OTOMOBİL ÖZGÜRLÜKTÜR

evo

ÖZEL TEST

YENİ GOLF GTI

İLK SÜRÜŞ

McLAREN 765LT

Yeni bir uzun kuyruk daha!

YENİLİK

Mercedes-Maybach S-Serisi



M2 CS & E30 M3 & E46 CSL

BMW M İKONLARI



YENİ M3 & M4: 510 bg, 4-çeker, çarpıcı böbrekler

Aralık 2020 Fiyat: 17₺
ISSN 1307-4377
2020 9
01

Protect yourself with ACTO® Products



ACTO® Disinfection Products are effective against all enveloped viruses including

Coronavirus types.



YOUR FOR HYGIENE

ACTODERM®

YOUR FIRST CHOICE FOR **HAND DISINFECTION**



ACTOSEPT® AF

YOUR FIRST CHOICE FOR **SURFACE DISINFECTION**

BIOCIDAL · 30 sec effective · Fungicidal - Virucidal - Mycobacterial - Bactericidal · ORIGINAL EXCELLENT dermatest 2013 · dermatest-garantie.de · Certified by DGHM/VAH According to new guideline

MEDIZINPRODUKT KLASSE / CLASS IIa MEDICAL DEVICE · Yeasticidal - Virucidal - Mycobacterial - Bactericidal · 30 sec effective · Certified by DGHM/VAH According to new guideline

Tested against Coronavirus by HygCen Germany

For convenient online shopping, visit www.actomarket.com

actopharmatr actogmbh · actopharmatr actogmbhgermany · actopharmatr actogmbh

ACTO® Active Chemical Technology Organisation | Pharma Disinfection Sterilisation Hygiene

A German Company

www.actogmbh.com - info@actogmbh.com

evo
SAYI 266
ARALIK
2020

Editör

Yayıncı
PLUSMEDYA
Yayın, Tanıtım, Medikal Ürünler
Tic. ve Paz. Ltd. Şti.

Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür
Orhan Taşova

Genel Müdür Yardımcısı
Betül Beyza Taşova

Genel Yayın Yönetmeni
Bahadır Bektaş
bahadir@evodergi.com.tr

Grafik&Tasarım
PLUS MEDYA

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)
Pınar Hiçdurmaz Kayıran

Reklam Müdürü
Remziye Güren

Mali Danışman
Ahmet Biçer

Hukuk Danışmanı
Av. Hüseyin Akkar

Katkıda Bulunanlar
İsmail Terzi
Fırat Fidan
Aktan Aksoy
Gökberk Göksel

İletişim Adresi
Barbaros Hayrettin Paşa Mah.
1997 Sk. Phuket Life Residance
No: 12 Kat 6 Ofis No: 50
Beylikdüzü / İstanbul
Tel: 0212 441 0 300 (Pbx)

Baskı: KÜLTÜR SANAT BASIMEVİ
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi ZB7-ZB11
Topkapı - Zeytinburnu / İstanbul
Tel: 0212 674 00 21-29-46
Sertifika No: 28640

Dağıtım: Dünya Eko Basım Yayın Dağıtım Ticaret ve San. A.Ş.
0212 440 29 14

Yayın Türü: Yerel Süreli Aylık
Baskı Tarihi: 30.11.2020

İdare Merkezi: Celaliye Mah. Bağlarbaşı Cad. Beysan Sk. No:11
Büyükçekmece - İST. - Tel: 0212 441 05 04

Her hakkı saklıdır. evo, Dennis Publishing Ltd.'in lisansıyla yayınlanmaktadır. Bu dergide yer alan yazı, makale, fotoğraf ve illustrasyonların elektronik ortamlarda dahil olmak üzere çoğaltılma hakları Dennis Publishing Ltd. ve Plus Medya Yayın, Tanıtım Ltd. Şti.'e aittir. Yazılı ön izin olmaksızın hangi dilde ve hangi ortamda olursa olsun materyalin tamamının yada bi bölümünün çoğaltılması yasaktır. Bu dergi, basın meslek ilkelerine uymaya söz vermiştir. Yazı ve fotoğrafların tüm hakları evo dergisine, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir.

DÜNYADA EVO editörleri

İngiltere	Stuart Gallagher
Hırvatistan	Nikola Curic
Fransa	Stéphane Schlesinger
Yunanistan	Konstantinos Papatriantafillou
İtalya	Piero Bacchetti
Malezya	Daniel Wong
Birleşik Arap Emirlikleri	Bassam Kronfli
Ukrayna	Igor Kravtsov
Tayland	Chettha Songthaveepol
Slovenya	Matja Koroak
Çek Cumhuriyeti	Petr Ehrlich
Singapur	Sheldon Trollope
Avusturalya	Jesse Taylor
Çin	Shawn Lee
Mısır	Omar Khalifa
Hindistan	Sirish Chandran
Rusya	Anatoly Komzolov
Slovenya	Matjaz Korozak

ELAKETLERLE DOLU 2020'Yİ GERİDE BIRAKMAK ÜZEREYİZ. Bir anda tüm dünyayı etkileyen tehlikeli bir virüs tarafından esir alınması yetmezmiş gibi bir de orman yangınları ve depremlerle geçen bu lanetli yılın artık bitmesini istiyoruz. Her ne kadar salgın hala devam etse de, 2020'de yaşananlardan ders çıkarmak ve 2021'e umutla başlamaktan başka bir çaremiz yok.

Bu yıl birçok sektör ekonomik açıdan büyük zorluklar yaşadı ve yaşamaya devam ediyor. Özellikle yeme-içme, sahne sanatları ve eğlence sektörleri salgın sebebiyle ağır bir darbe aldı. Bu sektörlerde çalışanlara sabır diliyor ve yeni yılda işlerinin yoluna girmesini umut ediyorum. 2020 bizim işimiz açısından da sıra dışı bir yıl oldu. Pandemi sebebiyle yeni model lansmanları ve fuarlar iptal edilirken, biz de sağlığımızı riske atmamak için test sürüşlerimize ara verdik. İşlerimiz bir şekilde devam etti, ama iş yapış şekillerimiz biraz değişmek zorunda kaldı. Yılın ikinci yarısından sonra başlayan yeni model lansmanları için eskiden yaptığımız gibi valizimizi toplayıp uçağa yetişmeye çalışmak yerine, kahvemizi alıp bilgisayar başına geçerek online toplantılara katıldık. Pandemi bizi daha önce hiç deneyimlemediğimiz bir hareketsizlikle tanıştırdı. Bundan şikayetçi olamam, çünkü bu sayede sağlıklı kalarak, bir şekilde işlerimizi yürütme şansımız oldu. Eski tempomuzu özlesem de, bu dönemi büyük bir problem yaşamadan atlatabiliyor olmak çok önemli. Bu süreçte otomotiv sektöründeki birçok markanın ihtisas basınının yanında olması da bizler için çok değerli. 2020'yi geride bırakmaya hazırlanırken, bu vesileyle kendilerine bir kez daha teşekkür etmek istiyorum.

Umarım önümüzdeki aylarda salgının kontrolü ve tedavisi ile ilgili olumlu gelişmeler yaşanır ve hayatımız normal akışına geri döner. Restoranlarda ve konserlerde buluşacağımız, sinemaların önlerinde uzun kuyruklar oluşturacağımız, otomobillerimizle özgürce seyahat edebileceğimiz, sağlıklı ve huzurlu bir 2021 dilerim. Yeni yılın ilk sayısında görüşmek dileğiyle...

Bahadır Bektaş Editör (@Babektas)



instagram.com/evoturkiye



evo

SAYI 266 – ARALIK 2020

İÇİNDEKİLER

KONULAR

58
YENİ BMW M3 & M4
Agresif bir ön tasarım ve dört çeker opsiyonuyla sunulan yeni M'leri inceliyoruz

64
BMW M İKONLARI
E30 M3, E46 M3 CSL ve M2 CS'i bir araya getirdik

76
McLAREN 765LT
İngiliz markanın uzun kuyruklu yeni modeli 765LT'yi Silverstone'da kullandık

82
OBJEKTİFİN ARKASINDAKİ HAYAT
Dünyanın en aranan fotoğrafçılarından David Shepherd ve göz alıcı çalışmaları

DİĞERLERİ

10
ATEŞLEME
Mercedes-Maybach S-Serisi, BMW iX, yeni Subaru BRZ, Ferrari SF90 Spider

26
LANSMAN
Renault Captur, Opel Insignia, yeni Toyota Yaris

06
EVO BLUEPRINT
Elektrikliler dünyasında karakterli bir motor yaratılabilir mi? Cevabı arıyoruz

90
EVO ARŞİVİ
Stuart Gallagher'ın Subaru Impreza RB5 ile bir günde 1000 km'yi aşan yolculuğu

İZLENİMLER

036
VW GOLF GTI

042
LAND ROVER DEFENDER

046
SUZUKI SWIFT HYBRID

050
HYUNDAI i20

054
MERCEDES-BENZ E 200 D

056
VW PASSAT VARIANT

SEAT



Yeni **SEAT**

Ateca

Geniş düşün, özgür ol.

Büyüyorsun diye yavaşlaman gerekmez.

Yeni SEAT Ateca'nın yenilenen ön ve arka tamponları, tüm donanım seviyelerinde standart olarak sunulan Full LED ön farları ve dinamik sinyal lambaları ile kendi tarzını yansıt. Geniş düşün, özgür ol.

Doğuş Otomotiv'in SEAT için tercihi Castrol

Trafik Hayattır | Doğus Otomotiv

Yeni SEAT Ateca'nın CO_2 emisyonu 146-162 g/km, yakıt tüketimi 6,4-7,1 l/100 km değerleri arasındadır. Görselde bulunan donanım ve özellikler, Türkiye'de satılmakta olan ürünlerde farklılık gösterebilir veya opsiyonel olarak sunulabilir. Doğuş Otomotiv'in fiyatlarda, SEAT modellerinde, teknik özelliklerde, donanımlarda, renklerde ve kampanya koşullarında değişiklik yapma ve/veya sonlandırma hakkı saklıdır. Yeni SEAT Ateca ile ilgili detaylı bilgiye SEAT Yetkili Satıcılarından ve seat.com.tr adresinden ulaşabilirsiniz.

seat.com.tr


BRIDGESTONE

yazı JOHN BARKER



evo
BLUEPRINT

GELECEĞİN ENERJİSİ

GEÇEN SAYIDA İÇTEN YANMALI MOTORLARDAN SÖZ ETMİŞTİK. BUNUNLA BİRLİKTE YAKLAŞMAKTA OLAN ELEKTRİKLİ OTOMOBİL GERÇEĞİNİ DE GÖRMEZDEN GELEMEYİZ. İŞİN UZMANLARINA ELEKTRİKLİ OTOMOBİL DÜNYASINDA KARAKTERLİ BİR GÜÇ ÜNİTESİ YARATMANIN MÜMKÜN OLUP OLMADIĞINI SORUYORUZ

S İZCE YENİ NESİL PERFORMANS OTOMOBİLLERİ, ÖRNEĞİN BİR ATEŞLİ HATCHBACK İÇİN EN İYİ YENİLİKÇİ ÇÖZÜM NEDİR? BEV (BATARYALI ELEKTRİKLİ ARAÇ) Mİ? HEV (HİBRİT) Mİ? PHEV (PLUG-İN HİBRİT) Mİ? YOKSA FCV (YAKIT HÜCRELİ ARAÇ) Mİ?

Dr Frank Welsch, Teknik Gelişim İcra Kurulu Üyesi, Volkswagen: Şu an için en iyi çözüm PHEV. Hem sıfır emisyonla yol alabiliyor hem de performans açısından doyurucu sonuçlar veriyor. Örneğin yeni Golf GTE'deki güç sisteminin çıkışı 245 bg ki bu veri otomobili GTI ile denk konuma getiriyor.

Richard Moore, Motor Direktörü, Lotus: BEV ya da HEV olabilir. HEV'de elektrikli otomobilin tork avantajı ile içten yanmalı çözümün menzil avantajını bir araya getirebiliyorsunuz. Maliyet ve mimari açısından BEV daha avantajlı. Tabii HEV'deki bataryaları besleyen elektriğin bütünüyle yenilenebilir enerjiden sağlanmadığını da hatırlamak gerek. BEV'de ise başlangıç fiyatının düşürülmesi için elektrokimya teknolojisindeki gelişmelere muhtacız.

Giles Muddell, Gelişmiş Teknolojiler Şef Mühendisi, Prodrive: Şu an için çözümün içten yanmalı temelli olacağını düşünüyorum. Yani HEV. 48V mild-hybrid ile başlayan sürecin PHEV'e kayması bekleniyor. Sonrasında ise BEV jenerasyonunu izleyeceğiz ki yollarda gördüğümüz elektrikli otomobillerin sayısı böylece giderek artacak.

Phil Hopwood, Motor ve Emisyon Kontrol Müdürü, Ricardo Automotive & Industrial: Gelecekte hem elektrik destekli içten yanmalı hem de BEV ateşli hatchback'ler göreceğiz. Maliyet de dahil olmak üzere müşteri beklentileri açısından şu an için en iyi çözüm mild-hybrid, ancak bu çözüm üreticinin CO2 ortalamasını o kadar da aşağı çekmiyor. BEV ise maliyet açısından dezavantajlı olsa da, elektriğin anlık gücüyle öne çıkıyor ve premium markalarla iyi uyum sağlıyor. Geleceğin EV çözümleri maliyet ve vergilendirme başlıklarına göre rekabetçilik kazanacaktır.

Sizce bir BEV içten yanmalı kadar etkileşimli olabilir mi?

"Kesinlikle evet," diyor Moore ve ekliyor: "Anlık tork, çift motorla tork vektörleme ve sürüş deneyimi ile yaya güvenliği için aktif ses deneyimi bu noktada etkili olacaktır." Hopwood katılıyor: "Performans hissiyatı ve aktarma açısından yüksek güçlü BEV fazlasıyla rekabetçi bir ürün. Tabii ses konusunda sınıfta kalıyor. Ricardo olarak hem içten yanmalı hem de elektrikli otomobiller için ses geliştiriyor ve istenmeyen frekansları yok ediyoruz."

"Ses sürüş deneyiminin önemli bir parçasıdır ve elektrikli otomobil deneyiminde burası boş kalacak. Tabii markalar çok iyi çözümler üretmezse," diyor Muddell. Kendisi akselerasyon kavramının daha az etkileşimli hale geleceğini ve tıpkı frenleme gibi beklenen bir şeye dönüşeceğini düşünüyor. "Çünkü tork içten yanmalı motordaki gibi üretilmiyor ve bu durum sürücünün vitesler boyunca otomobille etkileşim kurma ihtimalini ortadan kaldırıyor. Tabii BEV'deki gaz tepkisinin bir avantaj olduğunu da belirtmek gerek."

"BEV'in içten yanmalıya göre daha iyi olduğu birçok durum mevcut," diyor Welsch ve ekliyor: "İlk andan itibaren maksimum tork, yüksek verimlilik ve müthiş bir devir bandı yeni düzeni öne çıkarıyor."

Bataryanın ağırlık dezavantajı ve çeviklik kaybı nasıl telafi edilebilir?

"Şu an için bataryanın ilave ağırlığını hafif materyaller kullanarak telafi etmenin mümkün olmadığı bir gerçek," diyor Welsch: "Öte yandan ilave ağırlık kalkışlarda daha fazla enerji gerektirse de aynı zamanda frenajlarda daha fazla enerjinin üretilmesini sağlıyor. Yine de Volkswagen ID.3'teki çevikliğin şaşırtıcı olduğunu söyleyebilirim."

Hopwood batarya ağırlığını avantaja çevirmenin mümkün olabileceğini söylüyor. Hopwood; "Evet bataryalar ilave ağırlık anlamına geliyor, fakat çoğu zaman gövdenin en altında bulundukları için ağırlık merkezini epeyce aşağıya çekiyorlar. Kimya teknolojisi ilerledikçe bataryalar hafifleyecek ve aynı enerji için daha az modül kullanmak yeterli olacaktır. Çeviklik konusunda ise bugün elektrikli otomobil kullanan sürücülerin çeviklik açısından şikayetçi olduğunu hiç duymadım" diyor.

"Batarya gelişimiyle birlikte enerji yoğunluğu da artacaktır," diyor Muddell ve sözlerine şöyle devam ediyor: "Bu sayede maliyet, ağırlık ve ölçüler açısından iyileşme kaydedilecektir. Modele bağlı olarak menzil ve ağırlık arasında bir denge yakalanır ki gelecekte çok daha hafif bataryaların ortaya çıkacağı malum. Ayrıca hızlı şarj altyapısı gelişip menzil kaygısı azaldığında uygulanabilecek teknik değişikliklerle, elektrikli otomobiller bugün olduğundan daha hafif ve daha çevik hale gelmiş olacaktır."

Sizce içten yanmalı dünyadaki geleneksel dinamik karakterler BEV'e adapte edilebilir mi? Ön odaklı ateşli hatchback, önden motorlu arkadan itişli sedan, ortadan motorlu spor otomobil, arkadan motorlu spor otomobil gibi... Yoksa dinamik kalıplar homojenize mi olacak?

"Dinamik karakterlerin homojen olması riski söz konusu, çünkü elektrikli otomobil mimarisinde bataryalar iki aksın arasında ve aşağıda yer alıyor. Bu da ağırlık dağılımını tekdüze hale getiriyor" diyor Ricardo'dan Dr. David Shuttlewood. Elektrikli otomobiller çoğu zaman 50:50 ideal ağırlık dağılımına sahip olsa da, bu durum onlara içten yanmalı ve 50:50 ağırlık dağılımlı bir sedanın direksiyon tepkisini kazandırmıyor. Dr. Shuttlewood ekliyor: "Savrulma momenti ve kütle arasındaki ilişki geleneksel

otomobillerden hayli farklı. Bazı açılardan, elektrikli otomobili şişirilmiş bir ortadan motorlu sporcu gibi düşünebilirsiniz. Yani aracın anlamlı tepkiler vermesini sağlamak için birçok numaraya hakim olmak gerekiyor."

"Yüksek adetli hatchback'ler için mimari yerleşim çok önemli bir bahis," diyen Muddell: "Bu yüzden motor, transfer ve güç elektroniği düzeneği önde yer alıyor ve bu durum otomobili 'ön odaklı' kılıyor. Asıl sorun ise ateşli hatchback için gerekli gücü mevcut batarya teknolojisiyle nasıl sağlayacağımız. Gelecekte aynı batarya kutusunda farklı güç ve menzil değerleri sunan hatchback'ler göreceğiz. Yani güç ve menzil birlikte anılan değerler olacak ve geleceğin ateşli hatchback'i her ikisinde de iyi performans gösterecek" açıklamasını yapıyor.

"Önden, arkadan ve dört tekerlekten tahrikli mimarilerin karakteristik özellikleri farklı elektrikli düzeneklerle elde edilebilir ki Lotus Engineering olarak kendimizi bu noktada güçlü görüyoruz," diyor Moore: "Buradaki en önemli konu bataryaların ölçüsü ve formu, çünkü bu durum ağırlık dağılımını etkiliyor. Bataryaları aşağı taşıdığınızda otomobilin ağırlık merkezi alçalıyor, ancak bununla birlikte yaşam alanını sağlamak için otomobili yükseltmeniz gerekiyor. Evija isimli hiper otomobilimiz için bataryaları arka aksın hemen ardına konumlandırdık. Yani otomobilin ağırlık merkezi sürücü ve yolcunun arkasında kalıyor. Yani kelimenin tam anlamıyla geleneksel ortadan motorlu spor otomobil karakterini taşıyor."



Sizce yakıt hücreleri bir seri üretim gerçeği olabilecek mi?

"Bence evet," diyor Moore ve ekliyor: "Bu işin anahtarı yakıtın güvenli şekilde transfer edilmesi ve depolanması." Öğrendiğimize göre yakıt hücreleri otomobillerden ziyade ağır yük taşıma araçları için uygun görülüyor. "Şu anki gelişim odağında ticari araçlar var. Özellikle de kamyonlar, çünkü bu alanda BEV çözümü maliyet, ağırlık ve menzil açısından anlamsız kalıyor," diyor Hopwood.

"Şu anki duruma dayanarak yakıt hücrelerinin taşıt araçlarında bir geleceğe sahip olamayacağını söyleyebilirim," diyor Welsch ve ekliyor: "Ancak bizler bu teknolojiyi uzun yolda kullanılan ticari araçlar için çok anlamlı görüyoruz."

"BAZI AÇILARDAN ELEKTRİKLİ OTOMOBİLİ ŞİŞİRİLMİŞ BİR ORTADAN MOTORLU SPORCU GİBİ DÜŞÜNEBİLİRSİNİZ"

En üstte: Toyota 2014 yılında Mirai modelini yakıt hücresiyle hazırlamış olsa da, bu teknolojinin geleceğinde muhtemelen ticari araçlar var.
Altta: BMW i8'de 1.5 litrelik üç silindirli benzinli motor ile 140 bg'lik elektrik motoru birlikte çalışıyor



Tam otonom otomobiller gerçek olacak mı? Cevap evet ise ne kadar zamanımız var?

"Otonomi gerçek olacak," diyen Muddell ve sözlerine söyle devam ediyor: "Şu an işin teknolojik kısmı büyük ölçüde hazır, ancak bu sistemlerin güvenilirliği ve algılama becerileri seri üretimden evvel sınanmak durumunda. Bence otonominin ilk meyveleri otoyol sürüşlerinde karşımıza çıkacak ki şehir içinde Level 5 otonomiye daha çok var. Ne zaman olacağını kestirmek zor."

"Bence buradaki asıl bariyer teknoloji değil," diyor Moore ve ekliyor: "Sistem, ürün ve yasal süreçler." Kendisi bu süreçlerin çözüme kavuşması için daha çok zamanımızın olduğunu düşünüyor.

"Ricardo olarak düşük seviye otonomi üzerinde çalışıyoruz, ancak bazı rakiplerimiz tam otonoma odaklanmış durumdalar ve bunun 2035'te gerçek olacağını düşünüyorlar. Bunun gerçek olabilmesi için otomobil sahibi olma modelinin değişmesi ve yerini mobilite servislerine bırakması gerekiyor." Kendisi konunun teknolojik açıdan zorlayıcı olmadığını, sürecin tamamen politik ve sosyal faktörlere bağlı olduğunu ekliyor.


otonakit.com
İYİ FİYAT VAR
KÖTÜ SÜRPRİZ YOK
otonakit
otoyla gel, nakitle git
Otonakit arabanızı en gerçek fiyata, hızla satın alır. Ön teklif fiyatıyla satış fiyatı arasında uçurum yaratmaz. Borusan güvencesiyle kötü sürpriz yaşatmaz, tadınızı kaçırmaz.
BORUSAN
KURULUŞUDUR

ATEŞLEME

EN YENİ MODELLER, SON HABERLER, RÖPORTAJLAR VE TEKNOLOJİ

Ultra lükste yeni boyut

Yeni Mercedes-Maycbach S-Serisi, çift renk uygulamalı özgün tasarımı, üst düzey güvenlik donanımları, üstün konfor ve sürüş özellikleriyle lüks sedan olgusunu yeni bir boyuta taşıyor



MERCEDES-BENZ, YENİ S-SERİSİ'NİN TANITIMINI zamana yaymış ve otomobildeki önemli yenilikleri parça parça göstermişti. Lüksün zirvesi diyebileceğimiz Mercedes-Maybach S-Serisi'nin örtüsü ise bir anda kalktı. Maybach adeta endüstride şok etkisi yaratarak bizi yine bambaşka dünyalara götürmeyi başarıyor. Uzun dingil mesafesiyle ve lüks donanımlarıyla kabin konforuna odaklanan yeni Mercedes-Maybach S-Serisi, ultra lüks otomobil pazarına yeni bir boyut getiriyor.

Maybach logosu ile Mercedes yıldızını bir araya getiren otomobil, tasarım detaylarıyla prestij algısını bambaşka bir noktaya taşıyor. Krom süslemeler, özgün bir tasarıma sahip olan uzun motor kaputu ve dikey sütunlara sahip radyatör ızgarası, otomobilin uzaktan bakıldığında dahi hemen fark edilmesini sağlıyor. Krom çerçevesine zarif bir MAYBACH yazısı işlenen ön ızgara adeta bir sanat eseri kıyamında.

Maybach'ın arka kapıları, diğer S-Serisi modellerine göre daha büyük; ayrıca C sütununda sabit bir üçgen pencere de bulunuyor. Çift renk uygulamasıyla daha da özel bir görünüm kazanan otomobilde, iki rengi birbirinden ayıran bir çizgi bulunuyor. İsteğe bağlı uygulamalar arasında yer alan bu çizginin el işçiliğiyle çekildiği açıklanmakta. Otomobilde isteğe bağlı olarak sunulan bir başka özellik de DIGITAL LIGHT far teknolojisi. DIGITAL LIGHT, her fardaki 1,3 milyon mikro ayna yardımıyla ışığı kıran ve yönlendiren son derece parlak üç LED'li bir ışık modülüne sahip. Opsiyon demişken... Mercedes-Maybach S-Serisi, elektrikli arka kapılarla da donatılabiliyor.

Mercedes-Maybach S-Serisi'nin kabini yeni S-Serisi'nin tamamen yenilenmiş iç mekan tasarımına dayanıyor. Bu tasarımda gösterge paneli, orta konsol ve kol dayama havada süzülüyormuş hissi veriyor. Otomobilde beş adede kadar ekran sunuluyor. Yüksek teknolojili bir kumanda merkezi olarak görev alan 12,8 inçlik OLED medya ekranı standart. İsteğe bağlı olarak trafikteki diğer paydaşların görselini üç boyutlu olarak canlandıran, ayrıca belirgin derinlik ve gölge efektiyle dikkat çeken 12,3 inçlik 3 boyutlu dijital gösterge ekranı da başka bir ayrıcalık olarak sunulmakta. Gösterge ekranındaki kadranların çevresinde, markanın ruhuna uygun şekilde "rose gold" rengi tercih edilmiş. Bu renk aynı zamanda isteğe bağlı olarak sunulan "Aktif Ambiyans Aydınlatması"nda da kullanılabiliyor.

Konu bir Maybach olduğunda özellikle arka koltuklar önem kazanıyor. Mercedes-Benz S-Serisi'nin uzun versiyonundan 18 cm daha uzun olan 3396 mm'lik dingil mesafesindeki bu fazlalığın tamamı arka koltuktaki yaşam alanında kullanılmış. Arka bölüm lüks ve konforun limitlerini zorluyor. Arka bölümü daha çekici kılan "Adaptif Arka Aydınlatma" özelliği de ilk kez bu otomobilde sunuluyor. Bu özellik sayesinde yolcular, parlaklık dışında ışık kümesinin boyutunu ve konumunu da ayarlayabiliyor. Otomobilde ayrıca çalışma aydınlatmasından salon aydınlatmasına kadar farklı aydınlatma seçenekleri de sunuluyor.

Mercedes-Maybach S-Serisi iç mekanında bol



miktarda geleneksel lüks detay barındırıyor. Ön koltuklarda geniş kaplamalar yer alırken; sürücü ve ön yolcu koltuklarının arkasını da kaliteli ahşap yüzeyler süslüyor. First-Class arka koltuk donanımında arkadaki iki koltuğun arasında da benzer bir kaplama uygulanıyor. Standart olarak sunulan sol ve sağ taraftaki makam koltukları ile "Şoför Paketi", Mercedes-Maybach S-Serisi'nin ideal bir makam aracı olduğunu kanıtlayan bir diğer özellik. Makam koltuklarında yolcu, koltuk minderi ve sırtlığını birbirinden bağımsız olarak ayarlayabiliyor. Ayrıca ön koltuktaki ayak desteğini ve elektrikli uzatılabilir bacak desteğini kullanarak uyku için en uygun yatma düzeni de oluşturulabiliyor. En üst seviyede rahatlık için ayağın ayar aralığı, önceki seriye göre yaklaşık 50 mm uzatılmış. Ayrıca arka koltuk konfor paketi kapsamında baldır desteği için masaj özelliği de sunuluyor. Arkadaki boyun ve omuz ısıtması ise otomobilde yer alan bir başka konfor unsuru olarak öne çıkıyor.

Ultra lüks sedanda, yeni S-Serisi'nin sessiz ve pürüzsüz karakteri daha da ileriye taşınmış. Bu önlemler özellikle arka koltukları hedefliyor. Sessizlik için arka çamurluk içlerinde ek yalıtım köpüğü ve arka yolcuların baş hizasında bulunan C sütunundaki ek sabit üçgen pencerede de daha kalın lamine cam kullanılmış. Bunların yanı sıra isteğe bağlı olarak özel gürültü önleyici köpükle desteklenen lastikler de sunulmakta. Sessizliği arttırmak için kullanılan aktif sürüş gürültüsü önleyicisi de markada bir ilk olarak bu otomobilde yer alıyor. Sistem, karşı ses dalgaları üreterek iç mekandaki istenmeyen sesleri azaltıyor. Bunun için yüksek performanslı Burmester® 4D Surround ses sisteminin bas hoparlörleri kullanılıyor.

Yeni Maybach S-Serisi'nde, uyarlanabilir ikinci nesil MBUX (Mercedes-Benz Kullanıcı Deneyimi) sunuluyor. MBUX, çeşitli araç sistemleri ve sensör verileri ile ağa bağlanıyor olmasıyla diğer örneklerinden ayrışıyor. Bazıları OLED teknolojisine sahip beş parlak ekran, aracın konfor işlevlerini kontrol etmeyi kolaylaştırıyor. Mercedes-Maybach S-Serisi, isteğe bağlı olarak arkada "MBUX İç Mekan Yardımcısı" ile donatılabiliyor. MBUX İç Mekan Yardımcısı, kullanıcının çok sayıda isteğini algılayabiliyor. Sistem bunu yaparken kullanıcının bakış yönünü, el hareketlerini ve vücut dilini yorumlayarak otomatik araç fonksiyonlarında yardımcı oluyor. Mercedes-Maybach S-Serisi, tavan döşemesindeki 3D lazer kameralar yardımıyla arkadaki yolcuların jest ve hareketlerini de kaydedebiliyor. Örneğin; MBUX İç Mekan Yardımcısı, kullanıcının el hareketi ile emniyet kemerine uzanma niyetini tespit eder etmez ilgili taraftaki otomatik emniyet kemeri uzatma fonksiyonunu etkinleştiriyor. Tüm bunların yanında araçtan inme uyarı sisteminin fonksiyonu da geliştirilmiş. Sistem, arkadaki yolcunun araçtan ayrılmak istediğini fark edip, tehlikeli bir durum algıladığında yolcuyu görsel ve sesli olarak uyarıyor.

Mercedes-Maybach S-Serisi'nde kısmen elektrik destekli motorlar kullanılıyor. Elektrik desteğini ikinci nesil entegre bir marş jeneratörü (ISG) sağlıyor. ISG, sürüş anında içten yanmalı motora 15 kW'ye kadar güç







desteği veriyor; sabit hızlı sürüşlerde "süzülme" fonksiyonunu destekliyor; start-stop özelliğini daha konforlu hale getiriyor ve sürüş sisteminin genel olarak daha verimli olmasını sağlıyor. Dört tekerlekten çekiş ise tüm versiyonlarda standart olarak sunuluyor. Yeni Maybach S-Serisi'ndeki 9G-TRONIC otomatik şanzıman da ISG ile entegrasyon için daha da geliştirilmiş.

Otomobilin tüm versiyonlarında, sürekli ayarlanabilir amortisör sistemi ADS + ile AIRMATIC havalı süspansiyon standart olarak sunuluyor. Sürücü, DYNAMIC SELECT üzerinden motor-şanzıman, ESP, yürüyen aksam ve direksiyonun karakteristiğini ayrı ayrı değiştirebiliyor. DYNAMIC SELECT, ayrıca tamamen sürüş konforuna odaklanan bir MAYBACH sürüş programını da kullanıma sunuyor. Otomobilde isteğe bağlı olarak E-ACTIVE BODY CONTROL yürüyen aksam sistemi de sunuluyor. Bir stereo kamera yardımıyla yol yüzeyini tarayan ve yol yüzeyindeki dalgalanmaları adeta düzelten sistem, ayrıca olası bir yandan çarpmada aracı yükselterek ek koruma da sağlıyor.

Mercedes-Maybach S-Serisi'nde isteğe bağlı olarak sunulan bir diğer teknoloji olan arka aks yönlendirmesi ise bu dev otomobilin özellikle şehir içindeki manevra kabiliyetini arttırıyor. Arka aks yönlendirme özelliği ile dönüş çapı iki metreye kadar azalıyor. Müşteriler; 4,5° ve 10° olmak üzere iki farklı arka aks yönlendirme tipinden birini seçebiliyor. Buna bağlı olarak otomobilin dönüş çapı 13,4 metre yerine 12,4 metre veya 11,4 metre olarak gerçekleşiyor.

Mercedes-Maybach S-Serisi'ndeki güvenlik donanımları da dikkat çekici. Standart donanım olarak sunulan yenilikçi arka hava yastığı, şiddetli önden çarpışmalarda, emniyet kemerleri takılı olan arka koltuk yolcularının baş ve boyun bölgesindeki stres seviyelerini önemli ölçüde azaltıyor. Yeni ve kapsamı genişletilen sürüş destek sistemleri ise hız uyarlama, mesafe ayarlama, direksiyon yönlendirmesi ve şerit değişikliği olmak üzere sürüş koşullarına uygun desteklerle günlük hayatı kolaylaştırıyor. Otoyolun uygun bölümlerinde ve trafiğin yoğun olduğu durumlarda sürücüye ilk etapta yasal olarak izin verilen 60 km/s hıza kadar sürüş görevini üstlenme önerisinde bulunan DRIVE PILOT özelliğinin ise 2021 yılının ikinci yarısından itibaren seri üretime geçmesi bekleniyor.







YENİ YARIS HYBRID

toyota.com.tr

İlanda yer alan modelin görsel ve donanımları Türkiye'de sunulan versiyonlardan farklılık gösterebilir. Bu modelin birleşik CO_2 salımı 64-117 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 2,8-5,1 lt/100km değerleri arasındadır. Ayrıntılı bilgi Toyota Plazalar ve toyota.com.tr'de.

Yüksek voltaj!

BMW'nin iNEXT konseptinin üretim versiyonu olan iX, fütüristik tasarımı kadar performans verileri ve menzil değerleriyle de dikkat çekiyor















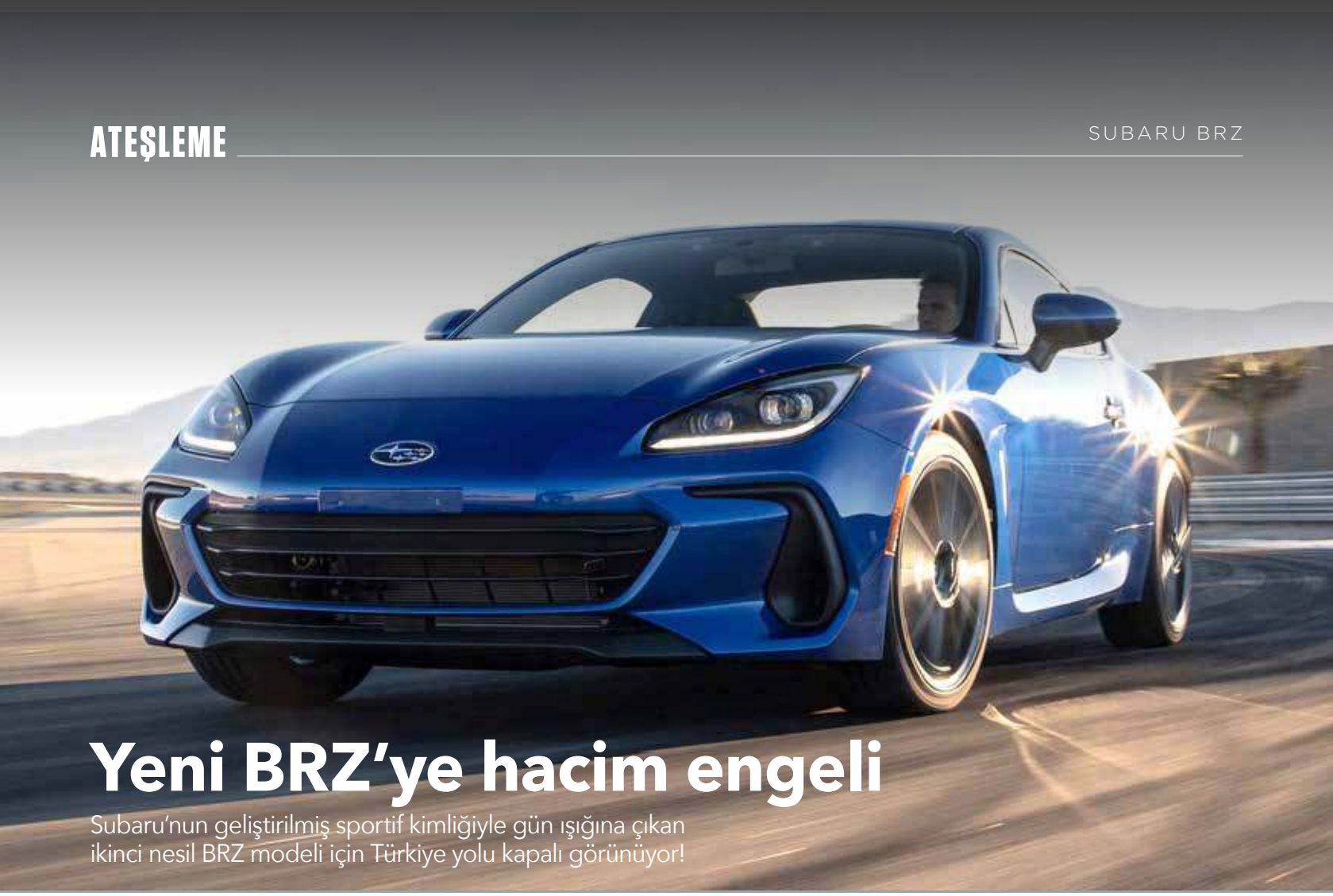
BMW, INEXT KONSEPTİNİN SERİ ÜRETİM versiyonu olarak tanımlayabileceğimiz tamamen elektrikli iX modelini tanıttı. Markanın 2021 yılında Çin'de üreterek yıl sonunda satışa sunacağı bu yeni elektriklisinin Avrupa ile aynı dönemde Türkiye pazarında da satışa sunulacağı söyleniyor. Tamamen bağlantılı ve yarı otonom bir SAV (Sport Activity Vehicle) olarak tanımlanan iX, BMW'nin teknolojik açıdan amiral gemisi modeli olacak. Yeni bir elektrikli otomobil mimarisi üzerine geliştirilen iX, otonom sürüş ve dijital hizmet teknolojilerinde kaydedilen ilerlemenin bir kanıtı niteliğinde.

BMW X5 ile aynı uzunluğa ve X6 ile aynı yüksekliğe sahip olan iX, tıpkı markanın en büyük SUV modeli X7 gibi devasa tekerleklerin üzerinde duruyor. Tasarım detaylarıyla minimalist bir yaklaşıma işaret eden otomobilin bu yaklaşıma ters düşen büyük ön ızgarası, gelişmiş sürüş destek sistemlerinin sensör, kamera ve radar teknolojilerine ev sahipliği yapıyor.

BMW iX, marka tarafından daha ergonomik olduğu açıklanan ilginç tasarımlı altıgen bir direksiyona sahip. İki büyük ekrandan oluşan siperliksiz dijital panel ve kapı içlerine alınan koltuk ayar kumandalarıyla bize biraz Mercedes-Benz modellerini hatırlatan iX'in kabininde kullanılan döşemeler de güncel BMW modellerinden oldukça farklı.

BMW iX, markanın beşinci nesil elektrikli motoruna sahip. 500 bg'den fazla güç üreten çift elektrikli motor, bu gücü dört tekerleğe birden aktarıyor. 0'dan 100 km/s hıza 5.0 saniyeden kısa bir sürede ulaşabilen iX, devasa 100 kWh pil paketi sayesinde, WLTP prosedürü ile yapılan ölçümlere göre 600 kilometrelik menzil sunuyor. Ancak tüm bu verilerin nihai olmadığı, açıklanan rakamların otomobilin mevcut geliştirme aşamasına dayandığı belirtiliyor. Dev batarya paketinin hızlı şarj ile 40 dakikada yüzde 80 oranında doldurulabildiği de verilen bilgiler arasında bulunuyor.

"BMW iX, 100 KWH KAPASİTELİ DEVASA BATARYA PAKETİ SAYESİNDE 600 KM'LİK WLTP MENZİLİ SUNUYOR"



Yeni BRZ'ye hacim engeli

Subaru'nun geliştirilmiş sportif kimliğiyle gün ışığına çıkan ikinci nesil BRZ modeli için Türkiye yolu kapalı görünüyor!

SUBARU'NUN TOYOTA İŞBİRLİĞİYLE geliştirdiği arkadan itişli 2+2 kişilik coupe modeli BRZ ikinci nesliyle yollara çıkmaya hazırlanıyor. Ancak BRZ bu sefer öncelikli olarak Amerika pazarına sunulacak. Avrupa'ya ithal edilip edilmeyeceği henüz belli olmayan otomobilin 2.4 litrelik yeni motoru sebebiyle ülkemize gelmesi de pek mümkün görünmüyor.

Yeni BRZ selefiyle benzer proporsiyonlara sahip olsa da yepyeni bir tasarım sunuyor. Selefinden daha dolgun bir gövdeye sahip olan otomobilin özellikle arka bölümü belirgin şekilde daha yüksek tasarlanmış. Bununla birlikte tıpkı eski model gibi çift egzoz çıkışına sahip olan difüzör ise daha geniş. Yan panellerinde daha fazla girinti ve çıkıntı bulunan otomobilin ön tasarımı eskisinden daha güçlü ve agresif bir görünüme sahip. Yeni LED far ve stoplar da yeni BRZ'ye ilk neslin demode görünmesine sebep olacak kadar modern bir görünüm kazandırmış. Otomobilin boyutları ise çok fazla değişmemiş. 4265 mm'lik uzunluğu selefinden sadece 25 mm, dingil mesafesi ise 6 mm fazla olan otomobilin 1776 mm'lik genişliği de yerine geçmeye hazırlandığı modelle hemen hemen aynı. Buna karşılık 1311 mm'lik yükseklikteki 26 mm'lik artış daha dikkat çekici.

Yeni BRZ'nin kabini de artık daha modern ve teknolojik. Safkan spor otomobil kimliğini teknolojiyle harmanlayan Subaru, yeni BRZ'nin kabininde 8.0 inçlik dokunmatik multimedya sistemine ve sürüş



moduna bağlı olarak içeriği değişen 7 inçlik dijital gösterge paneline yer vermiş. Bunun yanında teknolojik yeniliklere rağmen kabin hala sportif bir ambiyansa sahip. Spor koltuklar, üç kollu direksiyon simidi ve direksiyona yakın konumlandırılan vites kolu BRZ'nin sürücü otomobili kimliğini korumaya devam ettiğine işaret ediyor.

BRZ güvenlik teknolojileriyle de zamana ayak uyduruyor. Otomobilin otomatik şanzımanlı versiyonunda, diğer yeni nesil Subaru modellerinden aşina olduğumuz EyeSight teknolojisi standart olarak yer alacak. BRZ'de şerit takip asistanı, adaptif hız sabitleme sistemi ve otomatik acil durum freni gibi teknolojiler bulunuyor. Tüm bu yeni donanımlarına rağmen otomobilin ağırlığının ise önceki modelle benzer bir seviyede kaldığı açıklanıyor.



Yepyeni tasarımıyla birlikte "safkan spor otomobil" kimliği de geliştirilen BRZ'nin sürüş dinamikleri de iyileştirilmiş. Şasiyi elden geçiren üretici, ön aksın rijitliğini yüzde 60, genel rijitliği ise yüzde 50 oranında artırmış. Önde McPherson tipi, arkada ise çift salıncaklı bağımsız süspansiyon düzeni sunan BRZ'nin ağırlık merkezi de az da olsa aşağıya çekilmiş.

BRZ'deki en önemli yenilik ise motor kaputunun altında yer alıyor. Motor yine atmosferik bir boxer. Ancak ilk nesil BRZ 205 beygir gücünde 2.0 litrelik motorla sunulurken, bu sefer 2.4 litrelik bir hacim tercih edilmiş. 230 bg ve 250 Nm değerleri sunan bu ünite 6-ileri otomaitk veya manuel şanzımanla eşleniyor. BRZ'nin performans verileri hakkında ise henüz net bir açıklama bulunmuyor.

DEĞİŞİM ZAMANI
YENİ SUV 3008



YENİ PEUGEOT i-Cockpit®
NIGHT VISION
GRIP CONTROL

MOTION & e-MOTION

PEUGEOT

PEUGEOT SUV 3008 ortalama yakıt tüketimi 3.7L/100km – 6.5L/100km, CO_2 salınımı 104 g/km – 126 g/km arasındadır. Belirtilen yakıt tüketimi ve CO_2 emisyonu degerleri, diger 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

SF90 tavanını açtı

Ferrari'nin Plug-in Hybrid teknolojili ilk üstü açılabilen modeli olan SF90 Spider tanıtıldı



SCUDERIA FERRARI'NİN 90'INCI YILINI kutlamak amacıyla hazırlanan Plug-in Hybrid teknolojili SF90 Stradale'nin üstü açılabilen versiyonu tanıtıldı. Açılabilen tavan ile Plug-in Hybrid teknolojisini bir araya getiren ilk Ferrari olan SF90 Spider, markanın RHT tavan mimarisinin en yeni versiyonuna sahip. Kompakt ve kullanışlı bir yapı sunan hard-top tavanın kapatıldığında optimum ses yalıtımını garanti ettiği ve diğer Ferrari modellerinde olduğu gibi yüksek hızlarda tüm dış etkenlerden arındırılmış bir konfor sağladığı açıklanıyor. Geleneksel yapıdaki benzerlerinden 40 kg daha hafif olan bu özel tavan sadece 14 saniyede açılıp kapanabiliyor. SF90 Spider, tavan açıkken kabindeki konfor seviyesini artırmak için rüzgar deflektörü görevi gören elektrikli bir arka cam da sunuyor.

SF90 Spider, Ferrari'nin üstü açılır modellerinde bir ilk olarak; içten yanmalı motor ve RAC-e (elektronik viraj alma düzenleyicisi) sisteminin de içinde yer aldığı iki elektrikli motor ile bir Formula 1 inovasyonu olan motor jeneratör ünitesinin (MGUK) entegre çalıştığı plug-in hybrid mimarisine sahip. SF90 Spider'ın V8 silindirli turbo beslemeli motoru 780 bg'lik gücüyle Ferrari tarihinin en güçlü V8'i olma özelliğini taşıyor. İçten yanmalı motor ve elektrik motorları arasındaki sinerji, otomobilin maksimum 1000 beygir üretmesini ve sadece Ferrari yol otomobillerinin değil, aynı zamanda kategorisinin en üst seviyesine yerleşmesini sağlıyor. RAC-e, tork dağılımını yöneterek üst limitlerdeki sürüş dinamiklerini daha kontrollü hale getiriyor. Direksiyon başında benzersiz bir sürüş deneyimi için Manettino üzerindeki 4 farklı sürüş modundan (e-drive, hybrid, performance, qualify) biri seçilebiliyor. AWD özelliğine sahip olan SF90 Spider, 0-100 km/s hızlanmasını sadece 2.5 saniyede, 0-200 km/s hızlanmasını ise 7 saniyede tamamlıyor.

SF90 Spider'ın iki elektrikli motoru ön tekerleklere bağlıyken, üçüncüsü ise yenilenmiş twin-turbo V8 motor ile tamamen yeni 8-ileri çift kavramalı şanzımanın ortasında yer alıyor. Elektrik gücü sadece ön tekerlekleri çeviriyor ve bu özellik elektrik modunda SF90'ı tarihin ilk önden çekişli Ferrari'si







yapıyor! V8 motor devreye girdiğinde ise otomobil dört tekerlekten çekişli olarak çalışmaya başlıyor, ancak 210 km/s bandından sonra öndeki elektrik motorları kapanıyor ve SF90 Spider, yola arkadan itişli bir Ferrari olarak devam ediyor.

SF90 Stradale'de olduğu gibi SF90 Spider da Ferrari'nin sahip olduğu tüm bilgi birikimi ve deneyimi yansıtıyor. SF90 Spider'da otomobilin pist yeteneklerini uçlara çıkarmak isteyenlere yönelik ek bir opsiyonel paket de sunuluyor. Böylelikle SF90 Spider, "Assetto Fiorano" donanım paketi ile standart otomobilden ayrışıyor. Bu özel donanım paketi, GT yarışlarından aktarılan Multimatic amortisörlerde kapsamlı bir modifikasyonu beraberinde getiriyor. Asetto Fiorano'daki diğer özellikler arasında yer alan karbon ve titanyum gibi ekstra hafif malzemeler, SF90 Spider'in ağırlığını 21 kg düşürerek ağırlık tasarrufu sağlıyor. Michelin Pilot Sport Cup2 pist lastikleri de bu donanım kapsamında yer alıyor. Assetto Fiorano ile ayrıca otomobilin yarışçı kimliğini daha da vurgulayan iki renk tonlu boya opsiyonu sunuluyor.

SF90 Spider'ın iç mekanında, ağırlıklı olarak dijital göstergeler ve ekranlar yer alıyor. Bu gösterge ve ekranlar, otomobilin çalışmadığı zamanlarda tamamen kararark, kabine oldukça minimalist bir görünüm kazandırıyor. Direksiyon simidine konumlandırılmış Engine Start düğmesine basıldığında kabin aydınlanırken, tüm dijital parçalar da aşamalı olarak çalışmaya başlıyor. Merkezi gösterge paneli, verileri görmeyi kolaylaştırmak ve kabini saran etkiyi vurgulamak için kavisli tasarlanan 16 inçlik tek bir HD ekrandan oluşuyor. Otomotiv dünyasında bir ilk olan bu panel, istenirse direksiyon üzerinden kişiselleştirilebiliyor. SF90 Spider'ın direksiyonu, sürücünün ellerini direksiyondan kaldırmadan otomobilin neredeyse her özelliğini kontrol etmesine imkan veriyor. Direksiyonda geleneksel kontroller arasında artık ikonik hale gelmiş Manettino adındaki kumanda da bulunuyor. Markanın tüm otomobillerinin bir parçası olan Manettino'nun yanı sıra direksiyonda, far kontrolü, cam silecekleri ve sinyal butonları da yer alıyor.

Yeni Honda Civic üretime yaklaştı

Yeni Honda Civic Sedan yepyeni ve pürüzsüz bir tasarımla 2021 yılında yollarla buluşacak

HONDA, ÖNÜMÜZDEKİ YIL YOLLARLA buluşacak olan yeni Civic Sedan'ın konsept versiyonunu tanıttı. Civic Prototype adıyla ve güncel Civic modelinden daha sade bir görünümle karşımıza çıkan otomobil, selefinin bazı temel tasarım unsurlarını daha pürüzsüz bir formla sunuyor. Tasarımcılar güncel Civic Sedan'ın zemine yakın sürüş pozisyonunu ve alçak motor kaputunu korumaya devam ederken, görüş açılarını iyileştirecek bazı dokunuşlar gerçekleştirmiş. Geriye alınan A sütunları ve kapılara monte edilen yan aynaların Civic Sedan sürücüsüne daha iyi görüş açıları sağladığı açıklanıyor. Daha küçük bir ön ızgaraya sahip olan Civic Sedan'ın far ve stop tasarımı da geçmişteki Civic modelleriyle bağ kuruyor. Bagaj kapağıyla bütünleşik bir spoylere sahip olan arka bölüm ise güncel modelden daha geniş ve heybetli bir görünüm sunuyor.

Honda, Civic Sedan'ın iç mekan fotoğraflarını henüz yayınlamadı. Ancak paylaşılan çizim otomobilin sade ve modern bir iç tasarıma sahip olduğuna işaret ediyor. Yeni bir dijital gösterge paneli ve 9.0 inçlik yeni bir dokunmatik bilgi-eğlence sistemiyle donatılan otomobil, az sayıda fiziksel kumanda sunan minimalist bir ön konsola sahip. Gelişmiş güvenlik donanımlarına yer verileceği açıklanan 11'inci nesil Civic Sedan'ın teknik detayları ise henüz paylaşılmış değil.





Sırada Elantra N var!



HYUNDAI, PERFORMANSLI N MODEL ailesini genişletmeye devam ediyor. İlk N modeli olan i30 N'in ardından, bir süre önce ülkemizde üretilecek olan i20 N'i tanıtan marka, kompakt sedan modeli Elantra'nın da performans odaklı N versiyonunu sunmaya hazırlanıyor. Şu an için sadece kamuflajlı görselleri yayınlanan Elantra N, hızlı sedanları seven müşterilere göz kırpacak.

Hyundai, performans odaklı bu yeni otomobilini diğer N modellerinde olduğu gibi güçlü bir motor ve sportif tasarımla sunacak. Günlük kullanım özelliklerinin yanı sıra pist performansıyla sürücüsüne üstün bir sürüş keyfi yaşatacağı iddia edilen Elantra N, diğer hızlı kardeşleri gibi dünyanın en zorlu pistlerinden biri olarak kabul edilen Nürburgring Nordschleife'de test edilerek geliştiriliyor. Şu anda son aşamalardan geçen Elantra N, önümüzdeki yıl üretilmeye başlanacak. Otomobilin tıpkı i30 N gibi 275 beygir gücünde 1.6 litrelik turbo benzinli bir motora sahip olacağını tahmin ediyoruz.

NISSAN

Her detayı ayrı güzel

NISSAN QASHQAI MIDNIGHT EDITION



V-MOTION SİYAH IZGARA

19" SİYAH JANTLAR

SİYAH TAVAN RAYLARI

ALCANTARA KOLTUKLAR

KARARTILMIŞ ÖN FARLAR

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Görülen model üzerindeki aksesuar ve donanımlar Türkiye paketinde farklılık gösterebilir. Qashqai Midnight Edition'ın ortalama CO_2 emisyon değeri 100-122 gr/km ve ortalama yakıt tüketimi 3,8-5,4 lt/100 km olup versiyonlarına göre değişmektedir. Yakıt tüketimleri 715/2007 EC'ye göre belirlenmiştir. Hava şartlarına, sürüşe ve bakımlarına göre sonuçlar değişebilir. Nissan Otomotiv A.Ş. aracın şekil ve donanımında değişiklik yapma hakkını saklı tutar. Detaylı bilgi için: www.nissan.com.tr

Otonakit ile yeni bir sayfa açılıyor

Borusan Araç İhale markası olarak faaliyete geçen Otonakit, ikinci el araç satışında yeni bir sayfa açıyor



BORUSAN ARAÇ İHALE, SON DÖNEMDE yeniden canlanma yaşayan ikinci el araç piyasasına yönelik önemli bir adım attı. "Otoyla gel, nakitle git" sloganıyla faaliyete geçen Otonakit, araç satışını hem kolaylaştırmayı hem de hızlandırmayı hedefliyor. Bugüne kadar yaklaşık 600.000 aracın operasyonu ve 220.000 aracın satışına aracılık eden Borusan Araç İhale, Otonakit markası ile aracını satanlara anında ve nakit ödeme yapmayı taahhüt ediyor.

Otonakit ile ilgili bir açıklama yapan Borusan Araç İhale Genel Müdürü Sinan Barutçuoğlu şunları söyledi: "Bugün piyasadaki ikinci el araç alım servislerinin bazılarında kullanıcıya internetten çok cazip görünen bir fiyat veriliyor, ama ekspertize gittiklerinde verilen nihai satış fiyatı ilk verilen fiyatın oldukça altında kalabiliyor. Bu da aracını satan için müthiş bir hayal kırıklığı oluyor. Biz bu hayal kırıklığına son veriyoruz. Internet fiyatımız ile kati fiyat arasında uçurumlar olmasını istemiyoruz. Yani tabiri caizse Otonakit'te kötü sürpriz yok diyoruz. Bu, tabii ki Borusan'ın sektördeki 20 yıllık deneyimini ve güvencesini, yenilikçi bir yaklaşımla Otonakit'e aktarmamızdan ileri geliyor. Doğru fiyatlama bizim için çok kritik. Otonakit'ten alınan araçları kurumsal alıcı müşterilerimize satıyoruz. Burada satıcı müşterilerimizi memnun ederken bizim de sürdürülebilir olmamızı sağlayacak en yüksek fiyat seviyesini bulmaya çalışıyoruz. Hassas fiyatlama için sene başında fiyatlama servisimizi yapay zeka/makine öğrenmesi ile desteklediğimizi duyurmuştuk. Bu alanda yatırımlarımıza devam ediyor ve ileride her marka/model araçta en isabetli ve güncel teklifleri sunabilmeyi arzuluyoruz.

Şu an İstanbul, Kocaeli, Ankara, İzmir ve Bursa'da olmak üzere toplam 6 lokasyonda hizmet veriyoruz. Her lokasyonda kendi uzman personelimiz mevcut olup, ekspertizde oluşabilecek farklılıklara göre hemen revize fiyat sunabiliyoruz, müşterimizi bekletmiyoruz. Yine banka anlaşmalarımız ile arzu eden müşterilerimize satış öncesinde güvenli ödeme hizmeti sunuyoruz. Önümüzdeki yıl servis verdiğimiz şehir ve lokasyon sayımızı artırarak, senenin sonunda aylık 1000 araba temposunu yakalayıp, Otonakit kanalıyla 6000'in üzerinde araç alım satımı gerçekleştirmeyi hedefliyoruz."

SEAT Ibiza'da yeni bir motor



SEAT, IBIZA MODELİNİ ülkemizde artık yeni bir motorla sunuyor. Manuel şanzımanla satın alınabilen 80 beygir gücündeki 3 silindirli 1.0 Evo motor tek seçenek olarak sunulurken, Ibiza da markanın fiyat listesinde sadece Style donanımıyla yer alıyor. Ekonomik karakterli bu yeni benzinli ünitenin 100 kilometredeki ortalama yakıt tüketimi 5,2 litre olarak açıklanmakta. Style donanım paketiyle alınabilen Ibiza'da yağmur sensörü, hız sabitleme sistemi, arka park sensörleri, otomatik klima, otomatik yanan kısa farların yanı sıra, yüksek çözünürlüğe sahip 6,5 inçlik dokunmatik bir ekran da standart olarak yer alıyor.



Madeni yağda “D” çözümü

Delphi Technologies Satış Sonrası, madeni yağ pazarına “D” markası ile geri döndü

İÇTEN YANMALI, HİBRİT VE ELEKTRİKLİ araçlar için temiz ve verimli teknoloji çözümlerinde dünya lideri olan BorgWarner, Türkiye’deki satış sonrası ürün yelpazesini genişletmeye devam ediyor. Son olarak İzmir’de üretim tesisleri bulunan ve 150’den fazla ülkede varlığını sürdüren Delphi Technologies’i bünyesine katan BorgWarner, başta motor yağları olmak üzere fren spreyi, fren sıvısı ve antifriz ürünlerinin olduğu yeni yerli üretim ürün yelpazesini tanıttı. “Delphi Technologies Satış Sonrası” altında yeni “D” markasıyla tanıtılan ürünler hem binek otomobiller hem de hafif ticari araçlar için üretilmeye başlandı. Yeni ürün yelpazesinin amiral gemisi olan “D” marka motor yağları ise hem sentetik hem de yarı sentetik versiyonlarıyla OEM gereksinimlerini karşılarken, 1, 4, 5, 7 ve 10.5 litre seçenekleriyle Türkiye genelinde pazara sunuldu.

Delphi Technologies’in “D” ürün portföyündeki “D” motor yağı serisi; her yaştan araç ve markaya yönelik geniş bir ürün yelpazesi sunuyor. Tam sentetik motor yağlarının, araç üreticilerinin zorlu teknik standartlarını karşıldığı ve egzoz gazı arıtma sistemleriyle donatılmış olanlar da dahil olmak üzere çok sayıda çevre dostu ve yenilikçi motorda kullanılabildiği açıklanıyor. “D” ürün portföyündeki yarı sentetik motor yağları ise büyük araçların gerektirdiği yüksek performans standartlarını da karşılayarak tarım ve inşaat sektörlerinde yer alan araçlardaki tüm dört zamanlı dizel ve benzinli motorlara yağlama çözümleri sunuyor.

“D” motor yağı ürün portföyü; “D” Prestige Super Plus D-G C2/C3 5W-30, “D” Prestige Plus DF A5/B5 5W-30, “D” Prestige Super Plus D-VR C2/C3 5W-30, “D” Prestige Super Plus D-EC C2/C3 5W-30 ve “D” Prestige 10W-40 dahil olmak üzere Delphi Technologies tarafından üretilen beş farklı 5W-30 ve 10W-40 viskozitede üründen oluşuyor. Delphi Technologies bünyesinde geliştirilen motor yağlarının yanı sıra, yine “D” ürün gamı içerisinde; Uzun Ömürlü Kırmızı Antifriz, Dört Mevsim Mavi Antifriz, Fren ve Debriyaj Temizleyici Sprey, DOT3 ve DOT4 Fren ve Debriyaj Sıvıları dahil olmak üzere zengin bir sıvı çeşitliliği bulunuyor.

Delphi Technologies Satış Sonrası Türkiye, Kafkasya, Orta Doğu ve Afrika Bölge Direktörü Reşat Dumanoğlu, konuyla ilgili açıklamasında madeni yağ pazarına güçlü bir geri dönüş yaptıklarını vurgulayarak; “8 yıllık bir sürenin ardından, yerli üretimle Türkiye motor yağı pazarına geri döndük ve bu yeni motor yağı ürününü, mevcut yedek parça portföyümüzü tamamlayıcı bir ürün olarak satış sonrası pazarına sunuyoruz. Hem binek hem de hafif ticari olmak üzere benzinli ve dizel araçların teknik gereksinimlerini karşılayan, 1 litreden 10.5 litreye kadar çeşitli hacimlerde birinci sınıf ürün yelpazesi sunuyoruz. Güçlü dağıtım kanallarımız sayesinde, D ürün portföyündeki tüm sıvılarımız, Türkiye çapındaki önde gelen bağımsız yedek parça bayilerinde satışa sunulacak” dedi.





Volvo için güvenlikte simülatör dönemi...

Volvo Cars, otonom sürüş ve güvenlik testlerini karma gerçeklik simülatörü ile gerçekleştirmeye başladı



VOLVO CARS DAHA GÜVENLİ OTOMOBİLLER geliştirmek için en son oyun teknolojisini kullanıyor. Volvo Cars mühendisleri tarafından "the ultimate driving simulator" yani "en üst düzey sürüş simülatörü" olarak adlandırılan karma gerçeklik teknolojisi, güvenlik ve otonom sürüş teknolojisinde yeni adımlar atmak için kullanılıyor. Hareketli bir sürücü koltuğu, dokunmaya duyarlı geri bildirimler veren bir direksiyon ve son derece net görüntüler sunan bir sanal gerçeklik başlığından oluşan simülatörün gerçeği sanaldan ayırt etmeyi zorlaştırdığı açıklanıyor.

Gerçek zamanlı 3D geliştirme platformu Unity'nin ve Finlandiyalı sanal ve karma gerçeklik uzmanı Varjo'nun en son teknolojilerini kullanan simülatör, gerçek yollarda, gerçek bir otomobil sürme deneyimi sunuyor. Simülatör, gerçeklik benzeri yüksek çözünürlüklü 3D grafikleri, artırılmış gerçeklik başlığını ve sanal dünyadan dokunsal geribildirimler sağlayan ve aynı zamanda bedensel tepkileri de izleyen bir giysi olan Teslasuit ürününü birleştiriyor.

Bu yazılım ve donanım kombinasyonu Volvo Cars mühendislerinin trafik senaryolarını, gerçek bir otomobil kullanırken, gerçek bir test pistinde ve güvenli bir ortamda sayısız defa simüle etmelerini sağlıyor. Gerçek pistlerde veya test laboratuvarında kullanılabilen bu teknoloji sayesinde sonsuz olasılıkta senaryo canlandırılabiliyor. Bu yeni teknolojinin tanıtıldığı Volvo Açık İnovasyon Arenasındaki canlı yayının ev sahiplerinden biri olan Kullanıcı Deneyimi Kıdemli Lideri Casper Wickman'a göre bu, Volvo Cars'ın gerçek insan tepkileri üzerine, güvenli bir ortamda ve gerçek bir testin maliyetlerinin çok altında çalışmasına olanak sağlıyor. Casper Wickman, "Varjo, Unity ve Teslasuit gibi harika şirketlerle birlikte çalışmak, fiziksel olarak hiçbir şey inşa etmek zorunda kalmadan tamamen gerçek görünen ve hissettiren pek çok senaryoyu test etmemize olanak sağladı. Bu durum, bizim gerçek otomobillleri, gerçek görünen, hissettiren ve sadece bir düğmeye dokunarak ayarlanabilen trafik senaryolarında test etmemize olanak tanıyor." dedi.









Araç tahrik sistemlerindeki OE uzmanlığımız ile otomobillere, ticari araçlara ve arazi araçlarına yönelik geliştirmiş olduğumuz premium motor yağlarımızla, üstün araç üreticisi standartlarında motor yağlaması sunarak bir adım öne çıkarsınız.

delphiaftermarket.com

Delphi Technologies is a brand of BorgWarner Inc.

BorgWarner



B-SUV segmentinde iddialı yenilik

Tamamen yenilenen Captur, 211.900 TL ile 346.900 TL arasında değişen fiyatlarla Kasım ayında satışa sunuldu

RENAULT'NUN B-SUV MODELİ CAPTUR'UN yeni nesli Türkiye pazarına sunuldu. Teknolojik özellikleri, güçlü tasarımı ve kişiselleştirme seçenekleriyle öne çıkan yeni Captur, ülkemize Joy, Touch ve Icon donanım seviyeleriyle ithal ediliyor. Beş farklı motor seçeneğiyle sunulan yeni Captur, 211.900 TL'den başlayan fiyat etiketleri taşıyor.

Renault, Avrupa'da kendi segmentinin en çok satan otomobili olan Captur'u yenilerken SUV kimliğini güçlendirmek istemiş. C şekilli Full LED farları ve araca arkadan bambaşka bir görünüm kazandıran LED stop grubuyla dikkat çeken otomobil, dekoratif krom detaylaryla da selefinden daha ışıltılı bir tasarım sunuyor. 4,23 metrelik uzunluğu önceki modelden 11 cm daha fazla olan Captur, opsiyonel 18 inçlik jantları ve artırılan aks mesafesiyle de artık daha heybetli bir görünüme sahip. Yeni Captur'un ayırt edici özelliklerinden bir diğeri de çift renk gövde seçenekleri. 8 farklı ana gövde rengiyle kombine edilebilen "Yıldız Siyah", "Atacama Turuncu" ve "Antik Beyaz" adında üç tavan rengi sunan Captur, ayrıca elektrikli açılır cam tavan özelliğiyle de satın alınabiliyor.

Renault'nun yeni Clio ile başlayan iç tasarım devrimi Captur'da da devam ediyor. Sürücüye doğru hafif eğimli konumlandırılan "Akıllı Kokpit" yeni Captur'de daha da geliştirilmiş. En yeni teknolojilerle ve segmentinin en büyük dikey tablet ekranı ile sunulan otomobilin yüksek ve ergonomik orta konsolu EDC vites kolu (e-shifter) ile son derece fütüristik bir görünüm kazanıyor. Kişiselleştirilebilen orta konsol, 8 farklı seçenek sunan LED ortam aydınlatması sayesinde oldukça dikkat çekici bir görünüm sunuyor. Akıllı kokpitin başrol oyuncusu olan 9,3 inçlik multimedya ünitesi segmentinin en büyük dikey tablet ekranı olarak dikkat çekiyor. Hafif kavisli dikey tablet, kabine modern bir görünüm kazandırırken, hafif eğimli yapısı sayesinde okunabilirliği de artırıyor. Sürücüye doğru dönük yeni Renault EASY LINK multimedya sistemi sayesinde, tüm multimedya, navigasyon ve bilgi-eğlence hizmetlerinin yanı sıra MULTI-SENSE ayarlarına ve sürüş yardım sistemlerinin parametrelerine de kolayca erişilebiliyor. Captur'un gösterge panelinde de 7 ve 10,2 inçlik iki farklı seçenek olarak sunulan renkli bir dijital panel bulunuyor. Dijital ekranın hemen önünde ise daha kompakt bir hava yastığı kullanılması sayesinde inceltilerek daha şık hale getirilen yepyeni bir direksiyon simidi yer











alıyor. Yeni Captur, EDC versiyonlarında bu direksiyonun gerisinde F1 tarzı vites değiştirme kulakçıkları da sunuyor.

Yeni Captur'un bir üst segment kalitesindeki yeni tasarımlı koltukları daha etkin destek sağlıyor. Oyuklu yarı sert koltuk sırtı, arka yolculara 17 mm ekstra diz mesafesi sağlarken, yeni kafalık tasarımı da geri görüşü iyileştiriyor. Captur'un konfor ve modülaritesi için kilit bir öneme sahip olan kızaklı kayar arka koltuklar, ikinci nesilde de varlığını sürdürüyor. Yeni Captur 536 litre ile sınıfının en geniş bagaj hacmini sunuyor. Bunun yanı sıra toplam hacmi 27 litreye kadar çıkabilen eşya gözleri de kullanışlılığı artırıyor.

Yeni Captur, Türkiye'de 5 farklı motorla sunuluyor. Sadece manuel şanzımanla satın alınabilen 100 beygir gücünde 1.0 TCe ve 7-ileri çift kavramalı EDC şanzımanla sunulan 130 ve 155 beygirlik 1.3 TCe üniteler benzinli motor gamını oluştururken, dizel tarafında ise 95 ve 115 beygirlik iki farklı seçenek sunan 1.5 Blue dCi ünite bulunuyor. 95 beygirlik dizel motor manuel şanzımanla, 115 beygirlik güçlü versiyon ise EDC şanzımanla kombine edilmiş.

Yeni Captur, gelişmiş sürüş destek sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırarak sürücülere güvenli bir sürüş vaat ediyor. Otomobilde; şehir içi kullanımı güvenli ve konforlu hale getiren otomatik uzun/kısa farlar, kör nokta uyarı sistemi, güvenli mesafe uyarı sistemi, trafik işaretleri tanıma sistemi gibi özelliklerin yanı sıra 360º kamera ve eller serbest park destek sistemi gibi özellikler bulunuyor.

Captur, tıpkı hatchback kardeşi Clio gibi MULTI-SENSE teknolojisi de sunuyor. Bu özellik sayesinde sürücü, aracını ruh haline göre kişiselleştirebiliyor. Bu kapsamda daha düşük tüketim ve CO2 emisyonu için Eco, daha yüksek sürüş keyfi, çeviklik ve hassasiyet için Sport ve sürüş deneyimini özelleştirmek için My-Sense modları sunulmakta.





Insignia'ya teknoloji makyajı

IntelliLux LED piksel farlarıyla fark yaratan makyajlı Opel Insignia, ayrıca artık daha verimli motorlar ve yeni güvenlik donanımları da sunuyor

OPEL'İN D SEGMENTİNDEKİ INSIGNIA MODELİ yenilenen haliyle Türkiye pazarına sunuldu. Daha keskin ve dinamik görünümünün yanı sıra 168 LED hücresine sahip yenilikçi IntelliLux LED piksel farları, yüzde 18'e kadar daha düşük yakıt tüketimi sunan yeni nesil verimli motorları, yeni dijital geri görüş kamerası ve arka çapraz trafik uyarısı gibi gelişmiş teknolojik özellikleriyle öne çıkan Insignia, satışa sunulduğu Kasım 2020 fiyat listesine göre 490.900 TL'den başlayan etiketler taşıyor.

Insignia beş farklı donanım seviyesine sahip. "Edition" donanımı baz versiyonu oluştururken, "Elegance" donanımı 531.400 TL'lik, "Ultimate" donanımı ise 562.900'TL'lik fiyat etiketleri taşıyor. Sportif karakterli sürücülere hitap eden "Exclusive" donanım seviyesi 573.900 TL'den satışa sunulan otomobilin en sportif versiyonu olan ve 2.0 litrelik motorla sunulan "GSi" seçeneğinde ise fiyat etiketi 999.400 TL'ye çıkıyor.

Insignia'nın makyajlı ön tasarımı, otomobilin zarif ve sportif karakterini daha da öne çıkarıyor. Yeni krom çerçeveli ön ızgarası eskisinden daha geniş tasarlanırken, krom detaylarla daha dikkat çekici bir görünüm elde edilmiş. Izgaranın ortasında ise artık daha büyük bir Opel logosu yer alıyor. Bu logonun her iki yanında da, farların üst kısmı yerine alta konumlandırılan gündüz farlarına kadar uzanan krom bir çıta bulunuyor.

Opel'in amiral gemisindeki en önemli yeniliklerden biri olan ileri teknoloji ürünü farlar kullanıcılara daha gelişmiş bir gece görüşü sağlıyor. IntelliLux LED® Pixel teknolojisi, her bir farda 84 LED hücresi barındırıyor. Farlar hassas ve hızlı tepki vererek sürücüsüne optimum bir görüş sağlarken, karşıdan gelen veya önde ilerleyen trafikteki diğer sürücülerin gözlerini de kamaştırmıyor. Biri ön kameraya, diğeri ise farlara bağlı iki adet kontrol ünitesi far hüzmesini milisaniyeler içerinde için bulunulan koşullara uyarlıyor. Sürüş koşullarına bağlı olarak reaksiyon gösteren çok sayıda LED hücre, ışık demetinin büyük bir hızla ve optimum verimlilikle ayarlanmasını sağlıyor. Aydınlatılan alan daha önceki fara kıyasla daha büyük olmakla birlikte, karşıdan gelen veya önde giden otomobilleri çok daha kesin bir şekilde ışık demeti dışında bırakıyor.

Opel tasarımcıları Insignia'nın iç mekan kalitesini de geliştirmiş. Pek çok konfor özelliğine sahip olan AGR sertifikalı ergonomik koltuklar çeşitli kumaş ve deri döşeme seçeneklerinin yanı sıra alkantara olarak da tercih edilebiliyor. Tasarımda uygulanan ince, yatay çizgiler iç mekanda da devam ediyor. Krom

yazı BAHADIR BEKTAŞ







süslemelerle yapılan zarif dokunuşlar iç mekandaki kalite hissiyatını daha da iyileştirmiş.

Insignia, yeni geliştirilen benzinli ve dizel motorlarıyla da iddialı. Dizel seçenek olarak sunulan ve yerine geçtiği motordan 50 kg daha hafif olduğu açıklanan 122 beygir gücündeki 1.5 litrelik CDTi ünite 8-ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Otomobilin 4x4 aktarmaya ve 230 beygir gücünde 2.0 litrelik benzinli motora sahip olan GSi versiyonunda ise 9-ileri otomatik vites kutusu görev yapıyor. Bizim asıl ilgimizi çeken GSi versiyonundaki motor, silindir kapatma özelliğine sahip ilk Opel güç ünitesi olma özelliğine sahip. Bununla birlikte otomobilde yer verilen yeni nesil düşük sürtünmeli şanzımanların yakıt verimliliğine önemli katkılar sağladığı açıklanıyor. Ayrıca tam boy aktif havalandırma perdelerine sahip ön panjur sayesinde Insignia'nın aerodinamik verimliliği de iyileştirilmiş. Öncüsü ile karşılaştırıldığında, yakıt tüketiminin yüzde 18'e kadar düştüğü, böylece yeni Insignia'nın segmentinin en iyi yakıt verimliliğine sahip otomobili olarak öne çıktığı açıklanıyor.

Yeni Insignia sadece yakıt verimliliği ile dikkat çekmekle kalmıyor, aynı zamanda birçok gelişmiş teknolojiye de ev sahipliği yapıyor. Yandan yaklaşan otomobil konusunda sürücüyü uyaran radar tabanlı arka çapraz trafik uyarısı ile birlikte sürüş güvenliği daha da artırılmış. Otomatik acil durum fren sistemi, yaya algılama özelliğine sahip önden çarpışma uyarı sistemi ve dijital geri görüş kamerası gibi çok sayıda yardımcı sistem yeni Insignia'nın ürün gamını tamamlıyor.

"INSIGNIA'NIN İLERİ TEKNOLOJİ ÜRÜNÜ YENİ NESİL FARLARI KULLANICILARA DAHA GELİŞMİŞ BİR GECE GÖRÜŞÜ SAĞLIYOR"

Yeni Toyota Yaris Türkiye yollarında

Dijital bir basın lansmanının ardından Türkiye'de satışa sunulan yeni Toyota Yaris, sportif tasarımı, çevik sürüş özellikleri, ileri teknoloji güvenlik donanımları ve pratik özellikleriyle dikkat çekerken, hibrit motor seçeneğiyle de fark yaratıyor



yazı BAHADIR BEKTAŞ



TOYOTA, TAMAMEN YENİLENEN DÖRDÜNCÜ nesil Yaris modelini 209.100 TL'den başlayan fiyat etiketleriyle Türkiye pazarına sundu. Dördüncü neslinde birçok ilke imza atan Yaris, tasarım dili, sürüş dinamikleri, teknolojisi ve güvenlik özellikleriyle ses getirmeye hazırlanırken, hibrit motor seçeneğiyle de segmentinde farklı bir yere konumlanıyor. Toyota'nın TNGA platformu üzerine geliştirdiği yeni Yaris'in şehir içi yakıt tüketimi 2.2 lt/100 km'ye kadar düşebilen hibrit teknolojili versiyonu ise 299.200 TL'den başlayan fiyat etiketleri taşıyor.

Yaris'in geçmişi başarılarla dolu. İlk nesli "Avrupa'da Yılın Otomobili" ödülünü alan otomobilin ikinci nesli Euro NCAP çarpışma testlerinden 5 yıldız alan ilk küçük sınıf model olmuş, üçüncü nesil Yaris ise segmentinde ilk kez sunulan hibrit motoru ile öne çıkmayı başarmıştı. Otomobilin dördüncü nesli de iddialı özelliklere sahip. Segmentinde ilk olmak üzere; ön-orta hava yastıkları ve "Kavşakta Çarpışma Önleyici Sistem" gibi özellikler sunan Yaris, ileri seviye güvenlik teknolojileriyle "SAFETYBEST 2020" ödülünü kazandı.

Pratikliği, çeviklik ve duyulara hitap eden bir tasarımda buluşturduğu açıklanan yeni Yaris, koşmaya hazırlanan atletlerden ve ileri atılmaya hazır güçlü bir boğadan ilham alınarak tasarlanmış. Yeni GA-B platformunun bir getirisi olarak eskisinden daha geniş bir yaşam alanına sunan Yaris 4 metreden kısa bir gövdeye sahip olmasına rağmen, selefinden 50 mm daha uzun bir dingil mesafesiyle karşımıza çıkıyor. İç hacmi iyileştiren bu değişimin yanı sıra; otomobilin genişliği de 50 mm artmış. Paralel olarak iz genişliğindeki 57 mm'lik artış ve yükseklikteki 40 mm'lik azalma ise Yaris'i selefinden







çok daha sportif bir duruşa kavuşturmuş.

Yaris'in boyutları ve tasarımı gibi gövde yapısı da geliştirilmiş. Selefinden daha iyi dinamiklere, daha alçak bir ağırlık merkezine ve daha iyi gövde dayanımına sahip olan otomobil, TNGA platformu sayesinde, bir önceki modele göre yüzde 37 daha sert bir şasi ve 12 mm daha düşük bir ağırlık merkezi sunuyor.

Yeni Toyota Yaris'in kabini, dış tasarımdaki dinamik tarzı içeride de sportif bir yaşam alanıyla buluşturacak şekilde tasarlanmış. Eskisinden daha geniş ve rahat koltuklara sahip olan otomobil, yumuşak dokulu kaplamaları, mavi ambiyans aydınlatması, uyumlu çizgileri ve teknolojik donanımlarıyla albenili bir kabin sunuyor. Sürücü odaklı bir kokpite sahip olan otomobilde görüş açılarını daha da iyileştirmek adına A sütunları geriye alınmış ve ön konsol daha alçak konumlandırılmış. Artan genişliğin de etkisiyle sürücü ve ön yolcu arasındaki mesafe 20 mm artırılarak kabin konforu ileriye taşınmış. Selefinden daha geniş ve ferah bir kabin sunan Yaris'in bagaj hacmi ise 286 litre olarak veriliyor.

Yeni Yaris'te bulunan Apple CarPlay ve Android Auto akıllı telefon bağlantı sistemlerine sahip 8 inçlik Toyota Touch multimedya ekranı tüm versiyonlarda standart olarak sunuluyor. Çok fonksiyonlu TFT gösterge paneli de sunan Yaris'in tüm donanım seçeneklerinde kablosuz akıllı telefon şarj özelliği ve geri görüş kamerası da standart donanım olarak yer alıyor. Bununla birlikte daha üst donanım seçeneklerinde; akıllı giriş sistemi, parçalı deri koltuklar, renkli head-up display, çift bölgeli otomatik klima, bi-tone çift renkli gövde ve siyah tavan seçenekleri yer alıyor. Yaris'in üç farklı donanım paketiyle sunulan hibrit versiyonunda ise Toyota Safety Sense güvenlik teknolojileri standart olarak bulunuyor. Yaris'i sınıfının en güvenli otomobili yapan bu teknolojiler, Dream ve Flame donanım seviyeleri ile sunulan benzinli versiyonda da X-Pack paketiyle satın alınabiliyor.

Toyota, Yaris'e Toyota Safety Sense 2.5'i, yani son nesil güvenlik teknolojilerini adapte etmiş. Kamera ve radar sistemiyle çalışan bu yeni nesil teknolojideki yenilikler arasında; yaya ve bisiklet algılama özelliğine sahip "Ön Çarpışma Önleyici Sistem", "Kavşaklarda Çarpışma Önleyici Sistem" ve "Acil Durum Yönlendirme Desteği" yer alıyor. Otomobilde yer verilen "Kavşak Dönüş Asistanı", karşı şeritten bir araç geliyorsa veya bir yaya yolun karşısına geçiyorsa, sağa veya sola dönen sürücüyü uyarıyor ve gerektiğinde otomatik frenleme yapıyor. Buna ek olarak yeni Yaris'te, 0-205 km/s arasındaki hızlarda çalışan "Akıllı Şerit Takip Sistemi" de yer alıyor. Yeni Yaris'te sürüş yardımcıla-







rının yanı sıra, segmentinde bir ilk olarak ön orta hava yastıkları da yer alıyor. Tüm bu özellikler yeni Yaris'i dünyanın en güvenli B segmenti otomobili yapıyor.

Yeni Toyota Yaris 1.5 litre hibrit ve 1.5 litre benzinli motor seçenekleriyle satın alınabiliyor. Hafif ve daha verimli olan dördüncü nesil Toyota Hybrid teknolojisine sahip olan Yaris'in bu versiyonundaki "Hybrid Dynamic Force" sistemi; daha fazla güç, şehir içinde toplam sürüşe göre daha fazla elektrikli sürüş ve bir önceki modele göre yüzde 20 daha az yakıt tüketimi sağlıyor. Hibrit sistemde, değişken supap zamanlamasına sahip üç silindirli Atkinson çevrimi benzinli motor yer alıyor. Avrupa yollarına uyacak şekilde geliştirilen hibrit sistem, yüzde 16 artışla 116 beygir gücüne ulaşmış durumda. Lithium-ion bataryaları sayesinde sadece elektrik motoruyla yapılan sürüşlerde saatte 130 km hıza çıkabilen Yaris, ayrıca elektrikli motorunu şehir içi yollarda artık daha fazla kullanabiliyor. Yaris'in hibrit sistemindeki geliştirmeler sonucu CO2 emisyonu 86 g/km'ye düşürülürken, WLTP çevrimine göre yakıt tüketimi de yüzde 20 iyileştirilerek 2.8 lt/100 km olarak ölçülmüş. Tüketimdeki bu iyileşmenin yanı sıra Yaris Hybrid'in 0-100 km/s hızlanması da önceki nesile göre 2.3 saniye geliştirilerek 9.7 saniyeye düşürülmüş. Bunun yanında aracın, 80-120 km/s arasındaki esneklik süresi de 2 saniye iyileştirilerek 8.1 saniyeye gerilemiş. Yani Yaris Hybrid artık hem daha verimli hem de daha performanslı bir otomobil.

Yaris, hibrit versiyonun yanı sıra 1.5 litrelik Dynamic Force benzinli motor seçeneğiyle de satın alınabiliyor. 125 bg güç ve 153 Nm tork değerleri sunan 3 silindirli bu motor, 6-ileri manuel veya W-CVT şanzıman ile tercih edilebiliyor.

"HİBRİT VERSİYONUN ŞEHİR İÇİ TÜKETİM DEĞERİNİN 2.2 LT/100 KM'YE KADAR DÜŞEBİLDİĞİ AÇIKLANIYOR"

"YENİ YARIS İLE HİBRİT ÜRÜN GAMIMIZ TAMAMEN YENİLENMİŞ OLDU"



Ali Haydar Bozkurt
Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş.CEO'su

Online olarak gerçekleştirilen lansman ile birlikte Türkiye pazarına sunulan Yeni Yaris ile ilgili değerlendirmeler yapan Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt, özellikle B segmentinin Avrupa başta olmak üzere Türkiye'de de hızla artan bir satış grafiği çizdiğini belirterek şunları söyledi; "Baştan sona en küçük parçası dahi yenilenen Yaris ile birlikte bu segmentte iddiamızı yine çok güçlü bir şekilde ortaya koyacağız. Bu sınıfta tasarımı, donanımı, teknolojisi, sürüş keyfi ve güvenlik özellikleriyle öne çıkacak olan yeni Yaris, Toyota'nın itici gücü olacaktır. Tamamen yenilenen Yaris'in benzinli ve hibrit versiyonuyla daha düşük yakıt tüketimi ve emisyon değerlerine ulaşıldı. Dördüncü nesil hibrit motora sahip yeni Yaris, şehir içinde daha fazla elektrikli sürüş olanağı sunarken, bir önceki modele göre yüzde 20 daha az yakıt tüketimi sağlıyor. Bunun yanında ayrıca Yeni Yaris Hybrid ile birlikte tüm hibrit ürün gamımız da tamamen yenilenmiş oldu. Bu verimlilik çok yüksek rekabetin bulunduğu bu sınıfta hem markamıza hem de yeni Yaris'i tercih eden kullanıcılara büyük avantaj sağlayacaktır." Bozkurt, Türkiye'de bugüne kadar yaklaşık 64 bin adetlik Yaris satışı gerçekleştirdiklerini de sözlerine ekleyerek "2020 yılı için 400 adetlik yeni Yaris satış hedefimiz bulunuyor. 2021 yılında ise benzinli ve hibrit olmak üzere 2100 adetlik yeni Yaris satışı gerçekleştirmeyi öngörüyoruz" şeklinde konuştu.



RICHARD MEADEN

Yetenekli bir sürücüyle karşılaşmanın yarattığı tedavi edici sürüş deneyiminden notlar

SANIRIM 2020'NİN BAŞA BELA BİR YIL OLDUĞU konusunda hepimiz hemfikiriz. Nereye gideceği belli olmayan Covid, iki haftadan daha uzun vadeli plan yapamıyor olmak ve sevdiğimiz şeylerden uzak kalmak gerçekten yorucu oluyor. Doğrusunu söylemem gerekirse, bir daha sevdiğimiz şeyleri kaygısızca yapabilecek miyiz bundan bile emin değilim.

Tıpkı sizler gibi ben de canım sıkıldığında otomobil kullanmanın rahatlatıcı etkisine sığınanlardanım. Fakat son dönemde bu da pek işe yaramaz oldu. Bu köşenin düzenli okurları genelde bir şeylerden şikayet ettiğimi bilirler. Çok fazla süperspor otomobil türedi. Yazdım. Otomobiller gereğinden fazla hızlandı. Yazdım. Hızlı otomobillerle yolda keyif yapmak çok zorlaştı. Bunu da yazdım.

Sonra geleneksel eCoty ayımız olan Ekim geldi. Bu derginin yazarlarını bir araya getiren en büyük işimiz. İşin ilginç yanı 2020 can sıkıcı bir yıl olsa da, bu yıl farklı türden muhteşem otomobiller ortaya çıktı. Bu noktada 2020'nin getirdiği tek güzel şeyin iyi spor otomobiller olduğunu söyleyebilirim.

Merak etmeyin, John Barker gibi testin kazananını size bir ay önceden söyleyerek işleri berbat edecek değilim. Hatta size listedeki otomobilleri dahi söylemek istemem. Bunun için bir sonraki sayıyı almalı ve otomobilleri kendiniz görmelisiniz. eCoty ile ilgili olarak söyleyebileceğim tek şey testin iki parçalı olduğu. İlk kısımda 16 otomobille Galler'de sürüş yaptıktan sonra, kendimizi 8 otomobille İskoçya'da bulduk. Bu işi uzun yıllardır yapıyorum, fakat daha önce bu kadar çok sayıda özel otomobille bu kadar uzun zaman geçirdiğimi hatırlamıyorum.

Sizinle bunları paylaşma sebebim yüzbinlerce sterlinlik spor otomobillerle özel rotalarda sürüş yapmanın keyfimi ne kadar da yerine getirdiğine dair masallar anlatmak değil. Tamam, eCoty keyfimi yerine getirmekten fazlasını yapmış olabilir, ancak size son birkaç haftalık çalışma düzenimden bahsetme nedenim çok başka. eCoty'de yaşadığım bu hadise yazının akışını yoluna koyacaktır.

Evimden çıktım ve ilk geceyi geçireceğimiz Hawick'e doğru yola koyuldum. Dört saatten uzun süren yolculuğun yaklaşık üç saati geride kalmıştı. İtalyan malı bir egzotiğin içinde, otoyollardan uzak durarak, köy yolları üzerinden yol alıyordum. Yağmurluydu, hava kararıyordu ve kısa süre sonra ateşin başında dostlarla bir şeyler içme düşüncesi beynimi ele geçirmeye başlamıştı.

Yolda büyük ölçüde yalnızdım, ancak bir süre sonra ileride bir çift arka aydınlatmanın olduğunu fark ettim. Hızlarımızı istemsizce mukayese ettikten sonra, nasıl desem, muhtemel bir sürüş deneyimi için nasıl bir fırsat yaratabileceğimi düşünmeye başladım.

Böylece otomobilimi biraz daha hızlandırıp yaklaşmaya karar verdim. Normalde bir çift arka aydınlatmadan öndeki otomobilin ne olduğunu kolayca söyleyebilirim, fakat bu kez karanlıktan ve yağıştan dolayı bunu yapamadım. Ayrıca öndeki aracın canlı ve tutarlı temposu eCoty ekibinden biriyle karşılaşmış olabileceğim düşüncesini güçlendiriyordu. Sonra biraz daha yaklaştım ve önümde bir hafif ticari aracın ilerlediğini anladım.

"Normalde böyle bir durumda ilk sollama fırsatını değerlendirir ve yola devem ederdim, ancak bu kez durum farklıydı"

Normalde böyle bir durumda ilk sollama fırsatını değerlendirir ve yola devem ederdim. Fakat bu kez durum farklıydı. Önümde yol alan sürücü muhtemelen buranın yerlisiydi ve yolları avcunun içi kadar iyi biliyordu. Sürüşü riskli değildi ve virajları harika çizgilerle ve muazzam bir akıcılıkla geride bırakıyordu. Ayrıca sürekli frene abanmak yerine virajlardan önce gaz pedalını bırakmakla yetiniyordu. Bir de köy geçişlerinde hız sınırının altında ilerlemesi kendisindeki sürücülük kalitesini daha da yükseltiyordu. Uzun lafın kısası becerikli, düşünceli ve risksiz bir sürücüyle karşılaşmıştım.

Bu şekilde yaklaşık 30 km boyunca yol aldık. Kendisine yeterince uzaktım, ama aynı zamanda onu takip ettiğimi anlamasına yetecek kadar yakındım. Ticari araç sürücüsünün muhtemelen her gün yaptığı bu sürüşten müthiş bir keyif alıyordum. Sonunda yavaşlayıp sinyal verdi ve böylece dostane takibimiz sona erdi. Üzülmüştüm.

Acaba bir otomobil tutkununun yıllarca hatırlayacağı bir an yarattığının farkında mıydı? Derken dörtlü ikaz lambalarını bir kez yaktı ve sorumu cevaplamış oldu. Anladım ki dostane takipten o da keyif almıştı. Kendisi eCoty'nin ne kadar güzel geçeceğini önceden hissetmemi sağlamıştı ve bunun farkında değildi. Ayrıca en iyi sürüşlerin beklenmedik anlarda ortaya çıktığını bir kez daha hatırlattı. Kim olduğunu bilmesem de teşekkür ederim hafif ticari araç sürücüsü



FAZLASIYLA SEN

TÜM ÖZELLİKLERİYLE TARZINI KONUŞTURACAK
FORD'UN EN YENİ SUV MODELİ YEPYENİ FORD PUMA
ŞİMDİ TÜRKİYE'DE.

Koç

Ford Puma'nın CO, salınımı 99 - 140 g/km, yakıt tüketimleri L/100 km: Şehir içi 5,1 - 5,8, şehir dışı 3,9 - 4,3, ortalama 4,4 - 4,9 arasındadır. Görseldeki araç ile pazara sunulan araç arasında farklılıklar olabilir. Ayrıntılı bilgi ford.com.tr'de.

Ford | GELECEĞİ BUGÜNDEN YAŞA.

yazı ADAM TOWLER *fotoğraf* ASTON PARROTT

Volkswagen Golf GTI

Golf GTI her yenilenişinde beklentileri yükselterek ortaya çıkar. Sekizinci nesline erişen otomobilin geleneksel güzellikleri ne kadar sunduğuna bakıyoruz

UZUN YILLAR BOYUNCA ÜRETİMDE KALAN hemen her otomobil gibi Golf GTI da inişleri çıkışları olan bir hayat yaşadı. Bu zamana kadar harika GTI'lar gördüğümüz gibi, harika olmayan GTI'larla da karşılaştık. Son dönemde "ikonik" kelimesi gereğinden fazla kullanılsa da oraya fazla takılmayalım. Ne de olsa hepimizin ailesinde hafifçe şişman ve insanı utandıran bir amca (Mk3 sekiz supap), halinden memnun bir amca (Mk4) ya da kimsenin dikkatini çekmeden yaşayıp giden bir amca (Mk6) vardır.

Golf ailesi özelinde kalenin içten fethedildiği de oldu. Golf R'ı ele alalım. Bir zamanların nadir görülen bu otomobil markanın İngiltere'deki inanılmaz avantajlı kiralama koşullarıyla bir anda GTI'ı silip süpürdü. Yaklaşık 200 bg gücünde önden çekişli bir ateşli hatchback yerine her ay biraz daha fazla ödeme yaparak yaklaşık 300 bg gücünde dört çeker bir hiper hatchback tercih etmek gayet anlaşılabilir. Birçok insan bu yolu tercih edince, nadir görülen Golf unvanı GTI tarafına doğru kaymaya başladı. Ya da GTI dışlandı mı demeliyiz, bilemedim.

Bu durum Mk7 Golf GTI hakkında olumsuz bir yorum olarak algılanmasın, çünkü yedinci nesil GTI hiç


GTI
WOB GO 365



“Otomobil atak, akıcı ve amacını belli eder şekilde yol alırken sakinlikle karışık özgüvenini yitirmiyor”

de kötü bir otomobil değildi. Muhteşem seviyede bir çok yönlülüğü heyecan faktörüyle bir araya getiren otomobil hafifçe donuk altıncı nesilden sonra çok iyi gelmekle kalmadı, aynı zamanda Clubsport Edition 40 isimli harika bir versiyonla sunuldu. Bir de muhteşem Clubsport S vardı ki onu hiçbirimiz unutmadık. Ne özel şeydi!

Standart Golf GTI daima önemlidir. Standart GTI modelin kökleridir. Bu yönüyle otomobil 911 Carrera’ya benzetilebilir, zira standart versiyon iyi ise model ailesinin diğer üyeleri de çoğu zaman iyidir. Hatta markalar bu durumdan pek hoşlanmasa da, bazen en iyisi en sade olanıdır.

Dolayısıyla Mk8 GTI ile ilk sürüşümüz çok önemli. Görece ulaşılabilir başarılı performans otomobillerinin giderek azaldığı bir dönemde buradaki sporcunun omuzlarındaki yükü hissedebiliyoruz. Umarız yeni Golf GTI çok ama çok iyi bir otomobildir.

O halde ilk izlenimlerle başlayalım. Otomobil bir Golf GTI gibi görünüyor. Üç kapılı gövde seçeneğinin sunulmaması “normal” insanlar için sorun olmasa da, şahsen ben buna biraz bozuluyorum. Yine de beş kapılı Golf GTI tercih etmek Mk2’den bu yana bütünüyle pratik bir çözüm olarak anlam buluyor. Yaşlı gözlerim Mk2’nin agresif duruşunu ya da Mk4’ün benzersiz estetiğini aramıyor değil, ama ihtiyarlar bu işi ne bilir! Buradaki modern ve agresif otomobil





Üstte: Kabin kalitesi etkileyici, sürüş pozisyonu muhteşem. **Sağda:** 18 inçlik jantlar İngiltere'de standart; burada gördüğünüz 19 inçlik opsiyonel jantlar yine opsiyonel olarak sunulan DCC adaptif süspansiyon sistemiyle iyi bir uyum yakalıyor

gerçek dünyada fotoğraflarda olduğundan daha iyi duruyor. Emme "ağzı" çağımıza uygun biçimde genişken, bagaj kapağında da kocaman harfler ile GTI yazıyor. GTI logosu sağda ya da solda değil, tam ortada. Otomobilin ne olduğunu tam ortaya yazmaya bayılan ve az önce andığımız Alman üreticiyi hatırlamak için bir diğer sebep... Belki de bu tercihin sebebi, köklü ve yaşlı bir modelin modern zamanlarda üzerindeki ilgiyi giderek daha fazla kaybetmesinden kaynaklanan doğal bir özgüvensizliktir.

Mk8 GTI yerini aldığı modelden çok az daha uzun olması dışında neredeyse büyümedi. Ayrıca beş kapılı ve manuel şanzımanlı Mk7.5 Golf GTI Performance modeline kıyasla sadece 4 kg ağırlaştı. 1354 kg'lik standart ağırlık iyi bir başlangıç noktası. Tıpkı kabin gibi... Mk8 Golf model ailesinin tüm üyeleri gibi kabin oldukça başarılı. Bu klişeleri geçip bir an evvel sürüş deneyiminden bahsetmek istesem de Volkswagen'in burada yumuşak plastikler ile göz doldurduğunu duymak sizi şaşırtmayacaktır. Ayrıca klimanın haptic kontrollerine ve ses sisteminin kaydırmaya ve tıklamaya duyarlı ses ayarına bayıldım. Dijital paneller müthiş başarılı. Bundan iyisi 992 gövde 911'de bulunur ki GTI'daki sistem burada opsiyonel head-up display ile destekleniyor.



Sürüş pozisyonu da muhteşem. Uzun boylu bir sürücü olarak omuzlarım bir süper tourer'da olduğu gibi B sütunuyla aynı hizada kalıyor. Ayrıca kendimi hızlı bir Ford'a kıyasla bir metre daha aşağıda hissediyorum. Çok başarılı spor koltukların orta kısmında seksenlerin sekiz bitlik bilgisayarlarını anımsatan yeni bir ekose tasarımı sunuluyor. Yan kısımlar ise alkantara kaplı ve koltukların yanal destekleri gayet iyi. Öyle ki bu koltuklar çok daha ciddi bir performans otomobilinde sırıtmazdı. Hafifçe yüksek tasarlanan vites kolu direksiyonun çok yakınında kalıyor ve vites topuzunun bir kısmındaki dokulu tasarım golf topu göndermesi yapıyor. Doğrusu otomobilin yarattığı ilk izlenim harikulade.

Önde meşhur EA888 kodlu dört silindirli motorun "evo 4" isimli versiyonu yer alıyor. Yenilenen enjektörlerin basıncı 200 bardan 350 bara çıkarılmış ve iç kısımda sürtünmenin azaltılması ve yeni partikül filtresinin eklenmesiyle mevcut emisyon regülasyonları karşılanmış. 245 bg güç ve 370 Nm tork değerleri Mk7.5 Golf GTI'a kıyasla 15 bg ve 20 Nm yukarıda kalırken, Mk7.5 Golf GTI Performance modeline ise denk geliyor. Önceki deneyimlerime dayanarak, güç ve tork grafiklerinin en yüksek noktaları arasındaki dengesizlik üst devir gücüne erişimin bir laptop klavyesi kadar yakın olduğunu hatırlatıyor.

Şasinin ön kısmında kullanılan alüminyum 3 kg tasarruf sağlıyor. Dört tekerlekteki bazı bağlantılar ve yaylar ise tamamen yeni. Yaylar önde %5 arkada ise %15 sertleştirilmiş olsa da, DCC adaptif süspansiyon sistemini tercih etmeniz halinde sistem saniyede 200 kez tarama yaparak süspansiyonları buna göre ayarlıyor. Ayrıca bu sistemin sürüş modlarıyla bağlantılı çalışması önemli bir artı. Sürüş modu demişken otomobilde Comfort, Eco (pardon?), Sport ve Individual isimli sürüş programları yer alıyor ve bu programlar direksiyon sertliği, motor tepkileri ve



“GTI doğru sürüş programında en zorlu dağ yollarını bile silip süpürüyor”

egzoz sesi gibi alışılmış parametreleri etkiliyor. Sürüş modundan etkilenen bir diğer eleman ise elektronik kontrollü sınırlı kaydırmalı diferansiyel. Bu parça daha önce Performance modelinde yer alıyordu. Son olarak direksiyonun hızlandığını ve uçtan uca 2.1 turda ulaştığını da ekleyeyim.

GTI ilk andan itibaren atak, akıcı ve amacını belli eder şekilde yol alırken sakinlikle karışık özgüvenini yitirmiyor. Sürüşe Comfort programı ile başlasam da kısa süre içerisinde kendimi Individual programında kendi ayarlarımı yaparken buluyorum. Motorun tepkili karakteri sese de yansıyor. Bilemiyorum, duyduğum hırıltı sanal motor sesinden kaynaklanıyor da olabilir. Yine de bu oyun son yıllarda epeyce geliştirildi. Hatta gaz pedalına ilk bastığınız anda sanki gaz kelebekleri açılıyormuşçasına ortaya çıkan bir havadar tınıdan bile söz edilebilir. Yumuşak direksiyon günlük kullanım için iyi, ancak çok abartmamak koşuluyla yüksek süratlerde direksiyonu biraz sertleştirmekte yarar var. Direksiyonun merkezi konumu kişisel tercihim için hafifçe uyuşuk kalsa da bu bir sorun değil.

Bir an önce DCC programlarını denemek istiyorum. Comfort, Sport belki de Race? Olmaz mı? Merkezi ekranda yer alan bir bar Comfort'tan Sport'a doğru programları gösteriyor ve inanmazsınız, otomobilde 15 farklı program yer alıyor. Kalbim uyuştu. Sürüş modu cehennemi x 100.

Fakat kısa süre içerisinde ekranın bir tablet gibi kaydırılabilir olduğunu fark ediyor ve Karsten Schebsdat ve araç dinamiği ekibinin çok akıllıca bir iş yaptığını anlıyorum. Çünkü programlar arasında kaybolmak yerine, otomobil hareket halindeyken ekranı kaydırmak ve doğru ayar için ekranı göz ucuyla takip etmek kafi. Yani sürüş modlarını kontrol etmek için yazılımcı olmanıza gerek yok. Peki bu programlar neleri değiştirebiliyor? Her şeyden önce Comfort ile Sport skalası Silverstone sertliğinden en yumuşağa kadar bir dizi program içeriyor. Peki en yumuşak ayar nasıl bir şey? Bunu denemek için programı devreye alıyor ve bir çukurdan geçiyorum. Sanırım kaçırdım. İşte bir çukur daha. Bunu kaçırmış olmamam. Otomobil 19 inçlik opsiyonel jantların (standart ölçü 18 inç) üzerinde yürümesine karşın en yumuşak programda kafa karıştıracak bir sürüş kalitesi sunuyor. Sanki zemindeki engellerin üzerinden süzülüyor ve bu sırada hiç ses çıkarmıyor gibi.

Bu durumun iki önemli anlamı var: GTI ile gündelik sürüşler bahsettiğim sürüş kalitesi sayesinde müthiş zahmetsiz oluyor. Diğer husus ise otomobilin zeminle birlikte nefes alıp verme becerisi dağ yollarında başarılı bir akış ortaya çıkarıyor. Ekranı en yumuşak ayardan diğer tarafa doğru kaydırdığınızda dörtte üçlük bölüm iyi bir dinamik zenginlik sunuyor.

Turbo motor çok erken canlanıyor ve 2000 d/d bandının altından itibaren hatırı sayılır biçimde uyanarak ortaları tork zenginliğiyle geride bırakıyor. Üst devirler ise biraz nefessiz hissettiriyor ki bunu konuşmuştuk. Fren sistemi güçlü, ancak pedal biraz yumu-









En üstte: Dijital paneller endüstriye ders niteliğinde. **Üstte:** Alçak oturma pozisyonu sağlayan spor koltuklar yeni ekose desene sahip. **Üstte sağda:** Altı ileri manuel şanzıman başarılı; yedi ileri çift kavramalı şanzıman ise opsiyonel (1500 Sterlin)

şak kalıyor. Otomobil viraj girişlerinde çevik biçimde yol alıyor ve her iki ucunu da oyuna sakinlikle dahil ediyor. Yani Megane hiperaktivitesinden uzak bir karakter. Mühendislerin burada neyi amaçladığını net olarak görebiliyorsunuz: Yeterince eğlenceli olmakla birlikte ESP'yi kapatmış bir sürücüyü korkutmayacak bir sporcu. Viraj çıkışlarında tork yalpalaması pek hissedilmiyor, ancak çok sabırsız davranırsanız Bridgestone Potenza lastikleri boşa çevirmeniz olası. Yine de çoğu zaman viraj çıkışlarında direksiyon hafifçe kasılarak diferansiyelin çalıştığını anlamanızı sağlıyor ve böylece düzlüğe iyi bir süratle ulaşıyor. Tabii tüm bu anlattıklarım ESP kapalıyken geçerli.

Elbette otomobil 7-ileri çift kavramalı şanzımanla (1500 sterlinlik bir opsiyon) da sunulacak ve birçok müşteri bunu tercih edecek. Yine de burası evo olduğu için manuel daimi tercihimizdir. Şanzımanın vites geçişleri başarılı ve her geçişte duyulan iki kademeli hissiyat çok keyifli. Birden ikiye geçiş biraz tatsız, ama bu durum test otomobiliyle alakalı olabilir. Hell&toe yapmak mümkün, ancak bunun için sağ ayağınızın frenden gaz pedalına doğru uzun bir yolculuk yapması gerekiyor. Ayrıca gaz pedalının ilk milimetrelerindeki tepkisizlik bunu daha da zorlaştırıyor. Yine de bunlar zamanla alışılabilecek şeyler.

Kilometreler geride kaldıkça GTI ile ilişkimiz güçleniyor ve otomobili daha çok seviyorum. İngiltere yolları için uygun DCC ayarını bulmayı öğrendim ki otomobil doğru sürüş programında en zorlu dağ yollarını bile silip süpürüyor. Gazlamak gibi bir amacınız olmasa dahi GTI'ın dağ yollarındaki doğal akıcılığı bir şekilde ortaya çıkıyor ve otomobil süratle ilerliyor.

İyi bir Golf GTI hazırlamak iyi bir Golf R ya da hızlı bir Renault hazırlamaktan daha zor diye düşünüyorum. Çünkü bu otomobil hayatı boyunca "viraj çizgisi" ifadesini hiç duymamış insanlar tarafından kolaylıkla kullanılabilirken, aynı zamanda sürüş tutkunları için çekici, tatmin edici ve ilham verici olmalı. İlk sürüşüm Mk8 Golf GTI'ın doğru yolda olduğunu gösteriyor, çünkü onu ne kadar kullanırsanız o kadar etkileyici hale geliyor ve bu sırada hayattaki görevini asla unutmuyor.

Motor Sıralı, 4-silindir, 1984 cc, turbo **Güç** 245 bg @ 5000-6500 d/d
Tork 370 Nm @ 1600-4300 d/d **Ağırlık** 1354 kg (182bg/ton)
0-100 km/s 6.3 sn (tahmini) **Maks hız** 250 km/s (limitli)
Baz fiyat 33.460 Sterlin0

+ Golf GTI baharatlarının harika bir karışımı
− İlk sürüş deneyimindeki küçük kusurlar, ciddi bir eksiği yok

evo skoru ★★★★½

Land Rover Defender

Land Rover'ın retro bir tasarımla günümüze uyarladığı ikonik arazi aracı, teknolojisi ve sürüş kalitesiyle modern zamanlara ayak uyduruyor



PANDEMİDEN ÖNCE KATILDIĞIMIZ SON FUAR olan 2019 Frankfurt Otomobil Fuarı, karşımıza çarpıcı yenilikler çıkarmış, bu yenilikler arasında benim en büyük favorim ise kesinlikle Land Rover Defender olmuştu. Farklı gövde tipleri ve aksesuar seçenekleriyle Land Rover'ın standının odak noktası haline gelen yeni Defender, retro çizgilerin hakim olduğu iri gövdesi ve insanı adeta başka diyarlara götüren aurasıyla fuarın yıldızlarından biri olmayı başarmıştı. Geçmişi 1948 yılına dayanan ve 70'inci yıla özel olarak 2018'de tanıtılan V8 motorlu son özel seriye kadar şeklini çok da değiştirmeyen Defender, uzun bir süre ülkemizde de Otokar çatısı altında askeri amaçlı olarak üretilmeye devam etmişti.

Ben normalde böylesine ikonik otomobillerin modernize edilmesine karşı olsam da, buradaki yenilenme ve zamana ayak uydurma operasyonuna bayıldım diyebilirim. Land Rover tasarımcıları geçmişin çizgilerini günümüze öyle güzel adapte etmişler ki, yeni Defender'a baktığınızda adeta geçmişe keyifli bir yolculuk gerçekleştiriyorsunuz.

Defender tıpkı geçmişte olduğu iki farklı gövde tipiyle üretiliyor. Bunlardan biri kısa ve üç kapılı gövdeye sahip olan Defender 90, diğeri ise uzun gövdeli ve 5 kapılı Defender 110. Ben her her ne kadar Defender 90'ı daha çok beğenmiş olsam da, şu an ülkemizdeki tek gövde seçeneği olarak bu sayfalara konuk olan Defender 110 da hiç fena görünmüyor. Uzunluğu 5 metreyi aşan bu dev arazi aracı, geçmişin tasarım anlayışını günümüz trendleriyle birleştirerek bambaşka bir tarz yaratıyor. Kutu tipi tasarım, düz motor kaputunun üzerindeki siyah plastik paneller, diğer Land Rover modellerinden daha dik olan ön cam, 300 kg ağırlık taşıyabilen düz tavan, çamurluklardaki hava kanalları, bagaj kapağına konumlandırılan yedek lastik, "Alp Pencereleri" olarak bilinen küçük tavan camları ve D sütunundan tampona kadar inen siyah parçaların üzerine yerleştirilmiş küçük LED stoplar Defender'ın günümüze taşınan karakteristik özellikleri arasında yer alıyor. Her ne kadar modern LED farlara sahip olsa da Defender'ın ön tasarımı da eski modelle benzer bakışlara sahip. Yani burada geçmişe sıkı sıkıya bağlı bir tasarım bulunuyor. Zaten Defender tutkunlarının karşısına da başka türlü bir tasarım çıkarmak pek akıllıca bir iş olmazdı.

Kısa ön ve arka tampon çıkıntılarına sahip olan Defender'ın gövdesi arazi şartlarında zorlanmayacak bir forma sahip. Süspansiyonlar off-road modundayken 291 mm'lik zemin yüksekliği ve 900 mm su geçiş derinliği sunan Defender, 38 derece yaklaşma, 40 derece ayrılma ve 28 derece tepe aşma açısıyla zorlu zeminlere son derece uygun görünüyor. 45 dereceye kadar olan rampalara tırmanabilen araç arazici kimliğini kabinde ve bagajda kullanılan dayanıklı materyallerle de ortaya koyuyor.

Defender yana doğru açılan iri bir bagaj kapağına sahip. Başarılı amortisör yapısı sayesinde, üzerinde ta-





Altta: C sütunundaki panel sökülerek bu bölüme merdiven ya da çanta gibi aksesuarlar monte edilebiliyor. **Solda, altta:** Defender'ın gövdesinde çok sayıda ikonik tasarım detayı bulunuyor. **Solda:** 240 beygir gücündeki 2.0 litrelik dizel motor Defender'a yeterli bir performans sağlıyor







kılı lastiğe rağmen ağırlığını pek hissettirmeyen bagaj kapağının yana açılması ise dar alanlarda yapılacak yüklemeleri biraz kısıtlıyor. Bagaj kapısının ardında kullanışlı ve hacimli bir alan bulunuyor. Zemini kolay temizlenebilen dayanıklı bir plastikle kaplı olan bagaj, arka koltuklar dik konumdayken 743 litrelik bir hacim sunuyor. Arka koltuklar yatırıldığında ise 2380 litrelik bir yükleme alanınız oluyor. Üstelik koltukların arka bölümleri de bagaj zeminindeki gibi dayanıklı bir plastikle kaplandığı için büyük eşyaları taşırken otomobile zarar verme riskiniz de ortadan kalkıyor. Defender'ın yerden yüksekliğinin yüklemelerde biraz zorluk yaratabileceğini düşünebilirsiniz, ancak bir düğme ile Defender'ın arkasını alçaltmanız mümkün.

Köşelerde yer alan tekerlekleri sayesinde 3 metreyi aşan bir dingil mesafesi sunan Defender'ın kabini de tıpkı bagajı gibi oldukça geniş. Hatta arka koltuğun, rakiplere ders niteliğinde bir diz ve baş mesafesi sunduğunu söylemek bile mümkün. Opsiyonel olarak üçüncü koltuk sırası da sunan Defender'ın dik yan panellere sahip olması, içerideki omuz mesafelerini de üst seviyeye çıkarıyor. Ön bölümde de sürücü ve yolcu çok ferah bir şekilde yolculuk edebiliyorlar. Ön koltukların arasındaki kullanışlı panelin genişliği de kabinin ne kadar ferah olduğu hakkında fikir veriyor. Bu panelde düğmeyle çalıştırılan bir buzdolabı, bardaklıklar ve geniş bir kullanım alanı bulunuyor. Ancak bu bölüme üçüncü bir koltuk eklemek de mümkün. Bu özellik otomobilin sayısız aksesuar seçeneğinden sadece bir tanesi. Listede; C sütunu hizasına monte edilebilecek katlanabilir bir merdiven, yine aynı bölüme takılabilecek bir çanta, ön tampon için bir vinç ve şnorkel gibi seçenekler mevcut.

İç mekana geri dönecek olursak... Defender'ın kabini genel olarak kullanışlı bir tasarıma sahip. Göstergenin üzerinden yolcu bölümüne doğru uzanan deri kaplı parça, arazide tutunabileceğiniz bir alan yaratırken, bunun hemen altında ise multimedya ekranının arkasına kadar uzanan bir eşya gözü bulunuyor. Kapı içi cepleri de oldukça geniş.

Kabin genel olarak kaliteli hissettirse de, içeride bir Discovery'de göremeyeceğiniz sertlikte materyaller de bulunuyor. Bunu olumsuz bir durum olarak algılamayın, çünkü dokunduğunuz noktalarda genellikle deri ve kaliteli plastikler bulunuyor. Civataları açıkta olan sert kapı içi panelleri gibi detaylar da zaten Defender'ın ruhuna son derece uygun.

Her ne kadar kabinde geçmişten gelen bazı detaylar yer alsa da, Defender teknolojiye de sırt çevirmiyor. 10 inçlik dokunmatik multimedya ekranı, 12,3 inçlik dijital gösterge paneli ve bol miktarda USB girişi sunan Defender ayrıca bagajdaki 230V priziyle kamp alanlarındaki enerji ihtiyaçlarına da çözüm sunabiliyor.

Defender, ayrıca arazide sürücüye destek olan teknolojilere de sahip. Eğim İniş Kontrolü, Low Range modu, yükseklik ayarlı süspansiyonlar ve aracın dört bir yanını, hatta altını dahi görmenizi sağlayan kamera sistemi bunlardan bazıları. Tabii arazi şartlarında "Çim/Çakıl/Kar", "Çamur", "Kum" ve "Kayalık" zeminler için farklı modlar sunan "Terrain Response II" sistemini













Üstte: Defender'ın ön konsolu sağlam bir tasarıma sahip. **Sağda:** İki kademeli soğutucu. **Altta:** Araçtaki kamera sistemi arazide de çok iş görüyor. **Solda:** Alp pencereleri Defender'ın geçmişinden gelen ikonik bir detay

de unutmamak lazım. Merkezi ve arka diferansiyel kilitlerine sahip olan Defender, elektronik sistemlerin de desteğiyle arazide üstün bir performans gösteriyor. Buna hiç şaşırmadım, çünkü bu araç ne de olsa öncüsünden önemli bir miras devraldı.

Defender'ın beni en çok şaşırtan yönü ise asfalt performansı oldu diyebilirim. Genelde arazi şartlarında yıldızlaşan modeller asfaltı pek sevmez. Ancak Defender bu genellemenin dışında kalmayı başarıyor. Bağımsız süspansiyonlara ve rijit bir gövdeye sahip olan araç, hem konfor hem de dinamizm açısından çok cömert. Açıkçası ben virajlarda salınan ve bu yönüyle biraz da korkutan bir arazi aracı karakteri beklerken, karşıma son derece dinamik bir SUV çıktı diyebilirim. Bence Range Rover Sport'tan bile daha dinamik hissettiren Defender, sürücüsünü hem asfaltta hem de arazide mutlu edebilen çok yönlü bir Land Rover olmayı başarıyor. Ayrıca konfor seviyesi de oldukça iyi. Süspansiyonlar sessiz çalışıyor, sert plastiklere rağmen kabinde ciddi bir trim sesi duyulmuyor ve motor-şanzıman uyumu da konfora destek oluyor. Sadece belli hızlarda tasarımdan kaynaklı rüzgar sesi duyulabiliyor.

Defender, Land Rover'ın Türkiye fiyat listesinde tek bir motor ve dört farklı donanım seviyesiyle yer alıyor. Yani listede 240 bg'lik 2.0 litrelik turbo dizel ünite ve 8-ileri ZF şanzımandan başka bir motor seçeneği mevcut değil. Buna karşılık mevcut dizel ünite 430 Nm'lik torkuyla Defender'ın 2.3 tonu aşan kütlesini hareket ettirmekte hiç zorlanmıyor. Aksine sunulan performans oldukça tatmin edici. Sadece ilk kalkış sırasında aracın ağırlığı bir miktar kendini belli ediyor. 0'dan 100 km/s hıza 9.1 saniyede ulaşan bu dev arazi aracı, performans tüketim dengesini kurmakta da oldukça başarılı. Günlük kullanımda elde ettiğim 8.5 litrelik tüketim, ağırlığı 2 tonu aşan bir 4x4 için makul bir değer.

Kısaca özetlemek gerekirse; Defender geçmişindeki değerleri korurken, günümüz insanının beklentilerini karşılamayı da başarıyor. Arazi aracı kimliğini yeni nesil teknolojilerin desteğiyle günümüze taşıyan yeni Defender, karizmatik görüntüsü, kullanışlı kabini, ikonik tasarım detayları ve amaca uygun yapısıyla Land Rover gamında özel bir yere konumlanıyor. Hem arazide hem de asfalt üzerinde becerikli olması ise onu çok yönlü bir otomobil haline getiriyor. Ancak ne yazık ki Land Rover'ın Aralık ayı fiyat listesine göre 1.519.555 TL ile 1.915.548 TL arasında değişen fiyat etiketleri, bu çok yönlülüğün sadece dar bir kesim tarafından deneyimlenebileceği anlamına geliyor.

Bahadır Bektaş

Motor Sıralı, 4-silindir, 1999 cc, dizel **Güç** 240 bg @ 4000 d/d
Tork 430 Nm @ 1400 d/d **0-100 km/s** 9.1 sn **Maks hız** 188 km/s
Ağırlık 2323 kg (103 bg/ton) **Baz fiyat** 1.519.555 TL

+ Üstün arazi yeteneği, donanım, iç hacim, sürüş kalitesi
− Bagaj kapağı açılışı, motor ve rüzgar sesi

evo skoru: ★★★★★

Suzuki Swift Hybrid

Suzuki'nin B segmenti modeli Swift, dikkat çekici güvenlik donanımları ve tüketim değerlerini daha da aşağıya çeken yeni mild-hybrid motoruyla fark yaratıyor



SUZUKI, KÜÇÜK SINIFTAKİ KEYİFLİ MODELİ Swift'i ülkemizde artık yeni bir motorla sunuyor. Üstelik bu motor elektrik desteği sayesinde yerine geçtiği üniteden daha tutumlu, verimli ve çevreci. Bu yeni versiyonun bagaj kapağında Hybrid ibaresi bulunuyor, ancak Swift'teki sistem Toyota modellerindeki gibi tam hibrit teknolojisinin bir örneği değil. Burada mild-hybrid olarak adlandırdığımız daha mütevazı bir sistem yer alıyor. Bu noktada Swift'in içten yanmalı motorunu tamamen kapatarak sadece elektrik enerjisiyle yol alabilen bir otomobil olmadığını baştan belirtelim. İçten yanmalı motora destek olarak tüketimi düşürmeye yardımcı olan mild-hybrid teknolojisinin yüzde 20'ye varan bir yakıt tasarrufu sağlayarak Swift'i segmentinin en tutumlu araçlarından biri haline getirdiği açıklanıyor. Bakalım gerçekten de öyle mi?

Swift'in motor kaputunun altında 83 bg güç ve 107 Nm tork verilerine sunan dört silindirli 1.2 litrelik atmosferik Dualjet motor görev yapıyor. CVT şanzımanla kombine edilen bu ünitede, yeni bir çift enjeksiyon sistemi, değişken supap zamanlaması (VVT), değişken yağ pompası ve elektrikli piston soğutma jetleri gibi yenilikçi çözümlere yer verilmiş. Ancak motorun asıl olayı "Suzuki Akıllı Hibrit Teknolojisi (SHVS)" adı verilen bir mild-hybrid sistemine sahip olması. Bugüne kadar genellikle 48V'lik mild-hybrid sistemlerle karşılaşmamıza kaşrılık, burada 12V'lik daha mütevazı bir sistem bulunuyor. Sistem, entegre marş alternatörü (ISG) ve sürücü koltuğunun altına yerleştirilen küçük bir lityum iyon bataryadan oluşuyor. Motora 50 Nm'lik ek tork sağlayan ISG, marş sırasında, kalkış esnasında ve torka



ihtiyaç olduğu zamanlarda devreye girerek benzinli motora destek oluyor. Kayışla motora bağlı olan ISG hem bir jeneratör hem de marş motoru görevi görüyor. İlk hareket ve hızlanma esnasında motora destek veren ISG, aynı zamanda fren anında oluşan mekanik enerjiyi de elektrik enerjisine dönüştürerek bataryada depoluyor. Klasik bir marş motoruna sahip olmadığı için Swift Hybrid'in stop&start sistemi de pürüzsüz ve sessiz bir şekilde çalışıyor.

Peki sürüş sırasında neler oluyor? Suzuki'nin internet sitesinde tüm olan biten detaylı bir video ile anlatılmış. Merak edenleriniz varsa bu video oldukça açıklayıcı. Ancak kısaca özetlemem gerekirse; geleneksel alternatörün yerini alan ISG, kalkış ve hızlanma esnasında içten yanmalı motora destek olarak çekişi iyileştiriyor ve yakıt tüketiminin yüksek olduğu ilk hızlanma sırasında takviye sağlayarak tüketimi düşürüyor. Sistemin rampalardaki desteği de açıkça hissediliyor. ISG sayesinde CVT şanzıman pek çok benzerinde olduğunun aksine rampalarda devri daha az yükseltiyor ki bu da daha akıcı ve tutumlu bir sürüş anlamına geliyor. Yüksek hızlarda motorun biraz zorlanmaya başladığını fark etsek de, şehir içindeki atiklik dikkat çekici.

Seyir sırasında ayağınızı gaz pedalından çektiğinizde ortaya çıkan enerji de boşa gitmiyor ve hem öndeki akünün hem de koltuğun altındaki bataryanın şarj edilmesini sağlıyor. Tabii fren sırasında şarj işlemi daha da yoğunlaşıyor. Ayrıca stop&start sistemi de tamamen durmayı beklemeden, otomobil yavaşlamaya başladığı anda devreye girerek içten yanmalı motoru kapatıyor ve tüketimi düşürmeye katkı sağlıyor. Swift Hybrid'in ortalama yakıt tüketimi 4.1









lt/100 km olarak veriliyor. Ben de 4.5 lt/100 km'lik bir tüketim değeriyle karşılaştım ki bu da otomobilin gerçekten de ekonomik olduğu anlamına geliyor.

Tasarımıyla ve tarzıyla segmentinde farklı bir yere konumlandığını düşündüğüm Swift genel olarak çok keyifli ve eğlenceli bir otomobil. Dik ön camı sayesinde MINI modellerine benzer bir sürüş pozisyonu sunan Swift, pek çok rakibinden daha sportif hissettirirken, net tepkiler veren direksiyonu, çevik şasisi ve hafif gövdesiyle sürücüsünü eğlendirmeyi de başarıyor. Otomobilin sürüşüne sportif katkılar sağlayan 935 kg'lik ağırlığı, konfor konusunda ise bazı zayıflıklar ortaya çıkarıyor. Ancak bu zayıflıklar süspansiyonlardan değil, daha çok yalıtımdan kaynaklanıyor. Her ne kadar biraz sesli çalışsalar da süspansiyonlardaki konfor hissiyatı küçük sınıf bir otomobil için oldukça başarılı. Konforu olumsuz etkileyen en önemli unsur ise lastik gürültüsü oluyor.

Her ne kadar boyu 4 metrenin altında olsa da, Swift'in kabini son derece rahat ve yüksek tavanı sayesinde de oldukça ferah. Özellikle arka koltukta çok iyi bir baş mesafesi sunuluyor. İçerideki kalite algısı da sert plastiklere rağmen gayet iyi ve kabin ergonomik açıdan sorunsuz. Orta konsoldaki 9 inçlik android tabanlı multimedya ünitesi standart olarak sunuluyor. Ancak sistemin biraz alışkanlık gerektirdiğini söylemeliyim. Buna karşılık Swift ile geçireceğiniz birkaç günün ardından sistemi sorunsuz bir şekilde kullanabiliyorsunuz. Kabininde kullanışlı eşya gözleri de sunan Swift'in 265 litrelik bagaj hacmi ise daha iri rakiplerin bagajlarına göre biraz küçük.

Hafif ve küçük bir otomobil olduğuna bakmayın; Swift son derece donanımlı bir Suzuki. "GL Techno" ve "GL Premium" adında iki farklı donanım seviyesiyle sunulan otomobil, özellikle standart güvenlik donanımları açısından pek çok rakibinin ilerisinde. Şöyle bir göz gezdirdiğimiz baz donanım listesinde; altı hava yastığı, çift sensörlü fren destek sistemi, adaptif hız sabitleme sistemi, şerit takip ihlali uyarı sistemi, kör nokta uyarısı, park yerinden çıkarken yaklaşan araçlar konusunda sürücüyü uyaran geri manevra trafik uyarı sistemi, uzun far asistanı ve yokuş kalkış desteği gibi dikkat çekici satırlar olduğunu görüyoruz. Özellikle adaptif hız sabitleme sistemi gibi bu sınıfta pek görmediğimiz bir donanımın Swift'te standart olarak yer alması şaşırtıcı. Öndeki araçla mesafeyi otomatik olarak ayarlayan bu sistem üstelik çok da iyi çalışıyor.

Swift'in pek çok rakip modelde opsiyon olarak sunulan standart donanımları sadece güvenlik başlığında toplanmıyor. Örneğin; 9 inçlik dokunmatik multimedya sistemi ve navigasyon, otomatik farlar, geri görüş kamerası, deri direksiyon simidi, 16 inçlik alaşım jantlar, LED farlar, LED stoplar, sis farları, elektrikli ve ısıtmalı yan aynalar gibi donanımlar da baz versiyonda dahi standart. Fark yaratan baz donanım özelliklerine karşılık direksiyon derinlik ayarının ve elektrikli arka camların sadece üst donanımda sunuluyor olması







Üstte: Uzunluğu 4 metreden kısa olan Swift, boyutlarına göre rahat ve ferah bir kabine sahip. Otomobil sevimli bir tasarım sunuyor. **Solda:** 265 litrelik bagaj hacmi Swift Hybrid'i daha çok şehir içi kullanımına uygun bir otomobil yapıyor. **Altta:** Otomobildeki 1.2 litrelik atmosferik benzinli motor, "Suzuki Akıllı Hibrit Teknolojisi" adı verilen 12V'lik bir mild-hybrid sistemine sahip

ise biraz garip. Yine de sunulmayanlara değil de sunulanlara odaklanıp, mild-hybrid teknolojisini dikkate aldığımızda Swift Hybrid'in küçük sınıfta gözden kaçmaması gereken bir seçenek olduğunu görüyoruz. Suzuki'nin Kasım ayı fiyat listesine göre baz donanımlı Swift 216.900 TL'lik bir fiyat etiketi taşıyor. Bu noktada bir mukayese yapmak güç. Çünkü düşündüğümüzde, bu fiyat seviyesinde bu kadar fazla standart donanımı mild-hybrid teknolojisiyle birlikte sunan başka bir model daha bulamıyoruz.

Bahadır Bektaş



Motor Sıralı, 4-silindir, 1197 cc +12V **Güç** 83 bg @ 6000 d/d
Tork 107 Nm @ 2800 d/d **0-100 km/s** 12.2 sn **Maks hız** 175 km/s
Ağırlık 935 kg (88 bg/ton) **Baz fiyat** 216.900 TL (Techno)

\+ Verimli mild-hybrid motor, keyifli sürüş, güvenlik donanımları
\- Yol gürültüsü, bagaj hacmi, baz donanımda direksiyon derinlik ayarı yok

evo skoru: ★★★½☆

Hyundai i20 1.0 T-GDI DCT

Yeni Hyundai i20, kendine has tasarımı kadar üst donanımda sunduğu teknolojik özellikleri ve dinamik sürüş karakteriyle de segmentinin iddialı modelleri arasına girmeyi başarıyor



TEKNOLOJİNİN GELİŞMESİ VE UCUZLAMASIYLA birlikte son nesil küçük sınıf otomobillerde büyük bir değişim yaşandığını fark etmişsinizdir. Yıllar önce sadece üst segment otomobillerde gördüğümüz, daha sonra da kompakt sınıfa yayılan teknolojilerin pek çoğunu artık küçük sınıfta da görmeye başladık. Tabii bu teknolojiler genellikle küçük otomobillerin üst donanım paketlerinde ve hatta bazen donanımdan bağımsız şekilde opsiyonel olarak sunuluyor. Devasa multimedya ekranları, kablosuz telefon şarjları, dijital göstergeler, ışıl ışıl LED farlar ve kaliteli döşemelerle daha çekici hale gelen küçük otomobillerdeki bu değişimin Fransız markalar öncülüğünde başladığını söylemek mümkün. Türkiye pazarındaki yeni nesil küçük otomobillere baktığımızda; Renault Clio, Opel Corsa, Suzuki Swift, Toyota Yaris ve bu sayfalarda gördüğünüz Hyundai i20'nin teknolojik gelişimden en çok faydalanan modeller olduğunu görüyoruz.

Tıpkı selefi gibi yine ülkemizde üretilen yeni i20'deki değişimi anlatmaya tasarımdan başlayalım. Hyundai, tasarım konusunda tutucu olmayan ve cesur adımlar atmayı seven bir marka. Yeni i20'nin de selefinden çok başka bir tasarıma sahip olduğunu görüyoruz. İlk bakışta köşelere doğru keskin bir şekilde uzanan LED farlarıyla dikkat çeken otomobil, üçgen havalandırma kanalları, kama şekli verilen gündüz sürüş farları ve piyano siyahı renge sahip olan girintili çıkıntılı ön ızgarasıyla selefinden daha iddialı bir görünüm sunuyor. Ancak bence tasarımla ilgili en dikkat çekici detaylar yan bölümde ve arkada yer alıyor. Yükselen bir omuz çizgisi sunan otomobilin yan panellerindeki belirgin kat izleri, segmentindeki tüm otomobillerden farklı olan C sütunu tasarımı ve Z şeklinde bir grafiğe sahip olan stop grubuyla yeni i20 kendine has bir tarza sahip. Açıkçası ben ilk bakışta bu otomobilin arka tasarımını



pek beğenmemiştim. Özellikle ince bir parça ile birbirine bağlanan stoplar gözüme biraz garip gelmişti. Ancak bu otomobille zaman geçirdikçe buradaki cesur çizgilerin i20'yi daha çekici kıldığını fark ettim. Ayrıca test aracının arka tamponunda ve logonun yer aldığı panelde, öndeki gibi parlak siyah parçalar olması da otomobilin görsel kalitesini iyileştiriyor. Tabii 17 inçlik çift renkli jantların tasarıma kattığı sportifliği de es geçmemek lazım.

Yeni i20'de boyutlar da değişmiş. Aslında uzunlukta 5 mm ve dingil mesafesinde 10 mm olarak gerçekleşen artışlar çok fazla sayılmaz. Ancak genişlikteki 41 mm'lik artış ve yükseklikteki 24 mm'lik azalma i20'nin adeta duruşunu değiştirmiş. Genişlik ve dingil mesafesindeki artışın bir diğer etkisi de kabin genişliğine olmuş. Arka koltuğunda selefinden 27 mm daha iyi bir diz mesafesi sunan otomobil, ayrıca artık ön bölümde 30 mm, arkada da 40 mm daha fazla omuz mesafesine sahip. İç hacimdeki iyileşmeyle birlikte bagajın da 52 litre artışla 352 litreye çıkmış olması dikkat çekici. Her ne kadar hala yeni Clio kadar geniş bir bagaj sunamasa da, i20'nin bagajındaki hacmin artmış olması iyi bir gelişme.

Yeni i20'nin ferah kabinindeki tasarım da tamamen değişmiş. Eski modelle bir benzerlik bulmak imkansız gibi. Sürücü kapısını açtığımda karşıma çıkan dört kollu direksiyon simidinin tasarımını beğenmemiş olsam da, kabinin genel hatlarını oldukça başarılı bulduğumu söyleyebilirim. Kapı panelleri ve ön konsolda yatay çizgilerle şekillenen bir tasarım tercih eden Hyundai, tıpkı arka tasarım gibi içeride de farklı bir hava yakalamayı başarmış. Kullanılan plastiklerin sert olması dokunsal kaliteyi biraz zayıflatsa da, direksiyon simidi, kapı içleri ve vites kolu körüğü gibi bölümlerin deri kaplı olması kalite hissiyatını toparlamayı başarıyor. Görsel kalite hissiyatı ise gayet









Üstte: Yeni i20'nin arka tasarımı Z formlu stop grubuyla oldukça farklı görünüyor. **Solda:** Kabinde sert plastikler kullanılmış olsa da temas ettiğiniz noktalarda deri kaplamaya yer verilmiş. **Sağda:** Üst donanımdaki dijital gösterge farklı temalar sunuyor

iyi. Sadece dışarıda bolca kullanılan piyano siyahının bir miktar kabine de serpiştirilmiş olmasını beklerdim. Yeni i20'nin kabininde sunulan eşya gözleri de küçük sınıf bir otomobil için oldukça iyi.

Dergimize konuk olan i20 test aracının kabini modern detaylarla dolu. Audi modellerini hatırlatan geniş tasarımlı vites kolu, dijital gösterge, 10.25 inçlik geniş multimedya ekranı ve kablosuz telefon şarjı gibi donanımlar, yazının başında bahsettiğim teknolojik gelişimin bir yansıması gibi. Ancak pek çok rakibinde olduğu gibi Hyundai i20'de de dijital gelişmişlik donanım seviyesine bağlı bir durum. Bu özellikler için otomobilin Elite Plus donanımını tercih etmek gerekiyor ki markanın Aralık 2020 fiyat listesine göre bu otomobil 231 bin TL'lik etiketiyle kompakt segmentin donanımsız modellerine oldukça yakın duruyor. Yeni i20'nin daha alt donanım paketlerinde analog göstergeler ve 8 inçlik daha küçük bir multimedya ekranı yer aldığı bilgisini de paylaşalım.

Test aracımızdaki dijital teknolojilere dönecek olursak. Hyundai bu konuda dersine çok iyi çalışmışa benziyor. Dijital gösterge paneli de, yüksek görüntü kalitesi sunan multimedya sistemi de oldukça başarılı. Sport, Eco ve Comfort sürüş modlarına bağlı olarak üç farklı tema sunan dijital gösterge ayrıca dört farklı temadan biri seçilerek, sürüş modlarından bağımsız olarak da kişiselleştirilebiliyor. Multimedya sistemi hem dokunmatik hızı hem de görüntü kalitesiyle çok başarılı. Apple CarPlay ve Android Auto bağlantısı sunan sistem, daha önce başka hiçbir otomobilde görmediğimiz rahatlatıcı bir özellik de sunuyor. Menü içerisinde yer alan yağmur sesi, kuş cıvıltıları, şöminede yanan odun çıtırtısı, dalga sesi ve karda yürüme sesi gibi seçeneklerle direksiyon başındaki stres seviyenizin azaltılması amaçlanmış. Enteresan bir özellik.

Yeni i20'nin güvenlik teknolojileri de geliştirilmiş. "Hyundai Smart Sense" adı altında sunulan aktif güvenlik özellikleri sayesinde selefinden daha güvenli bir otomobil haline gelen i20, ön çarpışma önleme yardımcısı, şerit takip asistanı, sürücü yorgunluk uyarısı, uzun far asistanı gibi özelliklerin yanı sıra, trafik ışıklarında durduğunuzda öndeki aracın hareket ettiği konusunda sizi uyaran bir sisteme ve segmentte ilk defa sunulan arka yolcu/eşya uyarısı gibi faydalı bir özelliğe de sahip. Bu sistem ile arka koltukta telaşla unutulan eşyalar, çocuklar veya evcil hayvanlar sürücüye sesli olarak hatırlatılıyor. İnce düşünülmüş ve çok faydalı bir özellik.

Hyundai i20 sadece tasarım ve donanım değil, sürüş özellikleri açısından da çok yol kat etmiş. Zaten bu otomobil üzerinden N logolu bir "hot hatch" model geliştirildiğini düşünürsek, şasi ve yürüyen aksam konularının marka için artık daha önemli hale geldiği de görülecektir. Eskisinden daha direkt tepkiler veren başarılı bir direksiyon sistemine sahip olan i20, selefinden daha sıkı ve rijit hissettiriyor. Bu da selefine göre daha çevik bir sürüş karakterini beraberinde getirmiş. Sürüşü eskisinden daha keyifli hale gelen otomobil, özellikle Sport modunda daha keskin hale gelen gaz tepkisi ve ağırlaşan direksiyonuyla artık daha sportif hissettiriyor. Dinamik açıdan gelişmiş olmasının yanında i20'nin konfor seviyesi de iyileştirilmiş. Ancak süspansiyon konforu ve yalıtım konusunda hala Clio'nun i20'ye göre bir tık daha iyi olduğunu düşünüyorum.











Hyundai i20'nin güncel motor gamında her biri 100 bg gücünde olan üç farklı ünite bulunuyor. Önceki nesilden de bildiğimiz 1.4 litrelik atmosferik ünite yeni i20'de de baz motor seçeneği olarak sunulmaya devam ediyor. Ancak bu motor seçeneğinde sunulan otomatik şanzımanın artık dört değil de altı ileri olması daha ekonomik karakterli bir atmosferik seçenek yaratıyor.

Test aracımızda ise 1.0 litrelik üç silindirli turboşarjlı motor görev yapıyor. Hızlı ve sarsıntısız vites geçişleri sunan çift kavramalı 7-ileri DCT şanzımanla kombine edilen 1.0 T-GDI motor i20'ye küçük segment bir otomobil için tatminkar bir performans sağlarken, üç silindirlilere özgü sportif tınısıyla da keyif veriyor. Her ne kadar ciddi bir performans eksiği hissettirmese de, daha fazlasını isteyenler için i20'nin biraz daha güçlü "N Line" versiyonu da yakın gelecekte model gamına eklenmiş olacaktır. Test aracımızdaki 1.0 T-GDI motorun ortalama yakıt tüketimi 5.2 lt/100 km olarak veriliyor. Bizim test tüketimimiz ise 100 km'de 6.5 litre olarak gerçekleşti. Bu versiyonun listedeki en ekonomik i20 olmadığını ve Hyundai'nin yeni i20'de aynı motor üzerinden geliştirilen 48V mild-hybrid teknolojili daha ekonomik bir seçenek daha sunduğunu belirtelim. Önümüzdeki sayılarda izlenim sayfalarımıza bu versiyonu da konuk edeceğiz.

Sonuç olarak yeni i20'deki gelişim onu segmentinin en iyi otomobillerinden biri haline getirmiş. Hem sürüş kalitesi hem tasarım hem de dijital teknolojiler açısından otomobilin yerini geçtiği modelle arasında pek bir bağ kalmadığını söyleyebiliriz. Tabii bu gelişimi hissetmek için aracı üst donanım paketiyle satın almak, yani kesenin ağzını biraz açmak gerekiyor.

Bahadır Bektaş

Motor Sıralı, 3-silindir, 998 cc, turbo **Güç** 100 bg @ 4500-6000 d/d
Tork 172 Nm @ 1500-4000 d/d **0-100 km/s** 11.4 sn
Maks hız 185 km/s **Ağırlık** 1165 kg (86 bg/ton)
Baz fiyat 231.000 TL (Ekim 2020)

+ Teknolojik donanımlar, dinamik sürüş, artan iç hacim
− Üst donanımdaki fiyat etiketi, yalıtım seviyesi, sert konsol plastikleri

evo skoru: ★★★★☆





Mercedes-Benz E 200 d

E-Serisi, belirgin görsel değişiklikler ve yeni donanımlarla birlikte adeta makyajın ötesine geçen bir yenilenme operasyonu geçirmiş

MERCEDES-BENZ, MODEL GAMINI YENİLEMEYE devam ederken, yaşam döngüsünü yarılamış otomobillerini makyajlamayı da ihmal etmiyor. Ancak sanırım marka son zamanlarda yeni modellerle öylesine haşır neşir oldu ki, 2017 yılında tanıtılan son nesil E-Serisi'nin makyajını da adeta bir yenilenme operasyonu kıvamında gerçekleştirdi. Hem ön hem de arka tasarımıyla adeta yepyeni bir ifadeye kavuşan E-Serisi, bu son haliyle markanın güncel tasarım çizgisine uygun bir görünüm sunuyor.

Makyajlı E-Serisi'nin ön bölümü artık daha küçük farlara sahip. Makyaj öncesinde çift çizgi şeklinde bükülerek ızgaranın altına doğru doğru uzanan gündüz aydınlatmaları da artık tek bir çizgiden oluşuyor. Öndeki bir diğer dikkat çekici yenilik ise ön ızgara tasarımı. E-Serisi, alt kenarı daha uzun olan, başka bir deyişle bir anlamda tasarım olarak ters çevrilen yeni ızgarasıyla daha agresif bir ifadeye sahip. Bunun yanında AMG donanım paketi de kaputtaki çıkıntılar ve ön tamponun köşelerindeki daha büyük hava kanalları sayesinde E-Serisi'ne artık daha sportif bir görünüm kazandırıyor. Test aracımızdaki AMG jantların tasarımı ilk görüşte bize biraz garip gelse de, görsel sportifliğe katkı sağlıyor. Profilinde belirgin bir değişiklik olmayan E-Serisi'nin arkası da daha ince tasarlanan iki parçalı zarif stoplar ve yeni bagaj kapağı ile birlikte yepyeni bir tasarım sunuyor. Arkadaki görüntü, markanın diğer yeni nesil sedan modelleriyle benzer çizgiler taşıyor. Tamponun köşelerinde yer alan ve egzoz çıkışı gibi görünen dekoratif krom parçalar ise öndeki sportif kimliğin arkaya da taşınmasını sağlamış.

E-Serisi'nin kabinindeki makyaj ise ilk bakışta yeni direksiyon simidi ve ufak tefek dokunuşlarla sınırlıymış gibi görünse de, aslında önemli iyileştirmeler söz konusu. Kapıyı açtığımızda gözümüze çarpan ilk detay olan direksiyondan başlayalım. Daha küçük bir göbeğe sahip olan üç kollu yeni direksiyonun daha sportif ve üzerinde yer alan kolay kullanımlı dokunmatik kumandalarla da daha modern göründüğünü söyleyebilirim. Gözümüzü orta konsola doğru kaydırdığımızda ise makyaj öncesinde burada bulunan analog saatin artık kullanılmadığını fark ediyoruz.

Makyajlı E-Serisi tıpkı makyaj öncesinde olduğu gibi 12,3 inçlik iki büyük ekrandan oluşan bir ön panele sahip. Soldaki ekran gösterge paneli olarak, sağdaki ise bilgi-eğlence sistemi olarak görev yapıyor. Ancak makyaj öncesine göre bazı farklılıklar var: Daha önce dokunmatik özelliği sunmayan bu ekran artık dokunmatik olarak da kontrol edilebiliyor. Tabii sistemi yine direksiyon üzerinden ve orta konsoldaki touchpad'i kullanarak kontrol etmek de mümkün. Markanın diğer yeni nesil modellerinde de kullanılan MBUX teknolojisine sahip olan makyajlı E-Serisi'nin multimedya sistemi yeni bir yazılıma sahip. Menü içerisinde araç özellikleriyle ilgili hoşumuza giden grafiklere ve bilgilere rastlıyoruz. Bu bölümden aracın direksiyon açısını, gaz ve fren kullanım grafiğini, motor güç ve tork verilerini görmek mümkün. Menü içeriği çok zengin ve araçla ilgili pek çok ayar buradan yapılabiliyor. E-Serisi'ndeki en önemli yeniliklerden bir diğeri de navigasyon sistemine eklenen artırılmış gerçeklik özelliği. Bu özellik sayesinde navigasyonu ön kamera görüntüsü üzerinden, yaklaşmakta olduğunuz sokağın tabelasını net bir şekilde görerek ve sapmanız gereken yollar için belirgin yön-











En üstte: E-Serisi makyajla birlikte yeni bir direksiyon simidine kavuştu. Küçük bir göbeğe sahip olan bu direksiyonun üzerinde şık ve kullanışlı kumandalar bulunuyor. **Üstte:** Son nesil multimedya sistemi artık MBUX teknolojisini de sunuyor. **Sağda, ortada:** E-Serisi'nin yeni farları makyaj öncesine göre daha küçük ve zarif

lendirmeler eşliğinde kullanabiliyorsunuz. E-Serisi aynı zamanda durduğunuzda ön kamerayı açarak çevrenizi daha geniş açıyla görmenizi de sağlıyor.

E-Serisi'nin kabini kalite hissiyatı, konfor seviyesi ve ferahlığıyla bizi şaşırtmıyor. Vakumlu kapıları hafifçe çekip arka koltuğa kurulduğunuzda bu bölümün şoförlü kullanımlara uygun olduğunu hemen fark ediyorsunuz. Her ne kadar bir duvar gibi yükselen şaft tüneli üçüncü kişiler için konforu kısıtlasa da, arka koltuklar iki kişi için oldukça rahat ve ferah. E-Serisi ayrıca bagaj konusunda da hem hacim hem de kullanışlılık açısından oldukça cömert. 540 litrelik hacim sunan bagaj, askı kancaları, sabitleme filesi ve zeminin altında yer alan portatif sepet gibi detaylarıyla oldukça kullanışlı.

E-Serisi, yıldızlı markanın Türkiye fiyat listesinde üç motor seçeneğiyle yer alıyor. Baz versiyon olarak sunulan E 200 d test aracımızdaki 1.6 litrelik turbo dizel motoru makyaj öncesinden de tanıyoruz. 160 bg güç ve 360 Nm tork verileri sunan bu motor, 9-ileri 9G-TRONIC şanzımanla kombine edilmiş. Peki bu kombinasyon, ağırlığı neredeyse 1.9 tona yaklaşan lüks bir sedana nasıl bir performans sağlıyor. 0-100 km/s süresi 8.6 saniye olarak verilen E 200 d günlük kullanımda çekiş sıkıntısı yaşatmıyor. Motor, alt devirlerden itibaren canlı bir karaktere sahip. Tabii burada şanzımanın da hızlı vites geçişleriyle övgüyü hak ettiğini belirtelim. Daha fazla performans için dört tekerlekten çekişe ve 2.0 litrelik motora sahip E 220 d 4MATIC de seçenekler arasında bulunuyor. Ancak hacimden dolayı E 220 d'nin fiyat etiketinin E 200 d'den bir kompakt hatchback kadar daha pahalı olduğunu hatırlatmakta fayda var. Listedeki bir diğer seçenek olan 4.0 litrelik Mercedes-AMG E 63 S'in taşıdığı etikete hiç girmiyorum. Zaten bu versiyon başka bir dünyaya ait.

E 200 d'deki motor, benzer hacimli dizellerin aksine oldukça sarsıntısız ve sessiz çalışarak konfora katkı sağladığı gibi tüketim açısından da makul seviyelerde kalıyor. 6.2 lt/100 km olarak ölçtüğümüz ortalama tüketim bu ağırlıktaki bir otomobil için düşük sayılır.

Otomobilin konfor seviyesi ise bir E-Serisi'nden beklediğimiz kıvamda. Başarılı yalıtım seviyesi sayesinde ne yol ne de motor gürültüsü kabine sızamıyor. Süspansiyonların da DYNAMIC SELECT üzerinden seçilen Sport modunda dahi konforu koruduğunu belirtelim. Tabii bu durum otomobilin gevşek bir karaktere sahip olduğu anlamına gelmiyor. E 200 d, yola sıkı basan şasisi ile yol tutuş konusunda da oldukça başarılı bir sedan.

Makyajla birlikte daha teknolojik ve modern bir otomobil haline gelen E Serisi'nin premium pazardaki en büyük avantajının test aracındaki 1.6 litrelik dizel motor olduğu bir gerçek. Çünkü ne BMW 5-Serisi ne de Audi A6 bu tarz bir motora sahip değil. A6'nın dizel seçeneğinde 2.0 litrelik bir motor yer alırken, BMW'de ise 1.6 litrelik hacim benzinli motorla birlikte sunuluyor.

Bahadır Bektaş

Motor Sıralı, 4-silindir, 1598 cc, turbo dizel
Güç 160 bg @ 3800 d/d **Tork** 360 Nm @ 1600-2600 d/d
0-100 km/s 8.4 sn **Maks hız** 226 km/s
Ağırlık 1856 kg (86 bg/ton) **Baz fiyat** 904.000 TL (Kasım 2020)
+ Konfor seviyesi, teknolojik gelişim, yeni direksiyon, lüks ve kalite hissiyatı
− Arkadaki şaft tüneli, alışmaya çalıştığımız fiyat etiketi
evo skoru: ★★★★½



Volkswagen Passat Variant

Passat'ın station gövdeli versiyonu, prestijli görünümü üst düzey bir kullanışlılıkla bir araya getiriyor

ÜLKEMİZİN BİR SEDAN PAZARI OLMASI sebebiyle SW gövde tipine sahip kullanışlı otomobilleri yollarımızda pek fazla göremiyoruz. Avrupalı müşterilerin aksine bizim insanımız station otomobilleri pek sevmiyor. Bunun nedenini anlamakta güçlük çekiyorum. Eskiden olsa biraz anlardım, çünkü SW otomobillerin bundan 10 yıl öncesine kadar pek de şık oldukları söylenemezdi. Günümüzde ise burada gördüğünüz Passat Variant gibi tasarım açısından çok başarılı örnekler üretiliyor. Şahsen ben bir Passat satın alacak olsam sedan gövde yerine buradaki otomobili isterdim.

Passat Variant'ın ön tasarımı sedandan farklı değil. Ayrıca sedan için sunulan tüm ışıltılı donanımlar bu otomobilde de mevcut. En üst donanımda yer alan ve harika bir aydınlatma performansına sahip olan LED Matrix farlar, dinamik sinyaller ve krom bolluğuyla premium otomobilleri aratmayan Passat Variant, R Line paketiyle de burada olduğu gibi sportif bir duruşa kavuşuyor. Ancak otomobilin arka bölümü, günümüzün "Sport" takılı isimler taşıyan dinamik tasarımlı station modellerinden daha iri, olgun ve köşeli bir forma sahip. Bu form Variant'a ciddi ve heybetli bir görünüm kazandırırken, ayrıca küçük bir ayak hareketiyle de açabildiğiniz elektrikli bagaj kapağının ardında cömert bir yükleme alanı sunulmasını da sağlıyor. Yan cam hizasına kadar 650 litrelik bir hacim sunan bu alan aynı zamanda kullanışlılık açısından da iddialı. Zemini iki ayrı yükseklikte ayarlanabilen bagajda yüklemeleri kolaylaştıran kayar bir panele, sabitleme aparatlarına ve kancalara yer verilmiş. Ayrıca bagajın yan duvarlarında yer alan kollar sayesinde arka koltukları yatırmak da oldukça zahmetsiz. Arka koltukların çok rahat ve geniş olduğunu da belirteyim.

Daha önce kullanma imkanı bulduğumuz sedan versiyondaki yenilikler Passat Variant'ın kabininde de yer alıyor. Ön konsol sade ve düz bir tasarıma sahip. Yani otomobilin formundaki ciddiyet kabine de sirayet ediyor. Bunun yanında üst donanımlı test aracımızda kabin son derece kaliteli, lüks ve konforlu hissettiriyor. Malzeme kalitesi başarılı ve masaj fonksiyonu sunan koltuklar da hem rahat hem de sportif.

Uzaktan el hareketleriyle ve sesli komut yoluyla da kontrol edilebilen dokunmatik ekranlı multimedya sistemi, kablosuz telefon şarjı, üç boyutlu olarak navigasyonu da takip edebildiğiniz dijital gösterge paneli ve iyi çalışan adaptif hız sabitleme sistemiyle teknolojik trendleri de yakından takip eden Variant'ın multimedya sistemindeki tüm kontroller dokunmatik olarak yapılıyor. Yani fiziksel herhangi bir kumanda mevcut değil. Bu da genel olarak eleştirdiğimiz bir uygulama. Bu derece teknolojik olmaya çalışmak bazen ergonomik açıdan bazı kusurlar yaratabiliyor.

Test aracımızın genel konfor seviyesi başarılı





Üstte,: 150 beygirlik 1.5 TSI motor, DSG şanzıman eşliğinde Passat Variant'a tatminkar bir performans sağlıyor. **Solda, ortada:** Variant'ın bagaj kapağının ardında 650 litrelik kullanışlı bir yükleme alanı bulunuyor.







olsa da, 18 inçlik jantların tümseklerde ve kedi gözü geçişlerindeki sert darbelerde konforu biraz törpülediğini söylemeliyiz. Belli hızlarda yol sesi de alan otomobilin otoyol hızlarındaki konfor seviyesi ise oldukça başarılı. Dinamik açıdan baktığımızda arkadaki devasa fazlalıktan dolayı Variant'ın bu konuda sedanın gerisinde kaldığını hissediyoruz. Her ne kadar sedanla arasındaki ağırlık farkı sadece 35 kg olarak verilse de, otomobilin arka bölümü ani manevralarda sedana göre daha oynak hissettiriyor. Yine de ciddi tehlikeler yaratacak bir yol tutuş kusuruyla karşılaşmadığımızı belirteyim.

Passat Variant ülkemizde üç farklı motor seçeneğiyle sunuluyor. En iştah kabartıcı seçenek olan 4MOTION dört çeker sistemine sahip olan 240 bg gücündeki 2.0 litrelik dizel versiyon 1 milyon TL'ye yaklaşan fiyatıyla dudak uçuklatıyor. Passat Variant'ın daha "makul" etiketler taşıyan diğer motor seçenekleri ise önden çekişli 1.6 litrelik TDI ve 1.5 litrelik TSI ünitelerden oluşuyor.

Test aracındaki 1.5 litrelik TSI motor, 150 bg güç ve 250 Nm tork verilerine sahip. Çift kavramalı 7-ileri DSG şanzmanla kombine edilen bu ünite, Passat Variant'a gayet yeterli bir performans sağlıyor. 0'dan 100 km/s hıza 8.9 saniyede ulaşan Variant 1.5 TSI'ın yüksek hızlardaki esnekliği de başarılı. Hızlı ve tempoyu bozmayan vites geçişleriyle Variant'a akıcı bir sürüş karakteri kazandıran DSG, şehir içindeki dur-kalklarda ise kuru kavramanın da etkisiyle hafif çaplı sarsıntı ve seslere sebep olabiliyor.

Variant'ın motoru, hafif yükteki sürüşlerde iki silindire yakıt göndermeyi kesen Silindir Kapama teknolojisine sahip. Ortalama yakıt tüketimi 5.3–5.8 litre aralığında verilen otomobil, günlük kullanımda 7 litrelik bir ortalamaya imza atabiliyor. Variant'ın şehir içi tüketimi ise 8-8.5 litre aralığında seyrediyor. Tabii bu verileri devasa bagajımızın boş kaldığı ve kabinde yalnız olduğumuz bir sürüş sırasında elde ettiğimizi belirtmeliyim.

Passat Variant'ın fiyat etiketi ise sedan versiyondan biraz daha fazla. Kasım 2020 fiyat listesine göre Business versiyonundaki 469.200 TL'lik fiyat, aynı donanıma ve motora sahip sedan Passat'tan yaklaşık 32 bin TL daha yüksek. Açıkçası ben bir Passat satın alacak olsam bu farka rağmen Variant'ı tercih ederdim.

Bahadır Bektaş

Motor Sıralı, 4-silindir, 1498 cc, turbo
Güç 150 bg @ 5000-6000 d/d **Tork** 250 Nm @ 1500-3500 d/d
0-100 km/s 8.9 sn **Maks hız** 214 km/s
Ağırlık 1470 kg (100 bg/ton) **Baz fiyat** 469.200 TL (Business)
+ Geniş bagaj, kalite hissiyatı, aydınlatma performansı, sessiz motor
− Trim sesleri duyulabiliyor, şanzıman da biraz sesli çalışıyor
evo skoru: ★★★★☆

yazı STUART GALLAGHER

BMW M'İN YENİ



CANAVARLARI

Yeni BMW M3 ve M4 ikilisiyle tanışın. Otomobiller 510 bg bandına ulaşan güç değeri, dört tekerlekten çekiş opsiyonu ve çok konuşulan agresif bir ön tasarımla yakında yollarda olacak



TAM 35 YIL, ALTI NESİL, BENZERSİZ OTOMOBİL sporları geçmişi ve paranın satın alabileceği en iyi spor sedan unvanı… Kimse G80 gövde kodlu yeni BMW M3 ve M4 için hayatın kolay olmasını beklemiyordu ki BMW de bunun bilincinde olduğu için safkan sporcularını elindeki en iyi numaralarla hazırladı. Gelin ikiliyi yakından tanıyalım.

Hikaye her zamanki gibi başlıyor: Müşterilere standart ve Competition olmak üzere iki güç/donanım seçeneği ve iki şanzıman tipi (manuel ve otomatik, ancak bu konuya birazdan döneceğiz) sunuluyor. Bununla birlikte, yeni M3 ve M4'te modellerin tarihinde bir ilk olarak farklı aktarma seçenekleri de sunuluyor: Arkadan itiş ya da dört tekerlekten çekiş. Tasarım noktasında ise otomobiller gerçekten çok dikkat çekti ve çok konuşuldu.

Otomobillerin tasarımında orijinal E30 M3'te gördüğümüz homologasyon spesiyali hassasiyeti ya da E46 M3'te gördüğümüz sade ve akıcı tarz mevcut değil. Burada mümkün olduğunca dikkat çekici, vurucu ve cesur bir tasarımdan söz ediyoruz. Öyle ki tasarımın bir Formula 1 otomobili kokpiti kadar kalabalık olduğu söylenebilir. Ön kısımdaki plakalık devasa böbrek ızgaralarının üzerine yerleşirken hemen yukarıda, kaputun uç kısmında yer alan hava çıkışları dikkat çekiyor. Dikkat çekmek demişken; otomobiller fazlasıyla çarpıcı renklerle lanse edildiler ki daha sade renkler tasarımdaki keskinliği bir miktar dinginleştirebilir. Yine de yeni M3 ve M4 sürücüleri otomobilleri hakkında çokça sohbet etmek zorunda kalacak gibi görünüyor.

Tasarımın genelinde BMW M departmanının 2020 trendleri hakkıyla uygulanıyor. Belirgin açıklıklar, keskin çizgiler, şişirilmiş kaslar. Bu arada kas demişken, M3'ün arka çamurlukları geleneğe uygun biçimde, standart 3 Serisi modellerine göre hayli genişletilmiş. Otomobilin sadece bu detayıyla bile birçok müşteriyi çekeceğine eminiz. Karbon fiber tavan ve arka difüzör tüm modellerde standart sunulurken, ön-arka jantlar farklı

"M3/M4 İKİLİSİ DÖRT TEKERLEKTEN ÇEKİŞİN SUNULMASIYLA BİRLİKTE



ölçülerde (18 inç-19 inç ya da 19 inç-20 inç) geliyor.

Her iki otomobilde de X3/X4 M ikilisinden alınan S58 kodlu 3.0 litrelik sıralı altı silindirli twin-turbo motor kullanılıyor. Motorun yağlama sistemi pist sürüşlerinde daha etkin çalışma için yeniden ele alınmış. Ayrıca hafifletilmiş forged krank mili motor tepkilerini iyileştiriyor. 3D yazıcıda hazırlanan silindir kapağı ise geleneksel döküm üretim tekniklerine kıyasla daha hassas bir forma sahip olduğu için motorun ısıl performansına olumlu katkı sağlıyor. Standart model ile Competition versiyonunu yaklaşık 30 bg'lik gücün ayırdığını ve daha üst modelin 510 beygir gücüne sahip olduğunu da ekleyelim.

Dört tekerlekten çekiş sistemi, M3/M4 ikilisinin tarihinde ilk kez sunulurken, saflıktan yana olan BMW severler için arkadan itişli mimari de halen yaşıyor. Markanın dört tekerlekten çekişle birlikte birçok yeni müşteriye ulaşacağı ortada. 2021 yazından itibaren M3 ve M4'ün Competition versiyonları dört tekerlekten çekişle satın alınabilecek. Dört tekerlekten çekişin sunulmasıyla birlikte M3/M4 ikilisi tarihte ilk kez Audi RS4 ve RS5 ile gerçek anlamda rekabet edecek. M5 ve M8'de olduğu gibi M xDrive sistemi enerjiyi normal koşullarda arka aksa iletiyor ve ön akstan herhangi bir yardım çağrısı gelmesiyle birlikte otomobil dört çekerli olarak ilerlemeye başlıyor. Bununla birlikte DSC sisteminin kapatılması halinde dört çekerli M3/M4 Competition'ı arkadan itişli M3/M4 olarak kullanmak da mümkün. Önemli bir iyileştirme olarak ön ve arka akslar arasındaki enerji transferi zamanlamasının M5 ve M8'e kıyasla daha iyi olduğunu ekleyelim. Ayrıca yeni otomobillerin aktif M diferansiyeline bağlı şaftlar da modele özgü olarak hazırlanmış.

Dikkatli BMW tutkunlarının fark edeceği üzere BMW M departmanı yeni modellerinde otomatik şanzıman çözümü olarak çift kavrama yerine tork konvertörünü tercih etti. BMW M Araç Dinamikleri Yöneticisi Carsten Wolf bu kararın nedenlerini şöyle açıklıyor: "Bu değişim için doğru zamanın geldiğini düşündük, çünkü tork konvertörlü şanzıman teknolojisi önceki nesillere göre

İLK KEZ AUDI RS4 VE RS5 İLE GERÇEK ANLAMDA REKABET EDECEK"



müthiş ilerledi. Vites değişim zamanları ve performans açısından neredeyse hiçbir dezavantaj yaratmayan bu sistem aynı zamanda gündelik kullanım kolaylığını ve konforu dramatik ölçüde iyileştiriyor. Dolayısıyla BMW M olarak tork konvertörlü şanzımanın daha geniş bir müşteri grubu için çekici olacağına inanıyoruz."

Şasideki geliştirmeler motor ve şanzıman alanlarında kaydedilen ilerlemeye ayak uyduruyor. Yeni otomobillerin hem pist sürüşlerinde hem de günlük kullanımda önceki nesle kıyasla dramatik ölçüde iyileştirildiği ifade ediliyor. Bununla birlikte M3/M4'ün gelişiminde F80 kodlu önceki neslin evriminden yararlanıldığının da altı çiziliyor. Bay Wolf'tan dinleyelim: "Önceki nesli hazırlarken geçiş modelleri arasındaki ciddi jenerasyon farkından dolayı çalışmaya sıfırdan başlamıştık. Burada ise motorun karakterine ve yüksek torklu çalışma tarzına çok alışkın olduğumuz için otomobilin bu enerjiyi nasıl yöneteceğine çokça odaklanma fırsatımız oldu."

Biraz da mimariden söz edelim: Gövde güçlendirici gergiler, öndeki salıncaklar ve ön aks mimarisi alüminyumdan imal ediliyor. Ayrıca gövdenin altında yer alan modele özgü güçlendirme elemanları, otomobilin sıkılaştırılan gövde ve şasi bağlantılarıyla birlikte burulma direncini daha da artırıyor.

Çekiş gücünün on kademeli çekiş kontrol sistemiyle yönetildiği otomobilde drift'ten tur zamanlarına kadar pist sürüşlerinizi analiz eden bir yazılım sunuluyor. Bu yazılımın kontrolü geleneksel iDrive menüsü üzerinden sağlanıyor. Standart M koltuklar ya da opsiyo-

nel M karbon koltuklar iDrive menüsünde gezinirken neyin üzerinde oturacağınızı belirliyor. Bu arada M karbon koltukları "M Race Track Package" isimli paketle de alabilirsiniz. Bu paketi seçmeniz halinde karbon koltukların yanında büyütülmüş karbon seramik frenlere (standart frenler döküm demir), 290 km/s bandına yükseltilmiş maksimum hız limitörüne, hafifletilmiş jantlara ve 25 kg'lik toplam hafiflemeye sahip oluyorsunuz. Hafiflik demişken BMW'nin paylaştığı resmi verileri de ekleyelim: M3 Competition arkadan itişli ve dört tekerlekten çekişli versiyonlarında sırasıyla 1650 kg ve 1730 kg çekiyor. Aynı veriler M4 için 5 kg daha düşük.

Tasarımlarıyla çok konuşulan M3 ve M4 ikilisi konu performansa geldiğinde M geleneğini hakkıyla yaşatacak gibi görünüyor. 35 yıl önce pistlerde ve rallilerde mücadele etmek üzere hazırlanmış bir otomobilin homologasyon spesiyeli ile başlayan bu gelenek, günümüzde türünün en iyi örnekleri olarak kabul görmüş bir çift yol otomobiliyle yaşatılıyor.

M departmanı yeni otomobillerin gelişiminde rakipleri değil, F80 kodlu önceki nesli referans aldı. Bu yaklaşımı kibirli bulanlar olabilir, ancak önceki nesil M3 Competition ve M4 Competition ikilisi üretimin son dönemlerinde neredeyse kusursuz hale getirilmişti. Dolayısıyla BMW'nin neden böyle bir yöntem izlediğini anlamak zor değil. Dahası Bavyeralı üreticinin yeni nesilde çıtayı daha da yükselttiğine ve bir performans otomobili efsanesinin tarihteki yerini sağlamlaştırdığına eminiz.

Sağda: Karbon sırtlı spor koltuklar opsiyonel. **Solda:** Direksiyonda M5 ve M8'de gördüğümüz programlanabilir M1 ve M2 butonları yer alıyor







BMW M3 Competition

Motor Sıralı, 6-silindir, 2993 cc, twin-turbo **Güç** 510 bg @ 6250 d/d
Tork 650 Nm @ 2750-5500 d/d **Ağırlık** 1650 kg (1730 kg M xDrive)
Güç/ağırlık 310 bg/ton (295 bg/ton M xDrive) **0-100 km/s** 3.9 sn
Maks hız 241 km/s (290 km/s opsiyonel) **Baz fiyat** 74.755 Sterlin (UK)
Satış tarihi Mart 2021 (UK)


SIKI AİLE

yazı JOHN BARKER

fotoğraf ANDY MORGAN

BAĞLARI

BMW'nin M2 CS modeli marka için ciddi bir geri dönüşü temsil ediyor. Peki M departmanının ışıltılı çocuğu safkan atalarının karşısında neler yapabilir?




161 BMW



“CSL ATASI E30’DAN DAHA HIZLI BİÇİMDE VE GERÇEK BİR CİDDİYETLE YOL ALIYOR”

YOLCUNUZ E30 M3’ÜN NEDEN özel olduğunu anlamakta zorlanabilir. Otomobilin gri renkli kabininde çarpıcı etki yaratan pek bir şey yok. Ayrıca sürüşün ilk dakikalarında motor bölümünden yükselen seslerde de kayda değer bir heyecan hissedilmiyor. Dört silindirli güç ünitesi sakin, sönük bir tınıyla çalışırken otomobil esnek ve bazen sarsıntılı biçimde yol alıyor.

Dürüst olmam gerekirse ben de E30 M3’ün neden özel olduğunu anlamakta zorlanıyorum. Üstelik burada gördüğünüz Ravaglia limited edition modeli otomobilin Evolution II versiyonun üzerine kurulduğundan, E30 M3 efsanesinin yüksek yanını temsil ediyor. Buna rağmen güç değeri yalnızca 215 bg ve şu ana kadar bu değere dair çarpıcı bir etki gözlemlemedim.

Buna rağmen E30 M3, E46 M3 CSL ve M2 CS gibi kendisinden daha modern yırtıcı sporcuların yanında bile göz alıcı görünüyor. Öyle ki otomobile bakınca kutu formlu çamurlukların artık neden üretilmediğini sorguluyorsunuz. Bunun sebebi açık: Çünkü artık kutu şeklinde otomobiller üretilmiyor. E30’lar, Delta Integrale’ler yıllarla birlikte geride kaldılar.

Her yedi sekiz yılda bir E30 M3 gibi efsanelerle yolumun kesişiyor olması beni çok mutlu ediyor. M3 hep aynı kalmış olsa da, yeni otomobiller bu efsanelere yaklaşımımızı değiştiriyor ve E30 giderek daha küçük, daha köşeli, daha dik ve daha minik tekerlekli görünüyor. Yine de otomobilin bütününden yükselen enerjinin kalitesi ve ışıltısı hiçbir şekilde zayıflamış değil.

İç mekan bugünün en basit otomobil kabini yaklaşımından bile daha sade. Kapı kilidini anahtarı çevirerek açıyorsunuz, direksiyon ayarı yok, radyo yok, klima yok. Yol bilgisayarı ise basit bir hesap makinesine benziyor. Öte yandan üç kollu direksiyon, düz kapı içleri ve M renkleriyle süslenmiş spor koltuklar bir M otomobili için kabinin en önemli gerekliliklerini hakkıyla karşılıyor. Basit kelimesinin bu yazıda negatif anlamda kullanılmadığının altını çizeyim. Zira basit demek hafif demektir ve hafiflik bir spor otomobilin sahip olabileceği en iyi şeylerden biridir.

Peki E30 M3’ün büyüsü nerede saklı? Bu otomobili evo’nun tüm zamanlardaki favorilerinden birisi kılan nedir? Bu otomobile orijinal Lotus Elan, 968 Club Sport ya da Clio Williams ile aynı yeri kazandıran karakteristik özellikler nasıl tarif edilebilir?

M otomobillerinden oluşan konvoyumuz bir süreliğine trafikte kalsa da yol şu an açılıyor. Kısa süre içinde sürat artıyor, virajlar keskinleşiyor ve E30 M3 sadece bir virajda tüm kalitesini ortaya koyuyor. Anlatayım: Hızlı ve uzun bir sağ viraja yaklaşıyorum ve direksiyonu çevirdiğim anda her şey çok doğ-



Üstte: M2 CS, E30 M3'e kıyasla neredeyse iki kat daha fazla güce sahipken E46 CSL'den 90 bg daha fazlasını sunuyor. **Sağda:** E30 muhteşem sürücü otomobillerinde güçten daha önemli şeyler olduğunu hatırlatıyor

ru hissettirmeye başlıyor. Üstelik söz konusu doğru hissiyat bir anda ortaya çıkıyor. Direksiyonun düz konumundaki hafif gevşeklik, yavaşlık ve soğukluk otomobilin yön değiştirmeye başladığı ilk andan itibaren mutlak keskinliğe dönüşüyor. Denge, tutunma becerisi ve sakinlik sıra dışı bir noktada. Virajda rahatlıkla ilerliyor ve beni güldürmeye başlıyor. E30 M3'ü bir anlığına da olsa sorgulamak ne büyük hata!

Hızlanmaya başladığınızda otomobilin görünenden çok daha fazla performansa sahip olduğunu fark ediyorsunuz. Devir yükseldiğinde ve 5000 bandının ötesine geçtiğinde 2.3 litrelik dört silindirli makine güzel sesler çıkarıyor, keskinleşiyor ve gövdeyi harika biçimde taşımaya başlıyor. 7000 d/d bandına eriştiğinizde ise ciddiyet ve potansiyel saygın spor otomobiller mertebesine ulaşıyor.

Nitekim E30 M3 cidden hızlı bir otomobil. Arkamda M2 CS ile editörümüz Gallagher sürüş yapıyor ve rotanın dar ve kıvrımlı bölümlerinde kendisini bana yetişmekte zorlanırken buluyorum. Sadece CS değil, hemen her otomobil aynı zorluğu yaşayabilir. Evet, M2 450 bg güce ve kocaman Michelin Cup 2 lastiklere sahip olabilir fakat 1550 kg ağırlığında. E30 M3 ise 1165kg.

Bu yolda daha önce onlarca otomobil kullandım ve E30 en iyilerden bir tanesi. Tepeli bir sağda virajı hafifçe kesiyorum ve bir anda fazla kestiğimi fark ediyorum. Bunun nedeni Conti SportContact 2 lastiklerin bu kadar iyi tutunma sağlayacağını tahmin edememiş olmam. Bir sonraki sol virajda hatamı telafi ediyorum ve M3 müthiş bir oturaklılıkla akışına devam ediyor. Otomobilin tutunma becerisi ve dengesi gerçekten ışık saçıyor. Önden kayma yok, kontra vermenizi gerektirecek kadar arkadan kayma yok, şasi burulması yok… M3 gayet doğal bir şekilde işini yapıyor. Peki daha da hızlanmam mümkün mü? Meğer mümkünmüş. Bir noktadan sonra öndeki tüm tutunmayı kullandığımı ve her virajın çıkışına küçük kontralarla ulaştığımı fark ediyorum. Ne diyebilirim ki! Müthiş!

M3 sahip olduğu parçaların toplamından daha fazlasını barındıran bir otomobil ve bu şans eseri ortaya çıkmış bir durum değil. Bu tamamen BMW Motorsport GmbH imzalı bir başarı. Otomobil başlangıçta binek otomobil yarışlarında rekabet etmek için tasarlandı ve bu görevde müthiş başarılı oldu. Homologasyon kuralları gereği üretilmesi gereken 5000 yol otomobili ise gelişigüzel hazırlanmadı, gelişim sürecine emek verildi ve M3 efsanesi böyle doğdu. Aksi halde BMW 17.000'den fazla E30 M3 satamazdı.

BMW'nin bu formülü yeniden yaratması biraz zaman aldı. 1992 yılında E30 M3'ün yerini alan E36 gövde kodlu ikinci nesil M3 bazı sebeplerden dolayı E30'un etkisini yaratamadı ki bunda otomobilin orijinalindeki gibi motorsporları odağıyla hazırlanmamış olması önemli bir paya sahipti. Yine de E36'nın sıralı altı silindirli karakterli motoru ve performansı çok sevildi ve otomobil E30'dan üç kat daha fazla müşteriye ulaştı. Motorsporları başarıları da elde etmesine karşın E36 tastamam bir sürücü otomobili olarak kabul görmedi. Bu yüzden E30 M3 formülünün ikinci uygulaması için 2000 yılında sunulan E46 M3'ü beklememiz gerekti. Burada gördüğünüz CSL içinse bir üç yıl daha beklememiz gerekti.

Ne kadar iyi görünüyor! CSL her yönüyle özgüven mesajı veriyor. Sadece siyah ve gri gövde rengiyle üretilen otomobilin gri renkli seçeneği gövdedeki karbon parçaları harika biçimde sergiliyor. Öndeki eklentiler ve karbon tavan bunların en önemlileri. Hafifçe şişirilmiş çamurlukları, hafifçe belirgin hale getirilmiş arka spoyleri ve genel duruşuyla bence tüm zamanların en yakışıklı M3'ü… Ayrıca bence tüm zamanların en seksi yol otomobili jantlarından birine sahip. Ön tampondaki tek taraflı hava girişi ise CSL için önemli bir ayırt edici tasarım unsuru. Tıpkı Toyota Celica GT-Four'daki kaput açıklığı gibi.

E30'un sade kokpitinden inip CSL'in havalı ama yine sade kokpitine geçmek zamanda yolculuk etkisi yaratıyor. Bu arada klima ve radyo yeni otomobilde opsiyonel olarak sunulmuştu. E30'un oturma pozisyonu yüksek ve dik hissettiriyor ki bunda ön camın görece dik açısı ve ince sütunlar etkili. CSL'de ise sabit sırtlı spor koltuk sayesinde çok daha alçakta oturuyorsunuz ve otomobilin cam hattı daha yukarıda kalıyor.

Ne motor ama! M departmanının sıralı altı silindirli motoru standart M3'teki 3.2 litrelik ve 343 bg'lik versiyonuyla bile müthiş bir zenginlik, esneklik ve ses sunuyordu. Öyle ki otomobilin gaz pedalını zemine yapıştırdığınızda 8000 d/d bandının sınırına erişene kadar yaşanan işitsel deneyim "sanatsal" kelimesiyle ifade edilebilir. CSL ise karbon hava emişi, gaz kelebekleri ve inceltilmiş egzoz sistemiyle daha da sinirli ve hırıltılı bir ses karakterine kavuşarak oyunu yükseltti. Bu arada otomobilin standart versiyondan 17 bg daha güçlü olduğunu hatırlayalım.

CSL atası E30'dan daha hızlı biçimde ve gerçek bir ciddiyetle yol alıyor. Fakat orijinal M3'ün ardından CSL iri, ağır



“E30’UN DENGESİ, TUTUNMA BECERİSİ VE SAKİNLİĞİ SIRA DIŞI BİR NOKTADA”

ve beklenmedik şekilde biraz daha az etkileşimli hissettiriyor. Direksiyondan akan geri bildirimler daha az detaylı. Ayrıca otomobil daha keskin olmasına rağmen direksiyon hafifçe yumuşak kalıyor. İlk izlenimlerdeki bir diğer çarpıcı unsur ise SMG şanzımandan kaynaklı etkileşim kopukluğu. Otomatikleştirilmiş manuel şanzıman yüzünden E30 M3'teki gibi tam gazda arka bölümün daha aktif olduğu viraj çıkışlarını deneyimlemek zorlaşıyor. Son olarak frenlerden söz etmek istiyorum, çünkü CSL'in fren pedalını ezdiğim ilk anda direksiyonda hafif bir titreşim ve ön bölümde ince bir bozulma belirtisi duyuyorum. Tanrım, iyi bir başlangıç yapamadık. Neden?

CSL lanse edildiğinde çok iyi karşılanmamıştı, çünkü standart modelin üstüne İngiltere pazarında 20.000 sterlin daha koymanıza karşın güç değeri sadece 17 bg oynuyordu. Ayrıca bu kadar odaklı ve safkan bir otomobilin SMG şanzımanla sunulması garip karşılanmıştı. Bir de Michelin Cup lastik bahsi vardı. Daha iyi tutunan bu lastikleri tercih eden müşterilerin, lastiklerin soğukta ve ıslakta tutunma kaybı yaşayabileceğiyle ilgili olarak bilgilendirildiklerine dair bir evrak imzalaması gerekiyordu.

Bence CSL ile yeni bir başlangıcı hak ediyorum. Fotoğrafçımız Andy Morgan statik çekimleri ve detay fotoğraflarını halledene kadar epeyce zamanım var. Bir kez daha CSL'in alkantara koltuğuna yerleşiyorum. Burası gerçekten özel bir yer. Kapı içlerindeki modele özgü karbon parçalar ile merkezdeki karbon kaplama göz alıyor. Bu kaplamanın üzerindeki metal plaka ise otomobilin İngiltere'ye gelen 422 CSL'den birisi olduğunu söylüyor.

Anahtarı yeniden çevirdiğimde sıralı altı silindirli motor gürültülü, tehditkar ve keskin bir tınıyla canlanıyor.



"E30 M3 215 BG GÜÇ ÜRETEN DÖRT SİLİNDİRLİ MOTORUYLA GERÇEK BİR ARZU NESNESİ"

Şanzımanı otomatik moda alıyorum ve otomobile alışma sürecinde vites değiştirme operasyonunu bir süreliğine düşünmemeye karar veriyorum. CSL sadece 17 bg güçlenmiş olsa da sesteki değişim bu farkın 50 bg olduğunu düşünmenize neden oluyor. Bu arada BMW mühendislerinin harika bir iş çıkararak standart M3'ü tam 110 kg hafifletmeyi başardığını unutmayalım. Dolayısıyla CSL 1400 kg bandının altında kalan ağırlığıyla dikkate değer bir performans makinesi.

Sabit sırtlı spor koltuğun sırt açısı başlangıçta biraz dik, direksiyon ise hafifçe yavaş hissettiriyor, ancak otomobil akmaya başladığında her şey yerine oturuyor. Ayrıca SMG şanzımanın otomatik modda genel olarak iyi iş çıkardığı söylenebilir. Direksiyonun ardındaki vites değiştirme kulakçığının tasarımını halen garip bulsam da otomobilin vites değişimlerini rafine etmek için emek vermeniz gerekiyor. Yaklaşımınızı böyle şekillendirdiğinizde sürüşün akışı ve keyfi yükselmeye başlıyor.

CSL ilk anda ağır ve donuk kalsa da bunu bir avantaja çevirmek mümkün; özellikle de yüksek tempolu sürüşlerde. Ayrıca otomobil limitlerdeki esneklikten yoksun değil. Direksiyonun yumuşaklığını ve merkezdeki aşırı tepkili karakterini beyninizde bir araya getirerek gerekli kalibrasyonu yapmanız gerekse de, bu alışması zor bir konu değil. Şasiyi yüklemeyi öğrenmeye başladığınızda ise CSL boyut değiştiriyor. Ayrıca konsoldaki Sport tuşunu unutmayalım. Bu kadar saf ve keskin bir spor otomobilde Sport butonunun yer almasını garip bulabilirsiniz, ancak bu tuşa bastığınızda gaz tepkileri, ses ve sürat fark edilir ölçüde ciddiyet kazanıyor.

Lastik teknolojisindeki çarpıcı ilerlemenin katkısıyla, bugün kullandığımız CSL'in Michelin Pilot Sport 4 S lastikleri




M3


M3 CSL


SportContact 2













kuru zeminde muhtemelen orijinal Cup lastikler kadar tutunma üretiyor. Ayrıca bu lastikler ıslakta da çok başarılı. CSL'i bir virajda denemek için güzelce zorluyorum ve tıpkı E30'daki gibi her şey bir anda doğru hissettirmeye başlıyor. Ön taraf en ufak bir kararsızlık göstermeden tutunuyor. Arka kısım ise herhangi bir tutunmayı bırakma eğilimi göstermiyor. Yükü doğru dağıtıp otomobili yola güzelce oturttuğunuzda göz yaşartıcı bir hızlanma ortaya çıkıyor ve çok küçük düzeltmelerle akışı korumak mümkün hale geliyor. Dahası, en iyi spor otomobillere has bir derinlik duygusu veren CSL geri plandaki uzun çalışma saatlerini anlamanızı sağlıyor. Ayrıca modern lastiklerin otomobildeki becerilere yeni bir katman eklediği ortada.

Gruptaki üçüncü otomobilin de bir M3 olmasını bekleyebilirsiniz, ancak M2 CS kendisinden önceki safkan sporcuların yanında hiçbir şekilde sırıtmıyor ve sihirli formülün son bayrak taşıyıcısı olarak kabul görmeyi başarıyor. CSL ile benzer boyutlara sahip olan otomobil parlak ve kaslı gövdesi, kıvrımları ve devasa çamurlukları dolduran koca tekerlekleriyle dikkat çekiyor. Başlangıçta jantların altın sarısı rengini garipsemiş olsam da kısa sürede bunun hoş bir estetik detay olduğunu düşünmeye başlıyorum.

İncelemeyi yakından sürdürürken CS ile CSL'in neredeyse aynı ölçüde lastiklere sahip olduğunu fark ediyorum. Fakat CS'in hafif alaşımdan imal edilmiş jantlarının arkasında önemli bir olay var: Karbon frenler. E30'un jantları kadar büyük görünen ve opsiyonel olarak sunulan frenler ciddiyeti artırıyor. Standart karbon fiber parçalar arasında tavan ve kaput var ki kaput gerçek bir sanat eseri gibi görünüyor. Ön splitter, aynalar, arka spoyler ve difüzör ise listenin diğer kalemleri. Mega M2'nin 1550 kg ile çok hafif olmadığını da ekleyelim.

M2'nin ön bölümünü incelemeye koyulduğunuzda ağırlığın kaynağını fark ediyorsunuz. Önde "duvardan duvara" radyatörler yer alıyor, çünkü otomobil M3/M4'te kullanılan twin-turbo beslemeli sıralı altı silindirli motorun 450 bg'lik versiyonuyla yürüyor. 3.0 litrelik makine buradaki atalarını tork açısından geride bırakıyor: 2350 d/d'den itibaren ortaya çıkan 542 Nm'den fazla tork değeri (CSL yaklaşık 5000 d/d'de 370 Nm'lik torka sahip) M2'nin sürüşü deneyimiyle farklılaşacağına dair sinyaller veriyor.

İç mekanda M2 ile E30'u bağlayan çok hoş bir detay var: Manuel şanzıman. E30'da 5-ileri "dog-leg" şanzıman yer alırken CS ise 6-ileri dişli kutusuna sahip. Yine de otomobillerin hem vites kolları hem de vites değiştirme deneyimleri neredeyse aynı: Hafif, direkt, kemikli ve keyifli. Manuel şanzımanın çift kavramaya kıyasla sağladığı 25 kg'lik hafifleme elektrikli spor koltukların ilave ağırlığını dengelemiş oluyor.

Buradaki üç otomobilin anahtarlarını yan yana koyarak çok şey öğrenebilirsiniz: E30'un anahtarı ince ve hafif. CSL'in anahtarı kumandalara sahip olduğu için biraz daha iri. CS ise "sustalı" bir kumanda ile çalışıyor. Metafor olarak değerlendirilebilecek bir diğer detay da direksiyonlar. E30'da desteksiz, ince ve küçük. CSL'de destekli ve biraz daha kalın. CS'te ise cidden tombul ki bunun sürüş deneyimine katkı sağladığından emin değiliz.

M2'de yolcunuz otomobilin bir yönünü iyi anlayacaktır. Çünkü gaz pedalını zemine yaklaştırdığınız anda otomobil

Karşıda ortada: E30'un 16 inçlik jantlarının arkasında yer alan 280 mm'lik fren diskleri M2 CS'in (üstte solda) 19 inçlik jantlarının arkasında kalan 400 mm'lik (15.7 inç) karbon seramik fren disklerinin yanında küçücük görünüyor. **En soldan itibaren:** E30'dan M2'ye iç mekan gelişimi

çok ciddi bir enerjiyle ileri atılıyor. E30 ile CSL'in karakterlerindeki derinliği anlamak için zorladığım anlar olmuştu, ancak M2'deki potansiyeli gördükten sonra bu otomobili anlamak için stabilite kontrolünü kapatmanın iyi bir fikir olup olmadığını sorguluyorum. Hem de ılık ve kuru zeminli bir rotada olmamıza rağmen!

Pek tabii ki her şey güç değildir. CS'in en özel yanlarından bir tanesi otomobilin atmosferik sıralı altı silindirli sesleri çıkarıyor olması. CSL'deki güç ünitesi kadar zengin bir sesten söz etmiyorum, ancak yeni motor manuel şanzımanla birlikte otomobili dilediğiniz gibi kullanmanızı sağlarken aynı anda harika tınılar duymanızı sağlıyor. Bu arada konu ses olduğunda çok az otomobil CSL ile kıyaslanabilir. M2 modern bir otomobil olmanın gerekleri kapsamında gaz pedalı, direksiyon ve süspansiyonlar için farklı programlar sunuyor. Üç kademeli programlar içinde benim kişisel tercihim az önceki sırayla Sport, Comfort ve Comfort. Çünkü otomobildeki harika performansı yol sürüşlerinde doğal biçimde kontrol etmek için bir nebze yumuşaklık iyi geliyor.

M2 beklediğimden çok daha kolay erişilebilir bir otomobil. M3'lerde otomobilleri derinlemesine anlamamı sağlayacak aksiyonlara girmeden evvel buna hazır hissetmem gerekmişti. M2 ise ilave torkun da katkısıyla her an göreve hazır hissettiriyor. Buradaki püf noktası torku yeterince kullanmak. Yanlış anlaşımlasın, M2 CS turbo beslemeden dolayı aksi bir otomobil değil. Paylaştığım püf noktasının sebebi torku fazla kullanmanız halinde akışı bozacak kadar kontra vermek durumunda kalmanız.

BMW M3 CSL (E46)

Motor Sıralı 6-silindir, 3246 cc **Güç** 360 bg @ 7900 d/d **Tork** 370 Nm @ 4900 d/d
Ağırlık 1385 kg **Güç/ağırlık** 260 bg/ton **0-100 km/s** 4.9 sn
Maks hız 250 km/s (limitli) **İlk satış fiyatı** 64.451 Sterlin (2003)
Güncel değeri 50.000-60.000 Sterlin

evo skoru ★★★★★



O halde en zor soruya geldik: Fiyattan bağımsız olarak hangisini tercih ederdim? Hoş, şu anda E30 M3 ile M3 CSL İngiltere'de 60.000 sterlin bandının ötesine geçti. M2 CS ise İngiltere'de 75.000 sterline sunuluyor. Yani otomobillerin fiyatları neredeyse eş. O halde karşılaştırmayı asıl konuya göre yapalım: Sürüş keyfi. M2 hem modern hem de harika görünen bir otomobil olarak E30 M3 formülünü 2020'li yıllarda yaşatıyor. Ayrıca aynı motorla yürüyen diğer tüm M otomobillerinden daha etkileşimli. Ancak bu grupta sadece performansa dayanarak bir tercihte bulunmak sığ kaçacaktır. O halde klasiklere döneyim.

CSL hem çok yakışıklı hem de ciddi bir otomobil. Öyle ki her detayında ciddiyet, ustalık ve incelik hakim. Özellikle de sıralı altı silindirli motorunda. Karakterli otomobil ifadesini karşılayan niteliklerle dolu M3 CSL bana her zamankinden daha fazla keyif verdi ki genelde böyle olur. Bir otomobili hakkıyla anlamak için fiyatını unutmanız gerekir. Ciddi biçimde ele alınmış, safkan bir M ürünü. SMG şanzımanın gerektirdiği ilave dikkati gösterdiğiniz ve frenlere mekanik empatiyle yaklaştığınız sürece neredeyse kusursuz bir sporcu.

Peki ben hangisini seçiyorum? Dürüst olmam gerekirse E30 M3'ü arzulamaktan vazgeçemiyorum. Evet! Dört silindirli motora, 215 bg güce ve ince lastiklere sahip bir otomobili arzuluyorum. Bu tercihte E30'un hafifliği önemli bir paya sahip. Yeterince hızlı ve virajlarda çok ciddi. Tutunma kalitesi ve dengesi ise göz kamaştırıcı. Üstelik her hızda çok etkileyici ve çok etkileşimli. Sözün özü, orijinal M3 tüm zamanların en iyi spor otomobillerinden bir tanesi!

BMW M3 (E30)

Motor Sıralı, 4-silindir, 2302 cc **Güç** 215 bg @ 6750 d/d
Tork 230 Nm @ 4600 d/d **Ağırlık** 1165 kg **Güç/ağırlık** 185 bg/ton
0-100 km/s 6.7 sn **Maks hız** 236 km/s **İlk satış fiyatı** 22.750 Sterlin (1987)
Güncel değeri 45.000-110.000 Sterlin

evo skoru ★★★★★

BMW M2 CS

Motor Sıralı, 6-silindir, 2979 cc, twin-turbo
Güç 450 bg @ 6250 d/d **Tork** 550 Nm @ 2350-5500 d/d
Ağırlık 1550 kg **Güç/ağırlık** 291 bg/ton **0-100 km/s** 4.2 sn
Maks hız 280 km/s (limitli) **Baz fiyat** 75.355 Sterlin

evo skoru ★★★★★



yazı ADAM TOWLER

KUYRUK

McLaren balistik seviyedeki 720S modelini Longtail operasyonuyla daha da yükseklere



O LAYI

çıkarıyor. 765LT isimli yeni modeli Silverstone'da deniyoruz. Sıkı tutunun!



YENİDEN LONGTAIL OPERASYONU ZAMANI. Hem de bu kez ensesi kalın bir McLaren için… Markanın Super Series otomobili daha keskin dişlere kavuştu, hafifledi ve kas yapma programına tabi tutuldu. Bu öyle bir program ki Doğu Almanya'nın eğitim kamplarında görev yapmış bir koçun bile betini benzini attırabilir.

McLaren'ın nefes almaksızın yeni modeller tanıtması ve MSO biriminin hazırladığı özel serilerin bolluğu çokça eleştirildi ve markanın heyecan faktörünü zayıflattığına dair yorumlar yapıldı. Yine de fiyat ve performans açısından bakıldığında yolda ve pistte sertçe kullanılmak için ele alınmış bir 720S'ten dolayı heyecan duymamak mümkün değil. Ya da gelin olaya şöyle bakalım: Bir önceki kuyruklu yıldız olan 675LT için modern zaman F40'ı yorumu dahi yapıldı ki bu otomobil eCoty 2015'i neredeyse kazanıyordu. Bir yazarımız otomobille bir türlü geçinememiş ve bu durum final sonucunu kötü etkilemişti. Neyse, dememiz o ki mevcut durumda bile 765LT isimli bu otomobilin yarattığı heyecan ve beklenti dalgası çok ciddi. Ayrıca unutulmamalı ki sadece içten yanmalı motorla yürüyen spesiyallerin günleri sayılı. Ayrıca bu şey 765 bg güce sahip. Evet, yedi yüz altmış beş beygir gücü.

Saf güç, ağırlık tasarrufu, titanyum tekerlek cıvataları ve yüzünüzü ekşitecek türden bir fiyat etiketi. Yeni aerodinami unsurları, kanatlar, onu incelt, bunu kaldır… Burada her şey detaylarla ilgili ve tahmin edeceğiniz üzere McLaren, Longtail uzantısının hakkını vermek için elinden geleni yapmış. Ne de olsa Longtail ifadesi markanın tarihinde çok özel bir yere sahip. Bu ifadenin teknik karşılığı için otomobil 57 mm uzatılmış ki bunun büyük bir kısmı (48 mm) karbon fiberden imal edilmiş yeni ön spoylerden geliyor.

Ön kısımdaki küçük dikey kanatlar, hava akışını düzenledikten sonra alt kısma ve yanlara iletiyor. Arka tekerleklerin arkasında yer alan LMP1 tarzındaki uzantılar ise otomobilin arka kanadından ve arka difüzöründen akan havanın yandaki akışla bozulmasına engel oluyor. Konu arka difüzöre geldiğinde McLaren mühendisleri sırıtmaya başlıyor. Evet, bu parça yol kullanımı için yasal olmasına yasal, ancak milimetrelerle… Bir yol otomobili için korkunç derecede büyük bir arka difüzörden söz ediyoruz.



Arka kanat artık daha yükseğe ve derine uzanıyor. Arkadaki hareketli kapakçıklar ise sert frenajlarda hava freni fonksiyonu görmek üzere açılıp kapanabiliyor. Otomobilin arka kısmı büyük oranda açık görünüyor. Bunun bir sebebi ağırlık tasarrufu, diğer sebebiyse sıcak hava tahliyesi. Motor 720S ile Senna ayarları arasında bir yerde. Örneğin Forged pistonlar ve üst kapak Senna'dan… 800 Nm tork üreten motorun otomobili daha iyi hızlandırması için vites oranları kısaltılmış. Senna'dan alınan fren kaliperleri standart, karbon diskler ise opsiyonel. Şaşırtıcı derecede hafif olan jantların çevresini modele özel olarak üretilen Pirelli Trofeo R lastikler sarıyor. Bu arada ön ve yan camların hafiflik maksadıyla 0.8 mm inceltildiğini de belirtelim.

Sonbahar günlerindeyiz. Bundan sonra, önümüzdeki Mayıs ayına kadar İngiltere havasından kimseye hayır gelmez. Neyse ki bugün Silverstone'da sıcaklık 25 derece. Sonbaharın melankolik ışıklarıyla aydınlanıyoruz. Senna'dan alınan spor koltuğa yerleşiyorum. Öğleden sonraki ofisim burası. Beş noktalı kemerleri bağlıyor ve koltuğa yapıştığımı hissedene kadar sıkıyorum. McLaren'ın otomobile yerleştirdiği interkom sistemini takınca V8 motoru duyduğumdan çok hissediyorum. Düşük frekanslı, ince ve yırtıcı titreşimler vücuduma yayılıyor. Bir kez daha, cesaretimi toplayarak, belirtmeliyim ki 4.0 litrelik V8 motor, nasıl desem "görev odaklı" sesler çıkarıyor. Biraz düz, tekdüze ve endüstriyel… Yine de arkadaki bazuka formlu dörtlü egzoz çıkışlarıyla gelen değişim kulaklara iyi geliyor.

Egzoz sesine odaklanacak zamanım olacak mı bilmiyorum. Benzer şekilde iç mekanı da hızlıca tarıyorum: Her şey sadeleştirilmiş, alkantara kaplanmış, sert ve amaca odaklı. Geri görüş bir posta kutusunun açıklığını anımsatsa da, bu görüntünün daracık çerçevesi Clubsport düzenine özgü. McLaren çalışanı pit yolunun açık olduğunu belirten işaretini gösteriyor ve Formula 1 garajından çıkmak üzere birinci vitese geçip hareket ediyorum.

Lastiklerin ve frenlerin ısınmaya ihtiyaç duyacağını bildiğimden ilk birkaç virajda neredeyse hiç zorlamıyorum. Bununla birlikte 765LT'nin yarım gazda sunduğu hızlanma performansı bile kıkırdamama neden oluyor. Yağlı bir tavuğun porselende hızlandığı gibi hızlanan otomobil çevik biçimde vites değiştiriyor ve burnunu apekse kilitliyor. Dikkatimi çeken ilk unsurlardan birisi beklediğimden daha az direksiyon girdisinin yeterli olması.

İkinci turda işler çılgınlaşmaya başlıyor. Otomobil ısındı. Yaşlı beynim ne kadar odaklanabilirse o kadar odaklanıyorum ve hayat bir süreliğine bir sonraki fren noktası, apeks noktası ve kerb'den ibaret hale geliyor. Görüşümü dar biçimde odakladığım International Circuit parkurunda Village ile Chapel'i bağlayan ve Hangar düzlüğüne uzanan tuhaf tepe üstündeyim. Lanet olası ters eğimli viraj! 765'i mümkün olduğunca hızlı ve düz tutmaya çalışıyorum, pistin tamamını kullanıyorum ve düzlüğe dördüncü vitesin "etli" bölümünde çıkıyorum.

Bu noktadan sonra olanları gerçeküstü olarak değerlendirebilirim. Her turda tekrarlanan bu deneyimde, beynim 765'in viraja dalma ve

Solda: Modele özel üretilen Trofeo R lastikler müthiş tutunuyor; fren kaliperleri Senna'dan alınırken yarış frenleri opsiyonel sunuluyor. **Sağda:** Sadeleştirilmiş kabinde Senna koltukları opsiyonel olarak sunuluyor


LT63 MCL











Solda, en üstten itibaren: Düşey bıçaklar otomobilin ön ve yan kısımlarındaki hava akışını düzenliyor; gövdede bolca karbon fiber unsur mevcut; dörtlü egzozlar otomobilin sunduğu işitsel deneyimi iyileştiriyor ve ateş çıkarıyor; arkadaki karbon uzantılar da hava akışını düzenlemek için

çıkışta devir çevirme hızına yetişmekte zorlanıyor. İçgüdüsel olarak sağdaki kulakçığı çekiyorum. Beşinci vites! Çevre halen bulanık. Altı! Otomobil en ufak bir sakinleşme göstermeksizin hızlanmayı sürdürüyor. Düzlük ne ara bitti? Aradaki her şey silinmiş gibi. Bir köprü olacaktı. Porsche Experience Center nereye gitti? Aston Martin Teknoloji Merkezi ne tarafta kalıyordu? Gerçekten her şey silindi. Böylece Hangar düzlüğüne ulaşıyor ve burayı 300 km/s bandını zorlarken daha önce hissetmediğim bir şekilde geçiyorum.

Stowe virajının meşhur sağı yaklaşıyor ve uygun pedala var gücümle basıyorum. 765'te Senna'dan alınan fren diskleri yer alsa da, burada Senna'nın aerodinamik fren desteği teknolojileri yer almıyor. Yine de otomobilin yavaşlama gücündeki vahşiliği Senna'dan ayırmak zor. Ayrıca fren pedalının insanüstü direnci kayda değer. Pedaldaki hissiyat o kadar direkt ki kendimi bir çizgi filmdeki gibi ayakkabılarımla frenlerken ve tabanlarımdan kıvılcımlar saçarken hayal ediyorum. Üstelik 765 ile ilgili iyi haberlerim henüz başladı. Otomobil 720 GT3 yarışçısından yaklaşık 250 bg daha fazlasına sahip ki bunun sebebi yol otomobilinde kısıtlayıcıların olmayışı. Böylece Stowe virajına yüksek süratte dalıyorum ve otomobilin gösterdiği şeffaflık ve keskinlik başımı döndürüyor. Buradaki güce alışabileceğinizi sanmıyorum. Bununla birlikte viraj deneyiminde şasinin yaptıkları gücü bile unutturacak bir heyecan yaratıyor.

Yüksek süratlerde dahi ön bölüm apeksi hedeflemekten geri kalmıyor. Freni bırakıyor, tekrar gaza dönerek bir sonraki kerb'in üzerinden devam ediyorum. Ta ki en yavaş viraj olan ve ikinci viteste dönülen Vale'ye kadar. Bu sol virajda öyle sert fren yapıyorum ki otomobilin arkası hafifçe esniyor. Kontra verecek kadar olmasa da, dramatik fren gücünden kaynaklı ağırlık transferi bu bölümü biraz açıyor. Bu sırada ön splitter'ın bir spatula gibi asfalta değdiğini hissediyorum. İşte bu deneyimi devam eden her tur boyunca yaşıyorum ve 765'in ne sesi değişiyor ne fren performansı. Otomobil tabiri caizse yorulmak nedir bilmiyor.

İki seans halinde planlanan günün ikinci sürüş seansında daha agresif modları denedikten sonra sonunda stabilite kontrolünü kapatıyoruz. 765 bu noktadan sonra daha da canlanıyor. Özellikle viraj içinde çizgiyi dilediğiniz gibi ayarlayabiliyor ve çıkışa doğru gaz pedalıyla dilediğiniz ölçüde yan gidebiliyorsunuz. Turlar birer birer geride kalırken Pirelli lastiklerin ve frenlerin hiç zayıflamamış olması gerçekten şaşırtıcı.

765LT ile tanışmak için bundan daha çarpıcı bir deneyim düşünülemezdi. Bence otomobilin en etkileyici yanı McLaren mühendisleri tarafından yaratılan bu canavarın bizim gibi ölümlüler için dahi kontrol edilebilir hissettiriyor olması. Turlar geride kaldıkça ve otomobile alıştıkça yeni bir katman daha keşfediyor ve sınırları biraz daha zorluyorsunuz. Bu karakteri yaratmak kolay bir iş değildir. Tabii egzoz çıkışlarından 40 cm yüksekliğinde mavi ateş çıkarmak da öyle… Mühendisler bunun geceleri gözlemlenebilir olduğunu belirtiyor. O halde otomobili birkaç geceliğine almamız ve bunu denememiz gerek.

McLaren 765LT

Motor V8, 3994 cc, twin-turbo **Güç** 765 bg @ 7500 d/d **Tork** 800 Nm @ 5500 d/d
Ağırlık 1339 kg **Güç/ağırlık** 572 bg/ton **0-100 km/s** 2.8 sn **Maks hız** 330 km/s
Baz fiyat 280.000 Sterlin (UK)
evo skoru ★★★★★





“MCLAREN MÜHENDİSLERİNİN YARATTIĞI BU CANAVAR, BİZİM GİBİ ÖLÜMLÜLERE BİLE KONTROL EDİLEBİLİR HİSSETTİRİYOR”



OBJEKTİFİN ARKASINDAKİ HAYAT

DAVID SHEPHERD

Okuldayken fotoğrafçılığa duyduğu ilgiyle başlayan serüveni David Shepherd'ı dünyanın en çok aranan otomobil fotoğrafçılarından birisine dönüştürdü. Kendisinden bu yolculuğu ve en sevdiği fotoğraflarını dinliyoruz

yazı RICHARD MEADEN





“OKUL YILLARIMDA SUSAN SONTAG İSİMLİ ünlü bir Amerikalı yazar vardı. Kendisinin yazdıkları çoğu zaman sinirime dokunurdu, fakat fotoğrafçılıkla ilgili bir sözünden çok etkilendim. Sözünü hala hatırlarım: ‘Fotoğrafçı güzelliğin duayenidir. Aynı zamanda, bilerek ya da bilmeyerek, ölümü kaydeden bir melektir.’ Sohbetin enerjisini bir anda bozdum değil mi?”

Sözlerine böyle başlıyor David Shepherd. Ailesi ve arkadaşları arasında “Shep” olarak bilinen ve serbest çalışan fotoğrafçı bu zamana kadar hem dergiler hem de markalar için dünya çapında işlere imza attı. Otuz yıllık deneyimin kendisini cesur kıldığı ortada, fakat Shepherd mutlak özgüvenle hareket eden birisi değil.

“Okulda fotoğrafçılık yaptım ve daha sonra işin eğitimini almak üzere yoluma devam ettim. Ne var ki genel manada iş hayatına dair pek fikrim yoktu ve fotoğraf çekerek hayat kazanmanın neye benzeyeceğini düşünmüyordum. Seksenlerin sonuna doğru mezun oldum ve komik bir şekilde manzara fotoğrafçısı olmak istediğime karar verdim. Niyetim köy kasaba gezip doğayı fotoğraflamaktı ve bununla nasıl kazanç sağlayacağımı bilmiyordum. Nitekim aklımın başıma gelmesi için altı ay geçmesi gerekti.

O dönem Londra’nın güneyinde yaşıyordum ve mezun olduğumda bankaya epeyce borcum vardı. Yanlış hatırlamıyorsam faiz oranları %20’lerdeydi ve kısa sürede borcumun faizini dahi ödeyemeyecek durumda olduğumu fark ettim. Kriz kısa sürede



“No Time To Die” atlama sahnesi
Bu fotoğraf için çok fazla düşünmem gerekti. Neler yanlış gidebilir? Nerede durmam lazım? Üstelik değişkenlerin çoğu bana bağlı değildi ve sadece bir şansım vardı. Yani sahneden sonra “Yakalayamadım!” demem hoş karşılanmazdı. Her şey çok hızlı gelişti. Doğru fotoğrafı (önceki sayfa) çektiğimden kamerayı kontrol edene kadar emin olamamıştım.

Eagle E-type, Beachy Head
Bu fotoğrafı (üstte) Beachy Head’de çektim. Meğer çekim günü yakınlarda bir havacılık gösterisi varmış ve İngiltere Hatıra Uçuşu’na denk gelmişim. Otomobil, manzara, hava ve uçaklar her şeyin doğru olduğu nadir anlardan birini yaratmıştı.

Lamborhini Miura, Futa Geçidi
Bu fotoğraf (sağda) güzel bir otomobili güzel bir yolda fotoğraflamaktan çok daha fazlasını temsil ediyor. O gün Futa’da Valentino Balboni ve Dickie Meaden ile birlikteydik. Miura muhteşemdi. Yemek muhteşemdi. Ve ben bu fotoğrafı çok uzun süre kartvizit olarak kullandım.

Jaguar S-type R, Barcelona
Bu fotoğraf (en sağda) Steve Sutcliffe ve Jaguar F1 pilotu Antonio Pizzonia ile birlikte yaptığımız ciddi kazadan hemen önce çekildi. Barselona’daki pistteydik ve çok az insan iki omurumun kırıldığını fark etti. Kötü bir gündü.

















Discovery Sport, İzlanda
Bu fotoğraf (üstte solda) Discovery Sport lansmanından. Bu zamana kadar katıldığım en çarpıcı ve en zorlu event olabilir. Kışın ortasında İzlanda'daydık ve hava -30 dereceydi. Hiç ışık yoktu. Yine de ortama büyüleyici bir keyif duygusu hakimdi.

Aston Martin Rapide
Bu fotoğraf (solda) sıcak hava test gününde çekildi. O akşam çıkıp ilginç bir şeyler aramaya karar verdik. İnsan her zaman şanslı olmuyor ama o gün şanslıydım.

Aston Martin One-77, New Mexico
Aston bir tane One-77'yi New Mexico'da çölün ortasında yer alan ve Virgin Galactic'in evi olan Spaceport America'ya yollamıştı. Otomobil çekmek için daha havalı bir yer düşünemiyorum. Ayrıca Richard Branson'ın verdiği özel parti de fena değildi.

Red Cross Land Rover Defender, Londra
Bu fotoğraf (üstte ortada) pandeminin ortasında çekildi. Hem teknik hem de sanatsal açıdan gayet kötü olmasına karşın şehirdeki dev panolardan birini süsledi. İroniktir ki en kötü fotoğraflarımdan biri olan bu kare, aynı zamanda muhtemelen en çok kişinin gördüğü fotoğrafım.

Rolls-Royce Phantom, Londra
Bu fotoğraf (üstte) Rolls-Royce için yaptığım ilk çalışma olduğu gibi aynı zamanda bir markayla yaptığım ilk işlerden bir tanesinin ürünü. Londra'nın böyle bir otomobili fotoğraflamak için çok uygun olduğunu düşünmüştüm. Neyse ki marka da benimle aynı fikirdeydi.

büyüdü ve kameramı bir kenara bırakıp bisikletli kurye olarak çalışmaya başladım. Pek eğlenceli değildi, ama en azından borcumun bir kısmını ödeyebildim. Yine de fotoğrafçılık diplomasıyla ne yapmam gerektiğine dair halen bir fikrim yoktu."

Cevabı birkaç PR şirketi için lansman fotoğrafları çekerek bulan Shepherd bunun ruhu paramparça eden ve para kazandırmayan bir deneyim olduğunu hatırlıyor. Bir kaliteli yaşam dergisi için çekim yapmakta dirense de, bir noktadan sonra otomobil fotoğrafçılığına bir şans vermek istemiş.

"Her zaman otomobil dergileri okurdum ve otomobilleri severdim. Bu yüzden otomobil fotoğraflama düşüncesini çok doğal karşıladım. İlk olarak 'Which Kit?' isimli dergide çalıştım. Güzel bir dergiydi, fakat Countach kit otomobillerden yayılan reçine kokusu halen başımı döndürüyor. Üstelik neredeyse hiç ödeme almıyordum. Yine de hem tecrübe kazanmak hem de kariyerimi ilerletmeme yardımcı olabilecek insanlarla tanışma ihtimali yaratmak için çekmeyi sürdürdüm.

Doksanların ortası gelmişti ve 30 yaşındaydım. Elimde portfolyo, sanat editörlerinin kapısını aşındırıyordum. İlk 'gerçek' işimi Autocar'dan aldım. Bunu kısa sürede Performance Car izledi. Ağır yayınlarla çalışmak harikaydı, ancak bu yayınların tam zamanlı fotoğrafçıları olduğundan bana yine ufak tefek işler kalıyordu.

Özgüvenim yükselmeye başlamıştı, ancak günümüzdeki genç fotoğrafçılar gibi küstahça tutumlar sergilemiyordum. Dürüst olmam gerekirse halen aynı tutumdayım. Bence her türlü teknik ve sanat dalında oluğu gibi fotoğrafçılıkta da kişinin kendisine inanması çok önemli bir değer. Bu yüzden tırmalamayı ve öğrenmeyi sürdürdüm."

Herhangi bir konuda başarı sağlamış her insanın hikayesinde bir kırılma noktası vardır. Tabiri caizse şampanya mantarının şişeyi terk ettiği o an… Shep için bu durum bir altın başarıdan ziyade genel olarak becerilerini kabul etmiş saygın şirketlerle çalışmaya başlamasıyla ortaya çıkmış. Çok yıllık otomobil dergileri, evo isimli küçük ve yeni bir dergi ve BP gibi ciddi şirketler bunlardan bazıları.

"Doksanların sonu benim için çok heyecan vericiydi" diyor ve ekliyor: "Otomobil dergileriyle işler yolundaydı. BP ise çok özel işler veriyordu ve bu sayede çarpıcı coğrafyalara seyahat ediyordum. Bakü henüz vahşi batı gibiyken bir petrol boru hattını fotoğraflamıştım. Hatta aynı hat Bond filmlerinden birinde kullanıldı."

Sürdürülebilir başarının tadını alan ve alanında emek emek yükselen Shepherd sonunda doğrudan otomobil üreticileri için çalışmaya

karar vermiş. Dergilerdeki sanat editörlerini üzen bu karardan sonra fotoğrafçının ajandası Aston Martin, Bentley, BMW, Jaguar Land Rover, Nissan ve Rolls-Royce gibi markalar tarafından kısa sürede doldurulmuş.

"Markalara yaklaşıp 'Sizin için çekim yapabilir miyim?' diye sormam yıllarımı aldı" diyor. "Yine de başlangıcı BMW ve Rolls-Royce ile yapmış olmam halen çok iyi hissettiriyor."

Birçok üretici için lansman fotoğrafçısı olarak çalışma düzenine geçiş yapmasıyla birlikte Shepherd gençliğindeki finansal acıları telafi etmeyi başarmış. Yine de bu işin zorlukları arasında haftalarca, hatta bazen aylarca evden uzak olmak var. Öyle ya da böyle, serbest çalışmak daima zordur. Özellikle de yaşamakta olduğumuz salgın günlerinde.

"Salgın döneminde yaşananlar ilginç oluyor. İşlerin mecburen durması finansal açıdan facia yaratsa da durup düşünme, nefes alma ve sakinleşme fırsatı bulabildiğim için çok memnunum. Fark ettim ki son yirmi yılda kendime bu denli zaman ayırma şansım olmamış.

Hatta kendimle o kadar zaman geçirdim ki bir noktada işimin sevmediğim yanları için 'Tekrar yapabilir miyim acaba?' kaygısı duymaya başladım. Hava durumu, çekim lokasyonu, müsait günler gibi değişkenleri yönetmek gerçekten çok zor. Öte yandan bir otomobil yazarıyla ya da markayla birlikte görsel bir hikaye yaratmayı halen çok seviyorum.

Görsel seçimiyle alakalı bir noktaya değinmek isterim. Burada gördüğünüz fotoğraflar belki de en iyi fotoğraflarım değildir, çünkü benim böyle bir yargıda bulunmam doğru olmaz. Yine de seçtiğim her görselin bir hikayesi var. Örneğin Miura fotoğrafı kartvizitim gibi oldu. No Time To Die için çektiğim uçan Land Rover'lar ise hayatım boyunca en çok baskıya maruz kalarak çektiğim fotoğraftır. Buradaki fotoğrafların her biri bana hikayenin ne kadar önemli bir kavram olduğunu hatırlatıyor ve Sontag'ın 'ölüm meleği' benzetmesini doğruluyor. Yazarın ifadeleri biraz kasvetli olsa da geçip gitmekte olan bir anı deklanşöre bastığınız anda kaydetmiş oluyorsunuz. Bu yüzden özel anlar, özel fotoğraflar yaratıyor.

Amerikalı fotoğrafçı Imogen Cunningham'ın sevdiğim bir sözünü paylaşayım -En sevdiğim fotoğrafım hangisi mi? Yarın çekeceğim fotoğrafım. Kulağa biraz hoppa gelmesine ve çok farklı versiyonlara sahip olmasına rağmen bu sözün doğruluğuna inanıyorum. Çünkü hep daha iyisini yaratma arzusu bu işin anahtarı. Bu arzu gittiyse emeklilik zamanı gelmiş demektir.'





Nissan GT-R 50
Stüdyo işleriyle bilinen bir fotoğrafçı değilim, ama kontrollü ortamları seviyorum. Bu fotoğraf (en üstte) benim için çok önemli, çünkü sipariş doğrudan Nissan Japonya'dan gelmişti. Otomobilin Pininfarina versiyonunun Goodwood'dan önce fotoğraflanması gerekiyordu. O şey arkadan muhteşem görünüyor.

Jaguar I-Pace Prototipi, Los Angeles
LA bir fotoğrafçı için zor bir şehir. Çünkü hem çok kalabalık hem de çok fazla otomobil barındırıyor. Fotoğrafta (üstte) gördüğünüz alan Jaguar'ın medya mensuplarını toplama yeriydi. Gündüz pek dikkat çekmiyordu, ama akşam olunca enerji yükselmişti. Ben de markanın ilk elektrikli SUV'u için böyle enerjik bir karenin uygun olacağını düşündüm.

Bentley Continental GT Convertible, Colorado
Bu fotoğraf (üstte sağda) Bentley lansmanından. Gördüğünüz çitler Ralph Lauren'e ait. Sanırım çitin arkası da öyle. Lansman çekimi olduğundan kullanışlı görseller hazırlanmalıydı ve ben bir şekilde kendimi şımartmayı başarmıştım.

Jaguar F-type, Los Angeles
Bu fotoğraf (sağda) F-type için düzenlenen uluslararası lansmanda çekildi. Gördüğünüz hangar Howard Hughes tarafından Spruce Goose için tasarlanmış. Hem alan hem de davetliler "dev"di. O gün yanlış tuvaletin kapısını açmış ve Kelly Osbourne ile burun buruna gelmiştim.


006M365



yazı HENRY CATCHPOLE



Hızlı teslimat

Bir gün içinde RB5 ile Münih'e gidip gelmek Stuart Gallagher'ın bu otomobile duyduğu bağlılığı benzersiz bir noktaya taşımış

STUART GALLAGHER'I TANIRSINIZ. Kendisi dergimizin kırmızı renkli editör kaleminin mevcut taşıyıcısıdır. Takdir edersiniz ki Stuart dergide çok eski. Kendisi evo'nun ilk tam zamanlı yazarı ki insan kaynakları departmanı bu ifadeyi genellikle "her işi yapan yazar" olarak açıklar. Derginin yeni olduğu zamanlarda, yani doksanların sonunda genç ve kıllı yazar Stuart Gallagher ancak yeterince genç ve aptal olanların yapabileceği birçok işin üstesinden gelmiş.

Bunlardan bir tanesi sekizinci sayı için yeni bir Audi ile yeni bir Subaru'nun karşılaştırma sürüşü için yapılması gereken yolculuktur. Yazıyı bu noktada Stuart'a devrediyorum. Fotoğrafçı Gus Gregory ile birlikte 12 sayfalık bir konu için bir gün içinde 1600 km'den fazla yol yapma hikayesini kendisinden dinliyoruz.

"Sabah üçte Gus ile onun evinde buluştuk ve Manş Tüneli üzerinden Almanya'ya ulaşmak üzere yola çıktık. Orada evo'nun usta kaçak dövüşçüsü David Vivian ile buluşacak ve kendisine teslim edilecek Audi S3'ü aldıktan sonra çekim yapacaktık. Bizde ise en az S3 kadar yeni olan Subaru Impreza RB5 vardı. Otomobil o kadar yeniydi ki Prodrive son işlemleri gün içinde yapmıştı ve Impreza bize ulaştığında, araklanmış kanadı ve kaput havalandırmasını gövdeye iliştiren kimyasal henüz kurumamıştı.

Avrupa o zamanlar farklı bir yerdi. Kısa sürede çok uzun mesafeler kaydedebilirdiniz. İşte bu yüzden, tünelden çıktıktan sadece birkaç saat sonra Frankfurt'un sabah trafiğine yetişmeyi başarmıştık. Sonraki birkaç saat içinde ise Münih'e ulaştık. Günün başlangıcında ofisten bir mesaj geldi. Prodrive kendilerine ulaşmış ve otomobildeki yapıştırıcılar henüz kurumadığı için yüksek süratli sürüşlerden bir süreliğine kaçınmamızı rica etmiş. RB5'in aerodinamik eklentileri neyse ki doğru yerlerde duruyordu.

Audi'nin Münih havaalanındaki müşteri merkezinde Viv'in uçaktan inmesini beklerken çekim için ters istikamete yönelmeye ve yaklaşık 400 km ötede, Fransa sınırında yer alan Black Forest'a gitmeye karar verdik. Böylece dönüş yolunda biraz daha rahat edebilirdik. Hatta Gus bunu keşke daha önce düşünseydik diye iç geçirmişti.

Ormana ulaştık. Öğle yemeği saati geldiğinde 1000 km'den fazla yol yapmıştık. Bu yüzden Gus gün içinde kamera çantasını içindeki ekipmanlarla birlikte yol kenarında unuttu. O günden sonra kameranın uzaktan kumanda kablosu doğru düzgün çalışmadı, niye bilmiyorum…

Gus statik çekimler için bir alan belirledi, hazırlıklara başladı derken bir grup orta yaş krizli Harley binicisi alanı istila etti. Kendisinin çok iyi bir modda olmadığını tahmin edersiniz. Yine de Gus şaşırtıcı bir diplomasiyle istediğini aldı. Hatta sohbet sırasında adamların ne iş yaptığını da öğrenmiş ama o kelimeyi burada kullanamam.

Çekimden sonra Vivian hızla Münih'e doğru yola çıktı, çünkü uçağa yetişmesi gerekiyordu. Gus ve ben ise İngiltere gümrüğünde durdurulduk. Otomobilin evraklarını istediler. Tabii ki yoktu. Ayrıca o saatte Subaru ve Prodrive ofisleri boştu. Bu arada gümrükte durdurulma sebebimiz RB5'in gövdeye bir bantla tutturulmuş spoyleriydi…

Sonunda trene geçmemize izin verdiler. Sonra Gus'ı evine bıraktım ve yolculuğun son 100 km'sini tek başıma yaptım. Normal bir günden daha uzun sürmüş olsa da, bence her anına değmişti. Çünkü RB5 evo kariyerim boyunca kullandığım en iyi otomobillerden biri olarak kişisel favorilerim arasındaki yerini aldı. Ne otomobildi ama! Ah T47 JOP, kim bilir neredesin!'

"ÖĞLE YEMEĞİ SAATİ GELDİĞİNDE 1000 KM'DEN FAZLA YOL YAPMIŞTIK"



Cengiz Topel Cad.
No:14 Etiler İSTANBUL
0212 358 52 72

AutoSpa Etiler
autospa_
autospaistanbul

AutoSpa
Auto Detailing
By Özkan Ateş

"Dünya Markalarının katkıları ile AUTOSPA ETİLER, araçlarınıza NANO CERAMIC kaplama hizmetiyle ilk günkü heyecanı yeniden yaşatacak..."

CERAMIC 9H & GLASS COATING TECHNOLOGY

• Super Hydrophobic Effect • High Gloss Finish
• Anti-Graffiti • Weather & UV Resistance
Advanced Chemical Resistance • Oxidation & Corrosion Resistance



DÜNYA'DA SERAMİK KAPLAMADA BİR MARKA OLAN PASTA WAX GRUBU ARTIK TÜRKİYE'DE!

TÜRKİYE GENELİ
BAYİLİKLER VERİLECEKTİR



Angelwax
Heaven Scent Wicked Finish
Türkiye Genel Distribütörü - OG İÇ VE DIŞ TİC. LTD. ŞTİ
Melikgazi Kayseri / İletişim : 0544 324 20 55
angelwaxturkiye@gmail.com
www.angelwax.com.tr


THE
iX3
#bornelectric
Borusan Otomotiv