500'den fazlası ilk kez olmak üzere 45 ülkeden 4500'den fazla katılımcı kayıt yaptırdı ve bunların arasında 1200 start-up (yeni kurulmuş firma) da yer alıyor. Sergilenen yenilik/ürün sayısıysa neredeyse 20 bin ve bunların çoğu çevirim içi otomobil dünyasına ait. Haberimizin bu bölümünde bunların en ilginçlerini bir araya getirdik.

Tüm sistemlerin mutlak online entegrasyonu geleceğin en önemli konusu.



Hep daha fazlası

Concept Car AI:Me'de her şey rahatlık üzerine. Audi'nin "Wellbeing-Lounge" sistemi, örneğin gözlerinizle yemek siparişi verebileceğiniz anlamına geliyor.





Bosch

Data gözlüğünün dönüşü

Bosch'un yeni data gözlüğünün adı Light Drive. Ağırlığı 10 gr'dan az olan sistemi, navigasyon verisi gibi bilgileri doğrudan sürücünün görüş alanına yansıtıyor.



Faurecia

En iyi eğlence

Ford F150'ye uyarladığı iç mekan konseptiyle Faurecia, geleceğin kokpitiyle ilgili fikirlerini sergiledi. Tedarikçi firmanın sisteminde sadece araç içi eğlence ve dijital servislere önem veriliyor.



Rinspeed

Mobil bakkal dükkanı

Rinspeed, modüler mobil konseptine Metro Snap adını vermiş. Bu patentli sistem, akülü şasinin üst yapısının hızlı bir şekilde değiştirilmesini sağlıyor.





Continental

Tam görüş

Bu sistemde tüm kamera sistemlerinin entegrasyonu sağlanmış. Örneğin dijital geri görüş kamerası kokpitten takip edilebiliyor.

Hoparlörsüz ses

Continental, audio uzmanı Sennheiser ile birlikte hoparlörsüz bir ses sistemi geliştirmiş: Hoparlörler yerine yüzeylerin titreşimi kullanılıyor.



SONY VISION-S
Neredeyse yarın piyasaya çıkabilecekmiş gibi görünüyor. Ancak bu yanlış. Çünkü Sony'nin tek amacı mühendislerin neler üzerinde çalıştığını göstermek: Sensörler ve bunların yazılım ile entegrasyonu.

YAZILIMLAR VE SONY'NİN ŞOVU

CES

Robot otomobillerin çağı başladı. Otomobilde geleceğe bakışın fuarı olan CES'te odak noktası yapay zekaydı. Peki ama bunu gerçekten istiyor muyuz?

Yazı Hauke Schrieber



Eğlence her şeydir! Arkadaki ekranlı yapı çok hoş görünüyor. HP'ler hakkında ise kimse konuşmuyor.

Biri Taycan mı dedi? Tasarım, Porsche ve Tesla karışımı.





Otomobilin "Yeni On Yılı" birkaç hafta önce başladı ve birçok sürpriz ortaya çıktı bile. Las Vegas'taki tüketici elektroniği fuarı CES'te Sony, bir otomobil sergiledi. Gizli bir proje olduğundan sanki birden belirmiş gibi oldu. Japon teknoloji şirketinden hiç kimse motor (elektrikli olduğu dışında), performans, tüketim veya süspansiyon strokları hakkında hiçbir şey söylemiyor: "Araçta 33 sensör var." O kadar!

Sony'nin Alman partnerleri ZF, Continental ve Bosch ile birlikte geliştirdiği Vision-S konsepti, büyük otomobil üreticilerine bir uyarı niteliğinde: "İstersek neler yapabildiğimize bir bakın!" Vision-S, yeni on yılda otomobil dünyasında yeni kuralların bir kanıtı niteliği de taşıyor: Yazılım donanımdan daha önemli olacak. Veriler, bulut bazlı hizmetler ve bağlanabilirlik olmadan hiçbir şey olmayacak. Hem de istesek de istemesek de! CES son yıllarda dünyanın en önemli otomobil fuarlarından biri haline geldi. Şimdi 2020'li yıllar, yani robot otomobillerin ve yeni üreticilerin çağı başlıyor. Yapay zeka (YZ) direksiyonun yerini alacak. Direksiyon hala var olmaya devam ederse tabi.

Otomobil uzmanı Karl-Thomas Neumann, Hyundai iştiraklerinden Mobis'in konseptine bindiğinde gülümsemesini gizleyemiyor: "Radikal değişimlerin on yılındayız. Bunu kavrayamayan oyun dışında kalacak. Otomobil ve teknoloji firmalarının arasındaki sınırlar belirsizleşiyor." Bizce bu doğru, çünkü karşımızda Sony'nin otomobili var, Toyota otonom sürüşü reel şartlarda inceleyebileceği "entegre şehir" projesini duyuruyor, Hyundai ve Uber şehir trafiğini gökyüzüne taşıyacak bir dron üzerinde çalışıyor. Peki ya otomobilin mucidi? Mercedes'in şov otomobili Vision AVTR'de direksiyon yok ama yolcularının kalp atışlarını hisseden koltukları ve gübreleştirilebilen bir aküsü var.



HONDA AUGMENTED DRIVING CONCEPT

Bir direksiyon var ama itmek, çekmek, çevirmek, dokunmak ve seçmek için. Gerçekten cool!



Diğerleri normal otomobiller üretirken, Mercedes yarının da ötesini yaşıyor ve sürekli aynı sözü tekrarlıyor: "Software eats the World." "Yazılım dünyayı yiyor" anlamındaki bu söz, Netscape'in mucid Marc Andreessen tarafından 2011'de söylenmişti. Daimler'in hedefi 2039 yılında çevreye nötr bir marka olmak ve buna bir isim de bulmuş: Bütünsel sürdürülebilirlik. Tasarımcıları ürünler hakkında aşktan, saygıdan ve güvenden söz ediyor. İnsan ve Makine Etkileşimi Sorumlusu AVTR hakkında şu sözleri kullanıyor: "Onu teknolojik olarak anlamaya çalışmayın. O bir vizyoner."

Mercedes'te direksiyon yokken, birkaç metre ötedeki bir Honda'nın kokpitinde direksiyon dışında hiçbir şey yok. Bu elektrikli aracı direksiyonu iterek ya da çekerek hızlandırıyor ya da yavaşlatıyorsunuz. Honda Başkanı Takahiro Hachigo ise kısa bir süre önce elektrikli otomobillere tam olarak inanmadığını söylemişti. Galiba endüstri kendisiyle de çekişme halinde.

McKinsey'nin danışmanları elektrikli, paylaşılan ve otonom araçların gelecekte şehiriçi trafiğinin zayıflıklarını ortadan kaldırmasını bekliyor. (Yarı)-Otonom otomobiller 2040 yılında tüm bi-





BMW İ3 URBAN SUITE

Dünyanın en küçük şoförlü limuzini! BMW, araçlı karşılama ve transfer hizmeti için 20 adet i3'ten oluşan bir filo oluşturmuş. Meslektaşımız Tomas Hirschberger aracı deniyor.





“Ocean dünyanın en sürdürülebilir otomobili. Orta konsolunu eski tişörtlerden ürettik. Eski balık ağlarını da geri dönüştürdük.”
Henrik Fisker



FISKER OCEAN
Elektrikli SUV 2 yıl içinde piyasaya çıkacak. 4,46 m uzunluğundaki aracın akü kapasite seçenekleri 80 kWh'ya kadar çıkıyor.

nek otomobillerin yüzde 66'sını oluşturacak. Ayrıca 2020'lerin ortasına kadar, öncelik orta sınıf ve üzerinde olacak şekilde, yaklaşık 300 yeni elektrikli model piyasaya çıkacak.

Geleceğin değişiminden güneşlikler bile payını alacak ve onlar da yapay zekaya sahip olacak. Yapay zekada inovasyon lideri olmayı hedeflediğini söyleyen Bosch, CES'te “Virtual Visor” adını verdiği güneşliği sergiledi: Sürücünün gözlerini takip eden bir kamera, ön camın sadece sürücünün bakış yönü noktasındaki küçük bir kısmını karartıyor. Hoş ama kimin böyle bir şeye ihtiyacı olur ki?

Vision AVTR'nin iç mekanında Mercedes, geri dönüştürülmüş plastik şişeler kullanırken, aynı salondaki Henrik Fisker de kendi yeniliğini tanıtırken, aracın eski tişörtlerden üretilmiş orta konsoluna vuruyor: “Benim Ocean'ım dünyanın en sürdürülebilir otomobili olacak. Eski balık ağlarını da tekrar kullandık.” 2 yıl sonra piyasaya çıktığında Ocean'ın fiyatı 37 bin dolar civarında olacak. Aracı sadece bir uygulama üzerinden satın alabilecek ya da kiralayabileceksiniz. Yani bayiler ve şovroomlar da olmayacak.

CES'i gezmek insanı hem etkiliyor hem de biraz tedirgin ediyor ve bir şeyi fark ediyorsunuz: VW Las Vegas'ta yok! Onlar hala Almanya'da ve yaz aylarından itibaren ulaşılabilir fiyatlarla satın alınabilecek elektrikli otomobiller üzerinde çalışıyor.



“Bu çağı radikal değişimlere neden olacak bir on yıl olarak görüyoruz. Bunu anlamayanlar ortadan kalkacak.”
Eski Opel Başkanı Karl-Thomas Neumann,



SONUÇ
HAUKE SCHRIEBER

KENDİMİZİ YAPAY ZEKAYA EMANET EDELİM Mİ?

Kıyamet konulu “In the Year 2525” adlı şarkıyı bilen var mı? Zager ve Evans ikilisi tarafından yazılan şarkıda, insanların aşırı ileri teknolojilere olan bağımlılıkları nedeniyle dünyanın sonunun gelmesi anlatılıyor. Büyük ihtimalle dünyanın sonu bir süre daha gelmeyecek. Otomobil teknolojileri bugün insanlara çok fayda sağlıyor ama insanı biraz devre dışı da bırakıyor. Bunu istiyor muyuz? Geleceğin trafiği, araçları kullanan yapay zeka sayesinde daha temiz, daha güvenli ve hızlı olacak. Bence bu iyi bir şey. Hoş geldin 2020!

Tekerlekli akıllı telefon ile ilk sürüş



Hala bir otomobil mi? Yoksa geleceğin ta kendisi mi? Byton M-Byte'ın direksiyonunda attığımız ilk turlar tek bir şeye işaret ediyor: Dikkatinizin dağılmasına izin vermeyin.

Gerçekten de direksiyon var. Hem de yuvarlak bir tane. 100 yıldan fazladır olduğu gibi. Ama direksiyonun üzerinde ve hemen arkasında 7 inçlik bir dokunmatik ekran, düğmeler ve farklı şalterler var. Ancak bunlar sadece başlangıç...

Çin'de bu yıl piyasaya çıkacağı, 2021'de de Avrupa'ya geleceği açıklanan Byton M-Byte'ın direksiyonundayım. Byton kelimesi "Bytes on Wheels" kelimelerinden türetilmiş. Kullandığımız araç, Çin'deki fabrikada üretilmiş ikinci otomobil. Henüz bir ön seri model ama seri üretim versiyona çok yakın. Tabi ki bir elektrikli otomobil olan M-Byte bir SUV. Daha doğrusu dünyanın ilk tekerlekli akıllı telefonu ve onu 45 bin doları olan herkes satın alabilecek. Şimdiye kadar 60 bin ön sipariş almış ve Byton bunun için ön ödeme istememiş. Bakalım müşterilerden kaçı bu otomobili gerçekten satın alacak.

M-Byte, yeni 2000'li yılların ilk otomobili. Bugün Las Vegas'taki devasa bir otoparkta bu araçla



Yepyeni ama tanıdık: Byton'u tasarlayan kişinin BMW i3'ü yaratan kişi olduğunu bir şekilde görmek mümkün.



İyi mi, iyi olmak için fazla iyi mi? 1,20 m (!) genişliğe ve 15 cm yüksekliğe sahip ekranda, mümkün olan her şey (sürücünün kalp ritmi dahil) göstermek mümkün.

Genel olarak ön yolcunun kullanımı için düşünülen 8 inçlik üçüncü dokunmatik ekran koltukların arasında yer alıyor.

birkaç tur atma fırsatı buldum. İki numaralı M-Byte arkadan itişli (4x4 de olacak) ve gücü 200 kW'dan 150 kW'ya düşürülmüş bir versiyon. Daha araca binerken, dikkat dağıtma potansiyelinin çok yüksek olduğunu fark ediyoruz. Bunun nedeniyse 1,20 m eninde ve 15 cm boyutlara sahip yüksek çözünürlüklü devasa ekran.

Bu ekrana akla gelebilecek her şeyi yansıtmak mümkün: Devasa bir navigasyon ekranı, menzil, tercih edilen radyo frekansları... Bunun için bilgisayara giriş yapmama da gerek yok: Araç yüzümü tanıyor, bulunduğum yeri algılıyor, alışkanlıklarımı öğreniyor ve sağlık durumumu biliyor. En iyi arkadaşım bir otomobil!

Yola çıkma zamanı. Vites seçim klavyesinde D düğmesine basıyor ve hafifçe gaz veriyorum. 150 kW, 2,3 tonluk ağırlıkla uğraştığını belirgin şekilde belli ediyor ve araç özellikle virajlarda bir cruise gemisi gibi hissettiriyor. Direksiyon da son ayarlarında olmadığı için, test sürüşü zorlu bir eyleme dönüşüyor. Açıklama Teknoloji Şefi David Twohig'den geliyor: "Seri üretim başladığında M-Byte tabi ki daha canlı ve kıvrak olacak. Ancak bizler genel olarak tok ve sakin bir sürüş hissine odaklanıyoruz."

Açıklamalara göre M-Byte'ın 4x4 versiyonu 100 km/s hıza 5,5 sn'de ulaşıyor. Ayarlanabilir rekuperasyon (enerji geri kazanımı) ise seri üretimde devrede olacak. Bu nedenle freni normal bir şekilde kullanmam gerekiyor.

Sürüş sırasında kendime sürekli gözlerimi yolda tutmam gerektiğini hatırlatmam gerekiyor. Yani 7 inçlik dokunmatik ekrana veya 48 inçlik dev ekrana bakmamam lazım. Hayda! Bir tane daha! Evet, orta konsolda 8 inçlik bir ekran (sadece ön yolcu için düşünülmüş) daha var.

Alman Andre Nitze-Nelson yönetimindeki Byton ekibi, ekranlar ve dokunmatik yüzeylerin neden olacağı dikkat dağılımını minimumda tutabilmek için ellerinden geleni yapmışlar. Ancak Byton'da otomobil kullanmak dünyanın en güzel ayrıntısı haline geliyor. Araçtan inince şöyle düşünüyorum: "Uzak gelecek büyük ihtimalle böyle olacak. Belki yakın gelecek de!"

Teknik veriler

Motor arkada elektromotor (272 HP) veya 4x4 (476 HP);
Maks. tork: 400 Nm veya 710 Nm (4x4); **Akü:** 71 kWh veya 95 kWh;
0-100 km/s: 5,5 sn'den itibaren;
U/G/Y: 4850/1940/1650 mm

SONUÇ


Hauke Schrieber

Byton son metrelerde olsa da henüz hedefe ulaşmış değil. Bilgi-eğlence yazılımlarının performansı, sürüş özelliklerinden çok daha etkileyiciydi. İşte bu nedenle bilgi-eğlence, gelecekte otomobillerde en ön sırada yer alacak.



Tipik Aston Martin burnu: Hem şık hem de çok enerjik görünmesini sağlıyor.

7 vitesin ilkinin sol altta olması sıra dışı olsa da alışmak uzun sürmüyor.

BOLCA EL İŞÇİLİĞİ

İLK İZLENİMLER

Beğendik/ Beğenmedik

Vantage'ın çekiciliği artarken, manuel şanzımanıyla harika bir sürüş hissi veriyor. 6 vites de yeterli olurmuş aslında. Vites şeması kesinlikle farklı.

Manuel şanzımanlı Aston Martin Vantage AMR ile çıktığımız ilk yolculuk, gerçekten çok etkileyici bir deneyim oldu.

Ruhsuz otomasyon yerine el işçiliği... Bu mottoyu takip eden Aston Martin, Vantage AMR'ı manuel şanzımanla piyasaya çıkardı. AMG'den alınan 4,0 lt'lik çift turbolu V8 abartılı gücünü hiçbir zaman manuel şanzımanla iletmediği için mühendislerin, kapsamlı bir uyum çalışması yapmaları gerekmiş. Graziano üretimi 7 ileri şanzımanı koruyabilmek için öncelikle motorun maksimum torku 60 Nm kadar düşürülmüş. Elektronik kontrollü diferansiyel ise yerini mekanik bir kilide bırakmış. Böylece bu transaks sayesinde, spor otomobilin arka aksına düşen ağırlık 70 kg hafifletmiş. Bu da daha yumuşak bir süspansiyon kullanılmasına izin vermiş. Manuel Aston'un ağırlığındaki tasarruf, seramik frenlerin kullanımıyla 90 kg'ı bulmuş. 200 adetlik AMR versiyonun ardından manuel şanzıman, standart Vantage modellerinde de sunulacak.

Manuel şanzımanın vites yerleşimi, motorsporlarındaki gibi "Dog leg" (köpek bacağı) adlı şemaya sahip. Yani sadece kalkışlarda kullanılan birinci vites sol alt

Porsche 911'i yeterince „özel" görmeyenler, Aston Martin Vantage'da aradıklarını bulacaktır.



Farklı ve çok şık görünen arka tasarımda da dinamizmin altı çizilmiş.

Aston Martin Vantage AMR

Motor: V8, biturbo, önde uzunlamasına; **Motor hacmi:** 3982 cc; **Maks. güç:** 510 HP-6000 d/d; **Maks. tork:** 625 Nm-2000 d/d; **Güç aktarımı:** Arkadan itiş, 7 ileri manuel şanzıman; **U/G/Y:** 4465/1942/1274 mm; **Boş ağırlık:** 1499 kg; **Bagaj hacmi:** 350 lt; **0-100 km/s:** 4,0 sn; **Maks. hız:** 314 km/s; **Tüketim:** 10,3 lt/100 km; **CO_2:** 236 gr/km

tarafta. Kemikli vites değişimleri ise hoş "klik" sesleriyle gerçekleşiyor. Çift turbolu V8 rölantide bile çok güçlü hissettiriyor ve çekişi tüm viteslerde yüksek. Şanzımanda ayrıca, günümüz teknolojik seviyesine uygun olarak, ara gazı fonksiyonu da bulunuyor.

Sonuç olarak manuel Vantage da çok atak ve keyifli. Ayrıca verdiği hisler de unutulmaz.



SONUÇ
FLORIAN NEHER

8 ileri otomatik yerine 7 ileri manuel şanzıman Vantage için daha az güç aktarımı mükemmelliği ama daha fazla heyecan anlamına geliyor. Yani manuel vites kutusu, motoru çok daha yoğun deneyimlemenizi sağlıyor.

KISA KISA

Rimac C Two'yu test ediyor



Hırvat elektrikli otomobil üreticisi Rimac, ikinci modelini test ediyor. C Two adlı modelin prototipi (1914 HP, 2300 Nm, 0-100 km/s: 1,85 sn) şu sıralar tüm dünyada test ediliyor. Premium marka, resmi tanıtım için bu yılın Mart ayını işaret etti.

Yeni görünüm, eski fiyat



Kia'nın elektrikli crossoverı e-Niro makyajlandı. Yeni tasarım unsurları (gösterge paneli, LED stoplar) ve geliştirilmiş asistan paketiyle dikkat çeken aracın 35.290 Euro'luk Almanya fiyatında herhangi bir değişiklik yok.

Microlino 2021'de geliyor



Nostaljik Isetta'nın üretimiyle ilgili hukuksal anlaşmazlıklar geride kaldı. İsviçreli Micro, böylece Microlino'yu 2021'den itibaren üretebilecek. Micro, kendi modelini Cecomp (İtalya) ile birlikte geliştirip üretecek.


Bagaj yok ama kasklar arka hörgüçlere konulabiliyor.

TAM BİR ÇILGINLIK

Tavan yok, ön ve yan camlar yok... Ama gücü 815 HP ve bolca ileri teknolojiyle dolu... McLaren Elva her yönüyle uçlarda.

McLaren Tasarım Şefi Robert Melville: "Kaska ihtiyacın yok. Güneş gözlüğü yeterli." Elva adlı bu sıra dışı otomobili yaratan tasarımcı, bu sırada dostane bir şekilde gülümsüyor. Bizlerse "nefes kesici, başka uygun kelime yok" demekle yetiniyoruz.

Elva, 1960'ların spor otomobillerini hatırlatıyor. Melville ise Porsche 550 ve Maserati Tipo 61 Birdcage'e övgüler gönderiyor. Araç çok alçak yapılı ve bolca iç ve dışbükey karoser hareketlerine sahip. Her şey organik ve akıcı hissettiriyor. Ayrıca açık da. Hem de tamamen açık! Olmayan ön camın görevini rafine edilmiş aerodinamik tasarım üstleniyor. Öndeki hareketli spoyler, kabinin üzerinde bir tür hava balonu oluşturuyor ve sürücü yol rüzgarlarından rahatsız olmuyor. İşte bu yüzden sadece güneş gözlüğü yeterli. Sistem çok iyi işliyor. Özellikle de 50-115 km/s hızlar arasında.



"Bir hedefe ya da yarış pistine ihtiyacı olmayan bir otomobil. Önemli olan tek şey sürüş."
Robert Melville, McLaren-Design

Ancak bu otomobil çok daha hızlı olabiliyor. Elva'nın teknolojilerinin büyük bir çoğunluğu motorsporları kökenli. Şasisi ve karoseri ise karbon fiberden üretilmiş. Yani o da tipik bir McLaren. Aynı şey motorun (4,8 lt, biturbo, V8, 815 HP) ortada konumlandırılması için de geçerli.

Kokpit dar ama hem sürücüyü hem de yolcuyu keyifli bir şekilde sarmalıyor. Sade gösterge paneli direksiyon kolonuna monte edilmiş ve direksiyonla birlikte o da hareket ediyor. Koltukların arkasında ise takla barları, içine birer adet kask koyabileceğiniz hörgüçler ve ilk kez çok kaliteli bir hoparlör yer alıyor. McLaren, 1,7 milyon Euro fiyatlı Elva'dan 399 adet üretmeyi planlıyor.




Aerodinamik yapı Formula 1'deki gibi her noktada mükemmelleştirilmiş.



Tabi ki limitli seri: McLaren, Elva'dan sadece 399 adet üretecek.

SONUÇ
DIRK BRANKE

McLaren Elva, tablo gibi güzel ve radikal bir otomobil. Ön cam olmadan da sorunsuzca yolculuk edilebileceğini görmek için sabırsızlanıyorum.

Kokpit sürücüyü sarmalıyor. Gösterge paneli direksiyon kolonunda. Ekran ölçüsü 8 inç.

Egzoz sisteminin adı Nirvana: 2 çıkış üstte, 2 çıkış altta.

Ön cam yerine önde bir hava yönlendirme sistemi kullanılmış.



SUV'un dışında bir sedan versiyon (altta) da hazırlanmış. İki model de tam elektrikli olacak.

Türkiye'nin otomobili tanıtıldı

2022'de üretime geçmesi planlanan Türkiye'nin otomobili, Gebze'deki Bilişim Vadisi'nde düzenlenen bir toplantı ile tanıtıldı.

Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu (TOGG), geçtiğimiz Aralık ayında Bilişim Vadisi'nde gerçekleştirdiği 'Yeniliğe Yolculuk' buluşmasında, kuruluşundan bugüne geçen 18 ayda aldığı mesafeyi ve Türkiye'de teknolojik dönüşüme nasıl öncülük edeceğini paylaştı. Girişim Grubu'nun ortakları arasında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Anadolu Grubu, BMC, Kök Grubu, Turkcell, Zorlu Grubu yer alıyor. Toplantıda TOGG'un ilk ön gösterim araçları da sahneye çıktı. C segmentinde kompakt SUV'un yürüyen prototipi ve kompakt sedanın ise konsept hali sergilendi. Prototiplerin tasarımı ve üretimi konusunda ise İtalyan tasarımcı Pininfarina'da karar kılınmış.

TOGG'un otomobillerinde modüler bir elektrikli platform yer alacak. Bu modüler yapı sayesinde müşteriler, talep ve ihtiyaçlar doğrultusunda 200 HP'lik iki tekerlekten çekişli ve 400 HP'lik dört tekerlekten çekişli modeller arasında tercih yapabilecekler. Tabii araçlar da motor gücüne uygun Li-Ion batarya paketleriyle donatılacak. 200 HP'lik modeller 300 km menzil sunarken, 400 HP'lik modellerde ise menzil 500 km'ye ulaşıyor. Li-Ion batarya paketleri hızlı şarj teknolojisini destekliyor, bu teknoloji sayesinde, yüksek voltajlı uygun şarj istasyonu kullanıldığında yarım saatte bataryaları yüzde 80 doluluk oranına kadar doldurmak mümkün olacak. Ayrıca bataryalarda kullanılan ısıl yönetim sayesinde batarya ömrü ve şarj döngü sayısı da uzatılmış olacak.



Şık bir görünüme sahip olan araçların iç mekanları ileri teknolojileriyle de büyük dikkat çekti.



Otomobillerde ayrıca Seviye 3 otonom sürüş hazırlığı bulunacağı açıklanıyor. Tıpkı Tesla modellerinde yapıldığı gibi, kullanım süresince yapılacak güncellemelerle, otonom sürüş seviyesi ilerde daha da yükseltilebilir. Araçların ayrıca bulut ile bağlantılı yapıda olacağı da açıklanıyor.

TOGG'un üretim tesisinin, Marmara Bölgesi'nde kurulacağı ve fabrikanın temelinin 2020 yılı ortasında atılacağı açıklanıyor. İlk seri üretim otomobillerin ise 2022 yılında bantlardan inmesi planlanıyor.

ANINDA GERÇEK FİYAT

Türkiye'de
2. El araç piyasasının
tek referans noktası
Borusan 2.El
Araç Fiyatlama
şimdi BiP'te.



BORUSAN 7/24 FİYAT

MOTOBIKE ISTANBUL

Motosiklet dünyası

Motosiklet ve bisiklet sektörünün en kapsamlı etkinliği Motobike Istanbul, 20-23 Şubat 2020 tarihleri arasında 12. kez kapılarını açmaya hazırlanıyor. Messe Frankfurt İstanbul'un MOTED ve MOTODER desteğiyle organize ettiği fuar Türkiye'nin ilk 'Sıfır Karbon' fuarı olacak ve her katılımcı ve ziyaretçi adına fidan dikilecek.

bu fuarda

Messe Frankfurt İstanbul tarafından organize edilen Motobike Istanbul, sektörle 12. buluşmasına hazırlanıyor. 20–23 Şubat 2020 tarihleri arasında Motosiklet Endüstri Derneği (MOTED) ve Motosiklet Sanayicileri Derneği (MOTODER) desteği ile İstanbul Fuar Merkezi Yeşilköy'de düzenlenecek olan fuara, 24 ülkeden 250'nin üzerinde firmanın katılması bekleniyor. Fuarda yabancı katılımcı sayısının geçen yıla göre yüzde 400 artası öngörülürken fuara katılacak firmaların arasında Honda, Suzuki, BMW, Brixton, Ducati, Honda, Harley Davidson, KTM, Kral, Kuba, CF Moto, Volta, SYM, Bajaj, Peugeot, Polaris, Moto Gusto, Mondial, Husqvarna, Triumph, TVS, Yamaha, Yuki gibi dünya devleri de olacak. Fuarın sponsorları arasında, motosiklet kullanıcılarına özel geliştirdikleri hizmetleriyle öne çıkan Aytemiz akaryakıt şirketi de bulunuyor.



Her türlü motosikletin ve eğitim seminerlerinin gerçekleştirildiği fuara olan ilgi oldukça büyük.

Çevreci Motobike

Motosiklet satışlarının yüzde 40'ının gerçekleştiği fuarı bu yıl 100 binin üzerinde yerli ve yabancı motosiklet meraklısının ziyaret etmesi bekleniyor. Otomobillere göre onda bir oranında düşük karbon salınımı ile çevre dostu olan ve trafik sorununa kalıcı çözüm sunan motosiklet kullanımını destekleyen fuara gelen her katılımcı için uçuş mili hesaplanarak o sayıda fidan dikimi de yapılacak.

Fuar boyunca Motobike Academy'de de seminerler ve atölye çalışmaları gerçekleştirilecek. Bu çerçevede motosiklet eğitimleri, motosiklet influencerları ile söyleşiler, Dakar'da yarışan Türk motosiklet sporcularıyla sohbetler ve Custom motosikletler üzerine söyleşiler yapılacak.

Perşembe ve Cuma günü biletler kadınlar ve öğrencilere yüzde 50 indirimli olacak.

Tüm markalar birarada

Motobike Istanbul'a bütün önemli motosiklet markaları, yeni modelleriyle katılıyor. Yamaha, yeni Tracer 700 ve yenilenen MT-25'in yanı sıra TMAX Tech MAX, FJR Ultimate Edition'ı ilk kez Motobike'da görücüye çıkaracak. Ayrıca FJR sürücülerinin merakla beklediği yeni özel rengini de tanıtacak.

BMW Motorrad, yılın bu en büyük motosiklet organizasyonunda, 2020'de yollarla buluşturacağı yeni S 1000 XR, F 900 R ve F 900 XR modellerini ilk kez sergileyecek.

Bajaj ise Super Soco Cux, Süper Soco TC Max, Bajaj D 400 UG ve Bajaj NS125 isimli yeni modellerini Kuralkan standında sergileyecek.

PIAGGIO





Moto Guzzi V85 TT

Piaggio Grubu, 18 farklı modeliyle Motobike Istanbul'da

Piaggio Grubu, Motobike İstanbul'da birbirinden özel marka ve modellerini sergileyecek. Aprilla, Moto Guzzi, Piaggio ve Vespa markalarına ait 18 farklı modelle fuara çıkarma yapacak olan grup, 2020 model yılı renkleriyle altı yeni Vespa'yı Türkiye'de ilk kez lanse etmeye hazırlanıyor. Ayrıca, tamamen elektrikli Vespa Elettrica ve Moto Guzzi'nin enduro sınıfındaki en yeni temsilcisi V85 TT de motosiklet tutkunlarının büyük ilgisini çekecek modeller arasında yer alıyor.

Piaggio Grubu, Motobike İstanbul'da; Aprilia Shiver, Moto Guzzi V85 TT, V7 III Racer, V7 III Carbon, Piaggio Beverly 350 Police, Mp3 350, Vespa Elettrica, Sprint, GTS 300 SuperTech, GTS 300 SuperSport, GTV Sei Giorni ve Primavera'yı sergileyecek.

Moto Guzzi V85 TT

Paris-Dakar Rallisi'nin 80'lerdeki efsanevi günlerinden ilham alınarak geliştirilen Moto Guzzi V85 TT, klasikleşmiş Enduro tasarım özelliklerinin hepsini bir arada sunuyor. Yüksek rüzgar koruması ve konforlu sürüş pozisyonuyla dikkat çeken motosiklet, 208 kg'lık ağırlığı 830 mm sele yüksekliğiyle rahat bir sürüş sağlıyor. Yüksek konumlu ön çamurluk ve estetik çift far da Moto Guzzi'nin geçmişinde önemli yeri olan 1996 NTX 650 ve 1989 Quota 1000 modellerine atıfta bulunuyor. Moto Guzzi V85 TT'de; 90 derece açılı, çift silindirli ve 853 cc hacminde kullanılan V motor, 80 HP güç ve 5000 d/dak'da 80 Nm tork üretiyor. V85 TT'nin 21 litrelik yakıt deposu ise 400 km'ye varan menzil sunabiliyor. Önde dört pistonlu Brembo fren kaliperleri ve Continental ABS fren sistemi ile donatılan motosiklette yol, yağmur ve arazi olmak üzere 3 farklı sürüş modu sunuluyor. MGCT çekiş kontrol sistemi ve telli gaz kontrolü sayesinde V85 TT, safkan bir Enduro sürüş keyfi vaat ediyor.

Vespa'ya altı yeni renk seçeneği

Motobike Istanbul'da, Vespa GTS 300 SuperTech, gri ve siyah renkleriyle ilk kez sahne alıyor. GTS 300 SuperSport mavi ve gri renklerini yelpazesine eklerken, GTV Sei Giorni'nin gri renkli versiyonu ile Sprint Notte'nin siyah renkli versiyonu da Vespa standında sergilenecek yeni versiyonlar arasında bulunuyor.

Vespa, Elettrica ile İstanbul'u elektriklendirecek

Vespa'nın zamansız tasarımını teknolojiyle birleştirdiği elektrikli modeli Vespa Elettrica da Motobike Istanbul'a damgasını vuracak modellerden biri olmaya hazırlanıyor. Vespa Elettrica, tamamen elektrikli motoruyla çevreci olduğu kadar, sürücülerine sessiz ve ekonomik bir ulaşım deneyimi sunuyor. Anlık 4 kWs, sürekli olarak 2 kWs güç ve 200 Nm tork üreten Vespa Elettrica, performans anlamında geleneksel içten yanmalı motora sahip motosikletleri de aratmıyor. Sadece 4 saatte tamamen şarj olabilen Elettrica, tek şarjda 100 km yol kat edebiliyor.



Vespa Sei Giorni

HONDA
The Power of Dreams

DAHA NE KADAR İLERİ GİDEBİLİRİZ?

Africa Twin



HONDA

Maceracı ruha sahip Africa Twin, yılların ve yolların tecrübesiyle yeniden doğdu. Hep daha ilerisi için heyecanlanıyorsan, izleri takip etmek değil, iz bırakmak istiyorsan,o da yola çıkmak için seni bekliyor.

HONDA


Africa Twin


Africa Twin Adventure Sports

Honda'dan spor ve macera konusunda önemli yenilikler

Honda Motobike Istanbul fuarına geniş bir ürün yelpazesi ile katılıyor. Honda standında sergilenecek olan modeller şöyle sıralanıyor; Yeni Africa Twin, Yeni Africa Twin Adventure Sports, yeni CBR1000RR SP Fireblade, Gold Wing, Gold Wing Bagger, VFR800X Crossrunner, CBR650R, CB1000R, CB650R, CB250R, NC750X, NC750S, NC750D Integra, X-ADV, CRF250L, CRF250L Rally, FORZA 250, PCX125, MSX125, CB125F, Super Cub, ActivaS, Spacy Alpha.

CBR1000RR-R Fireblade SP

Köklü bir geçmişe dayanan "Honda Fireblade" kelimeleri, 28 yıldır mükemmel yol tutuşu, denge ve safkan sürüş keyfi kavramlarını temsil ediyor. Honda, 2020 yılı için 'Born to Race' olarak tanımlanan Fireblade tarihinde tamamen yeni bir sayfa açıyor.

Yeni CBR1000RR-R Fireblade SP, 14.500 d/d'da 160 kW güç ve 12.500 d/d'da 113 Nm tork üreten bir motora, şasi ve aerodinamik olarak MotoGP teknolojisine sahip.

Tüm bu teknolojilere ek olarak standart ikinci nesil Öhlins Elektronik Kontrollü Süspansiyon sistemi ile üst düzey pist performansı garanti altına alınıyor. NPX ön çatal, yükü en aza indirgemek için basınçlı bir sönümleme sistemi kullanıyor. Ayrıca Brembo'nun en güncel Stylema monoblok dört pistonlu radyal montajlı ön fren kaliperleri de CRB1000RR-R Fireblade SP'de standart olarak bulunuyor. CBR1000RR-R Fireblade SP versiyonlarında son derece hafif bir titanyum Akrapovic egzoz kullanıma sunuluyor.


CBR 1000 RR

Africa Twin

Off-Road sevenler için Honda, Africa Twin'in sıvı soğutmalı çift silindirli motorunu daha da geliştirdi ve silindir hacmini 1084 cc'ye yükseltti. Eskisine göre 2,5 kg daha hafif olan yeni motorun orta devirlerdeki tork üretimi artarken maksimum torku 6 Nm, maksimum gücü ise 5 kW daha yükselmiş. Elektronik yakıt enjeksiyonunun (PGM-FI) gaz kelebeği sistemi, Elektronik Kontrol Ünitesi'ni (ECU), silindir kapağı ve supap zamanlaması yenilemiş. Egzoz Kontrol Vanası (ECV) ile birlikte performans tipi bir egzoz sistemiyle motorun daha rahat nefes alması, aynı zamanda yüksek devirlerde çok daha etkileyici bir ses üretmesi sağlanmış.

Africa Twin Adventure Sports

Ünlü off-road motosikleti Africa Twin'in Adventure Sports modelinde, tüm yollarda kullanıcıları rahat ettirecek teknolojilerle birlikte sürüş modu seçici özelliği standart olarak bulunuyor. 2 adedi kişiselleştirilebilir olmak üzere toplam 6 farklı moda sahip bu teknoloji sayesinde HSTC, ABS, ön tekerlek kaldırma kontrolü, motor gücü ve freni gibi elektronik kontrol sistemleri özelleştirilebiliyor.

Africa Twin Adventure Sports'un merkezinde altı eksenli Atalet Ölçüm Ünitesi (IMU) bulunuyor. IMU, motosikletin tüm dinamik hareketlerini sürekli olarak gözlemliyor ve Honda Seçilebilir Tork Kontrol Sistemi (HSTC), ön tekerlek kaldırma kontrolü, motor gücü ve motor freni gibi elektronik sistemlerin gerçek zamanlı verilerle anlık olarak yönetilmesine imkan sağlıyor. TOUR, URBAN, GRAVEL ve OFF-ROAD şeklindeki dört standart ve ek olarak iki adet kişiselleştirilebilir sürüş modu ile sürücü tarafından belirlenen ayarlar, elektronik sistemlerin çalışma karakterini ve tepkilerini belirliyor.

BAŞARIMIZ SINIRLARI AŞTI!

Tüm çalışanlarımız, bayilerimiz ve müşterilerimizle birlikte uluslararası platformda sektörün prestijli ödüllerinden birini kazanmanın gururunu yaşıyoruz.

FROST & SULLIVAN

2018 BEST PRACTICES AWARD

TURKISH MOTORCYCLE FUEL CUSTOMER VALUE LEADERSHIP AWARD



www.aytemiz.com.tr

Aytemiz

AYTEMİZ



Aytemiz, bu yıl da motosikletlilerin yanında

Akaryakıt sektörünün fark yaratan markası Aytemiz bu yıl da 12'inci kez kapılarını açacak olan Uluslararası Motosiklet, Bisiklet ve Aksesuarları Fuarı Motobike İstanbul'un sponsoru oldu.

2017 yılından bu yana motosiklet sürücülerinin hayatlarını kolaylaştırmak ve trafikte fark edilmelerini sağlamak adına birçok ürün ve hizmet sunan Aytemiz sponsor olduğu 12. Motobike İstanbul Fuarı'nda yeniden motorcu dostlarıyla bir araya gelecek. 20 Şubat tarihinden itibaren motosiklet meraklılarını ağırlayacak olan fuar, 23 Şubat'a kadar ziyaret edilebilecek.

Fuar boyunca Aytemiz standını ziyaret eden motosiklet kullanıcıları, araçları başında ödeme yapmalarını sağlayan 'Motordan Öde' özelliğine sahip Aytemiz Kart'ları da buradan temin edebilecekler. Aytemiz, fuar boyunca 1.000 kişiye vereceği bu kartlarda motosiklet kullanıcılarına ilk yakıt alımlarından sonra kullanabilecekleri 50 TL'ye varan hediye yakıt puan da sunacak.

2017 yılında Motorcu Dostu İstasyon hizmetini hayata geçiren Aytemiz, bu hizmetiyle akaryakıt sektöründe motosikletlileri bu ölçekte sahiplenen ilk ve tek marka oldu. 165 istasyonda motosiklet kullanıcılarının hayatlarını kolaylaştırmak amacıyla hizmet veren Aytemiz bugüne kadar motosiklet kullanıcılarına özel sayısız fayda sağladı. Aytemiz Motorcu Dostu istasyonlarda motosiklet kullanıcıları için kaydırmaz zemin, kasklarını koyabilecekleri dolaplar gibi özel alanlar yaratıldı. Bununla birlikte Aytemiz istasyon marketlerinde ise motosikletlere özel sunulan ürünlerle konfor alanları genişletildi. Hem akaryakıt sektöründe hem de motosiklet camiasında büyük ses getiren Motorcu Dostu İstasyon projesi aynı zamanda uluslararası bağımsız araştırma kuruluşu Frost & Sullivan tarafından 'Müşteri Değeri Liderliği' ödülünü alırken yurt içinde de Altın Pusula ödülüne layık görüldü. Motorcu Dostu İstasyon projesini 2018 yılında Motorcu Dostu Trafik sosyal sorumluluk projesine de eviren Aytemiz, bu proje ile trafikteki motosiklet ve diğer taşıt kullanıcılarının birbirlerini daha iyi anlamasını, böylelikle güvenli bir sürüş ortamı sağlanmasını hedefliyor. Kurumsal sosyal sorumluluk projesi kapsamında iki yıl içerisinde yapılan etkinliklerle Türkiye'nin 25 ilinde 3 bin 500'ü aşkın ulaşıldı.

Bu yıl 3'üncü kez sponsor olduğu Motobike İstanbul Fuarı'nda motorcu dostlarıyla bir başka platformda daha bir araya gelmenin mutluluğunu yaşayan Aytemiz, bundan sonra da motorcu dostlarının yanında olmaya devam etmeyi hedefliyor.

MOTO GUZZI V85TT

ROCK(S) 'N' ROAD(S)

ŞUBAT'TA MOTOBIKE İSTANBUL'DA!

20 - 23 Şubat 2020 / İstanbul Fuar Merkezi / Hall 10 / 389



MOTO GUZZI

Dogan

www.motoguzzi.com.tr /trendmotosiklet /trendmotosiklet /trendmotosiklet

Elektrikli sporcuda baz model



Turbo ve Turbo S'in ardından Porsche, 4S ile Taycan'ın yeni baz modelini sergiledi. Bizler de yakından inceleme fırsatı bulduk.

Baz modellerin minimalist ve "boş" otomobiller olduğunu düşünenler Porsche'yi tanımıyor demektir. Taycan'ın 4S adlı giriş modeli bile 79,2 kWh'lık bir aküye (93,4 kWh ekstra bedeli 6500 Euro), 530 HP güce (güçlü akü ve overboost ile 571 HP) ve nefes kesici performans rakamlarına sahip. 100 km/s'ye 4 sn'de ulaşan aracın maksimum hızı 250 km/s, Almanya fiyatıysa 105 bin 600 Euro.

4S'i diğerlerinden ayıran şeyler, siyah ön tampon spoyleri ve difüzör gibi ayrıntılarla sınırlı. Görünüm pek önemli değil, bizim asıl merak ettiğimiz sürüş özellikleri.



Kokpit çok şık ve minimalist. Gerçekten güzel bir manzara.

Daha ilk metrelerde 4S'in de safkan bir Porsche olduğu anlaşılıyor. Yola muhteşem oturuyor, gerçek bir spor otomobil gibi gidiyor. Salınım engelleme ve 4 tekerlekten yönlendirme (opsiyonel) de yol tutuşa katkıda bulunurken, Taycan 4S keyifli yavaş gezintiler için de uygun. Elektromotorlar güncel Taycan'lardan alınmış, sadece arkadaki elektromotor biraz küçültülmüş. Motorlar her an yıkıcı bir tork üretmeye hazır ve aracı çok iyi ivmelendiriyor. Fren yaparken aşırı güçlü enerji kazanımı sistemi (rekuperasyon ya da rejenerasyon) de yardımcı oluyor. Yani opsiyonel seramik frenlere pek iş düşmüyor.



Meslektaşımız Andreas Huber, Taycan 4S'te eleştirilebilecek bir şey bulamadı.

Son bir detay: Arka kısımdaki şanzıman vites değiştirdiğinde, iç mekanda duyulan sesler içten yanmalı versiyonlardaki gibi hissettiriyor. Tamam, bu sesin fütüristik bir tınısı var ama asla abartılı değil.

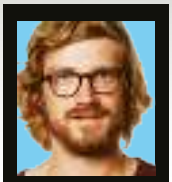
PORSCHE TAYCAN 4S

Motor: Ön ve arka aksta 2 elektromotor, 79,2 kWh akü; **Güç:** 390 kW (530 HP); **Maks. tork:** 640 Nm; **Güç aktarımı:** 4x4, 2 vitesli şanzıman; **U/G/Y:** 4963/1966/1379 mm; **Boş ağırlık:** 2140 kg; **Bagaj hacmi:** 407 lt + önde 81 lt; **0-100 km/s:** 4,0 sn; **Maks. hız:** 250 km/s; **Menzil:** 333-407 km (WLTP)

İLK İZLENİMLER

Beğendik/ Beğenmedik

Taycan 4S, bir Porsche'den beklediğimiz şekilde gidiyor. Ancak bazı önemli ekstralar satın alındığında fiyat iyice yükseliyor.



SONUÇ
ANDREAS HUBER

Taycan 4S sadece en basit talepleri karşılayabilen bir araç değil. Örneğin sunduğu abartılı performans değerleri nedeniyle ona "baz model" demek pek doğru gelmiyor. Aynı şey fiyat klasmanı için de geçerli. Sonuç olarak 4S de safkan bir Porsche.

MOTOBIKE
ISTANBUL



Motosiklet, Bisiklet ve Aksesuarları Fuarı

20-23 Şubat 2020

İstanbul Fuar Merkezi

www.motobikeistanbul.com.tr

Biletler *biletix*'te!

Presented by Messe Frankfurt

SPONSORLAR

ANA SPONSOR: MOTUL

PLATINUM SPONSOR: Garanti BBVA

AKARYAKIT SPONSORU: Aytemiz

SİGORTA SPONSORU: QUICK Sigorta

RADYO SPONSORU: METRO FM

EĞİTİM SPONSORU: OMM 22. Yıl

DESTEKLEYENLER

T.C. Ticaret Bakanlığı

MOTED motosiklet endüstrisi derneği

MOTODER Motosiklet Sanayicileri Derneği

KOSGEB

RESMİ SEYAHAT ACENTASI: casali tour

FUAR ALANI: ifm İstanbul Fuar Merkezi

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

YÜKSEKTEN BAKIYOR

Öncüsünden daha yüksek ama daha kısa... Daha pratik olduğu söylenen yeni Mercedes GLA, üst sınıftan teknolojiler de barındırıyor.

Artık akıllı kokpitle geliyor
Kokpit yeni A Serisi'nden tanıdık. Matrix-LED farlar (altta) standart.



Daimler Başkanı Ola Kallenius'un iyi haberlere ihtiyacı vardı, çünkü Mart ayında yönetimi eline aldığında birçok problem ortaya çıktı. Çalışan sayısı çok fazlaydı, satışlarda BMW'nin nefesini ensesinde hissetmeye başlamıştı ve Alman Trafik Bakanlığı dizeller konusunda üreticileri rahat bırakmıyordu.

Yeni GLA tam da zamanında gelen bir iyi haber oldu. GLA gerçekten de çok önemli bir model, çünkü 2018'de satılan araçların 820 bini SUV ve 609 bini de kompakt modellerdi. Ayrıca Mercedes müşterileri de kompakt bir SUV istiyor: 2014 Mart ayından beri bu sınıftaki satış rakamı 1 milyonu geçmiş durumda.

Ayrıca satışlar gelecekte de artacak gibi görünüyor. Çünkü Mercedes (A Serisi de dahil) üretim artırma çalışmalarına büyük yatırımlar yaptı.

GLA'yı incelemeye tasarımıyla başlayalım. İlk GLA, platformunu aldığı A Serisi'nin bazı zayıflıklarını başarıyla ortadan kaldırmıştı. Örneğin çift parçalı stop tasarımıyla bagaj yüklemek daha kolaydı. Gorden Wagener yönetimindeki tasarım ekibi, yeni GLA'ya gerçekten çok şık ve olgun bir görünüm kazandırmış. En büyük sürprizse, uzunluğu azalmasına rağmen daha büyük görünmesi.

Yeni GLA, öncüsünden 1,5 cm (4,425 m yerine 4,410 m) daha kısa ancak 10 cm daha yüksek (1,51 m yerine 1,61 m). Aks mesafesindeki artış ise 3 cm. Tüm bunlar, iç mekanda hissedilir bir büyüme yaratmış. Ön koltuklardaki baş mesafeleri 22 mm artarken, arka koltuk yolcuları 116 mm'lik bacak mesafesi artışının keyfini çıkarabiliyor. Beğenilen yüksek oturma pozisyonu ise korunmuş: Koltuk yüksekliği A Serisi'nden 140 mm, B Serisi'nden de 50 mm daha fazla. Bagaj hacmiyse 14 lt büyüyerek 435 lt'ye yükselmiş.

GLA'nın hoş görünümünü Mercedes, elektronik aksamdaki iyileştirmelerle desteklemiş. Mesafe takip, direksiyon, hız limiti algılama, engel aşma, şerit takip, ölü nokta uyarısı, fren ve Pre-safe gibi güvenlik sistemleri standart olacak. Şu an en iyi sistem olarak kabul edilen sesli kontrol sistemi ve dijital kokpit için de aynısı geçerli.

Mercedes, küçük SUV'unu sadece elektronik konusunda değil, klasik disiplinlerde de iyileştirmiş. Örneğin süspansiyon, uzun süredir beklediğimiz kadar konforlu. 4 mm artan iz açıklığıysa şaşırtıcı bir kıvraklık sağlıyor. Aracın arazi kabiliyeti de yeni bir 4x4 sistemiyle iyileştirilmiş.

Motor seçeneklerinde ise Mercedes, A ve B serilerinden tanıdık olan makinelere (maks. 306 HP) yoğunlaşmış. Daha sonra aileye, 60 km elektrikli menzile sahip bir plug-in hibrit ve 421 HP'lik GLA 45 S de katılacak.

İyi haberler, değil mi? Hem de sadece Daimler'in patronu için değil!





Küçük GLC: Arka kelebek camları ve 10 cm daha yüksek olması görsel şıklığı artırıyor.



SONUÇ
STEFAN VOSWINKEL

Mercedes'te en çok satan modeller SUV ve kompaktlar. Bu iki sınıfın kesişim bölgesinde yer aldığı için yeni GLA'nın başarı şansı çok yüksek. Dezavantajları yok mu? Belki fiyat: Daha ucuz olacağını sanmıyoruz.



GLA mı? Evet! Yeni kuşak çok daha olgunlaşmış görünüyor. Bagaj hacmi 435 lt.



Çekişle ilgili tüm modlar bu düğme ile rahatça seçilebiliyor.



Yeni Forester hibrit desteğiyle geldi

SUV kullanıcıları arasında özel bir yeri olan Forester, yeni nesliyle Türkiye'ye geldi. Yeni Forester'da bu kez dizel yok, bunun yerine yeni nesil e-Boxer benzinli hibrit motor yer alıyor.



Gayet sert SUV hatlarına sahip olan yeni Forester'da dizel motorun yerini benzinli e-Boxer hibrit motor sistemi almış.

Son yıllarda SUV segmenti moda olunca pek çok üretici HB modellerinin yerden yükseltilmiş versiyonlarına SUV ismini vermeye başladı. Ama bu modellerin çoğu gerçek off-road yeteneklerinden ve 4x4 çekiş sistemlerinden yoksunlar. Dolayısıyla da otomobil pazarı, asfalt dışına çıkamayan sözde SUV'larla doldu taştı.

Öte yandan gerçek anlamda SUV üreten hala birkaç marka var ve Japon Subaru da onlardan biri. Spor otomobil BRZ haricindeki tüm Subaru modellerinde, simetrik sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi yer alıyor. Bu sistemi arazi sürüşünde veya karlı kaygan yollarda deneyen kullanıcılar, sunduğu güvenlik ve yol tutuş özelliklerinin ayrıcalığını yaşayabiliyor.

Forester da, Subaru'nun artık efsaneleşmiş yıldız modellerinden biri. SUV kullanıcıları arasında Forester'ın bilinirliği ve beğenisi oldukça yüksek. İlk olarak 1997 yılında tanıtılan Forester, bugüne dek tüm dünyada 3,9 milyon adet sattı ve bugün beşinci nesliyle karşımızda. Yıllar içerisinde teknik özellikleri gelişse de ilk Forester'daki sert off-road hatları bugün beşinci nesilde de devam ediyor.

Yeni Forester, birçok önemli yeniliği de beraberinde getiriyor. Öncelikle Forester, Subaru Global Platform ismi verilen yeni bir platform üzerine inşa edilmiş. Bu ise



Kokpit kalitesi yüksek, ergonomi başarılı. Klasik ve modern unsurlar çok iyi harmanlanmış.

araca, daha sağlam şasi tasarımı, daha dengeli yol tutuşu ve daha pürüzsüz sürüş keyfi sunuyor. Ayrıca bu platform, gelecekteki yeni teknolojilerin, aracın sonraki üretim versiyonlarına kolayca adapte edilebilmesine de olanak sağlıyor. Yeni platformla birlikte aracın uzunluğu ve dingil mesafesi 3 cm, genişliği ise 2 cm artmış, iç mekan daha da genişletilmiş.

Daha önceki Forester'da, arazide oldukça başarılı işler çıkartan X-Mode'da artık iki kademe yer alıyor. Yeni modelde, geliştirilmiş Eyesight'ın yanı sıra, sisteme eklenen güvenlik özellikleri arasında sürücü yüz tanıma teknolojisi, sürücü dikkat uyarısı ve arka çarpışma engelleme fren sistemi bulunuyor.

Subaru, beşinci nesil Forester'la birlikte hibrit teknolojisine de yumuşak bir geçiş yapıyor. Forester'in yeni neslinde artık 2,0 litre benzinli boxer motoru destekleyen



bir elektrik motoru da var. Subaru bu hibrit sisteme e-BOXER ismini vermiş. Bu hibrit sistem Forester'e hem güç takviyesi yapıyor, hem de yakıt tüketimini düşürmekte yardımcı oluyor. Hibrit sistem, simetrik 4x4 çekiş sistemiyle de uyumlu çalışıyor ve arazi sürüşlerinde motora yardımcı oluyor. Hibrit sistemin toplam gücü 150 HP, WLTP normuna göre ortalama yakıt tüketimi 8,1 lt/100 km. Yeni Forester'ın Xtra versiyonunda başlangıç fiyatı 402.728 TL olarak belirlenmiş.





TÜM YOLLAR ROMA'YA ÇIKAR

Her şey için tek otomobil ve çoooook güzel! Ferrari Roma gerçekten herkesin sevgilisi olacak.





Gösterge ekranının ölçüsü 16 inç. Orta konsoldaki ekran ise 8,4 inç ölçüsünde. Sürüş modları direksiyondaki düğmeyle (Manettino) seçilebiliyor.



Keşke şöyle endişelerimiz olsaydı: "Ortadan motorlu Ferrari F8'i aşırı sportif, GTC4 Lusso'yu ise büyük V12'i, 4 koltuğu ve 4 tekerlekten çekişi nedeniyle fazla lüks buluyorum. Şimdi ne yapmalıyım?"

Tabi ki Roma'yı satın almalısınız. Ferrari'nin bu son üyesi 4,66 m'lik boyuyla F8 (4,61 m) ile GTC4 (4,92 m) arasında yer alıyor ve ön-ortada konumlandırılmış bir motora sahip. Yani turbo V8'in yeri ön aksın arkasında. Bu da iyi bir denge ve büyük bagaj kapağının altında iki golf çantası için yeterli (272 HP) hacim sağlıyor. 3,9 lt'lik V8, 620 HP'lik gücünü arka aksa gönderiyor ve bu güç, yeni nesil 8 ileri çift debriyajlı bir şanzıman ile kontrol ediliyor. Bu haliyle Roma, 3,4 sn'de 100 km/s'ye, 9,2 sn'de ise 200 km/s'ye ulaşabiliyor ve 320 km/s maksimum hız sunuyor.

Ferrari yüzde 70'inin yeni olduğunu iddia etse de şasi, katlanır tavanlı cabrio Portofino ile oldukça benzer bir yapıda. Bu etkiyi karoserde de rahatça görmek mümkün. İlk olarak Roma'yı yakından inceliyoruz. Güzel, kesinlikle çok güzel! Ayrıca sıra dışı da... Düz yüzeyli ve gövde rengine boyanmış ızgarayı bugüne kadar hiçbir Ferrari'de görmemiştik. Sivri ve aşağı doğru eğimli burun, "köpekbalığı burnu" terimini sonuna kadar hak ediyor. Şık kıvrımlara sahip ince farlar ise LED'li. Arka kısım da dörderli egzoz ve aydınlatmalarla çok şık görünüyor. Bunda, üç boyutlu tasarlanmış stop grubunun da önemli bir etkisi var.

İç mekana şık ve kaliteli malzemeler hakim. Modern bilgi-eğlence sistemi ise tüm beklentileri karşılıyor. Sürücü alçak ve rahat bir oturma pozisyonuna sahip ve burada boyu 2 m civarında olanlar bile rahat edebiliyor.

Harika! Ancak önemli bir sorun da var: Roma'nın Almanya fiyatı 200 bin Euro civarında olacak!

Ferrari Roma

Motor: V8, turbo, ön-ortada uzunlamasına; **Motor hacmi:** 3855 cc; **Güç:** 620 HP-7500 d/d; **Maks. tork:** 760 Nm-5750 d/d; **Güç aktarımı:** arkadan itiş, 8 ileri çift debriyajlı şanzıman; **U/G/Y:** 4656/1974/1301 mm; **Boş ağırlık:** 1472 kg; **0-100 km/s:** 3,4 sn; **0-200 km/s:** 9,2 sn; **Maks. hız:** 320 km/s;

Göz ziyafetinin İtalyancası neydi? "Roma" olabilir mesela! 2+2 oturma düzenli coupenin görünümü muhteşem.

SONUÇ
ALEXANDER BERNT

En yeni Ferrari de müşteri bulmakta zorluk çekmeyecek. Bu şanslı insanlar, çok güzel bir görünüme sahip bu aracın çok yönlü karakterini de takdir edecektir. Onunla gazlamak da yavaş gezintiler de çok eğlenceli olacaktır. Ne yazık ki bu mükemmel lüksün ve sportifliğin bedeli çok yüksek.



YENİ PEUGEOT SUV 2008

UNBORING THE FUTURE

PEUGEOT 3D i-Cockpit®

YARI OTONOM SÜRÜŞ

EAT8 TAM OTOMATİK ŞANZIMAN

MOTION & e-MOTION

PEUGEOT

Peugeot SUV 2008 ortalama yakıt tüketimi 3.8L/100km – 5.7L/100km, CO_2 salınımı 99 g/km – 132 g/km arasındadır. Belirtilen yakıt tüketimi ve CO_2 emisyonu değerleri, diğer araçlarla karşılaştırılabilirliğe imkan tanıyan NEDC onayına ((AT) 715/2007 ve (AT) 692/2008 geçerli sürümlerine) uygundur. 1 Eylül 2017'den itibaren, bazı yeni araçların yakıt tüketimi ve CO_2 emisyon değerleri, yeni bir düzenlemeye (WLTP) dayanarak belirlenir ve elde edilen değerler, karşılaştırılabilirliği sağlamak için NEDC'ye dönüştürülür. Değerler, özellikle kullanım koşullarını, sürüş stilini, ekipmanı veya seçenekleri dikkate almaz ve lastik tipine göre değişebilir. İlanda kullanılan görseller, Türkiye ürün gamı ile farklılık gösterebilir. Detaylar; peugeot.com.tr'de.

PEUGEOT TAVSİYE EDER: TOTAL PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44 instagram.com/peugeotturkiye twitter.com/PeugeotTurkiye facebook.com/peugeotturkiye

Yeni Wrangler Rubicon Mayıs'ta gelecek

Jeep, Wrangler Rubicon'un yeni neslini Türkiye'de satışa sunmaya hazırlanıyor. Ocak ayı itibarıyla ülkemizde ön satışa açılan yeni Jeep Wrangler Rubicon'a kısa sürede 5 sipariş geldi. Jeep Wrangler Rubicon'un yeni nesil versiyonu, Mayıs ayında ülkemiz yollarına çıkmaya başlayacak.



Yeni Wrangler, Jeep mirası ve gücünü daha sofistike ve güncel bir tasarımla birleştirerek çizgisini çağın ötesine taşıyor. İkonik yedili ızgarası, maskülen tasarım hatlarının yanında gelmiş geçmiş en yetenekli SUV unvanlı Wrangler Rubicon, 2.0 litrelik 270 HP güç ve 400 Nm tork üreten turbo beslemeli yeni benzinli motoruyla dikkat çekiyor. Yeni Jeep Wrangler Rubicon; daha güçlü aks milleri, daha büyük frenler, 4x4 sistemleri, sağlam çelik karter muhafazaları ve diğer birçok özellikle sürüş keyfini çok daha yukarıya taşıyor. Yeni Wrangler Rubicon, güvenli bir sürüş sağlamaya yardımcı olan ileri özellikleri de kullanıcısına sunuyor. ParkSense Arka ve Ön Park Asistanı, Kör Nokta İzleme ve Arka Çapraz Yol Sensörü, Geri Görüş Kamerası, Elektronik Devrilme Önleyici ve Denge Kontrolü (ESC), dört standart hava yastığı gibi 65'ten fazla aktif ve pasif güvenlik sistemi ile donatılan Wrangler Rubicon'un üzerinde efsanevi 4x4 kabiliyetini ortaya koyan 'trail rated' nişanı yer alıyor.







Aston Martin'in helikopteri

Aston Martin, uçak üreticisi Airbus için, ACH130 bazlı özel bir helikopter serisi hazırladı. 850 HP güce sahip helikopterde Aston'un orijinal renkleri kullanılacak. Aracın iç mekanı da İngiliz spor otomobillerini hatırlatacak.



Hindistan için

Skoda, Vision In adlı konseptin eskizlerini yayınladı. 4,26m'lik araç, Hindistan için özel olarak geliştirilecek bir kompakt SUV hakkında ipuçları veriyor. 2020 yılındaki üretimi, daha sonra farklı modeller de takip edecek.



Menzili iyileştirildi

2019 Mart ayından beri piyasada olan elektrikli SUV e-tron optimize edildi. Yazılım ve donanım (yeni tekerlek ve frenler, daha iyi akü soğutma) güncellemeleri artık Audi e-tron'a fazladan 25 km menzil kazandıracak.

HONDA

CIVIC

CIVIC

CIVIC

CIVIC

CIVIC

Şerit Koruma Destek Sistemi
Yeni Honda Civic'te.

Doğan Grubu 60 yaşında

Doğan Grubu, Aydın Doğan'ın iş yaşamının 60. yılını ve grubun temellerinin atılmasının 60. yıldönümünü iki özel etkinlikle kutladı.



2019 yılı Doğan Grubu için özel bir öneme sahipti. Doğan Grubu Aralık ayında 60'ıncı yaşını kutladı. 60 yıl önce Sirkeci'de küçük bir ofiste temelleri atılan Doğan Grubu bugün 10 binden fazla çalışanın istihdam edildiği, enerji, akaryakıt perakendesi, finans, internet-eğlence, sanayi, otomotiv, turizm ve gayrimenkul sektörlerinde faaliyet gösteren bir iş grubu. Eğitim, kültür-sanat ve sosyal sorumluluk alanlarında da pek çok proje yürüten Doğan Grubu, yeni yaşını Aralık 2019'da iki ayrı etkinlikle kutladı.

Bu etkinliklerden ilki, Hilton İstanbul Bosphorus'ta, Doğan Grubu kurucusu ve onursal başkanı Aydın Doğan ile eşi Sema Doğan'ın ev sahipliğinde düzenlendi. İş, siyaset, sanat, medya ve cemiyet hayatından konukları bir araya getiren gecenin onur konukları Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve eşi Emine Erdoğan'dı. Gecenin sunuculuğunu Jülide Ateş üstlendi. Şevval Sam ise bu geceye özel hazırladığı repertuarıyla konukları 60 yıllık bir yolculuğa çıkardı. Gecede bir konuşma yapan Doğan Grubu kurucusu ve onursal başkanı Aydın Doğan, yola çıkarken kendine bazı kurallar koyduğunu belirterek; "Bunlar sonradan şirketlerimizin anayasası oldu. Bu anayasanın en önemli maddesi, bu ülkeden kazandığımızı bu ülkeye yatırım olarak geri vermektir. Bir başka maddesi ise insanımıza, bilhassa gençlerimize istihdam yaratmaktır" dedi. Doğan Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Begüm Doğan Faralyalı ise; "Biz ülkemizde kazandığımızı yine ülkemiz için yatırıma dönüştürmek ve Türkiye'ye değer katmak için varız" şeklinde konuştu.









1250 Doğan Grubu çalışanı katıldı

Doğan Grubu'nun diğer 60'ıncı yıl etkinliği ise yine Aralık ayında, Haliç Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi. Grubun farklı şirketlerinde çalışan 1250 kişinin katılım gösterdiği etkinlik, Cüneyt Özdemir'in hazırladığı Aydın Doğan Belgeseli gösterimi ile başladı. Gecede ayrıca, 2019 yılında ilk kez verilmeye başlayan Değer Ödülleri ödül töreni gerçekleşti, yedi farklı kategoride ödüller sahiplerini buldu. Program, Beyaz Show ile devam etti. Aydın Doğan ilk kez Beyazıt Öztürk'ün konuğu oldu ve soruları yanıtladı. Beyazıt Öztürk, Aydın Doğan'a sürpriz olarak hazırladığı şarkıyı sanatçı Şebnem Sungur ve Aydın Doğan Güzel Sanatlar Lisesi öğrencileri ile birlikte söyledi. DJ FunkyC ve Solange ile eğlenen Doğan Grubu çalışanları geceyi Cem Yılmaz Show ile sonlandırdı.

PETRONAS

İÇİNİZ RAHAT OLSUN



PETRONAS SYNTIUM

°CoolTech™ teknolojisiyle **PETRONAS Syntium** aracınızın motorundaki kritik sıcaklık bölgelerini hedefler ve hassas parçaları soğutur. Böylelikle aracınız her zaman ideal performansını korur.

Motordaki Aşırı Isıyla Savaşır

Oil Developed For

PETRONAS SYNTIUM | AMG PETRONAS MOTORSPORT

Daha fazla bilgi için: **www.pli-petronas.com**

TEKNOLOJİK KÜÇÜK

Renault'nun B segmentindeki küçük oyuncusu Clio yeni nesliyle piyasaya çıkıyor. Bu kez Clio her zamankinden daha fazla teknolojik unsurla donatılmış.

İlk olarak 1990 yılında, B segmentinde lanse edilen Renault Clio, bugün 15 milyon satışa ulaştı ve Türkiye'de de segmentten yüzde 46 pay alarak sınıfının lideri oldu. Yenilenen Clio ile birlikte Renault, bunu pekiştirmek istiyor. Yeni Clio otonom hazırlığı, internet bağlantılı kullanım ve 360 derece kameralarıyla bu kez kozunu teknolojiden yana kullanıyor.

Yeni teknolojileri irdelemek için iç mekana göz atıyoruz ve akıllı kokpit kavramını görüyoruz. Sürücü odaklı tasarım kullanım konforunu artırmayı hedefliyor, orta konsol sürücüye dönük ve 7 inçlik yeni gösterge panelinin ekranı kişiselleştirilebilir özellikte. Yani sürücü, kendi beğenisine göre bu ekrandaki hız saati, devir saati gibi göstergelerin arayüzlerini belirleyebiliyor.



Multimedya ekranı ise 9,3 inç boyutta, dikey konumlandırılmış bir tablet görünümünde. Tablet deyince yanlış anlaşılmasın, bu ekranı söküp evinize götüremiyorsunuz, kokpite sabitlenmiş durumda. Ayrıca kullanılan bu ekranın dokunmatik hassasiyeti artırılmış, çözünürlüğü de eskisinden daha yüksek. Apple Car Play ve Android Auto desteği de sunuluyor yani telefonunuzun ekranını kablo bağlantısıyla bu tablet ekrana yansıtabiliyorsunuz, navigasyon haritası ve diğer telefon uygulamalarını bu büyük ekrandan kontrol edebiliyorsunuz. Kokpitte ayrıca telefonlar için kablosuz şarj alanı yer alıyor. Auto Hold özellikli elektrikli park freni, mekanik ek fren kolunun yerini alarak bu bölgede alan tasarrufu sağlanmış.

Clio'da sunulan sürüş teknolojileri ise Easy Drive başlığı altında toplanmış. Bu başlık altında sunulan güvenlik teknolojileri arasında aktif acil fren desteği, güvenli mesafe uyarısı, şerit takip ve trafik işareti algılama sistemleri yer alıyor. Ayrıca hız sabitleme ve sınırlama ile otomatik uzun kısa farlar da var. Park destek sistemleri içerisinde ise ön ve arkadaki park sensörleri ile 360 derece kamera ve eller serbest park desteği devreye giriyor. Hemen burada, yeni Clio'nun EuroNCAP'ten 5 yıldız aldığını ve en güvenli mini seçildiğini belirtelim.

Kabin içerisinde ise yeni koltuk yapısı var. Daha ince yapıdaki koltukların daha sportif ve daha konforlu olduğu belirtiliyor. Yeni koltuk kafalıkları da virgül yapısında. Kabinde kullanılan yumuşak malzemeli alanlar da artırılmış. Üst donanım seviyesi olan Icon'un üzerine eklenebilen RS-Line modelinde ise kokpitte kırmızı kontürler, kırmızı koltuk dikişleri, kevlar görünümlü kokpit kaplaması, alüminyum pedal seti, 17 inç özel jantlar ve farklı bir ön tampon tasarımı var. Bagaj yükleme alanı kenarları da çıkıntısız tasarlanmış ancak bagaj yükleme eşiği ağır yükleri kaldırmak için yüksek kalıyor. 391 lt'lik bagaj hacmi B Segmenti için başarılı.

Clio'nun toplam boyu bir önceki modele göre 12 mm kısaltılmış, toplam boy hala 4 metre (4,050 mm) civarlarında. Dingil mesafesi de değişmemiş; 2583 mm ama inceltilen



Kişiselleştirilebilir yeni gösterge ekranının ölçüsü 7 inç.

koltuk yapısı sayesinde diz mesafelerinin 2 cm kadar iyileştirildiği belirtiliyor. Ancak kullanımda özellikle arka koltukların hala yeterince geniş olmadığını gördük.

Yeni Clio Bursa'daki Oyak tesislerinde ütretiliyor ve ihraç ediliyor ama ülkemiz pazarına girişi çeşitli regülasyon çalışmaları nedeniyle biraz gecikmeli olarak gerçekleşti. Türkiye pazarına 3 benzinli ve 2 dizel motorla gelen Clio'da, manuel vitesin yanı sıra EDC ve X-Tronic otomatik şanzımanlar var. Benzinli motorlar 1.0 (75 HP), 1.0 TCe (100 HP), 1.3 TCe (130 HP) şeklinde sıralanıyor. Dizel motorlar ise (1.5 Blue dCi) 85 HP ve 115 HP güç çıkışlarına sahip. Dizel motorda 6 ileri manuel şanzıman yer alıyor. Fiyatlar ise 111 bin TL'den başlıyor. Benzinli ve otomatik şanzımanlı versiyonların başlangıç fiyatları ise 118 bin TL. *Hırant KASAPOĞLU*

Kaputtaki ütü izleri,gündüz farları ve büyük hava girişerleriyle kesinlikle çok sportif.



Tablet formlu büyük ekran rahat kullanılıyor. Kalite seviyesi bir üst sınıf otomobilleri aratmıyor.



Arka tasarıma öndekinden daha sade çizgiler hakim. Gri gövde eklentileri hoş bir kontrast yaratıyor.

Yeni yakışıklı

Fransız Peugeot, 3008'le başlayan tasarım anlayışını tüm segmentlere yayıyor. Sırada agresif ve yakışıklı görünümüyle yeni 2008 var. Yeni Peugeot 2008, 148 bin 500 TL fiyatla Türkiye pazarına çıktı.



Peugeot 2008, küçük SUV segmentinde 6 yıllık mücadelenin ardından (başarıyla) yenilendi.



PSA grubunun Fransız markası Peugeot, yükselişte olan SUV segmentinden daha fazla pay istiyor. 3008 ve 5008'i başarılı şekilde yenileyen markada, şimdi de yenilenme sırası B SUV olan 2008'de. Türkiye pazarında 3008 ile C SUV segmentinde liderliği ele geçiren Peugeot, bakalım agresif bir sportif tasarıma sahip olan yeni 2008 ile de aynı başarıyı yakalayabilecek mi? Ancak yeni 2008 bu yolculukta elbette yalnız olmayacak, pazarda kendi segmentinde güçlü yeni rakipleri de var; Renault Captur, Hyundai Kona, VW T-Roc, Jeep Renegade, Opel Mokka, B SUV'da hemen ilk akla gelen modeller. Ayrıca Citroen C3 Aircross, Seat Arona, Opel Crossland X, Fiat 500X, Suzuki Vitara da bu segmentte yer alıyor. Öte yandan bu segmentin yaratıcısı Nissan Juke da yenilendi ve bu yıl içerisinde Türkiye pazarına gelmesi bekleniyor.

Peugeot ise B SUV segmentine aslında yabancı değil. Birinci nesil 2008, zaten 6 yıldır yollarda ve bu otomobilin makyajlı halini Peugeot zaten SUV takısıyla lanse etmişti. İlk olarak 2013 yılında tanıtılan 2008, aslında bir SUV'dan çok, bir Crossover görünümündeydi ve yükseltilmiş bir 208 modeli gibi duruyordu. Bir önceki nesil 207'nin SW versiyonu, 208'de üretilmemişti ve adeta 2008, hem görünümü, hem de fonksiyonelliğiyle, 207 SW'nin yerini alan bir model olmuştu. Birinci nesil 2008'in sıradan ve sıkıcı görünümünü düşününce, yeni 2008'de tasarım anlamında Peugeot'nun büyük bir ilerleme yakaladığını, sadece fotoğraflarına bakınca bile görmek mümkün oluyor.

Yeni CMP platformu üzerine tasarlanan 2008, yerini aldığı









bir önceki modelden 14 cm daha uzun, 3 cm daha geniş. Ayrıca toplam yükseklik olarak da daha alçak tasarlanmış. Boyutlardaki gelişme ile birlikte yeni 2008'in toplam uzunluğu 4.30 metreye ve dingil açıklığı da 2.60 metreye ulaşmış durumda. Aslında bunlar 20 yıl öncesinin tipik kompakt segment boyutları. Bu büyüme iç mekan genişliğine ve konforuna da olumlu katkı sağlıyor ve 2008'in artık C Segmentine göz kırpmasına da yol açıyor. Bu nedenle 2008'in, rakiplerden ziyade, tasarım olarak da aynı akımda olan ağabeyi 3008'den pazar payı kapma ihtimalini gözler önüne getiriyor. Ne dersiniz, küçük aslan büyük aslanı ısırır mı? Bu biraz da markanın fiyat pozisyonlama politikasına bağlı olacak.

Gündüz farları Küçük Aslan'ın köpek dişleri gibi görünüyor.

2008'i incelemeye ilk etapta tasarımdan başlayalım çünkü önceki modele göre tasarım konusunda önemli aşama kaydedilmiş. Önde aslan pençesi 3'lü far çizgileri, full LED farlar ve tampona doğru inen aslan dişi gündüz farları aracın yırtıcı karakterini ortaya koyuyor. Benzer şekilde tampon altı spoyler ve parlak siyah plastikten yapılmış radyatör ızgarası ve bu ızgara ortasında yer alan büyük marka amblemi, bu küçük aslanın sportif yönünü vurguluyor. Arkada da yine aslan pençesi izleri stoplarda görülüyor. Çift renkli tasarım sadece siyah tavanla sınırlı değil, gövdenin birçok yerinde bu tasarımın izlerini görmek mümkün. Üst versiyonlarda sunulan 18 inçlik jantlar siyah renkli de alınabiliyor.

İç mekanda da yine ilginç detaylar bizleri karşılıyor. Peugeot'nun artık alamet-i farikası haline gelen i-cockpit, 2008'de daha geliştirilmiş bir haliyle karşımıza çıkıyor. Küçük direksiyonun arkasında, üst bölgesinde kalan gösterge paneli, hologramla bilgileri ayrı bir cama yansıtıyor. Bu da öndeki bilgilerle arkadaki ekranda gösterilen bilgiler arasında bir derinlik efektinin oluşmasını sağlıyor. Aslında kullanıma pek etkisi olmasa da bu tür teknolojik detaylar kullanıcıların hoşuna gidiyor. Peugeot bu teknolojiyi 3D



C sütunu ve yükselen omuz çizgisi çok şık.







i-cockpit olarak adlandırıyor. Bu konseptin diğer unsuru ise küçük ve aşağı konumlu direksiyon simidi. Bu sayede gösterge panelindeki bilgiler simidin arasından değil, üstünden okunabiliyor. Kişisel beğeni meselesi ama ben bu tür bir direksiyona bir türlü alışamadım ve sevemedim. Fakat bazı kullanıcılar, bu tür bir direksiyonun daha pratik olduğunu düşünüyor.

Yaşam kabinindeki dikkat çeken diğer unsurlar arasında, sesle de kumanda edilebilen, 10 inçlik dokunmatik gösterge paneli ve onun altında yer alan piyano tuşu şeklindeki kumanda düğmeleri var. Katmanlı yapıdaki kokpitte dikişli deri, kevlar ve metal gibi kaplama malzemelerinin bir harmonisi yaşanıyor. Koltuk kenar yükseklikleri iyi seçilmiş ve rahat ettiriyor. B segmentinde olmasına rağmen iç mekan genişlikleri yeterli. 434 lt'lik bagaj hacmi de çekirdek bir aile için, uzun seyahatlerde değilse de şehir içindeki gündelik kullanımda oldukça yeterli.

Yeni 2008 Türkiye'ye Puretech 130 HP benzinli, BlueHDi 100 HP ve 130 HP dizel motorlarla geliyor. 100 HP'lik baz versiyon bile 2008'e yeterli bir şehir içi performansı kazandırıyor. 6 ileri oranlı manuel vitesli BlueHdi 100 modelinin son sürati 180 km/s, 0-100 km/s hızlanması ise 11,4 sn'de gerçekleşiyor. Bu modelin ortalama tüketimi ise 4,6 lt/100 km (WLTP). BlueHDİ 130 modeli 8 ileri otomatik şanzımanla birlikte geliyor ve 195 km/s son hıza ulaşıyor. 0-100 km/s hızlanma 9,3 sn, tüketimi ise 4,9 lt/100 km.

TEKNİK VERİLER

Motor turbo dizel, önde enlemesine;
Motor hacmi: 1499;
Güç: 130 HP-3700 d/d;
Maks. tork: 300 Nm-1750 d/d;
Güç aktarımı: önden çekiş, 8 ileri otomatik şanzıman;
Boş ağırlık: 1235 kg;
U/G/Y (mm): 4300/1770/1550;
Bagaj hacmi: 434 lt;
0-100 km/s: 9,3 sn;
Maks. hız: 195 km/s;
Tüketim: 4,9 lt/100 km (WLTP);
CO2: 129 gr/km (WLTP)



SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU FRANSA

İkinci neslinde büyüyen ve B Segmentinin sınırlarını zorlayan yeni 2008, tasarım konusunda da elini iyice güçlendirmiş; hem dış tasarımı, hem de iç mekanı cazip unsurlara sahip. Güçlü motorları, geniş iç mekanı ve yırtıcı tasarımıyla 2008, küçük SUV arayanlar için ilginç bir alternatif olabilir.



GLB'nin tasarımında ağabeyleri GLS ve G Serisi'ne göndermeler var.

İLK İZLENİMLER

Beğendik/ Beğenmedik

GLC'den çok farklı. GLK'nın torunu bile denilebilir. Mercedes'in multimedya sistemini biraz basitleştirmesi gerekiyor. Neticede mönüler bazen akıl karıştırıcı olabiliyor.

GÜZEL LÜKS BENZ

Köşeli, şık ve konforlu... Mercedes GLB, markanın köklü geleneklerini sergiliyor: Bu SUV'un hedefi basit ve rahatlatıcı olmak.

İspanya büyük ihtimalle Avrupa Şampiyonu olacak. Ama hız tümseği icadı konusunda: Hepsi farklı, yüksek, dik kenarlı, sert ve çoğunun üzeri işaretlenmemiş. Amaçları ise tek: Sürücülere işkence çektirmek. Bu nedenle İspanya, yeni GLB'nin test sürüşü için ideal. Çünkü bu Mercedes, sınıfında alışık olduğumuzun aksine zemin bozukluklarını şaşırtıcı bir rahatlıkla emiyor. Sonunda karşımıza, sporcu yerine yumuşak olabilen bir SUV çıktı.

GLB görsel olarak güncel model ailesinden ayrışıyor. Köşeli karose-



ri, dik arka camı ve bagaj kapağıyla GLB, bir zamanların GLS ve G serilerini hatırlatıyor. Onda tavan basık değil yüksek, karoser ise kıvrımlı değil köşeli olmalı. Bunun nedeniyse asıl amacı, ana pazarı Çin'de çok tutulan üçüncü koltuk sırası için yeterli yer açmak. Diğer taraftan bu yapı, Tiguan, Tiguan Allspace ve Skoda Kodiaq müşterilerini de çekebilir.

Bu yüzden önce en arka sıraya geçiyoruz. Önündeki koltuk sırasını it, bacaklarını aradan kaydır ve ah! Acil durum koltuğundan öteye geçemeyen üçüncü sıra (1321 Euro)... Yetişkinler ya da boyu 1,68 m'den uzunlar için pek uygun değil. Beş koltuklu versiyonun 565-1800 lt arasındaki bagaj hacmi ise stationları bile korkutacak kadar büyük. Hatta bir aile klasiği olan E Serisi T Model'i bile geride bırakıyor.

GLB taksi olarak kullanılabilir



Devasa ekran köşeli kokpitle hoş bir tezat oluşturuyor. Çok fonksiyonlu direksiyon standart.

MERCEDES GLB 220 d 4MATIC

Motor: sıralı 4, turbo, önde enlemesine;
Motor hacmi: 1950;
Güç: 190 HP-3800 d/d;
Maks. tork: 400 Nm-1600 d/d;
Güç aktarımı: 4x4, 8 ileri çift debriyajlı şanzıman;
Boş ağırlık: 1735 kg;
U/G/Y (mm): 4634/1834/1658;
Bagaj hacmi: 565-1800 lt;
0-100 km/s: 7,6 sn;
Maks. hız: 217 km/s;
Tüketim: 6,1 lt/100 km (WLTP);
CO2: 159 gr/km



2,0 lt'lik dizel temiz bir makine ama çalışma karakteri konusunda en iyilerden biri değil.



Cam çizgisindeki küçük kıvrım görsellikte hoş bir etki yaratıyor. Jant ölçüsü seçenekleri 20 inç'e kadar uzanıyor.

mi? Mümkün, çünkü ikinci sırada uzun boylular bile rahatça oturabiliyor. Diğer taraftan hem minderleri kısa, hem de oturma pozisyonu biraz alçak. 4,63 m'lik boyuyla bir iç mekan mucizesi sunan GLB, Mercedes'in kompakt ailesinin sekizinci ve en büyük üyesi.

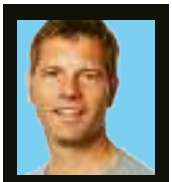
İç mekan A ve B serilerinden tanıdık. Sadece oturma yüksekliği 10 cm kadar daha yüksek. Köşeli kaputun manzarası ve yüksek camların sağladığı görüş rahatlığıysa yeni birer deneyim. Büyük MBUX kokpit (3076 Euro) entegre ekranları teknoloji meraklılarının çok hoşuna gidecektir. Ancak mönü çeşitliliği neredeyse rahatsız edebilecek kadar fazla. Mühendisler de durumun farkındalar ve orta vadede daha sade mönülere sahip bir versiyon üzerinde çalışıyorlar.

Kompakt sınıfın en uzun aks mesafesi (2,83 m) sayesinde GLB, asfalt dalgalarının üzerinde rahatça ilerliyor. Amortisör ayarları, daha kısa olan GLA'dan daha yumuşak seçilmişken, adaptif süspansiyon hem Sport modda bile yeterli bir yumuşaklığa sahip, hem de bol virajlı yollarda sorun çıkarmıyor. Kompakt Sınıf Deneyleri Yöneticisi Jochen Eck bu konuda: "Belirgin önden kayma eğilimiyle sportiflikten vazgeçerek, daha dengeli bir düz gidiş elde ettik" diyor.

Bir VW Tiguan daha direkt bir direksiyona sahip olabilir ya da BMW X1 engel aşma şampiyonu olabilir. GLB'nin asıl amacı yolcularını rahat ettirmek. Aynı eski Mercedes'ler gibi. Buna uygun ses ise 2,0 lt hacimli 3 dizel motordan (116-190 HP) geliyor. Alt devirlerde bile yüksek olan torkları sayesinde dizeller, GLB'de hoş bir geri dönüş yaşayabilir. Güçlü versiyon 220d'nin (4x4, çift debriyajlı şanzıman) Almanya fiyatı 44 bin 600 Euro. Sahip olduğu bolca ekstrayla ağırlığı 1735 kg'a ulaşan test aracımızın yol bilgisayarında okuduğumuz tüketim değeri ise 6,5 lt/100 km oldu. Ancak iki tekerlekten çekişli 200d (150 HP) de 5 bin 343 Euro'luk fiyat avantajıyla ilginç bir alternatif olabilir.

Benzinli versiyon GLB 200'ün ağırlığı sadece 1555 kg ve hafifliği sayesinde performansı da gayet iyi. Hatta kaputun altında, A Serisi'ndeki gibi 1,33 lt 163 HP'lik bir turbo motorun görev yaptığına inanmayabilirsiniz. Bunun dışında GLB 200, 37 bin 750 Euro gibi daha çekici bir fiyat etiketine de sahip.

Yıl içerisinde aileye GLB 180 (136 HP) ve 180 d (116 HP) de katılacak. Daha sonrası içinse elektrikli EQB planlanıyor. Ancak Meksika'daki fabrikanın talebi karşılayıp karşılayamayacağı henüz belli değil. Yani uzun bekleme süreleri oluşabilir.



SONUÇ
JOACHIM STAAT

Geniş iç mekanlı, çok yönlü bir Mercedes. Ayrıca SUV modasına da uygun. GLB "daha elit Tiguan" ya da "daha ağır başlı Land Rover" rolü oynayacak. Bunun dışında GLB, GLA ve GLC'den de belirgin şekilde ayrışıyor.



Diz mesafeleri bonkör ama alçak oturma pozisyonu nedeniyle dizlerinizi iyice kırmanız gerekiyor.



İleri-geri hareketli koltuk opsiyonel. Bagaj zemini iki farklı yükseklikte ayarlanabiliyor.



Üçüncü koltuk sırasında uzun süre gülümseyebileceğinizi sanmıyoruz. Yine de 1321 Euro ile mantıklı bir ekstra.



Büyük arka cam ve geniş temizleme alanlı silecek için teşekkürler. Böylece geri görüş birçok SUV'dan çok daha iyi.

ZF | AFTERMARKET

BUNLARDAN BİRİ HAYATINIZI KURTARACAK



Fren parçaları emniyetle direkt ilgili parçalardır.

Optimum fonksiyon için üretilen TRW Fren Balataları ile orijinal ve yüksek kalitenin hayatınızı kurtaracağını unutmayın. Frenleme mesafesini 7 metreye kadar azaltan COTEC tüm TRW fren balatalarında standart olarak sunulmaktadır.

COTEC

www.trwartermarket.com/tr

ZF Aftermarket'in bir markası olan TRW ürünleri, en üstün güvenlik ve kalite standartları gözetilerek üretilmekte ve sizlere dünya çapında hizmet ağı ile desteklenen aftermarket uzmanlarımız tarafından ulaştırılmaktadır.

ZF Services Türk San. ve Tic. A.Ş.
Adil Mah. Demokrasi Cad. No:17 34935
Sultanbeyli, İstanbul
0216 592 07 50
zfturk.info@zf.com

TRW

eaeaFacesciis rem aute volendist quianis voluptiae.



N mütevazı

Güney Koreli üretici Hyundai, WRC'de edindiği tecrübeleri caddeye aktarmak üzere N adlı performans markasını yarattı. Mevcut ürün gamındaki modellerin performans versiyonları artık N uzantısına sahip olacak. Türkiye'deyse start, sportif görsel unsurlara sahip Tucson N Line ile verildi. Fotoğraflar: Ersan ÇETİN

Büyük marka olmak ve büyük marka yolunda ilerlemek, otomotivde her zaman en zor işlerden biri olmuştur. Ancak yakından takip ettiğimiz Hyundai bu konuda kararlı, sağlam, planlı ve istikrarlı adımlar atıyor. Hedefi belirliyor, hedef doğrultusunda gerekenleri tespit ediyor ve sonuca ulaşıyor. Bunu ilk nesil i30 modelinden beri başarıyor. Şimdiki hedef de, anlaşıldığı gibi kendine has bir performans departmanı veya kendi deyimleriyle marka yaratmak.

Büyük bir cesaret örneği diyebileceğimiz Dünya Ralli Şampiyonası'na katılmak, hem de pek çok büyük üreticinin bütçesizlikten dolayı, motorsporlarından çekildiği bir dönemde… Vallahi bravo. Fakat daha önce dediğimiz gibi, büyük marka olmak fazlasını gerektiriyor. Harcanan para, uygun bir şekilde, seri üretimdeki araçlara yansımalı. Bu yüzdendir ki Hyundai, tıpkı globaldeki rakipleri gibi, performans odaklı bir marka yarattı. Adı N olan marka, bir yandan ürün gamındaki i30 ve Veloster modellerine N kod adlı performans seçenekleri eklerken, diğer taraftan performans olarak olmasa da, görünüm olarak



Devasa ızgarası ve koyu renkli eklentilerle saldırgan görünüyor.



Nubuk, deri ve kırmızı rengin karışımı sportif bir etki yaratıyor.



Büyük jantlar ve lastikler biraz sarsıntıya neden oluyor.

sportif seçenekler sunan N Line paketleri hazırlandı. Şimdilik sadece i30 ve Tucson modellerini N Line versiyonu ile satın almak mümkünken, buna kısa süre içerisinde diğer modellerin de ekleneceğine eminiz.

Türkiye özeline baktığımızda şimdilik sadece Tucson N Line'ı alabilmek mümkün. Dergimizin test konuğu olan otomobile daha ilk bakışımızda "değişik" bir modelle karşı karşıya olduğumuzu anladık. Elite ve Elite Plus donanım versiyonu arasına konumlandırılan Tucson N Line'da, Elit modelindeki içeriklere ilave olarak tam LED farlar, LED stoplar, elektrikli açılıp kapanabilen bagaj kapağı ve elektrikli ayarlanabilen sürücü koltuğu gibi donanımlar geliyor. Ancak çarpıcı olan elbette görsel unsurlar: Tucson N Line'ı özel kılan görsel değişiklikler petek tarzı ön ızgara, siyah eklentilere sahip ve bumerang şekilli gündüz farları içeren ön tampon ve 19 inç'lik parlak siyah jantlar. Gri, kırmızı, beyaz ve siyah renk seçenekleri sunulan aracın test için hazırlanmış olanı gri renkti. Ve bize göre dışarıdaki tasarım detayları Tucson'un bu rengine mükemmel uymuş. Test sırasında yanımıza yanaşıp, korna çalıp "çok iyi görünüyor" diyenler oldu.

Dış tasarımın çarpıcılığı elbette iç mekan için beklentilerimizi epey bir yükseltti. Ama bu konuda da çok iyi çalışılmış olduğunu gördük. Siyah renklerin hakim olduğu iç mekanda ortaları nubuk ve kenarları deri, kırmızı dikişli özel tasarım siyah döşeme ilk göze çarpanlar. Kırmızı dikiş; kokpit, direksiyon simidi ve vites topuzu gibi yerlerde de devam ediyor. Araçtaki sportif ambiyans alüminyum pedal seti, N logolu vites topuzu ve mat gri plastik akşamlarla destekleniyor.

Start düğmesine basıp yola çıktığımızda, N Line'ın diğer Tucson versiyonlarından çok farklı olmadığını fark ediyoruz. Süspansiyonlarda yapılan değişiklikler, dört tekerlekten çekişli olmasının da yardımıyla, viraj kabiliyetine kısmen bir fayda sağlamış olsa da, aracın genel karakterini çok da etkilememiş. Yoldaki sakin ve kararlı sürüş, güzel memleketimizin bozuk yollarındaki çukur ve derin rögar kapaklarıyla arada sarsıntıya uğruyor ki onun nedeni de 19 inçlik jantlara takılan 245/45'lik lastikler. Yani hep olduğu gibi, performans isteyen sonucuna da katlanacak. Ama dediğimiz gibi, genel sürüş konforda belirgin bir fark yok.

Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 12 saniye civarında tamamlayan Tucson, sürüş sırasında bundan daha iyi hissettirdiğini söylemeliyiz. 7 ileri çift kavramalı DCT şanzımanı, daha 2000 d/d'den itibaren 320 Nm tork üretebilen 1.6 litrelik dizel motor



ile oldukça iyi bir uyumla çalışıyor. Bu kombinasyonun beğendiğimiz ve dikkatimizi çeken kısmıysa, ani hızlanma isteklerimize aynı serilikte cevap verebilmesi oldu. Üstelik yaklaşık 1.700 kg'lık ağırlığına rağmen. Aynı kıvraklık manevra kabiliyeti için de geçerli. Gövde yüksek ve ağırlık fazla olsa da, geri bildirimi iyi ayarlanmış direkt tepki veren direksiyon sayesinde hem uzun yol, hem de şehir içerisinde rahat bir kullanım söz konusu.



Tucson ile gündelik yaşam da hoşumuza gitti. Sınıfına özgü nispeten kompakt yapısı ve kullanım kolaylığı sayesinde park yeri bulmak ve ara sokaklarda dolaşmak sorun olmadı. Ayrıca arka koltukların ferah oluşu sayesinde hem yetişkinler rahat seyahat edebiliyor, hem de çocuk koltuğu zahmetsizce bağlanıp, geniş arka kapılar açılarak kolay erişilebiliyor. 513 litrelik bagaj hacmi de ailecek tatile gidilebilecek kadar geniş ve yeterli. Malum mobilyacıdan alışveriş yapıldığında ekstra alan gerekirse, arka koltuklar yatırılarak 1.503 litreye çıkartılabiliyor.

Güvenlik ekipmanı, elektronik destek sistemleri ve konfor unsurlarını bir bütün olarak değerlendirirsek, günümüz modern otomobillerinde yer almasını istediğimiz ve de gerekli olan her şey fazlasıyla mevcut. N Line ile gelen deri-nubuk karışımı yüzeyler ve kırmızı iplikli dikiş detayları, kullanıcıda premium bir his yaratıyor ve sahibini özel hissettiriyor.

SONUÇ
ERSAN ÇETİN

N Line için verdiğim paranın karşılığında ne alıyorum? İlk akla gelen soru bu olacaktır elbette. En başta da belirttiğimiz gibi, orta ile üst paket arasına konumlandırılması nedeniyle uçuk kaçık olmayan bir fiyat ekstrası karşılığında minik teknik artılar ama devasa görsel unsurlara sahip olabiliyorsunuz. 300 bin TL'yi aşmadan bunlara sahip olmak bize göre gayet mantıklı. Elite ve Elite Red versiyonuna biraz ekleyip, özel ve güzel bir otomobil kullanabilmenin ayrıcalığını yaşayabilirsiniz.

TEKNİK VERİLER

Motor: 4 silindir, turbo dizel;
Yerleşim: Önde enlemesine;
Motor hacmi: 1598 cc;
Güç: 136 HP/ 4.000 d/d;
Tork: 320 Nm/ 2.000-2.250 d/d;
Maks. hız: 180 km/s;
0-100 km/s: 12 sn;
Şanzıman: 7 ileri çift kavramalı otomatik;
Güç aktarımı: Dört tekerlekten çekişli;
U/G/Y: 4.480/1.850/1.660 mm;
Boş ağırlık: 1.676 kg;
Bagaj hacmi: 513 lt;
Tüketim: 6,2 lt/100 km

N harfi diğer modellerde performans anlamına gelirken, Tucson'da sportif bir donanım seçeneği olarak sunuluyor.

PSA'dan almak yerine kendi 1,6 lt'lik motorunu geliştirmeye karar veren BMW, iyi bir işe imza atmış: Özellikle de üst devirlerdeki hoş ses dikkat çekici.

Konfor dolu bir

Otomotiv sektöründe devamlılığı sağlamanın belki de en zor şeklidir onlarca yıldır üretilen modelleri yenilemek. Ancak görünen o ki artık 7'nci nesline gelen 3 Serisi'nde BMW pek de zorlanmamış. First Edition M Sport donanımlı 320i ile İstanbul yollarında keyifli birkaç gün geçirdik. Fotoğraflar: Ersan ÇETİN

Değişiklikler radikal olmasa da kesinlikle etkili olmuş. Asıl etkileyici değişiklik ise yüksek sürüş konforu.

İstanbul'da otomobil kullanmak gerçekten de artık eziyet haline geldi. Özellikle de yoğun ve az akan trafikte. Altınızda konforlu bir otomobil olması, kabusu bir nebze keyfe dönüştürüyor elbette.

Öte yandan yeni BMW 3 Serisi'nin neredeyse en zengin donanımlısında olmanın mutluluğunu yaşıyorduk. Çünkü büyük çaplı olmasa da hemen fark edilebilen dış tasarımdaki değişiklikler iç mekana da yansıtılmış ve nispeten ferah iç mekanda kendinizi güvende hissediyorsunuz. Kase tipi koltuklara oturulduğu andan itibaren bambaşka bir havaya giriyorsunuz. BMW'lerde görmeye alışık olduğumuz sürücü odaklı tasarım ise bunu destekleyen bir başka unsur. Bir yandan araç içerisindeki tüm kumanda birimine kolayca ulaşılabilirken, ayrıca sayısız ayar özelliği sayesinde kendinize en uygun sürüş pozisyonunu ayarlamanız da zaman almıyor. İlk kullanımda iDrive'a alışmak zaman alıyor; bilgi ve eğlence sisteminde ayarlamalar yapmak istediğimizde iDrive kumanda biriminin varlığını unutup, elimizi pek çok kez



Teknik veriler

Motor: 4 silindir, turbo; **Yerleşim:** Önde uzunlamasına; **Motor hacmi:** 1597 cc; **Güç:** 170 HP / 5.000-6.500; **Tork:** 250 Nm/ 2.000-4.750 d/d; **Maks. hız:** 232 km/s; **0-100 km/s:** 7,7 sn; **Şanzıman:** 8 ileri otomatik; **Güç aktarımı:** Arkadan itiş; **U/G/Y:** 4709/1827/1435 mm; **Boş ağırlık:** 1450 kg; **Bagaj hacmi:** 480 lt; **Tüketim:** 6,5 lt/100 km

güzellik


Kokpit minimalizmin doruklarında.

dokunmatik ekrana götürdük. Dokunmatik hayatımızın getirdiği şeylerden biri işte… Yeni platformun etkisiyle iç mekan, önceki 3 Serisi nesillerine göre bir hayli geniş ve ferah. Özellikle de arka koltukta yolculuk edenler farkı hemen anlayacaklardır.

Sürüş konforu elbette bildik BMW kalitesinde. Farklı kullanım modları sunan yürüyen aksam sayesinde modunuzu kendiniz belirliyorsunuz. Ancak ne yalan söyleyelim, ağır İstanbul şartlarında biz genelde konfor modunun keyfini sürmeyi tercih ettik. Tok süspansiyon yapısı ve kontrollü salınım karakteri ile uzun süren dur-kalk trafiğinde bile yorulduğumuzu söyleyemeyiz. Bu tutarlı karakter, hızlı otoyol seyirlerinde de yorulmadan uzun süre yolculuk yapmamızı sağladı. Virajlı yollarda hem konfor hem de sportif modda BMW sürüş keyfine erişilebildiğini hatırlatmakta da yarar var.



Gelelim bizi en çok etkileyen kısımlardan birine: BMW radikal bir karar alarak PSA Grubu'ndan aldığı 1.6 litrelik motorun yerine kendi motorunu geliştirdi ve pek çok modelinde kullanmaya başladı. 170 HP'lik bu yeni makine sayesinde 0-100 km/s hızlanması 8 saniyenin altında tamamlanırken BMW verilerine göre 232 km/s'lik maksimum hıza ulaşmak mümkün. Etkilendiğimiz kısımsa, bu yeni 4 silindirlinin üst devirlere çıkıldığında çıkardığı ses. Elbette sıralı 6 silindir sesi beklenmemeli ama kaputun altından gelen ses, 1.6'nın sıradan tıngırtılarına hiç benzemiyor. İtiraf etmeliyiz ki sesi duymak için pek çok kez gaz pedalını dipledik ve hemen "ne yapıyorsun sen?" sorusuyla kendimize hakim olmaya çalıştık. Ses kısmını bir kenara koyarsak motor, yaklaşık 1.5 ton ağırlığa sahip aracı çevik bir şekilde hareket ettirmekte zorlanmıyor. 8 ileri otomatik şanzımansa motoru çok iyi idare ederek sürüş keyfine destek oluyor.

Konfor ve sportifliği birarada sunabilmeyi başaran yeni 3 Serisi'nde yığınla elektronik destek sistemi bulunuyor. Böylesi bir otomobilde ne kadar gerekli diye sorabilirsiniz. Biz de sorduk, yalan yok. Ama bir yandan rekabette bir adım önde olabilmek diğer taraftan da her türden kullanıcıyı düşünmek de markaların görevlerinden biri. Yine de Akustik Koruma adlı özellik, bizi zaman zaman rahatsız etmedi değil. Trafik ışığında beklerken sağınızdan solunuzdan veya önünüzden arkanızdan geçen her yaya için uyarı veriyor.

Günümüz modern otomobillerinin neredeyse tamamında artık dünya kadar teknoloji var ve alırken seçim yapamadığımız bu teknolojileri aktif veya pasif hale getirmek bize kalıyor. Pek çoğu elbette çok yararlı ve bizlere destek oluyor, kabul ediyoruz ama bazıları da, Türkiye veya İstanbul özelinde rahatsız edici veya gereksiz kalabiliyor. Hangisi derseniz, Şerit Terk Uyarısı



diyebiliriz. Artık neredeyse her otomobilde yer alan bu uyarı sistemi BMW'de direksiyona sert müdahale ediyor.

SONUÇ
ERSAN ÇETİN

Sürüş keyfi ve tekrar sürüş keyfi. BMW için çok tanıdık olan özellikler yeniden çok dengeli ve başarılı bir şekilde biraraya getirilmiş. Bildik 3 Serisi konfor ve zarafeti, üst segmentten alınan donanımlarla buluşturulmuş. Genişleyen iç mekan, 7 Serisi kalitesine yaklaştırılmış ve hep sorduğumuz "bu kadar para vermeye değer mi?" sorusuna "Evet!" cevabını haklı çıkarmış. Her yeni gün yeni bir özellik eklenen teknolojilere de alışacağız artık; ne yapalım...


Tipik 3 Serisi silueti aynen korunmuş.

Kalitede sınıf atlamış

Türkiye'de üretilen Toyota CH-R modeli, 2019 sonlarında, tasarımda olmasa da kalite anlamında büyük çaplı revizyon gördü. Elden geçirilen iç mekanda gözün gördüğü ve elin dokunduğu tüm yüzeyler üst seviye kalite hissi veriyor. Fotoğraflar: Ersan ÇETİN



Şahsım adına söylemeliyim ki Toyota CH-R için çok fazla ön yargılarım vardı ve itiraf ediyorum, onun tasarımına hayranım. Günümüzde neredeyse tüm otomobillerin birbirine benzediklerini dikkate alırsak, CH-R gerçekten tasarım anlamında büyük fark yaratmıştı.

Türkiye'de üretilen bu Japon'a ve ön yargılarıma dönersek, aracı ilk gördüğümde, yılların otomotiv gazetecisi olarak derhal tasarım kaynaklı eksileri sıralamaya başlamıştım. Bunların başındaysa dar olduğunu düşündüğüm arka koltuk alanı, yükseğe konumlandırılmış arka camların vereceği iç sıkıcı yolculuk deneyimi ve elbette bagaj hacmi. Makyajlı Toyota CH-R'ı kullanma imkanı bulunca bagaj hacmi dışında kalan önyargılarımın yersiz olduklarını gördüm. Ama bagaj hacmi… Önemli konu elbette. Neden böylesi güzel bir otomobili sadece tek yaşayanlar gençler alıp kullansınlar ki? Mikro aileler alabilir demek isterdim ama, eğer çocuğunuz varsa bagaj gerçekten anlamsız küçük boyutlarda kalıyor. Hibrit versiyonda 377 litre olan bagajı (diğer seçeneklerde 297 litre) başka otomobillerle kıyaslarsak; Toyota Yaris'te 286 litre, VW Polo'da 351 litre ve Nissan Juke'da 354 litre olduğunu görüyoruz. Bu kısmı daha da uzatmadan, makyajlanan Toyota CH-R'da neler yeni, ona bakalım…

Teknik veriler

Motor: 4 silindirli benzinli ve manyetik tip elektrikli;
Yerleşim: Önde enlemesine;
Motor hacmi: 1798 cc;
Güç: 98 HP 5200 d/d;
Tork: 163 Nm 3600 d/d;
Maks. hız: 170 km/s;
0-100 km/s: 11 sn;
Şanzıman: e-CVT;
Güç aktarımı: önden çekiş;
U/G/Y (mm): 4390/1795/1555;
Boş ağırlık: 1495 kg;
Bagaj hacmi: 377 lt;
Tüketim: 4,3 lt/100 km

Dışarıda çok fazla bir değişiklik yok. Yani yenisini aldığınızda kimse bunu farketmeyecek. Günümüz teknik ve teknolojik şartlarına bağlı olarak ön ve arka aydınlatma ünitelerinde daha gelişmiş LED'ler eklenmiş. Diğer yenilikler de stop grubunun arasına eklenen piyano cilası görünümlü spoyler ve sıralı LED şeklindeki arka sinyal lambalarından meydana geliyor. Dediğimiz gibi, yenilikler göze çarpmıyor ama genel duruşu biraz daha havalı hale getirmiş diyebiliriz.

Yazımızın başlığından da anlaşılacağı gibi, CH-R'daki en büyük yenilikler iç mekanda. Daha otomobile biner binmez ambiyansın farklı olduğunu anlıyorsunuz. Yüzeyler ve kumanda birimleri ciddi bir şekilde elden geçirilmiş ve tasarım "ben Japon'um" demese, Alman otomobilinde olduğunuzu zannedebilirsiniz. Sürücü koltuğuna yerleştiğiniz anda her şeye hakim olma hissi güven veriyor. Yüzeyler siyah ve orta konsol olması gerektiğinden geniş olsa da, içeride kullanılan 3-4 farklı materyalin uyumla tasarıma yedirilmesi, göze hoş gelen bir ambiyans yaratmış.

Uygun sürüş pozisyonunu ayarlayabilmek kolay ama en az bunun kadar çarpıcı olan detay, kokpitin



Tasarım neredeyse aynı kalsa da hala çok modern ve ilerici görünüyor.

üst-orta kısmına yerleştirilen 8 inçlik dokunmatik ekranın sağ ve solda fiziksel ayar düğmelerine sahip olması. Pek çok yeni otomobilde artık bunlara yer verilmiyor ve sürüş sırasında ses ve benzeri ayarları hızlıca yapabilmek hem yolcu hem de sürücü için kabusa dönüşebiliyor.

Hoşumuza giden bir başka detay da, test aracımızda yer alan JBL ses sistemi oldu. Her ne kadar ekstra ücretle satılıyor olsa da, iyi ses isteyen ama müzik sistemlerini modifiye yapan dükkanları sevmeyen meraklılar için hayat kurtarıcı bir opsiyon denilebilir. Toyota tarafından 8 kanallı olduğu belirtilen JBL Premium Ses Sistemi satın alındığında 1 sub, 8 hoparlör ve toplamda 800 Watt'lık bir tesisata sahip olunuyor. Genel kalite ve ses karakterindeki artış dikkate alındığında böyle bir sistemin bulunması, toplam sürüş keyfine çok şey katıyor diyebiliriz.

Yola çıkmak üzere hareketlendiğimizde marş düğmesine ilk kez bastığımızda ortamdaki sessizlik devam ediyor. Bu hibrit otomobilde aslında tüm sistemler çalışmaya başladı ama haliyle sistem çalışsa da motor sesi sadece gerektiğinde geliyor… Aracı kullanmaya başladığımızda, pek çok kişinin ön yargı ile yaklaştığı CVT şanzımanın güç aktarımında, güç üniteleri (içten yanmalı motor ve elektrikli motor) ile mükemmel uyum sağladığını gördük. Hem motorun gücü yeterli, hem de şanzıman tepkileri tam zamanında olduğundan, sürüş sırasında hiç "orada kimse var mı?" sorusunu sormadık. 1.8 litrelik benzinli motorla desteklenen hibrit sistem elektrikte 53 kW, benzinde de 98 HP güç üretiyor. Gerektiğinde 170 km/s'lik hıza çıkabilen CH-R, 0-100 km/s hızlanmasını da 11 saniyede tamamlıyor. Hızlanma verisi kağıt üzerinde biraz zayıf gibi görünse de, özellikle ara hızlanmalar, yaklaşık 1.5 tonluk bir araç için gayet iyi seviyedeydi. Fabrika verilerine göre karma kullanımda 3,8 litre/100 km tüketim değeri, yine karma kullanımlı test sürüşümüz sırasında buna yakın şekilde 4,3 litre/100 km olarak gerçekleşti.



Tasarım hala Japon ama kalite neredeyse Almanları yakalamış.



Sürüş karakteri olgun ve yol tutuşun gayet iyi olduğunu söyleyebileceğimiz CH-R'da seyahat ederken, kısmen de olsa yol gürültüsünün iç mekana ulaştığını fark ettik. Böylesi iyi hazırlanmış ve detaylar üzerinde ince ince çalışılmış otomobilde bu nasıl atlanmış, şaşırdık doğrusu. Hayati seviyelerde olmasa da genel kaliteye bakıldığında biraz üzen bir durum.

Son bir not eklemek gerekirse, makyajla birlikte standart sunulan güvenlik ekipmanlarının da zenginleştirildiği söylenmeli. Toyota Safety Sense olarak adlandırılan kapsamlı paket, bazısı sadece üst seviye veya premium otomobillerde olan güvenlik teknolojilerini barındırıyor. Biz özellikle şerit takip sisteminin yumuşak dokunuşlarını sevdik. Ayrıca fren destekli akıllı ön ve arka park sensörleri de 1-2 kez iyi iş çıkardılar. Avrasya tünelindeyse adaptif hız sabitleme sisteminin keyfini sürdük.

SONUÇ
ERSAN ÇETİN

Dediğimiz gibi, eğer tek yaşıyor ve uzun yola bol bagajla çıkmıyorsanız, CH-R çok ideal bir otomobil. Yeni haliyle şık, çok kaliteli ve sürmesi oldukça keyifli. Bilgi-eğlence ve ses sistemi, ağır dur-kalk trafiğinde iyi bir yol arkadaşı oluyor. Teknolojilerse hayatınızı kolaylaştırıyor ve güvenle yol almanızı sağlıyor.



Kaput, cam çizgisi ve arka kısım arasındaki dalgalanma çok hoş görünüyor.

Delphi Technologies

delphiaftermarket.com

Satış sonrasında orijinal ekipman uzmanlığı.

Gelişmiş tahrik sistemlerinin çözümleri konusunda lider bir orijinal ekipman tedarikçisi olarak otomobilleri tanıyoruz. Nasıl çalıştıklarını biliyoruz. Ve nasıl onaracağımızı da... Araçların fabrikadan çıktığı gibi yola devam etmeleri için, bu uzmanlığımızı orijinal ekipman kalitesinde kapsamlı çözümlerle satış sonrasına taşıyoruz.

Benzinli Yakıt Sistemleri

Yakıt Dağıtım Modülleri | Yakıt Pompaları Enjektörler | GDI - PFI

Dizel Yakıt Sistemleri

Pompalar | Enjektörler | Tamir Parçaları SRA - SCR | Filtre

Arıza Teşhis ve Teknik Destek

Arıza Teşhis Cihazları | Dizel Test Ekipmanları Gdi Test Ekipmanları | Eğitim



Bakım Çözümleri

Fren Sistemleri | Ön Takım Klima Sistemleri

Araç Elektroniği & Motor Yönetimi

ECU | Ateşleme | Sensör

©2020 Delphi Technologies LLC. All rights reserved.



Küçük fark: Sağdaki beyaz plaket, Volvo'nun performans departmanı Polestar tarafından üretildiğine işaret ediyor.

İsveçli marka, V60 T8 Polestar Engineered modeliyle, gerçekten etkileyici ve birçok çekici detaya sahip 450 HP'lik bir hibrit station ortaya çıkarttı.

VOLVO'NUN YILDIZI

Volvo geçtiğimiz birkaç yıldır birçok doğru şey yaptı. Thomas Ingenlath'ın tasarımları mı? Yıldızlı pekiyi! Motorlar mı? Sadece 4 silindirliler. Herkesin hoşuna gitmeyebilir ama yine de mantıklı, çünkü Volvo hepsini "elektriklendirdi" de. Göründüğü kadarıyla, başka hiçbir firma Volvo kadar ileriye dönük bir pozisyon alamadı. Satış rakamları mı? Bu stratejiye bağlı olarak tek bir yönde, yani yukarı doğru ilerliyor.

Karşılaştırmalı testlerimizin de gösterdiği gibi Volvo'da bir şey eksikti: İnce finishing, özellikle de süspansiyonda. Neticede bu şık ve sağlam İsveçliler, hep dinamizm iddiası olmayan bir sertliğe sahip oldular. Artık o günler geride kalacak gibi görünüyor. Çünkü Volvo'nun performans departmanı Polestar (Kutup Yıldızı), V60 ve XC60 modellerini elden geçirip "Polestar Engineered" adlı çekici ve dinamik özel modellere dönüştürüyor.

! Öhlins amortisörler, bir zamanlar sıralı 6 silindirli motorların BMW'ye yaptığı gibi, Volvo'nun karakterini belirliyor.

GÜNLÜK KULLANIM: Koltuk yüksekliği 520 mm

Polestar Engineered haliyle de V60, öncelikle bir V60 olmaya devam ediyor. Yani: Piyasada, stile önem verip daha pratik olmayı başarabilen çok az model var. Polestar departmanı burada bir adım daha ileri gidiyor: Lamborghini stilindeki jantlar, altın renkli fren kaliperleri ve sade görsel paket hemen dikkat çekiyor. Böylece göze batmayan gri rengine rağmen insanlar ona dönüp bir kez daha bakıyor.

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ: 2049 kg

Ağırlık rakamı, bir spor otomobil olamayacağını gösteriyor. Yine de birçok rakip modelden daha sportif gidiyor. Bunda en önemli



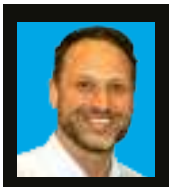
Neredeyse mükemmel olan koltuklar, en kaliteli malzemelerle buluşuyor. Sarı renkli emniyet kemerleri de çok hoş duruyor.



Brembo imzalı fren sistemi inanılmaz gücü ve dayanıklılığıyla dikkat çekiyor. Tabi ki sarı kaliperleriyle de...



Görsel olarak Polestar, hoş ayrıntılarla çeşnilendirilmiş safkan bir Volvo.



SONUÇ
STEFAN VOSWINKEL

V60 Polestar Engineered, çok para karşılığında "çok otomobil" sunuyor. Yeni süspansiyon onu, seri üretim versiyonlardan belirgin şekilde ayırıyor. Frenlerse bir güç abidesi. Ayrıca sadece plug-in hibrit olarak üretiliyor. Benzinli motor fazla tükettiğinden bu da iyi bir tercih olmuş.



Öhlins'in mekanik ayarlı amortisörleri Polestar'a neredeyse safkan sporcu kabiliyeti sağlıyor. Ancak biraz sertler.

Teknik veriler/Test verileri

Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4/turbo + elektromotor
Motor hacmi (cc)	1969
Maksimum güç (HP-d/d)	318 + 87 - 5800 d/d
Maksimum tork (Nm-d-d)	430 + 240 - 4500 d/d
Güç aktarımı	4x4
Şanzıman	8 ileri, otomatik
0-100/200 km/s (sn)	5,2/23,6
Maksimum hız (km/s)	250
Test tüketimi (lt/100 km)	11,4
Test CO_2 (gr/km)	271
Menzil (km)	569 (49 km'si elektrikle)
Yakıt deposu (lt)	60
Akü kapasitesi (kWh)	11,6
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4761/2040/1427
Koltuk yüksekliği (mm)	520
Bagaj hacmi (lt)	529-1441
Boş ağırlık (kg)	2049
Yükleme kapasitesi (kg)	472
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	2000

rolü ise, aşırı pahalı olan Öhlins amortisörler oynuyor: Sert olmalarına rağmen ön akstaki sarsıntıları tamamen engelliyor. Ayrıca süspansiyon, özellikle de uzun zemin dalgalarının etkilerini yok etme yeteneğiyle, bu sınıftaki en iyilerden biri. V60'ın güçlü önden kayma eğilimi de iyice azaltılmış. Tam şarjlı aküyle performans (maks. hız: 254 km/s) da gayet yüksek. Bunlara, elektrik desteği de ekleniyor. Elektromotor, kaba çalışan 4 silindirli motorun akustik sertliğini azaltıyor.

MALİYETLER: 11,4 lt/100 km

Önce iyi haber: Elektrikli menzil 50 km. Sürücüler araçlarını bu modda daha sık kullanmak isteyeceklerdir, çünkü benzinli motor pek de tutumlu değil: 11,4 lt/100 km. Ancak bunlar gerçeğin sadece bir kısmı. Olayın bir de fiyat tarafı var: 70 bin Euro'luk Almanya başlangıç fiyatı eşdeğer bir V60 R-Design'dan 7 bin Euro daha fazla. Olur da müşteriler bu farkı ödemeye razı olursa, Volvo bir şeyi daha doğru yapmış olacak.

Panamera'nın

BMW M850i Gran Goupe, çok hızlı, agresif ve pek de çevreci olmayan bir otomobil. Onun tek amacı sürüş keyfini mükemmelleştirmek.



Elektrik mi? Hayır! V8 daha iyi! CO2 mi? 11,8 lt'lik test tüketimi hiç de düşük değil. Ağırbaşlılık mı? 530 HP ile hiç şansı yok. Tamam, BMW M850i, günümüzün sorunlarına doğru cevaplar üretemiyor. Ancak bunların; Porsche Panamera'yı sıradan, Tesla'yı fazla modern, 7 Serisi'ni ise eski usul bulanlar için en güzel cevaplar olduğu söylenebilir.

Sadece heybetli basık yapısı, devasa hava girişleri, geniş C sütunları ve entegre tampon altı spoylerleri bile M850i'nin rotasını göstermek için yeterli: Tabi ki sol şerit! Bu 5,09 metrelik dev, asfalt üzerinde neredeyse kibirli bir kendine güvenle duruyor. Adaptif süspansiyon asfalt işçilerinin özensiz çalışmalarını hissetmenizi engelliyor ve her zaman en doğru yönü buluyor. Çerçevesiz kapılara rağmen rüzgar sesleri neredeyse hiç duyulmuyor. Gran Coupe ile

> **"Sürüş sırasında ne uzunluğunu ne de yüksek ağırlığını hissettiriyor."**
> Malte Büttner, Auto Bild

kabusu



Karakter sahibi bir motor: Çift turbo ile 4,4 lt'lik V8, 530 HP güç üretiyor.

Arkada ağırbaşlılık yok: Gran Coupe şık tasarımını arkada da gururla sergiliyor.

240 km/s hızla ilerlerken bile Bowers-&-Wilkins hoparlörlerden yayınlanan müziğin tüm notalarını tek tek ayırt edebilirsiniz. Her şeyiyle çağımız şartlarına uyumsuz olsa da M850i, damarlarında benzin akanlar için belki de son parti an-

lamına geliyor. V8'in kükremeleri, lüks bir Riva yatının şıklığı...

Eğer illa ki gaza basacaksak, tam basalım bari. Bu centilmen test pistinde hiç şamata yapmadan yıkıcı gücünü sergiliyor. Spor modda egzozun tüm kapakları açılıyor ve motordan derin ve korkutucu kükremeler yayılıyor. Bu sırada bu 2 tonluk araç da bir pingpong topunun hafifliğiyle hızlanıyor. Bugüne kadar bu kadar büyük bir otomobil, M850i kadar kontrollü ve kıvrak olamamıştı. Spor diferansiyele sahip 4x4 sistemi arka kısmın yumuşak bir şekilde dans etmesine izin veriyor, limitlere yaklaşıldığında ise müdahale ederek kontrolü eline alıyor. Eğer ortam müsaitse, Sport-Plus modda tüm elektronik yardımcıları devre dışı bırakmanız da mümkün: Bu modda araç sadece iki tekerlekten çekişli olarak çalışıyor. ZF üretimi tork konvertörlü spor otomatik şanzıman ise her zaman doğru, canlı ve hızlı çalışıyor. Bu şanzıman kesinlikle rakipsiz.

Tüm bu yüksek keyfi olumsuz etkileyecek tek şey tabi ki fiyat. M850i Gran Coupe'nin Almanya başlangıç fiyatı 122 bin 700 Euro. Test aracındakiler gibi birkaç ekstra seçildiğindeyse rakam rahatça 150 bin Euro sınırını aşıyor. Yani çevrecilerin, M850i'nin yollarımızı işgal edeceğinden korkmalarına gerek yok.

SONUÇ
MALTE BÜTTNER DENNIS HEINEMANN

BMW M850i Gran Coupe, ağır, müsrif ve pahalı bir araç. Diğer taraftan dinamizmi, sürüş keyfi ve detaylara verilen önemle çok etkileyici de. Çok daha iyisini yapmak mümkün değil. Sonuçta otomobil kullanma keyfinin en geleneksel ve saf hali.

Teknik Veriler

	BMW
Motor (tip/silindir sayısı)	V/8/bi-turbo
Motor hacmi (cc)	4395
Maksimum güç (HP-d/d)	530-5500
Maksimum tork (Nm-d/d)	750-1800
Maksimum hız (km/s)	250
Şanzıman	8 ileri, otomatik
Güç aktarımı	4x4
Ön/arka frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	245/35 R 20 Y - 275/30 R 20 Y
CO_2 (gr/km)	262
Tüketim (lt/100 km)*	11,5
Yakıt deposu (lt)	68
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	yok
Bagaj hacmi (lt) (5/7 koltuk)	440
Boyutlar (u/g/y) (mm)	5082/2134/1407

* : WLTP kombine

Test Verileri

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	1,6
0-100 (sn)	3,8
0-130/160 (sn)	5,8/13,2
Esneklik 60-100 km/s (sn)	1,9
80-120 km/s (sn)	2,3
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	2020/580
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	55/45
Sağa/sola dönüş çapı (m)	12,3/12,1
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	37,7
100 km/s'de sıcak (m)	34,7
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	56
100 km/s'de (dB(A))	62
130 km/s'de (dB(A))	66
Test tüketimi (lt/100 km)	11,8
Menzil (km)	570
Sportif tüketim (lt/100 km)	14,9
Test tüketimi (lt/100 km)	11,8
Fabrika verisine göre sapma	(11,5) % +3
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	10,2

54 km otoyol, 20 km'si tam gaz · 155 km'lik norm parkur ortalaması · 101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz



Hız göstergesi pek okunaklı değil ama işçilik birinci sınıf. Fiona Kırmızısı dekorasyon çok şık.



Dar arka kısımda yolcular, tahmin edileceğinden çok daha rahat oturuyor. Hatta ortaya bir çocuk koltuğu da sığıyor.

DEĞERLENDİRME



BMW M850i Gran Coupe

Karoser
Çok yüksek kalite hissi; geniş olmasa da yeterli iç genişlikler; römork kapasitesi yok

★★★½☆

Motor
Çılgın hızlanma verileri; hoş ses; iyi çalışan şanzıman; biraz kısıtlı menzil

★★★★☆

Sürüş dinamikleri
Direksiyon ve kıvraklık birinci sınıf; büyük dönüş çapı puan kaybına neden oluyor

★★★★☆

Connected Car
Her şeye sahip; her şey kaliteli ve kullanışlı; 5'inci yıldız için tek eksiği Android

★★★★½

Çevre
Gücüne ve ağırlığına göre CO_2 emisyonları makul; ancak bir çevreci onu asla sevmeyecektir

★★½☆☆

Konfor
Yol konforu, binişler, gürültü seviyesi... Sportiflik iddiasına göre kesinlikle etkileyici

★★★★☆

AUTO BILD-Test notu 2-



Liqui Moly'nin bilinirliği yükselişte

Sekiz yıldır Almanya'nın en iyi motor yağı markası seçilen Liqui Moly, ülkemizdeki serüvenini de kesintisiz sürdürüyor. Liqui Moly Türkiye Distribütörü EGEMOT OTOMOTİV, markanın büyüme, bilinirliğini arttırma ve tanınma hedefleri kapsamında üç yıl önce başlattığı eğitim seminerlerine bu yıl da devam ediyor.

Marka felsefesi ve müşteri odaklı pazarlama politikasından ödün vermeden sürekli, hızlı fakat güvenli adımlarla büyüdüklerini ifade eden EGEMOT OTOMOTİV Genel Müdürü Ahmet Karabulut; Liqui Moly markasının yaygınlığının sağlanması, ürünlerinin her yerde bulunması kapsamında 2017 yılında başladıkları distribütörlük faaliyetlerini adım adım geliştirdiklerini belirtti.

Karabulut'a göre Liqui Moly stratejik olarak belirlenen reklamlar, ülke çapındaki eğitim faaliyetleri ve spora verdiği destekle ticari marka olarak bilinirliğini sürekli artıyor, satışlarını desteklemeye devam ediyor. Türkiye'de geçtiğimiz dönemlerde süper lig takımlarına verdiğimiz desteğin yanı sıra geçen yıl başladığımız Türkiye ralli takımlar şampiyonu Bc Vision takımını da destekleyerek otomotiv sporlarına ilgi çekmeye ve katkı sağlamaya çalışıyoruz. Bunun dışında ilki 2017 Kasım ayında Ankara'da düzenlenen "LIQUI MOLY & EGEMOT Teknoloji Eğitimleri"ne hızla devam ediyoruz. Bu senenin ilk eğitimini Bursa ve Balıkesir Bölge Bayimiz LODOS KİMYA ile birlikte 10 Ocakta Bursa'da düzenledik.

Önümüzdeki aylarda farklı şehirlerde eğitim seminerlerine devam edileceğini vurgulayan Karabulut şöyle konuştu:

''Bugüne kadar eğitim seminerinde 900'ün üzerindeki katılımcıya; güncel otomobil teknolojileri, onarım yöntemleri, kolaylaştırıcı ipuçları, motor yağları, katkılar ve servis ürünleri, satış ve pazarlama yöntemleri gibi konuları içeren bilgiler aktarıldı. Hem son kullanıcı hem de otomobil bakım onarımı yapan profesyoneller için ürünler ve çözümler tanıtıldı. Katılımcıların ürünleri inceleme, teknik uzmanlardan bilgi alma fırsatının olduğu bu eğitimlerle biz en az 2000 kişiye ulaşmayı hedefliyoruz. Bu bağlamda düzenlediğimiz eğitimler sektörde kişisel gelişime katkı sağlayan bir sosyal sorumluluk projesi olarak da kabul edilebilir.''

FARKLI LOKASYONLARLA DEVAM EDECEK

Egemot Otomotiv; motor ve şanzıman yağları, yağ/yakıt katkı maddeleri, oto bakım ürünleri, kimyasal problem çözen, hizmet ürünleri ve özel yağlar, endüstriyel yağlar, otomobil, hafif ticari araçlar, ağır vasıtalar, motosiklet, tekne, sanayi üretim hatlarının ihtiyaç duyduğu her sıvıyı tek kaynaktan sağlayan ve Almanya'da üst üste dokuz yıldır en iyi marka seçilen Liqui Moly'nin Türkiye'deki eğitim faaliyetlerine, farklı lokasyonlarla tam gaz devam etmeyi hedefliyor.

AKILCI ÇÖZÜM MÜ, BOŞ VAAT Mİ?



Lambda 1... Stokiyometrik hava-yakıt oranı... Gaz sıcaklığı, çok delikli enjektörler... Bu konuya yüksek bilim kullanarak devam edebilir ve içten yanmalı motorun tüm ayrıntılarını kimyasal ve fiziksel olarak anlatabiliriz.

Ya da basitçe "Mazda içten yanmalı motoru yeniden keşfetti" de diyebiliriz. Söz konusu motor ise yeni Skyactiv-X adlı motor. Bu 4 silindirli makine, çok düşük emisyon değerlerini yüksek bir tasarruf potansiyeliyle harmanlayan yeni bir tür içten yanmalı motor. Peki ama gerçekten işe yarıyor mu? Bunu, verimlilik konusunda uç noktalarda olan 2 farklı motorla direkt karşılaştırma yaparak araştıracağız. Benzin tasarrufu için en karmaşık yöntem hibrit sistemlerdir ve Toyota da bu konuda çok köklü bir geçmişe sahip. Tüketimi düşürmenin en basit yöntemiyse, mümkün olduğunca küçük hacim ve az silindir kullanmaktır. Bu konuda ise EcoBoost motorlarıyla Ford uzman. Durum böyle olunca Skyactiv-X motora sahip Mazda 3'ün karşısına, Toyota Corolla 2.0 Hybrid ve Ford Focus 1.5 EcoBoost'u çıkarmaya karar verdik. Küçük bir ipucu: Toyota, buradaki en tasarruflu model.

Skyactiv-X, benzinli motorda dizel ateşleme sistemi kullanılması anlamına geliyor.



Özel motor konseptinin Mazda 3'ü daha çevreci bir araç haline getirdiği iddia ediliyor. Bu iddiayı, 2 tutumlu rakibiyle karşılaştırarak araştırdık.

Ford Focus
1.5 EcoBoost
150 HP

Mazda 3
Skyactiv-X
2.0 M Hybrid
180 HP



1 Göstergeler
Klasik yuvarlak göstergeler çok şık ve rahat takip ediliyor. Hız 260'a, devir ise 7000'e uzanıyor: Bir tasarruf otomobili için gayet sportif.

2 Multimedya sistemi
Sistemin fonksiyonları, orta konsoldaki çevirmeli-bastırmalı bir düğme ve çevresindeki 4 düğme ile kontrol ediliyor.

3 Sürüş asistanları
Direksiyonun sağ kolundaki düğmelerle sürücü, şerit takip fonksiyonu ve mesafe takip sistemli hız sabitleyiciyi kontrol ediyor.

4 Şanzıman
Altı ileri oranlı manuel şanzıman, rahat vites kolu hareketleri ve temiz vites yollarıyla beğeni toplayıp gerçekten sportif hissettiriyor.



Mazda 3'ün kafalıkları entegre edilmiş gibi hissettiren koltuklarının dolguları sıkı, şekillendirmeleri başarılı. Ancak minderler biraz daha uzun olabilirdi.



Mazda 3



Özel bir ateşleme sistemine sahip motor, 180 HP gibi hissettirmiyor.



Diz mesafeleri kısıtlı. Kalın C sütunu ve alçalan tavan nedeniyle ferahlık hissi de olumsuz etkileniyor.

Yeni Mazda, norm tüketim parkurunda Corolla'dan neredeyse yarım litre daha fazla tüketti. Ford ise Mazda'dan belirgin şekilde daha kötüydü. Yani sadece tüketime bakanlardansanız, hangisini seçeceğinize çoktan karar vermiş olmalısınız. Diğerleri için araştırmayı biraz daha derinleştiriyoruz.

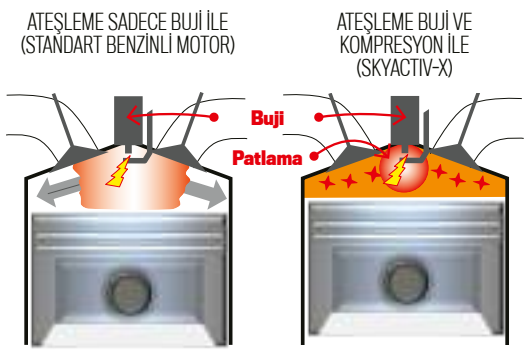
Mazda, keyifli ve hoş bir kompakt otomobil: Sportifliğin öne çıkarıldığı kokpitteki gösterge grubu rahatça takip edilebiliyor; multimedya sistemleri pratik bir merkezi düğmeyle rahatça kontrol edilebiliyor; koltuklar vücudu çok iyi kavrıyor ve vites kolu da gayet hassas ve rahat çalışıyor. Eksikleriyse arka sırada ferahlık hissi ve büyük bir bagaj hacmi. Mazda 3'ün doğal yaşam alanı şehir dışı yollar. Direksiyon hassasiyeti yeterli, süspansiyon seri kullanımlarda da görevini başarıyla yapıyor ve frenler de gayet güçlü. Kısaca: Keyifli bile olabiliyor. Motor içinse aynısını söyleyemeyiz. 180 HP'lik bir motora göre çok daha ağırkanlı hissettiriyor. Ayrıca gücünü homojen veremiyor, cansız çalışıyor ve yüksek devirlerde rahatsız edici sesler çıkarıyor.

Çok fazla yüklenilmediğinde ise kendine geliyor, sessiz ve teknolojilerinin karşılığını verebilecek kadar iyi çalışıyor.

Ancak aynı şeyi Ford'un 3 silindirli motoru da yapabiliyor. Tamam, turbo basıncını artırdığınızda 1,5 lt'lik 3 silindirli bu makine de gayet gürültülü olabiliyor. Bunun dışında ise işini gayet iyi yapıyor. Diğer taraftan ses izolasyonu gayet başarılı, 1500 d/d'den itibaren yüksek güç üretiyor ve devirlenmekden de çekinmiyor. Test ölçümlerimiz ise çok daha canlı olduğunu kanıtlayamıyor: Mazda 3'e göre hızlanmadaki küçük avantaj, esneklik konusunda neredeyse eşitleniyor. Ancak Focus'un 30 HP daha zayıf olduğunu da

SKYACTIV-X MOTOR ÇALIŞMA PRENSİBİ

Yeni benzinli motor hem buji hem de sıkıştırma ile a+teşleme yapıyor. Soğuk çalıştırmalarda ya da gaza yüklenildiğinde normal bir benzinli motor gibi çalışıyor: Hava yakıt karışımı bir buji ile ateşleniyor. Sıkıştırma ile ateşleme ise yepyeni bir uygulama: Önce silindirde aşırı fakir bir hava-yakıt karışımı sıkıştırılıyor. Bu karışım aşırı hava nedeniyle



ateşlenebilir olmadığından, destek alınıyor: Sıkıştırma zamanında çok az miktarda bir yakıt direkt bujinin önüne püskürtülüyor, bujinin ateşlediği bu yakıt, aşırı fakir karışımı tutuşturuyor. Sürekli aktif olan buji, ateşleme türleri arasında geçişlerin yumuşak ve kesintisiz gerçekleşmesini sağlıyor. Peki faydası? 6,5 lt'lik test tüketimi, fabrika verisinden 1 lt daha fazla.



1 Göstergeler
İki yuvarlak göstergenin arasında değişken bir ekran bulunuyor. Örneğin fotoğrafta trafik işareti algılama sisteminin hız limit uyarısı görülüyor.
2 Multimedya sistemi
Navigasyon harita grafikleri basit ve menü mantığı biraz karmaşık. Parmakla da kontrol edilebiliyor.
3 Mesafe takip sistemi
Sistem, sol direksiyon kolundaki küçücük bir düğmeyle çalıştırılıyor.
4 Şanzıman
6 ileri, manuel. Ne yazık ki vites yolları biraz fazla uzun.



Ford Focus

Minder dolguları başarılı. Sırtlık ve yanaklar daha iyi destek sunabilirmiş.





Turbo benzinli motorun gücü 150 HP.



Kesinlikle yeterli: İç mekan genişlikleri rakiplerinden çok daha fazla.

hatırlatmak gerekiyor.

Bunun dışında Focus, örnek alınması gereken bir çok yönlü yetenek. Konfor: Her konuda iyi. Sürüş özellikleri: Canlı, aktif ve güvenli. Donanımlar: Modern ve neredeyse her şeye sahip. Durum böyle olunca sürücüsünü, bol virajlı yollarda daha hızlı ve dinamik kullanımlara teşvik ediyor. Yani bir fiyatına iki otomobil.

Sıra Toyota'da... Benzinli motor-elektromotor ikilisi için yapmanız gereken ödeme biraz yüksek. Bu en yüksek fiyata, daha

! Günlük kullanıma da, keyifli kullanıma uygun. Bir parasına iki otomobil.

kapsamlı bakımlar (Ford'a göre) da ekleniyor. Ancak Toyota'nın kozu, sorunsuz ve gerçekten verimli olan motor konsepti: Corolla ile dolaşıyorsanız, 4 lt civarında tüketim rakamlarına rahatça ulaşabilirsiniz. Diğer taraftan



1 Göstergeler
Hız göstergesi biraz fazla oyuncaklı. İçinde ise küçük bir ekran var. İbre 240'a kadar uzansa da maksimum hız sadece 180 km/s.
2 Multimedya sistemi
Grafikler temiz. Yanlardaki sabit düğme ve şalter sayısı az. Sesin klasik bir düğmeyle kontrol edilmesi iyi.
3 Sürüş asistanları
Şerit takip sistemi gibi asistanlar direksiyondan kontrol ediliyor.
4 Şanzıman
Hibrit haliyle hep otomatik: CVT şanzıman biraz ağır kanlı olsa da verimli.



Toyota Corolla

Koltuklar biraz daha sağlam bir yapıya sahip olsa daha iyi olurdu. Ayarlar manuel.





Elektrikli destekli hibrit motorun sistem gücü 180 HP.



En küçük kabin: Rakiplerinin arasında en dar iç mekan burada.



Üç otomobilde (farklı prensipte) 5 motor: Mazda'da dizel-benzinli, Toyota'da elektrik-benzinli, Ford'da ise standart benzinli.

Teknik veriler	FORD	MAZDA	TOYOTA
Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı 3/turbo	sıralı 4/kompresör	sıralı 4/+elektromotor
Motor hacmi (cc)	1496	1998	1987
Maksimum güç (HP-d/d)	150-6000	180-6000	180-6000
Maksimum tork (Nm-d/d)	240-1600	224-3000	190-4400
Maksimum hız (km/s)	204	216	180
Şanzıman	6 ileri, manuel	6 ileri, manuel	CVT
Güç aktarımı	önden çekiş	önden çekiş	önden çekiş
Ön/arka frenler	disk/disk	disk/disk	disk/disk
Test aracı lastikleri	215/50 R 18 V	215/45 R 18 Y	225/40 R 18 W
Tüketim (lt/100 km)	6,4	5,5	5,1
Yakıt deposu (lt)	52	51	43
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	1500	1300	750
Bagaj hacmi (lt)	341-1354	450-1138	313-1004
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4387/1979/1471	4370/2028/1435	4370/2080/1435

Test verileri

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	3,2	3,5	3,5
0-100 km/s (sn)	9,5	9,7	9,2
0-130 (sn)	15,1	15,3	15,8
0-160 (sn)	24,8	23,7	23,1
Esneklik 60-100 km/s (sn)	5,2	5,0	4,9
80-120 km/s (sn)	6,5	6,5	6,2
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1396/494	1439/488	1493/462
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	58/42	63/37	61/39
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11,0/11,1	11,5/11,4	11,3/11,7
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	35,0	34,3	37,9
100 km/s'de sıcak (m)	34,7	34,2	38,9
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	56	59	59
100 km/s'de (dB(A))	65	66	66
130 km/s'de (dB(A))	69	69	70
Test tüketimi (lt/100 km)	7,3	6,5	6,1
Menzil (km)	710	780	700

Sportif tüketim (lt/100 km)	10,2	8,5	9,1
Test tüketimi (lt/100 km)	7,3	6,5	6,1
Fabrika verisine göre sapma	(6,4) +%14	(5,5) +%18	(5,1) +%17
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	5,9	5,5	4,4

54 km otoyol, 20 km'si tam gaz 155 km'lik norm parkur ortalaması 101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

Corolla, hız ve dinamizm yerine rahat gezintileri seven bir otomobil. Özellikle kalkışlarda, zorlanmadan gerçekleşen sessiz ve rahatça dozlanan hızlanmalar çok etkileyici.

Gaza sonuna kadar basıp yolda hızlı yön değiştirmeler yapmayı istiyorsanız, Toyota'nın bunu pek sevmediğini hatırlatmamız gerekiyor. Maksimum hızı 180 km/s'de sınırlandırılan araç, engel aşma manevralarında da, fren performansında da pek sportif olamıyor. CVT şanzıman konfor odaklı düşünüldüğünde harika çalışıyor ama ani hızlanmalar gerektiğinde o "lastik bant efekti" (önce devir yükseliyor, sonra araç hızlanıyor) hemen fark ediliyor.

Bir diğer eksiklik de, arka koltuklardaki iç mekan genişliklerinin de bagaj hacminin de rakiplerine göre küçük kalması. Unutmadan: Ağır bir römork çekme niyetindeyseniz başka markalara bakmanızı öneririz. Corolla Hybrid'in römork kapasitesi sadece 750 kg.

Toyota, elektronik konusunda da geride kalıyor. Örneğin Ford ile karşılaştırıldığında Japon rakipte, head-up ekran veya Apple bağlantısı gibi eksiklikler olduğu görülüyor.

Durum böyle olunca sübjektif değerlendirmemiz de Ford Focus'un kazandığı yönünde oluyor.

DEĞERLENDİRME

		FORD	MAZDA	TOYOTA
Karoser				
İç mekan genişliği (ön)	20	15	13	13
İç mekan genişliği (arka)	20	14	12	9
Ferahlık hissi	10	6	5	5
Bagaj hacmi	20	11	8	7
Değişkenlik	10	4	4	4
Yükleme kapasitesi	10	6	6	6
Römork kapasitesi	5	4	3	1
Görüş özellikleri	15	10	8	9
Kalite hissi	20	16	16	16
Fonksiyonellik	10	8	6	7
Güvenlik donanımları	10	5	7	7
Ara toplam	150	99	88	84
Motor				
Hızlanma	15	11	11	11
Esneklik	20	13	13	13
Maksimum hız	5	3	4	2
Çalışma karakteri	15	11	12	13
Devirlenme/tepki hızı	10	7	6	5
Şanzıman	20	15	16	19
Test tüketimi	30	21	23	23
Menzil	10	4	5	4
Ara toplam	125	85	90	90
Sürüş dinamikleri				
Sürüş güvenliği		17	18	15
Düz gidiş	5	5	5	5
Ataklık	20	16	17	16
Direksiyon	20	18	17	17
Güç aktarımı	5	4	4	4
Dönüş çapı	10	5	5	5
Frenler	20	18	19	11
Ara toplam	100	83	85	73
Connected Car				
Telefon	5	5	5	5
Navigasyon	10	7	6	6
Online fonksiyonlar/uygulamalar	10	9	8	6
Ses	5	5	5	5
Asistan sistemler	20	17	16	16
Ara toplam	50	43	40	38
Çevre				
Dış boyutlar	15	8	9	9
Boş ağırlık	15	11	10	10
CO_2 emisyonları	20	13	14	15
Verim klasmanı	5	5	5	5
Dış gürültü	5	5	4	4
Çevreci teknolojiler	40	18	18	23
Ara toplam	100	60	60	66
Konfor				
Binişler	5	4	3	4
Oturma pozisyonu	10	8	8	8
Ön koltuklar	15	12	13	13
Arka koltuklar	10	7	7	7
Kullanışlılık	10	8	8	7
Süspansiyon	30	22	21	23
İç gürültü	10	8	7	7
Gürültü hissi	10	8	7	7
Konfor donanımları	15	11	15	15
Klima	10	3	6	6
Ara toplam	125	91	95	97
GENEL TOPLAM	650	461	458	448
SIRALAMA		1.	2.	3.

SIRALAMA

Maksimum puan 650



1. Ford Focus Tipik Ford: Sade ama eğlenceli. Motor gayet kullanışlı. **461 Puan**



2. Mazda 3 Her şart altında özel bir kompakt. Tasarruf mucizesi yaratamıyor. **458 Puan**



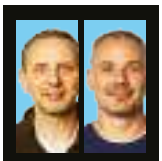
3. Toyota Corolla Motoru çok iyi. Günlük kullanımda iyi bir yol arkadaşı. **448 Puan**

ÇEVRE İNDEKSİ

Notlar en kötü 5 olmak üzere 1-5 arası **

TOPLAMDAKİ AĞIRLIK		TOYOTA	MAZDA	FORD
Egzoz temizleme	% 40	1	1	2
Test tüketimi/CO_2 emisyonu	% 30	3	4	5
Trafik yükü	% 20	2	2	2
Klima teknolojisi	% 10	5	5	5
Genel ortalama		**2,2**	**2,5**	**2,8**
Sıralama		1.	2.	3.

Yarı elektrikli sistem, partikül filtresi... Bu sayede Toyota ve Mazda egzoz temizliğinde en iyi notları alıyor. Daha yüksek tüketimleri, Mazda ve Ford'un CO_2 değerlerini de kötüleştiriyor.



SONUÇ

JAN HORN
MIRKO MENKE

Mazda 3'ün en azından kaputunun altındaki teknolojiler enteresan. Ancak karmaşık motor konsepti vaat ettiklerini tam olarak yerine getiremiyor. Toyota'nın hibrit sistemi çok iyi çalışırken, buradaki en iyi otomobilse Focus oluyor.

ÇEVRE İNDEKSİ
Değerlendirme kriterleri

EGZOZ TEMİZLEME
Not 1: Euro 6d, Elektrikli otomobiller
Not 2: Euro 6d temp
Not 3: SCR + LNT(1), motora yakın SCR, BPF(2)
Not 4: SCR, Gazlı motor
Not 5: Diğerleri

TEST TÜKETİMİ/CO2
Not 1: 100 g/km'ye kadar CO_2
Not 2: 130 g/km'ye kadar
Not 3: 150 g/km'a kadar
Not 4: 170 g/km'a kadar
Not 5: Diğerleri

TRAFİK YÜKÜ
(Uzunluk x Genişlik x Ağırlık)
Not 1: 6'ya kadar
Not 2: 12'ye kadar
Not 3: 15'e kadar
Not 4: 18'e kadar
Not 5: Diğerleri

KLİMA TEKNOLOJİSİ
Not 1: CO_2 (standart)
Not 2: CO_2 (opsiyonel)
Not 3: R1234yf (güvenlik teknolojili)/ Elektrikli otomobil
Not 4: R1234yf (atmosferik benzinli ya da turbo dizellerde)
Not 5: Diğerleri
(1) LNT: NO_x-depolama katalizörü
(2) BPF: Benzin partikül filtresi





Test objesi, 2003 model bir Renault Clio'nun farlarıydı.

GECELERİ KÖR OLMAYIN

Plastik far camları birkaç yılın ardından saydamlıklarını kaybediyor. İlerlemiş durumlarda bu, muayene almanızı bile engelleyebilir.

Araç farlarının kapak kısımları neredeyse 25 yıldır plastikten, daha doğrusu polikarbonattan üretiliyor. Çünkü bu malzeme hem camdan daha hafif, hem de taş çarpmalarına karşı daha dayanıklı. Güneşin UV ışınlarının hızla zarar vermesini engellemek için üreticiler, bu plastik yüzeylerde UV'ye dayanıklı bir kaplama da kullanıyor.

Buradaki problem, koruyucu kaplamanın çok ince olması. Yani zamanla yüzey aşınıyor ve bozuluyor. Sonucunda da ışık geçirgenliği azalıyor, TÜV de aşırı bozulmalarda muayene almanıza izin vermeyebiliyor. Diğer taraftan far camları tek



Test ölçümlerimiz Osram'ın ışık ölçüm laboratuvarının yöneticisi kalite mühendisi Fabian Wagner tarafından yapıldı.

başlarına değiştirilemiyor ve tüm farı değiştirmek de binlerce liraya maloluyor.

Ancak bunun bir alternatif çözümü var: Far camlarını cilalatmak. Ancak cilalama sırasında UV koruma katmanı tamamen söküldüğünden, bunun etkisi fazla sürmüyor. Bu nedenle üzerine yeni bir koruyucu katman uygulamak gerekiyor. Ancak bu da yasal değil. Diğer taraftan ülkemizde böyle bir yasak yok.

İşlem gören farların tüm fonksiyonlarını doğru bir şekilde yerine getirip getirmediklerini araştırmak için AMZ (Auto, Motor, Aksesuar) dergisiyle işbirliği yaptık. Bunun için biri uzman bir firma olan 2K Lights Clear Coat tarafından işlem görmüş, diğeri de yeni olan iki farı, ölçümler için Osram'ın ışık laboratuvarına gönderdik.

Sonuçlarıysa, yaptığımız önceki far testi tablolarına uygun bir tablo haline getirdik. Bu tabloya bakıldığında, yeni farın bile çok iyi olmadığını, aşınmış farın ise neredeyse tamamen kullanışsız olduğunu (karşıdakilerin gözünü alacak yansımaların miktarı çok fazla) görmek mümkün.

İşlem görmüş far da tüm sınır değerlerini karşılayamıyor. Neticede reflektör tabakası da eski. Ancak yine de aşınmış fara göre çok daha iyi sonuçlara imza atıyor. Bu nedenle far camı düzeltme işlemlerinin yasallaştırılması için çalışmalara başlanmalı. En iyisiyse tabi ki, far camlarının eskiden olduğu gibi çıkarılabilir şekilde tasarlanması olacaktır.

TEST ÖLÇÜMLERİ	YENİ	AŞINMIŞ	İŞLEM GÖRMÜŞ
Parlaklık 75R (cd cinsinden)/(10 puan)	12 272/6	6874/1	9694/4
Toplam parlaklık (cd cinsinden)/(10 puan)	58 106/6	28 930/3	49 716/6
Göz alma B50L (cd cinsinden)/(10 puan)	320/8	1697/0	417/2
Göz alma Bölge III (cd cinsinden)/(10 puan)	559/9	3749/0	571/8
TOPLAM PUAN (maks. 40)	29	4	20
Değerlendirme	tatminkar	yetersiz	yeterli

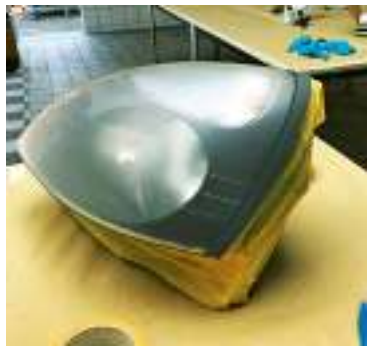
Parlaklık 75R: Aracın önündeki şeridin sağ tarafında 75 m mesafedeki aydınlatma şiddeti, minimum veri: 10.100 cd; Toplam parlaklık: 75R x2 + 50R + 50V, minimum veri: 35.400 cd; Göz alma: Ölçüm noktası 50L, minimum veri 350 cd; Bölge III: izin verilen maksimum değer 625 cd



1 AĞIR KUSUR: Bu kadar matlaşmış bir far camı TÜV muayenesinden geçemeyecektir.



2 KADEMELİ AŞINDIRMA: Önce 400 kum, sonra 3000 zımpara kullanılıyor.



3 CİLAYA HAZIR: Son işlemden önce bir kez da yağ arındırması yapılıyor.



4 CİLA: Cilalama işlemi profesyonel bir boya tabancası ile yapılıyor.



5 YENİ GİBİ: Yüzeyler ışıl ışıl, en küçük bir çizik izi bile görünmüyor.

SONUÇ
HENDRIK DIECKMANN

Atmadan önce tamir etmeyi dene! Yapılan işlemler işe yarıyor ama AB ülkelerinde yasak. Neyse ki bizde böyle bir durum yok. Neticede biraz daha iyileşmiş bir aydınlatma, gece sürüşlerinde tamamen kör olmaktan çok daha iyidir.

Yepyeni bir imaj

Yeni otomobilin onda biri fiyatına bir yatırımla, otomobillerin imajını gençleştirmek mümkün.

Bazı lüks araç sahipleri, kullandıkları otomobilin yeni üretim modelleri makyajlandığında veya büyük bir yenilemeye gidildiğinde, araçlarının eski model olarak kaldığını, zarar ettiğini düşünerek karamsarlığa kapılır. Lüks araç sahipleri son zamanlarda sıfır km yeni bir araç almak yerine, sahip oldukları araçlarına yeni görünüm kazandırıyorlar veya araçlarına daha üst sınıf görünüm kazandırmayı tercih ediyorlar. Bu tür müşterilerin bu ihtiyaçlarına çözüm üreten tuning firmaları da yok değil. İstanbul Maslak'taki Aktepe Sound firmasını ziyaret ettik ve bir otomobilde yaptıkları gençleştirme operasyonunu yerinde izledik. Burada lüks otomobil ve SUV'lerin ikinci elleri, onda bir fiyatına sıfır kilometre görünümlü hale getirilebiliyor.

Serviste fotoğraflarını çektiğimiz 2016 model Maybach'a daha güncel bir görünüm kazandırılmış. 2018 model makyajlı Maybach'a dönüştürmek için ilk olarak aracın ön tarafında çalışmalar başlamış. Daha önce tek çizgili olan gündüz farları, 2018'de makyajlanan 3 çizgi halindeki gündüz farlı far grubu ile değiştirilmiş. Panjur da bu değişimden nasibini almış. Daha önce yatay olan panjur Maybach'ın güncel versiyonundaki dikey panjur sistemine kavuşmuş. Dikey panjurun üst kısmındaki Maybach yazısı da 2018 model sonrası versiyonlarda kullanılıyor. Arka kısımda da, far grubunda olduğu gibi 2018 model Maybach'ın stopları kullanılarak araca güncel görünüm kazandırılmış. Yeni görünüm sayesinde model yılı değişmeden araç yeni görünüme kavuşmuş.

Garajda karşılaştığımız, benzer şekilde uygulama yapılan bir diğer araç da Fiat 595 Abart Competizione. Bu aracın iç mekanı, kullanılan karbon detaylarla daha sportif ve bir o kadar da lüks hale getirilmiş. Özellikle kokpit ve kapı içlerinde kullanılan karbon detaylar renk uyumu ile dikkat çekiyor.

Yenileme işleminin sonucunda, araçlara detaylı temizlik işlemleri de uygulanarak, müşterilerin sıfır kilometre araca biniyor hissini daha iyi algılaması da sağlanıyor.



İşlemler sonrasında makyajlı 2018 versiyonla aynı görünüyor.



Makyaj aracın sadece önünü değil, tüm dış tasarımı kapsıyor.



En güçlü sabitleyiciler vakumlu sistemler. Montaj noktası görüş alanınızda olmasın!

Selfie fonksiyonuyla her şey gözünüzün önünde: Aracın arkasında olanları takip edebilirsiniz.

Uygulamaya göre sesler veya G sensörü hassasiyeti gibi fonksiyonlar ayarlanabiliyor.

Cep telefonunuzu kamera yapın

Ücretsiz uygulamalarla akıllı telefonlarınızı araç kamerası haline getirebilirsiniz. Sistem gerçekten çok basit.

Modern telefonlar aslında birer yüksek performanslı bilgisayar. Bazı uygulamalarla telefonlarınıza yeni fonksiyonlar yükleyebilirsiniz. Örneğin araç kamerası.

Android mi yoksa iOS mı? İkisi için de çok sayıda kamera uygulaması mevcut. Uygulama dükkanına girin, yükleyin ve cep telefonunuzu açın, kamera, mikrofon ve konum bilgilerine izin verin, çözünürlük, video uzunluğu veya kaza hassasiyeti ayarlarını (G-sensörü) yapın. Uygulamaların baz versiyonları çoğunlukla ücretsiz, profesyonel versiyonlar içinse 20 TL civarı bedeller isteniyor.

Öncesinde cep telefonunun trafiği görecek şekilde sağlamca sabitlenmesi gerekiyor. Bunun en güvenli yöntemi ise vakumlu cep telefonu tutucuları olacaktır. En iyi görüş açısını, iç aynanın alt orta kısmında ve telefon yatay konumda yerleştirildiğinde elde edebilirsiniz.



Aracınızda USB bağlantısı yoksa, 12 Volt prize uygun bir USB şarj aletiyle kullanım boyunca enerji sağlayabilirsiniz.



DASH CAMERA
Kullanım rahat. Ayar imkanları kısıtlı. Reklamlar can sıkı.



DASHCAM 2
Otomatik kayıt. Maks. video çözünürlüğü 4K, G sensörü yok.



CARCORDER
Hız uyarısı var. Reklam yok. G sensörü yok. Mönü sadece İngilizce.

Ancak sürücünün görüş alanının kısıtlanmamasına da dikkat edilmeli.

Araçta USB bağlantısı varsa, şarj sorunu da yaşamazsınız. Aksi taktirde uygulamanın telefonunun pilini hızlı bitirdiğini göreceksiniz. Öneri: Kablosuz şarj ünitesine (Qi şarj teknolojili) sahip bir sabitleyici kullanabilirsiniz.

Özel araç kameralarının aksine uygulamalar, sadece program çalıştırıldığında çalışmaya başlıyor. Ayrıca aynı anda telefon edip navigasyon kullanmak da mümkün değil. Bunun dışında araç kameraları, geniş açılı lensleri sayesinde daha kapsamlı, geceleri ise daha net görüntüler sağlıyor. Sürekli beliren reklamlar ve pro-versiyonu satın alma önerileri ise can sıkıyor.



SONUÇ
BENDIX KROHN

Cep telefonu uygulamaları araç kameralarına ucuz bir alternatif ama onlar kadar yetenekli değiller. Sıklıkla sadece temel fonksiyonlara sahipler ve hepsi kaza anında otomatik çekime geçmelerini sağlayan G sensörüne erişemiyor.

BAY GÜVENİLİR

Böyle bir Hyundai Tucson güvenilirliğiyle beğeni topluyor. Ve çoğunlukla da hala garanti kapsamında!





Test aracımızın ızgarası fırça ile siyaha boyanmış, stopları bir tuning firmasından alınan mat stoplarla değiştirilmiş ve standart egzozlara Akrapovic çıkartmaları yapıştırılmıştı. Şüphelendiğimiz için motoru yakından inceledik ve gerçekten de RaceChip'e ait bir modüle rastladık. Modül bağlı değildi ama önceki sahiplerinin Tucson'un motor gücünden memnun olmayıp bir zamanlar bu parçayı kullandığını düşünmeden edemedik. Aslında bu araç daha 1 yıl garantiye sahip olmalıydı ama bu tür elektronik manipülasyonlar garantiyi devre dışı bırakıyor.



Önceki sahibini rahatsız eden şey, büyük ihtimalle 185 HP'lik dizel motorun, 130 HP'lik versiyonu performans konusunda pek de geride bırakamıyor olmasıydı. Test sürüşü için yola çıktığımızda, dizelin gayet iyi çalıştığını, ses izolasyonunun ve konforun çok iyi olduğunu gördük. Kısa bir bilgi: İyi çalışan 6 ileri şanzıman (2018 ortasından sonra 8 ileri) sadece 2,0 lt'lik dizelde alınabiliyor. Daha küçük dizeller ve benzinlilerde ise 7 ileri DSG opsiyonu (biraz sarsıntılı çalışıyor) bulunuyor. Ancak en iyi seçenek hala manuel şanzıman. Bazıları hasarlardan şikayetçi olsa da, uzun süreli garanti şanzımanı da kapsıyor.

Tamiratların, yedek parça tedarikindeki gecikmeler nedeniyle beklediğinizden uzun sürmesi ise canınızı sıkabilir. Test aracını aldığımız bayi, parçaların yüzde 90'ından fazlasının 24 saat içinde tedarik edilebileceğini söylerken,

Hyundai Tucson 2.0 CRDi Otomatik

Üretim yılı
2015

Kilometre durumu
86.000 km

2018 yılında makyajlanan üçüncü nesil hala güncel. Dizeller o zamandan beri Euro 6d-Temp'i karşılıyor.

2.0 CRDi sağlam bir triger zincirine sahip. Test aracımız ne yazık ki modifiyeliydi. Ancak bu durum, 5 yıllık garantiyi devre dışı bırakıyor.



Kokpitte bolca düğme olmasına rağmen iyi yerleşim sayesinde kullanım gayet rahat.

kaza kaynaklı tamiratların uzun sürebildiğini de itiraf ediyor.

Tucson'un arazi kabiliyeti 4x4 sistemi ve orta diferansiyel kilidi sayesinde gayet iyi. Ancak önemli bir eksiği var: Daha iyi bir pas koruma sistemi. Çünkü arka aks taşıyıcıları çok rahat paslanabiliyor. Neyse ki bu paslanma endişe verici bir durum değil. Ancak Tucson'u Bay Mükkemmel değil, Bay Güvenilir olmakla sınırlandırıyor.



SONUÇ
STEFAN NOVITSKI

Tucson sağlam bir araç ve ikinci el için onu rahatça tavsiye edebiliriz. Birçok kaliteli ve güvenilir özelliğinin dışında uzun garanti süresi (5 yıl, kilometre sınırı yok) onu gerçekten çekici kılıyor. Ve ikinci elde fiyatlarını yükseltiyor.

TEKNİK VERİLER

Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4/önde enlemesine
Supap/eksantrik adedi	silindir başına 4/2
Motor hacmi (cc)	1995
Maksimum güç (HP-d/d)	185-4000
Maksimum tork (Nm-d/d)	400-1750
Maksimum hız (km/s)	201
0-100 km/s (sn)	9,5
Yakıt deposu (lt)	62
Şanzıman	6 ileri, otomatik
Güç aktarımı	4x4
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4475/1850/1645
Bagaj hacmi (lt)	513-1503
Boş ağırlık (kg)	1741
Yükleme kapasitesi (kg)	509

TUCSON İKİ UZUN DÖNEM TESTİNDE DE ÇOK İYİ NOTLAR ALDI

Manuel şanzımana, önden çekişe ve 136 HP'lik CRDi motora sahip Tucson, lisansör dergimiz AUTO BILD'in uzun dönem testini 1- gibi çok iyi bir notla tamamlamayı başardı. AUTO BILD Allrad ise test aracımızın bir benzerini uzun dönem testine aldı ve 100.000 km'nin ardından ayrıntılı şekilde inceledi. Değerlendirmede eleştiriler sadece ayrıntılarla sınırlı kaldı: Artan fren ve lastik aşınmaları, deforme olan zemin döşemeleri ve sarsıntılı otomatik şanzıman. Ancak test süresinin sonunda Tucson'un hala 2 yıldan fazla garantisi vardı.



Parça tedariki

Hyundai yedek parçaları 24 saatte getireceğine söz veriyor. Ancak bazen müşterilerin daha fazla beklemesi gerekebiliyor.



Elektronik

Fazla donanım, fazla arıza kaynağı... Test aracının direksiyon ısıtması çalışmıyordu. Bunun nedeni ya bobin ya da ısıtma yüzeyiydi.

Chiptuning

Evet, bir Tucson'da Race-Chip modülü görmek bizi de şaşırttı. Araçtaki modül, fazladan 52 HP güç ve 105 Nm tork sağlayan uç versiyonlardan biriydi.



Aşırı sağlam değil

4x4 ve kilitli orta diferansiyel arazi kabiliyetini artırıyor. Ancak zemin koruma plakaları ağır şartlara fazla dayanıklı değil.



Türkiye önemli bir üssümüz

Otomotiv teknoloji şirketi Delphi Technologies, Türkiye'nin önemli bir Ar-Ge üssü olduğunu açıklıyor.

Otomotiv ekipman üreticileri için geleceğe yönelik çözümler geliştiren Delphi Technologies, son iki yılda yarım milyar dolardan fazla yatırımda bulunmasının ardından 2020 yılında büyümeye odaklandı. Delphi Technologies'in Türkiye yapılanması ise İzmir'de yer alan tesisinde dizel ağırlıklı parça üretimini sürdürürken, tesis yapılanması dahilindeki Ar-Ge merkezi de küresel "Teknoloji Uygulama Merkezleri'nden" birisi olarak bu büyümede önemli pay sahibi olacak. İzmir fabrikalarında çalışan sayısının 1200'e ulaştığını kaydeden Delphi Technologies Türkiye, Kafkasya, Orta Doğu ve Afrika Bölge Direktörü Reşat Dumanoğlu, Ar-Ge birimlerinin ise yazılım mühendisliği ve dizel ürün geliştirme gibi konularla Delphi'nin stratejik bir lokasyonu haline geldiğini belirtti.

Dünyada otomotiv nereye doğru gidiyor? Delphi Technologies ve Türkiye yapılanması olarak otomotiv sektöründeki misyonunuz nedir?

Avrupa'da binek araçlardaki dizel motorlarda düşüş gözlemleniyor fakat bizim öngörülerimize göre dünya genelinde 2030 yılında da yeni araçların yüzde 90'ında içten yanmalı motor görev yapmayı sürdürecek. Yüzde 10'unun da tamamen elektrikli olacağını öngörüyoruz. Elektrifikasyon alanında ise dünya genelinde 500 milyon doları aşan yatırım yapıldı. İzmir'de yer alan fabrikamızda da ağırlıklı olarak otomobiller ve ağır ticari araçlar için dizel motor parçaları üretiyoruz. Özellikle 500 bar basınçlı yakıt sistemi konusunda da öncü firmalardan biriyiz. Benzinli motorda 500 bar oldukça yüksek bir değer.

Delphy'ın İzmir'deki tesislerinde 1200 kişi çalışıyor..



Dizellerin ağırlığı azalacak

Peki dizel motorlar tamamen bitecek mi?

Dizel motorlar özellikle binek otomobillerde giderek azalacaktır. Bununla birlikte emisyon standartları önemli iyileştirmelere ulaştı. Avrupa dışında gelişmekte olan ülkelerde dizel motorun daha uzun yıllar devam edeceğini düşünüyoruz. Bu konular sadece pazar, araç üreticileri ve yan sanayi üreticilerinin kontrolünde gelişmiyor. Ülkelerin vergi düzenlemeleri de sektörü yönlendiriyor. Mesela geçen ay Ürdün'e gittim ve orada müthiş bir yeni hibrit araç parkı var. Ürdün'de dizel motorlu araçlarda kullanılıyor ama Ürdün Hükümeti hibrit araçlara önemli bir teşvik vermiş. Ayrıca Delphi Technologies olarak dizel motorda uzman olduğumuz gibi benzinli motorlarda da direkt püskürtmeli yakıt enjektör sistemlerinde başarılıyız. Hibrit ve şarj edilebilir hibrit sistemlerinde de çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

2019 yılı Delphi Technologies için nasıl geçti?

Satış sonrası hizmetlerde 2018 yılında bölgesel üs haline gelmemizin ardından, Türkiye'deki yapılanmamızın son dokunuşlarını yaparak organizasyonumuzu geliştirmeye odaklandık. Geçtiğimiz yıllarda yakaladığımız çift haneli büyümeyi 2019'da sürdürerek yılı yüzde 16 oranında büyümeyle kapattık. Mevcut ürün gamımızda ise birçok ürün grubunda büyüme kaydettik. Özellikle ön takım parçalarında, araç elektroniğinde, filtre ve dizel yakıt sistemlerinin tamir parçalarında büyümemizi gerçekleştirdik. Son 5 yılda yakaladığımız büyüme trendimizi devam ettirmemiz oldukça önemli. 2019 yılında hem bizim için, hem de sektör için büyümeden çok nakit akışı önemliydi ve biz bu konuda dikkatli davrandık. 2020'de sektörün de nakit akışında daha dikkatli olacağını düşünüyorum. Ayrıca fabrika açısından da büyümemizi sürdürdük ve çalışan sayımız 1200'ü aştı.

Türkiye yapılanmanızdaki gelişmelerin detaylarından bahseder misiniz?

Türkiye'deki yapılanmamız fabrika, mühendislik merkezi ve liderliğini yürüttüğüm satış sonrası hizmetler alanı olmak üzere 3 ana bölümden oluşuyor. Daha önce ağır ticari araçlar için Avrupa'da üretilen common rail sisteminin ana rayı (yakıt hattı) üretimi ilk kez Türkiye'deki fabrikamızda üretilmeye başlandı. Artık bu parça Batı Avrupa dışında da ilk kez Türkiye'de üretiliyor ve bizim için oldukça önemli bir gelişme. Özellikle ağır ticari araç markalarından Volvo, DAF ve Renault için üretilen ürünler ve projelerimiz de ileriye dönük katma değer sağlayacak. Mühendislik ve Ar-Ge merkezi olarak birkaç yıl önce Avrupa'dan aktarılan yazılım grubu ise büyümesini sürdürüyor. Bu noktada Türkiye, Delphi Technologies'in önemli bir üssü olmayı sürdürecektir. Delphi Technologies'in dünya geneline yayılan çok sayıda ar-ge merkezi var. Fakat Türkiye bu noktada kayda değer bir merkez olarak öne çıkıyor. Özellikle yazılım mühendisliği, dizel ürün geliştirme ve parçaların Türkiye'ye uyarlanması çalışmaları yapılıyor.

Delphi Technologies'in 2020 yeni-



Tesislerde 500 bar basınçlı benzin enjeksiyon sistemleri üzerinde de çalışılıyor.

likleri ve hedefleri nelerdir?

2020 yılında büyümeye odaklanıyor olacağız. Satış hacmimizi büyütürken iş ortaklarımızın ihtiyaçlarına uygun olarak zengin ürün gamımıza yeni ürünler ekleyeceğiz. Araç elektroniği ile ilgili ürün geliştirme çalışmalarımız bulunuyor. Ayrıca araç sahiplerine de yönelik yeni çözümler de sunmayı planlıyoruz.

Genel olarak 2020 yılında iyimseriz fakat dikkatli olmayı sürdüreceğiz. 2018'in ikinci yarısında yaşanan daralma, 2019'un ikinci yarısında yukarıya doğru ivmelendi. Bu büyümeyi rakamlarla da görüyoruz. Çift haneli büyümeyi sürdüreceğimizi düşünüyorum ama bu durum firmadan firmaya göre değişecektir. Satış sonrası, ekonomik dalgalanmalar esnasında kendi yolunu bulan ve büyümesini sürdüren önemli sektörlerden biri. Bu avantajın devam edeceğini düşünüyorum. Premium bir marka olmamızın bir getirisi olarak yetkili servise gitmekten vazgeçen araç sahipleri ilk bizi tercih ediyor. Dolayısıyla bu noktada da şanslı olduğumuzu düşünüyorum.

Taşıtlar için büyük risk olan sahte parçaların ekonomiye de olan zararı ve Delphi Technologies'in tutumu nedir?

Bu konuda dünya genelinde Çin birinci konumda ve ikinci sırada Türkiye yer alıyor. Sahte parçalar kayıt dışı ekonomiyi tetikler ancak bu noktada elimizde rakamsal veriler bulunmuyor. Kanuni yollarla yaptığımız baskınlarda bir sanayi sitesinde üç farklı noktada oldukça fazla ürüne rastladık. Bunlar satış noktalarıydı ve biz üretim yerlerine ulaşmayı hedefliyoruz. Örneğin fren balatası ve fren diski gibi güvenliğin önemli olduğu parçaların da sahte olması bizi daha da düşündürüyor. Ancak Türkiye'de de bilinçlenme artıyor ve çeşitli iyileştirmeler olacağına inanıyorum. Bu konuda kamu kurumları, sivil toplum örgütleri, tedarikçi firmalar, dağıtım ağımızdaki dağıtıcılarla birlikte işbirliği içindeyiz. Ayrıca hukuksal mücadelemizi de sürdürüyoruz. Ancak hukuksal mücadeleler sadece geçici çözümler oluyor. Bu konuda tüketicinin uzmanlığının olmamasını düşündüğümüzde, eğitim ve bilinçlendirme yapılması gerekiyor.



Reşat Dumanoğlu



BUZ ÜSTÜNDE SICAK DANS

Mille Miglia kışı keşfetti: Coppa delle Alpi'de 4 gün boyunca bir Mini ile yarıştık.



Bunun gibi klasikler, rüzgarlı, karlı ve bolca tuzlanmış yollarda Alp geçitleri arasında yarışıyor.

Küçük otomobil, büyük isim: Bu Mini, 1967 Monte Carlo Rallisi'nde Rauno Aaltonen tarafından kullanıldı ve birinci oldu.

Sabah saat 7'de dünya hala normal. En azından Kuzey İtalya'daki Brescia Via IV Novembre sakinleri için... Kapalı parkta hala sessizlik var ve ünlü Mille Miglia'nın memleketi rahat bir kış uykusunda. Ancak sadece birkaç saat sonra huzurlu sabah sona eriyor. Normalde mayıs ayında olması gerekirken, bu kez Aralık ayında yüzlerce silindirin gürültüsü Piazza Vittoria'daki duvarlardan yankılanıyor.

1937 ile 1970 yılları arasında üretilmiş 50 klasik otomobil Mille Miglia'nın kış versiyonu için

motorlarını çalıştırıyor. Ancak bu kez rota güneye, yani İtalya'nın başkentine değil, güneye doğru belirlenmiş: Düzenleme komitesi, 4 gün süren ve açık kalabilmiş son Alp geçitlerinde araç kullanmayı gerektiren bu 4 günlük büyük maceraya Coppa delle Alpi adını vermiş. Rota ise Güney Tirol, Avusturya, Almanya ve İsviçre'den geçiyor.

Ferrari, Fiat, Aston Martin, Lagonda, Lancia ve Jaguar gibi elit spor klasiklerin arasında, kırmızı renkli bir ufaklığın hırıltısı da duyuluyor. Bu 1965 model Mini Cooper, bundan 50 yıl önce benzer şartlar altında ne kadar yetenekli olduğunu göstermişti: 1967 Rallye Monte Carlo'da Rauno Aaltonen'in pilotajında birinci olmuştu.

İyi tutunan kış lastikleri ve önden çekiş sistemiyle Mini'miz, Alp rallisine gerçekten iyi hazırlanmış durumdaydı.

Ben de işte bu efsanenin direksiyonunda oturuyorum.

Bunu yapmak, söylemekten daha zor. Çünkü standart bir klasik Mini'nin içinde bile insan kendisini sardalye konservesinin içindeymiş gibi hissederken, burada durum çok daha sıkıntılı. Öncelikle takla kafesini aşmanız, ardından vücudunuza sımsıkı yapışan koltuklara oturmanız ve 5 nokta emniyet kemerini bağlamayı başarmanız gerekiyor. Ayrıca araç o kadar küçük ki, yepyeni perspektiflere alışmanız gerekiyor: Jandarmanın Jeep Renegade'leri bir anda devasa kayalar gibi görünüyor. Hatta bir Smart bile korku verici olabiliyor. Bir dakika, bu bir pazar gezintisi değil. Burada zirve görevindeyiz ve kimse beni durduramaz. Tabi ki motor sonunda ısınıp 3000 d/d'yi aşmama izin verildikten sonra.

Yol tutuş ise kesinlikle sorun değil. Güç eksikliğini ise Mini, gerçekten minik boyutlarıyla kapatıyor: En küçük boşluğa bile sığıyor, en dar "saç tokası" virajda bile kendini sığdırabilecek genişlikler bulabiliyor. Ortadaki beyaz çizgiyi ortalayıp yoğun trafikte başka bir şerit açarsanız, sollama çocuk oyuncağı hale geliyor. Yani Mini için her zaman bir boşluk var.



Rahat görünse de değil: Minicik kokpit, yarış tipi koltuklar, eski Mini'nin zamanından kalma takla barı...

Bitmek bilmeyen boğazlar ve geçitler, tablo gibi manzaralar... Neden ilk kez bu yıl düzenlendi ki?

Bir Mercedes 190 SL Roadster'i kışın bizzat deneyimlemek mi? Alpler'de kutup ayısı görme şansınız daha yüksek.

Hızlı Ferrari veya ağır Lagonda'lardaki diğer sürücüler her virajda üç kez hesap yaparken, Mini sadece yarışıyor - ve şaşırtıcı derecede istikrarlı olduğunu kanıtlıyor. Gayet normal, çünkü Mini'nin neredeyse ağırlığı yok: 620 kg. Yani merkezkaç kuvvetleri kendisini yol dışına çıkaracak kadar güçlü olamıyor.

Ayrıca bir aracın ağırlık merkezi bu Mini'dekinden çok daha alçakta olamaz. Bugün çok duyduğumuz "gokart hissi" terimi Mini tarafından sadece bir pazarlama stratejisi olarak kullanılıyor. 1960'lardan kalma bir Mini'yi karlı Alp yollarında bir kez kullandığınızda, bu terimin gerçekte ne anlama geldiğini hemen kavrıyorsunuz. En azından ben, başka hiçbir otomobilden bu Mini'deki kadar keyif alamadım.

Bunun nedenlerinden biri de aracın göründüğü gibi "aciz bir serçe" olmaması: O günlerdeki resmi adıyla Morris Mini Minor Cooper S'lerin standart motoru maksimum 70 HP gücündeydi. Bizim Mini'mizin 4 silindirli motoruysa modifiyeci Swift tarafından elden geçirilmiş ve gücü 110 HP'ye çıkarılmış. Gazı her köklediğimde direksiyon simidinin neredeyse elimden koparılıyor olması ve Mini'nin yan tarafa doğru küçük birer sıçrama yapması bu nedenle pek şaşırtıcı değil. Bu nedenle araç, bir yudum iksirin ardından şimşek gibi ilerleyen Asterix gibi hissettiriyor. Şimşek olmazsa gök gürültüsü de olmaz: 4 silindirli motordan yayılan kükremeler, çığ düşmesine bile neden olabilecek kadar güçlü.

Sesler Mini'nin dışında da çok etkileyici. İçerisi de aynı derecede gürültülü ama sesler bir şekilde biraz daha kaba. Beş dakikanın sonunda beyniniz de seslerle birlikte titreşmeye başlıyor ve yüz ifadeniz değişiyor. Özellikle tam gazda duyduğunuz sesler, diş hekimlerinin matkapları kadar etkili



Alpler boyunca yaşadığı kovalamacalar, Aston Martin DB2'nin pilotunu da hem zorladı hem heyecanlandırdı.


Bu manzaraya alışın: 2019 Coppa delle Alpi ilkti ve son da olmayacak. Yeni yarış 2020 Aralık ayında yapılacak.



olmaya başlıyor. Çok dar virajlar dışında ayağınızı gazdan hiç çekmeden 6000 d/d'nin üzerinde aştığınız her dağ geçidi, dişinize kanal tedavisi yaptırıyormuşsunuz gibi hissettiriyor. Ancak burada damarlarınızda kan yerine adrenalin akıyor, elleriniz korkudan değil öndeki canlı motorun iç mekana ilettiği sıcaklıktan terliyor.

30 kilometreden uzun Brenner Rampası'nın sonunda bitmesi ve yokuş aşağı aracın (ve tabi ki benim) biraz nefes alabilmesi iyi bir şey. Ama sadece biraz, çünkü Alp inişleri 145 km/s azami hıza yaklaşabildiğimiz yegane yerler. Kış yarışının "gerçek" Mille'ye göre bir avantajı var: Kısa molalarda kemiklerinize işleyen soğuk, motorlara iyi geliyor. Klasikler normalde hararet yapmaya meyillidirler ancak bu soğuklarda aşırı ısınma, çok ender rastlanır bir sorun oluyor. Yani hiçbir yarışçı motor yakma riskiyle karşılaşmaz. Bizi yavaşlatan tek şeyse kışın iyice sertleşen jandarmalar: "Lütfen kuralları biraz esnetin. Sevgili kanun uygulayıcıları, bu araçla asla yavaş gidemem!"

Dört günün, neredeyse 1000 km'nin, sayısız virajın ve on binlerce metre yükseklik farkının ardından Mini ile son yokuşu çıkıyorum ve kayak merkezi Ponte di Legno'da kurulmuş finiş takının altından geçiyorum. Ardından, 100 yıl önce bu yarışın finiş noktası olan ve Mille Miglia'nın öncüsü olarak kabul edilen Coppa'ya adını veren Passo del Tonale'ye doğru tırmanıyorum.

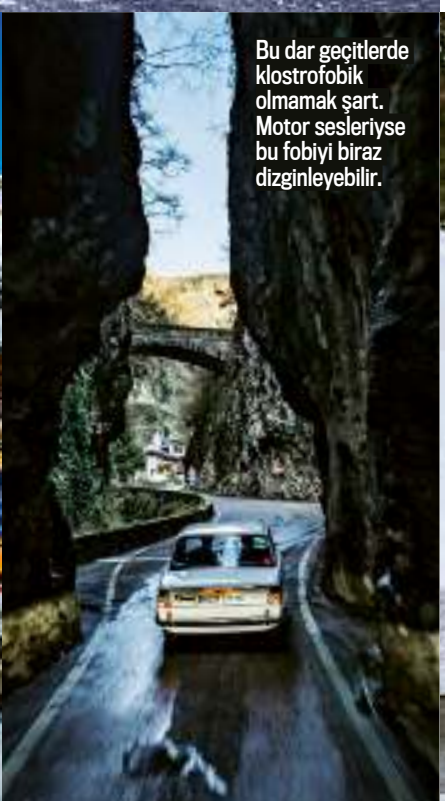
Mini'nin 145 km/s'lik maksimum hızına sadece yokuş inişlerde ulaşabildik ve gerçekte olduğundan çok daha hızlı hissettiriyordu.

Fotoğrafa bakınca sizin de içiniz üşüyor mu? Tavan yok, ön cam minicik... Kışın kullanabileceğiniz MG PB'den daha iyi birçok otomobil var.

Resmi sonuçlara göre orta sıralardayız. İzleyiciler, diğer katılımcılar ve resmi eskortluğumuzu yapan jandarmanın gözünde ise gönüllerin şampiyonuyuz. Kendimden değil, o sevimli gözleriyle herkese şirin görünen Mini'den bahsediyorum tabi.

Mini, bir kez daha bir kalp kırdı. Çünkü geçmişte bu tür yarışlarda aslında ne kadar büyük olduğunu kanıtlayıp birçoklarının hayal kırıklığına uğramasına neden olmuştu. Benimse diş hekimi korkumu yok etti. Artık kanal tedavisi yaptırırken matkabın çıkardığı sesler kulağıma müzik gibi gelecek. Daha doğrusu Mini ile zirvelere tırmanırken duyduğum sesleri hatırlatacak.

Thomas Geiger



Bu dar geçitlerde klostrofobik olmamak şart. Motor sesleriyse bu fobiyi biraz dizginleyebilir.





2019'un en başarılı satış ve iletişimcileri ödüllerini aldı.


Açılış konuşmasını ODD başkanı Ali Bilaloğlu yaptı.

Otomotivin gladyatörleri

Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (ODD) markaların satış ve iletişim başarılarını ödüllendirmek amacıyla organize ettiği ODD Satış ve İletişim Ödülleri'nin onuncusu düzenlendi.





3 Ocak 2020 gecesi Raffles Hotel İstanbul'da gerçekleşen geceye, ODD üye markaları, otomotiv dünyasının temsilcileri, basın mensupları ve davetliler katıldı. Geleneksel gecede, toplam 22 daldaki ödüller sahiplerini buldu. Otomotiv sektörünün bir araya geldiği gecede, Serdar Kuzuloğlu ve Duygu Demirdağ'ın başarılı sunumları, Tahsin Hasoğlu ise keyifli videoları ile ödül törenine renk kattılar.

Gece toplam 22 dalda rekabete sahne oldu. İletişim Ödülleri kategorisinde halka açık kategorilerde adaylar; Yılın Dergi Uygulaması, Yılın Dijital Deneyim Uygulaması, Yılın Sosyal Medya Uygulaması, Yılın Gazete Uygulaması, Yılın Radyo Uygulaması, Yılın Outdoor Uygulaması, Yılın TV Uygulaması, Yılın Nostalji TV Uygulaması, Yılın Nostalji Radyo Uygulaması ve Yılın Nostalji Gazete Uygulaması dallarında www.oddgladyator.com sitesi üzerinden verilen oylar ile ilk 5 içine girmeye çalıştılar.

Halk oylaması ile ilk beşe kalan projeler ve halk oylamasına açık olmayan Yılın PR/Etkinlik Uygulaması, Yılın Entegre İletişim Kampanyası, Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi ve kategorilerinde yer alan tüm aday çalışmalar jüri üyeleri tarafından değerlendirilerek, gecede canlı oylandı.

Satış Ödülleri kategorisindeki ödüller ise ODD veri tabanına işlenen yıllık satış adetleri sonuçlarına göre belirlendi.

SATIŞ ÖDÜLLERİ

En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası: **SSangyong**
En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası: **Lamborghini**
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Modeli: **FORD Transit**
En Çok Satılan Otomobil Modeli: **FIAT Egea**
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Markası: **FORD**
En Çok Satılan Otomobil Markası: **RENAULT**
En Çok Satılan Otomobil ve Hafif Ticari Araç Markası: **FIAT**

Kayıp bir yıl

2019 yılı satış rakamları açıklandı. Son 3 ayda yaşanan canlılığa rağmen otomotivde 2019 genel olarak kayıpların yaşandığı bir yıl oldu.





ODD'nin satış ve iletişim ödülleri gecesinde, 2019 yılının otomotiv karnesi de açığa çıktı. Açıklanan verilere göre 2019'da binek ve ticari araç satışları 479.060 adet olarak sonuçlandı. Bu, bir önceki kayıp yılı olan 2018'le (620.937 adet) kıyaslanınca, yüzde 23'lük bir düşüşü gösteriyordu. Bir zamanların bir milyonluk rekor pazar büyüklüğünün yarısına bile 2019'da ulaşılamadı.

Satış verilerinin detayları incelendiğinde 2019'da binek otomobilde yüzde 20 daralma yaşandığı ve toplamda 387.256 adet otomobil satıldığı görülüyor. Ticari araç pazarındaki daralma ise binek otomobilden daha fazla. Yüzde 32 daralan hafif ticari araç pazarında 2019'da 91.800 adet ticari araç satılmış.

Binek otomobil pazarının en çok satan markası 60.668 adet satan Renault. Renault bu satış adediyle pazardan yüzde 15,6'lık dev bir pay alıyor. Hafif ticari araç pazarının 2019 lideri ise 31.405 adetlik satışla Ford oluyor. Ford, 90 bin adetlik sığ yapıdaki pazardan yüzde 34'lük pay alarak pazarın üçte birine hakim olarak liderlik koltuğuna oturuyor. Binek ve hafif ticari araçtan oluşan toplam pazarın lideri ise 76.251 adetlik satışla Fiat oluyor.

Binek otomobil satışlarını incelediğimizde 387.256 adetlik satış içerisinde ÖTV teşviklerine rağmen 2019 yılında sadece 222 adet elektrikli otomobilin satıldığını görüyoruz. Hibrit otomobil satışları ise Toyota C-HR ve Corolla'nın hibrit versiyonları sayesinde daha iyi durumda; 2019'da toplam 11.974 adet hibrit otomobil satılmış.

Öte yandan 2019'da dizelin payının yüzde 58'den yüzde 52'ye gerilediği, otomatik şanzımanlı araçların payının ise yüzde 66'ya yükseldiği gözlemlendi. Kompakt C segmentinin payı yüzde 62, sedanların payı ise yüzde 50 oldu. Son yılların trend sınıfı olan SUV'ların payı ise yüzde 22'den yüzde 25'e yükseldi.

2019 yılında daralan bir segment de Premium oldu. Audi 10.024 adetle, Mercedes'in kıl payı önünde seneyi Premium lideri olarak kapatırken, Premium satışları toplam pazarın onda birine dahi ulaşamadı.



2020 yılına umutla bakıyoruz

2019 otomobil satışları açısından pek de verimli bir yıl olmadı. Pazar yüzde 23 daraldı ve yarım milyon adedin altında kaldı. Ama otomotivin yöneticileri 2020'den daha fazla umutlu.



Berk ÇAĞDAŞ

Renault Mais Genel Müdürü

Otomotiv sektörü 2019 yılını, hükümetimizin sağladığı farklı teşviklerin pozitif katkısı ile yılın başındaki karamsar öngörülerden çok daha iyi bir sonuç ile tamamladı. Hem ÖTV desteği hem de hurda teşviği sayesinde desteklenen talep ve yılın sonunda yerli üretim araçlara kamu bankaları tarafından sağlanan finansman desteği ile 2019 yılında pazarı, yılın başındaki tahminlerimizden çok daha iyi bir seviyede kapatabildik. 2019 yılında 20. kez elde ettiğimiz binek otomobil liderliği ile Türkiye'nin tartışmasız binek otomobilde lider markası olduğumuz bir kez daha tescillenmiş oldu. Diğer taraftan Türkiye'nin en çok satılan ilk 3 marka sıralamasında OYAK Renault Fabrikaları'nda üretilen Clio HB ve Megane Sedan modellerimizin yer alması bizim için ayrı bir gurur vesilesi oldu. Clio HB'in 2019 yılında elde ettiği satış rakamı ve segment liderliği ise, Şubat ayında müşterilerimizin beğenisine sunacağımız Yeni Clio'nun başarısı konusunda olumlu bir veri oldu. Sektör adına çok daha pozitif bir beklenti ile girdiğimiz 2020 yılında, Bursa'da OYAK Renault Fabrikaları'nda üretilen Yeni Clio'nun ayrıca yılın ilk yarısında pazara sunacağımız Yeni Captur'ün de markamıza ve satışlarımıza olumlu desteği olacağını öngörüyoruz.



Selen ALKIM

Citroen Türkiye Pazarlama Direktörü

2020 yılında pazarın 600 bin adetlerde gerçekleşeceğini öngörsek de planlarımızı 700 bin adete göre yaparak pazara olan inancımızı yüksek tutuyoruz. Citroen olarak 2020'de 19.100 adet satış ile pazar payımızı %3,2'ye çıkartarak büyümemizi sürdüreceğiz. Bugün itibariyle 18'i çok markalı olmak üzere 38 adet Citroen yatırımcımız bulunuyor. Asıl önceliğimiz müşteri, hedefimiz ise en kısa sürede en çok tavsiye edilen marka olmak. Bu hedeflere, güçlenen bayi teşkilatımız ve sağlam ürün stratejimiz ile ulaşacağımıza inanıyorum.

Şükrü BEKDİKHAN

Mercedes-Benz Otomotiv İcra Kurulu ve Otomobil Grubu Başkanı



2019 yılını, 9.862 adet satışla kapattık. Premium segment satışları pazarın daralma hızından daha yüksek bir oranda geriledi. Yılın ikinci yarısında ise özellikle son çeyrekte ortaya çıkan finansman ve kredi olanaklarındaki iyileşmelerle hareketlenen pazarın, ertelenen araç taleplerine cevap vermeye gayret ettik. 2020 yılına, geçtiğimiz yılın son çeyreğinin verdiği olumlu izlenimle birlikte daha pozitif bir beklenti içerisinde girdik. Premium segmentin içerisinde ocak ayında pazara sunduğumuz E 200 d modelimizin bize önemli bir katkı sağlamasını öngörüyoruz. Yine 2020 yılında Kompakt SUV segmentinde öncü olacağına inandığımız GLB ve yenilenen GLA modelimizi satışa sunacağız. Ek olarak, tamamen elektrikli ilk Mercedes-Benz modelimiz EQC ile yeni bir deneyimi yaşamaya ve yaşatmaya hazırlanıyoruz. Yeni şirket yapımızla markamız çok daha müşteri odaklı, daha bağımsız bir yapılanmaya geçti. 2020 yılını premium segmentin lideri olarak kapatmayı hedefliyoruz.

Alpagut GİRGİN

Opel Türkiye Genel Müdürü

Geçtiğimiz yılın Kasım ayında toplam pazarda beş basamak artışla yedinci sıraya yerleştik, pazar payını da 2018'in aynı dönemine göre %2 artışla %4,6'ya taşıdık. Ocak-Kasım döneminde ise marka sıralamasında üç sıra yükselerek toplam otomotiv pazarından %3,8'lik pay elde ettik.

Geçtiğimiz yılın Mart ayında Opel Combo ile hafif ticari araç pazarına giriş yaptık, sekiz aylık dönemin sonunda dokuzuncu sıraya yerleşerek ticari araç pazarındaki gücümüzü de ortaya koyduk. 2020 yılında toplam otomotiv pazarının 600 bin adede ulaşmasını bekliyoruz. Yılın ilk çeyreğinde tüketicilerle buluşturacağımız 6. Nesil Corsa, sınıfında en iddialı model olacak. Yine 2020 yılının ilk çeyreğinde yeni Astra'yı ve yılın son çeyreğinde de yeni Insignia'yı Opel severlerle buluşturacağız.

Groupe PSA Türkiye'nin sinerjisi, ürün gamına eklenen yeni modellerin katkısı ve Türkiye pazarının %93'ünü kapsayan güçlü bayi yapılanması sayesinde 2020 yılında %5 pazar payı hedefliyoruz.



Ali Haydar BOZKURT

CEO, Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış



2019 yılına başlarken hassas bir sene olacağını tahmin ediyorduk. Ancak sektör olarak bugüne kadar her zaman bardağın dolu tarafına bakmaya gayret gösteren bir yaklaşım içinde olduk. Pazardaki ekonomik ve konjonktürel gelişmelere göre zayıf başlayan 2019 yılı, 2. yarıyılda devletimiz tarafından alınan önlem, teşvik ve faiz kampanyaları ile birlikte toparlanma sürecine girdi. Toyota olarak baktığımızda ise pazar payımızı artırdığımızı görüyoruz. Bu artışta her binek modelimizin bir hibrit versiyonu olmasının çok büyük katkısı oldu. 2019'u 25 bin adet seviyesinde kapattık.

Tüm bu gelişmeleri göz önüne almamız ve konjonktürel şartların da aynı olduğunu düşünürsek 2020 yılında ülkemizdeki toplam otomotiv pazarının 550 bin adet civarında olacağını tahmin ediyorum. Toyota olarak 2020'deki satışlarımızın da yılı 39 binler seviyesinde kapatacağını öngörüyorum.



Can AĞYEL

Kia Türkiye Genel Müdürü

2018 Haziran'ında başlayan kur ve faiz hareketi, birçok sektörü olduğu gibi otomotivi de olumsuz etkilemiş ve 2019 yılı planlarına temkinli bir yaklaşım getirmişti. 2018 Kasım ve Aralık aylarında geçerli olacağı söylenen ÖTV desteklerinin devam etmeyeceğine yönelik düşünce ile 2019 yılı için daralan bir pazar öngörüsünde bulunduk. ÖTV teşviklerinin Ocak – Haziran 2019 döneminde devam etmesine rağmen düşük seyreden talep ve paralelinde oluşan düşük satış adetleri ile yılın ilk 8 ayını geçirdik. Eylül ayında Merkez Bankası'nın politika faizlerinde yaptığı indirimler, tüketici finansman faizlerinin bankalar tarafından desteklenmesi satışların hareketlenmesine sebep oldu. Enflasyonun düşmesine paralel düşen faizler sayesinde düşük maliyetli ve uzun vadeli finansman kampanyaları devreye girdi.

2020 yılını planlarken içinde bulunduğumuz ekonomik koşullar ve gelecek yıl için konuşulan varsayımlar sebebi ile geçen yıla göre daha umutluyuz. Planlarımızı daha yüksek satış adetleri ile yapacağız. Finansman ve taksit kampanyaları yine tüm modellerimizde en önemli satış argümanı olacak.



İbrahim ANAÇ

Peugeot Türkiye Genel Müdürü

2019 yılı otomotiv sektörü için oldukça zorlu geçti. Pazardaki tüm olumsuzluklara rağmen, temkinli iyimserliğimizi koruduk, pazarı doğru tahmin ettik ve isabetli planlama yaptık. Gösterdiğimiz performansla pazar payımızı bir önceki yıla göre 1,2 puan artırdık. Müşteri memnuniyetini tüm süreçlerin merkezinde tuttuk. Operasyonel verimliliğe odaklandık, bayi teşkilatımızı güçlendirmeye ve geliştirmeye devam ettik. Etkin planlama ve yenilenen ürün gamı başarımızda önemli rol oynadı.

2020 yılında toplam pazarın 600 bin olacağını öngörüyoruz ancak 700 binlik pazar talebine cevap verecek planlamalarımız da var. Müşteri deneyimi, bayi ağının gelişimi, stratejik ürün planlama ve operasyonel mükemmeliyet bu sene de en çok önem verdiğimiz konular olacak.



Murat Şahsuvaroğlu

Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği Başkanı

Otomotiv sektöründe 2018 yılını 620 bin adetle kapattıktan sonra, yükselen faizler, kurların dalgalanması, yüksek enflasyon ve önümüzdeki belirsiz süreçlerle birlikte 2019'a girmiştik.

Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın almış olduğu; ÖTV ve KDV teşviklerinin uygulanması ve hatta sürelerinin uzatılarak sektörün desteklenmesi gibi kritik kararlar çok önemlidir. Hurda teşviki hem pazarın daralma sürecini yavaşlatmış hem de trafikte güvenli olmayan 300 bin adet aracın karayollarımızdan çekilmesi gibi son derece hayırlı bir işe sebep olmuştur.

Ekim ayında da Türkiye otomotiv perakendeciliği için çok değerli olan ve emsalleri pekte görülmeyen bir şekilde; kamu bankalarının aldığı bir kararla 0,49 faiz oranı devreye alındı ve otomotiv sektörüne adeta can suyu verildi.

2020 yılı ile ilgili beklentilerimiz ise 600 bin adetleri göreceğimiz yönündedir.



Insider
OKAN ALTAN

SUPERSPORT SALGINI

NACTOY ödüllerinde Kuzey Amerika'nın en iyisi, Chevrolet'nin yeni Corvette'i seçildi... Peki bunun anlamı ne?..



2020 yılında süper spor otomobil satışlarının 500 bin adedin üzerinde gerçekleşmesi mümkün.

Egzotik otomobil satışları böyle rakamlar hiç görmemişti!.. Lamborghini 2019 yılında tam 8.205 adet "azgın boğa" satmış!.. 10 bini sollamış Ferrari, 7 bin adetlere yaklaşan Aston Martin... Hatta McLaren bile geçen yılı 4 bini aşan satış rekorlarıyla kapattı...

Gerçek SuperSport camiasında 2020 yılında beklentiler, dünyadaki SuperSport satışlarının 30 bin adedi aşabileceği yönünde!..

2019'da 62 bine yaklaşan adetlere sahip Porsche ile bu rakam 100 bin adetlere ulaşacaktır!..

Bu gerçek spor otomobil markalarının yanında Jaguar, Chevrolet, Ford gibi diğer volüm üreticilerin tam sportif seçeneklerinin yükselişlerini de sayarsak, tüm dünyada SUV'den daha şiddetli bir SuperSport salgını olduğunu söyleyebiliriz...



Lamborghini 2019 yılında 8.205 otomobil satarak, büyük bir başarıya imza attı.



BMW M GmbH, 2019'da tam 135.829 performans ve yüksek performans otomobil üretip satmış!.. 2018'e göre bu rakam %32.2 yükselmiş görünüyor!.. Üstelik yeni M3 sedan ve yeni M4 Coupe'ler de henüz satılmaya başlanmadı... BMW'nin M Sport paketli normal(!) modelleri ise, 2019'da yüzde 50 talep artışıyla karşılaşmış...

Şimdi yukardaki 100 bin rakamına BMW'nin 136 binlere varan M'leri, Mercedes'in 132.136 adetlik AMG'leri ve Audi'nin 110 bini sollayan RS'leri gibi büyükleri de eklersek, süper otomobil satışları 2020'de yarım milyon adete yaklaşacak!..

95 Milyonluk dünya otomobil pazarında 500 bin önemli mi, diye soranlar olabilir... Fakat bu 500 bindeki otomobillerin, normal binek otomobillere göre en az 10 misli daha pahalı olduğunu hesapladığımızda; ortaya çıkan rakam otomotiv sektörü için büyük bir değer ve anlam taşıyor!.. Üstelik daralan küresel otomobil pazarına rağmen ciddi oranlarda büyüyen segment payıyla...

Elektriklenmeye başlayan otomotiv içinde, yüksek fiyat etiketlerine rağmen seksi tasarımlara sahip yüksek performans araçlarının yükselişi, sanki sıkıcı "otonom" mobiliteye tezat bir başkaldırı!..

O sebeple Yılın Otomobili, gelişmiş ülkelerde bir sıradan SUV değil, elbette bir spor otomobil olarak seçilebilir!..

Kıssadan hisse; dünya fakirleşmiyor!.. Tam aksine; dünyada otomobil zenginliği, hızla yükseliyor!..

Karlı yollara doğru

Citroen'in kompakt sınıftaki modeli C3 ile karlı yollara doğru bir sürüş hikayesi. Fotoğraflar: Murat ÇAVDAR

Sabahın erken saatleri... Aracımızda kış lastikleri var. İstanbul'da bu kış henüz kar göremedik. Hedefim ise zorlu, yani karlı yollarda araç sürmek. İstanbul'dan çıktım, trafik açıldı ama şu anda ne kadar doğru bir şey yaptığımdan emin değilim. Zeminde ne kadar kar olduğunu bilmeden, sadece hislerim doğrultusunda hareket etmekti niyetim. Ve güzel fotoğraflar çekip paylaşmaktı. Bolu civarına geldiğimde kar, beyaz yüzünü göstermeye başladı. Yol kenarlarında çam ağaçları adeta kartpostal gibi görünüyordu. İstanbul'da alışık olmadığım, saatlerce bakabileceğim bir tabloydu bu. Temiz ve taptaze soğuk hava. Bolu'da biraz zaman geçirdikten sonra tekrar yola koyulup karın kendini iyice hissettirdiği bir yer arıyorum. Gerede civarlarında yoğun bir sis bulutundan geçtikten sonra Ankara'nın ilerisinde kar yağışı karşıladı bizi tekrar. Kayalık tepelere düşen beyaz süslemeler adeta gelinlik gibi ve o sert coğrafyaya incelik katarcasına karşımda duruyor. C3 ile yakaladığım bu büyük fotoğraf, o anı ölümsüzleştiren bir kare olarak arşivimde kalacak.

İç mekandaki sade form beğendiğim özellikler arasında.



Böyle uzun sürüşleri ara ara yapmak bana keyif veriyor. Hele Türkiye'nin Ankara'dan sonraki güzelliklerini paylaşmak apayrı bir heyecan. Biraz daha ilerleyip yüksek rakımlı bir bölgede uzunca bir süre bekledim. Çünkü bir de sis fotoğrafı çekmek istiyordum. Sonuçta bu kadar yol yapmışız ve sis fotoğrafları olmadan olmazdı. Çektiğim burun fotoğrafında havanın soğukluğunu ızgaradaki



Gösterge takibi kolay yapılıyor.



Farklı zeminlere uyum sağlamak konusunda sıkıntı yaşamadım.

kar birikintisinden görebilirsiniz. Sonunda istediğim ortam hazır olunca deklanşöre basıp bu anı da yakaladım. Kışın güzelliklerinden biri olan bu bembeyaz bulut örtüsü uçsuz bucaksız karşımda. Kırmızı-beyaz C3 ise sevimli tasarımıyla manzaraya çok yakışıyor.

Sürüş izlenimi

Başlarda biraz endişeli olsam da, kış lastiğinin desteğiyle rampalarda ve inişlerde yol tutuş sorunu yaşamadım. Yani savrulma ve kayma gibi durumlarla karşılaşmadım. Bu kompakt otomobilin 1.2 lt'lik benzinli motorunun performansını da beğendim. Her ne kadar büyük araçlar beni görüp selektör yapıp burada ne işin var deseler de, pür dikkat yola odaklanmış bir şekilde ilerlemeye devam ettim. Çünkü yolun bazı bölümlerinde gizli buzlanma olabiliyor. Ve bu buzlanmalar gölgelik yerlerde yani tepelerin güneş ışığını kestiği yerlerde daha sık görülüyor. Lastiklere ne kadar güvenirseniz güvenin, karlı zemin kullanımlarında ve virajlarda çok dikkatli olmak gerekiyor. Yani asla hız yapmaya kalkmayın ve sabırlı bir şekilde ilerleyin.

Bu sevimli kompaktla geçirdiğim zaman süresince muhteşem manzaralarla karşılaştım ve farklı bir sürüş heyecanı yaşadım. Bir sonraki uzun sürüşte görüşmek üzere.

Murat Çavdar

Sürüş karakteri kompakt boyutlarına rağmen başarılı sonuçlar verdi.

Auto SHOW'da Gelecek Sayı

1 NİSAN'DA BAYİLERDE



GÜNCEL

Mazda MX-30

Mazda'nın ilk elektrikli otomobili MX-30, küçük aküsüyle temiz bir çevre bilançosuna sahip.



Sürüş izlenimi

Peugeot e2008



Sürüş izlenimi

VW Golf 1.5 TSI ACT OPF



Test

BMW 118i

Auto SHOW Auto Europe Group üyesidir.

Yayıncı: Doğan Burda Dergi Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş

İcra Kurulu Başkanı Cem M. Başar
Yayın Yönetim Danışmanı Ferhan Kaya Poroy
Yayın Danışmanı Hirant Kasapoğlu
Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu) Ayşegül Uyanık Örnekal
Görsel Yönetmen Murat Çavdar
Marka Müdürü Ayşegül Parlayan
Etkinlik ve Proje Direktörü Ali Erman İleri

Yönetim
Üretim Planlama Direktörü (Tüzel Kişi Temsilcisi) Yakup Kurtulmuş
Satış ve Dağıtım Direktörü Egemen Erkorol
Finans Direktörü Didem Kurucu

Ankara Temsilcisi
Erdal İpekeşen 0 312 207 00 71

Reklam
Grup Başkanı Nisa Aslı Erten Çokça
Grup Başkan Yardımcısı Işıl Baysal Turan-Seda Erdoğan Dal
Satış Koordinatörü Burcu Kevser Karaçam
Satış Müdürü Ecem Arda
Teknik Müdür Ayfer Kaygun Buka
Tel: 0 212 336 53 61 - 62
Rezervasyon Tel: 0 212 336 53 00 - 57 - 59
Faks: 0 212 336 53 92 - 93

Ankara Reklam Satış Koordinatörü
Sezinur Balıkçıoğlu

Ankara Reklam Satış Müdürü
Beliz Balıbey Tel: 0 312 207 00 72 -73

Hedef Sayfalar
Tel: 0 212 336 53 70 Faks: 0 212 336 53 91
Reklam Bölgeler Satış Müdürü Dilek Ünlü
Tel: 0 212 336 53 72 Faks: 0 212 336 53 91
Doğan Burda Okur Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 okurhizmetleri@doganburda.com.tr
Doğan Burda Abone Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 Fax: 0212 410 35 12-13
abone@doganburda.com.tr / www.doganburda.com.tr
Her gün saat 09:00-22:00 arasında hizmet verilmektedir
Yönetim yeri: Kuştepe Mah. Mecidiyeköy Yolu Cad. No:12 Trump Towers Kule 2 Kat:21-22-23 34387 Şişli-İST.
Tel:0 212 410 32 00 Faks:0 212 410 35 81

Baskı: Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık A.Ş.
Dudullu Organize San. Bölgesi 1.Cad. No:16 Ümraniye-İSTANBUL
Tel: 444 44 03 • Fax: (0216) 365 99 07-08
www.bilnet.net.tr / Sertifika No: 31345
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.ş.
Yayın Türü: Ulusal, İki ayda bir.

Auto SHOW Dergisi, Doğan Burda Dergi Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş tarafından T.C yasalarına uygun olarak yayınlanmaktadır. Auto SHOW'da yayınlanan yazı, fotoğraf, harita, illüstrasyon ve konuların isim ve yayın hakkı Doğan Burda'ya aittir. İzinsiz ve kaynak gösterilerek dahi kullanılamaz.

fipp üyesidir

MODAYI HIZLI YAŞA

Dünya markalarının
en yeni koleksiyonları Libas'ta!



MONCLER
POLO RALPH LAUREN
KENZO
HOGAN
EMPORIO ARMANI
REPLAY

Download on the App Store
Google play

libas.com.tr

LİBAS
TRENDY FASHION STORE

YENİ RANGE ROVER EVOQUE
GÖZ ALICI

ABOVE & BEYOND



Yeni Range Rover Evoque, dikkat çekici detayları, ClearSight teknolojisi, 10'' Dokunmatik Touch Pro Duo ekranı ve göz alıcı tasarımı ile Borusan Otomotiv Land Rover Yetkili Satıcıları'nda ve Land Rover Online Satış Platformu'nda.*

*Yeni Range Rover Evoque, 2.0 lt 150 BG ve 180 BG motor seçenekleri ile sunulacaktır.

landrover.com.tr

Borusan Otomotiv