

YENİ BMW 3 SERİSİ Daha dinamik, daha hafif ve daha teknolojik



AUTOCAR

EYLÜL 2016 10 TL (KKTG 13) HER AYIN BİRİNDE...

Volvo S90'ın en zorlu sınava

İsveç teknolojisinin Almanlar karşısında şansı ne?

AUTOCAR ÖZEL



Ford Ranger
Dünyanın en
tehlikeli yolunda



Yeni 'YENGE'miz Rose Bertram ile Volkswagen Golf R'ı pistte buluşturduk



KARŞILAŞTIRMA



Yeni Cayman ve rakipleri
Cayman, M2 ve F-Type'in karşısında

AUTOCAR ÖZEL



Evoque Convertible
Üstü açık bir Range Rover'in anlamı ne?

KARŞILAŞTIRMA



Nissan Pulsar vs Opel Astra
Nissan Pulsar yılın otomobiline karşı

YENİ SUV PEUGEOT 2008

HİSSET. HÜKMET. KEŞFET.



Şimdi, benzinli tam otomatik seçeneğiyle Türkiye'de



Grip Control®



FARC Aktif Şehir İçi Güvenlik Sistemi



PEUGEOT i-Cockpit® / Mirror Screen / Apple Car Play

PEUGEOT TAVSİYELERİ TOTAL



Hemen bir Peugeot Yetkili Satıcısı'na gelin, herkesten önce onu siz keşfedin.

Yeni SUV Peugeot 2008 1.2 L PureTech Turbo 110 hp S&S EAT6 karma yakıt tüketimi 4.8 L/100km, ortalama CO₂ emisyon değeri 110 g/km'dir. 1.0-1.4 litre kategorisinde PSA Grubu'nun 1.2 litrelik üç silindiri PureTech Turbo 110 hp motoru "2016 Yılın Motoru" ödülüne layık görüldü. İlanda kullanılan görsel, Türkiye ürün gamı ile farklılık gösterebilir.

PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44

instagram.com/peugeotturkiye

twitter.com/PeugeotTurkiye

facebook.com/peugeotturkiye

YENİ SUV PEUGEOT 2008



PEUGEOT

MOTION & EMOTION

WWW.AUTOCAR.CO.UK 1 JANUARY 2007

Türkiye'nin değerleri

Türkiye'de çok önemli değerler var. Dünya çapında değerler bu bahsettiklerim. Dünyanın en büyük kanyonlarından biri, şelalelerinden biri, yaylalarından biri, hatta biri de değil birkaç tanesi bizde. Yani 'dünyanın en....' diye başlayan birçok ögesi bulunuyor elimizin altında, ama çoğunun değerini bilmiyoruz. Değerini bilmiyoruz derken, saklamasından ya da korumasından bahsetmiyorum sadece. Bunları tanıtıyoruz, iyi PR yapamıyoruz. Örneğin, dünyanın en tehlikeli yolu Türkiye'deymiş ve bunu ben daha bir iki ay önce kendi çabalarımla öğrendim. İçimden hemen oraya gitmek istedim ve geçtiğimiz ay Ford Ranger ile o yolu geçtik, ilerleyen sayfalarda okuyabilirsiniz. Artık dünyanın en tehlikeli yolunu geçmiş biriyim ben. Bayburt-Of arasındaki bu yola gitmişken Karadeniz'in doğal güzelliklerini görme fırsatı da yarattık kendimize. İnanılmaz bir doğa; şelaleler, göller, nehirler, dağlar, nefis, inanılmaz. İnsanlar da bunun farkında. Spor turizmi, doğa sporları yapan bir çok kişi buraları biliyor; rafting yapıyor, dağa tırmanıyor, dalıyor, uçuyor... Bir kısmı da buraların ticari kimliklerinin farkında; almış ne kadar Arap turist varsa, Ayder Yaylası'na getirip yemek yediyor, iki şifalı su içiriyor, doğal parklarda derelerin kenarlarında piknik yaptırıyor. Geriye kalansa çer çöp, kirlilik ve her sene o doğal güzelliklerin üzerine parayı bulma amaçlı kurulmuş restoran, kafe, oteller. Buralar ne derece kontrol ediliyor, nasıl bir mekanizma tarafından denetleniyor ve izinler alınıyor bilemem, ama bu doğal güzellikleri kaybetmeden sistemin yeniden düzenlenmesi şart.



Bu gibi yollar ve güzelliklerle önümüzdeki sayılarımızda buluşmaya devam edeceğiz. Türkiye çok güzel ve sadece büyük şehirlerle kısıtlı değil. Sizlerin de bildiği ve bizlerin de orada olmasını düşündüğünüz yerler, yollar varsa lütfen bize bildirin, iş isten geçmeden değerlendirelim.

BURAK ERTEM

burak@autocar.com.tr

@burakertem

AUTOCAR

ISSN 1300-798X

1895 yılında yayın hayatına başlamış, bir otomobil dergisidir.

İMTİYAZ SAHİBİ
LIFT Dijital İletişim Hiz. A.Ş. adına
Ömer Erdem
omerdem@liftr.com

YÖNETİM
Yönetici Ortak
Ertuğ Özdemir ertug@liftr.com

İÇERİK YÖNETİMİ
İçerik Koordinatörü
Akin Arslan akin@liftr.com

YAZI İŞLERİ
Yayın Yönetmeni burak@autocar.com.tr
Yardımcı Editör kerem@autocar.com.tr
Görsel Yönetmen derya@liftr.com
Fotoğraf gurkan@liftr.com

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Onur Ezer onur@liftr.com

KATKIDA BULUNANLAR
Alper Güler, Murat Bostancı, Omar Bahlol, Raşan Gülşan, Yalçın Arsan, Savaş Yılmaz, Mehmet Akif Doğan, Saffet Üçüncü, Elif Köseadağ, Lal Saatçioğlu, Can Kap, Berke Özgüç

REKLAM VE ÖZEL PROJELER
Onur Ezer onur@liftr.com
Meva Akgün meva@liftr.com

DİJİTAL OPERASYON
Egemen Özten egemen@stuff.com.tr

VIDEO İÇERİK
Fatih Yalçınkaya fatih@liftr.com
Ateş Kantürk ates@liftr.com
Ozan Başı ozan@liftr.com

EĞİTİM
academy@campaigntr.com

İDARİ / LOJİSTİK
Selçuk Ak selcuk@liftr.com

ABONELİK / MALİ İŞLER
Didem Aslan didem@liftr.com
Abonelik için: abone@liftr.com

MATBAA / BASKI
APA UNIPRINT Basım San. ve Tic. A.Ş.
Ömerli Mah. Hadimköy-İstanbul Cad.
No: 159 34555 Arnavutköy / İstanbul
Tel: 0212 798 2840

Yayın süresi yayındır.

DAĞITIM
Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.



LIFT DİJİTAL İLETİŞİM HİZ. A.Ş.
YEŞİLCE MAH. GÖKTÜRK CAD. ÇEŞNİ SK. NO:4 KAT:2
LEVENT 34418 KAĞITHANE / İSTANBUL / TÜRKİYE
+90 212 286 3579 www.liftr.com

haymarket
Haymarket Consumer Magazines Genel Müdürü David Prasher
Uluslararası Direktör Alaiştar Lewis
Avrupa & Amerika Lisans Geliştirme Direktörü David Ryan
Autocar, İngiltere ve Yunanistan'da haftalık, Çin, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Danimarka, Romanya, Ukrayna, Güney Afrika, Suudi Arabistan, Bahreyn, Kuveyt, Umman, Mısır, Ürdün, BAE, Suriye, Yemen, Lübnan, Hindistan, Japonya, Endonezya, Malezya, Tayland ve Singapur'da da aylık olarak yayınlanmaktadır.

Autocar, Haymarket Magazines'in lisanslı yayımdır. Türkiye'deki yayın hakları LIFT Dijital İletişim Hiz. A.Ş.'ye aittir. Dergide yayınlanan yaz ve fotoğrafların tüm hakları Autocar dergisine, yayınlanan ilanların sorumluluğu ilan sahiplerine aittir. Autocar'dan izin alınmaksızın tımiyle ya da kısmen kullanılamaz. Autocar, basın ve yayın ilkelere uymayı taahhüt eder.



Autocar uluslararası
"Car of the Year" ödülünde
organizasyon komitesi üyesidir.

AUTOCAR

Sayı 128 | Eylül 2016
'718'in limitlere yakın sürüşlerde
daha canlı ilerlediğini
gördük'



64

SON DURUM

- BMW 3 Serisi** Yedinci jenerasyona yeni platform **06**
- BMW 5 Serisi** Altıncı nesil Ekim'de ortaya çıkıyor **08**
- Range Rover Sport** 2.0 litre dizele kavuşuyor **10**
- Hyundai i30N** Hyundai'nin GTI'yi hızlı olacak **11**
- Nissan BladeGlider** 2020 elektrikliilerin yılı olacak **12**
- Matt Prior** Ne varsa eskilerde var **13**
- Renault Koleos** Yeni Fransız SUV'u yıl sonu geliyor **14**
- Honda HR-V** Honda'nın küçük crossover'i satışta **15**
- Bagajlar kapışıyor** En büyük bagaj kimin? **16**

İZLENİM

- Infiniti Q30 1.5d** Yeni bir premium kompakt daha **18**
- Peugeot 2008 1.2 EAT6** Yeni motor ve şanzımanla **22**
- Opel Astra ST 1.6 CDTI** Heçbekten daha kullanışlı **24**
- Mercedes SLC 180** 1.6 litre ona yetiyor mu? **26**
- Smart Forfour Turbo** Bu fiyata değer mi? **28**
- Toyota Corolla D4-D** Yeni modeliyle daha donanımlı **32**
- Range Rover Sport SVR** 550 bg'lik V8 ile uçuyor **34**
- Renault Megane 1.5 dCi** **YOL TESTİ** **36**

AUTOCAR ÖZEL

- Kiralamak mı satın almak mı?** Kiralamak karlı mı? **44**
- Volvo S90 ve rakipleri** İsveçlinin en zor sınavı **46**
- Nissan Pulsar Astra'ya karşı** Hedef yılın otomobili **52**
- Ford Ranger** Dünyanın en tehlikeli yolunu geçiyor **56**
- Cayman vs M2 vs F-Type** 718'in rakipleri çok ciddi **64**
- Rose Bertram ve Golf R** Yenge Golf R ile buluştu **72**
- RR Evoque Convertible** Üstü açık arazi keyfi **76**



PEUGEOT 2008 BİR SUV MU? **22**



FORD RANGER İLE ZORLU MACERA **56**



KAPAK
KONUSU

VOLVO S90, MERCEDES E, AUDI A6 VE LEXUS G KARŞISINA ÇIKIYOR **46**



PULSAR'IN ASTRA'NIN YANINDA ŞANSI NE? **52**



ÜSTÜ AÇIK BİR EVOQUE NE İŞE YARAR? **76**



“ESKİSİNDEN DAHA KLAS VE DAHA RAFİNE
AMA REKABETE HELEN ÇOK UZAK”

NIC CACKETT'İN RENAULT MEGANE HAKKINDAKİ DÜŞÜNCELERİ **36**



AUTOCAR
ÖZEL

GELECEK NESİL BMW 3 SERİSİNİN DETAYLARI ORTAYA ÇIKIYOR **06**

BU AY

kristalelmfestivali.com

Tarih: 5-7 Ekim

Yer: Uniç İstanbul

bir biletle tam olmaya hazırız!

KRİSTAL ELMA BİLETLERİ SATIŞTA
Türkiye'nin reklamcılar ve reklamverenleri bu festivalde bir arada.



ORGANİZASYON:



ANA SPONSOR:



SON DURUM

HABERLER

Otomobil dünyasından en son haberler ve yenilikler

Yeni 3 serisi Jaguar'ın yol tutuş formülünün peşinde

BMW'nin 2017 model kompakt sedanı daha hafif ve rijit bir platformu, geliştirilmiş motorları, daha kaba bir tasarımı ve ileri seviyede elektronikleriyle Jaguar XE'den daha iyi bir sürücü otomobili olmayı hedefliyor

CASUS FOTO
BMW 3 SERİSİ



Yeni 3 serisi gelecek BMW modellerinin tasarım dilinin temsilcisi olacak



Gelecek nesil BMW 3 serisi çalışmaları iyice hız kazanmış durumda. Eylül 2017'deki Frankfurt fuarında gösterileceği tahmin edilen 3 serisinin yeni prototipleri dayanıklılık testleri için yolları aşındırıyor. 2018'de satışa çıkacak BMW'nin best seller'ının yedinci nesli için, özellikle

mühendislik anlamında çok ciddi çalışıldı. Günümüz platform yapısından çok daha modüler bir yapıya sahip olduğu iddia edilen yepyeni platformuyla yeni 3 serisi, ağır bir şekilde revize edilmiş farklı benzinli ve dizel motorların yanında hibrit altyapıyı da destekleyecek. Ayrıca daha büyük ebatları, kabin anlamında da yeni

modelin daha çömert olmasını sağlıyor. Tüm bunların yanında, geliştirilmiş elektronik altyapısı sayesinde henüz yenilenmiş olan ezeli rakipleri Audi A4 ve Mercedes C serisi karşısında artık eşit seviyeye gelmiş olacak. Autocar'a söylenenlere göre, G20 karoser kodlu yeni sedan daha kaslı ve küt bir yapıya sahip olacak ki bu

yapı BMW'nin yeni tasarım anlayışının bir yansıması olacak. Otomobilin tasarımında görev alan kişilerden olan casusumuz; 'Gelecek 3 serisinin tasarımında, yakında yenilenecek 5 ve yeni 7 serisinden çok daha fazla değişiklik yaptık', diyor ve ekliyor; 'Gelecekteki birçok BMW modelinde

rastlayacağınız farklı tasarım detaylarını ilk önce 3 Serisi'nde göreceksiniz.' Yeni BMW 3 serisi, altıncı nesil 5 serisiyle birlikte geliştiriliyor (bkz arka sayfa). 5 ve 7 serileri gibi yeni 3 de alüminyum dominant bir şasiye sahip olacak. Bu durum aslında BMW'nin giriş modeli olan 318i'nin 1320 kg altında olması hedefinin

bir stratejisi. Bu arada günümüzün 3 serisinin 1340 kg olduğunu belirtelim. Aydınlatma konusunda eksper olan BMW, 3 serisi

için de çok özel bir gece aydınlatması uygulayacak. Tüm modeller LED farlar ve OLED teknolojili stop lambalarına sahip olacak.

Bunun yanında yeni Laser far teknolojisi de aracın 7 yıllık ömründe (muhtemelen makyaj esnasında) kullanılmaya başlanacak.

Boyut olarak yeni 3 serisi büyüyerek rakipleri Audi A4 ve Mercedes C'nin ebatlarına ulaşmış. Günümüzün modeli Audi'den 100 mm, Mercedes'ten 60 mm daha kısa. Boyla birlikte, daha geniş bir arka diz mesafesi için dingil mesafesi de artacak. BMW, sedan ile birlikte steyşın modelin de

çalışmalarını yapıyor. Yeni 3 serisi, ayrıca 4 serisi Coupe, Cabriolet ve Gran Coupe'nin de donörülüğünü yapacak. Firma içinde CLAR olarak adlandırılan yeni platformun rijidite konusunda da çok iyi olduğundan bahsediliyor. Şasi mühendisleri, süper sert olarak bahsettikleri şasinin konfor konusunda da daha iyi olması için çalışıyorlar.

“Şasi mühendisleri, süper sert olarak tanımladıkları şasinin eskisinden daha konforlu olması için sıkı çalışıyorlar”

Bunda, standart olarak sunulacak değişken sertlik ayarlı adaptif amortisörlerin payı büyük olacak. Teknolojik yenilikler bunlarla sınırlı kalmayacak. Dinamik sürüş anlamında rakiplerinde olmayan özellikler geliyor. Opsiyonel olarak sunulacak aktif direksiyon kutusunda arka lastikler de belli oranda yön değiştirerek daha net tepkiler verebilecek ve bu da kıvraklığı artıracak.

Aktif viraj demirleri, yani BMW'nin deyimiyle Dynamic Drive da yeni frenleme sistemiyle birlikte gelmesi planlanan özelliklerden.

Motor olarak, 1.5 litre 3 silindiri ile 2.0 litre 4 silindiri benzinli ve dizel motorlar revize edilmiş olarak yer alacaklar. Benzinli motorların enjeksiyon sistemi değiştirilirken yeni soğutma sistemi tüketimi azaltacakken tek parça tahrik zinciri alt devirleri canlandırılacak. Dizel motorlardaki değişiklikler ise BMW'nin iddiasına göre günümüz motorlarına oranla yakıt tüketimini yüzde 5 düşürecek.

Dört silindiri dizellerde yepyeni turbo üniteleri ve yenilenen egzoz gazı dönüşüm sisteminin yanında yeni bir AdBlue üre enjeksiyon ünitesi de NOx emisyon değerlerini düşürecek.

Yakıt ekonomisindeki ciddi geliştirmelerin yanında tüm motorlar güçleniyor da. Örneğin 320d'nin gücü 190'dan 198 bg'e çıkıyor.

Dağın en tepesinde yine her zamanki gibi yepyeni bir M3 yer alacak. M3'de mevcut modelin twin turbo 3.0 litre sıralı 6 silindirisine revize edilmiş bir şekilde kaputun altında kalacak. Güç ise yine mevcut M4 GTS gibi 500 bg civarında kalacak.

Yine günümüzün 330e plug-in hibrit versiyonun da devam etmesi planlanıyor. BMW'nin 2.0 litre dört silindiri benzinli makinesi aynı kalırken kullanılan 55 bg'lik elektrik motoru büyüyecek.

Günümüzdeki 3 serisi gibi yeni jenerasyon da arkadan itişli ya da opsiyonel olarak 4 tekerlekten çekişli gelecek. Şanzımanlar da yine olduğu gibi kalacak; 6 ileri manuel ya da 8 ileri otomatik.

Mekanik anlamda ağır bir işlem geçiren yeni 3 serisinde ayrıca elektronikler de farklı bir boyuta taşınacak. Günümüzün çift kamera teknolojisiyle sürücü destek sistemleri artacak. 7 serisinde sunulan ve 5 serisinde de sunulacak olan otonom yoğun trafik sürüşü, yanında yeni bir AdBlue üre enjeksiyon ünitesi de NOx emisyon değerlerini düşürecek.

GREG KABLE

Yeni 5 Serisi Ekim ayında gösterimde

Daha büyük, daha hafif BMW 5'in mottosu dinamik, ekonomik ve teknolojik olmak

Altıncı nesil yeni 5 serisi Ekim ayında görülmeye çıkacak. Satışına ise 2017 başında başlanacak. G30 karoser kodlu yeni model önce sedan formunda tanıtılacak.

Steyşin versiyonun ortaya çıkışıysa gelecek yılın üçüncü çeyreğini bulacak.

Etrafta dolaşan kamuflajlı prototiplerden gördüğümüz kadarıyla Audi A6'nın rakibi

günümüzün F10 modeliyle benzer bir çizgiye sahip, ancak daha gergin bir yüzey ve daha honlanmış açılar da dikkatten kaçmıyor.

Bu tanıdık tasarımın altında,

yeni 5'te daha sofistike bir altyapı bulunuyor. BMW'nin dediğine göre şimdiye kadarki en sportif lüks sedanlardan biri geliyor.

Yeni 5 serisi mevcut modele göre daha uzun, dolayısıyla daha uzun bir dingil mesafesi ve daha geniş olarak gelecek.

Yeni 5 serisi, yeni 7 serisi gibi yepyeni bir platform üzerine inşa edilmiş. CLAR isimli bu platform, mevcut 35up yapısına göre daha yoğun oranda alüminyum barındırıyor. İddialara göre mevcut modelden 100 kg daha hafif olacak.

Yeni modelin motorları da aynı kalmasına rağmen elden geçirilmiş. BMW'nin son nesil dört silindir, 6 silindir ve V8 benzinli motorları yanında 4 ve 6 silindiri dizelleri de ürün gamını genişletecek. 550d xDrive'daki dört turbolu 6 silindiri dizelin gücü 400 bg'e torkuysa 760 Nm'e çıkıyor.

535i ActiveHybrid versiyonun da devam etmesi planlanıyor. Plug-in kabiliyetiyle birlikte elektrikli menzilin 50 km'ye çıkarılacağı konuşuluyor. 540e, yani BMW'nin yeni hibridi X5

xDrive40e ile aynı motoru paylaşacak. Turboşarjlı 2.0 litrelik 4 silindiri benzinli motor ile bir elektrik motoru toplamda 313 bg ürettiyor.

En güçlü 5 serisiye yine M5 olacak. M5'te mevcut modeldeki twin turboyla desteklenen 4.4 litre V8'in biraz geliştirilmiş bir versiyonu kullanılacak. M5'in son varyasyonu olan Competition Edition'ın 600 bg'lik gücü standart M5'te sunulacak.

5 serisinin giriş versiyonları yine 6 ileri manuel şanzımanla gelecek. Otomatik seçeneklerdeyse ZF'in 8 leri şanzımanı kullanılacak. M5 dahil olmak üzere bazı özel modellerdeyse çift kavramalı otomatik kullanılacak. 4 tekerlekten çekiş ise yine opsiyonel olarak gelecek.

Süspansiyon geometrisinde önde çift salıncaklı, arkadaysa çok kollu bağlantılı bir yapı kullanılıyor. Bir 5 serisinde ilk olarak önlerde havalı, arkadaysa opsiyonel olarak havalı süspansiyon yer alacak.

Şasi geliştirme çalışmalarında bazı modellerde, yine M5 de dahil olmak üzere dört

YENİ 5 SERİSİ GT BUNDAN SONRA 6 SERİSİ Mİ OLACAK?

Münihten duyduğumuz bilgilere göre BMW 5 serisi Gran Turismo versiyonu bundan sonra 6 serisi GT olarak adlandırılabilir ve lanse edildiği 2018 yılında az satılan 6 serisi Gran Coupe'nin yerini alabilir. Eğer bu gerçekleşirse, 5 kapılı liftback versiyon mevcut ilk jenerasyondan daha pahalı olacaktır.

Yeni otomobilin daha ciddi farklı bir tasarımla 5 Serisi'nden iyice ayrılması bekleniyor. Amaç ise onu mevcut modelden daha yüksekte konumlandırabilmek.

5 Serisi GT modeli gözünü yükseğe dikeyyor



Prototipler çoktan dayanıklılık testine çıktılar bile. İçeridekiler onun, sırasıyla 2018 ve 2019'da

gelecek olan nesil 6 serisi Coupe ve Convertible'in burun tasarımını paylaşacağını söylüyorlar.

tekerlekten yönlendirmeli direksiyon sistemi yer alacak. Ayrıca elektrikli olarak çalışan ve şasinin burkulmasını azaltan Dynamic Drive sistemi de yenilikler arasında.

Yeni 5 serisinin kabininde son nesil 7 serisine benzer bir

konsole bulunuyor. Yenilikler içinde headup display ve opsiyonel 12.3 inçlik ekranıyla son nesil iDrive yer alıyor. Ayrıca mimik kontrolü sistemiyle de sürücünün yüz ve el hareketleriyle yeni 5 serisi direktifleri yerine

getirecek. Kablosuz telefon şarjı, LTE internet bağlantısı ve otomobilin dışından otomatik olarak park etmeyi sağlayan akıllı anahtar gibi opsiyonlar da 5 serisinin yeni oyuncaklarından. **GREG KABLE**

“Dağın en tepesinde yeni M5 yer alacak. Twin-turbo 4.4 litrelik V8 600 bg üretecek”



BMW'NİN EN ÇOK SATANLARI NERELERİNİ GELİŞTİRMELİ?

MATT SAUNDERS

Filo satışları sayesinde ciddi satış adetleri alan 3 ve 5 Serileri, yeni jenerasyonlarıyla gerçek hayattaki yat ekonomisi ve CO2 emisyonlarını iyileştirmeleri gerekiyor. BMW'nin mevcut modelleriyle konumunu sağlam tuttukları bir gerçek, ancak rakipler yeni modelleriyle ellerini oldukça kuvvetlendirdiler.

Örneğin Mercedes-Benz'in yeni OM654 kodlu 4 silindiri dizelinin karşısında BMW'nin pazardaki yakıt konusunda en cimri lüks sedanlarını üreten marka unvanını koruması için çok sıkı çalışması gerekiyor.

Sürüş zevki konusunda da benzer bir durum söz konusu. Jaguar XE ve XF, BMW'nin 3 ve 5 serilerini bu konuda geri planda bırakmışlardı. Arka lastiklerin yönlendirilmesi ya da Active Roll Cancellation gibi sistemler teoride

BMW'ye bu konuda yardımcı olabilir, ancak bir yandan da tecrübeler bu gibi sistemlerin doğal direksiyon hissini yok ettiğini gösteriyor. Her iki yeni BMW'de de dinamik gelişim konusunda, bu tip sistemlerden daha çok hafifliği ve rijitliği artırılmış Münih'in yeni alüminyum zengini platformu en büyük yardımcı olacaktır. Bu konu hakkında çok çalıştılar.

Otonom sürüşü destekleyici sistemler her iki otomobilde de geliyor. Bunlar Mercedes E serisi ya da Volvo S90'ü ünlü eden konular. Umarım BMW de alınının akıyla çıkar. Ayrıca bu otomobillerde meşhur olan kocaman bilgi ekranlarını da yıllar önce öne çıkaran marka da BMW'dir, bu nedenle şikayet etmemeleri gerekir. Bunun yanında 5 serisiyle gelecek mimik algılama sistemini de çok merak ediyorum. Fark yaratacak.



AUTOCAR
ÖZEL

KISA KISA

DEDİKODU | DUYUMLAR | TRENDLER

YENİ DÜZENLEMELERLE birlikte, dünyanın en katı emisyon yönetmeliğine sahip olması beklenen Çin; Audi'nin Ar-ge şefi Stefan Knirsch'i düşündürüyor. Bu konuda verdiği demeçlerden biri şöyle: "Bu konuda endişelenmiyorum. Fakat yine de çözüm bulmak için çok çalışmak zorundayız."

ASTON MARTIN 500'ü kullanıcılarından 200'ü yatırımcıdan olmak üzere kar ettiği 700 milyon sterlini St Athan fabrikasını kurmak ve 4 yeni modelini (DB11, V8 Vantage, Vanquish ve DBX) geliştirmek için kullanacak. Andy Palmer'in dediğine göre; "DBX dışında yatırıma gerek yok, 700 milyon dört model için yeterli olacaktır, sonrasında zaten para kazanırız"



SKODA'NIN PATRONU Bernhard Maier, Amerika pazarına girme konusunda endişeli olduklarını söyledi. "Skoda önümüzdeki dönemde Güney Kore, Singapur ve İran pazarına girecek fakat Amerika'daki büyük potansiyelle mücadele etmeye henüz hazır değiliz." diyor Maier, ekledi; "Fizibilite çalışması yapmamız gerekiyor. Amerika pazarına girmeye karar verirsek, iyi bir izlenim bırakmak için tek bir şansımız olacak. Eğer bu işi şimdi yapıyor olsaydık, Kodiaq en büyük kozumuz olurdu"

RENAULT'UN tasarım şefi Laurens van den Acker; mevcut Clio ile başlayan değişim sürecinin, kendi görev süresi boyunca devam edeceğini ve gelecek Renault modellerinin evrim geçireceğini söyledi. Yeni ürün gamından insanların çok da haberi olmadığını belirtti. Örneğin Captur (Almanya'da 100 kişiden 11'i biliyor) ya da Kadjar.



2 litrelik yeni ünite 273 bg güç ve 390 Nm tork üretiyor



Infiniti'nin motoru bir ilk olacak

Değişken kompresyona sahip motor, güç ve ekonomiyi bir arada sunuyor

Nissan'ın lüks modelleri ile bilinen markası Infiniti, 2018 yılında satışa sunmaya hazırlandığı, değişken kompresyon zamanına sahip yeni motor teknolojisine bir ilke imza atıyor.

Infiniti'nin yeni 4 silindirli benzinli motorları; "dizelin ekonomisini ve V6'nın gücünü" birlikte vaat ediyor. Yeni üniteler, markanın 3.5 litrelik V6 motorlarının yerini alacak.

Japonya üreticinin ilk olarak; yedi koltuklu, orta ölçekli crossover modeli QX80 ile

yeni motorları kullanıcılarına sunması bekleniyor. 1 Ekim itibarıyla kapılarını meraklılara açacak olan Paris Motor Show'da sahneye çıkması beklenen yeni ünitenin, ayrıca Q30 ve QX30'da da kullanılacağı tahmin ediliyor.

Infiniti mühendislerine göre sıradan bir benzinli motora göre %27 oranında daha tasarruflu olan yeni motor, turbo desteği ile 272 beygir güç ve 390 Nm tork üretiyor.

Autocar'a verdikleri demeçte, yeni ünitenin NVH (gürültü, titreşim ve sertlik) karakteristiğinin benzinli

V6'lara benzediğinin altını çizen Infiniti mühendisleri; yeni motoru üretmenin Euro 6 standartında bir dizel motor üretmekten çok daha ekonomik olduğunu belirtiyor. Biri direkt, diğeri emme manifoldunda olmak üzere; iki farklı paralel yakıt enjeksiyon sistemine sahip VC-T motor, standart yanma ve ekonomik yanma arasında seçim ve geçiş yapabiliyor.

Performans için ideal rakam olan 8:1 değerindeki sıkıştırma oranından, 14:1 'lik ekonomik sıkıştırma oranına, pistonlara bağlı bir mekanik

tahrik kolu sayesinde geçiş yapabilen motorda; görevi, iki farklı uzunlukta bağlantıyla oluşturulmuş piston kolları üstleniyor. Bloğun dışında bulunan elektrik motorunun yönlendirmesiyle, uzun yahut kısa piston kolu seçilerek sıkıştırma oranının değiştirilebilmesi sağlanıyor.

Infiniti mühendislerinin diğer demeçlerine göre; 1998 yılından beri geliştirilme aşamasında olan VC-T motor; hibrit teknolojiyle birleşerek %10 daha fazla verim sunabilir. **HILTON HOLLOWAY**

Range Rover Sport 2.0 litrelik dizele kavuşuyor

Land Rover, Range Rover Sport'u; yarı otonom sürüş teknolojisi, revize edilmiş bilgi-eğlence sistemi ve bugüne kadar modelde kullanılan en küçük hacimli motor ünvanını alacak olan 2 litrelik dizel ünite ile yeni bir sayfaya taşıyor.

Hali hazırda JLR'nin daha küçük modelleri, Jaguar XE ve Range Rover Evoque'da kullanılmakta olan 2 litrelik dizel ünite, Range Rover Sport'u 0'dan 100 km/s hıza 8 saniyede ulaştıracak. 100 kilometrede 6.2 litrelik yakıt tüketimi öngörülen model, 16.4 g/km değerinde Co2 salınımı yapacak.

Ingenium motorla donatılacak olan Range Rover Sport'lar, SD4

HSE olarak isimlendirilecek ve giriş seviyesindeki 3 litrelik SDV6 motorlarının yerini alacak.

Land Rover ayrıca Range Rover Sport'un motor gamına, 3 litrelik benzinli süpersarjlı V6 üniteyi de ekliyor. 338 beygir güç ve 450 Nm tork değeri sunan bu motorla, sportif SUV 0-100 km/s hızlanmasını 7.1 saniyede tamamlayacak. 100 kilometrede 7 litrelik yakıt tüketim öngörülen model 243 g/km Co2 salınımı gerçekleştirecek.

Aracın içinde ise 8 inçlik dokunmatik ekran yerini 10 inçlik ekrana bırakırken, çevresinde yer alan tuşlar da yenilenen sistemle birlikte ekrana dahil oluyor.



Range Rover Sport 2,0 litrelik dizel ve yeni benzinli V6 kazanıyor

Güncellenen bilgi-eğlence sistemi; sık kullanılan rotaları öğrenerek araç bilgilerini sürücünün akıllı telefonuna gönderebiliyor.

Diğer geliştirmeler arasında; yarı otonom sürüş sistemi, akıllı hız limitörü ve kör nokta asistanı yer alıyor.

Range Rover Sport'un opsiyonel donanımları arasında;

adaptif hız sabitleyici, otomatik acil durum freni ve çeşitli güvenlik sistemleri de yer alıyor. Renk kartelasına eklenen yeni renklerle birlikte, 'Bright Pack' olarak isimlendirilen pakette de daha parlak metalik iç trim parçaları seçilebilir kılınıyor.

Güncellenen Range Rover Sport, bu yıl sonu itibarıyla satışa sunulacak.

AUTOCAR
ÖZEL



Hyundai, Ford Focus RS'e rakip mi olmaya çalışıyor?

Hyundai'nin i30N ateşli hatchback'ini takip eden aylarda dört tekerlekten çekişli daha güçlü bir versiyon mu takip edecek?

Hyundai'nin ateşli hatchback'i henüz tanıtılmadı, ama markanın performans departmanı şimdiden daha güçlü bir versiyon için çalışmalara başladı bile. N departmanının başındaki isim Albert Biermann, dört tekerlekten çekişli Ford Focus RS ile boy ölçüşebilecek bir otomobil hedeflediklerini belirtiyor.

Hyundai, son zamanlarda hızlı modellerin peşinde ve heveslerini kaybetmiyorlar. Önümüzdeki yıl satışa çıkacak i30N'in ardından iki yeni model daha sırada bekliyor.

Ama Biermann bu 2.0 litrelik turbo önden çekişli otomobili bir başlangıç olarak gördüğünü söylüyor. Ayrıca Autocar'a Ford Focus RS ile ilgilendiklerini, dört tekerlekten çekişli ileriki adım olduğunu belirtiyor.

Geçen ay Nürburgring'de yapılan i30N tanıtımında 'bu konuyla ilgileniyoruz' diyerek mesajını ileten Biermann, 'gelecekte bunu kesin yapar mıyız bilemem, bu i30N ile ne kadar tepki alacağımıza bağlı' diyor.

'Eğer şimdiden en üst düzey performans seviyelerinde bir otomobil

ile çıkarsak mevcut müşterilerimiz ve bayilerimiz için çok hızlı kaçabilir. Ama ileriye baktığımda görebiliyorum ki C segmentinde ciddi hızlı bir yüksek performans otomobilimiz olacak. İşte o zaman doğal olarak 4 tekerlekten çekişe ihtiyaç duyacağız'.

Her ne kadar i30N hakkında belli bir düzeyde detay bilesek de içerideki dostlarımız bize yeni bir 2.0 litrelik turbo makine olacağını söylüyorlar. Gücü de 225 bg civarında olacak ve muhtemelen opsiyonel bir kilitle diferansiyel sunulacak.

Ancak bu yeni motor, daha fazla güç üretebilecek bir altyapıya sahip olacak. Muhtemelen hedef olarak gördükleri Ford Focus RS'in 350 bg'lik 2.3 litrelik motoruyla boy ölçüşecek kadar.

Ancak asıl soru şu ve cevabı Biermann da bilmiyor. Acaba Hyundai müşterileri bu daha güçlü versiyonu üretebilecek bütçeyi sağlayacak kadar i30N satın alacaklar mı? Ya da daha güçlü bir versiyona ihtiyaç duyacaklar mı?

'Baz model için dört tekerlekten çekiş planımız yok. i30N dört çeker olmayacak,' diyor. 'Ama biliyorsunuz Hyundai olarak eğer müşterilerimiz için doğru olduğunu düşünüyorsak bunu yaparız. Çok hızlı bir otomobil yaratacak kapasitemiz var, ama önce siğ sularda yüzmeli ve biraz fan kitlesi oluşturmalıyız. Daha sonra derine ineriz. Bu tamamen motor gücüne bağlı. Zaten çok yüksek değerlere geçecek dört tekerlekten çekiş şart olacaktır.'

MIKE DUFF



BİR HOT HATCH NEDEN HYUNDAI'NİN İMAJINI DEĞİŞTİRSİN Kİ?

JIM HOLDER

Bir hidrojen eksper ve teknoloji lideri neden Focus RS gibi modası geçmiş bir otomobile rakip olmak istesin ki? Eğer bunu yaparsa imajını çok daha geniş bir yelpazeye taşıyacaktır da ondan.

Çünkü otomobil fanatikleri otomobil alacak kişiler üzerinde en büyük baskıyı yaratırlar. Eğer onlar etkilenirse o zaman dünya değişir.

Eğer Hyundai hızlı ve başarılı bir hot hatch yapmayı becerirse,

mühendislik anlamında herşeyden çok daha fazla ses getirecekleri net.

Bundan sonra Hyundai, sıradan otomobiller üreten bir marka imajından sıyrılıp bir mühendislik dehası olarak görülebilir.

Nissan'ın 2020'deki elektrikli sporcusu

Nissan'a göre pazar elektrikli bir spor otomobile henüz hazır değil, ama zamanı gelecek



Bir Nissan elektrikli spor otomobili 2010'lu yılların sonunda karlı bir olabilir diyor Nissan Avrupa'nın elektrikli otomobillerinin başındaki isim Gareth Dunsmore.

Nissan BladeGlider elektrikli konseptinin tanıtımında konuşan Dunsmore, şu an da elektrikli bir spor otomobil üretebilecek durumda olduklarını, ancak pazarın henüz buna hazır olmadığını belirtiyor. 'Ama

2020 yılında insanlar ihtiyaç duyacaklar', diye ekliyor. 'Bu doğal bir olay, Norveç'e bakın, şimdiden satılan otomobillerin yüzde 20'si elektrikli.'

Dünya politikasının da bu yönde diğer Avrupa pazarlarını etkileyeceğini düşündüğünü söylüyor. 2020'de elektrikli bir spor otomobil üretebilecek doğru ciddi bir talep artışı olacak diyor. Şu an bile Mart ayında İngiltere'de satılan otomobillerin yüzde 6'sı elektrikli.

Dunsmore'un dediğine göre Nissan elektrikli otomobilleri için 3.1 milyar Sterlinlik yatırım yapmış. Dışarıdan almaktansa kendi bataryalarını üretiyor. Şimdiye kadar 200 bin Leaf satılmış ve bu otomobillerle toplamda yaklaşık 5 milyar km yol yapılmış. BladeGlider'in amacı insanların elektrikli otomobile bakış açısını biraz değiştirmek. Nissan şu an iki spor otomobil

üretiyor - 370Z ve GTR - ama ikisi de yüksek hacimli ve benzinli motorlara sahip.

'Aracın değerini yansıtmalıyız, caddelerde daha çok göstermeliyiz' diyor Dunsmore ve Nissan'ın elektrikli otomobilleri daha heyecanlı hale getirme çabalarından bahsediyor.

BladeGlider iki elektrik motoru kullanıyor ve bunların her biri birer arka lastiği hareket ettiriyor. Gerektiğindeyse diğer tarafta

kalan tekerleğe tork yönlendirme sistemiyle güç müdahalesinde bulunabiliyor. Bu sayede, dar olan ön iz genişliğine rağmen inanılmaz bir seviyede viraj yeteneği elde etmiş oluyor. Bu otomobilin geliştirilmesinde hem yarış sürücüsü hem de mühendis olan Darren Cockle yer alıyor. Nissan'ın bu projedeki çözüm ortağı olan Williams Performance Engineering'den gelen Cockle'in yorumları da şu şekilde: 'Dar iz

genişliği onu özellikle frenleme esnasında çok daha stabil kılıyor. Ayrıca bu dar yapı, ani yön değiştirmelerde de kıvraklığını artıran bir unsur. Sürücü için de bu değişik bir duygu, otomobil sanki sürücünün etrafında dönüyor gibi.'

BladeGlider, 185 km/s'lik bir maksimum hız ve 5 saniyenin altında bir 0-100 km/s hızlanma değerine sahip. **MATT PRIOR**

Tam otonom Ford beş yıla kadar hazır olacak



Ford otonom sürüşü Mondeo modellerinde deniyor

FORD önümüzdeki 5 yıl içerisinde pedalları ve hatta direksiyonu olmayan yeni bir otomobili yollarla buluşturmanın yollarını arıyor. Dört farklı konseptle algoritmaları hesaplayan Ford, üç boyutlu harita, lidarlar, kamera sensörleri Silikon Vadisi'ndeki Palo Alto ile birlikte geliştiriyor.

Tüm bu yenilikçi teknolojileri ilk önce ABD'de sunmayı hedefleyen marka, sonrasında İngiltere gibi birçok Avrupa ülkesinde sunmak istiyor. Yeni otonom sürüş teknolojisinin SAE 4 standartlarını

karşılması isteniyor. Bunun anlamı şu ki; sürüş anında hiçbir fiziksel müdahalede bulunulmuyor. Ford bu yıl, 30 farklı Fusion (Avrupa'da Mondeo) konseptinde bu yeni kendi kendine gidebilen otomobilleri test edecek. Hibrit Fusion modelleri California, Arizona ve Michigan bölgelerinde seyahat edecek. Tabii yeni otonom sistemin modifiye edilmiş bir Fusion'da mı yoksa yepyeni bir otomobilde mi kullanılacağı merak konusu olacak.

Ford'un CEO'su ise konu hakkında şu şekilde konuşuyor:

'İlerleyen dönemde otomobil ya da otonom sürüşlü otomobil arasında bir seçim yapılması gerekecek. Otonom sürüşe sahip otomobillerin geleceği aslında 100 yıl öncesinden bile bizlere ipuçları veriyordu. Biz de otonom otomobilimizin trafik ve çevre sorunlarını güvenli bir şekilde çözebileceğine inanıyoruz. Üstelik bunun için lüks bir otomobil parası vermenizi istemiyoruz.'

Ford, Velodyne, SAIPS, Nirenberg Neuroscience LLC and Civil Maps ile çalışacak.



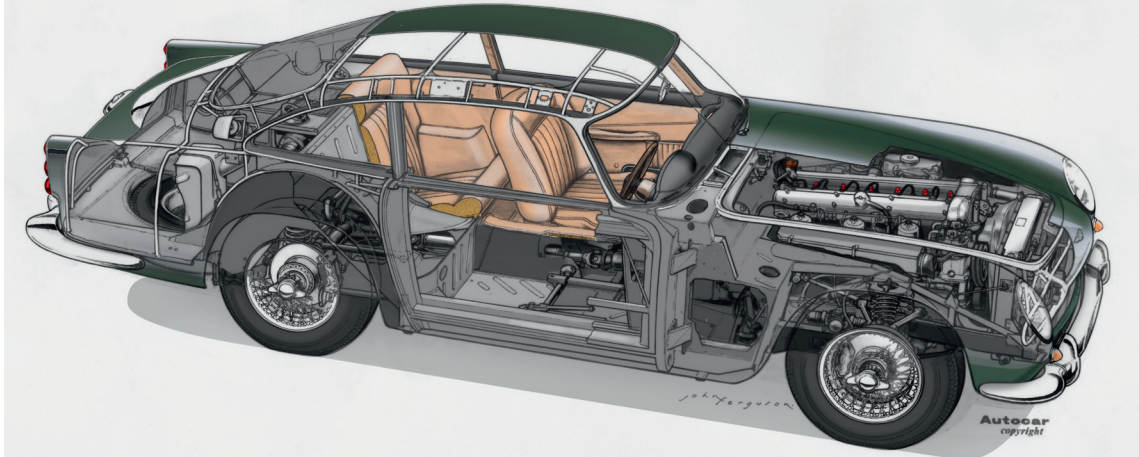
BMW'DEN İKONİK 2002 MODELLERİ ANISINA

BMW, 2002 Hommage konseptini, 2002'nin 50. yılı anısına Pebble Beach'deki Concours d'Elegance organizasyonuna getirdi. İlk kez Mayıs ayında Villa d'Este'de görülen otomobil bu kez 1970'lerdeki turuncu 'Turbomeister' yarış renklerine bürünmüştü. BMW tasarım şefi Karim Habib konseptin alt yapısının M2 modelinden oluşturulduğunu belirtti.



Matt Prior

TEST NOTLARI



Eski otomobillerin rijitliği belki üretildiği tarihte daha sertti

Otomobil dünyasında olup da eski otomobilleri sevmeyeni pek duymadım. Bunun nedenlerinden biri, dediklerine göre, eskime sürecini seviyorlar. Yeni araçlar eskilerine göre her daha üstün oluyorlar. Bunun yanında yenilerin çoğu sıkı ve rijit hissettiren eskiler hep ayndır; yumuşak ve hissiz.

Ben bu teoriye pek katılmıyorum. Eski otomobillerin çoğunu çok dahice buluyorum. Ama bir yandan da diğerlerinin eskileri neden bu kadar hissiz bulduklarını da anlayabiliyorum. Bağlantı takozları eskiler, böylece süspansiyon ve direksiyon kutusu daha hissizleşiyor. Amortisörler yoruluyor ve hepsinden öte eski otomobillerin şasileri şimdiki kadar burkulma dirençlerine dayanıklı olarak üretilmemişler.

En çok ilgi duyduğum konu ise eskilerin karoser dayanıklılığı, ya da sertliği. Burkulma direnci

Honda VFR1200F otomatik seçeneğiyle geliyor



Bazen iyi bir sürüş deneyimi sizin daha az şey yapmanızı sağlayandır, daha çok değil

ya da sertliğinin fazla olması iyi birşey. Güçlü bir iskelet demeksüspansiyonun daha iyi tepkiler vermesi demek. Herşeyin ötesinde, diyelim ki 30.000 Nm/derece yeni bir otomobilin olması değerli, bu durumda süspansiyon ayarı konusunda da ufkunuz genişliyor. Yarış takımları araçlarını sertleştirirler için uğraşırken yeni otomobiller zaten sert, işleri daha kolay.

Ancak eğer şasideki bu burkulma direnci zamanla amortisörler ya da bağlantı burçları gibi eskirse ne olacak? Sonuçta metal yorgunluğu diye bir şey var. Üretildiğinde 20.000 Nm/derecelik bir burkulma direncine sahip 20 yaşındaki bir otomobilde bu rakam kaçaya düşmüştür acaba? 15.000? Daha az? Yoksa aynı mı kalmıştır?

Zamanla otomobile yapılan mekanik işlemler, çukurlar ya da darbeler de bu değeri etkilemez mi? 20 binlik bir otomobil 12 yılda 18 bine inmez mi? Bence aynen bu şekilde olur. O zaman şimdiki otomobiller de 20 yıl sonra beğenmediğimiz, yumuşak ve hissiz bulduğumuz eskiler mi dönüşecek? Yaşını hissettirmek bu olsa gerek. Biliyorum, bu tip köşe yazıları

soruları cevaplamak içindir, soru sormak için değil. Uzun süredir bu soruyu neredeyse her gördüğüm endüstri mühendislerine soruyorum, ama halen konunun temelini inebilmiş değilim. Sormaya devam edeceğim ve şu sonuca ulaşmaya çalışacağım. İnsanlar eski otomobilleri sordukları zaman, şimdiki otomobiller de bir süre sonra aynı durumda olacaklar demek isteyeceğim.

Bir diğer eski mi yeni mi sorusu daha. Manuel şanzıman geri dönüş yapacak mı? Hayır, çünkü otomatikler artık manuellere daha performanslı ve ekonomik. Ama bazılarımız hala eski kafalılar, otomobillerini manuel kullanmak istiyorlar. Aston Martin her zaman manuel seçeneklerini sunacaklarını söylüyor, ama çoğu markada artık manuel seçeneği kalmadı. Ama Porsche 911 R sadece manuel geliyor, gelecek 911 GT3'te de yine manuel seçeneği olacak.

Bu beni rahatlatıyor. Her ne kadar otomatik sevsem de manuel her zaman olmalı. Büyük motosikletlerde de popülarleşen otomatik şanzıman bence scooterlar içindir, otomatik isteyenler scooter alsınlar.

TESLA'YA YENİ BATARYA

Tesla Model S ve Model X yeni 100 kWh'lik bataryalarına kavuşuyor. Bu sayede Model S 615 km'lik menzili değerlerine ulaşırken sıfırdan 100 km/s'ye hızlanma değerini de 2.5 saniyeye çekecek.



EGEA İTALYA'DA EN ÇOK SATAN OLDU

Avrupa'da Tipo adıyla satılan Egea sayesinde Fiat, Temmuz ayında İtalya pazarında en çok satış yapan marka oldu. Egea ise yüzde 16,5 pazar payı ile kompakt sınıfın en çok satan modeli olmayı başardı.





Renault Koleos

Üretimine bir süre ara verilen Koleos, Kadjar'ın ağabeyi olarak Renault ailesine geri dönüyor

Renault markasının ilk SUV modeli olarak 2008'de aileye katılan Koleos ne yazık ki beklenen ilgiyi görmemişti. Bu nedenle Türkiye'deki üç yıllık ömrü ardından 2011'de beri showroom'larda yoktu. Renault'un, Nissan ittifakının avantajını kullanarak piyasaya çıkardığı Kadjar'ın (Qashqai altyapısı) hayatıysa hiç Koleos gibi değil. Kadjar'ın bazı aylarda Nissan Qashqai ile kafa kafaya satış grafiği sağlması Renault'un Koleos'a yeniden yeşil ışık yakmasını sağladı ve 2016 sonunda yepyeni tasarımı ve özellikleriyle showroom'lardaki yerini almaya hazırlanıyor. Kasım ayında Türkiye'de de satılmaya başlanacak Koleos'u tercih etmek için artık Renault müşterilerinin birçok nedeni var.

Bu nedenlerin başında 1.6 litrelik motor geliyor. Vergi dilim avantajıyla fiyat

konusunda Kadjar'ın yakın seviyesinde durması hedeflenen Koleos'un 130 bg'lik dCi versiyonunda manuel ve X-Tronic CVT şanzıman opsiyonları olacak. Ancak önden değil de dört tekerlekten çekiş arayanlar tercihlerini 175 bg'lik 2.0 lt dCi'dan yana kullanmalılar. Bu versiyon doğal olarak vergilerden dolayı 1.6'dan birhayli pahalı olacaktır.

Geçtiğimiz ay Paris'te Avrupa'da satılacak olan 2.5 litrelik versiyonunu kullanma şansı bulduğumuz Koleos, aslında Nissan X-Trail altyapısını kullanıyor. Koleos da Nissan Renault ortak platformu olan ve Espace, Talisman, Kadjar, Qashqai gibi modellerin de buradan üretildiği CMF-C/D platformuna sahip. Üretim yeri de Busan / Kore.

Renault'un 2012'de Clio ile başladığı ve Talisman ile Megane modelleriyle perçinlediği yeni tasarım anlayışının

bir ürünü olan Koleos'un en iddialı olduğu noktalardan biri de kabin. Binek otomobillerden 15 cm daha yüksek bir sürüş pozisyonu sunan model, 289 mm ile arka diz mesafesi konusunda D SUV segmentinin en iyisi. Ayrıca 550 lt'lik bagaj ve 35 litrelik kabin saklama alanlarıyla kullanılabilirlik konusunda da rakiplerine gözdağı veriyor. Dik bir tablet görünümündeki 8.7 inçlik R-LINK 2, iki parmakla zum yapmak gibi dokunmatik özellikleriyle oldukça başarılı. Ayrıca uzaktan kumandayla da elektrikli olarak açılabilen bagaj kapağında yükseklik hafızası gibi akıllı özellikler yer alıyor. Bunun yanında R-LINK 2 sayesinde Koleos, anahtardan programlanabilir uzaktan çalıştırılabilir da.

Koleos Türkiye'ye iki donanım paketiyle geliyor: Touch ve Icon. Touch'da otomatik klima, otomatik yanan farlar ve yağmur

senörü, Eller Serbest Kart Sistemi, Elektrikli Park Freni, geri görüş kamerası, elektrikli kattanlar yan aynalar, kendiliğinden kararan iç dikiz aynası, deri direksiyon simidi, 7" dokunmatik ekranlı R Link 2.0, Ç şeklinde LED gündüz farları, karartılmış camlar, tavan barı ve 17 inç alüminyum alaşımı jantlar standart olarak gelirken opsiyonlar arasında aktif fren destek sistemi, kör nokta uyarı sistemi, 18 inç jantlar ve elektrikli açılır panoramik cam tavan bulunuyor. Icon'daysa bunlara ek olarak; 8.7 inç dokunmatik ekranlı R Link 2.0, Remote Engine Start, Pure Vision Full LED ön farlar, Eller Serbest Bagaj Sistemi, deri koltuklar, havalandırma, ısıtmalı ve elektrikli ön koltuklar, iç ambiyans aydınlatma, 18 inç jantlar, kör nokta uyarı sistemi, şerit takip sistemi, otomatik uzun/kısa farlar geliyor. **BURAK ERTEM - PARİS**



8.7 inçlik R-LINK 2 dokunmatik ekran Talisman ve Megane modellerinden alınma



Honda HR-V

Honda'nın crossover'ı geri döndü. Yeni motoru ve fonksiyonelliği ile oldukça iddialı

Sabahın erken saatlerinde Dalaman havalimanına indik ve ayağımızın tozuyla basın brifingine katıldık. Daha sonra otopark ta bizleri bekleyen Honda HR-V lerin direksiyonuna geçerek, son derece keyifli bir yol parkurunda yaklaşık 60 km. kadar sürüş gerçekleştirerek Göcek'te kalacağımız otele vardık.

Kısaca Honda HR-V'nin tarihçesine göz atalım; Dinamik tasarımıyla dikkat çeken yeni Honda HR-V, Honda markasının 1999 yılında yarattığı küçük SUV segmentinin ilk temsilcisi olmuş ve üretiminin 2007 yılında sona ermesine kadar sadece Avrupa'da 110 bin adedin üzerinde satışa ulaşarak efsane haline gelmişti. Küçük-SUV pazarına yeni bir yaklaşım kazandıran yeni Honda HR-V, bir SUV kadar güçlü ve bir coupe kadar dinamik ve çekici yapıyla Crossover segmentine iddialı bir giriş yapıyor. MPV kadar geniş ve fonksiyonel bir iç mekan sunan bu yapı, tasarım açısından ise SUV gücü ile coupe karizması ve dinamizmini bir araya getiriyor. Bundan dolayı başlıta ortaya karışık demeyi uygun gördüm.

Yeni Honda HR-V'de 130 HP gücünde 1.5 i-VTEC benzinli ve 120 HP gücünde 1.6 i-DTEC dizel olmak üzere iki farklı motor seçeneği yer alıyor. Her iki motor da 6 ileri manuel şanzımanla donatılıyor.

Tüm bunlarla birlikte 1.5 i-VTEC motor seçeneği için, sürekli değişken CVT otomatik şanzıman da sunuluyor. 1.6 i-DTEC dizel motor ise sadece 6 ileri manuel şanzımanla birlikte geliyor. Dizel motorun performansı iyi olsa da benzinli otomatik versiyonu biraz daha güç istemesine rağmen yeterli geliyor. Dizel otomatik kombinasyonu ise 2018 yılında satışa sürülmesi bekleniyor.

Alan verimliliğini arttırmak için yassı yakıt deposu ön koltukların altında konumlandırılıyor. Böylece arka koltukların altında alan yaratılıyor. Sihirli Koltuklar sayesinde 60:40 oranında iki parça halinde katlanan arka koltuklar farklı kullanım imkanları ve bununla birlikte son derece fonksiyonel bir iç mekan sunuyor.

Türkiye'de satışa sunulan yeni Honda HR-V'ye, başlangıç seviyesi olan Premium'da 1.5 litrelik benzinli motor ve 6 ileri manuel şanzıman seçildiğinde 89 bin 900 TL'ye sahip olmak mümkün. Yeni Honda HR-V'nin giriş seviyesi olan Premium versiyonunda Lastik Basınç İzaz Sistemi, Şehirçi Aktif Fren Sistemi, Elektrikli Park Freni, Start&Stop Sistemi, bluetooth telefon kiti, hız sabitleyici, otomatik klima ve sihirli kattanlar arka koltuklar standart olarak yer alıyor. Elegance ve Executive donanımlardaysa Çarpışma

Uyarı Sistemi, Şerit Takip Uyarı Sistemi, Trafik İşareti Tanıma Sistemi, Akıllı Hız Limitleyici, 7 inçlik dokunmatik ekranlı Honda CONNECT multimedya sistemi, navigasyon, katlanan yan aynalar, çift bölge otomatik klima ve Aktif Uzun Far Kontrol Sistemi standart olarak yer alıyor. Özel bir HR-V'ye sahip olmak isteyenlere Executive seviyesinde anahtarsız giriş sistemi ve çalıştırma düğmesi, ışığa duyarlı otomatik kararan dikiz aynası, geri görüş kamerası, ısıtmalı ön koltuklar, deri-kumaş kaplı koltuklar, gündüz yanan LED farlar, tavan rayları, açılabilir panoramik cam tavan, karartılmış arka camlar ve 17 inçlik jantlar sunuluyor. Otomobilin iç malzemesi tatminkar ve kalite hissini barındırıyor.

Sonuç olarak; Honda, eskiden başarılı olan bir modelini doğru zamanda tekrar hayata geçirerek iyi bir hamle yaptı. Güzel tasarım otomobil sattırır ve Yeni Honda HR-V dinamik tasarımıyla iddialı. Yüksek sürüş pozisyonu keyifli sürüş sağlıyor. Çok büyük olmayan boyutlarına rağmen ferah ve pratik bir otomobil Yeni Honda HR-V. Motor seçeneği, vergi avantajından dolayı makul fiyatları sayesinde rekabetin sıkı yaşandığı crossover segmentinde başarılı olacağını düşünüyorum. **ALPTEKİN İŞIKALP - MARMARİS**



HR-V'nin kokpiti Jazz ile çok benzerlik gösteriyor



Magic Seats Honda'nın kendine özgü buluşlarından biri

1 GLE'nin 2015 yılından itibaren yerini aldığı Mercedes M Serisi; söz konusu boyutlar olduğunda oldukça cömertti. GLE'de en az o kadar cömert. Mercedes GLE /690 litre

2 0.29 Cd'lik rüzgar direnci katsayısı ile rakiplerine tasarım dersi veren 5008; portatif bir oturma salonu gibi. Peugeot 5008/679 litre

3 Diğerleri kadar heybetli gözükme de, Passat Variant uzun zamandır bilinen en şehirli ve en kullanışlılardan. Volkswagen Passat Variant /650 litre

4 Bir MPV'de görmeye alışık olmadığımız kadar şık ve özgün tasarım; ayrıca alabildiğine ferah. Citroen C4 Grand Picasso /645 litre

5 Tüm SUV'ları bir kenara bırakalım; Land Cruiser yollardaki en cüsseli araçlardan biri. Bagajda şaşırılacak bir durum yok. Toyota Land Cruiser Prado /621 litre

Bagajların 'EN'leri

Otomobilleri bugüne kadar birçok yönüyle karşılaştırdık; güçleri, hızlanmaları, pist performansları... Fakat otomobil satın alanların ciddi bölümü için önemli bir konu daha var; bagaj. Hangi amaçla satın almış olursanız olun; otomobilinizin yükleme alanı, zamanı geldiğinde sizi büyük bir dertten kurtarabilir. İster Renault Twizy sahibi olun, ister Mercedes GLE; bagaj bagajdır. Biz de sizin için bagaj konusunda birbirinden cimri ve birbirinden cömert araçları sıraladık.

Referans noktamız Golf'ün bagaj hacmi 370 litre

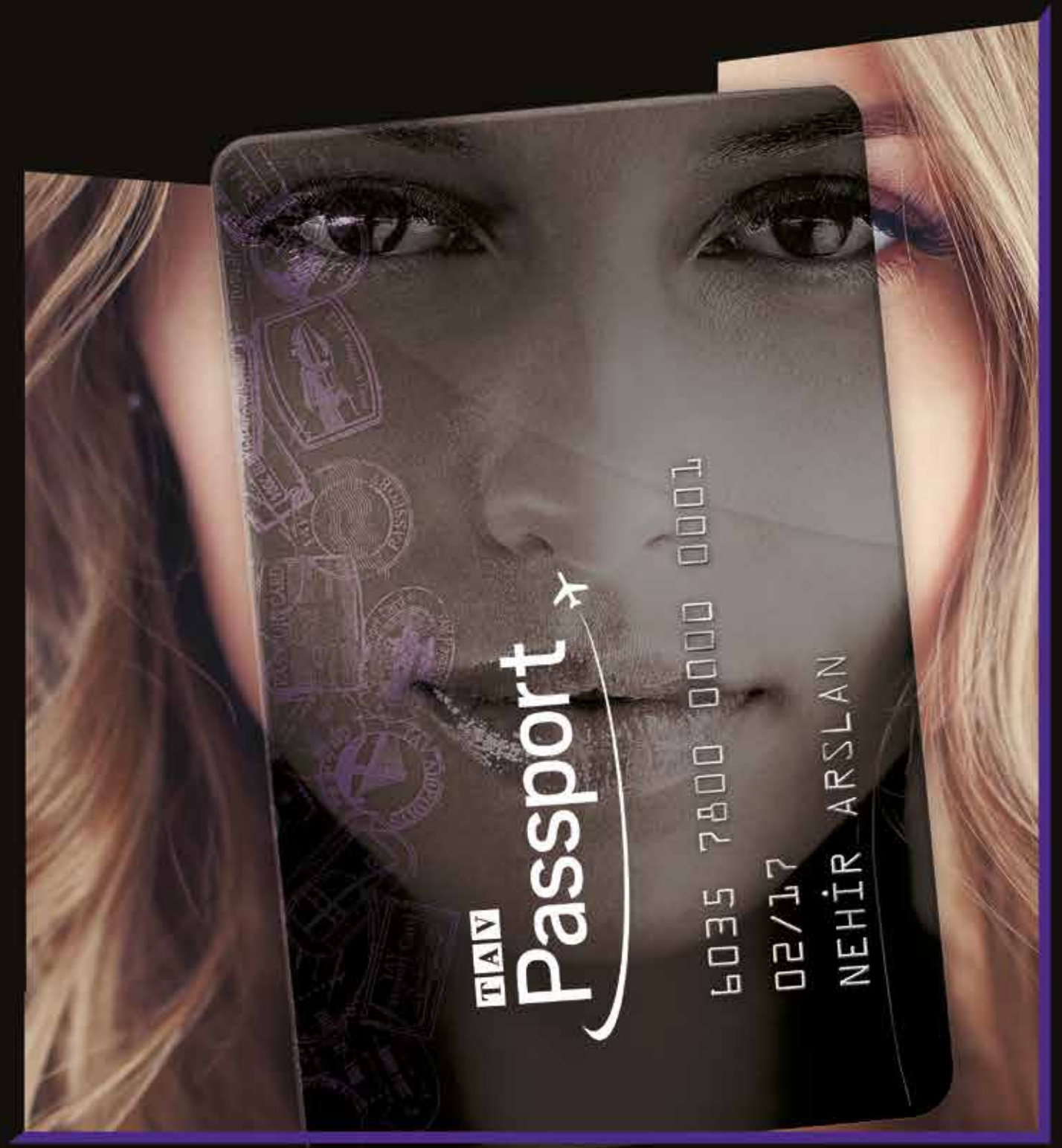
Küçük bir otomobil yapmak istiyorsanız bagajdan taviz vermeniz gerekebilir. Fakat Renault; Twizy'de tamamen vazgeçmeyi seçmiş. Renault Twizy /31 litre

Hadi dürüst olalım. Huracan'a sahipseniz bagaj umrunuzda olmayacak. Lamborghini Huracan /100 litre

Hem bu kadar küçük hem de bu kadar geniş bir '4 tekerlekli taşıt' görmemiştik. Kararlıysanız, Qute'ye 5 kişi sığdırmanız bile mümkün. Bajaj Qute /104 litre

Eğer rüzgarı ve roadster'ları seviyorsanız; küçük çantalarla seyahat etmeye alışmanız gerekecek. Mazda MX-5/130 litre

Stil sahibi bu ufaklık, en azından sizi sırt çantalarından kurtarabilecek bir 'bagaja' sahip. Opel Adam /170 litre



Sadece size özel.

Havalimanındaki özel güvenlik noktalarından vakit kaybetmeden geçecek, 30 gün boyunca otopark ve vale hizmetleri için ücret ödemeyecek, transfer hizmetinden yararlanabilecek, lounge'larda konforun keyfini çıkaracak, duty free'de indirimlerden yararlanabilecek, havalimanında vaktinizi kendinize ayırabilecek en önemlisi havalimanında benzersiz ayrıcalıklara sahip olacaksınız. Bu ayrıcalıklara sahip olmaya ne dersiniz?

Havalimanında Ayrıcalığın Kartı
@TAVPassport 444 25 75

TAV İşletme Hizmetleri A.Ş.

İZLENİM

BU AYIN OTOMOBİLLERİ



GÜÇ 110 BG 4000 D/DAK FİYAT 49.951 EURO

INFINITI Q30 1.5D

Yeni modellerle Türkiye'de yepyeni bir sayfa açan Infiniti'nin en çok merak edilen modeli Q30 İzlenim bölümümüzün konuğu oldu. Bakalım Q30, kullanıcılarına neler vaat edebiliyor?



Q30'un kokpitinde dikkatli gözler Mercedes öğelerini rahatlıkla seçebilecektir



Bumerang formundaki C sütunu ile Infiniti bu dünyadan değilmiş gibi hissettiriyor

“
Q30'un düz konumda gidiş kararlılığı iyi ve sürüş kalitesi de rakiplerine yakın
”

Infiniti markası sizde neler çağırıyor? Evet pek bilindik bir marka değil fakat dünya çapında, özellikle Amerika'da bıraktığı izlenim şimdiye kadar gayet iyiye gidiyordu. Türkiye'deki serüveniye 90'lı yılların ortalarında I30 modeliyle başlamıştı ve o dönemde yüksek donanım seviyesiyle ön plana çıkan konforlu bir sedandı. O günden bu güne dünya şartları çok değişti ve Infiniti de duruma uyum sağlamalıydı.

Zira öyle de oldu; tüm dünyanın

gözlerinin üzerinde olduğu Avrupa pazarını görmezden gelmek mümkün değil ve Infiniti yeni modellerini yollarla buluştururken bu bölgeye artık ayrı bir önem gösteriyor. Bunun sinyallerini ilk veren modelse bence Q30. Infiniti'den kompakt bir hatchback-crossover beklemek 20 yıl önce komik gelebilirdi, fakat durum artık çok farklı. Crossover satışları tıpkı Türkiye'de olduğu gibi Avrupa'da da çığırından çıkmış durumda ve Japon üretici de bu ağız sulandıran

pastadan pay kapma peşinde.

Infiniti de sıfırdan bir macera rotası çizmek yerine daha garantici bir yaklaşımı benimsemeyi tercih etti ve doğru mu yoksa yanlış mı yaptığını zamanla ilerleyen satırlarında hep beraber göreceğiz. Q30, Nissan ile Mercedes evliliğiyle dünyaya gelen bir model, bunu en başından söyleyelim. Mercedes A Serisi ve GLA ile aynı platform üzerinde yükselen otomobil, bu iki modelin arasında konumlandırılıyor. Zaten görünümüyle de ne bir crossover ne de kompakt bir hatchback diyebiliriz. 4425 mm uzunluk, 1805 mm genişlik ve 1495 mm yüksekliğiyle de otomobil tam arada kalıyor. Bolca hareketli ve trapezoid çizgiler kullanıldığı içinse Q30'un görünümüne alışmak biraz zaman alabilir. Fakat şuna emin olun ki trafikte gerçekten kolayca fark edilebilen bir otomobil; özellikle geceleri LED far ve stop grubu “ben burdayım” diyor.

Tasarım öğelerini beğenip beğenmemek size kalmış bir durum; bence bir de otomobilin içine geçelim. Burası ilginç çünkü dikkatli gözlerle sahip olanlar için bazı öğeler tanıdık gelecek. Çünkü cam kumandaları, gösterge tablosu, havalandırma kumandaları ve hemen üstündeki düğme grubu Mercedes A Serisi'nden alınmış. Direksiyon simidi de makyaj öncesinde kullanılan direksiyonun

aynısı ve sadece göbeği değiştirilmiş. Farklı olarak Infiniti kendi multi medya sistemini kullanmayı tercih etmiş ve buradaki ekran için siperlik de kullanılmış. Malzeme kalitesi gayet iyi ve kokpit, koltuklar ve kapı içlerinde kullanılan alcantara kaplamalar seçkinlik hissini artırıyor. Multi medya ekranı hem dairesel kumandayla hem de dokunmatik olarak yönetilebiliyor. Sistemin çözünürlüğüyse pek iyi değil ve 360 derecelik park asistanının kamera çözünürlüğü de premium iddiası taşıyan bir otomobil için biraz düşük. Q30'un önde ve arkada diz, baş ve omuz mesafesi uzun boylular için dahi yeterli genişlikte. Koltukların yüksek konumlandırılmış olması da crossover hissini artıran yegane unsur oluyor. 430 litrelik bagaj hacmiyse çekirdek bir ailenin ihtiyaçlarını karşılayacaktır. Ön çapraz ve arka çapraz görüş açıları kötü olsa da 360 derecelik panoramik görüş kameraları park manevralarında yardımcı oluyor.

Dizel seçenek olan test otomobilimizdeyse yine tanıdık bir üniteye yer veriliyor. Renault üretimi 1,5 litrelik turbo beslemeli dizel motor, Mercedes ve Infiniti mühendisleri tarafından elden geçirilmiş. 4000 d/dak'da 109 bg güç ile 1750 ile 2500 d/dak arasında 260 Nm tork üreten motor, gücü 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzımanla

ön aksa aktarıyor. 1500 kg'ye yakın olan ağırlığın da etkisiyle Q30 sakin kullanımlarda makul şekilde hızlanıyor. Alt devirlerdeki cansızlığa karşın orta devirlerde yeterli bir performans hissi sunan motora eşlik eden şanzımana biraz uyusuk; geçişleri yavaş ve yer yer kafa karışıklığı yaşayarak doğru vites seçimi konusunda yavaş davranıyor. Bu ikiliyle birlikte 100 km'de ortalama yakıt tüketim seviyesi 5,6 litre seviyelerindeydi.

Audi, BMW, Mercedes gibi önemli rakipler karşısında otomobilin sürüş kalitesinin de iyi durumda olması gerekli; Infiniti'nin sürüşü de başarılı olarak nitelendirilebilir. Rüzgar ve motor gürültüsü makul şekilde iç mekana sızarken, lastik yuvarlanma gürültüsü Avrupalı rakiplerinden bir fırt daha fazla. Süspansiyon sistemi sıkı ayara sahip olsa da geniş ve boylamasına çukur-kasilerde başarılı bir sönümlenme karakterine sahip.

Enlemesine darbeler ve küçük yol bozukluklarındaysa arka bölümdeki yolcular biraz rahatsızlık duyabilir. Yine de ön bölümde durum oldukça iyi ve gövde salınımı hiçbir zaman rahatsız edici boyutlara ulaşmıyor. Bu arada direksiyon sistemi net ve hassas tepkiler verse de geri bildirim seviyesi birçok yeni nesil elektrikli sistemde olduğu gibi pek parlak sayılmaz. Çok zorlandığında önden kayma eğilimine giren otomobilini zine döndürmekse kolay.

Q30'u neden almak isterim diye kendi kendime soruyorum. En yakın rakipleri karşısında daha geniş ve kullanışlı iç mekanın yanı sıra tutumlu motoru ve başarılı kalite seviyesi size bu otomobili satın almayı düşündürebilir. En önemlisi, etrafta bolca gördüğümüz BMW-Audi-Mercedes üçlüsü karşısında farklılık arıyorsanız, tercih edebilirsiniz; tabii el yakan satış fiyatını göz ardı edebiliyorsanız. **KEREM TOKMAK**



430 litrelik bagaj hiç fena değil. Jantlar 18 inç boyutunda ve şık görünüyor



Vites topuzu kibar tasarımlı, alcantara kaplamalar algıyı iyileştiriyor



INFINITI Q30 PREMIUM CITY CLACK

Bir paket halinde bakıldığında Q30 iyi bir Avrupa otomobili fakat fiyatı daha rekabetçi olmalı

★★★★☆

Fiyat	49.951 Euro
Motor	4 silindirli, 1494 cc, turbo, dizel
Güç	110 bg @ 4000 d/dak
Tork	260 Nm @ 1750-2500d/dak
Ağırlık	1497 kg
Şanzıman	7 ileri otomatik
0-100 km/s	11.9 sn
Maksimum hız	190 km/s
Yakıt tüketimi	4.3 lt/100 km
CO₂	111 g/km



GÜÇ 110 BG 5500 D/DAK FİYAT 80.400 TL

PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH EAT6

Zaman çok hızlı geçiyor, 2008 bizlerle buluşalı tam 3 yıl oldu ve ihtiyacı olan tazelenmenin ardından gelir gelmez soluğu İzlenim bölümümüzde aldı

Küçük crossoverların atağa geçtiği döneme doğumu denk gelen Peugeot 2008 ile tekrar birlikteyiz. Türkiye'de hatırı sayılır satış rakamlarına ulaşan bu otomobille en son sene başında Çapraz Ateş bölümünde buluşmuştuk. Bakalım yeni güncellemeyle 2008'de neler değişti?

Daha canlı karoser renkleriyle biraz daha dikkat çeken 2008'in radyatör ızgarası büyütülmüş ve nihayet orantılı bir yüze kavuşmuş. Tamponlar elden geçirilirken stop grubu da karartılmış ve desenleri belirgin hale getirilmiş. Jant seçenekleri de artık daha farklı olan 2008'in karoserindeki değişimler bunlardan ibaret.

İç mekandaysa yeni koltuklar dikkat çekici; yan destekleri çok iyi ve kaliteli hissettiriyorlar. Kokpitte kullanılan malzemeler ve dekor süslerinin renkleri de değiştirilirken vites topuzu

da daha modern hale getirilmiş. Önceden de söylediğim gibi direksiyon simidi küçük ve çok keyifli olsa da gösterge tablosunu perdelemesini istemiyorsanız aşağıda kullanmak zorundasınız ki bu da alışkın değilseniz rahatsız olabilir. i-Cockpit'in birinci unsuru dokunmatik multi medya ekranı üzerinden artık akıllı telefon ile Wi-Fi bağlantısına erişilebiliyor ve telefon ekranı MirrorLink ya da Apple Carplay yardımıyla buraya yansıtılabilir. Otomatik park sistemi ve geri görüş kamerasıyla şehir içinde sürüşü kolaylaştıran detaylardan. Geniş cam alanlarıyla görüş açıları zaten iyi olan 2008'in içi gayet ferah ve diz, baş ve omuz mesafesi de yeterli seviyede.

Küçük Fransız'da artık yeni bir motor-şanzıman kombinasyonu da satın alınabiliyor ve bunu konuğumuzda da tecrübe etme

fırsatı bulduk. 308'den bildiğimiz 3 silindirlili turbo beslemeli benzinli motor, 130 bg yerine 110 bg güç ve 205 Nm torku 6 ileri tam otomatik şanzımanla gücü ön tekerleklerle aktarıyor. Sesi keyifli olan ve homojen bir çalışma karakterine sahip olan motor gerek ara hızlanmalarda, gerekse sakın kullanımlarda her şekilde memnun ediyor ve akıcı bir performans hissi veriyor. Vites geçişleri de sakın kullandığımız sürece sarsıntısız ve makul bir hızda fakat dik olmayan yokuşlarda ve sıkışık trafikte vites yükseltmemekte ısrar ediyor. Bu ikiliyle 2008'in 100 km'de 6,2 litre benzin tükettiğini buraya not edelim.

2008'de önceden dizel motor-manuel şanzıman ikilisinde gördüğümüz Grip Control çekiş kontrol sistemi bu seçenekte de mevcut. ESP'nin kontrolünü ele

alarak tekerlekler arasındaki tutunmayı dengeleyen sistem, hafif arazi şartlarında otomobilin hareket etme kabiliyetini artırıyor. Tabii yaklaşma-uzaklaşma ve karın açısı da 2008'in safkan bir arazici olmadığını hatırlatır nitelikte. Birçok Peugeot modeli gibi zorlamalarda arkadan keyifli bir şekilde kayma eğilimine giren 2008'in direksiyon sistemi çok canlı ve geri bildirim seviyesi de keyif verici. Süspansiyon sistemiyse eskiye göre bir miktar daha sessiz çalışıyor; yine de arkada oturanlar yer yer tatlı-sert sistemden rahatsızlık duyabilir.

KEREM TOKMAK

PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH EAT6

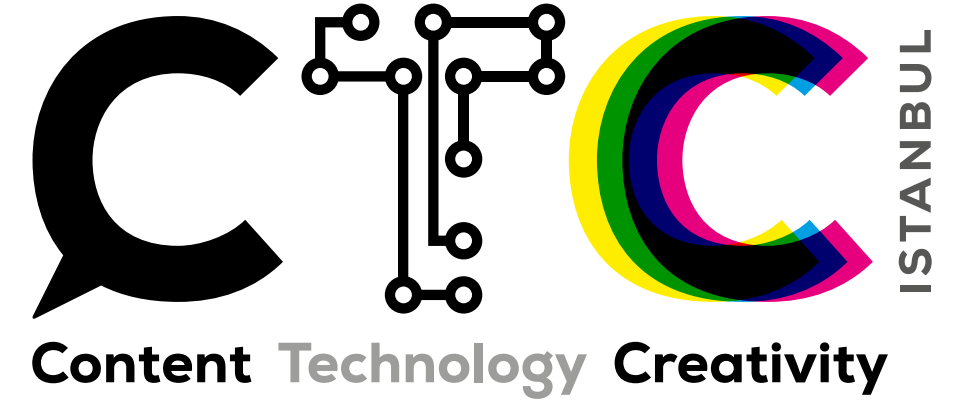
Makyajla gelen değişimlerin pek de bir önemi yok ama yeni motor-şanzıman kombinasyonu iş yapar

★★★★★

Fiyat	80.400 TL
Motor	3 silindirlili, 1199cc, turbo, benzin
Güç	110 bg @ 5500 d/dak
Tork	205 Nm @ 1500 d/dak
Ağırlık	1150 kg
Şanzıman	6 ileri otomatik
0-100 km/s	10.3 sn
Maksimum hız	188 km/s
Yakıt tüketimi	4.8 lt/100 km
CO ₂	110 g/km



Stopların içi karartılmış, gövde rengi de yeni. İç mekanda malzeme renkleri ve koltuklar değiştirilerek gençleştirilmiş



Çok yakında.





GÜÇ 136 BG 3500 D/DAK FİYAT 94.500 TL

OPEL ASTRA ST 1.6 CDTI AT

Geçtiğimiz kış konduğumuz olan Opel Astra'nın station wagon karoserli versiyonu ST, iyi bir aile otomobili isteyenlerin beklentilerini karşılıyor

zin verirsiniz yazının en sonunda söylemek istediğim şeyi en başında söylemek istiyorum: Türkiye artık station wagon otomobillere karşı olan ön yargısını bir kenara bırakmalı! Avrupa ülkelerinden herhangi birine gittiğinizde station wagon otomobillerin bolluğuna şaşıracağımıza emin olun. Artık günümüzde bu tip otomobiller kesinlikle ticari amaçlar güdülerek üretilmiyor ki zaten bu işi üstlenen hafif ticariler var. Zamanında Renault 12 Toros SW ve Tofaş Kartal ile başlayan bu algının artık değişmesinin vakti geldi de geçiyor.

Niçin mi? Sedan veya hatchback bir otomobilden çok daha kullanışlı bir otomobile sahip olmanın değerini hiç beklenmedik zamanlarda anlayacaksınız. Opel Türkiye ise bazı distribütörler gibi SW karoserli bir varyasyonu göz ardı etmedi ve artık Türkiye'ye ithal ediyor. 2015 yılında Frankfurt'ta tanıtılan Opel Astra Sports Tourer, kardeşi kadar dinamik

ve iyi görünüyor diyebilirim. Astra J'den ortalama 200 kg kadar hafif olduğu söylenen otomobil, profilden selefine benzese de C sütununa kadar ilerleyen krom çizgi seçkinlik hissini artırıyor. Arkadaysa artık daha dinamik görünen stop grubuna yer veriliyor. Yüzyüze özellikle IntelliLux LED farlar ile gayet alımlı görünüyor.

Astra'nın iç mekanıysa boyutları sayesinde fark edilir biçimde HB kardeşinden daha geniş. Önde 26 mm daha fazla baş, arkadaysa 28 mm daha fazla diz mesafesi vaat ediyor ve arkaya iniş binişler kardeşine göre daha kolay. İç mekandaki malzeme kalitesi ön bölümde, kokpit üstünde ve ön kapı içlerinde yükseksen, kokpit altı, orta konsol ve arka kapı içlerinde sert plastik kullanılması artık kompakt sınıfta kötü bir gelenek haline geldi. Kokpitte kullanımı zor bir kumanda bulunmazken, sürücü kapı içindeki dairesel kumandaysa ST'ye özgü. Bu kumandayla elektrikli açılabilen bagaj

kapağının açılma açısı ayarlanabiliyor. Bu arada bu kapak, tampon altına yaptığı söylenen otomobil, profilden otomatik olarak açılıp kapanabiliyor. Elleriniz poşetlerle doluyken büyük kolaylık. Kapağın ardındaysa 540 litrelik bir hacim var ve alabildiğine geniş. Dahası 60/40 oranında katlanan arka koltuklarla hacim 1640 litreye ulaşılıyor.

Sports Tourer'daki nüanslardan biri de süspansiyon sistemiyle ilgili. Sistem, HB kardeşinden daha yumuşak bir ayara sahip ki bunun iyiliğini en çok İstanbul gibi berbat yolları olan bir şehirde yaşayanlar anlayacaktır. Darbeleri daha etkili şekilde sönmeyen sistem sessiz çalışma karakteriyle de övgü alıyor. Fakat direksiyon sistemi inanılmaz keyifsiz ve sanal; neyse ki yönlendirme kabiliyeti iyi ve hızlı çalışıyor. Çok zorlandığında gövde arkadan kayma eğilimine giriyor ve elektronik destek sistemleri kararında müdahalede

bulunuyor.

1,6 litrelik "ısılkçı" dizel motor da bu karosere yakışmış. Alt ve orta devirlerde yeterli performans sunuyor ve 100 km'de ortalama 6,0 litrelik tüketim değerleri yakalayabiliyor. 6 ileri tork konvertörlü otomatik şanzıman konfora katkı sağlıyor fakat ilk iki vitesinde trafikin durumuna göre kararsızlık yaşayabiliyor.

Son olarak yüksek satış fiyatından dert yanacağım ama rakipleri de benzer fiyat etiketlerine sahip ve maalesef artık bir otomobil için servet ödemek zorundayız. Uzun vadede ne olur bilinmez fakat orta vadede Sports Tourer çekirdek bir ailenin beklentilerini karşılayacak konforlu bir aile üyesi olabilir. **KEREM TOKMAK**

OPEL ASTRA ST 1.6 CDTI A/T

Gerçekten kullanışlı bir otomobile ihtiyacınız varsa tercihiniz HB yerine Astra Sports Tourer olmalı

★★★★★

Fiyat	94.500 TL
Motor	4 silindiri, 1598cc, turbo, dizel
Güç	136 bg @ 3500 d/dak
Tork	320 Nm @ 3500-4000d/dak
Ağırlık	1350 kg
Şanzıman	6 ileri otomatik
0-100 km/s	10.1 sn
Maksimum hız	200 km/s
Yakıt tüketimi	4,6 lt/100 km
CO ₂	122 g/km



Matrix LED farlar görünüme şıklık kattığı gibi geceleri de etkilileyici performansa sahip. Kokpit HB kardeşe aynı ve derli toplu



Caddede olmaz, piste gel...



22-23 Ekim 2016

Türkiye'nin en büyük, en organize ve en çok katılımcısının olduğu **Tek Marka Kupa Yarışları Intercity CUP 6. Ayak**, burada!

Kendi otomobiliniz veya motosikletinizle, içinizdeki hız tutkusunu güvenle yaşayabileceğiniz **7. PİST GÜNLERİ**, burada!

Dünyanın en iyi pistlerinden biri **INTERCITY İSTANBUL PARK'TA!** Tüm hız tutkunlarını bekliyoruz.

Seyirci girişleri ücretsiz.

Otopark: 20TL

VIP Loca (Catering dahil): 150TL



campaign





GÜÇ 156 BG 5300 D/DAK FİYAT 210.600 TL

MERCEDES SLC 180 AMG

Stuttgartlı üreticinin küçük roadster modeli artık SLK yerine SLC adıyla anılıyor. Ufak tefek değişimler dışında otomobil artık 1,6 litrelik yeni giriş seviyesi motora da kavuştu

Doksanlı yılların ortaları premium markalar için model çeşitliliğini artırma zamanı anlamına geliyordu ve yavaş yavaş iri kıyım modellerin küçük alternatifleri ortaya çıkmaya başladı. SLK da SL'nin sıkıştırılmış seçkinlik vaat eden kardeşi olarak tam 20 yıl önce dünyaya gelmişti ve direkt olarak BMW Z3'ü gözüne kestiriyordu.

Arkamızda bıraktığımız 20 yılın sonunda SLK 3 nesil değiştirdi ve son nesli ömrünün sonlarına doğru yaklaşırken ismi SLC olarak değiştirildi. Bu arada otomobilin mizacı ufak tefek dokunuşlarla farklı bir hale büründü. Farlar, radyatör ızgarası ve tampon değiştirildi ve sert burun yapısı yumuşatılarak büyük ağabey AMG GT'ye benzer bir burun yapısı kazandırıldı. Jantları daha modern hale gelen SLC'nin arka tamponunda da artık hava çıkışları

bulunuyor. Bu arada stop grubunun da desenleri değiştirilerek geceleri biraz daha alımlı görünmesi sağlanmış. SLC'nin SLC'ye evrilme süreci karoserde bu şekilde, iç mekanda da yaşlılık sinyali veren bazı parçalar güncellenmiş. Direksiyon simidi yeni C modellerinden tanıdık olanla

değiştirilirken, ortadaki medya ekranının da genişliği artırılmış ve çözünürlüğü yükseltilmiş. 9 ileri vitesle gelen yeni minik vites topuzuysa yerini koruyor. Deri ve alüminyum malzemelerin yenilediği de görülürken, malzemelerin kalite seviyesi

eskisi gibi yüksek. Fakat rakipleri karşısında özellikle iç mekan otomobilin yaşını iyice belli eder hale gelmiş durumda.

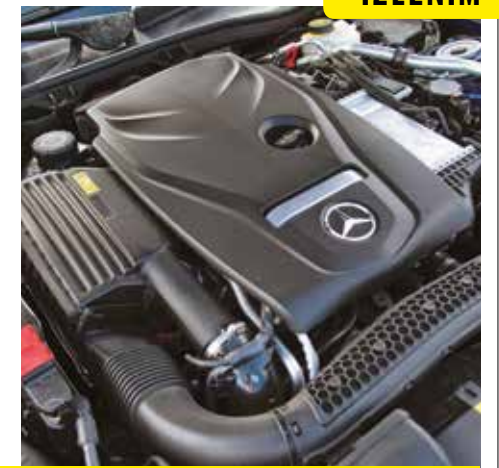
Bunların yanı sıra Acil Durum Fren Destek Sistemi SLC'de artık standart olarak sunuluyor ve olası kaza durumlarına karşı otomatik fren yapma kabiliyeti kazandırıyor. Ayrıca akıllı LED farlar da opsiyonel olarak satın alınabiliyor. Elektrikli açılıp kapanabilen metal tenteye artık 40 km/s hıza kadar açılmaya imkan tanıyor. Tavanda bulunan cam bölüm ilk nesil SLK'dan beri gelen gelenekle güneşe karşı duyarlı ve otomatik olarak kararabiliyor. Yine de bir perdeye sahip olmayışı bol güneşli günlerde iç mekanın ısınmasına engel değil. SLC'de satın alınabilen, koltuklardaki ense ısıtma sistemi donanımı da aynı şekilde sunulmaya devam ediyor. Minik yıldız bize giriş seviyesi



Baş ve koltuk ısıtma özellikleri kış aylarında üstü açık gezinti yapmanızı sağlayabilir



Direksiyon simidi ve multi medya ekranı SLC ismiyle gelenlerden. 1,6 litrelik motorun performansı orta şekerli denilebilir



Arkadaki rüzgarlıklar rüzgarı engellemek için çırpınsa da pek başarılı olamıyorlar

motoruyla konuk oldu ki bu motor fiyat seviyesini düşük vergi dilimi sebebiyle ciddi manada aşağı çekiyor (fakat opsiyonlarla da aynı hızda fiyat yükseliyor). Yıllardır birçok Mercedes modelinden tanıdığımız turbo beslemeli benzinli motor, 1595 cc hacminde, 5300 d/dak'da 156 bg, 1200 ile 4000 d/dak aralığındaysa 250 Nm tork üretiyor. Motor rolanti devrinin hemen üstünde kendine gelse de 9 ileri vitesli otomatik şanzımanın oranları performanstan çok yakıt ekonomisi ve rahatlık için ayarlandığından performansı törpülüyor. Birçok Mercedes modelinde olduğu gibi ilk 3 vitesinde genellikle çok uyuşuk davranan şanzıman, manuel modda

da gecikmeli vites değiştiriyor. Genellikle sakin bir kullanım sunan SLC 180'nın ara hızlanmalardaki performansıyla makul olarak nitelendirilebilir. Pek keyif vermeyen kaba motor sesi ani hızlanmalarda yükselirken aynı şekilde tüketim seviyesi de kolaylıkla artıyor ve sakin kullanımda 9 litre/100 km seviyelerindeki tüketim değeri 12 litrelere ulaşır.

SLC'nin karoseri bir cabrio otomobil için gayet dengeli ve rijit; çok bozuk yollara girmediğiniz sürece parçaların esneme sesleri rahatsız edici boyutta değil. Yüksek hızlarda yapısı gereği rüzgar gürültüsünü iç mekana alan SLC'nin yuvarlanma gürültüsü için

sahip olduğu izolasyon seviyesiye oldukça iyi. Tente açıkken yapılan seyahatlerdeyse bolca rüzgarla maalesef saçlarınızın dağılacığına mani olamayacaksınız.

Özellikle iyi durumdaki yollarda bir roadster için gerçekten yüksek konfor seviyesine sahip olan SLC, ilk tanıtıldığı zamandan bu yana hala aynı hisleri yaşatmaya devam ediyor; rahatlık. Sportiflikten çok rahatlığın ön planda olduğu SLC'nin süspansiyon sistemi, AMG donanımına sahip test otomobiline rağmen yeterince konforlu hissettiriyordu. Direksiyon sistemi direkt çalışarak gereken emri yerine getirirse de hissiz yapısıyla pek keyifli değil. Limitlerde doğal olarak arkadan kayma eğilimine giren SLC'nin elektronik melekleriye biraz pımpirikli bir anne gibi ve erken devreye girmeyi severek otomobili hemen izine döndürüyor.

Uzun lafın kısası, aradan 5 yıl geçmiş olmasına rağmen bu otomobil, prestij ve rahatlığı göreceli uygun fiyatla talep edenler için hala iyi bir alternatif. **KEREM TOKMAK**



MERCEDES SLC 180 AMG

Sürüş keyfinden çok prestij sizin için önemliyse SLC doğru adres



Fiyat	210.600 TL
Motor	4 silindirli, 1595 cc, turbo, benzin
Güç	156 bg @ 5300 d/dak
Tork	250 Nm @ 1200-4000 d/dak
Ağırlık	1460 kg
Şanzıman	9 ileri otomatik
0-100 km/s	8.1 sn
Maksimum hız	223 km/s
Yakıt tüketimi	6.1 lt/100 km
CO ₂	139 g/km

“ Birçok konuda yaşlılık sinyali verse de hala prestijli ve alımlı görünüyor ”



GÜÇ 90 BG 5500 D/DAK FİYAT 73.300 TL

SMART FORFOUR TURBO

Gecikmeli şekilde Türkiye'ye ayak basan yeni nesil Smart ailesinin 5 kapılı modeli ilginç bir sürüş deneyiminin müsebbibi oluyor



Çift renkli karoser yapısıyla ilginç görünen Smart'ın profilden görünümü, yol arkadaşı Twingo ile büyük benzerlik gösteriyor



Plastikler sert olsa da kaliteleri gayet iyi. Vites kolunun tasarımını geri kalan her şey gibi ilginç

İstanbul'da yaşayanlar trafik nedir iyi bilirler; gerçek bir kabus. Baş, kol, bacak, ayak, göz ağrısı, bir süre sonra yıpranan sinirler, gergin bakışlar. En ufak bir aksamada patlamaya hazır bomba gibi ortalıkta dolaşan sürücülerin şehri. Bunu hafifletmek için insanların hayat akışlarını ve alışkanlıklarını değiştirmesi şart mı? Bence evet.

Motosiklet, bisiklet, toplu taşıma gibi alternatifleri kullanmak kısa mesafelerde oldukça yararlı fakat benim gibi günde işe gidip-gelişlerde minimum 70 km yol kat edenler için çok keyifli kaçırıcı. Ne yapmak lazım? Bana sorarsanız tek başınıza yaptığımız

yolculuklarda 4,5 metreyi aşan boyutlara sahip bir sedanı ya da kocaman bir SUV'u yanınıza katmak mantıksız. Ne yaparsanız yapın, manevra kabiliyeti, görüş açıları küçük şehir otomobilleri gibi olamaz. Şehir otomobili dediğimdeyse akla ilk gelenlerden biri de Smart. Smart'ın hikayesi malum; zamanında saat üreticisi Swatch ile Mercedes'in ortaklığıyla ortaya çıkan bir meyve. Fortwo ile başlayan serüvende Roadster, Roadster Coupe ve Forfour gibi modeller de kısa süreli ömürlere sahip oldu. Şu an sayfada gördüğünüz Forfour ile ilk Forfour arasındaysa en ufak bir bağlantı yok. İlk Forfour B segmenti

küçük sınıf bir hatchback otomobildi ve Mitsubishi Colt ile aynı platformu paylaşıyordu. 2004 yılında yollarla buluştuktan sadece 2 yıl sonra satışların yavaşlığı sebebiyle bantlara veda etti.

Bugünkü Smart'ın durumuyla alakasız. Renault-Mercedes ortaklığının meyvelerinden biri ve bizim Türkiye'de görme şansını bulamadığımız güncel Twingo ile aynı platformu taşıyor. Zaten Smart'ın anahtarı bile Renault Clio III ile aynı ki bu kafelerde gururla anahtarı masaya koymamız için yeterli gelmeyebilir. Otomobil aslında gerçekten küçük fakat tasarım oyunlarını sebebiyle olduğundan daha büyümüş izlenimi veriyor. Sadece 3495 mm uzunluğunda ve 1665 mm genişliğinde olsa da 1554 mm'lik yüksekliğin katkısı bunda büyük. Çift parçalı gövde rengiyle canlı görünse de tasarımı herkesin hoşuna gitmeyebilir. LED gündüz farları ve stoplar akşam saatlerinde Forfour'u dikkat çekici hale getiriyor. Öndeki ızgarada bulunan gizli iki kol sayesinde tepsi kadar hafif olan kaput açılıyor fakat hayır, motor burada değil. Buradan sadece silecek ve soğutma suyu gibi şeyler yer alıyor. Smart'a hayat veren makine bagajın altında gizli. Zaten soldaki C sütunu altında kalan havalandırma çıkışı bunu gösteren bir ipucu. Arkadaki ofsetli jantlar da Twingo'nun arkadan itişli olduğunu size anlatabilir. Jantların arkasından görünen kampana fren sistemiyse 2016 yılında bu otomobile yakışmıyor.

Neredeyse 90 dereceyle açılan kapılar sayesinde Smart'ın önüne ve arkasına

iniş ve binişler kolay. Sürücü koltuğu bayağı yukarıda konumlandırılan Smart'ta direksiyon derinlik ayarı bulunmayışı garip bir sürüş pozisyonuyla onu kullanmanızı sağlıyor. İç mekanda yumuşak kumaş malzemeler dışında bolca sert ve renkli plastiğe yer verilmiş. Neyse ki sert olsa da kaliteliler. Kapı içlerinde tavanda ve ayak bölümünde kullanılan ambiyans aydınlatmalarıysa geceleri iç mekanı bir firt daha eğlenceli hale getiriyor. Solda tepede yer alan devir göstergesinin ayarlanabilmesi de muzip ayrıntılardan birisi. Müzik sistemi ve klima kumandalarıysa alabildiğine basit. Sinyal, far, ayna, cam kumandaları Renault modellerinden tanıdık. Bu arada müzik sisteminin kalitesi vasat düzeyde. Torpido gözü minicik olduğu için orta konsolun ön yolcuya bakan tarafında gizli bir çekmece yer alıyor. Smart'ın görüş açısı konusundaysa hiçbir sıkıntı yok ve her yer rahatlıkla seçilebiliyor. Öndeki yaşam alanı idare eder olsa da arka bölüm gerçekten yetiştirecek göre değil. Diz, baş ve omuz mesafesi ancak çocukları rahat ettirebilecek türden ve kısa ve dik minderleri yüzünden tabure formundalar, aksi takdirde burada gerçekten çile çekersiniz. Üstelik arka camlar da sadece kelebek şeklinde açılıyor... 185 litrelik bagaj hacmi şehir içindeki kısa gezintilerde yeterli olacaktır; akıllı katlanabilir arka koltuklarla da bu alan 975 litreye ulaşıyor.

Forfour'un gücüne yine Renault'dan alınan motor kaynaklı ediyor. Daha önce Symbol, Captur, Clio ve hatta Sandero modellerinde karşılaştığımız

3 silindiri motor turbo beslemeli, 0,9 litrelik hacme sahip. 90 bg güç ve 2500 d/dak'da 135 Nm tork üreten benzinli ünite, arkada, tam bagaj tabanı altına konumlandırılmış. Güçse 6 ileri çift kavramalı şanzımanla arka tekerlekler aktarıyor. Motor, düşük ağırlığın da etkisiyle yasal hız sınırına kadar yeterli performansa sahip ve ara hızlanmalarda da başarılı. Fakat çift kavramalı şanzıman, sarsıntılı ve gecikmeli geçişleriyle otomatikleştirilmiş manuel şanzımanları hatırlatıyor. Sürüş konforunu baltalayan ve motorun akıcılığını bozan bu şanzımanı

beğenmedik. Sakin kullanımlarda 5,8 litre seviyesinde kalan ortalama tüketimse performanslı kullanımlarda 9,0 litre seviyelerine ulaşıyor.

Otomobilin en rahat ettiği yere doğal habitatı olan şehir içi. 8,65 metrelik dönüş çapıyla asla dönmez dediğiniz yerlerden dahi kolaylıkla dönüyor olması çok keyifli. Çok yumuşak ayarlanan direksiyon sistemi de rahatlık sağlıyor. Sert ayarlı süspansiyon sistemi maalesef darbeleri sönümleme konusunda pek başarılı değil ve sürekli zıplayarak seyahat etmek zorundasınız ki bunda kısa aks mesafesinin de payı

büyük. Otoyal kullanımlarında 80 km/s hıza kadar daha rahat hissettiren Forfour'un daha yüksek hızlardaysa dünyası değişiyor. Yumuşak direksiyon sistemi sertleşmiyor ve dahası ESP ile çalışan Yan Rüzgar Yardımcısı Sistemi işe yaramıyor ve otomobil sürekli olarak rüzgarla cebelleşiyor. Direksiyon sistemi gecikmeli çalışıyor ve his konusunda da çok isteksiz. Neyse ki yalıtım seviyesi kendi sınıfı için başarılı ve özellikle motor sesini duymak için kulak kabartmanız gerekiyor. Bu arada Smart'ta arkadan itiş keyfini yaşamak da pek mümkün değil. Çünkü en ufak

bir ani direksiyon hareketinde ESP çok çabuk devreye giriyor ve arkadan kaymaya minimum düzeyde izin veriyor.

Çok yüksek satış fiyatına karşın iyi bir sürüş deneyimi sunamayan Smart'ın kendi sınıfında Hyundai i10 gibi çok daha uygun fiyatlı ve rustünü ispattanmış rakipleri bulunması işi iyice zora sokuyor. Uzun zamandır merakla beklediğimiz ve meraklıları tarafından da uzun zamandır gelmesi beklenen Forfour'u bu fiyat etiketiyle yollarda kolay kolay görmemiz mümkün değil.

KEREM TOKMAK

SMART FORFOUR TURBO PROXY

Çok yüksek satış fiyatına karşın çok daha uygun fiyatlı ve başarılı rakipleri olması işini zorlaştırıyor

★★★★☆

Fiyat	73.300 TL
Motor	3 silindiri, 898 cc, turbo, benzin
Güç	90 bg @ 5500 d/dak
Tork	135 Nm @ 2500 d/dak
Ağırlık	995 kg
Şanzıman	6 ileri çift kavramalı otm
0-100 km/s	11,9 sn
Maksimum hız	165 km/s
Yakıt tüketimi	4,2 lt/100 km
CO ₂	98 g/km



Tek parçalı koltuklar pek konforlu değil. Arka koltuklar katlanabiliyor



İzgaradaki iki kol çekilince çok hafif olan kaput açılıyor fakat motor burada değil





GÜÇ 90 BG 3800 D/DAK FİYAT 78.800 TL

TOYOTA COROLLA D-4D

Dünyanın en çok satan otomobilinin yeni, daha doğrusu makyajlı modeliyleyiz

İnsanlar niye Corolla alır, anlamış değilim. Evet, dayanıklı, güvenilir, ekonomik olduğu gibi gerçekler var. Ama artık bunlar da yok. Dünyada en çok geri çağırılma yapan marka Toyota. Ucuz mu? Hayır. Şu karşınızda gördüğünüz otomobil için 95.200 TL vermek zorundasınız. İşte, anlamak güç diyerek anlatmaya başlayalım, bakalım bu kez beni ikna edebilecek mi?

İlk 1966 yılında ortaya çıkan Corolla'nın bu 11. nesli. Her ne kadar yeni olarak adlandırılarsa da bu otomobil 11. jenerasyonun makyajlısı. Neler değişmiş? Farlar, ızgara, ön tampon, jantlar, stoplar ve biraz da arka tampon. İçeride de çok rasyonel bir farklılık yok. Ortadaki ekran kabini domine eden öge. Kullanımı kolay, çok komplike

değil. Bu ekran üzerindeki yılların dijital saati artık ekranın yanına terfi etmiş. Ama tasarım halen aynı; Casio asker saati. Klima yeni; çift bölge ve dokunmatik. Yan havalandırma kanalları köşeliyen şimdi yuvarlak. Biraz da direksiyonda ufak dokunuşlar var, hepsi bu.

Biz otomobilciler nedense pek hoşlaşmayız Corolla ile. Sonuçta bir özelliği yoktur, kullanım zevki, tasarım, donanım, oldukça sıradandır, karakteri yoktur kısacası. Bu da aynı şekilde; kolay kullanımı olan, rahat süspansiyonlu, gereken donanımdan fazlasını barındırmayan kendi halinde bir otomobil işte. Pozitif yönden baktığımız zaman negatif bir yanı da yok aslında öyle şak diye söylenecek. Diyorum ya, kendi halinde, etliye

sütlüye karışmayan bir otomobil. Aslında rakiplerine baktığımızda cadı kazanında. Kağıt üzerinde baktığımız zaman çıkmasına imkan yok dersiniz, ama hep kazandan ilk çıkanlardan oluyor nedense, garip. Bir Corolla'ya sahip olmak için 59.200 TL vermeniz gerekiyor. 1.33 lt'lik Start donanımlı benzinli manuel bir Corolla bu. Test otomobilimiz ise MultiMode otomatik şanzıman hariç olabilecek en donanımlı model: Premium. Önde LED farları, yağmur sensörü, far sensörü, kol dayaması, mavi kabin aydınlatması, kararan aynası, far yıkaması ve ön ile arka park sensörleri var diğerlerinden fazla olarak. Rakiplerine baksanız bu saydıklarımın üzerine iki katı daha özellik eklersiniz. Fiyatına baksanız,

95.200 TL'ye neler alırsınız neler? Ama dediğim gibi, diğer özelliklere ne kadar gerek var, o da ayrı bir konu. Corolla'nın motoru öyle ahım şahım değil. Sessiz, alt devirleri biraz ölü, ama yeterli. Sonuçta 90 bg ve 205 Nm'lik bir makine. 1275 kg'lık kütleyle ne kadar götürebilir ki? 100 km/s'ye 12.5 saniyede çıkabiliyor ve 180 km/s'lik maksimum hıza ulaşıyor. Ama öyle bir değeri var ki insanlar hayran bırakıyor: 4.1 lt/100 km. Ve dediğini de yapıyor. Biz de birlikte olduğumuz birkaç gün boyunca ortalama olarak 4.2 litre ile geldik. Şimdi biraz anladım Corolla aşkını. **BURAK ERTEM**

TOYOTA COROLLA D-4D PREMIUM

Ufak bir makyajla satışa biraz daha ivme getirmeyi planlayan Corolla fahiş fiyatıyla dikkat çekiyor.

★★★★☆

Fiyat	95.200 TL
Motor	4 silindireli, 1364 cc, turbodizel
Güç	90 bg @ 3800 d/dak
Tork	205 Nm @ 1800 d/dak
Ağırlık	1275 kg
Şanzıman	6 ileri manuel
0-100 km/s	12.5 sn
Maksimum hız	180 km/s
Yakıt tüketimi	4.1 lt/100 km
CO ₂	106 g/km



Corolla'da çok bir değişiklik yok; farlar, tampon, multimedya ekranı, havalandırma ızgaraları ve klima değişmiş.



AutoSpa

Auto Detailing

By. Özkan Ateş



NANO TECH PRO CERAMIC 9H NEDİR?
Permanent Protection Super Hydrophobic Effect-Anti grafiti- Mirror and High Gloss Finish Thermal Resistance (up to 750 C-850C)-Advanced Chemical Resistant

- ✓ Endüstriyel ürünler ve araç boyasında devrim niteliğinde bir kaplamadır.
- ✓ Son derece dayanıklı ve elmas parlaklığında bir yüzey oluşturur.
- ✓ Güneş ışınları UV, asit yağmuru ve dışardan gelen çözücülere karşı tam koruma sağlar.
- ✓ Plastik yüzey bakalit camlar ve jantlara uygulanabilir uzun süre temiz kalmalarını sağlar.
- ✓ Hidrofobik etki gösterir.
- ✓ Özellikle otomobillerin yüzeyleri için formüle edilmiştir.
- ✓ Çizik direnci sıcaklık direnci korozyon direnci yüksektir.



TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

Prokaps Profesyonel Kaplama Sistemleri
Yeşilçam San.Sitesi 2507 Sok. No: 105 06797 Şaşmaz / Etimesut-ANKARA
M:0554 585 95 16 | T: 0312 278 8091 info@prokaps.com www.prokaps.com



AUTOSPA; Türkiye genelinde Nano Tech Pro Ceramic, 9H ve 10H kaplama konusunda ve Eğitim - Bilgilendirme - Uygulama Noktası olarak İstanbul - Marmara bölgesi tek yetkili satıcısıdır.
Cengiz Topel Cad. No:14 Etiler / İSTANBUL | Tel: 0212 - 358 5272 | M: 0532 272 3119

GAZİANTEP BAYI

Mini Onarım Sistemleri
Tolga İŞILAK
T: 0533 650 6164
tolga_isilak@hotmail.com

ANTALYA BAYI

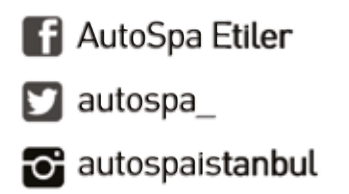
Alparslan BARAN | T: 0532 434 3805
www.kochdetay.com
Facebook\kochdetay- Instagram\kochdetay
Yeşiltepe Mh.
Namık Kemal Bulvarı 07040 Antalya

İZMİR BAYI

HYUNDAI İLYAS ŞEN PLAZA
Anadolu Cad. No:604
Karşıyaka - İzmir
T : 0232 398 03 98
F : 0232 398 03 88



Nano Tech Ceramic/Türkiye
www.nanotechurkiye.com





GÜÇ 550 BG 6000 D/DAK FİYAT 330.000 EURO

RANGE ROVER SPORT SVR

Şu anda göz göze geldiğiniz Range Rover, büyük şehirlerde sık sık karşılaştığınız sıradan dizel Sport'lardan değil. Sesiyle ve görüntüsüyle gerçek bir korku sebebi olan bu canavara gelin yakından bakalım

Bir Ağustos sabahı, hava sıcak ve yine Borusan Otomotiv'den bir test otomobili teslim alma zamanı. Çok sevdiğim R56'mı park ediyorum ve sessizce beklemedeyim. Uzaktan gelen güreleme seslerinden anlıyorum, "evet bu o olmalı". Füme renkli bir Range Rover Sport önüme park ediyor. Dışarıdan bakıldığında bunu dizel bir Sport'tan ayırt etmek için bu işin meraklısı olmanız şart. Çamurluk üzerindeki havalandırma çıkışları, daha geniş hava yarıklarına sahip ön tampon, splitter, siyah radyatör ızgarasıyla SVR kendini dışa vuruyor. Arkadaya X-Pipe egzoz sisteminin dört adet çıkışı ve difüzör ilk gözüme takılan farklılıklar. Ve tabii bagaj üzerindeki SVR logosu... Oldum olası iri kıyım SUV'lerden

pek haz etmesem de bu şey çok farklı hissettiriyor. 22 inçlik jantların arkasındansa Brembo fren kaliperleri el sallıyor. SVR'a binmek değil, "tırmanmak" gerekiyor. Hele ki benim gibi 1.70 boyunda minyon bir insansanız komik görüntüler ortaya çıkabilir; neyse ki Land Rover yetkilileri burada da şımartıcı bir donanım koymayı akıl etmiş ve otomatik gelen yan basamaklarla iniş binişleri epey kolaylaştırmış. Kapıyı kapatıyorum; kapı içlerine, kokpite, orta konsola, koltuklara dokunuyorum. Her yerde gerçekten çok çok iyi seviyede deri malzemelere ve de gerçek karbon kaplamalara yer verilmiş. Burada kendinizi seçkin hissetmemeniz mümkün değil. Tabii standart bir

Range'ten farklı olan yegane unsur, süpersporlarda görebileceğiniz türden spor koltuklar ve rahatlıktan ziyade sürücü ve yolcuyla sınırsız sarmak için buraya yerleştirilmişler. Kokpitte kullanımı zor tek öğe olarak gözüme cam kumandaları takılıyor, çünkü gerçekten alışılmışın dışında bir yerde ve yüksekteler. Bunun dışında multi medya sisteminin özellikleri ve çözünürlüğü (kameranın dahil) bu fiyat seviyesindeki bir otomobil için daha iyi olabilir. Neyse ki tamamen dijital olan gösterge tablosu gözümle tasarlanmış ve takibi keyif veriyor. Yaşam alanının genişliği içinse söylenebilecek pek bir şey yok, önde de arkada da diz, baş ve omuz mesafesi gayet cömert. Tüm bu dediklerimin farkına

varmak aslında akşam saatlerini bulmuştu. Çünkü sürücü koltuğuna geçtiğim andan itibaren akşama kadar aklımdaki tek sorunun cevabını bulmaya çalıştım; SVR gerçekten dünyanın en hızlı SUV modelleri kulübünde olmaya layık mı? Kağıt üstündeki verileri boşverin ama SVR, sürücüsünde bıraktığı hislerle delirmiş mühendislerin ortaya çıkardığı bir mutant izlenimi veriyor. Devasa kaputun ardındaki motor da bir o kadar devasa. Süperşarjlı makine tam 5,0 litrelik silindir hacmine sahip ve 550 bg güç ile 680 Nm tork üretiyor. Sakin kullanımlarda huzur verici bir hırıltıyla çalışan motor, yüksek devirlerde çığına dönüyor ve yeri göğü yırtıyor. 55 mm'den 60 mm'ye çıkarılan egzoz borularında



Tek parçalı spor koltuklar virajlarda tutunmak için lüks değil bir gereklilik. 550 bg'lik makine karbon kapağın altında saklanıyor



Orta konsolda gördüğümüz, karbon görünümlü kaplama değil, bizzat kendisi. Geniş hava yarıkları ve mat ızgara SVR'a özgü



Egzozdan çıkan alevler ve metalik ses gerçekten korkutucu

kullanılan supap sistemi ile 3000 d/dak üzerinde ses iyice artıyor. Üstelik orta konsoldaki tek bir tuşla tüm dizginlerinden kurtulan egzoz sistemi her devirde, her hızda farklı notalarla şarkı söylüyor. Tabii bu şarkının dışarıdan nasıl duyulduğunu tahmin edemezsiniz, yoldaki genç, yaşlı herkesi derinden etkileyen ve hatta korkutan metalik bir sestense bahsediyorum. Dahası gece karanlığında egzoz çıkışlarından zaman zaman mavi alevler de yükseliyor. Bu satırları okuyan herhangi biri, bir sporcudan bahsettiğimizi düşünecek, fakat karşımızda tam 2,3 ton ağırlığında koca bir aygır var. Motorun ipeksi karakteri gerçekten takdire değer ve her devirde dolu dolu, hiç nefesi

kesilmeyecekmiş gibi. Otomobilde asfalt kullanımları için General ve Dynamic modları dışında Çim/Kum/Kar/Çamur/Kaya şeklinde off-road modları bulunsa da bizi şu anda Dynamic modu ilgilendiriyor. Dynamic modundaydı SVR iyice hırçınlaşıyor ve 8 ileri vitesli otomatik şanzımanın geçiş hızı önemli derecede artıyor. Manuel modda bir miktar gecikme yaşasa da işini iyi yapan şanzımanla motor uyumu sorunsuz. Adaptif süspansiyon sistemiyse 22 inçlik jantlara karşın konfor seviyesini maksimum düzeyde tutuyor. Üstelik arazi kullanımları için de karoser yüksekliği ayarlanabiliyor. Direksiyon sistemi biraz ruhsuz olsa da çok hızlı çalışıyor; gövde salınımlarıysa koca bir SUV için ortalama seviyede ve

dört tekerlekten çekiş sistemi, elektronik destekli diferansiyel kilitleriyle sürekli olarak izinde tutmak için elinden geleni yapıyor; çok zorlandığında ilk önce arkadan, sonra dört tekerlek üzerinde kayma eğilimine giren SVR'ı izine döndürmek kolay. Bu koca ayağı durdurma görevini üstlenen Brembo fren sistemi 6 pistonlu ve ısınsa dahi (ki ısınması da oldukça zor) frenleme performansı kolay kolay düşmüyor ve ani frenlemlerde dört tekerleği birden zamk gibi yapıyor. Sürüş dinamikleri dışında her şeyiyle gerçek bir sporcu olan bir SUV için söylenebilecek çok fazla bir şey kalmadı; bence tam anlamıyla deli işi. Bu arada; tüketim mi? Boşverin. **KEREM TOKMAK**

LR RANGE ROVER SPORT SVR

İnsanları şaşırtmak ve hatta korkutmak istiyorsanız SVR doğru seçim

★★★★★

Fiyat	330.000 Euro
Motor	V8, 4999 cc, turbo, benzin
Güç	550 bg @ 6000 d/dak
Tork	680 Nm @2500-5500d/dak
Ağırlık	2310 kg
Şanzıman	8 ileri otomatik
0-100 km/s	4,7 sn
Maksimum hız	260 km/s
Yakıt tüketimi	12,8/100 km
CO ₂	298 g/km

YOL TESTİ No 5282 RENAULT MEGANE

Yeni platformu, tasarımı ve iyileştirilen kabini ile ön sıralara oynayabilecek mi?

TEST MODELİ 1.5 DCI 110 ICON

Fiyat 87.500 TL • Güç 110 bg • Tork 260 Nm • 0-100 km/s 11.1 sn • 48-112 km/s 4. viteste 15.1 sn
• Yakıt tüketimi 3.7 lt/100km • CO₂ Emisyonu 96 g/km • 112-0 km/s 46.1 m



inanması zor ama Megane ismi ilk kullanıldığından bu yana 20 yılı aşkın zaman geçti. Düşünün, Ford Focus'tan bile daha eski bir modelden söz ediyoruz. Her ne kadar bu sınıfın eskilerinden olsa da, Renault Megane satış rakamları konusunda bu zaman kadar Ford'un global şampiyonunu takip etmekten bir türlü kurtulamadı. Benzer bir ilişki Volkswagen Golf ile Opel Astra arasında da söz konusu. Opel bu alanda çok yıllanmış olsa da, bütün çabalarına karşın bir türlü Golf'e diş geçiremiyor. Renault söz konusu zayıflığın sebeplerini kendisinde aramalı diye düşünüyoruz. Öteyandan, bu durumu

düşünüp fotoğraflarda gördüğünüz Megane'yi tasarlamış olmaları da muhtemel. Zira Fransız üretici bu zamana kadar görünmeyen yerlerde kapsamlı iyileştirmelerden kaçındığı için sınıfın en iyilerinin gerisinde kaldı. Örneğin ilk nesil Megane, modifiye edilmiş bir R19 platformu kullanıyordu. Bir önceki Megane'da, iki önceki Megane'in altyapısının kullanılması gibi... Son çıkan model ise şu an Renault Kadjar'a hayat veren CMF (Common Module Family) isimli platformla yürüyor. Uzun lafın kısıası, bu kez görünmeyen yerler bir hayli başarılı görünüyor.

Bahsettiğimiz platformun üzerinde gayet sofistike görünen bir ürün yer alıyor. Otomobil bir kez daha selefine kıyasla kayda değer bir büyüme göstermiş. Ayrıca tasarımsal anlamda da ciddi bir farklılık söz konusu... Firmanın Talisman ve Espace ile başlayan tasarım yolculuğuna Megane da katılmış denebilir. Benzer bir çaba iç mekanda da dikkat çekiyor. Hem malzeme, hem de işçilik kalitesinde ilerleme kaydeden Fransız üreticinin kabindeki en önemli atılımı ise yaşlanmaya başlayan R-Link bilgi-eğlence sistemini yenilemiş olması.

Dört silindireli ikişer adet benzinli ve dizel güç ünitesinden oluşan motor gamına sahip yeni Megane, İngiltere'de 16.600 sterlinden başlayan fiyatlarla satılıyor. Aracın steysin gövdeli Sports Tourer modelinin haricinde, 'Grand Coupe' isimli bir sedan versiyonu da üretilecek. Testimizde ise 1.5 litrelik dCi dizel motorla yürüyen hatchback gövdeli Megane'yi değerlendirdiğimizi ifade edelim.

TASARIM VE MÜHENDİSLİK

★★★★☆

Hemen her rakipte olduğu gibi, Renault'nun CMF isimli modüler platformu da önden çeşitli birçok farklı modelin geliştirilmesine imkan tanıyor. Bahsettiğimiz platformun beş temel modülüyle oynamak ve yeni modeller yaratmak mümkün. Bu modüller: Kokpit, motor bölümü, ön kısım, arka kısım ve elektrik tesisatı. Bu teknolojinin amacı daha versatil bir konseptle ulaşarak maliyetleri düşürmek ve Renault-Nissan ortaklığından doğan ortak parçalardan mümkün olduğunca bol miktarda faydalanmak. Megane'in temelini oluşturan CMF-C/D isimli platform aynı marka içinde Espace ve Talisman'da yer aldığı gibi, Nissan tarafında ise Qashqai'ye can veriyor.

Geleneksel bir hatchback yaratmak için ele alınan platformun ön kısmında MacPherson, arka kısmında ise torsiyon çubuklu süspansiyon mimarisi kullanılıyor. Bağımsız arka süspansiyon mimarisine sahip CMF platformlu araçların hazırlanması mümkün olsa da, Renault bu tercihi yalnızca



İlk nesil Megane, R19 şasisine sahipti

- **SEVDİK**
- Çağ atlayan iç mekan • Uygun yürütme maliyetleri
- Konforlu ve huzurlu sürüş
- **SEVMEDİK**
- Dizel motor gürültüsü
- Sıradan tutunma karakteri • İç halen çok geniş sayılmaz



• C formundaki ön farlar Megane'in ön kısmını Talisman'a benzetiyor ve aradaki akrabalığı vurguluyor.



• Talisman ilişkisi arkadaki uzun formulu far grubunda devam ediyor. Renault'nun 3D efektli Edge Light teknolojisi başarılı.



• Izgara'nın genel formu Kadjar ile benzerlik gösteriyor. Fakat çizgilere detaylı bakarsanız bir kez daha Talisman benzerliği yakalayabilirsiniz.



• Megane'in standart donanımlı versiyonların egzoz ucu için herhangi bir çalışma yer almıyor. Bu yüzden GT donanımın krom egzoz ucuna hasretiz.



• Megane ailesi 16 inçlik jantlarla sunuluyor. 17 inçlik jantlar bazı paketlerde yer alırken, opsiyon listesinde 18 inçlik jantlar dahi mevcut.



• Bütün Megane'larda ilginç bir arka spoiler yer alıyor. Spoilerin yan kısımlarında aerodinamik detaylar ise aracın profilden görünümüyle uyum sağlamış.



• Bütün modellerde sis farları ve LED gündüz aydınlatmaları mevcut. Fakat tasarımıyla fark yaratan bir Megane istiyorsanız, GT Line tercih etmelisiniz.



• Arka park sensörlerine ek olarak, üst donanımlarda geri görüş kamerası da sunuluyor.



• Ambiyans aydınlatmaları giriş seviyesi hariç bütün donanımlarda mevcut. Ayrıca renk değişimi de mümkün. Konforu temsil eden mavinin haricinde sepya, kırmızı, mor ve yeşil tercih edebilirsiniz.



• Sinyal kolu bir önceki araçtakine göre çok kaliteli hissettiriyor. Renault ve Nissan arasındaki ortaklıktan kaynaklı meyvelerin net olarak hissedildiği bir yer...



• Dijital devir göstergesinin okunaklılığı ve kalitesi başarılı ama hız göstergesi ve devir saatinin aynı anda görmek isterdik. Neden ikisini aynı anda görmek istemeyelim ki?



MULTİMEDYA SİSTEMİ

★★★★☆

Renault'nun R-Link 2 isimli yeni multimedya sistemiyle donatılan ve Autocar testine katılan ilk Renault otomobili burada gördüğümüz Megane oldu. 8.7 inçlik boyuta ve geleneksel yan formattan ziyade, portre formatına sahip olan ekran tamamen yeni. Sistem üzerinden Navigasyon, eğlence, klima kontrolü ve araç bilgileri gibi menülere kolaylıkla ulaşmak mümkün.

Keskinlikle başarılı bulduğumuz ekranın dokunmatik fonksiyonunun yanında, iki parmağınızı kullanarak zoom yapma imkanı sunuyor olması, kullanımı akıllı telefonlara benzeterek

hayatı kolaylaştırıyor. Sistemin tepkilerini çok başarılı bulsak da, navigasyon için kullanılan haritadaki detayları bazı rakiplerdeki kadar incelikli ve kaliteli bulmadığımızı itiraf edelim.

Bu arada klima kontrolünün biraz daha kullanışlı olmasını isterdik. Zira ekranın oldukça küçük bir bölümüne tıklamanız gerektiği için üşüdüğünüzde veya terlediğinizde, incelikli bir dokunmatik operasyonu yapmanız dokunmatik operasyonu yapmanız gerekiyor. Bunu otomobil hareket ediyorken yapmak ise kullanışlılık ve güvenlik konularında tehlikeli olabilir düşüncesindedir.



dört tekerlekten çekişli modellerinde kullanıyor. Rakiplerde durumun farklı olduğunu, üst donanımlı seçeneklerde bağımsız arka süspansiyonların alınabildiğini ve Megane ailesinde 4x4 bir modelin bulunmadığını da hatırlamak gerek. Fakat bu durumu hemen olumsuz bir noktaya taşımamak lazım... Örneğin Renault Sport tarafından elden geçirilen GT donanımlı Megane'da yer alan 4Control sistemi, segmentin ilk dört tekerlek yönlendirme teknolojisi olarak öne çıkıyor. Ayrıca süspansiyonlarda bağlantıların, yayların ve amortisörlerin itinayla yenilediğini de ifade edelim. Elektrik destekli direksiyon sisteminin modüler platformla birlikte elde edilen bir dizi teknik avantajdan kaynaklı olarak artık daha net ve keskin çalıştığını da bilmelisiniz.

Ölçüleri incelendiğinde Megane'nin ciddi bir büyüme geçirdiği görülüyor. Boyu 64 mm uzayan otomobilin aks aralığında ise 28 mm'lik bir uzama mevcut. Aradaki farkın sebebi ise önde tampon ve tekerlek merkezi arasındaki mesafesinin artırılmış olması. Aynı zamanda alçalan ve genişleyen aracın, sınıftaki en geniş iz genişliğine sahip olduğu söyleniyor. Yeni proporsiyonların amacı otomobilin daha sportif ve şık görünmesini sağlamak olsa da, Megane sever aileler bu durumu nasıl karşılayacak bilmiyoruz. Zira yıllardan bu yana ailelerin en iyi tercihlerinden

bir olan otomobilin özellikle ön kısmı biraz kalabalık duruyor. Motor seçeneklerinde siyah beyaz durumu söz konusu: Lansmanla birlikte dört adet motor seçeneği sunuluyor ama bunlardan hiçbirisi yeni değil. Test aracımızda ise, geçtiğimiz on yıldır Renault ve Nissan'ın birçok modelinde kullanılan 110 bg'lik 1.5 dCi dizel makine yer alıyor. Bu motorun ekonomi ve güvenilirlik konularındaki durumunu artık bahse değer bile görmüyoruz çünkü bunu sağır sultan bile duydu. Diğer dizel seçenek ise 130 bg gücündeki 1.6 dCi. Benzinli tarafında bakıldığında, 130 bhp gücündeki 1.2 Tce'nin yanında, GT modellerinde kullanılan 200 bg'lik 1.6 benzinli dikkat çekiyor. GT'lerde standart olarak sunulan yedi ileri EDC çift kavramalı şanzıman, başlangıç seviyesi dizel ve benzinlilerde ise opsiyonel olarak yer alıyor. Bu arada diğer şanzıman seçeneğinin altı ileri manuel olduğunu da bilmelisiniz.

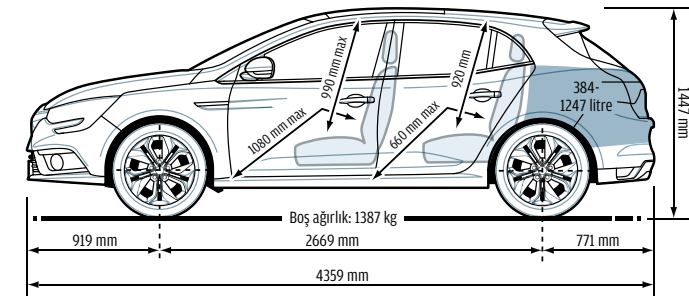
Dizel ve elektrik karışımı bir hibritin yanında, 160 bg güç üreten 1.6 litrelik bir dizelden bahsediliyor ama bu yeni motorları önümüzdeki yıla kadar görme ihtimaliniz oldukça zayıf.

İÇ MEKAN

★★★★☆

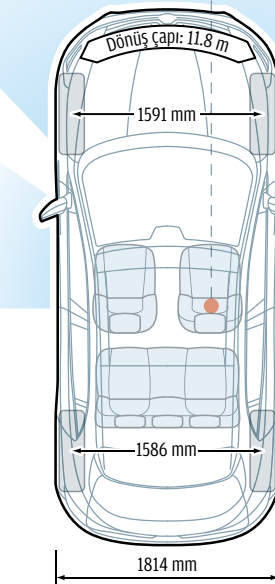
Multimedya sisteminin kontrolleriyle olsun, ekranıyla olsun, ciddi bir revizyona ihtiyaç duyan bir önceki

NE KADAR BÜYÜK?



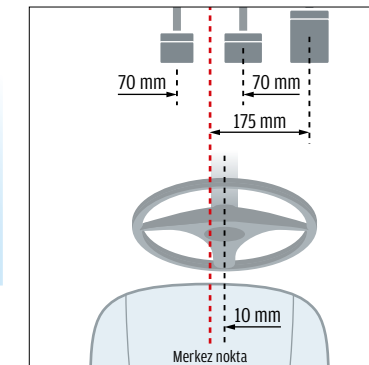
GÖRÜŞ

A sütunu bölgesindeki kalınlığın kavşaklarda yarattığı sınırlama hariç görüş açıları genel olarak iyi.



FARLAR

Opsiyonel LED'ler iyi ama efsane değil. Kısa hüzmeli farlar biraz daha parlak olabilir.



DİREKSİYON VE PEDAL YERLEŞİMİ

Ayak bölümündeki darlık yüzünden pedal tasarımı hacimden çalabiliyor ama kullanışlılık açısından bir problem yok. Direksiyon merkezin kenarında kalıyor.

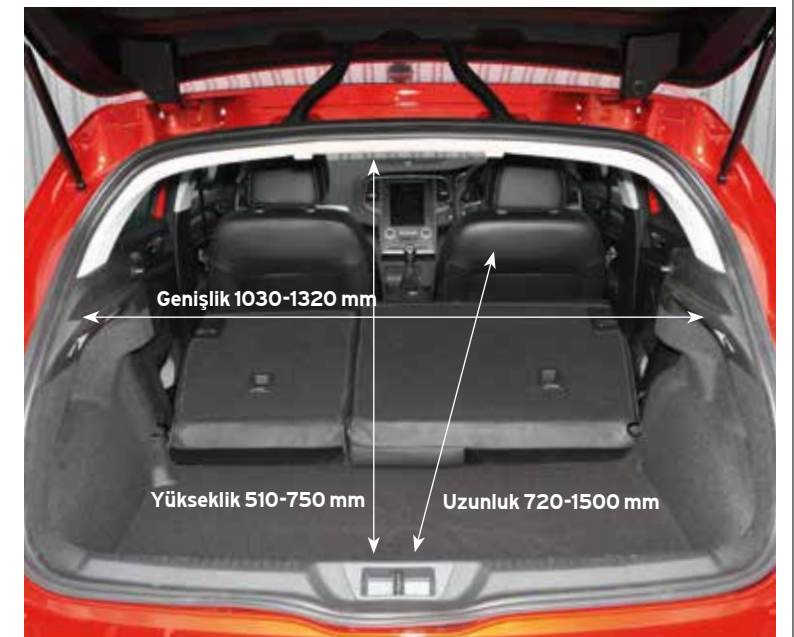


• Ayak bölümündeki kısıtlı alan uzun boylu sürücülerin arkasında oturanları üzebilir. Koltuk konforu ve direksiyon ayarı ise başarılı.



Diz mesafesi 660 mm

• Arkadaki baş mesafesi, diz mesafesinden daha iyi. Koltuk cepleri dar, tıpkı uzun boylu bir sürücünün arkasında kalan alan gibi...



Genişlik 1030-1320 mm

Yükseklik 510-750 mm

Uzunluk 720-1500 mm

• Bagaj hacmi iyi fakat yükleme alanının yüksekliği ve koltukların tamamen düz biçimde yatmaması kullanışlı değil.

2 OTOMOBİL = MASRAF KAPISI

Her zaman duymuşuzdur; 'otomobil sahibi olmak masraflıdır'. Elbette öyle.

HANGİSİ DAHA MANTIKLI KİRALAMAK MI? SATIN ALMAK MI?

Hepimizin önemli bir konuda çözüm önerilerine ihtiyacı var: ulaşım! İster evden işe gitmek için olsun ister hafta sonu kaçamakları için; ulaşım araçları arıyoruz. Seçenekler mevcut; otobüs, metro ve daha fazlası. Fakat biz daha özel olanı istiyoruz; otomobiller.

YAZI MEHMET AKİF DOĞAN



1 Kârlı olan hangisi?

Bir otomobile 'sahip olmak' birçok insanın hayali. Bazıları için ise otomobiller de tıpkı diğerleri gibi bir ulaşım aracı. Gerçek şu ki; hangi gözle bakarsanız bakın, onlara günlük yaşantımızda ihtiyacımız var. Peki bu ihtiyacı hangi yolla karşılayacağız?

20 yıl kadar geriye dönsük; bu soruya gerek kalmazdı. Çünkü bir otomobile sahip olmanın neredeyse tek yolu onu satın almaktır. Kiralamak henüz bir seçenek değildi. Fakat artık satın almak zorunda kalmadan da kullanabileceğimiz şeyler arasında otomobiller de yer alıyor. Saatlik, günlük, aylık veya yıllık olarak

onları kiralayabiliyoruz. Bu durum bize, mülkiyetine sahip olmasak da onları tıpkı bizim gibi kullanabilme özgürlüğünü veriyor. Kiralamış olsak bile; bir otomobille uzun süreler geçirmek, ona sahip olduğumuzu hissetmemize neden oluyor.

Bu 'seçebilme' özgürlüğü beraberinde zor kararları da getiriyor. Yapılması gereken hesaplar; verilmesi gereken kararlar var. Bir otomobili satın almak mı yoksa onu kiralamak mı daha mantıklı? Hangisi daha kârlı?

Bu sorular bizim de kafamızı karıştırdı. Biz de arayıp bulduğumuz bu cevapları sizinle paylaşalım dedik.

3 Kiralamak var dert yok

Otomobil sahiplerinin aksine, uzun dönem yaptığımız kiralamalarda; saydığımız tüm bu masraflar sizin için bir dert olmaktan çıkar. Zamanı geldiğinde zorunlu trafik sigorta poliçeniz hazırlanarak adresinize yollar, aracın bakımı ücretsiz olarak yapılır, istediğiniz zaman kışlık lastikleriniz takılmaya hazırdır. Hatta motorlu taşıtlar vergisi hangi dönemlerde ödenir, unutursunuz. Üstelik aracınızla kaza yapmanız durumunda; sizin için aracı servise götürecek bir çekici ve yine sizi serviste bekleyen yedek aracınız vardır. Ayrıca aracın yaşadığı değer kaybı için üzülmeniz gerekmez. Tüm bu faktörlerin dışında önemli bir diğer nokta da; Sıfır araç satın alırken ödediğiniz nakit parayı, ortalama bir faiz oranıyla vadeli mevduat hesabınızda değerlendirebilir ve sermayenizi büyütebilirsiniz. Eğer kiralama ücretini aylık olarak ödemek yerine peşin ödemeyi seçerseniz de kiralama yaptığımız şirketten iyi bir indirim alabilirsiniz.

Kiralama yapan firmalar; araç, kilometre ve süre konusunda çeşitli seçenekler sunabiliyor. Bu seçenekler; yıllık 20.000 kilometre sınırı ve maksimum 3 yıla kadar uzayabiliyor. Kiralayabileceğiniz araçlar arasında ise Land Rover Discovery Sport, Audi A6, Volkswagen Passat, Fiat Egea, Opel Insignia ve Mini Cooper yer alıyor. Bizim bu karşılaştırma için seçtiğimiz araç ise Volkswagen Polo 1.4 TDI oldu. Kiralama şirketinin sunduğu tüm araçlar Comfortline donanımına ve DSG şanzımanına sahip.

DAHASI VAR

“Eğer bir vergi mükellefi iseniz; araç kiralama bedelini ve yakıt masraflarınızı gider olarak gösterebilirsiniz.”



4 Karar vermek zor

Aslına bakarsanız işin en zor kısmı karar vermek. Biz her ne kadar bu karşılaştırmada birçok faktörü hesaba katsak da işin içine farklı değişkenler girebiliyor. Fakat yine de rakamlar yalan söylemez. Yaptığımız araştırmalar sonucunda ortalama rakamları elde ettik, hesabı yaptık. Karar sizin.

	SATIN ALMA	KİRALAMA
Maliyetler		
Araç bedeli	70.700 TL	1.304 TL x 36 ay=46.944 TL
Zorunlu trafik sigortası	3.300 TL	X
Kasko	5.100 TL	X
Motorlu taşıtlar vergisi	2.355 TL	X
Periyodik bakım	2.152 TL	X
Kış lastiği (ortalama)	880 TL	X
Toplam giderler	84.487 TL	X
2. el satış değeri	-55.000 TL*	X
Faiz getirisi	X	-20.997 TL**
Toplam maliyet	29.487 TL	25.947 TL

Kiralanan araç:
Volkswagen polo 1.4 TDI
Comfortline DSG
(Km sınırı= yıllık 20.000 km)



* 3 yıl ve 60.000 km sonunda yaşanacak ortalama değer kaybı hesaplanmıştır.
** 70.700 TL için % 11 faiz oranıyla 36 ay vade sonunda kazanılacak faiz getirisi hesaplanmıştır.



UZUN YOLUN KRALI

Günlük hayatımızda, bulunduğumuz yer ile olmak istediğimiz yer arasında bazen yüzlerce kilometre mesafe vardır. Peki bu uzun mesafeleri geride bırakmak için en ideal lüks otomobil yeni Volvo S90 olabilir mi? Yoksa Audi, Lexus ve Mercedes-Benz'deki rakipler bu oyunu bozar mı? **Matt Saunders** cevaplıyor

FOTOĞRAFLAR STAN PAPIOR

Avrupa'da seyahat eden insanların zorda kalmadıkça İngiliz otoyol ağını kullanmama sebebini hiç düşündünüz mü? Fransa'nın paralı ama şahane otoyollarına veya Almanya'nın koca bir ülkeye mal olmuş otobanlarına kıyasla, İngiltere'deki otoyollar bir türlü adam olamamış ve İngiliz sürücüler için ulusal bir utanç kaynağına dönmüştür. Son zamanlarda İngiliz otoyollarının durumu birazcık gelişme kaydetmiş gibi görünse de, aslında halen Avrupa ortalamasının bir hayli gerisinde kalmış durumdayız. Durun size geçtiğimiz günlerde yaşadığım bir olayı anlatayım: Midlands ve Glasgow arasındaki yolu aynı haftasonu içinde gidip gelmem gerekti ve M1, M6, A1(M) ve A74(M) kodlu otoyolları kullanma gafletinde buldum. Sonuç mu? Kilometrelerce süren trafik kuyruğu ve ciddi bir sabır testi... Söz konusu sorun o kadar ciddi bir noktada ki, sürekli olarak uzun yol yapan biriyse, satın alacağınız otomobili iyi seçmenizi tavsiye ederim. Zira bu çileyi azaltan bir otomobil, sizin için en iyi yol arkadaşı olacaktır.

Konu uzun yol otomobili olunca, kafalar direkt olarak heybetli ve konforlu bir sedana kayıyor ki testimizin baş kahramanı otomobillerden biri olan yeni Volvo S90. Birçok Avrupa ülkesinde satışı başlamak üzere olan Volvo'nun karşısına ise Mercedes-Benz E-Serisi'ni, Lexus'un benzinli ve elektrikli bir mimariye sahip olan hibrit modeli GS300h'yi ve Audi A6 2.0 TDI Ultra'yi çıkarıyoruz. Bakalım uzun yolda konfor, rafinelik, ekonomi ve kullanılabilirlik gibi konular bir araya gelince grubun lideri kim olacak?

Bazı okurlarımız buradaki test için hazırladığımız grupta bazı araçların eksik olduğunu düşünebilirler ki haklılar. Normalde burada geleneksel bir karşılaştırma yapıyor olsaydık, Volvo S90'ın 235 bg gücündeki D5 motorlu versiyonun karşısına bu sınıftaki favorilerimiz olan BMW 520d ile Jaguar XF 2.0d'yi koymamız gerekirdi. Ne var ki söz konusu iki otomobili yakın zaman önce Mercedes-Benz E220d ile karşılaştırdık ve E-Serisi bu karşılaştırmada sonuncu oldu. Öte yandan, bahsi geçen karşılaştırmayı okumayan takipçilerimiz için şu notu paylaşmakta yarar var: E-Serisi zayıf olduğu için değil, bu sınıftaki sportif beklentilere önem verdiğimiz için sonuncu oldu. Ayrıca şu an okuduğunuz karşılaştırmada sportifliğe önem veren geleneksel yaklaşımımız yerine, otomobilleri gayet pratik ve düz bir yaklaşımla değerlendireceğimizi de bilmelisiniz.

O halde başlayalım. Düz ve pratik bir yaklaşımdan söz ettik ama öncelikle açığa kavuşturmamız gereken bir şey var: Senede 40.000 km yolculuk etmek için yepyeni bir lüks sedan alacaksanız, kabinde en kaliteli ve en işli malzemeler ile ciddi bir işçilik kalitesi beklemek lükse kaçmaz. Rahat olmalısınız, keyifli olmalısınız ve son teknoloji ürünü otomotiv nimetlerini elinizin altında bulundurmalısınız.



Geniş dokunmatik ekran sayesinde S90'ın kabininde tuş kalabalığı yok

Yoksa günde en az birkaç saat geçirdiğiniz o kabin sizin için sıkıcı bir alana dönüşebilir.

Bu bahsi masaya yatırdıktan sonra birçok test editörümüz buradaki otomobilleri sırasıyla kullandı. Kendilerine otomobilde geçirilen zamanın keyfi ve kalitesi konusunda en çok hangi araçtan verim aldıklarını sordüğümüzda ise cevap çoğunlukla E-Serisi oldu. Evet, Mercedes'in kabini hem görünümü, hem de hissiyatıyla resmen yıkılıyor. Özellikle birçok kontrol kumandasına ve yüzeyde yer alan metalik malzemeler içerideki kalite hissiyatını bir anda yukarı taşıyor ve kabine hoş bir aura katıyor. Doğrusu buradaki diğer otomobillerde aynı seviyede bir ambiyans bulmak zor.

Audi A6'nın kabinindeki malzemelerin kalitesi Mercedes'ten daha iyi ama A6 sizi E-Serisi gibi cebzetmiyor çünkü genel olarak daha düz ve sade bir karaktere sahip. S90'daki deriler, kumaşlar, plastik yüzeyler ve krom parçalar Audi'ye kıyasla çok daha sıcak ve lüks bir hissiyat yaratsa da; kalitenin tutarlılığı bahsinde Volvo'nun biraz daha

ilerlemesi gerek. Grupta iç mekanyla olumsuz anlamda dikkat çeken tek otomobil Lexus zira buradaki ışıklı rakiplerin yanında Japon otomobilinin kabini fazla siyah ve fazla plastik hissettiriyor.

Gelelim bir başka kritere: İyi ve güncel bir bilgi-eğlence sistemi. Ne de olsa otomobillerimizin içinde çok zaman geçiriyoruz ve iyi bir bilgi-eğlence sistemi satış sürecindeki kararımızda önemli bir değişken olabilir. E-Serisi bir kez daha kazanıyor ama Volvo S90 ve Audi A6 bu bahiste Mercedes'i hemen arkadan takip ediyor. Lexus ise yine biraz geride kalmaktan kurtulamıyor.

E220d test aracımızda, direksiyonun gerisinde, Comand Online isimli multimedya ekranı ile aynı boyutta yer alan dijital bir panel yer alıyor. Yan yana duran ve kabinde bütünlük arz eden bu ekranlar görsel ziyafeti epey güçlendiriyor ve grafik çeşitliliği ve görüntü kalitesi bakımından ortamı yükseltiyor.

S90'ın portre formunda hazırlanmış Sensus Connect isimli bilgi-eğlence paneli 9.0 inçlik likit kristal ekrandan

oluşuyor ki bu ekranın teknolojik gelişmişlik hissiyatını çok başarılı. E-Serisi'ndeki çarpıcılığın ardından Volvo biraz daha sakin kalsa da, S90 bu bahiste net bir ikincilik kazanıyor. Bu arada Volvo'daki sistemin sadece dokunmatik kontrolle çalıştığını ve konsoldaki tuş kalabalığına mani olan sayısız fonksiyon içerdiğini de belirtelim. Bir diğer deyişle, Volvo S90'da dokunmatik kontrole muhtaçsınız.

Volvo'daki ekran temiz olduğu sürece hem çok şık görünüyor, hem de kolay kullanılıyor. Menüler arasında geçişler yapmak, aşağı yukarı veya sağa sola hareket etmek veya seçimler yapmak çok basit. Ne var ki, dokunmatik ekranların kötü kaderi olarak, buradaki ekran da parmak izleriyle kısa süre içinde kirleniyor ve hem berraklığını, hem de görsel gücünü yitiriyor. Dolayısıyla E-Serisi'nde ve A6'da yer alan çevrimsel kontrol kumandaları kesinlikle mantıklı bir çözüm. En azından bu otomobillerde parmak ucunuzu dakikalar boyunca bir ekranın üzerinde gezdirmek zorunluluğunuz bulunmuyor.

Audi A6'daki bilgi-eğlence sistemi

Lexus'u net biçimde son sıraya itiyor. A6'nın menülerindeki kullanılabilirlik ve güncellik o kadar iyi durumda ki, Lexus'un devasa renkli ekranı bile bu durum karşısında çaresiz kalıyor.

Multimedya bahsi böyle idi... Gelelim hacim konusuna. Doğrusu bütün otomobillerimiz gayet geniş. Öyle ki sürücü diz mesafesi konusunda minimum genişlik ile maksimum genişlik arasında sadece 30 mm (E220d en iyisi) oynuyor. Aynı veri, konu baş mesafesine geldiğinde ise, 40 mm ile Audi'ye birincilik armağan ediyor. Evet, A6 uzun boylu sürücülere rahat ettirmek ve en iyi direksiyon açısını sunmak bahislerinde bir numara oldu. S90'ın burada bahse değer yanı ise, devasa gövde boyutları sayesinde arka koltuk sırasında sunduğu ekstra hacim.

Duyduğuma göre büyük konserler için ses sistemi kurulumu yapan mühendisler bütün sistemi kurduktan sonra, stereo dengesini test etmek için Dire Straits grubundan Money for Nothing şarkısını çalarmış. Ne yazık ki o şarkı telefonumda bulunmuyor. Öğrendiğim bir başka bilgi ise, otomotiv ses sistemlerinde



Ekibin en geniş ve uzun otomobili olan S90 çok iyi görünüyor; A6 en ekonomik, S90 ise en mürşif test aracımızdı



“A6 2.0 TDI Ultra, 4.2 lt/100 km ile ekibin en ekonomisi oldu”

uzman olan kişilerin aynı test için araçlarda David Guetta'dan Toy Story şarkısını çaldığını söylüyor. Doğrusu Toy Story müzikal anlamda biraz yavan (afedersin Dave!) olsa da, bir otomobilin ses sistemine yapacak çok fazla iş veriyor. Neyse ki testten önce bu şarkıyı telefonuma indirmiştim...

E-Serisi'nin 13 hoparlörden oluşan opsiyonel Burmester hi-ses sistemi resmen şov yapıyor ve çok açık bir arayla birinciliğe yerleşiyor. Hemen ardından Volvo'nun 19 hoparlörden oluşan opsiyonel Bowers & Wilkins ses sistemi (yüksek frekanslardaki başarısı ve netliği çok muazzam) geliyor. GS için hazırlanan 12 hoparlörlü standart ses

sistemi bas ağırlıklı ama temiz ve geçerli bir ses veriyor. Audi'nin standart ses sistemi ise son sırada kalıyor. Bu arada Lexus ve Audi'ye haksızlık yapmak istemeyiz çünkü bu firmalarda da premium ses sistemleri opsiyonel olarak sunuluyor ama test araçlarımızda bu donanımlar mevcut değildi.

Sıradaki raporumuz kabindeki gürültü seviyesiyle ilgili. 112 km/s sabit hızla, aynı otoyolda, aynı hava koşullarında yol alırken otomobillerin kabinindeki yol, rüzgar, motor ve şanzıman sesi ne kadar hissediliyor? Lexus hibrit olduğu için benzinli ve elektrikli motorların sessizlik avantajını kullanarak buradaki diz el rakiplerini alt

eder diye düşünüyorduk ama öyle olmadı çünkü Japon sedanı zemindeki en ufak bir pürüze bile duyarlı çıktı.

Desibel ölçerimizin verilerine göre Lexus GS300h 66.5 dB ile ekibin en gürültücü çıktı. Audi A6 2.0 TDI 65.5 dB, S90 D5 AWD 65.1 dB, Mercedes-Benz E220d ise 64.1 dB ile Lexus'a öncülük etti. Mercedes'in buradaki birinciliğinin büyük oranda rüzgar sesi konusundaki başarısına bağlı olduğunu gözlemledik. Zira E-Serisi ile devir çevirmeye başladığımızda motorun sesi ve titreşimleri belirgin hale geliyor. Neyse ki dokuz ileri otomatik şanzıman bu açığı kapatmak için devri optimum seviyede tutarak sakin bir hızlanma karakteri

sağlıyor. Biraz da sürüş deneyiminden bahsetmemiz gerekiyor. Buradaki dörtlü testimiz sayesinde otomobilleri aynı koşullarda kullanma ve uzun yolda bolca kilometre yapma şansı bulduk. Dolayısıyla ekonomi bahsinde kağıt üzerinde yer alan bilgilerin gerçeği ne kadar yansıttığıyla ilgili söyleyecek birkaç şeyimiz olabilir. Hibrit bir otomobil olan Lexus, 4.9 lt/100 km ile gayet iyi bir tüketim sundu. En az tüketen otomobil ise 4.2 lt/100 km ile A6 Ultra oldu. E220d, Audi'deki rakibini 4.3 lt/100 km ile yakından takip etti. S90'ın 4.8 lt/100 km'lik yakıt tüketim değeri herkesi şaşırttı. Volvo ekibin en güçlüsü olsa da,



En üst soldan, saat yönünde: Mercedes hissiyat bahsinde kazanıyor; Audi kaliteli ama sıradan; Lexus sağlam ama eski duruyor; Volvo ışıklı ama tutarlılık eksikliği var



ZORLU SINAV

Nissan, Pulsar ile kompakt sınıfa geri dönüşünü kutlarken, karşısına beklenmedik anda Yılın Otomobili (Car of the Year) seçilen Opel Astra çıkıyor. Kerem Tokmak bu ikili arasından ipi ilk göğüsleyeni bulmaya çalışıyor

FOTOĞRAFLAR OMAR BAHLÖL

Kompakt sınıf hatchbackler, otomotiv dünyasının gözdeleleri ve buradan çıkacak her haber herkes tarafından çok sevilir. Çünkü bu sınıfta çok fazla üye var, hepsi farklı tatlar veriyor ve çekişmeler de bizler için oldukça eğlenceli geçiyor. Emin olun biz de kıyaslamaların sonuçlarını sizin kadar merak ediyoruz.

Almera diye bir otomobil vardı, ne oldu ona? Hatırlayanlar olacaktır, 2000'lerin başında Türkiye'de Nissan Almera hatırı sayılır bir sükse yaptı ve kullanıcıları da bu otomobili seviyordu. Sonrasında Nissan Primera gibi Almera'dan da istediğini alamadı ve bazı pazarlarda kompakt ve orta sınıf otomobiller satmak yerine crossover modellerini geliştirmeyi tercih etti. Bir şekilde Almera'nın Türkiye'de de zamanla

yıldızı parlamadı, bir Corolla ya da Civic kadar sevilmedi. Geçmişe mazi derken, Astra'dan bence çok da fazla söz etmeye gerek yok. 90'ların ortalarından beri hayatımızda ve 20 yılı aşkın sürede 4 nesil değiştirerek 5'inci nesline ulaştı ve her zaman gözde otomobillerden birisi oldu.

Astra K'yı ilk önce geçtiğimiz sonbaharda Bratislava'da kullanma fırsatı bulmuştum, sonrasında Türkiye'deki ilk izlenimini gerçekleştirmiştik. Nissan Pulsar ile ilk kez buluşuyoruz ve gelir gelmez Car of the Year 2016 (Yılın Otomobili 2016) ödülüne layık görülen Astra ile karşı karşıya koyma kararı verdik.

Opel Astra, bir önceki neslinde telafi ederek kendine tertemiz bir sayfa açmak istiyor. Eski nesline göre önemli bir diyet yaparak kilo kaybeden otomobil'in iç mekanı da önemli gelişmelere sahne oldu. Eski şişman

ağır siklet görünümünün yerine de hafif siklet bir sporcu görünümü aldı. Nereden bakarsanız bakın Astra göze hoş gelen bir otomobil ve tasarım konusunda bir sıkıntısı bulunmuyor.

Alman kompakt üyesinin iç mekanı da bir önceki nesle göre biraz daha seçkin hissettiriyor. Kokpit tasarımı eskiye oranla biraz daha ince ve modern; ortadaki ekran Dynamic donanımında 7 inç, Excellence donanımındaysa 8 inç boyutunda ve çözünürlüğü yüksek. Tabii geri görüş kamerasının çözünürlüğü için aynı şeyi söylemek zor. Müzik sistemi oldukça kalite ve güçlü. Sürüş pozisyonu ayarlamak için direksiyon ve koltuk ayarları alabildiğine geniş ve burada kendinizi evinizde gibi hissediyorsunuz. Kokpitin üst kısmındaki malzeme kalitesi oldukça iyi, fakat kokpitin altı ve arka kapı içlerinde sert malzemelere yer verilmiş. Şerit takip sistemi,

ESP ve park sistemi düğmelerinin yeri dışında kullanımı zor bir kumanda yok. Paraya kıyarsanız Astra'da ısıtmalı,soğutmalı sürücü ve ön yolcu koltuğu (sürücüde masaj fonksiyonlu), ısıtmalı direksiyon simidi de satın alarak kendinizi şmartabilirsiniz.

Önde herkes için yeterli bir alan mevcutken, arka bölümde uzun boylu yolcular diz ve baş mesafesinde sıkıntı yaşıyor. Arka koltuklarda donanıma göre 2 adet USB ve koltuk ısıtma bulunması da güzel detaylardan birisi. 371 litrelik bagaj hacmi harikalar yaratmasa da çekirdek bir aile için yeterli. Astra'nın en önemli donanımıysa bence akıllı LED farları. Üst sınıfta dahi kolay kolay karşınıza çıkmayacak şekilde farlar üzerindeki LED'ler otomatik olarak karşıdaki ve önünüzdeki trafiği ve karanlığı algılıyor ve viraj içlerinde dahi çok başarılı bir aydınlatma kalitesi

sunuyor.

Astra'da 1,0 litrelik turbo beslemeli 105 bg, 1,4 litre 150 bg turbo beslemeli benzinli motorlar dışında 1,6 litrelik 110 ve 136 bg'lik dizel makineler satın alınabiliyor. Oldukça rafine ve yeterli performansa sahip bu motorların tüketim seviyeleri de makul. Manuel şanzımanların yolları belirgin ve keyifliyken 6 ileri otomatik şanzıman tork konvertörlü geleneksel yapıda. Bu şanzıman 1,6 litrelik dizelde zaman zaman kararsızlık yaşasa da sakin kullanımlarda tüketimi düşük tutmak için elinden geleni yapıyor.

Otomobilde kullanılan orta sertlikteki süspansiyon sistemi, orta şekerli bir darbe emiş ve başarılı tutunma yeteneğine sahip. Gövde salınımları rahatsız edici düzeyde olmayan Astra'nın arkası biraz rahatsız ve sert hissettirse de sistem sessiz çalışmasıyla övgü alıyor. Zorlandığında belirgin derecede önden kayan Astra'ya ESP yerinde müdahalede bulunuyor. Direksiyon sistemi direkt çalışsa da hissiz ve keyifsiz.

Asıl konumuz olan Nissan Pulsar'a dönüyoruz. Pulsar'ın farkına varmazsanız bence kolay değil. Çünkü belirgin derecede Qashqai'den izler var. Farlar, stoplar, profil çizgisi crossover'a gerçekten çok benziyor. Rakibinin aksine farlardaysa mercekli xenon kullanılmış. Açıkçası Pulsar görünümüyle çok da yeni bir otomobilmiş izlenimi vermiyor.

Astra'nın ağır kapılarından sonra Pulsar'ın kapıları oldukça hafif geliyor. Kapıyı açıp içeriye girdiğinde ilk fark ettiğim koltukların yapısı. Astra'dan daha yüksekte konumlandırılan koltukların süngerleri de daha yumuşak ve tipik bir Japon gibi geniş ve büyükler. Doğru sürüş pozisyonunu bulmak Astra kadar kolay değil ve ne yaparsanız yapın bir miktar yüksekte seyahat etmek zorundasınız. Kokpit tasarımı da rakibine göre biraz daha demode hissettiren Pulsar'da sert plastik kullanımı da biraz daha fazla. Direksiyon simidinin çapı da rakibine göre biraz daha büyük olan Pulsar'ın

sürücü camı dışındaki camları tek dokunuşla açılıp kapanamıyor. Basit ve ergonomik kokpitte öne çıkan 5,8 inçlik dokunmatik ekran N-Tec donanımıyla geliyor. Geleneksel düğmelerle de kontrol edilebiliyor ve kamera çözünürlüğü Astra'dan daha iyi. Müzik sistemi kalitesizse vasat.

Pulsar'ın Astra karşısındaki en önemli kozu, belirgin derecede daha geniş olan yaşam alanı. Önde ve arkada orta sınıf otomobilleri hatırlatacak kadar iyi bir diz ve baş mesafesi mevcut ve iç mekan Alman'a göre daha ferah. Arka koltukta oturanlar için Astra gibi şımartıcı ekstra donanımlara yer verilmemiş. 385 litrelik bagaj hacmiyse benzer genişlikte.

Nissan'da şu anda 1,2 litrelik turbo beslemeli benzinli 115 bg ve 110 bg 1,5 litrelik turbo dizel motor seçenekleri mevcut. Şu anda otomatik şanzıman sadece benzinli makinede tercih edilebiliyor. Sürekli değişken oranlı CVT şanzıman sakin sürüşlerde gayet dengeliyken ani hızlanmalarda ve performanslı kullanımlarda devri doğası gereği yüksekte tutarak sürüş konforunu olumsuz etkiliyor. Benzinli motorun performansı makulken, dizel motor yeterli performansı ve düşük yakıt tüketim seviyesiyle yüz güldürüyor.

Astra sıkı ve dinamik bir sürüş sunma konusuna motive olmuşken Pulsar'ın derdi daha çok konfor sunabilmek. Orta sertlikteki süspansiyonların darbe emiş karakteri Astra'dan daha başarılı ve bozuk sathılı yollarda yolcular daha rahat yolculuk ediyor. Gövde salınımları biraz daha fazla olan Pulsar, zorlandığında rakibi gibi önden kayma eğilimine giriyor, ESP ise bir süre her şeyi sürücü kontrolüne bıraktıktan sonra devreye girerek izine döndürüyor. Direksiyon sistemi daha endirekt ve his konusunda Astra'dan daha yapay.

Hülasa Opel Astra, sürüş kalitesi ve modern donanımlarıyla ön planda. Nissan Pulsar ise geniş iç mekanı ve daha konforlu süspansiyonlarına karşın donanımları ve sürüş özellikleriyle daha eski bir otomobilmiş izlenimi veriyor. Zafer Astra'dan yana.



“Astra ile Pulsar'ın yolları sürüş kalitesi konusunda belirgin derecede ayrışıyor”

	Opel Astra HB 1.4 A/T	Nissan Pulsar 1.2 N-Tec X-Tronic
PUAN	★★★★☆	★★★★☆
Fiyat	89.300 TL	76.300 TL
Motor	4 silindri, 1399 cc, turbo, benzin	4 silindri, 1197 cc, turbo, benzin
Güç	150 bg @ 5000-5600 d/dak	115 bg @ 5200 d/dak
Tork	245 Nm @ 2000-4000 d/dak	165 Nm @ 1750 d/dak
Güç/ağırlık	Ton başına 117 bg	Ton başına 87 bg
Ağırlık	1275 kg	1318 kg
0-100 km/s	9 sn	12.7 sn
Maksimum hız	210 km/s	185 km/s
Yakıt tüketimi	5.6 lt/100 km (ortalama)	5.1 lt/100 km (ortalama)
CO₂	127 g/km	119 g/km



Kokpit tasarımı heyecan verici olmasa da kullanım sıkıntısız



Arka diz mesafesi Astra'dan önemli oranda daha fazla



5,8 inçlik ekranın grafikleri biraz eski görünüyor



Arka diz ve baş mesafesi ancak sınıf ortalamalarında



8 inçlik ekranın çözünürlüğü ve hassasiyeti iyi



Astra, sefeline göre daha derli toplu ve modern kokpite sahip

Her şey çok güzel başlamıştı...

Bayburt'u Of'a bağlayan D915, dünyanın en tehlikeli yolu seçildi.

Burak Ertem ve **Ford Ranger** bu etabı geçmek için

dört kişilik bir ekiple yola çıkıyor

FOTOĞRAFLAR SAVAŞ YILMAZ



Her şey internette dolaşırken bir haberin gözüme çarpmasıyla başladı. Haberde, dünyanın en tehlikeli yolunun Türkiye'de olduğundan bahsediliyordu.

Biraz inceleyince; Bayburt'u Of ilçesine bağlayan D915 yolunun dangerousroads.org sitesince Bolivya'daki meşhur 'Ölüm Yolu'nu bile geride bırakarak, okuyucu oylarıyla dünyanın en tehlikeli yolu seçildiğini öğrendim ve kafamda kocaman bir şimşek çaktı; bu yolu geçmeliydik!

Araştırmaya devam ettim. Farklı televizyon kanallarının bu yoldaki haberlerine ulaştım. Birinin otomobili çamura saplanıyor, birininki çukura düşüp asılı kalıyor, diğeryse karşıdan gelen araca yol verebilmek için genişliği bazı yerlerde 2.5 metreye düşen toprak zeminde metrelere geri gitmek için ter döküyordu.

Genellikle görüntüler, yağmurlu, puslu ya da sisliydi, tipik Karadeniz havası. Tam bize göreydi, Autocar ekibine haydi yola çıkalım dedim.

Öncelikle bize bu yolda sorun yaşamayacağımız, sürpriz yapmayacak bir araç lazımdı. İki sürücü, bir video kameramı ve bir fotoğrafçı bu seyahatin çekirdek ekibini oluşturmalıydı.

Son aylarda yenilenen ve her birinin iddiası, hedefleri oldukça yüksek olan pikapların bu iş için biçilmiş kaftan olacağını düşünmek için otomobil uzmanı olmaya gerek yok. Bu nedenle ilk olarak Ford'un kapısını çaldık, fikrimizi paylaştık, 'haydi hemen yapalım' cevabını alıverdik. Aracımız hazır. Hemen plan programa başladık.

İlk işimiz hava raporlarına bakmak oldu. Karadeniz'in havasını bilirsiniz, durmak bilmeden günlerce yağmur yağabilir, sis

olabilir, hatta yazın ortasında fırtına bile kopma ihtimali var. Ancak 9-10 Ağustos'ta hava iyi görünüyordu, yağmur olasılığı yüzde 14 yazıyordu ki bu Karadeniz bölgesi için plaj havası anlamına gelir. Tarihimizi de belli ettikten sonra sıra yol ve konaklama planlamasına gelmişti. İstanbul'dan Bayburt 1125 km görünüyordu ve Google Maps bu yola 12 saat 35 dakika süre biçiyordu. Fotoğraf çekimi, yemeği, çay kahve molasıydı derken bu süre yine 17-18 saate çıkacaktı. Sabah erkenden yola çıksak, varmamız yine gece yarısını geçecekti. Ertesi sabah kalkıp asıl hedefimiz olan D915'i çekim yapa yapa geçerek Of'a ulaşır, ertesi gün de Trabzon ve Rize dolaylarındaki görülmesi gereken yerleri ziyaret edecek ve sonrasındaki sabah dönüş yoluna geçip geceyarısı evimizde olacak şekilde bir plan yaptık. Tahminlerimize göre dört günde yaklaşık 2500 km civarında

Yol bizi bekliyordu. Yola çıkma zamanı gelene kadar otel, yemek, yakıt gibi planımızdaki ayrıntıları da çözdük.

Ve nihayet gün gelip çattı. Kafamızda ufak tefek soru işaretleri vardı. Başlıca soru, bir pikap ile uzun yol yapmakla ilgiliydi. Sonuçta arka süspansiyonu makaslı olan bir pikapta yolculuğun bir otomobil kadar rahat olmayacağı aşıkardı, ama bu fark ne kadar olacaktı, işte onu yolda görecektik. Videocumuz Yasin hariç geri kalanı 100'er kg çeken bir ekibin 2.2 litrelik 4 tekerlekten çekişli bir Ford Ranger'a sığması konusu da ciddi bir soru işaretiydi. Ayrıca bu ekibin ciddi ebat tutan video ile fotoğraf ekipmanı ve seyahat çantaları da olacaktı. Bu sorun değildi, Ranger'ın arka kasası, üzeri panjur şeklinde kapanabilen bir mekanizma ile kapalı ve ayrıca kilitlebiliyor da. Eşyalarımızı yerleştikten sonra gördük ki arkada dönüştürme birkaç çuval çay vs erzak bile alabilecek yerimiz kalmıştı.

Hesaplarımıza göre Ranger'ımız, eğer fabrika verisi olan 100 km'de ortalama 8.0 litre tutturabilirse, 80 litrelik deposuyla 1000 km yol yapabilir. Bu, Erzincan'a kadar yakıt istasyonuna uğramamak anlamına geliyordu. Yemek molaları hakkında önceden bir plan yapmadık. Çünkü bahsettiğimiz gibi dört kişi ve sadece bir Ranger'ın yolculuk konfor seviyesi hakkında düşüncelerimiz çok da pozitif değildi. Çoğumuzun tahmini bol molalı bir seyahattir.

Ranger'ın yeni multimedya sistemi yolculuktaki en iyi dostumuz oldu. Telefonlarımızı sırasıyla şarj ediyor, bu esnada bluetooth yardımıyla SYNC2 sisteminin 8 inçlik dokunmatik ekranında telefonumuzdaki müzikleri dinliyorduk. Daha önce bir pikapta bu denli kullanıcı dostu ve teknolojik bir multimedya sistemine rastlamamıştım. Ayrıca bu sistemle birlikte gelen geri görüş kamerası da belki yolda değil ama özellikle D915'in tek manevrayla dönülemeyen dar U virajlarında bize çok yardımcı olacaktı. Kilometreler aktıkça SYNC2'nin sesli komut sistemiyle de Ranger'ın içindeki beşinci yolcu kadar samimi olduk. 'Sıcaklığı 20 derece yap', 'Anneyi ara', 'Radyoyu kapa' gibi isteklerimizi tereddütsüz yerine getiren dostumuz, yoldaki en büyük eğlencemiz olmayı başardı.

Bu şekilde Ranger'ın oyuncaklarıyla oynayarak, sohbet ederek ve müzik dinleyerek zaman öyle hızlı geçmiş ki ilk ihtiyaç molamız için Bolu çıkışındaki yakıt istasyonuna kadar kimse yorulmakla ilgili tek bir cümle bile etmedi. Açıkçası ben de direksiyondaki şahıs olarak bu kadar rahat yol alacağımızı hiç tahmin etmemiştim. Uzun yolu severim ve her yıl en az 4-5 kez çocuk otomobille tatile giderim. Yolda mola vermeyi de pek sevmem, ancak çoğu otomobil beni 3-4 saatte bir mola vermeye mecbur kılar. Poponuz uyusmaya başlar, dizleriniz, ayak bileğiniz hep aynı pozisyonda kaldığından hareket ihtiyacı hissettirir, hatta bazı otomobillerde neredeyse kilitlenecek hale bile gelir. Ama Ranger'da oturma pozisyonundan da olsa gerek, dizlerinizi de çok kırmak zorunda kalmadığınız için hiç ama hiç beklemediğim kadar rahat bir seyahat geçiriyordum. Herşey yolundaydı.

“ Bu tabeladan sonra tek bir insana rastlayamadık. Tabeladaki kurşun deliklerini saymak epey zamanımızı aldı ”



Karadeniz bölgesinde en fazla göreceğiniz bitki örtülerinden biri olan çay tarlaları ve Ranger bir süre sonra bütünleştiler

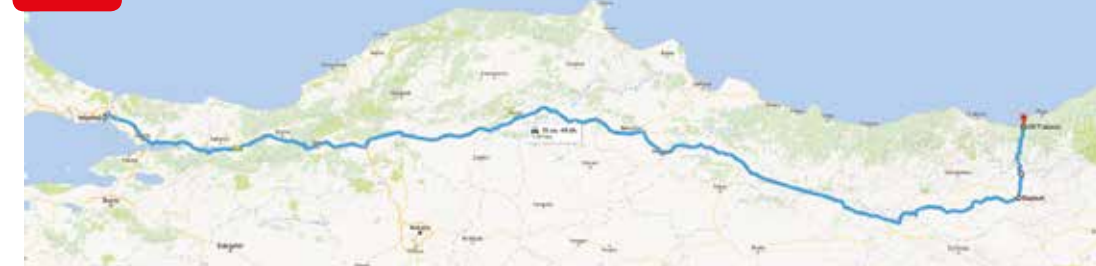
Bunun yanında süspansiyon konusunda da korktuğum başıma gelmedi. Özellikle yüksek süratlerde pikapların arkasının gereğinden fazla sekmesi bende yolculuk öncesi bir fobiye dönüşmüştü. Ancak Ford mühendislerini bu konuda kutlamalıyım ki bir otomobilden farklı olmayan bir sürüş yaratmışlar. Bu arada şanzımandan da bahsetmeden geçmemek lazım. Altıncı vitesinin oranını sanki bizim için ayarlamışlar. Ranger'ın 110 km/s hızla ilerlerken devir saatinin 2000 d/dak'ın altında kalması, motor kasılması, gürültüsü ve en önemlisi yakıt ekonomisi konusunda büyük avantaj sağlıyor. Otoyol sürüşlerinde, bu süratlerde stabil bir hızda ilerleyebilmek için ayağınızın

altındaki gaz pedalına o kadar yumuşakça basmanız yeterli oluyor ki o pedalın üzerinde bir böcek bile olsa kılına zarar gelmez. Ama yine de ilk üç saatlik izlenimimde beni en çok şaşırtan husus, Ranger'ın sessizliğiydi. Bu tip karoserli pikaplardan aşına olduğumuz lastik sesi ve aerodinamik yapının getirdiği rüzgar sesi, 140 km/s'nin üzerinde bile yok denecek kadar az. Kısaca seyahat öncesi tüm kaygılarım, ilk 300 km'nin sonunda birer bulut olup uçmuştu, çok iyi başlamıştık.

Osmancık'da yediğimiz 'meşhur' köfte ve birkaç çay-mısır molasının ardından ilk ciddi duraklamamızı gece 21:30 sularında Erzincan'da yaptık. Buraya kadar olan yolun

müthiş olduğunu belirteyim. Ankara otobanından gelmiyorsunuz, ama yol Erzincan'a kadar, birkaç kilometrelik istisnalar hariç en az iki şeritli ve bölünmüş temiz asfalttan oluşuyordu. Geneli düzlük olan rotamızda, özellikle Çorum-Amasya diyarlarındaki dağ yollarında müthiş virajlar var. Hızlı ve tatlı açılara sahip bu tırmanma ve inişli virajlarda da Ranger'ımızın limitlerini az çok görmüş olduk. Yolculuğumuzun 1000 km'sini 14 saatte geride bıraktığımız Erzincan molamızda bile çok samimi söylüyorum hiçbirimiz yorulmamıştık. Doğal olarak arkadaşlarımla bu yolun yarısından çoğunu hatırlamıyorduk – horladılar! Tüm bu yol boyunca sadece ben kullanmadım, sevgili Savaş

ROTA



İstanbul'dan Bayburt'a kadar olan otoyol, neredeyse Ankara otobanı kadar pürüzsüz ve tenha. Ancak asıl

rotamız Bayburt'tan sonra başlıyor. Of'a kadar olan 109 km'lik D915 yolunda 29 U viraj yer alıyor. İlk günkü

rotamız tam 1231 km ve Google Maps bu yol için 15 saat 48 dakika veriyor. Biz ise 18 buçuk saatte geçebildik.



TAM 29 ADET 'U' VİRAJ

Soğanlık Geçidi'nden aşağıya uzanan bu dar yolda tek manevrada dönülemeyen tam 29 'U' viraj yer alıyor



Deniz seviyesinden 2330 metre yükseklikteki Soğanlık Geçidi'nden başlayarak, aşağıda Derebaşı tesislerinde son bulan D915 yolunun bu 10 km'lik en tehlikeli kısmı Google Earth haritalarında yukarıdaki gibi görünür. 1910'lu yıllarda Rus askerleri tarafından yapıldığı öne sürülen bu yolun genişliği zaman zaman 2.5 metreye kadar düşüyor. İki otomobilin yan yana geçme olasılığının olduğu yerler ise oldukça sınırlı. 29 adet, tek manevrada dönülmesi mümkün olmayan U virajın yer aldığı bu yolda ayrıca herhangi bir korkuluk da yer almıyor.

Aşağıdaki manzarayı fotoğrafılayabilmek için çok uğraştık, çekim noktasını da bulduk, ancak yoğun sis nedeniyle bu fotoğrafı yakalamamız mümkün olmadı.



Yolun genel karakteri aynen solda gördüğümüz gibi; dar, toprak ve çakıllı. Uzun zamandır kimse geçmediği için bitkilerin boyları oldukça uzamış

“Ford Ranger'ın tabanı yerden 229 mm yüksekte, dolayısıyla 20 cm'lik kayaları bile aşabiliriz”

”

sıkıntı görünmüyor, yol açık. 10 km kadar ilerledikten sonra bir yol ayrımına daha geliyoruz. Ana yol düz devam ediyor, ama bu kez sadece girilmez tabelası yok, bariyer de koymuşlar. Soldan devam eden yol ise patika ve gitmemiz gereken yönün tam tersine ilerliyor. Ranger'a bariyer dayanır mı? Tabii ki yola devam, görevimiz bu. Korkmayın, bariyeri ezip geçiyoruz, yanından geçip ilerliyoruz. Yol karakteri aynı, internette araştırırken rastladığımız o yol fotoğrafları ne zaman başlayacak, herkes merak içinde. Ranger'ın kabininde derin bir sessizlik var. Dizel motorumuzun pistonlarının hareketini, silindir odasındaki patlamayı, krank milinin dönüşünü, neredeyse her fısıltıyı duyabilecek kadar sessiz ve huzurlu... Ranger'ın lastiklerinin ezdiği küçük dal parçaları ve taşların sesleri geliyor. Ama bu kez belli, son bariyerden sonra kimse girmemiş buralara. En azından uzun zamandır girilmemiş. Hafif bir pus başlıyor, tatlı bir nem var. Sonra ilerledikçe artıyor bu yoğunluk. Yavaş yavaş bulutların içinde ilerlemeye başlıyoruz. Görüş mesafemiz 15-20 metrelere düşü. Bu sırada sağımızda uçurum başladı bile, yol daralıyor. Ve

artık oradayız, anlıyoruz. Başlıyoruz! Önümüzde 12 km'lik bir zorlu yol var. Bu yolu 1910'lu yıllarda Rus askerlerinin dağı dik olarak kestirmeden aşmak için yaptıkları söyleniyor. Sonra da bu yol oldukça yoğun bir şekilde kullanılmaya devam etmiş. Kamyonlar bile buradan işliyormuş. Tam 29 adet, tek manevrada dönülemeyen U viraj var önümüzde. Ve yolun genişliği bazı yerlerde 2.5 metreye kadar düşüyor. Yani karşıdan biri gelse geçecek yeri yok. Ama herhalde aynı anda iki çığının bu yolu geçmek için aynı saati seçme ihtimalinin oldukça zayıf olduğunu umarak devam ediyoruz yola. İçeride herkesin yüzünde garip bir ifade var, ben dahil. Mutlu, ama meraklı ve endişeli. Acaba şu virajdan sonra ne çıkacak önümüzde?

Hiçbir şey çıkmadı, yol açık, devam. Sadece ufak heyelanlarla yukarıdan irili ufaklı kayalar düşmüş yol kenarına. Ama sorun değil, altımızda Ranger var. Zeminden 229 mm yüksekteyiz, 20 santimlik kayanın bile üzerinden geçebiliriz. Aynı zamanda üzerimizde de Ranger var, güven veriyor. Yukarıdan bir taş düşse korur bizi, eminiz.

28 derecelik eğime tırmanabiliriz, 35 derecelik yan eğimde dahi devrilmeyiz.



Yoğun sis ve nem en büyük düşmanımız oldu. Kıyafetlerimiz üzerimize yapıştıyordu



boyunca oraların süperstarı gibiydik. Yine navigasyonumuzun da yardımıyla hedefimize doğru yola koyulduk. Yandex yeni yolu da bizim yolumuzu da gösteriyordu. Yeni 133 km'lik yola iki buçuk saat civarı süre verirken D915, yani dünyanın en tehlikeli yolu için Of'a ulaşma süremizi 2 saat 56 dakika gösteriyordu. Şaşkın bir şekilde yola devam ediyorduk. Acaba bu yolu genişletmiş, asfaltlamış ya da revize mi etmişlerdi ki 108 km'lik rotayı 2 saat 56 dakika veriyordu? Bizim planımız en az 5 saatlik bir rotayı içeriyordu. Eğer yol yapıldıysa, artık dünyanın en tehlikeli yolu değil ve buraya kadar boşuna gelmiştik.

Ancak ilerledikçe bu işte bir yanlışlık olduğunu anladık. Köylerin arasından, derelerin üzerinden küçük köprülerle geçerek müthiş manzaralar eşliğinde uçsuz bucaksız yaylalara ulaştık. Pek farkına varmıyorduk, ama rakım 2000 metrelerin üzerine çıkmıştı. Heryer yemyeşil, bulutlarla aynı seviyesiniz ve teknolojinin, betonun esamesi anılmıyor. Huzur dolu. Tepeden baktığımızda nakış gibi uzanan yollardan geçerek buraya geldiğimizi anlıyorsunuz. Herkesin yüzü güllüyor. Bir yandan çekim

gitmiyor', 'gitmeyin ağabey, boşverin' gibi cevaplar önümüzdeki saatlerin eğlenceli geçeceğinin habercisiydi. Bu sırada, herkesin gözü üzerimizdeydi. Durup soru sordüğümüz insanlar da hep Ranger'ı sordular bize. Biz de kısaca özet geçtik: '160 bg gücündeki 2.2 litrelik yeni motor, 6 ileri otomatik şanzıman, 4 tekerlekten çekiş sistemi, 8 inçlik SYNC2 ekran bu özetiimizin ana bölüm başlıklarını oluşturuyordu. Fiyat da mantıklı geldi çoğuna, çok iyiymiş deyip ayrıldılar yanımızdan. Bu arada yeni Ford Ranger 86.180 TL (*)'lik kampanya fiyatından başlıyor. 4x2 ve manuel olan versiyon bu. Bizim kullandığımız 2.2 TDCi Duratorq Otm 4x4 XLT içinse istenen para 99.965 TL (*). Bir de bu aracın 3.2 litrelik 200 bg güce sahip olan Wildtrack versiyonu var ki... Ama bu yolculuğumuzda biz özellikle yeni 2.2 litrelik versiyonu kullanmak istedik. Çünkü en çok satılan ya da satılacak olan versiyon bu.

Bu arada Anadolu'nun derinliklerine indikçe pikap kültürünün artan popülasyonuna inanamazsınız. Sayıca standart binek otomobiller kadar varlar, abartmıyorum. O nedenle göz alıcı mavi rengimizin de desteğiyle bu üç gün



Yılmaz ile değişmeli olarak Ranger'ın direksiyonunda geçirdik bu süreyi. Zaman çabuk geçmişti. Cep telefonumuzdaki yemek yerleri aplikasyonları da bu yolculuğumuzda bize çok yardımcı oluyordu. Erzincan'daki meşhur dönercimizi de o buldu. Bu sırada Ranger'ımız da güzel bir banyo yapmış oldu. Bundan sonraki yaklaşık 200 km'lik yol rotanın geri kalanına göre daha kötüydü. Asfalt kalitesi gecenin karanlığıyla birleştiğinde, uykusuzluk ile birlikte otelimize kadarki bu son bölümü biraz daha yorucu kıldı. Neyse ki 01:30'da vardığımız 'Bayburt'taki eviniz' sloganlı otelimiz beklediğimizden çok daha iyi çıktı. Özellikle de kahvaltısı! Sabahki zengin yöresel kahvaltımız sonrasında tüm makinelerimiz ve vücutlarımız maksimum şarj edilmiş halde asıl hedefimize doğru yola koyulduk. Otel görevlilerine ve yoldaki yıkamacları, yakıt görevlilerine, esnafa Bayburt-Of yolunu sordüğümüzda aldığımız cevaplar bizi daha da şevklendiriyordu. Genellikle o yolu unutmuşlar, yeni Trabzon yolundan gitmemizi söylediler. 'Orası çok tehlikeli', 'artık kimse



Burun yapısıyla rakiplerinden uzak ara ayrılan Ranger, yeni nesil Ford tasarım anlayışının bir ürünü. Özellikle geniş ızgara ve farlar çok maskülen

temizliyor, Ranger'in tek lastiğini dağa taşa vurarak geçiyoruz. Ranger bize o kadar güven veriyor ki geçemeyeceğimiz yer, engel yok gibi. O nedenle endişemiz çok yok. Tek sorun zaman. Yolu temizlemekle çok zaman kaybediyoruz ve ilerledikçe heyecan şiddeti artıyor, yol daha sık kapanıyor. Havanın kararırması başlamasına yaklaşık 2 saat kaldı. Biz yolu yaralayamadık ve üç saattir buralardayız. Hava kararırması için maksimum 15 dakika var. Video anonsumuzu yapma vakti. Yolu tam olarak geçip anonsu yapmaya kalkarsak olmaz. Günümüzü anlatıyoruz ve artık son iki U virajı (yaklaşık 1000 metre) geçerek kendimizi otele atmak için can atıyoruz. Yorulduk, her birimiz, hiç abartmıyorum 300'er kilo taş taşımışızdır. Sırtımız, kollarımız, omuzlarımız, bacaklarımız, her yerimiz ağrıyor ve ellerimiz yara içinde. Bunu

önümüzü, ulaşmamız gereken noktayı göremiyoruz, hem de nem sayesinde sanki yağmur altındaymışız gibi üstümüz başımız sırlısklam. Bir de yağmur yağsa ve zemin çamur olsa... Biteriz.

Bundan sonrası da farklı değil. Resmen Karayolları'na çalışıyoruz, yolu temizliyor, açıyoruz. Son iki U virajı kaldı ve hava iyice düşmeye başladı, havanın zifiri karanlık olması için maksimum 15 dakika var. Video anonsumuzu yapma vakti. Yolu tam olarak geçip anonsu yapmaya kalkarsak olmaz. Günümüzü anlatıyoruz ve artık son iki U virajı (yaklaşık 1000 metre) geçerek kendimizi otele atmak için can atıyoruz. Yorulduk, her birimiz, hiç abartmıyorum 300'er kilo taş taşımışızdır. Sırtımız, kollarımız, omuzlarımız, bacaklarımız, her yerimiz ağrıyor ve ellerimiz yara içinde. Bunu

Ayrıca şu sis ve nem de iyice can sıkıma başladı. Hem fotoğraf ve videolarda sıkıntı yaşıyoruz, hem



Ranger'in ottoyol sürüşü şimdiye kadar kullandığım pikaplar arasında en iyilerden



Kabin, bir pikaptan çok SUV'ları andırıyor. SYNC2 destekli 8 inç ekran, değişken ekranlı dijital kadran onu farklılaştırıyor



Ayder Yaylası'nın biraz ilerisinde akan bu derenin derinliği Ranger'in 800 mm'lik su geçiş limitinin çok altında kaldı

Bu konunun videosunu
You Tube
kanalımızdan seyredebilirsiniz

TRABZON ve RİZE

Karadeniz bölgesinin ilk akla gelen illeri Trabzon ve Rize'de görülmesi gereken yerleri gezdik

Bu bölgede görülmesi gereken o kadar çok yer var ki. Ancak Karadeniz'in her noktasının yeşil kalabilmesini sağlayan hava şartları çoğu zaman bize oyun oynuyor. Bu nedenle biz de sis ve yağmurdan çok bir nokta göremedik. Çayeli'deki Ağaran Şelalesi, Ulugöl, Sümen Manastırı ve Rum Kalesi mutlaka gidilmesi gereken yerlerin başında geliyor. Ayder Yaylası doğal parktan çok bir ticarethaneye döndüğü için bizi hayal kırıklığına uğrattı.



Ağaran Şelalesi Çayeli'nde yer alıyor ve mutlaka ziyaret edilmesi gereken bir yer

düşünerek eldiven almamıştık yanımıza. Son taşları da taşıyarak, ileride görünen, ama içinde kimsenin olmadığı taş ocağına varmak için son 300 metrelik bir düzlük var önümüzde. Ranger'in projektör farları zifiri karanlığı stadyum ışığı edasıyla aydınlatıyor önümüzü. Garip bir görüntü var, umarız kötü bir sürprizle karşılaşmayız derken yolun artık kalmadığını, kocaman kayaların yolu kapattığını görüyoruz. 10 dakika önce kurtulduk diye sevinen o suratlar bir anda öyle bir düşüyor ki. Karar aşamasındayız, bu saatten sonra onca yol geri dönülmez. Ya gece Ranger'da konaklayıp sabaha geri döneceğiz ya da yine sabah bir iş makinesi bulup kayaları temizleteceğiz.

Oylama yapmadan önce son kez şu kayalardan eldeki imkanlarla kurtulup kurtulamaz mıyız detaylıca bakmak istedik. Fikirler havalarda uçtu. Biri küçük kayalarla büyük kayaların arasını doldurarak yol yapmayı düşündü, diğeri nispeten küçük kayalarla dolu kısmı boşaltmayı önerdi. Sonunda çıkan karar herkesin fikirlerinin bir karışımı oldu. Geçemeyeceğimiz ve hareket ettiremeyeceğimiz üç kaya vardı. Eğer küçük kayaları boşaltabilirsek ikisinin etrafından geçebiliriz. Diğerrinin ise çevresini küçük kayalarla doldurup bir rampa oluşturacak ve üzerinden geçecektik. Ve öyle de yaptık. Nasıl yaptık, nasıl becerdik bilemiyorum, ama aynen düşündüğümüz gibi burayı da geçmeyi başardık. Bu bölümde iki saat harcadık ama bir şekilde atlattık. Ranger da bu tırmanışlar ve manevralar esnasında inanılmaz iyiydi. Dört tekerlekten çekiş sisteminin Low kademesini sadece burada kullandık, ama kullanamasydık geçemedik, emin olun.

Bu noktadan Rize'ye kadar olan yolculuğumuz bir buçuk saat sürdü. Savaş kullanıyordu ve geri kalan herkes bu süre boyunca uyudu. Yemek yedik, otelimize yerleştik ve tekrar uyuduk. O

kadar yolmuşuz ki oteli, odayı tam olarak hatırlayamıyorum.

Ertesi gün Rize ve Trabzon çevresinde görülmesi gereken yerleri Ranger ile ziyaret edecektik. İlk hedefimiz meşhur Ayder Yaylası oldu. Rize'den yaklaşık 50 km uzakta, müthiş bir doğa eşliğinde doğal park giriş biletinizi alıp giriyorsunuz yaylaya. İlk kez gidiyordum ve çok merak ediyordum. Ama merak edecek bir yanı kalmamış, emin olun. Zaten hava çok sisli, yağmurluydu, can sıkıcıydı. Bunun yanına düzensiz bir kalabalık da eklenince durum iyice sevimsiz bir hal aldı. Tur otobüsleri sürekli olarak çevre restoranlara Arap turist taşıyordu. Yemeklerini yiyecekler etraftaki çimlere oturmuş pikniklerine devam ediyordu. Bir keşmekeş, curcuna almış başını gidiyordum. Biz de bu yoğunlukta o restoranlardan birinde yemek yeme gafletinde bulunduk. Muhlama ve kurufasulye güzeldi, ama servis kalitesi ve ortam tamamen ticaret kokuyordu. Yemek sonrası biraz daha ilerlemeye karar verdik ve 5 km kadar yukarıdaki dereye çekimler yaptıktan sonra geri döndük. Hava kötüydü, bu

nedenle çok bir yer gezemedik. Bir de Çayeli'deki Ağaran Şelalesi'ni ziyaret ettik. Burası çok hoşumuza gitti, ama yine de bu tip doğal parkların etrafındaki düzenlemenin daha kontrollü olarak yapılması fikrindeyim. Buradaki kafeler, restoranlar kafalarına göre etrafa afişler asmışlar, masa sandalye atmışlar ve görüntü bütünlüğünü bozmuşlar. Gittiğimiz her yer bu şekildeydi.

Son gecemizi de ahşap bir yayla otelinde geçirdikten sonra sabah dönüş yoluna koyulduk. Bu kez Samsun'a kadar sahil yolunu kullanarak döndük, oradan da geldiğimiz yola bağlandık. Sahil yolundaki anlamsız hız sınırlamaları ve hiçbir neden yokken bir anda 50 km/s'ye düşen yerlere radar konulmuş olması bize inanılmaz zaman kaybettirdi. Bunun dışında, yine rahat, şen şakrak ve eğlenceli bir dönüş yolculuğu oldu.

Şimdi baktığım zaman, bu işi iyi ki yapmışız diyorum. Ve iyi ki Ford Ranger ile yapmışız diyorum. Tık demedi, çok rahattı, eğlenceliydi ve 100 km'de 79 litrelik ortalamayla 2750 km'lik serüvenimizi sonlandırdı. Özledik seni Ranger.

FORD RANGER 2.2 TDCI DURATORQ 4X4 XLT OTM

Yakıtsız, az yakıyor ve sürüşü ile konforu bir pikaptan çok SUV'u andırıyor

PUAN	★★★★☆
Fiyat	99.965 TL (*)
Motor	4 silindir, 2198 cc, turbo, dizel
Güç	160 bg @ 3700 d/dak
Tork	385 Nm @ 1500-2500 d/dak
Şanzıman	6 ileri otomatik
Ağırlık	2083 kg
Maksimum hız	175 km/s
0-100 km/s	12.8 sn
Tüketim	8.0 lt/100 km (ortalama)
CO₂	209g/km

(*) Belirtilen fiyatlar Ağustos 2016 Tavsiye Edilen Anahtar Teslim fiyatlarıdır. Güncel fiyatlar için www.ford.com.tr'den bilgi alabilirsiniz.

DÖRT KOLLU CANAVAR

Yeni Porsche 718 Cayman S, muhteşem bir şasiye ve bundan böyle iki eksik silindire sahip. Otomobilin altı silindirli takipleri BMW M2 ve Jaguar F-Type karşısında ne kadar şansı olabilir? **Matt Prior** cevaplıyor...

FOTOĞRAFLAR LUC LACEY



“
BMW M2 doğuştan holigan gibi davranmak yerine,
vahşileşmek için sürücüsünden provokasyon bekliyor
”



M2'nin altı silindireli turbosu 370 bg ile ekibin en güçlüsü



Jag'in süperşarjlı alt devirlerde canlı gaz tepkileri anlamına geliyor; 340 bg gayet yeterli



Turbo beslemeli motor 350 bg güç ile daha önceki atmosferiği solluyor



M2 grubun en sert sürüşüne sahip; gövde hareketleri hissedilir olsa da, kabul edilemez bir durum yok



F-Type rakiplerinden daha rahat ve sakin bir karaktere sahip olsa da iyi bir gövde kontrolüne sahip



Adaptif süspansiyonlu 718 Cayman S'in bozuk yollardaki gövde kontrolü müthiş



Eski günleri hatırlamak ister misiniz? Yeni bir Cayman S çıktığında sonuç üç aşığı beş yukarı belliydi: Cayman S kazandı! Neredeyse rekabet bile görmezdik... Dünyanın en iyi spor otomobili, dünyanın en iyi spor otomobili olmayan rakiplerini ezdi ve oyun kısa sürdü. Hadi herkes evine! Bu kadar...

Cayman bir kez daha yenilendi ama bu kez işler bir hayli farklı. Otomobilin iki farklı rakibi ile MIRA Test Pisti'nde hatırı sayılı bir zaman geçirdim. Drift yaptığımız virajlardan, zeminin bozuk olduğu Fosse Way'e; pürüzsüz zeminli sürüşlerden, gündelik yol sürüşlerine kadar pek çok ortamda gözlem yapma imkanım oldu ve şunu söyleyebilirim: Porsche için bu kez işler o kadar da kolay olmayacak. Bu yüzden buradaki üçlü arasındaki rekabeti bir güzel kızıştırıp her şeyi detaylıca inceleyeceğiz.

Porsche ile başlamak ne dersiniz?

Ah, Porsche... Burada yepyeni bir modeli ile karşınızda. İngiltere'de 48.834 sterline satılan bu otomobil, Cayman'ın iki farklı versiyonunun üst modeli, yani Cayman S. Otomobilin eskisi gibi altı değil, dört silindir ile çalışan 2.5 litrelik bir motora sahip olduğunu duymuşsunuzdur. Yine de bu motorun daha önce kullanılan 3.4 litrelik atmosferik makineden daha performanslı olduğunu, daha az tükettiğini ve daha az karbon saldırdığını unutmamak gerek. İşler kağıt üzerinde böyle ama gerçek dünyada çok farklı hesapların döneceğine neredeyse eminim.

Cayman S 350 bg gücünde. Aynı verinin bir önceki gövdede 320 bg olduğunu hatırlarsınız. Daha fazla güç iyidir ama, benzer bir yaklaşımı sürdürülecek olursak, otomobildaki iki eksik silindir ve turbo besleme kötüdür. En azından ses, tepki ve genel enerji konularında atmosferiğe kıyasla

kötü olduğu kesin... Yine de bu konu hakkındaki nihai yargıyı ilerleyen kısımlarda vereceğiz.

Cayman halen iki kişi taşıyan ve motoru gövdenin ortasında yer alan bir otomobil. Cayman S'ten 718 Cayman S'e geçiş sürecinde, tavan bölgesindeki birkaç panel hariç gövdedeki hemen her şeyin yeniden tasarlandığını bilmek gerek. Ön süspansiyonlar 911 Turbo'dan adapte edilmiş, arkalarda ise önceki nesil Cayman GT4'ün izleri mevcut. Eskiye kıyasla %10 daha hızlı çalışan direksiyon kutusunun haricinde bahse değen diğer detaylar ise, süspansiyon geometrisinin, yayların ve amortisörlerin 718 için sıfırdan ele alınmış olması.

İç mekana geçtiğinizde bir önceki Cayman ile güncel Cayman arasında çok fazla fark olmadığını hissediyorsunuz. Halen hoş bir alçaklığa sahip olan bir sürücü koltuğunda oturuyorsunuz. Genel olarak görüş açıları çok başarılı

ve ön çamurluklar vizyonunuzda hoş çıktıklar olarak arzı endam ediyor. Daha önceki Cayman modellerinde böyle bir şey olduğunu hatırlamıyorum. Doğrusu by detay bana geçmişteki 911 modellerini hatırlattı.

İç mekandaki malzemeler Porsche markasına yakışacak kalitede ama Porsche'nin kabindeki materyaller ve tasarımı kullanıcıyı etkilemek yerine sağlam, kullanışlı ve kaliteli tasarımlar yaparak işine baktığı bir gerçek. Yeni bilgi-eğlence sistemi halen latte saldırısının tehdidi altında çünkü konsoldan süzülen bardak tutucu doğrudan ekranı hedef alıyor. Dünyanın en önemli sorunlarını başka zaman tartışsak sanırım daha iyi olacak.

O halde derhal 53.565 sterlin değerindeki Jaguar F-Type'in içine geçelim çünkü bu otomobilin kabini Porsche'deki kabine kıyasla bambaşka bir kafada. Sürücü koltuğuna yerleştiğiniz anda her anlamda etkileyici

bir mimari buluyorsunuz. Sanki her şey etrafınızda çevrelenmiş gibi... Bu durumun bir sebebi, otomobildeki alüminyum şasinin geniş ve uzun kaçan gövde boyutlarına rağmen iç mekan hacminden geliyor oluşu. Baş mesafesi konusunda buradaki diğer iki rakibi kadar cömert olmayan Jaguar'da, boyu 1.9 metrenin üzerinde olan kullanıcılar için diz mesafesi de bir lükse dönüşebilir.

Neyse ki ayak bölümünde sadece iki pedal olduğu için hacim eksikliği o kadar belirgin olmuyor. Buradaki test aracımız V6 motora ve otomatik şanzımanla almanız da mümkün ama yazının ilerleyen kısımlarında, otomatik ünitenin bu otomobile çok uyumlu olduğundan bahsedeceğiz. Orta konsolda yer alan minik vites kolunun etrafında oldukça geniş hissettiren bir alan mevcut. İçerideki materyaller hem görsel açıdan, hem de dokunma hissiyatı ve kalite açısından dikkatle seçilmiş.

“
Jaguar bu grubun içinde keyfine düşkün ve şovmen bir GT otomobili gibi görünmekten kurtulamıyor
”



BMW'nin iç mekanı gayet yeterli bir mimariye ve dört koltuğa sahip



İki kişilik F-Type'in kabininde ısıltı ve gösteriş hakim



Porsche gösterişten uzak ve kaliteli bir kabin yaklaşımı gösteriyor



Başta da dediğim gibi, Jaguar'ın kabinindeki yaklaşık Porsche'den çok daha ısıltılı ve çarpıcı. Bunda bir yanlış yok çünkü bütün önemli kontroller sürücüye bakıyor ve yolcu tarafında gayet başarılı tutamaçlar bulunuyor. Koltukları seviyorum... Daha önce uzun dönem test aracı olarak kullandığım F-Type'in koltukları uzun yolculuklarda sırt ağrısını yapabiliyordu ama bugün benzer bir sıkıntı göremedim.

Jaguar'da tıpkı Porsche'de olduğu gibi iki adet koltuk mevcut ama ortaklık burada bitiyor. Zira İngiliz otomobilinin iki silindir fazlası bulunan motoru önde yer alıyor. 3.0 litre hacmindeki V6 motorun besleme kaynağının turbo değil de süperşarj olması ise önemli bir nokta. 340 bg gücüyle Porsche kadar güçlü olmayan güç ünitesi, F-Type'in o kadar da hafif sayılmayan 1567 kg'lık gövdesini yürütüyor. 718'de ise 10 bg'lik

ekstra gücün yanında, 1430 kg'lık görece hafif bir gövde mevcut. Ekibin en hafifi olan Porsche, diğer ikilinin iki silindir fazlasını ve aktarma organlarını utandırıyor.

Neyse ki BMW'nin 1570 kg'lık gövdesi için sunabileceği bir mazereti var: Dört adet koltuk. Arkadaki koltuklar çok büyük olmasa da, varlıkları güven veriyor. 44.070 sterline satılan M2'nin kompakt bir otomobil olduğu apaçık ortada. Dört kişilik bir otomobilin bu ekte o kadar parlamayacağı düşünülürse ama M2'nin dış tasarımı birçok fotoğrafçının huzurunu bozacak kadar seksi olduğu gibi, kabindeki eklentiler ve sadelikler aracın agresifliğine agresiflik katıyor ve BMW'yi özel hissettirme konusunda grup standartlarının altında kalmaktan kurtarıyor.

Dürüst olayım: Bu otomobile aşığım.

Porsche, Cayman GT4'ü çıkardığında otomobilin eski kafalı ama eski moda olmadığını yazmıştım. M2'de de aynı söz konusu. BMW arkadan itişli minik bir otomobile 370 bg güç üreten turbo beslemeli, altı silindirli canlı bir motor koydu ve aracın geri kalan kısımlarını mevcut M modellerine göre fazlasıyla sade hazırladı. Süspansiyonlar sabit oranlı. Tavan karbon değil. Frenler bildiğiniz döküm demir ki karbon seramik opsiyonu (Cayman test aracımızda mevcut) bulunmuyor. Hayır bunlar yok. Arkadan itiş, bolca güç, kilitle diferansiyel ve altı ileri manuel şanzıman var. Uyar mı?

İlginç ama üç test otomobilimizi de manuel şanzımanla satın alabiliyorsunuz. Cayman ekibin en keskini. Otomobilin biraz daha yumuşak olan direksiyonu çok hızlı çalışıyor. Pedalların sertliği ve konumu

ise muhteşem. Sabit sırtlı opsiyonel yarış koltukları dingin ve direkt bir oturma pozisyonu sunuyor ve bu durum MIRA'da çok iş görüyor. Uzun bir yola çıktığımızda ise bu koltukların büyüğü bir zaman sonra yok oluyor.

Dinamik açıdan buradaki Cayman ideale yakın bir noktada. Otomobili birkaç hafta önce ilk kez kullandığımda en ideal dinamik karakterin nasıl oluşturulacağını sorgulamıştım. Buradaki cevap çok başarılı: Adaptif süspansiyonlar, kilitle diferansiyel ve karbon seramik frenler alınmış. Olmaması gereken ve olmayanlar ise: PDK çift kavramalı otomatik şanzıman ve gereksiz sert bir spor direksiyon. Harika.

Porsche'deki ön tekerleklerin biraz daha küçük olması olumlu bir etki yaratabilirdi. Test aracımızın 20 inçlik jantları nefis görünüyor ama

dinamik açıdan kusursuza yakın olan bu otomobilde bir ya da iki inç daha küçük jantların varlığı fena olmayabilirdi. Doğrusu Cayman çok başarılı olmuş. MIRA'daki zorlu test istasyonlarında ışıldayan otomobil, devamında yaptığımız yok sürüşlerinde kayda değer bir esneklik ve berraklık sağlayarak barındırdığı mühendisliğin kalitesini ispatladı. Özellikle bol virajlı dağ yollarında inanılmaz şey ortaya çıkıyor.

718'in limitlere yakın sürüşlerde daha canlı biçimde ilerlediğini gözlemledik. Fakat henüz onu dünyanın en iyi spor otomobili ilan etmiş değiliz. Her ne kadar pist bahsini olaya pek karıştırmak istemesem de, Cayman bu disiplinde göz kamaştırıyor. Keskin, çevik ve Porsche'ye has bilgilendirici önden kayma huyu bir arada... Kaymaya başladığında kontrollü ve

M2'nin arkası beklediğimizden iyi tutunsa da, bu şeyle drift yapmak çocuk oyuncuğu



Jaguar'ın doğal dengesi harika ama otomobilin ağırlığı bu anlarda hissedilir oluyor



718'in ortadan motorlu gövdesi atletik olsa da, yan gitmekten o kadar da hoşlanmıyor

esnek davranışlar sergilese de, 718'in öyle aman aman yancı bir otomobil olmadığını söyleyebilirim. Bunun sebebi basit: Motor ortada duruyor.

Biraz motor mu konuşsak? Bence konuşalım. Cayman S'i üç ay önce tek başına kullansaydık buradaki motorun devirlemeye aç ve güzel sesler çıkaran bir karaktere sahip olduğunu söyleyebilirdim. Fakat sevgili okurumuz, ne yazık ki bugün aynı şeyleri söyleyemeyeceğim.

Doğrusu motorla ilgili büyük bir yanlış yok. Sadece alt devirlerde dip gaz yaptığımızda, 2500 d/dak'ı geçene kadar biraz bekliyor ve 7500 d/dak'ya kadar yürüyebiliyorsunuz. Yine de son 1000 d/dak'lık kısmın o kadar da mühim olmadığını bilmelisiniz.

İşin üzücü kısmı tam da az önceki bahiste gizli çünkü bir önceki Cayman ile sürüş yaparken devirleri sonuna kadar zorlamanın hazasını yaşırdınız. Her ne kadar buradaki makine daha güçlü, daha esnek, daha torklu ve daha verimli olsa da; bir önceki modelin atmosferiğine kıyasla epey sıradan kalıyor.

Jaguar, 718 konusunda neye üzüldüğümüzü iyi biliyor. Normalde dört silindirden fazlasına sahip olan bütün motorların sesi güzeldir ama F-Type'ın başlangıç seviyesi V6'sı bu konuda bambaşka bir beceriye sahip. Neden mi? Çünkü bu motor turbo beslemeden değil, süpersarjdan destek alıyor. Bu yüzden alt devirlerde gaz tepkileri konusunda herhangi bir kayıplarımız olmadığı gibi, üst devirleri naif bir inlemenin eşliğinde sonuna kadar zorluyor ve altı silindiri avazı çıktığı kadar bağırtıyorsunuz.

F-Type, Porsche kadar hızlı değil. Porsche kadar dinamik de değil. Otomobilin motoru önde ve daha ağır olduğu için, çeviklik konusunda doğrudan kayıplarımız oluyor. Fakat bunların bir önemi yok çünkü limitlerde sürüş yapmanız dahi ön kısım kopmuyor ve otomobil çok doğal bir tutunma dengesi sunuyor.

Jaguar'ı hangi modda kullanırsanız kullanın 718'den daha yumuşak bir karakter ortaya çıkıyor. Bu durum özellikle bozuk zeminli dağ yollarında sürüş yapmayı sevenler için muhteşem bir haber anlamına geliyor çünkü şasiyi sonuna kadar yüklediğinizde dahi, zemin kaynaklı baskılar otomobili hiç ama hiç bozmuyor. Jaguar yetkilileri

F-Type'ı hardcore bir spor otomobil olarak tanıtmışlardı ama otomobil buradaki rakiplerinin yanında keyfine düşkün ve şovmen bir GT otomobili gibi görünmekten kurtulamıyor.

Bakalım küçük ve vahşi bir spor otomobil üretmek konusunda BMW neler yapabilmiş? M ailesinin minik ve huysuz üyesi daha ilk anda kalbinizi çalabilir. Sıralı altı silindiri motoru önde yer aldığı için bu araçtan Porsche seviyesinde bir keskinlik beklemeli ama unutmayın, M2'nin dört koltuğu mevcut.

Bozuk zeminli yollarda gövdesini yatırmaktan çekinmeyen ama buna rağmen sert bir karakter sunan BMW M2, dinamik açıdan kabul edilebilir sınırlar dahilinde kalmayı başarıyor. Direksiyonun düz olduğu durumlarda tuhaf bir hissiyatın ortaya çıkması kadar, direksiyon simidinin materyalinden ve vites geçişlerinden kaynaklı gevşeklik hissiyatı, M2'nin 718 kadar incelikli hissettirmemesi anlamına geliyor. Dolayısıyla dağ yollarında gazlamayı seven otomobil delileri BMW'nin keskinlik konusundaki zayıflığını kabullenmeli.

Ne var ki konu motor olunca BMW, şovunu bir kez daha yapıyor. M2'nin altı silindiri motoru tek bir turbo tarafından beslense de, gaz tepkileri Porsche'den daha canlı hissettiriyor. Ayrıca BMW'den yükselen seslere doyum olmuyor. Motordaki bu özel detayın en önemli katkısı, mimari sebeplerden ötürü Porsche kadar keskin olmayan BMW'nin virajlarda sunduğu ayarlanabilirlik sayesinde açığı kapatması... Gazla çizgi ayarı yapmak günümüzde ne kadar özel bir durum farkında mısınız?

BMW hardcore bir sporcudan ziyade, sınıksız bir sportif coupe gibi hissettiriyor. Farkında mısınız bilmiyorum ama üç test otomobilimiz de bambaşka karakterlere ve bambaşka yaklaşımlara sahip. Dolayısıyla bu karşılaştırmada net bir kazanan tayin etmek doğru olmaz. Uzun bir yolculuğa çıksam Jaguar'ı alırdım. Gündelik kullanım içinse tercihim M2 olurdu.

Ne var ki Cayman, her ortama uyma konusunda beklentilerimizin biraz gerisinde kalsa da, dünyanın en iyi şasisine sahip olduğunu bir kez daha hatırlatıyor ve buradaki iki rakibinden bir adım önde kalmayı başarıyor.

“718'in limitlere yakın sürüşlerde daha canlı biçimde ilerlediğini gözlemledik. Ayrıca otomobilin pistteki becerileri müthiş”



M2 eski kafalı ama eski moda olmayan bir otomobil, ayrıca gündeliğe çok uygun

	1 Porsche 718 Cayman S	2 BMW M2	3 Jaguar F-Type 3.0 V6 auto
PUAN	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Fiyat	507.682 TL	420.000 TL	592.708 TL
Motor	4 silindir boxer, 2497 cc, turbo, benzin	Sıralı 6 silindir, 2979 cc, turbo, benzin	V6, 2995 cc, süpersarjlı, benzin
Güç	350 bg @ 6500 d/dak	370 bg @ 6500 d/dak	340 bg @ 6500 d/dak
Tork	420 Nm @ 1900-4500 d/dak	500 Nm @ 1450-4750rpm d/dak	448 Nm @ 3500 d/dak
Şanzıman	6 ileri manuel	6 ileri manuel	8 ileri otomatik
Ağırlık	1430 kg	1570 kg	1567 kg
0-100 km/s	4,6 sn	4,5 sn	5,3 sn
Maksimum hız	284 km/s	250 km/s (sınırlanmış)	260 km/s
Tüketim	8,1 lt/100 km (ortalama)	8,5 lt/100 km (ortalama)	8,4 lt/100 km (ortalama)
CO₂	184 g/km	199 g/km	199 g/km

YENGE VE GOLF R

Bu sezon Fenerbahçe'ye transfer olan Van der Wiel sayesinde yeni bir 'Yenge'miz oldu. 442 ekibinin kapak için Rose Bertram'ı çekeceğini duyunca biz de Golf R'i kapıp Intercity İstanbul Park'taki çekime dahil olduk

YAZI BURAK ERTEM - FOTOĞRAFLAR TAMER YILMAZ



Autocar sayfalarında bu tip konular görmeye alışık değilsiniz, şaşkınlığımızı tahmin edebiliriz. Biz de önce 'ne yapıyoruz biz' desek de Rose 'Yenge'miz ve Volkswagen Golf R'in uyumunu görünce bu yazıyı daha bir seikle yazmaya başladık.

Olaylar şu şekilde gelişti; bünyemizdeki 442 dergisinin Rose Bertram'ın kapak fotoğraflarını çekeceğini duyunca bir anda kafamızda flaşlar çaktı. 'Bu çekimi bir otomobille mi renklendirsek' fikrini paylaştık ve ardından düğüm kendiliğinden çözüldü. Yaklaşık bir saat içinde Intercity İstanbul Park ve sevgili fotoğraf duayeni Tamer Yılmaz, Rose Bertram prodüksiyonuna dahil olmuştu. Tek eksik kalmıştı, bu işe uygun bir otomobil.

Bir egzotik süperspor mu, lüks bir otomobil mi derken, aslında 'Yenge'mize sarı ya da lacivert renklerde, hızlı ama ulaşılabilir bir modelin eşlik etmesinin uygun olabileceğine karar verdik ve sonuç: Volkswagen Golf R.

Aslında Golf R'ı şimdiye kadar Autocar'da birçok kez konuk etmiştik. Bu nedenle 'yine mi' demekle haklı olabilirsiniz. Ancak kendisi, her çekim sonrasında geri bırakırken arkasından dönüp baktığımız sayılı otomobillerden.

300 bg gücündeki Golf R, dört tekerlekten çekişli olması ve DSG şanzımanı ile tam bir kuzu postundaki kurt. Standart bir Golf'ten görüntü olarak da inanılmaz farkı yok, dozajı çok iyi ayarlanmış. Volkswagen, R için konsantrasyonunu teknik altyapıya yöneltmiş. Yürüyen aksam, motor, şanzıman, egzoz, vs ne varsa yoldaki sıradan bir Golf'ten çok farklı.

Ancak sportif olmak adına konfordan da ödün verilmemiş. VW mühendislerinin elini asıl bu nedenden dolayı öpmeli. Acayip yol

tutan, çok giden, inanılmaz durabilen bir otomobil hazırlıyorsunuz, ancak haftasonu pist gününde günün en iyi derecelerine imza attığın aynı otomobille, çoluğu çocuğu alıyor tatil için konforundan ödün vermeden 7-8 saatlik yol yapıyorsun. Tam bir kuzu postunda kurt hikayesi.

Rose da çekim öncesinde 'güzel bir Golf' müş' ifadesini kullanmıştı, ancak çekim sonrasında Ömer Erdem ile pistte bir tur atınca güzel Golf, yerini 'Fantastik Golf'e bıraktı. Golf R'in misyonu bu; şaşırtmak.

Neyse biraz da yengemizden bahsedelim. Belçika doğumlu Rose Bertram tahmin edeceğimiz gibi modellik yapıyor. Gregory van der Wiel'in Türkiye'ye gelişiyle birlikte, özellikle sosyal medyada patlama yaratan ve bir anda 'Yenge'miz ünvanına terfi eden Rose, kaprissiz ve samimi tavırlarıyla tüm çekim ekibini kendine hayran bıraktı.

Ona yönlendirdiğimiz birkaç soru, aslında karakteri hakkında ipuçları verecektir.

PSG taraftarı ile Fenerbahçe taraftarını karşılaştırabilir misin?

Burada daha fazla taraftar var, çünkü İstanbul büyük bir şehir. Nüfus olarak Paris'e oranla çok daha kalabalık. Ayrıca Fransa'daki hayat tarzı sebebiyle insanlar futbola Türkiye'deki kadar önem vermiyor. Burada sanki herkes futbola yatıp kalkıyormuş gibi! Mesela Paris'te herkes beni model olarak tanır, çünkü yaptığım iş sayesinde orada bir itibar kazanmıştım. Türkiye'de her şeyden önce Fenerbahçe taraftarının "yenge"siyim! Onlar beni böyle kabul etti, ben de bundan gurur duyuyorum. Paris'te sadece Rose'dum; burada hem Rose, hem de 'yenge'yim.

Eşinin Fenerbahçe'ye transferini öğrendiğinde nasıl tepki verdin?

Farklı ülkelerdeki birçok kulüpten teklif almıştık. Karar verme aşamasında birçok kriteri göz önünde bulundurduk ve İstanbul çok daha cazip geldi. Yakın çevremize sorduğumuzda bu şehirle ilgili harika şeyler duyduk. Fenerbahçe'nin

de yurt dışında çok güçlü bir imajı var. Teklifi aldıktan sonra İstanbul'u görmeye geldik. Kulüp yetkilileri bize şehri ve antrenman tesislerini gezdirdi. Burada gördüğümüz misafirperverlik, doğru kararı vermemizi sağlayan en önemli etkeni.

Türkiye'yle ilgili neler biliyordun? İlk önce neleri araştırdın?

Açıkçası fazla bir şey bilmiyordum. İnternette araştırdığımda sadece İstanbul'un değil, tüm Türkiye'nin harika bir yer olduğunu fark ettim. Ülkeye has geleneklere, damak zevkine, tarihine dair birkaç yazı okudum.

Paris'te yaşadıkten sonra İstanbul'la ilgili ilk izlenimlerin nelerdi?

İstanbul çok büyük ve modern bir şehir. Restoranları, alışveriş merkezleri ve dükkanlarıyla Paris'e benzetebilirim. Vakit geçirmek için birçok alternatifiniz var. Tüm bunlar sosyal hayata daha kolay adapte olmanızı sağlıyor. Yani şu ana kadarki izlenimlerim gayet olumlu.

Buraya geldikten sonra Türklerden gördüğün ilgi seni şaşırttı mı?

Evet. Özellikle sosyal medyada aldığım tepkiler beni çok mutlu etti. Bana sürekli mesaj attılar, Instagram'da çok sıcak yorumlar yaptılar, Twitter'dan "Hoş geldin yenge!" dediler... Tabii ilk başta ne dediklerini anlayamadım, ama sonra anlamını öğrenince çok hoşuma gitti, çünkü beni kendi ailelerinin bir parçasıymış gibi kabul ettikleri anlamına geliyordu. Yani beni sadece bir futbolcu eşi olarak görmediklerini, bana saygı duyduklarını ifade ettiler.

Türkiye'ye gelmeden önce sosyal medyada kaç takipçin vardı, geldikten sonra kaç oldu?

Instagram'da sanırım 450 bin civarı vardı, buraya geldikten sonra 528 bine ulaştım. Twitter'da da 50-60 bine yakın bir takipçi artışı oldu. Attığım her tweet, koyduğum her fotoğraf ya da video büyük ilgi görüyor. Türklerin bu kadar sıcakkanlı olduğunu görmek beni şaşırttı.

“
Twitter'dan
Instagram'dan bana
sürekli mesajlar attılar,
'Hoş geldin yenge'
dediler”



Rose Bertram, kendisine yenge denilmesinden çok mutlu olduğunu söylüyor



R'ın kabininde koltuklar, direksiyon ve kadranlar farklı



Golf R ister 3 kapılı ister 5 kapılı olarak alınabiliyor



Golf R bu yıl başında ince bir revizyona gitti ve gücü 300 bg'e çıktı

Bu konunun videosunu
You Tube
kanalımızdan seyredebilirsiniz

Bir gün ormana yolunuz düşerse...

Sizi oldukça şaşırtacak bir manzarayla karşılaşabilirsiniz çünkü **Nic Cackett** yeni Range Rover Evoque Convertible ile ağaçların arasında ciddi bir arazi sürüşü yapıyor olacak

FOTOĞRAFLAR LUC LACEY



“
Araziyi üstü açık
bir otomobilden
izlemek güven
veriyor
”

Range Rover Evoque Convertible ile son karşılaşmam, otomobilin Tango turuncusu rengine boyanmış üretim öncesi bir versiyonu ile İsveç Alp'lerinde yaptığım sürüşte gerçekleşmişti. Land Rover'ın orada düzenlediği tanıtımda, zemindeki üç parmak karın üzerinde ve bembeyaz gökyüzünün altında üstü açık bir SUV kullanırken mantıksal değerlerim birbirine girmişti.

Ne var ki İsveç Alp'lerinde iseniz dünyanın en tuhaf şeyleri bile bir zaman sonra mantıklı gelmeye başlar. Ne de olsa dünyanın en güzel manzaralarından birinde kayak yapmakla ve dünyanın en güzel otellerinden birinde kalmakla meşgulünüzdür. Yetişkinler için serbest atlama giysileri, sosis partileri, buz gibi havanın içindeki muazzam sıcaklık... Dolayısıyla bir zaman sonra üstü açık bir Range Rover fikrini benimsemiştim. Fakat İngiltere'nin sıradan yollarında, durum hiç de aynı değil...

Aradan altı ay geçmiş ve karşımda direksiyonu sağda olan üstü açık bir üretim versiyonu görüyorum. Otomobilin Yulong White isimli rengi kadar, HSE Dynamic paketiyle birlikte gelen 20 inçlik alaşım jantları da dikkat çekiyor. Kumaş tavan siyah renkli... Burada gördüğünüz otomobille aynı donanımlara sahip olmak için ödemeniz gereken tutar tam 50.355 sterlin. Dolayısıyla banka hesabınızın da siyah kadar derin olması gerek. İngiltere'de aynı paraya Porsche 718 Cayman S satın alınabildiğini hatırlatmak isterim. Burada ise 2.0 litrelik dizel Ingenium motorla yürüyen ve 180 bg güç üreten bir Evoque var. Peki ama üstü açık bir SUV fikrinin kaynağı

nedir? Cevap basit: Land Rover'ın maceracı ruhu... Öyle ya kendinizi dünyanın ücra köşelerinde heyecandan heyecana salarken, altınızdaki şeyin üstü açık olması hoşunuza gitmez mi?

Kağıt üzerinden inceleyecek olursanız her şey yolunda görünür. Alp'lerdeki 24 saat boyunca her şey ışıltılı ve rengarenkti ama İngiltere'deki sıradan bir günde, Range Rover Evoque Convertible'dan aynı çekiciliği sunmasını beklemek, gerçek bir test olacak. Sabah 07:34'te uyanıldığında, 'şaşıracaksınız ama!?' yağmur yağıyordu. Bu arada kumaş tavan ve yağmur ikiliyle ilgili hiçbir kaygım yok, sizin de olmasın. Zira burada bir Range Rover'dan söz ediyoruz ve önünüzde tırmanmanız gereken dik bir tepe olmadığı sürece, kumaş tavana rağmen, yağmurdan çamurdan korkmanız gerekmiyor. Ayrıca coupe temelli gövdenin devasa kapıları sayesinde arka tarafta iki yetişkinin derli toplu oturmasına yetecek kadar alanın mevcut olduğunu da bildirelim. Kısaca, kullanılabilirlik açısından ciddi bir sorun yok.

Neyse ki babam öndeki koltukla idare edebiliyor ve babamın eşyaları ciddi miktarda yer kaplayan kumaş tavan mekanizmasından etkilenmeyecek bagaja rahatça sığıyor. Otomobilin üstünü açıyor ve dimmiş yağmurun zeminde bıraktığı sulardan kaynaklı ses eşliğinde, babama dondurma ısmarlayıp, sahil şeridi boyunca ilerlemeye koyuluyorum. Doğrusu buradaki deneyim biraz Caterham deneyimine benziyor: Başka hiçbir şey gibi hissettirmeyen ve açık havayı teninizle buluşturan bir sürüş...

Şaşırmada açık havayı hissetmek ve eşsiz bir sürüş deneyimi yaşamak için

bir Caterham'dan iyisi zor bulunur ki, dizel motorla yürüyen bir SUV'nin bu bağlamda çok da şansı yok gibi görünmüyor. Ne var ki Evoque beni usul usul şaşırtmaya başladı çünkü normalde ancak Ariel Nomad ile sürüş yapabileceğiniz ortamlarda, Range Rover lüksüne ve arazi yeteneğine, üstü açık bir gövde ile sahip olmak mükemmel hissettiriyor. Yeşille kaplı yollar, çamurlu yollar, çukurlu ve kasisli yollar... Hepsinin tadını çıkarın! Bakalım zeminin tadı daha da kaçtığında, neler göreceğiz...

Doğrusu buna şaşırmadım. Islak ve çamurlu yollarda Land Rover tarafından üretilmiş bir dört tekerlekten çekiş sisteminin zayıf düşmek gibi bir ihtimali olamaz. Land Rover'ın Terrain Response sistemi, iniş destek asistanı ve 208 mm'lik gövde yüksekliği bir araya gelince bütün kaygılar uçup gidiyor. Ayrıca önünüzdeki manzaraya üstü açık bir gövdeden bakıyor olmak hem keyfi, hem

de heyecanı tetiklediği gibi; otomobilin dokuz ileri otomatik şanzımanından kaynaklı net tepkiler, sımsıkı gövde kontrolü ve Land Rover'lara has sağlam basma hissiyatı sürüşle ilgili güven duygusunu pekiştiriyor. Ayrıca herhangi bir tekerleğin yerden kesildiği durumlarda bile gövdenin sımsıkı kaldığını ve esmediğini de eklemiş olalım.

Şaşırdığım bir şey duymak ister misiniz? Az evvel belirttiğim gibi, Evoque Convertible'in araziyle baş etme biçimi Range Rover markasına yakışacak bir noktada. Yani bunda şaşılacak bir şey yok. Bir de şunu dinleyin: Etraftaki insanların üstü açık bir SUV'nin arazide ilerlemesine şahit olduktan sonra verdikleri tepkileri görünce afallayıp kalıyorsunuz. Köpeğini gezdirmeye çıkarlar, ata binerler, tatilciler... Işıltılı bir cabrionun arazide fütursuzca yol aldığı görünce el sallamaya, size laf



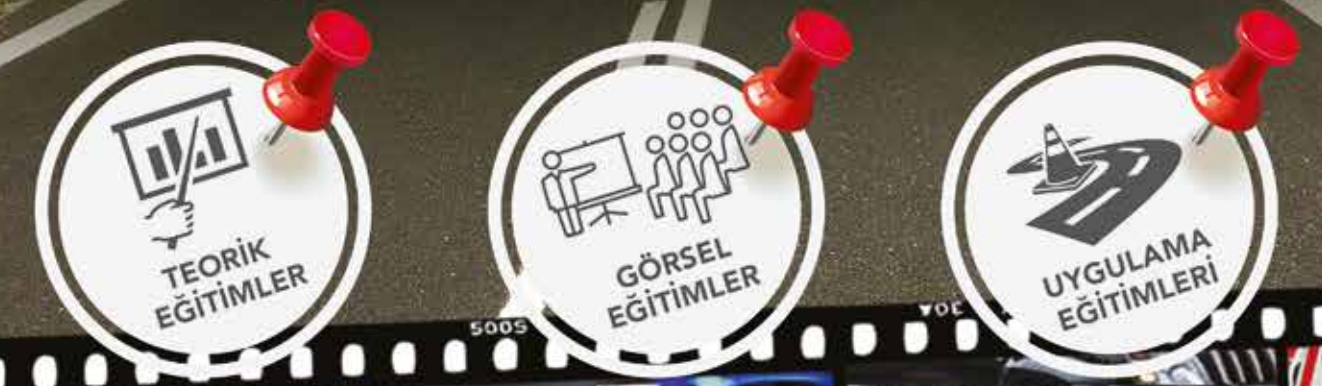
Çamur mu? Hiç sorun değil! Ne de olsa bu bir Range Rover



Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitimleri Şimdi DRD'de!

Trafik ortamında yaşanan kayıplar, ülkemizin en önemli sorunları arasında yer alıyor. Bu kayıpların önüne geçebilmek, daha bilinçli sürücüler yetiştirmekten geçiyor. Karayollarında 30.000 aracı ile yer alan DRD, bu kapsamda Demir Bükey Akademi işbirliği ile **HEY! "Hayatı Emniyetli Yaşa"** projesini hayata geçiriyor.

Bu bilinçlendirme hareketine kendi çalışanlarının eğitimleri ile başlayan DRD, şimdi tüm müşterilerine Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitimleri'ni özel avantajlarla sunuyor.



www.hayatiemniyetliyasa.com



18 saniye

Evoque'un 'Z-fold' isimli kumaş tavanının açılması için (50 km/s'ye kadar) gerekli süre



Evoque'taki tasarımsal detaylar şıklığı önemseyen Range Rover müşterileri için

yetiştirmeye ve bazen kahkaha atmaya başlıyor. Bir de bahsettiğim insanların bulunduğu alan ile, sürüş yaptığımız alanın çok yakın olma durumunu ekleyince, testimiz gerçek bir açık hava şovuna dönüşüyor.

Normalde üstü açık bir otomobil kullanıyorsanız, çoğu zaman rüzgarın saçlarınızı uçurmasına veya egzoz sesini filtresiz olarak hissetmeye alışkınsınızdır. Hep bir hareket, hep bir telaş vardır normal cabriolarda... Buradaki Range Rover'da ise sakın sakın yol aldığınızdan çevreyle çok daha yoğun bir samimiyet kurabiliyorsunuz. Örneğin yağmurdan ıslanmış yapraklara dokunabilmek veya ıslak toprağın kokusunu içinize doya doya çekebilme gibi... Etraftaki ağaçlara dokunduğunuzda ortaya çıkan titreşimlerin üst dallardaki yaprakların üzerindeki damlaları opsiyonel deri döşemenize sıçratması ise, ancak buradaki otomobille deneyimleyebileceğiniz ilginç bir keyif.

Her türlü konfor donanımına ve nefis bir dizel motora sahip olmanız, elbette bir Ariel Atom deneyimi yaşatmıyor ama Range Rover Evoque Convertible'in olayı zaten bu değil. Bu otomobille doğanın

içinde daha önce hiç deneyimlemediğiniz biçimde sürüş yapma lüksünüz var. Bu lükse şahit olan insanların az önce bahsettiğim gülümsemesi ise hem burada söylediklerimi doğruluyor, hem de direksiyonun gerisinde keyfinize keyif katıyor. Söz konusu keyfin yarattığı etki o kadar uzun sürüyor ki, arazi sürüşünüz sona erip asfalta bağlandığınızda dahi gülümsemeye devam ediyorsunuz. Tıpkı benim gibi... Asfalta bağlanıyoruz ama tavanı kapatmayı reddediyor ve koltuk ısıtıcıyı açarak hızlanıyoruz. Doğrusu Evoque Convertible'in daha önce İsveç'teki sürüş sırasında da fark ettiğim sertliğini burada da hissediyorum. Yani arazideki kadar harmonik biçimde ve



Gövde direnci arazi sürüşlerinde bile çok başarılı

“Range Rover lüksüne ve arazi yeteneğine, üstsüz bir gövde ile sahip olmak mükemmel hissettiriyor”

hızla yol almayı beklemeyin. Zira gövde güçlendirme çalışmaları otomobili zemin pürüzlerine biraz duyarlı hale getirmiş. Fakat kabul edilemez bir sertlikten değil, ortalama bir spor otomobil sertliğinden söz ediyorum. Öte yandan 430 Nm tork değeri sayesinde ortaya çıkan esnekliğe, dokuz ileri ZF şanzımanın kusursuzluğuna ve değişken oranlı direksiyon sisteminin ilginç tepkilerine diyecek hiçbir şey yok. Yüksek hızlarda A sütununun ve ön camın biraz titrediği doğrudur. Ayrıca sık sık otoyol sürüşü yapıyorsanız, bagaj hacminden kıymetli litreler çalan ve opsiyonel olarak sunulan rüzgar deflektörünü satın alın deriz. Yine de ortalama bir üstü açık otomobile

kıyasla yüksek bir gövdeye sahip olduğundan, Evoque Convertible ile üç haneli hızlarda yol alırken epey rüzgar yiyorsunuz.

Range Rover'a has yüksek ve hakim sürüş pozisyonu ilk andan itibaren keyif veriyor. Üstü açık bir otomobille, etraftaki herkesten yukarıda oturmak daha önce deneyimlemediğim ilginç bir his. Bu arada Brighton'a doğru yol alıyorum. Bu kentin sadece coğrafyası değil, aynı zamanda insanları da altımızdaki otomobile çok uygun. Bilmeyenler için şöyle izah edeyim: Brighton insanı açık görüşlülüğüyle ün yapmıştır. Hani bu kentte Jeremy Clarkson'u kamyon kullanırken görseler, bunu dünyanın en normal şeyi olarak karşılarlar. Bu yüzden Range Rover Evoque Convertible'in buralarda sevilleceğini düşünüyorum.

Havadaki tuhaf nemi bir kenara bırakacak olursam, bu kentte üstü açık bir otomobil kullanmak gerçekten keyif. Alışverişe çıkan, evine gitmeye çalışan, dondurma yiyen ve turistik geziler yapan insanların arasında sakın ve naif bir dalga etkisi yaratarak yürüten Range Rover, kendisini gören herkesin yüzünde hoş bir gülümseme bırakıyor.



Cabrio burada evinde hissediyor

Ayrıca buralarda bir yerlerde, herhangi bir süpermarketin önüne park edip dondurma kuyruğuna girdiğinizde, otomobilin park halindeyken fazlasıyla evinde hissettiğini görüyorsunuz.

Dondurma demişken, size bir alışverişim sırasında girdiğim bir diyalogu anlatmak istiyorum. Alışverişimi tamamladıktan sonra, oldukça güler yüzlü bir çalışan yanıma yaklaştı ve şöyle dedi: "Bir Range Rover'ın tavanı olmadan satın alınabileceğini bilmiyordum doğrusu. Bir tanesini çok isterdim..." Bu tepkiye şaşırдыysanız kesinlikle şaşırmayın derim. Zira yirmili ve otuzlu yaşlarında olup da otomobili gören hemen her kadından benzer şeyler duyacağımızı garanti ederim. Bahsettiğim çalışan ben otomobile doğru ilerlerken, yanındaki arkadaşına dört tekerlekten çekişli arazi araçlarının normalde tavanlı üretilmediğini tane tane izah etmeye ve Evoque Convertible'i neden geciki bulunduğunu anlatmaya çalışıyordu.

O günden sonra Range Rover Evoque Convertible ile bir gün daha geçirdim ve otomobilin konseptini gerçekten benimsemeye başladım. Tamam, kesinlikle kusursuz bir araçtan söz etmiyoruz. İki tonluk gövdesi, oldukça fazla olan rüzgar direnç katsayısı ve yüksek fiyatı yüzünden herkes için uygun olmaktan uzak bir SUV olsa da, bu şekilde zaman geçirmek ve üstü açık otomobil deneyimini bambaşka biçimde deneyimlemek harika hissettiriyor.

Elbette az önceki paragrafta sorun olarak bahsettiğim detaylar bazıları için kesinlikle normal olabilir. Denizi olan bir şehirde yaşıyorsanız, etrafınız rengarenkse, gündelik hayatınızda sımsıcak bir gençlik esintisi var ise, kısaca Brighton gibi bir şehrin insanı iseniz, Range Rover şıklığına ve karizmasına üstü açık otomobil deneyimi eklemeyi fazlasıyla mantıklı bulabilirsiniz. O halde gidip son dondurmamı da satın alayım ve bu keyfi son bir kez tadayım.

LR RANGE ROVER EVOQUE CONVERTIBLE TD4 HSE DYNAMIC

Tuhaf bir balık ama tereyağında pişiriliyor ve güzel servis ediliyor.

Fiyata bakmayın yeter

PUAN ★★★★★

Fiyat 383.408 TL

Motor 4 silindir, 1998 cc, dizel

Güç 180 bg @ 4000d/dak

Tork 430 Nm @ 1750 d/dak

Şanzıman 9 ileri otomatik

Ağırlık 1967 kg

Maksimum hız 195 km/s

0-100 km/s 9.7 sn

Tüketim 5.7 lt/100 km (ortalama)

CO₂ 149g/km

**KUPON
YOK!
BEKLEMEN
YOK!**



AUTOCAR

ABONELİK KAMPANYASI BAŞLADI!

**%25
İNDİRİM!**

**6
AYLIK
ABONELİK** | **45^{TL}**
Normal Fiyat **60^{TL}**

**12
AYLIK
ABONELİK** | **78^{TL}**
Normal Fiyat **120^{TL}**

**%35
İNDİRİM!**



İSTANBUL'UN KALBİNDE
LÜKSÜN DORUĞUNA
GİDEN ANAHTAR

Sizleri, büyüleyici Boğaz manzarası ve sultanlar şehri eşliğinde
lüksü ve rahatlığı yeniden tanımlamaya davet ediyoruz.

CVK
HOTELS & RESORTS

cvkhotelsandresorts.com cvkparkbosporushotelistanbul parkbosporus parkbosporus
Gümüşsuyu Mahallesi İnönü Caddesi No:8, 34437 İstanbul / Turkey +90 212 377 88 88



(02 12) 286 35 79

abone@liftr.com

354 LT GENİŞ BAGAJ HACMI
ÇARPISHMA UYARI SİSTEMİ
ŞEHİR İÇİ AKTİF FREN SİSTEMİ
AKILLI HIZ LİMİTLEYİCİ
ŞERİT TAKİP UYARI SİSTEMİ
TRAFİK İŞARETİ TANIMA SİSTEMİ
ISITMALI ÖN KOLTUKLAR



JAZZ

Onda daha çok yer var.

Sınıfının en geniş iç hacmi ve onlarca gelişmiş güvenlik özelliğiyle
Yeni Honda Jazz'da en geniş hayallere bile yer var.

*Çarpışma Uyarı Sistemi, Şehir İçi Aktif Fren Sistemi, Akıllı Hız Limitleyici,
Şerit Takip Uyarı Sistemi, Trafik İşareti Tanıma Sistemi ve Isıtmalı Ön Koltuklar,
Elegance versiyonunda standart olarak sunulmaktadır.

