



Otomobil tutkusu ®

AutoVision

SAYI 11 YIL: 01 ARALIK 2012

CARROLL SHELBY
özel sayısı

Sürüş izlenimi

Peugeot 208

Citroen DS5

BMW 316i

Türkiye'de ilk ve tek!
Orijinal '67 Shelby Mustang
GT350'yi kullandık!



AutoVision®

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

İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar Koordinatörü

Fügen Cüceoğlu
fcuceoglu@autovision.com.tr

Genel Yayın Yönetmeni

Berk Sarioğlu
berksarioglu@autovision.com.tr

Görsel Yönetmen

Şener Uluer

Fotoğraf Editörü

M. Murat Erçelebi
İlke Taşçı

Haber Koordinatörü

Orçun İnce

Motorsporları Editörü

Mehmet Ali Selişik

Yazarlar

Utku Uzunoğlu, Korhan Savran
İsmail Terzi

Reklam Rezervasyon

Oya Yılmaz
oyilmaz@rota-online.com

Katkıda Bulunanlar

Alişan Özkan, Tan Ürfüoğlu,
Berke Çelikkaya, Metin Mete



Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti.

Yönetim Yeri

Rota Proje Yönetimi Ltd. Şti.

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

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

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

EDİTÖR

Genel Yayın Yönetmeni

Berk SARIOĞLU
berksarioglu@autovision.com.tr



Kasım ayı ilginç gelişmelere sahne oldu, gerek otomobilcilik gerekse dergimiz AutoVision anlamında. Önce dergimizi ilgilendiren bölümden başlayalım; bildiğiniz gibi geçtiğimiz ay sizlere bir hukuki süreçten bahsetmiş, bununla ilgili haberleri duyuracağımızı söylemiştik. Hukuki süreci kazandığımızı ve AutoVision adıyla yayın yapan diğer derginin kapatıldığını, sevinerek siz okuyucularımıza bildiriyoruz.

Bundan sonra akıl karışıklığına gerek kalmayacak, orijinal ismi ve sahipleriyle AutoVision'ı okumaya devam edeceksiniz. Geçtiğimiz ay bununla ilgili taklitlerinden sakının demiştim, bu aysa 'taklitler orijinallerini yaşatır' diyerek konuyu noktalıyorum.

Gelelim otomobilcilik olarak ilginç gelişmelere. Aslında bunu ilginç değil de önemli olarak belirtmek daha doğru olacaktır. Beni yakından tanıyanlar Amerikan otomobillerine ne kadar düşkün olduğumu bilirler. Kasım ayında benim için çok ama çok önemli bir otomobili kullanma şansı buldum; 1967 Shelby GT350.

Shelby'nin bu en önemli otomobillerinden birinin direksiyonuna geçmek bir otomobilci, bir Amerikan fanatigi için bulunmaz fırsat ve unutulmaz bir anı oldu. Aynı zamanda, uzun zamandır üzerinde düşündüğüm, tasarladığım ve Mayıs ayında aramızdan ayrılan Shelby için hazırladığımız 'Carroll Shelby Özel Sayısı' için de bizlere ilham verdi.

Biz de varımızı, yoğunumuzu ortaya koyduk, arşivleri karıştırdık, satır aralarındaki bilgileri çektik çıkardık, saatlerce, günlerce, haftalarca Carroll Shelby ile yaşadık, onunla uyuduk, uyandık. Sonuç olarak Türkiye'de başka hiçbir dergide, bir satır bile bilgi edinemeyeceğiniz bu eşsiz adamın hayatını inceledik,

katıldığı yarışları, elde ettiği başarıları ve geliştirdiği, ürettiği tüm otomobilleri ele aldık. Tam 45 sayfa olarak sizlere sunduğumuz bu arşivlik bilgi bombardımanının ardından tabii Türkiye'deki ilk ve tek orijinal 1967 Shelby GT350'yi de kullandık.

Bu çok özel dosyamız sadece habercilik değil adeta ansiklopedik bilgiler de içeriyor ve detaycı yaklaşımla AutoVision'un yeni vizyonunu gözler önüne seriyor. Yarış pilotu olarak Shelby, üretici olarak Shelby ve takım patronu olarak Shelby olmak üzere üç farklı başlıkta ele aldığımız bu incelememizi çok beğeneceğinizi düşünüyorum...

Tabii sadece Carroll Shelby hakkında değildi yaptıklarımız; artık dergimizde yeni yazarlarımız ve köşelerimiz de var. 2010-2011 yıllarında Formula 1 Kulübü programında birlikte, canlı yayında yorum yaptığımız sevgili Korhan Savran ve Metin Mete de artık bizlerle birlikte. Onların engin, derin bilgileri ve tecrübelerini her ay çeşitli konular, köşe yazıları ve tartışmalarla sizlere aktaracağız. Türkiye'nin üç Formula 1 yorumcusunun yorumlarını sadece AutoVision'da bulabileceğinizi söylemeye gerek var mı? Her ikisine de sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum...

Her zamanki gibi sürüş izlenimi konumuzda bu ay Citroen DS5, BMW 316i ve Peugeot 208 bizlerle birlikteydi. BMW 316'i köşe yazarımız İsmail Terzi imzasıyla sizlere aktarıyoruz.

Söylediğimiz gibi ilginç, verimli, duygu dolu, unutulmayacak bir ay geçirdik. Yeni yılda da aynı bu şekilde devam edeceğiz, bundan emin olabilirsiniz.

Gelecek ay görüşmek üzere.

Hepinizin yeni yılı kutlu olsun...



BP Ultimate

aracınızın kalbine iyi bakar.



Özel Formüllü



içindekiler

Haberler	08	Otomobil dünyasından haberler
Haberler	20	Çarpışma testleri
Teknik	22	Utku UZUNOĞLU
Düz kontak	24	İsmail TERZİ
Sürüş izlenimi	26	Peugeot 208
Sürüş izlenimi	40	Citroen DS5
Sürüş izlenimi	56	BMW 316
Kapak konusu	68	Carroll Shelby Anısına
Klasik	94	1967 Shelby Mustang GT 350
Motorsporları	112	Motorsporları dünyasından haberler
F1 TechMaster	116	Korhan Savran



www.autovision.com.tr
adresinden dergimizi
indirebilirsiniz

Yeni Cayman görücüye çıktı

911 ve Boxster'dan sonra Cayman'da tamamen yenilenmiş haliyle yollara çıkmaya hazır. Porsche'nin, kendisi için oldukça önemli olan ABD pazarının son fuarı olan LA'de tanıttığı ikinci jenerasyon Cayman'de yeniden tasarlanmış bir platform ve daha iyi bir ağırlık dağılımı yer alıyor.

Bu platform Boxster'da kullanılanla aynı ve tamamen alüminyumdan üretilmiş. Aks aralığı 2475 mm ile eski modele göre 60 mm daha uzun, iz genişliği önde 36 mm artarak 1526 mm'ye, arkadaysa 5 mm artarak 1540 mm'ye ulaşmış. Bunun dışında Cayman yerini aldığı modele göre 35 mm (4380 mm) daha uzun, 1 mm daha geniş (1801 mm) ve 10 mm (1295 mm) daha alçak bir gövdeye sahip. Boyutlardaki bu artış Cayman'ın daha oturaklı görünmesini sağlıyor. Ayrıca yeni model eskisine göre 30 kg daha hafif olduğunu da unutmamak gerek.

Otomobilin tasarımını yine Boxster'ı andırıyor. İki model arasındaki farklar Cayman'deki gündüz farları, yuvarlak sinyaller ve liftback şeklindeki bagaj kapağı olarak görünüyor. Bagaj demişken, Cayman'de önde 150 litre, arkadaysa motorun üzerinde 162 litrelik iki adet bagaj yükleri için pratik bir kullanım oluşturuyor.

Cayman, aynı Boxster'da olduğu gibi iki motor seçeneğiyle satılıyor: 2.7 lt'lik ve 3.4 lt'lik boxer 6 silindirli motorlar. 2.7 lt'lik yeni motor, eski 2.9 lt'liğin yerine geliştirildi ve 275 bg (7400 d/dak) ile 10 bg daha güçlü ama torku 290 Nm (4500- 6500 d/dak) ile 9 Nm daha düşük. 1310 kg ağırlığındaki Cayman'ın bu motorla 0-100 km/s hızlanması

5.7 sn, maksimum hızıysa 266 km/s. Cayman'ın manuel şanzımanla ortalama yakıt tüketim değeri 8.2 lt/100 km olarak belirtiliyor. Eğer PDK şanzıman seçerseniz bu değerler 5.4 sn, 264 km/s ve 7.7 lt/100 km olarak değişiyor.

Cayman S'teyse 3.4 litrelik motor korunmuş; motor gücü 5 bg daha fazla (325 bg 7400 d/dak) ama torku 370 Nm (4500- 5800 d/dak) ile aynı kalmış. 1320 kg'lık Cayman S bu motor ve manuel şanzımanla 5.0 sn'de 100 km/s'ye ulaşırken, 283 km/s maksimum hız çıkıyor ve 208 g/km emisyon değerine sahip. Cayman S'i PDK ve Sport Chrono paketiyle alırsanız 4.7 sn, 281 km/s

ve 8.0 lt/100 km değerleri sizleri bekliyor.

Boxster gibi yeni Cayman'de de elektro mekanik direksiyon sistemi yer alıyor. Bu aslında Porsche için oldukça kritik bir karar çünkü Cayman direksiyon hissi konusunda tüm rakiplerine ders verir nitelikteydi. Umarız bu özelliğini kaybetmez.

Ağırlık merkezi alçaltılan Cayman'ın Nürburgring'de eskisine göre 10 saniye hızlı ol-

duğu söyleniyor. Eski Cayman S'in 8:04'te turladığını düşündüğümüzde yeni model 7:50 civarında bir derece elde edecektir; oldukça hızlı.

Muhteşem bir tasarıma sahip yeni Cayman'ı bir an önce kullanmak için sabırsızlanıyoruz.





3 Coupe gitti yaşasın 4 Coupe!!

Otomobil severlerin Ocak ayındaki Detroit fuarı için gün saymasına sebep olan 4 serisinin teknik bilgileri ve fotoğrafları yayınlandı. Aslında şimdiden kesin olan tek bir şey var, BMW 4 serisi inanılmaz güzel ve hırçın olmuş.

BMW'nin stratejik olarak yaptığı bu hamle (3 Serisi Coupe'yi 4 olarak adlandırmak) tartışılır belki ama otomobil gerçekten çok çekici. 4 Serisi Coupe sedan versiyondan 15 mm daha geniş, 67 mm alçak ve 17 mm uzun olacak şekilde tasarlanmış. Iz açıklığı önde 15 mm, arkadaysa 10 mm daha geniş. Far,

ön ve arka tampon, difüzör, keskin hatları ile ben çok iddialıyım diye bağırın bir otomobil var karşımızda.

4 Serisi Coupe şimdilik bir konsept olarak gösterildiği için motor seçenekleri konusunda net bir açıklama yapılmadı ama 418i, 420i, 428i ve 435i benzinli, 425d, 430d, 435d dizel motor seçeneklerinin olması kesin gibi.

3 serisinin coupe ve cabrio seçeneklerini devralan 4 serisinin, ülkemizde bol bol görmemiz yüksek ihtimal. 2.0 lt dizel motor, seçenekler arasında yer alırsa şayet eminiz ki çok satacaktır.



'En Heyecan Verici Lambo!!'

Lamborghini, yeni Aventador LP700-4 Roadster'ı için 'en heyecan verici' tanımını çekinmeden kullanabildiğine göre çok iddialı bir otomobille karşı karşıyayız.

Aventador Roadster'da Lamborghini'nin özel olarak geliştirdiği, güçlendirilmiş, kompozit karbonfiber, iki parçalı tavan kullanılıyor. Bu tavan targa şeklinde açılıyor ve iki de sadece 6 kg ağırlığında. Targa yapısında olduğu için sadece birkaç saniyede çıkarılabilir ve ön bagaj bölmesinde saklanabiliyor. Karbonfiber tavan, yapı olarak titanyumdan daha sağlam ve rijitliğe katkıda bulunurken ağırlığı da azaltıyor. Bunun dışında arka sütunlar yeniden ele alınmış ve kaybolan gövde rijitliğini kompanse edebilmesi için ekstra güçlendirilmiş.

Roadster'da start-stop sistemi ve silindir kapama teknolojisi kullanıldığını görüyoruz (6.5 litrelik V12 bir ünite bu tarz ekonomi odaklı teknolojileri görmek gerçekten can sıkıcı). Bu devasa V12, yedi ileri otomatik bir şanzımanla gücünü aktarıyor. 0-100 km/s hızlanması sadece 3 saniyede gerçekleştiren Roadster, maksimum olarak 350 km/s'ye çıkabiliyor.

Yeni modele iki farklı yardımcı aerodinamik özellik eklenmiş. Elektrikli rüzgar perdesi otomobilin üzerindeki hava akışını ve tavan yerindeyken yolcuların duyabildiği motor gürültüsünü kontrol ediyor.

Türkiye'de kaç tane görürüz bilinmez ancak fotoğrafları bile heyecanlanmamıza yetiyor.



Modern Charger Daytona!

Siyah şeritleri, vinil tavan kaplaması, ilgi çekici spoileri ve Amerikan rüyası büyük alüminyum jantları, Charger Daytona'nın özeti aslında. Evet, ismin sonundaki Daytona eklemesi bizim gibi Amerikan otomobili fanatiklerinin kalplerinin hızlı çarpması için yetiyor bile. Neden mi? 1969 yılında NASCAR yarışlarında, Daytona 500'de 320 km/s hızı ge-

çen ilk otomobil olmasından dolayı Daytona adını alan otomobil, sınırlı sayıda yol için üretildi ve devasa arka kanadıyla tam bir fenomene dönüştü. Daytona sadece 427 Hemi ve 440-6 motorlarla üretiliyordu ve Amerikalıların nasıl çıldırdıklarını çok iyi gösteren bir otomobildi.

Şimdiyse '69 yılındakine göre çok daha sakin diyebileceğimiz

bir şekilde karşımızda. Aslında Charger Daytona'nın sadece bir donanım seçeneği olması hayal kırıklığı yaratıyor ama çok da sorun değil bu ismin aramızda olması yeterli bizim için.

Koltuklardaki Nappa deri, Beats Audio marka ses sistemi Daytona'nın ne kadar pahalı bir iç mekana sahip olduğunu anlatabilmek için yeterli sanırız. Me-

kanik geliştirmeler, eklenen vitres kulakçıkları ve değiştirilen son dişli oranı ile sınırlı tutulmuş. 370 bg güç ve 536 Nm tork üreten, 5.7 lt'lik Hemi V8 ünite standart Charger ile aynı.

Amerikalıların sadece kendileri için yaptıkları bu otomobilden 2500 adet üretilecek ve sadece Amerika pazarında satışa sunulacak.



ST'nin geri dönüşü

Bir ST sempatizanı olarak bu haberi çok da objektif yazamayacağımı belirterek söze başlamak istiyorum. Yeni Fiesta ST daha önce konsept olarak gösterilmişti ama geçtiğimiz haftalarda üretim versiyonu ABD, Los Angeles fuarında tanıtıldı.

Selefi 150 beygirlik 2.0 atmosferik üniteye sahip olan bu küçük şeytan, günümüz trendlerine uyarak, hacmi küçültülmüş, 1.6 lt turbo, 180 beygir güç ve 240 Nm tork üreten, EcoBoost motora sahip. Selefinden farklı olarak 6 ileri ma-

nuel şanzımanla donatılan yeni Fiesta ST'nin 0-100 km/s hızlanmasının 7 saniyenin altında olacağı tahmin ediliyor.

Aerodinamik gelişmelerin yanında 17 inç jantları ve çift egzozu onun tehditkar görünüşünü destekleyen diğer faktörler olmuş. Ancak yerini aldığı modelin en karakteristik özelliklerinden olan yarış çizgilerine yeni ST'de rastlamıyoruz; en azından LA'de gösterilen otomobilde yoktu.

ST'de standart Fiesta'ya göre geliştirilmiş burulma direnci

ve gövde yüksekliğinin 15 mm azaltılması dikkat çeken şasi modifikasyonları olarak görünüyor. Ayrıca elektro mekanik direksiyonun da tepki hızı artırılmış. Ford'un Torque Vectoring Control sistemi önden kayma isteğini minimuma indirirken, üç modlu elektronik stabilite programı da ST'de yer alıyor.

Kabinde Recaro koltuklar standart olarak sunuluyor, bu iyi bir haber çünkü orijinal ST'nin koltukları beklenen desteği veremiyordu ve sürüş po-

zisyonu çok iyi değildi. Fotoğraflarda gördüğümüz otomobil ABD pazarında tanıtıldığından dolayı beş kapılı olsa da Avrupa versiyonları üç kapılı olacak.

Yeni ST, hiçbir zaman bir atmosferik motorun heyecanını veremeyecek olmasına rağmen ülkemizde de bu aralar çok popüler olan düşük hacim-yüksek beygir ikilisinden nasibini alıyor. Bu sayede yeni ST'nin daha rekabetçi olmasını umuyor, kaderinin selefinden daha iyi olmasını temenni ediyoruz.

Yeni Toyota RAV-4 daha ekonomik ve çevreci

Uygun satış fiyatları ve gösterişli görünümü ile ülkemizde ciddi bir pazarı bulunan RAV4 tamamen yenilendi.

Dördüncü jenerasyon RAV4, ilk olarak yeni Auris'te gördüğümüz tasarım özellikleriyle dikkat çekerken, yeni aracın sürüşünün de artık daha keyifli hale getirildiği söyleniyor.

4570 mm'lik uzunluğuyla yeni RAV4, eskisine göre 205 mm uzunken, 30 mm daha geniş. Aks aralığı 100 mm genişletilerek 2660 mm'ye yükselen aracın yüksekliği 25 mm azaltılmış. Artan boyutlar motor hacmine göre 10- 15 kg'lık bir ağırlık artışı anlamına geliyor.

Kabindeyse malzeme kalitesindeki artış ve daha premium bir his göze çarpıyor. Sürüş pozisyonu daha alçak ve koltuklar daha konforlu olacak şekilde tasarlanmış. Bagaj hacmi 137 litre artarak 527 litreye ulaşmış.

Yeni RAV4'te 2.0 lt 125 bg dizelin (altı ileri manuel şanzıman) yanı-

sıra 2.2 lt'lik 150 bg'lik (altı ileri manuel ya da altı ileri otomatik) dizel ve 2.0 lt'lik 150 bg'lik benzinli motor (CVT şanzıman) seçenekleri sunuluyor. Yakın zamanda hibrid bir versiyonun söz konusu olmaması düşündürücü. Özellikle de Toyota'nın son yıllarda hibrid teknolojisini çeşitli sınıflara dağıtma stratejisini göz önüne aldığınızda.

2.0 lt'lik Valvematic benzinli motor 7.6 lt/100km gibi iddialı bir yakıt tüketim değerine sahip. Aynı zamanda 177 gr/km'lik emisyon değeriyle rakiplerine göz dağı veriyor. Ülkemizde vergi emisyon değerinden değil motor hacmine göre alındığından bu Türkiye pazarını ilgilendiren bir özellik değil ancak önden ve dört çeker gibi iki farklı versiyonun bulunması sevindirici bir detay.

Yeni RAV4'ün en ilgi çekici dinamik gelişim özelliğiysse, dört çeker versiyonlarda 'Sport' moduna aldığınız zaman, normal şartlarda torkun %10'unu arka lastiklere

göndermesi. Aynı zamanda virajlarda önden kaymanın önüne geçmesi için bu oran yüzde 50'ye kadar çıkabiliyor. Spor modu ayrıca gaz ve direksiyon tepkilerini de iyileştiriyor.

Ülkemiz şartları da en çok satan kombinasyonun dizel motor- otomatik şanzıman olduğunu düşünürsek; RAV4 bu motor ve şanzı-

man seçenekleriyle çok büyük bir pazar payı elde edemeyebilir. 2.0 dizel motorunda otomatik şanzıman sunmayan Toyota, otomatik vites seçeneğini sadece 2.2 dizel motorla kombine etmiş. Ancak vergi sistemini düşündüğümüzde 2.2 dizel motorun Türkiye pazarında satılmayacağını bile düşünebiliriz.



En hızlı 4 kapılı Jaguar

XKR-S, Jaguar'ın en hızlı coupe modeliydi; şimdi aynı unvan XFR-S için de geçerli ama bu defa sedan olarak. LA fuarında tanıtılan bu dört kapılı hız makinesi, 5 litre hacimli, supercharger destekli V8 motoruyla 550 beygir güç ve 680 Nm tork üretiyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanması sadece 4.6 sa-

niye sürerken, Jaguar'ın 0-160 km/s için söylediği değer '9 saniyeden daha kısa.' XFR-S'in maksimum hızıysa 300 km/s olarak belirtiliyor.

Bu hızlanmada, otomobilde yer alan ve ilk olarak F-Type modelinde gördüğümüz 8 ileri, Quickshift otomatik vitesin etkisi büyük. Bu anlamda XFR-S,

temelindeki XF modelinden ayrılıyor çünkü XFR'da bu şanzıman bulunmuyor. Quickshift şanzımanın kullanılmasını bir diğer nedeni de stop-start sistemi uygulamasına olanak vermesi.

XFR-S modeli için XFR'in süspansiyon sistemi geliştirilmiş ve yüzde 30 oranında sertleş-

tirilmiş, bunun dışında yayların sertliği de artırılmış. İz genişliği de artırılmış olan XFR-S kendine özel üretilmiş olan önde 265/35 — arkada 295/30 ebatlarındaki 20 inç lastikler kullanılmış.

Otomobil Mayıs ayında satışa sunulacak ve fiyatı İngiltere'de 80.000 Pound olacak.



Bu Spark elektrik saçıyor!



Chevrolet, Los Angeles Fuarı'nda Spark modelinin elektrikli versiyonunu tanıttı. Spark EV'de 130 bg gücünde, 542 Nm tork üreten bir elektrik motoru yer alıyor. Elektrik sisteminin bataryası arka koltukların altına monte edilmiş ve Spark'a 8 sn'den daha hızlı bir 0-100 km/s hızlanma sağlıyor.

240v'luk bir prizle plug-in şeklinde şarj olabilen aracın şarj süresi 7 saat ama 20 dakikada bataryanın yüzde 80'ini şarj edebilen hızlı bir şarj sistemi de söz konusu.

Elektrikli versiyon için Spark'ın gövdesinde aerodinamik iyileştirmeler yapıldı ve bunlar arasında yeni ızgara, yeniden tasarlanan jantlar ve hava girişlerini otomatik olarak açıp-kapan sistem bulunuyor.

Spark EV'de ayrıca GM'in üzerinde çok durduğu MyLink adını verdiği infotainment sistemi de yer alıyor. Akıllı telefonlara uyumlu bu sistem bilgi ve eğlence sistemlerini entegre ediyor.

Spark EV, 2013 yazında seri üretime geçecek.

Hyundai ix35 Fuel Cell, Türkiye yollarındaki ilk hidrojenli otomobil oldu



Her ne kadar ülkemizde çok tercih edilip, bilinmese de alternatif yakıtlar, öncelikle ABD ve Avrupa pazarında sıkça kullanılıyor. Bunun nedeni tabii emisyon üzerinden uygulanan vergilendirme sistemi. Hidrojen de bu alternatif yakıtlardan biri ve ülkemizde ilk defa Hyundai tarafından tanıtıldı.

Hyundai dünyada yakıt hücresi teknolojisiyle üretim yapan ilk marka unvanını elinde bulundururken, ix35 FuelCell modeliyle Türkiye'ye bu teknolojiyi tanıtan marka olarak bir ilke daha imza atmış oluyor.

Araç AutoShow fuarındaki tanıtımının hemen ardından tanıtıldı fakat şimdilik

satışı yapılmıyor. Fuel Cell teknolojisi havadaki oksijenin, hidrojen ile girdiği tepkime esnasında ortaya çıkan enerjiyi elektrikli motorlara göndererek araca hareket sağlayan bir teknoloji. Bu sayede açığa çıkan tek atık su buharı oluyor, yani çevreye tamamen zararsız bir teknoloji olduğunu söyleyebiliriz.

ix35 Fuel Cell 0-100 km/s hızlanmasını 12.5 saniyede tamamlıyor ve 160 km/s maksimum hız çıkabiliyor, menziliyse 588 km. Yakıt hücresinin gücü 100 kW, enerji depolama sisteminin gücü ise 24 kW olarak belirtiliyor.

Araç söylediğimiz gibi henüz satılmıyor ama yeterli talep gelirse bunun başlayabileceği Hyundai yetkilileri tarafından söyleniyor.



Yeni RS6 Avant Tanıtıldı



Ön panjurun altındaki kocaman 'QUATTRO' yazısıyla dikkat çeken yeni RS6 Avant karşımızda.

20 inç jantları, genişletilmiş çamurluklar, çift egzoz çıkışı, büyük bir difüzör kendisini yeterince agresif bir görünüme sokmuş. İç kısımdaki metal pedal- lar, karbonfiber kaplamalar ve spor koltukları kendisini diğer A6'lardan ayıran ayrıntılar olarak görünüyor. RS6'da 'havalı

süspansiyon sistemine' yer verilmiş. Bu sistem S6'daki süspansiyona göre 20 mm daha alçak ve sürekli değişken amortisör sertliğine sahip.

Yeni RS6'da daha önce S6, S7 ve S8'de kullanılan 4.0 lt'lik çift turbolu V8 motor yer alıyor. güç önceki jenerasyonun V10 motoruna göre 20 bg azalarak 560 bg'e inmiş ama tork 50 Nm artarak 700 Nm'ye ulaşmış. 8 ileri

ZF şanzımana sahip RS6 Avant; 0-100 hızlanmasını sadece 3.9 sn'de tamamlıyor. Maksimum hız ise 250 km/s'de elektronik olarak sınırlandırılmış. Ancak Dynamic Package ile maksimum hızı 280 km/s'ye, ikinci bir opsiyon olan Dynamic Package Plus ile bunu 300 km/s'ye çıkartabiliyorsunuz. RS6 her zaman olduğu gibi gücünü Quattro sistemiyle dört lastiğe birden aktarıyor.

Yeni RS6'da silindir kapama teknolojisine yer verilerek ortalama 9.8 lt/100 km gibi bir ortalama tüketim değeri elde edilmiş. Emisyon değeri ise 229 g/km.

Eskisi gibi Lamborghini motorlu bir RS6 görmesek de gerek performans, gerekse başarılı tüketim değerleriyle yeni RS6 birçok süper sporun canını yakacak gibi görünüyor.

WRC'den yollara



Avusturya'nın Wothersee kentinde düzenlenen GTI treffen etkinliğinde sergilenen Polo R WRC konsepti otomobil severleri çok heyecanlandırmıştı. Bu boyutlarda bir otomobilde 2.0 Turbo beslemeli motor pek alışıl gelmiş bir şey değildi. Golf GTI'da bile çok iyi performans veren bu motoru Polo'da görmek aslında hepimizi kalp atışlarını hızlandırıyor. Şimdiye karşımızda o konseptten yola çıkılarak geliştirilen R WRC'nin yol versiyonu var.

Otomobilde kullanılan turbo beslemeli 2.0 lt'lik

motor 220 beygir güç ve 350 Nm tork üretiyor. R WRC'nin 0-100 km/s hızlanması 6.4 sn'yeken, bu WRC'nin bugüne kadar üretilmiş en hızlı Polo modeli olmasını sağlıyor. Maksimum hız ise 250 km/s ile sınırlandırılmış.

Aracın ağırlığı 1324 kg olarak belirtiliyor ama buna 68 kg'lık sürücü ve 7 kg'lık bagaj dahil. Ralliden ilham alınmış bazı hafif malzemelerin kullanılması ile ağırlıktan tasarruf edilmiş. Body kit olarak ise ön ve arkada spoiler, hava girişleri ve arka difüzöre yer verilmiş.

Polo GTI'ya göre çok daha agresif bir görünüme sahip Polo R WRC'den sadece 2500 adet üretilcek.

E Sınıfı makyajlandı



Mercedes, makyajladığı E Sınıfı'nın fotoğraflarını yayınladı. Yapılan makyaj operasyonunda özellikle ön tasarım elden geçirildi, motorlar güncellendi, yeni güvenlik ekipmanları eklendi ve donanımlar zenginleştirildi.

Tasarımda otomobilde 1995 yılından beri gördüğümüz dört farklı yaklaşımda uzaklaşıldığı göze çarpıyor. Yeni farlar daha bilindik ve biraz C Sınıfı'nı andırıyor, LED'ler standart donanıma dahil edilmiş. Bunun yanında ızgara da elden geçirilen detaylar arasında ve sportif ile daha geleneksel olmak üzere iki seçeneği bulunuyor. Ön tampon ve motor kaputu da elden geçirilmiş. Arkada da çamurluklar, farlar, tampon gibi detaylarda değişiklik var.

Kabindeki değişiklikler arasında orta konsoldaki iki parçalı kaplamalar, 3 bölümlü gösterge paneli, trepezoid şeklindeki havalandırma ızgaraları ve analog saat gibi unsurlar yenilenmiş. Ayrıca işçilik ve malzeme kalite-

sinde artık söz konusu.

Makyajlı E Sınıfı'nın benzinli motorları E200 (2.0 lt turbo, 184 bg), E250 (2.0 lt turbo, 211 bg), E300 (3.5 lt V6 252 bg), E350 (3.5 lt V6 306 bg), E400 (3.0 lt turbo V6 333 bg) ve E500 (4.6 lt V8, turbo 408 bg), dizellerse E200 CDI (2.1 lt 136 bg), E220 CDI (2.1 lt 170 bg), E250 CDI (2.1 lt 204 bg), E300 Bluetec (3.0 lt V6, 213 bg), E350 Bluetec (3.0 lt V6 252 bg) ve E300 Bluetec Hybrid (2.1 lt 204 bg dizel motor ve 26 bg elektrik motoru) olarak görünüyor. İlerleyen zamanlarda bunlara 5.5 lt'lik çift turbolu, E63 AMG'nin eklenmesi bekleniyor.

Makyajlı E Sınıfı 2013'ün ikinci çeyreğinde Türkiye'de satılmaya başlanacak.

Fiyatların güncel modelin biraz üzerinde olacağı tahmin ediliyor ve hemen hemen tüm motor seçeneklerini ülkemizde görebileceğiz.

Tabii dizel hibrid versiyondan çok emin değiliz...



Çarpışma testleri

Euro Ncap çarpışma testlerinde yer alan son modeller

Otomobilinizi satın alırken belki de üzerinde en çok durmamız gereken konu olan çarpışma testlerinde son dönem otomobillerin sonuçlarını inceledik...

Audi A3



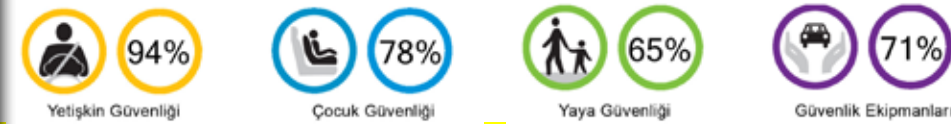
A3 de MQB platformlu bir diğer çarpışan modeldi. Beş yıldız elde eden A3'ün skorları kardeşi Golf'ten daha yüksekti: Yetişkin güvenliğinden %95, çocuk güvenliğinden %87, yaya güvenliğinden %74, güvenlik ekipmanlarından %86 aldı. A3 EuroNcap testine 1.4 TSI motoruyla katıldı.

Dacia Lodgy



Renault'nun alt markası olan Dacia, güvenlik konusunda da bütçe kısıtlamasına gittiğini sadece 3 yıldız olarak göstermiş oldu. 1.5 dCi modeliyle testte yer alan Lodgy, yetişkin güvenliğinden %72, çocuk güvenliğinden %77, yaya güvenliğinden %44, güvenlik ekipmanlarından %29 gibi oldukça düşük puanlar elde etti.

FIAT 500 L



AutoShow'da Türkiye tanıtımı yapılan Fiat 500L, 1.4 lt, 4x2 versiyonuyla testte yer aldı. 500L testten beş yıldız alırken, yetişkin güvenliğinden %94, çocuk güvenliğinden %78, yaya güvenliği kriterinden %65 ve güvenlik ekipmanı konusunda da %71 elde etti.

Opel Mokka



Alman üreticinin yeni küçük sınıf Crossover'ı oldukça başarılı sonuçlarıyla dikkat çekti. Yetişkin güvenliğinden %96 elde eden Mokka, çocuk güvenliğinden %90, yaya güvenliğinden %67 ve güvenlik ekipmanları kriterinden tam puan, %100 olarak göz doldurdu. Çarpışma testine 1.7 lt dizel motorlu versiyon katıldı.

Subaru Forester



Yeni Forester çarpışma testlerinin en dikkat çeken modellerindendi. 2.0 lt benzinli versiyonu teste tabii tutulan Forester, yetişkin ve çocuk güvenliğinden %91, yaya güvenliğinden %73 elde etti, bu son dönemlerin en yüksek yaya güvenlik skoruyla. Güvenlik ekipmanı konusundaysa Mokka gibi tam puan almasa da %86 gibi gayet tatmin edici bir değer elde etti.

VW Golf



Yeni Golf beş yıldızlı modellerden biriydi ve açıkçası ondan daha azını beklemiyorduk. Bu aynı zamanda MQB platformu ilk çarpışma testlerinden biriydi. 1.2 TSI ile çarpışan Golf, yetişkin güvenliğinden %94, çocuk güvenliğinden %89, yaya güvenliğinden %65 elde ederken, güvenlik ekipmanları konusunda %71'de kalması dikkatlerden kaçmadı.



McLaren P1... F1? Yok yok, P1!

2012 Paris Fuarı'nın en gözde otomobillerinden birisi McLaren P1'di...

'Hayatın sırrı; ağırlığın iyi bir şey olmadığı, cadde otomobillerinde dahi fark edilmiş ve çoktan çözülmeye başlanmışken, P1'de karbonfiber ve diğer hafif alaşımlara önem verilmemesi düşünülemezdi herhalde'

Utku UZUNOĞLU



Hayatın sırrı; ağırlığının iyi bir şey olmadığı, cadde otomobillerinde dahi fark edilmiş ve çoktan çözülmeye başlanmışken, P1'de karbonfiber ve diğer hafif alaşımlara önem verilmemesi düşünülemezdi herhalde. McLaren, P1'de farklı yapıdaki karbonfiberleri otomobilin farklı bölgelerinde kullanarak oldukça değişik bir uygulamaya imza atıyor. Ayrıca MP4-12C'nin üretim anlamında bir devrim olarak nitelenen 'Carbon Mono-Cell' şasisi aynı şekilde P1'de de yer alıyor.

KERS yani Türkçe'leştirirsek "Kinetik Enerji Geri Kazanım Sistemi", Enzo'da olduğu gibi bu araçta da karşımıza çıkıyor. "Neydi bu?" yahu diye kafasından geçen arkadaşlar, sözlerimiz size: F1'de fren anında depolanan bir enerji var ya, düzlüklerde ve atak yaparken kullanıyorlar hani. Aynısı işte, motor gücüne, birkaç saniyelik, 100-150 hp güç ekleyebiliyor.

Bugatti Veyron'dan çok daha iyi bir güç/ağırlık oranı olacağı basit bir matematikle gözüktükse bile, McLaren, son hız iddialarının olmadığını, amaçlarının "En iyi pist ve yol aracı" olduğunu üstüne basa basa söylüyor.

Bu otomobil ile ilgili yapılabilecek en son şey bir dergide yazısını okumak olsa gerek, bir yerlerde birileri bu aracı test ederken hele.

Bu ay da "Vay be, neler var arkadaş" dedirterek, yeterince moral bozduma inanıyorum. Esen kalın.

Hatırlarsınız, geçen ay Yeni Enzo'dan bahsetmiştik... McLaren'in cevabı ise çoktan hazırды.

McLaren, 1994'te ürettiği ilk yol otomobili F1 ile otomobil tarihindeki locaların en büyüklerinden birini kapmış, süpersporotomobilkavramındaki referanslardan

birisi haline gelmişti. Hatta 386.7 km/s maksimum hızıyla çok uzun yıllar "En hızlı seri üretim yol otomobili" unvanı elinde tuttuğu, otomobil tarihinin Lozan'ıymış gibi iyi bilinir. O zamanlardan bugüne, süperspor üretimine ara verilmemiş olsa da, P1 kadar iddialı (teknoloji anlamında) bir model

görmüştük diyemeyiz. 2013'de seri üretimine ve 2013 sonlarına doğru satışına başlanması planlanan P1, bakalım McLaren, "sürücü otomobili" çitasını nasıl daha da yukarı çekmeyi planlıyor?

Aracın MP4-12C ile aynı aks mesafesinde üretilecek olduğunu biliyoruz. Motoru ile il-

gili net açıklama olmasa da, MP4-12C tabanına kurulu aracın, varolan motordan daha büyük bir motorla donatılması ihtimali zayıf; yani MP4'den tanıdığımız 3.8 lt, çift turbolu V8 muhtemelen bu araçta da karşımızda olacak; tabii 'biraz' daha güçlü haliyle. P1'in ton başına 600 bg'den daha

fazla yüksek güç üretiyor olacağıysa, McLaren tarafından açıklanmış durumda. Maksimum güçse tahminen 850 bg civarında olacak.

Asıl önemli olansa otomobilin aerodinamik teknolojisi. Aracın McLaren Automotive ve F1 departmanının ortak ürünü olduğu, ae-



İKİNCİ EL İNSANLAR



"Merhaba hanımefendi. Netteki Ford Ka ilanınız için aramıştım. Müsait-seniz birkaç soru sormak istiyorum..." diye başlayan bir telefon konuşmasının ertesi gününde, minik Ka'yı incelenmeye değer bulup bahsi geçen 'hanımefendi'nin banka hesabına kaparo ya da ağızımızın alıştığı şekliyle kapora yolladım ve kendisiyle bir sonraki haftanın Perşembe gününde İstanbul'da buluşmak üzere sözleştik. Uçak biletimi aldım; günler birdirbir oynadı ve Çarşamba gecesi, uça-

ğımın hareket etmesine 6-7 saat kala telefonum çaldı; "İsmail Bey merhaba. Bugün Trabzon'dan bir beyefendi geldi; benimle kavga ede ede arabamı satın alıp götürdü; haber vermek için aramıştım..." diye başlayan ve küfür edemeyeceğim bir ortamda geçen ikinci telefon konuşması, devamında afallamam, sinir krizi geçirmem, dağlara küfürler savurmam ve insanların bayağılık sınırlarını zorlamadaki cesaretlerine duyduğum hayranlıkla birkaç

saat daha geçti.

Birkaç yüz liraya satın alınmış bir söz tüm planlarımı altüst etmiş; elimde uçak biletiyle ortada armut gibi kalmıştım. 15 dakika içinde, Ankara'dan incelenmeye değer bir Ford Ka buldum; sahibiyile görüştüm ve İstanbul biletime bir Ankara bileti ekleyip yola çıktım. Ertesi gün metalik mavi renkli bir Ford Ka ile Ankara-Konya yolunda 'ecodrive' modunda ilerliyordum...

Kaporası ödenmiş bir otomobili satan hanımefendi! Karakteriniz pi-

yasadaki içi geçmiş Ford Ka'lardan daha kötü durumda; acilen bakım yaptırın! Tabi işe yararsa... Ve kaporası ödendiği halde bir aracı satın almak için kavga gürültü çıkarabilen Trabzonlu vatandaş! İyi ki her yer Trabzon değil.

İşin özü, yukarıdaki ge-yiklerin tek cümlelik özeti: Siz siz olun ikinci el araç alacaksanız babanıza bile güvenmeyin zira şerefsizlik diz boyu...

Gökten üç elma düştü. Biri İsmail'e, biri kız arkadaşına, diğeri metalik mavi renkli Ford Ka'ya...

İsmail TERZİ





Peugeot 208 1.6 e-HDi 92 Hp



Peugeot, yeni küçüğü 208'den çok şey bekliyor. Güçlü tasarımı ve hafif gövdesiyle 208 de bu beklentileri karşılayacak gibi

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : M. Murat Erçelebi



Markanın Avrupa'daki zor durumunu göz önünde bulundurduğunuzda 2008'in önemi, Peugeot için her zamankinden daha çok. PSA grubu 2012 yılının ilk 8 ayı için 663 milyon Euro zarar açıkladı ve eylül ayında Paris'teki fabrika üretime kapandı.

Böylesine sıkıntılı bir ortamda doğan 2008'in omuzlarındaki yük çok

fazla. Ancak bu ona baskı olarak dönmüyor, tersine bunu lehine çevirmek için elinden geleni (belki bir bahane olarak kullanarak) yapıyor.

Hafifletilmiş gövdesi, artırılan dinamik özellikleri ve yeni motorlarıyla 2008'in detaylarına iniyoruz...

Tasarım

Peugeot'nun küçük sınıf modellerine olan yaklaşımını ele aldığı-

nızda 2008'in, yerini aldığı 2007'nin 2006'ya göre olduğundan biraz daha farklı olduğunu görürsünüz: Daha yenilikçi ve bir devam otomobili gibi görünmüyor, en azından dışarıdan bakıldığında...

Markanın son modellerinde izlediği karakteristik ızgara ve ön tasarım 2008'de de yerini almış. Burada Peugeot yazısı ile küçük bir oyuk içersine yerleştirilmiş logo güçlü bir etki yaratırken,





‘Oldukça küçük, adeta PS oyun simülasyon direksiyonu gibi hissettiren direksiyon simidi sportif kullanım sunmasıyla da dikkat çekiyor’



güzel bir şekilde devam eden far çizgisi, hareketli bir hale bürünüyor ve A sütunu içerisinde eriyerek yok oluyor. Bunu SR1 konsept aracından tanıdığımız omuz çigisi takip ediyor. C sütununda oldukça kaslı bir hale dönüşen bu çizgi arkada 'C harfi' şeklindeki farlarla aynı etkiyi sürdürüyor.

207'ye göre 70 mm kısa (buna rağmen arkada diz mesafesi 5 mm daha geniş) ve 10 mm alçak olan 208, ortalama olarak 114 kg daha hafif bir otomobil. Bu hafiflik alüminyum süspansiyon

parçaları, tavanda güçlendirilmiş çelik, gövdenin çeşitli bölgelerinde kullanılan ultra yüksek gerilimli çelik ve motor bölmesinde izolasyonların elden geçirilmesiyle elde edilmiş. Bazı versiyonlarda 207'ye göre 173 kg kadar hafif olan 208'in gamı 975 kg'dan başlıyor. Bu hafif gövde tüketim, dinamik özellikler ve emisyon değerlerinde kendini gösteriyor. Oldukça dinamik ve güçlü bir tasarıma sahip olan 208, belki en büyük rakibi Clio gibi tamamen baştan yaratılmış gibi

görünmüyor ama markadan beklediğimiz o tasarım atılımı veriyor.

Kabin

208'in kabinine göz attığınızda dikkatinizi ilk çeken detay küçük direksiyonla, üst kısma yerleştirilmiş göstergeler oluyor. Oldukça küçük, adeta PS oyun simülasyon direksiyonu gibi hissettiren direksiyon simidi, sportif kullanım sunmasıyla da dikkat çekiyor.

Hemen üzerinde, direksiyonun içerisinde değil, üzerinden görünmesi için tasarlan-

mış göstergelerden dolayı, istediğiniz sürüş pozisyonundan biraz daha aşağıda kullanmak durumunda kalıyorsunuz direksiyonu. Bu biraz keyfinizi kaçırır da yaklaşık 2 cm'lik bir yükseklik eksiği çok da sorun olmuyor bir süre sonra.

Kabinin genel malzeme kalitesi 207'den çok farklı değil ve bu biraz hayal kırıklığı yaratıyor. 207'den hatta 206'dan kalma sinyalleri, silecek kolu gibi detaylara rastlayabiliyorsunuz. Havalandırma ızgaraları da yine 207'den

kalma. Tamamen yeni bir otomobilde bu detaylarda da yenilik beklemek yanlış değil ve sadece bu nedenlerden dolayı 208 içine oturduğunuzda bir devam otomobili gibi hissettiriyor ne yazık ki.

Ne var ki bazı testlerde kullanılabilirliğiyle çok eleştirilen ama bize çok kolay ve pratik gelen yol bilgisayarı ekranı keyifli bir detay. Üzerinde sadece iki buton mevcut ve böylece düğme kalabalığından kurtulmuş oluyorsunuz. Tabii bu durum bazen gereğinden fazla düğmeye basmak anlamına geliyor ama genel olarak menülerin ve ifadelerin kullanımı oldukça kolay, dokunmatik olması da cabası.

Kabinde yeterince alan olduğunu söyleyebiliriz, Peugeot azalan uzunluğa rağmen genişleyen bir kabinde bahsediyor



ama farklar o kadar az ki bunu çok hissetmiyorsunuz, ki zaten aks aralığı 2538 mm ile aynı kalmış. Cam tavan kesinlikle alınması gereken bir opsiyon olarak görünüyor. Kabinin bir diğer iyi

özelliliyse, otomobilin ağırlığının 207'den hayli düşük olmasına rağmen izolasyonunun gayet yerli olması. Böylesine bir diyetle ilk olarak izolasyona el atılmasını beklebilirsiniz.

Genel olarak 208'in kabini rakipleri Fiesta gibi tamamen yeni imajı çizmiyor, işçilik ve kalite olarak da yerini aldığı modelden çok çok farklı değil; bir Polo'da olduğu gibi. Bu anlamda oto-

“Bu, sanki rakip bir firmanın 208'in başarısının önüne geçmek için geliştirdiği bir vites kutusu gibi...”



mobilin güçlü ve dinamik dış görüntüsünün etkisine ulaşamıyor diyebiliriz.

Sürüş

Mekanik olarak 208'in en büyük yeniliği olan 3

silindirli atmosferik motorunu kullanmadık ve bu 1.6 lt'lik dizel motoru daha önce 308'de de kullanmış, çevikliği ve ekonomikliğinden memnun kalmıştık. Ülkemizdeki iki dizel-

den biri olan 1.6 lt'lik bu ünite 92 bg güç ve 230 Nm tork üretiyor. Diğer dizel motorsa 207'den de tanıdığımız 1.4 lt'lik 68 bg'lik versiyon. 208'in benzinli seçenekleri ise 1.2 lt VTi 82 bg 3 silin-

dirli ve 1.6 lt VTi 120 bg 4 silindirli. Benzinli motorlardan 1.2 lt sadece manuel, 1.6 lt ise sadece otomatik seçeneğiyle alınabiliyor. 1.4 dizel hem manuel hem de benzinli seçenekleri sunuyor ama burada otomatik 5R'yken, 1.6 lt'nin otomatığı ise 6R olacak şekilde kombine edilmiş. Küçük hacimli motor seçeneği olması güzel bir şey tabii ama hacmi daha da küçültüp, bir turbo desteğine başvurulmaz mıydı? Yazının başında belirttiğimiz ekonomik durum 208 için imkansız kılıyor ne yazık ki...

Test ettiğimiz e-Hdi sistemli 1.6 dizel versiyon ortalama 3.8 lt/100 km yakıt tüketimi ve 98 g/km emisyon değeriyle dikkat çeken modern ve canlı bir motor. Yüksek torkuyla hafif gövdeyi (1090 kg) kaldırmakta zorlanmıyor ve özellikle 2500 d/dak üzerinde



motorun çekiş gücü dikkat çekici. Üstelik bunu çok gürültülü olmadan da başarması bir diğer olumlu özellik. Tabii o 3.8 lt'lik ortalama tutturmak neredeyse imkansız olsa da İstanbul trafiğinde 5.1 lt/100 km'lerde bile dolaşmak motorun ve ağırlık rejiminin nasıl sonuçlar verdiğini gösteriyor.

208 bizleri, beklediğimizden sert sürüşüyle şaşırttı açıkçası. Bozuk zeminleri fazla hissediyorsunuz ve gövde ge-

reğinden fazla sallanıyor, bu sanki amortisörler çalışmıyor gibi hissettirmeye neden oluyor. Bunun yanında yol tutuş oldukça iyi; uzun virajlarda 208 çok stabil bir tutuş sergiliyor, viraj içindeki çukurları çok önemsememesi etileyici. Kısa ve hızlı virajlarda da direksiyon keyifli bir his sunuyor. Ağırlığı elektrikli sisteminden dolayı yapay olsa da küçük direksiyon simidiyle otomobili yönlendirmek hayli kolay. Büyük yön değişiklik-



C şeklindeki arka far güzel bir tasarım detayı sunuyor



leri için küçük direksiyon hareketleri yeterli oluyor, bunun nedeni hızlı direksiyon sistemi tabii.

Ancak, tam sürüşten keyif almak üzereyken şanzıman vites değiştirmesiyle tüm bu pozitif düşüncelerinizin önüne geçiyor. Daha önceki jenerasyonlarda da eleştirdiğimiz bu vites kutusu ilerleyen zamanlar gelişeceğine gittikçe geriye doğru aşama kaydediyor gibi. Vites geçişleri çok sert ve yolcuların kafaları öne doğru eğil-

mek durumunda kalıyor, ayağınızı gazdan kaldırarak bunun önüne geçiyorsunuz ama her ayağınızı gazdan çekince de vites geçmiyor. Dolayısıyla pek iyi anlaşıyor-sunuz vites kutusuyla. Bir de turbo gecikmesi olduğu zamanlardaki o çok sert vites düşürme tepkisi var. Bu o kadar sert ve ani gerçekleşiyor ki fazlasıyla rahatsız oluyorsunuz ve sanki otomobile birşey çarpmış gibi hissediyorsunuz. Tüm rafinelik hissi, kali-



Cam tavan mutlaka alınması gereken bir detay ve 1328 TL değerinde bir opsiyon



teli sürüş düşünceleri bu şanzımanla yok oluyor, sanki tüm çabalar boşuna yapılmış gibi hissettiriyor. 208'in o çevik olmasını beklediğiniz gövdesi hantallaşıyor, atık gibi görünen tasarım bir anda atalet içinde hareket etmeye başlıyor. Bu, sanki rakip bir firmanın 208'in başarısının önüne geçmek için geliştirdiği

bir vitese kutusu gibi... Neyse, şanzıman dışında gayet yeterli sürüş özellikleri olduğunun altı çizilmeli. İyi ve güvenli yol tutuyor, yeterince rafine ve sessiz sayılabilir. Sadece herkesin hoşlandığı kadar yumuşak olmaması dikkat edilmesi gereken hususlardan biri.

Sonuç

Evet, 208 bir Clio'nun yaptığı etki gibi sıradışı, büyük bir değişim vaat etmiyor ama bu 206-207'deki gibi açık bir devam niteliği de taşıyor.

Yenilenmiş, gelişen trendlere ayak uydurmaya çalışan bir yapıda 208. Bize göre 208'den beklentiler çok olduğu için, birçok kullanıcı onu



yetersiz algılayabilir ve hiçbir konuda öne çıkan bir yapıda olmadığı için bunu söyleyebilirsiniz. Ama bu hiçbirinde kötü olmadığı anlamına da geliyor, bunu da unutmamak gerek.

1.6 e-Hdi motor seçeneği baz olarak 50.467 TL'ye satılıyor ama test otomobilindeki gibi dokunmatik ekran, cam tavan, ESP, 17 inç jantlar, deri koltuk ekipmanlarını alırsanız fiyat bir anda 57.000 TL'lere yükseliyor. Bize göre küçük sınıf bir dizel için oldukça pahalı...

Peugeot 208'i tanıtmak için kötü bir ekonomik ortam seçti diyebiliriz; tabii seçmedi buna mecbur kaldılar. Eğer işler iyi gidiyor olsaydı Fransız marka çok daha farklı bir

ürün çıkartabilirdi diye düşünüyoruz. O zaman 208 rekabetçi olmaksansa sınıfının standartlarını belirleyen bir otomobil olabilirdi.

Şimdiyse ancak rekabetçi olduğunu söyleyebiliyoruz. Oysa ki 208'den beklenen çok daha fazlasıydı...



PEUGEOT 208 1.6 e-HDi

Fiyat	: 50.467 TL (Baz model)
Motor	: 1560 cc, 4 silindir, HDi, 92 bg 4000 d/dak, 230 Nm 1750- d/dak
Şanzıman	: 6 ileri otomatik, önden çekiş
Performans	: 165 km/s Maksimum hız, 11.8 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 3.8 lt/100 km, 98 g/km CO2
Boş ağırlık	: 1090 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 84 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 3962/1739/1460 mm

Citroen DS5 1.6 e-HDi

Fransız markanın amiral gemisi klasik sedan formundansa, son yılların trendi Crossover konseptiyle karşımızda

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : M. Murat Erçelebi



Hiç kuşku yok ki DS model gamı, Citroen'in imajına çok şeyler kattı. Önce premium hatchback DS3, ardından kompakt crossover DS4, son olarak da orta sınıf crossover DS5, markayı fabrika ikizi olan Peugeot'dan gayet başarılı bir şekilde ayırdı. Sadece ayırmakla da

kalmadı, marka imajı, global duruş olarak da Peugeot'nun bir gömlek üzerinde yer almasını sağladı. DS markanın tarihinde çok çok önemli bir yer tutan, zamanında teknolojik özellikleriyle öne çıkmış bir model ve Citroen'in lüks modellerine bu ismi vermesi çok hoş bir gönderme. Tabii bunu yaparken,

MINI gibi retro bir yaklaşım göstermemiş olmaları (DS3 Anti Retro sloganıyla tanıtılmıştı) tamamen bir pazarlama taktiği. Bizler her zaman Citroen'in amiral gemisi modellerine ilgi duyduk; DS, CX, XM ve son yılların C6'sı karizmatik ve prestijli modeller olarak ilgimizi çekti ve sevgimizi kazandılar.



“DS5 için D segmenti otomobiller olan VW Passat ile daha premium olan VW Passat CC arasında yer alıyor açıklamasını yapıyor”

Tasarım

Şimdiye tarihe iz bırakmış bu güzel otomobillere göre çok farklı bir model duruyor karşımızda. O bir hatchback değil, bir sedan hiç değil; o tam anlamıyla konseptlerin karıştığı, sınıfların birbiri içine girdiği Crossover sınıfında yer alan bir otomobil. Genel olarak Crossover'lar klasik sedanın tekdüze özelliklerinden uzak durup, 'aynı fiyata daha çok otomobil' mantığıyla ortaya çıkmış, lüks otomobil almak isteyen müşterileri

SUV, hatchback, MPV, coupe özellikleriyle karışılacak araçlar. DS5'in de tam olarak bu yönde bir yaklaşımı olduğunu görüyoruz. Daha çok coupe ile sportif bir station modelin karması.

Citroen, DS5 için D segmenti otomobiller olan VW Passat ile daha premium olan VW Passat CC arasında yer alıyor açıklamasını yapıyor. Bu ikili arasında bir sınıf var mı tartışılır ama DS5'in eşsiz bir sınıfta yer aldığı muhakkak.

DS5'in tasarımında C-SportLounge kon-

septinden izlere rastlıyoruz. Hatta izlere rastlıyoruz demek biraz hafif kalacak, bize göre DS5 C-SportLounge'un yola çıkmış versiyonu. Konseptin ön tasarımı neredeyse aynı şekilde DS5'e uygulanmış, sadece daha az agresif ve logo barındıran ön ızgara değişen unsur olarak görünürken, A sütununda yer alan krom çita, tamponun kenarlarındaki krom parçalar korunmuş. Konseptin hava girişleriyse yerlerini sis farlarına bırakmış.

Kişisel fikrim DS5'in ol-

dukça karizma ve güzel bir çizgilere sahip olduğu şeklinde ancak bir endüstri tasarımcısı olan, fotoğrafçımız Murat onu 'çok karışık çizgilere sahip. Sanki tamamlanmamış gibi tuhaf hatlar çarpıyor gözüme' şeklinde yorumluyor. 'Kapılardan arkaya doğru uzanan omuz çizgisinin bitişine bak, sanki arkaya doğru uzanması gerekiyormuş ama bir şekilde olmamış izlenimi veriyor.' Hmm, belki haklı olabilir, karmaşık ama yine de güzel.

Arka tarafı alçalan ta-



van çizgisi ve bolca kullanılmış cam yüzeyleri domine ediyor. Alçak tasarım, yatay çizgilerin kullanılmasına olanak vermiş ve farlar, egzozlar gibi ana tasarım unsurlarının hepsi olabildiğince yatay. Bana göre DS5'in en güzel görüldüğü noktası tam arkası. Çok güçlü, sportif, aynı zamanda klas.

Kabin

Böylesine güçlü ve üzerinde çalışılmış bir dış tasarımı görünce, kabinden de aynı şeyi bekliyorsunuz ve DS5 bu beklentileri karşılıyor açıkçası. Eğer DS4'ü kullandıysanız DS5'in kabinden neler beklediğinizi bilirsiniz; görsel bir şov, kaliteli malzemeler, yumuşak deriler, hareketli çizgiler...

Malzeme kalitesi gerçekten üst düzey, bağlantı noktaları arasındaki mesafeler olabildiğince az, sert plastiklerden ses gelmiyor, elle dokunduğunuz kokpit üstü plastikleriyse gayet yumuşak. Deri koltuklar Citroen'den çok bir Ja-



Kabin tasarımı uçaklardan esinlenilmiş

guar kullanıyormuş gibi hissettiriyor.

Uçak kokpitlerinden esinlenilmiş DS5'in kabinde tavana yerleştirilmiş bir kontrol paneli görüyorsunuz. Panelin üçe böldüğü tavanda yolcular için açılan paneller bulunuyor. Bu sayede kabin olduğundan daha geniş ve ferah hissettiriyor.

Tavandaki panel

head-up display sisteminin butonları da yerleştirilmiş ama sadece bir ekranı kullanmak için üç farklı düğme olması kullanışlı değil. Ayrıca tavandaki butonlar her ne kadar güzel bir ambiyans katsalar da ergonomik olarak çok başarılı değiller.

Bir diğer göze çarpan tasarım noktasıysa ön konsoldaki renk ve algı

farklılığı oluyor. Citroen ön tarafta ses sistemi ve havalandırma kontrolleri için farklı butonlar, arka plan malzemesi ve aydınlatma kullanmış. Bu algı açısından pozitif bir yaklaşım ancak ses sistemi düğmelerinin tasarımları ve basit, siyah, ucuz görünen bir plastik zemin üzerinde konumlandırılmış olmaları kabinin genel ambi-

“Daha önceki üst sınıf Citroen’lerdeki o pamuksu yumuşaklık, çukurların üzerinden adeta akarcasına geçen hidropnömatik süspansiyonun tüysü karakteri DS5’in sert ayarlarıyla uzaktan yakından ilişkili değil”



DS5 beklediğimizden daha sert sürüşüyle bizleri şaşırttı

yansıya uyumlu değil.

Koltuklar çok rahat ve sürücü koltuğunda masaj fonksiyonu olması keyifli bir detay. Koltuk ısıtması butonu, koltuğun yan tarafına yerleştirilmiş ve kullanımı dikkat dağıtıyor.

Hacim olarak ön tarafta hiç sorun yok, arkadaysa, her ne kadar alçalan tavan çizgisinden dolayı iniş-binişlerde başına dikkat etmeniz gerekse de baş mesafesi beklentilerin üzerinde. Ne var ki arka

cam görüş olarak biraz kısıtlı kalıyor, aynı şey A sütunları için de geçerli. Burada ekstra camlara yer verilmiş ama dönüşlerde bazı noktaları göremiyorsunuz.

Genel olarak DS5 başarılı diyebileceğimiz bir kabine sahip. Genel yapıyla uyumlu, kaliteli, orijinal ve kendine has. Abartılı tasarımından dolayı bazı noktalarda ergonomi sorunları olduğu doğru ama bunun üzerinde çok durmuyorsunuz.



DS5'in çizgileri kimilerine göre karmaşık ve kalabalık ama modern olduğuna şüphe yok

Sürüş

DS5 kullandığı altyapı olarak diğer DS kardeşlerinden ayrılıyor. Şöyle; DS3 C3 platformu kullanırken, DS4 de aynı şekilde C4 platformu üzerine şekillendirilmiş. Ancak DS5, C5 yerine Peugeot 3008 ve Citroen C4/DS4/Picasso modellerinde kullanılan platforma sahip. Bunun nedeni Citroen tarafından çok net açıklanmasa da platformun farklı gövde tipleri kullanımına daha yatkın ol-



“DS4’ü kullandıysanız DS5’in kabinden neler beklediğinizi bilirsiniz; görsel bir şov, kaliteli malzemeler, yumuşak deriler, hareketli çizgiler...”



ması olarak yorumlanabilir.

PF2 olarak adlandırılan bu altyapı nedeniyle DS5'te önde MacPherson, arkadaysa torsiyon çubuğu süspansiyon sistemi yer alıyor. Halbuki böylesine premium bir otomobilde arka süspansiyonun çok noktadan bağlantılı olmasını beklersiniz.

DS5 4530 mm'lik uzunluğuyla C5 modelinden 249 mm daha kısa ve alçak tavan nedeniyle çok daha sportif bir hisse sahip C5'e göre.

DS5 ülkemizde üç farklı motor seçeneğiyle satılıyor: 1.6 dizel, 1.6 turbo benzinli ve 2.0 lt dizel. Fiyat/tüketim oranına baktığınızda en çok satan versiyonun 1.6 dizel

olması beklemek yanlış olmaz ve bizde testimizde bu versiyonu kullandık.

Daha önce DS4'te de kullanma şansı bulduğumuz bu motor karakter olarak oldukça esnek, performanslı kullanımı seven bir yapıda. Maksimum torku 270 Nm olsa da kickdown'da bu değer 285 Nm'ye çıkı-



yor. 115 bg'lik güçse biraz yetersiz kalıyor, özellikle de elektrik kontrollü otomatik şanzımanla birleştiğinde. Şanzıman demişken, DS5'in bu motor seçeneğinin en büyük handikapı 6 ileri oranlı şanzımanı. Vites geçişleri hâlâ (eski C4'te de böyleydi) çok sarsıntılı ve hissedilir şekilde gerçekleşiyor. Modern şanzıman teknolojisinin nasıl bir gelişim gösterdiğini takip eden bizler, bu seviyedeki bir otomobilde böylesine rafinelığı baltalayan, sürüş karakterini olumsuz etkileyen bir şanzıman kullanımında neden ısrar edildiğini anlamış değiliz.

Motor genel olarak çok gürültülü ve sarsıntılı değil. Rafine ve yumu-

şak bir kullanım sunuyor. Otomobilin gövde rijitliği dikkat çekici, bunun nedeni beklentilerimizin çok üzerinde bir sertlik sunan süspansiyonlar. Bu sınıftaki bir otomobilin yumuşak süspansiyonla salına salına yol almasını bekliyorsanız çok farklı bir şeyle karşılaşacağınızı söylemeliyiz. DS5 adeta bir hot hatch gibi sert, salınmayan gövdesi ve sürüşüyle öne çıkıyor. Daha önceki üst sınıf Citroen'lerdeki o pamuksu yumuşaklık, çukurların üzerinden adeta akarcasına geçen hidro pnömatik süspansiyonun tüysü karakteri DS5'in sert ayarlarıyla uzaktan yakından ilişkili değil. Bu tabii bizim gibi sportif otomo-



bil sevenler için alışıldık ve güzel bir detay ama DS5'in alıcı kitlesinin 35 yaş üstü, enerjik, sofistike, tasarıma ağırlık veren iş adamları olduğunu düşündüğünüzde pek uyumuyor gibi.

Ne var ki sert süspansiyon getirileri yok değil. Daha önce söylediğimiz gibi iyi gövde kont-

rolü, iyi yol tutuş ve keyifli sürüş bunlardan bazıları. Önden kaymaya iyi direnen otomobille sportif sürüşler yapmak için şanzımanın 'S' düğmesine basmanız gerekiyor. 1420 kg ağırlığındaki otomobilin ağırlığı özellikle arka arkaya gelen seri virajlarda hissediliyor. Bu gibi durumlarda DS5 atalet göste-

rip, tembellik yapıyor. Ondandır biraz daha dinamik olmasını bekliyorsunuz. Direksiyon tepkileri ve girdilerinize verdiği cevaplar anlamında tatmin ediyor ve bu belki de en şaşırtıcı özelliklerinden biri otomobilin. Bozuk zeminlerde biraz fazla yol gürültüsü aldığı da notlarımız arasında.



Ortalama tüketim değeri 4.4 lt/100 km olsa da biz gayet dikkat ettiğimiz bir sürüş sonunda 7.5 lt/100 km'nin altına inemedik ama bunda 3 saatlik bir köprü yolculuğu yaptığımızın altını çizelim. PSA grubunun mikro hibrid olarak adlandırdığı e-HDi Stop & Start sistemi DS5'te de yer alıyor. Sistem çok etkili çalışmasının yanı sıra kaç dakika durduğunu gösteren de yararlı bir göstergeye sahip. Maslak- Levent arasındaki

yolculuğumuz esnasında 26.45 dakika motorun durmuş olması nasıl bir trafikte kaldığımızı anlatıyordur diye düşünüyorum.

Sonuç

Citroen bir kez daha sıradışı bir yol izleyerek klasik sedan formatından ayrılmış ve Crossover sınıfında ilginç bir otomobil yaratmış. Lüks, prestijli, karizmatik ve güzel olan DS5 sert sürüşüyle aklımızda kalan, ilginç tasarımıyla

yolda dikkatimizden kaçmayan bir otomobil. Citroen, DS5 için 88.199 TL'lik bir fiyat talep ediyor. Bu, aynı motor ve aynı şanzımana sahip sedan C5'ten (73.330 TL) bir hayli pahalı olduğu anlamına geliyor. Ancak gerek karizması gerekse C5'in en büyük handikaplarından biri olan orijinal olamama (o sınıfta gereğinden çok ortak malzeme kullanımı ve zamanı geçmiş birçok parça kullanılıyor C5'te)



CITROEN DS5 1.6 e-HDi

Fiyat	: 88.199 TL (Kampanyalı)
Motor	: 1560 cc, 4 silindir, HDi, 115 bg 3600 d/dak, 270- 285 Nm (overboost) 1750- d/dak
Şanzıman	: 6 ileri elektrik kontrollü otomatik, önden çekiş
Performans	: 191 km/s Maksimum hız, 12.4 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 4.4 lt/100 km, 114 g/km CO2
Boş ağırlık	: 1420 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 81 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 4530/1871/1504 mm

gibi yanlışlardan uzak durması en büyük özelliği.

DS5 alıcılarının satın almadan bu otomobil mutlaka kullanmaları gerek, zira sert sürüş ve şanzıman tepkileri almamaları için neden olabilir.

Yine de yenilikçilik ve modernlik anlamında ismini taşıdığı DS'in hakkını veriyor...



Mikro hibrid Stop & Start sistemi

PSA grubunda çeşitli modellerde (Peugeot 308, Citroen DS4, DS5 gibi) yer alan ve 'micro hybrid' adı verilen Stop & Start sistemi bugüne kadar kullandığımız en etkili sistemlerden biri.

Citroen'in açıklaması sistemin şehir içi kullanımlarda CO2 emisyonunu %15 azalttığı yönünde. Gerçekten de oldukça etkili çalıştığını söylemekte fayda var. Standart sistemlere göre % 40 daha hızlı çalışırken, otomobilin hızı 8 km/s'nin altına inmişken motoru kapatıp maksimum verimlilik sağlıyor.

Alternatör kontrol sistemi içeren bu yeni teknoloji, hibrid otomobillerdeki gibi fren esnasındaki enerjiyi absorbe ederek, motor tekrar çalışacağı zaman yeniden kullanıyor. Sistem içindeki alternatörün 2.2 kW gücünde olduğu ve toplam 600.000 çalıştırma gerçekleştirebildiği bahsedilen detaylar arasında.

Mikro hibrid teknolojisi sadece 1.6 litrelik 112 bg'lik Euro 5 normlarına uyan bu motorla sunuluyor.



BMW 316i

BMW'nin en çok satan modeli olmasını beklediği, yeni nesil 1.6 lt turbo motorla donatılan 316i, yerini aldığı modele göre tüm konularda büyük bir gelişme gösteriyor



Yazı : İsmail TERZİ
Fotoğraflar : İsmail TERZİ



Türkiye'de kompakt premium sedan pazarının kaymağını şüphesiz Mercedes-Benz yedi. 1.6 turbo motoru bu sınıfta ilk kez kullanan Mercedes, C180 sayesinde cüzdanını ne kadar doldurdu dersiniz? Çıkin sokaklara bir bakın; kaç tane C180 görüyorsunuz? Bingo! ÖTV'nin kanımızı yudumladığı şu günlerde düşük hacimden yüksek güç üretme ya da İngilizcesiyle 'downsizing' modasına yeni 3 de uydu; daha doğrusu uymak zorunda kaldı. Rakip firma Mercedes peynir ekmek gibi C180 satarken, 2.0 lt motor engeline takılan BMW, 3 serisi için 1.6 litre turbo motorlu 316i formülünü buldu. Bakalım, 136 bg güç ve 220 Nm tork üreten yeni motor, otomobilin tadını kaçırmış mı?

Baştan söyleyeyim ke-



“Kabinin böyle görünmesi için neredeyse tüm opsiyonları almanız gerek”

sinlikle hayır! 316i ve 320i arasında kalan müşterilerden biriy-seniz size şunu öneri-rim: İki otomobilin ara-sındaki 27bin TL'lik fi-yat farkını bir yana, 48 bg ve 50 Nm'lik perfor-mans farkını bir yana koyun. Hangisi sizin için daha kıymetliyse diledi-ğiniz otomobili rahat ra-hat satın alabilirsiniz fa-kat düşük bütçe ve "yo-kuşlarda bayılır kalır mı acaba?" sorusu yakanızı bırakmıyorsa 316'i'yi ter-cih etmenizde hiçbir sa-kınca yok çünkü yokuş-larda bayılıp kalmıyor!

Tasarım

Bu konu giderek uzu-yor, biz en iyisi 316'i'yi inceleyelim biraz: Test otomobilim baz mo-del, yani en ucuz 316i değil; aksine ağzına ka-dar dolu bir 316i. Ekstra donanımlar otomobilin dış görünümüne meta-lık mavi renk, krom çıta-lar ve 17 inçlik çok kollu jantlarla yansırken içerisi bayram yeri!

İç mekana geçmeden önce tasarımdan biraz daha bahsedelim. Spor bir otomobille trafikte gezerken aşağılık komp-lexi baskın gelen sürü-cüler sizi görünce gaza gelir; saçma sapan gaz-lamaya çalışırlar. Spor otomobil kullananlar ne dediğimi çok iyi anladılar! İlginçtir, bu durumu 316i'yle gezerken çokça yaşadım. Arka tarafta logo olmayınca, millet otomobili asfalt parça-lar cinsten bir şey sanıp şımarık çocuklara özgü hareketleri trafiğe yan-sıtıyor. Yani insanlarda 'spor araba' imajı uyandı-ran bir otomobilden söz ediyoruz. Dikkat çek-



mekten hoşlanmayan-lar ayrı fakat 316i'nin ta-sarımı kesinlikle çok za-rif ve net.

Kabin

İç mekan demiştim; bayram yeri demiştim... Ekstra donanımlar res-men otomobilin dünya-sını değiştirmiş ama bu-rada bir duralım. Çok az insan opsiyonel oyun-caklarla birlikte fiyatı 140 bin TL'yi bulan bir 316i alacak. Bu yüzden önce ekstraları görmez-den gelerek yorumla-yalım iç mekanı. Konsol tasarımı çok hoş; en te-pede sabit i-drive ekranı yer alıyor; oturma pozis-yonu nefis; göstergeler sade ve okunaklı; plastik kalitesi sınıf standartları-nın üzerinde; arka taraf iki yetişkin için fazlasıyla yeterli; bagaja nereden baksanız 2 ceset sığar...

Gelelim opsiyonlara... Burada tek tek yazıp sizi sıkmak istemiyorum ama test aracımın opsiyon listesinde bir ben yoktum: Deri döşe-meler, Harman/Kardon ses sistemi, Connected Drive, ahşap kaplama-lar ve profesyonel navi-gasyon en çok aklımda kalanlar... Hangisinden başlamalıyım? Mesela Connected Apps uygu-laması sayesinde Dünya üzerinde web'den yayın yapan tüm radyoları di-jital ses kalitesinde din-leyebiliyorsunuz. Yerel Finlandiya müzikleriyle başlayan konser, İngiliz Planet Rock ile devam etti ve hem dijital yayı-nın hem de Harman/Kardon'ların sayesinde oldukça keyifliydi. Ay-rica, yön duygusu ancak kontrolden çıkmış yavru bir sazan kadar gelişmiş

olan bendeniz, İstanbul trafiğinde BMW'nin en gelişmiş navigasyonu sayesinde bir kez olsun kaybolmadı. Ağzına kadar doldurmaya gerek yok; yukarıda saydığım ekstralar fazlasıyla yüz güldürüyordu; halı paspas da olmayıversin canım!

Sürüş

Sürüş özellikleri mi? Sertliği ve tepkileri gayet iyi bir direksiyon, bütün hissettiren ve tepkileri tahmin edilebilir gövde, muhteşem yol tutuş, turbo motor yüzünden geciken gaz tepkileri, kusursuz çalışan 8 ileri otomatik şanzıman, ekonomik/sportif arasında seçimler sunan değişken sürüş modları, insani kullanımla şehir içinde 7.5 – 8 litrelik yakıt tüketimi, runflat lastikler yüzünden artan yol gürültüsü ve titreşim, viraj çıkışlarında yanlamanıza yetecek kadar güç...

Sürüş notlarım yazdığım bir başka eksiklikse direksiyondan kontrol edilemeyen vites geçişleri... Bütün olarak incelendiğinde oldukça dinamik ve eğlenceli bir sürüş ortaya koydu 316i. Bayılmakmış, çekmemiş en ufak şüphe-niz olmasın performansı gayet yeterli.

Sürüş dinamiklerine, çok yönlülüğüne ve fiyat/kalite oranına -opsiyonları saymazsak- bayıldım. Ne var ki Runflat lastikler olmasın, direksiyondan vites değiştirilebilsin ve opsiyonları daha ucuz olsun istedim.



“ÖTV'nin kanımızı yudumladığı şu günlerde düşük hacim-den yüksek güç üretme ya da İngilizcesiyle 'downsizing' modasına yeni 3 de uydu; daha doğrusu uymak zorunda kaldı”



Vites geçişlerinin direksiyondan da yapılabilmesini istedik



Sonuç

3 Serisi'nin giriş modelinin bile bu kadar keyifli sürüş özellikleri sunması markanın en büyük özelliklerinden biri. Artık 316i kullanıcılarından 'ya bu motor çok yakıyor' gibi serzenişler de duymayacağız.

BMW mükemmel bir formül bulmuş diyebiliriz. Onda kusur bulmak gerçekten çok zor...



BMW 316i

Fiyat	: 39.888 Euro (Baz model)
Motor	: 1598 cc, 4 silindir, turbo, benzinli, 136 bg 4350 d/dak, 220 Nm 1350- d/dak
Şanzıman	: 8 ileri otomatik, arkadan çekiş
Performans	: 210 km/s Maksimum hız, 9,2 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 5,8 lt/100 km, 134 g/km CO2
Boş ağırlık	: 1480 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 92 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 4624/1811/1429 mm

"3 Serisi'nin giriş modelinin bile bu kadar keyifli sürüş özellikleri sunması markanın en büyük özelliklerinden biri"

Carroll Shelby anısına...

Mayıs ayında aramızdan ayrılan Carroll Shelby için özel bir dosya hazırlamak istedik. Amerikan otomobil tarihinde bir mihenk taşı diyebileceğimiz bu çok özel adamın hayatını ele alırken, Türkiye'deki tek orijinal (evet, gerçekten) 1967 Shelby GT350'yi de kullanmayı ihmal etmedik. Çiftlikten, yarış pistlerine, pilotluktan yarış takımı patronluğuna, otomobil üreticiliğinden Güney Afrika'da biber üreticiliğine kadar uzanan bu sıradışı hayatı inceliyoruz

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : Ford - Shelby Medya

1 0 Mayıs 2012'de, 89 yaşında hayatına gözlerini yuman Carroll Shelby çok sıradışı bir hayat yaşadı. Tutkusu hızlı otomobillerdi ve tüm hayatını buna adanarak çok başarılı ve dolu bir şekilde bu tutkusunu yaşamının keyfine vardı. Hızlı otomobiller Shelby'nin hayatına her şekilde girdi; önce yarış pilotu, sonra yarış takımı patronu ve son olarak da otomobil üreticisi olarak. Her üç alanda da birbirinden başarılı oldu, Amerikan otomotiv endüstrisinin gidişatını değiştirdi, LeMans'da tarih yazdı.

Ürettiği otomobiller tarihin en değerli otomobilleri arasında yer alırken Ford'la, 60'lı yıllarda geçirdiği başarılı yıllar bu ikiliyi 40 yıl sonra tekrar, 2005 yılında buluşturdu.

Hayatına Teksas'ta bir

çiftçi olarak başlayan, savaş uçağı pilotu olarak devam eden ve kendini bir anda yarış otomobilleri kokpitinde bulan bu girişimci Amerika'lı'nın hayatını tüm detaylarıyla inceliyoruz.

AutoVision olarak, bu incelemeye imza atmanın haklı gururunu yaşayıp bunu sizlerle paylaşırken, Türkiye'de sadece bir tane bulunan orijinal, 1967 model bir Shelby GT350'nin de direksiyonuna geçmeyi ihmal etmedik. Bu olağanüstü otomobili bırakın kullanmayı, yollarda görme şansınız bile yokken AutoVision onu size getiriyor.

İşte Carroll Shelby'nin renkli hayatının tüm detayları ve hemen sonrasında da ürettiği otomobiller arasında en karizmatik, en popüler, en eşsiz ve en değerli olanı '67 Shelby GT350'nin sürüşü:



Carroll Shelby

Shelby'nin hayatını üç farklı başlıkta incelemeye karar verdik çünkü bu üç unsur her ne kadar birbirleriyle

ilişkili olsa da farklı uzmanlıklar ve farklı bir kariyer gerektiriyor. Bu anlamda yarış pilotu olarak Shelby, takım patronu

olarak Shelby ve üretici olarak Shelby olarak üç farklı başlığı uygun gördük. Bunun bir diğer nedeni de Carroll

Shelby'nin, LeMans 24 saat yarışını pilot, üretici ve takım patronu olarak kazanan tek isim olmasıdır.



Yarış pilotu olarak Shelby

1 Ocak 1923'de Teksas'da doğan Shelby, daha küçük yaşlarda, (7 yaşında) kalp rahatsızlığı geçirmeye başladı. Bu durum onun tüm kariyeri değiştirecek, yarış pilotluğu kariyerini sonlandıracaktı.

Carroll, Dallas'ta liseye başladıktan sonra İkinci Dünya Savaşı'na savaş uçağı pilotu olarak katıldı. Dönüşünde damperli kamyon sürücü, çiftçi ve spor otomobil satıcısı olarak çalışmaya başladı. Bu esnada hızlı otomobillere olan merakını keşfetti ve ilk olarak 1952'de, '32 model bir Ford ile kalkış yarışlarına katıldı. Bu iki işi aynı anda götürmeye devam etmesi çiftlikteki kıyafetleriyle otomobil kullanmasına neden oldu ve bu kıyafetiyle ün yaptı.

Ardından yol yarışlarına olan ilgisi onu ABD'nin çeşitli bölgelerinde yarışlara itti ve çiftliğin-deki tüm tavuklar öldükten sonra tamamen yarış otomobili kokpitine oturmaya karar verdi.

Kısa süre sonra yeteneği ve aldığı başarılı sonuçlar neticesinde yarış dünyasında oldukça tanınan bir isim haline geldi ve Aston Martin, Ferrari gibi markalar, otomobilleri ona kullandırma konusunda görüşmelere çağırıldılar.

1956 ve 57 yıllarında ABD'de Ferrari ile elde ettiği başarılar sonucunda ülkenin önemli spor dergisi Sports Illustrated tarafından yılın pilotu se-



çildi. ABD'de spor otomobil şampiyonalarında elde ettiği üç ulusal şampiyonluk Aston Martin ile Avrupa'da bir yarış kariyeri geliştirmesine ön ayak oldu ve motorsporlarındaki en büyük başarısına bu İngiliz markasıyla ulaştı. 1959 yılında Roy Salvadori ile birlikte kullandığı Aston Martin DBR1'in direksiyonunda LeMans 24 saat yarışını kazandılar.

1958-59 yıllarında Formula 1 Dünya Şampiyonası'nda sekiz

yarışa katılır ama puan elde edemedi.

Yarış kariyeri içinde bunların dışında 16 farklı ulusal ve uluslararası hız rekoruna da imza attı.

1960 yılında karşı konulmaz göğüs ağrıları çekmeye başlayan Shelby, acısını dindirmek için başparmağının altına nitrogliserin hapları yerleştirerek yarışmaya devam etti. Ancak çok geçmeden bu şekilde devam edemeyeceğini anladı ve doktorlarının tavsiyesiyle ya-

riş kariyerine son vermek zorunda kaldı.

Son yarışına 1960 yılının Aralık ayında, Los Angeles Times-Mirror Grand Prix'inde çıktı, yarışta beşinci oldu ve seneyi USAC Pilotlar Şampiyonu olarak noktaladı. 1961'de Riverside Yarış Pisti'nde Shelby School of High Performance Driving yarış okulunu açtı.

Bundan sonra hayatına üretici ve yarış takımı patronu olarak devam edecekti...



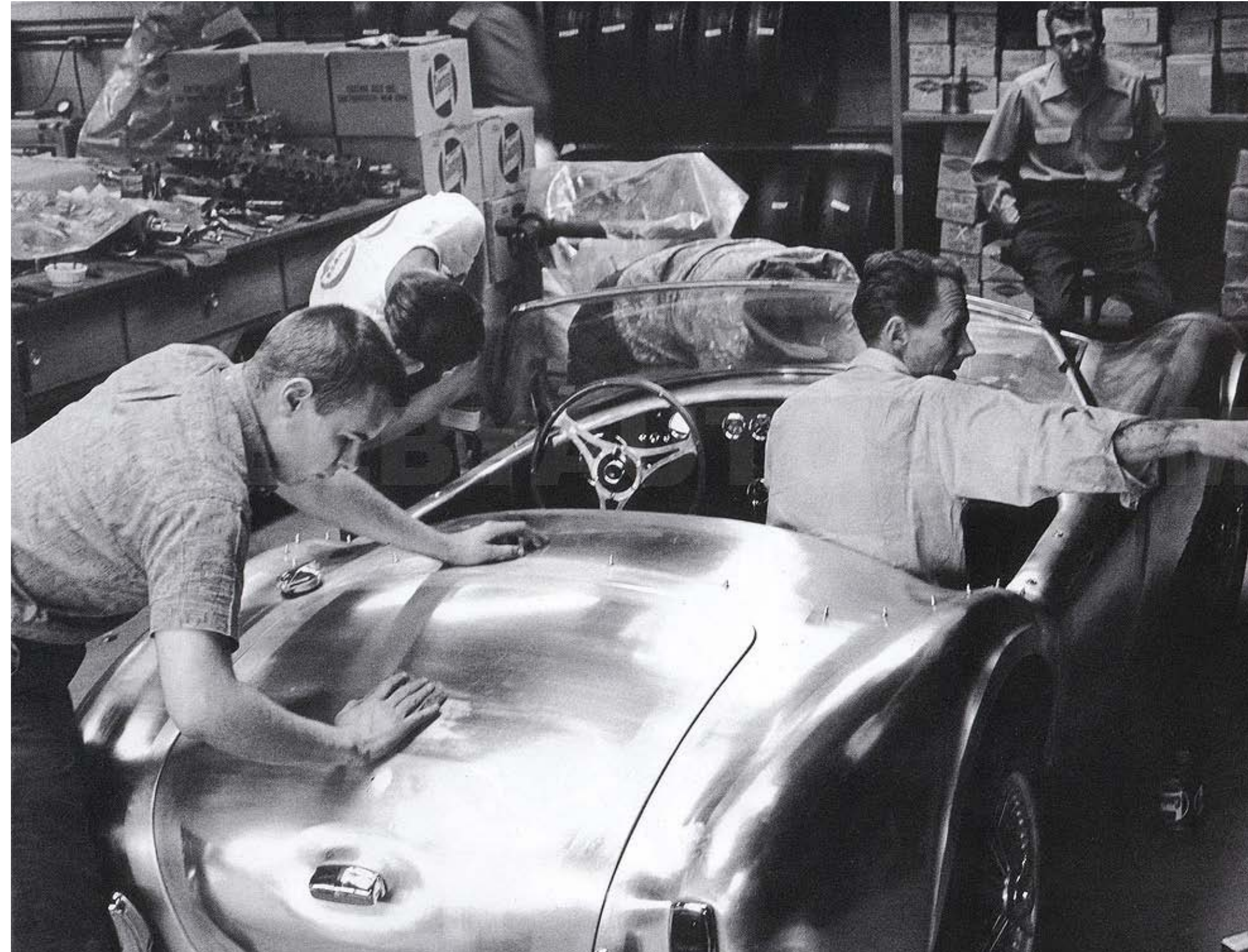
Üretici olarak Shelby

Avrupa'da ciddi yarış zaferlere ulaşan Carroll, bu esnada 1957 yılında Carroll Shelby Sport Car firmasını kurarak, Chevrolet'nin spor otomobili Corvette'in geliştirilmiş versiyonları üzerinde çalışmalara başladı. Bu proje çıplak Corvette şasisinin İtalya, Modena'da bulunan Carrozzeria Scaglietti atölyelerine gönderilmesi ve ünlü İtalyan otomobil üreticisi Ferrari

benzeri bir tasarıma sahip olması konseptine dayanıyordu. Tamamen Amerikan motor ve altyapısı ile İtalyan tasarımının birleşimi sayesinde ortaya zamanının en güzel otomobillerinden biri çıksa da proje, Chevrolet'nin baş mühendisi Ed Cole ve GM başkanı Harley Earl tarafından kabul edilmedi. Bunun nedeni markanın felsefe olarak yarışlardan çekilmiş olması ve konseptin tamamen ya-

rışmak için hazırlanmış olmasıydı.

Ne var ki Carroll Shelby'nin projeleri noktalanmaz, tam tersine iyice ivme kazanır. Bu noktada Shelby'nin üretici kariyerini Cobra yılları, Ford yılları ve Chrysler yılları olarak üç farklı alt başlıkta ele almak daha uygun olacak çünkü tüm bu dönemlerde, zamanı için çok önemli otomobillere imza attı, sayısız başarı kazandı.



Cobra yılları 1961- 1964

Yarışamayan ama yarış otomobillerine karşı konulmaz bir tutkuyla bağlı olan Carroll Shelby, GM'den red cevabı alınca soluğunu başka projelere kaydirdi.

Tam da aynı dönemde, İngiliz spor otomobil üreticisi AC'nin, Ace modeli için Bristol motorlarını kullanmak üzere yaptığı anlaşma sona ermek üzereydi ve AC geçici bir çözüm olarak Ford'dun 2.5 litrelik Zephyr modeli motorunu otomobillerinde kullanıyordu.

1961 yılının Eylül ayında Shelby, Ace firmasına bir mektup göndererek otomobillerinde güçlü bir V8 motoru kullanmayı düşünüp düşünmediklerini sordu. Neredeyse iflas etme durumunda olan AC, 'uygun bir motor bulunursa neden olmasın' diye bir cevap gönderdi Shelby'ye.

Bir kez daha GM'e giden Carroll, yine yöneticilerden, Corvette'e rakip olacak bir model üretmeme konusundaki kararları nedeniyle red cevabı aldı. Shelby, bu durumda ikinci büyük üretici olan Ford'un kapısını çaldı ve beraber çalışabileceklerini öğrendi. Shelby, Ford ile yaptığı anlaşma sonucunda Fairlane modeli için geliştirilen 260 Cid. V8 motoru AC'nin Roadster'larında kullanma konusunda anlaştılar ve sonuç Cobra- Powered by Ford modeli olarak ortaya çıkmış oldu.

Buradaki önemli olan nokta ilk önce Shelby'nin

Ford'un kapısını çalması, ilerleyen yıllarda (1965'te) Ford'un, Shelby'i aynı işi Mustang için yapması için çağırmasıdır. Bunun nedeni Cobra'nın kısa sürede yarışlarda elde ettiği başarılarıdır.

Shelby'nin rüyası her

zaman kendi ürettiği bir otomobile Cobra ismini vermektir ve bu isim AC ile Ford ortaklığından doğan bu eşsiz otomobilin adı olarak konuldu. Şubat 1962'de bu birlikteliğin ilk meyvesinin temeli olan sarı renkli roadster Shelby'nin,

California'da yeni açtığı Shelby- American atölyelerine yollandı. CSX 200 olarak adlandırılan bu otomobil, 260 cid, 160 bg gücünde V8 motor, dört ileri manuel şanzımanla donatıldı ve Dean Smith ile Carroll Shelby tarafından test edildi.



Shelby Cobra Daytona Coupe 1964- 1965

Bu esnada Carroll Shelby bir diğer efsanevi otomobili imza attı: Shelby Cobra Daytona Coupe. Cobra Roadster'ların yetersiz aerodinamik yapısı düzlüklerde otomobilleri yeteri kadar hıza taşıyamıyordu ve bu durum özellikle de LeMans 24 saat yarışında kendini göstermişti. Shelby, bunun önüne geçmek için Daytona Cobra Coupe'yi geliştirdi. Otomobil yüksek hızlara çıkmak için tasarlanmış ve testlerde 310 km/s'yi bile geçmişti. Cobra'larsa sadece 260 km/s'de kalıyorlardı.

1964- 65 yılları arasında Cobra Daytona Coupe'den sadece altı adet üretildi. Cobra Daytona Coupe'nin yarışlardaki birincilikleri şu şekildedir:

- 1964 Sebring 12 saat GT sınıfı
- 1964 LeMans 24 Saat GT sınıfı
- 1964 RAC Tourist Trophy
- 1965 24 saat Daytona
- 1965 12 saat Sebring
- 1965 FIA GT Dünya Şampiyonluğu
- 1965 Almanya Grand Prix'si
- 1965 Fransa Grand Prix'si
- 1965 Enna- Pergusa GP'si
- 1965 Bonneville'de 23 kara hız rekoru



"Carroll Shelby 1959'da pilot, 1965'te Cobra Daytona Coupe ile GT sınıfını kazanarak üretici, 1966 ve 1967 yıllarında da GT40 yarış takımının patronu olarak LeMans'ı üç farklı dalda kazanan ilk ve tek isim olarak tarihe geçti"



AC'nin Roadster modeli, Carroll Shelby sayesinde Ford 289 motoruyla buluştu ve ortaya Shelby Cobra modeli çıktı. 1962'de ilk otomobiller satılmaya başlandı

ten sonra Nisan ayında New York fuarı için Ford standından sergilenmesi için gönderildi.

İlk jenerasyon Cobra'larında 260 cid. motor kullanılsa da kısa bir süre sonra Ford'un 289 cid'lik motoru tercih edildi. Cobra 289 cid motoruyla sadece 953 kg ağırlığında ve 300 bg güç üreten, kompakt ve çevik bir otomobildi.

Mayıs ayında ilk yarış versiyonu Cobra hazırlandı ve FIA bu otomobili Avrupa'da yarışabilmesi için 2 litre üstü kategorisinde homologe etti. Aynı ay içinde CSX 200 otomobil medyası tarafından da kullanılmaya başlandı ve geri dönüşler çok olumlu oldu.

Cobra ilk yarışlarında çeşitli mekanik arızalar ne-

deniyle yarış dışı kalsa da 1963 yılının Ocak ayında, zamanında pistteki en hızlı otomobiller olan Corvette Stingray'lerin önünde Riverside'da bir ve ikinci sırayı elde etti.

Bu yakın zamanda gelecek olan sayısız başarının başlangıcıydı ve Cobra ne kadar potansiyel sahibi olduğunu kanıtladı.

Yıl sonunda, Kasım ayında Cobra'lar SCCA A-production kategorisinde ulusal şampiyonluğa, Aralık ayında da ABD Yol Yarışları Şampiyonası'nda şampiyonluğa ulaştılar.

1965 yılının Şubat ayında Shelby American, 427 cid, büyük blok Ford motorlu Shelby Cobra üretimine başladı. 1060 kg ağırlığındaki gövdeye yaklaşık 425 bg'lik bir güç

şırdıran Shelby, böylece yarışlarda ve kalkış yarışlarında geçilemeyen bir otomobil çıkartı ortaya. Ancak bu otomobilden 100 adet yol versiyonu üretilmediği için FIA tarafından homologe edilmez ve 427 Cobra'lar Avrupa'da yarışma şansı bulamadılar. Buna rağmen birçok özel takıma tedarik edilen otomobiller 1970'li yıllara kadar katıldıkları çoğu yarış kazanarak nasıl bir başarı elde ettiğini kanıtlamış oldu.

Bu başarılar ve Cobra'nın büyük potansiyele sahip olması, motor tedarikçisi Ford'un dikkatinden kaçmadı ve Shelby'nin en büyük projelerinden başlamasına ön ayak oldu.

Bu başarılarla rağmen yol otomobili operas-

yonu finansal açıdan pozitif değildi; motorlar pahalıydı, İngiltere'den otomobil getirmek ve dönüşümü gerçekleştirip satma fikri, yarışmak için mantıklı olsa da yol otomobilleri için hayli maliyetli bir yoldu.

Bu nedenle Carroll Shelby, 1967 yılında İngiltere'den otomobil ithal etmeyi bırakmak zorunda kaldı.

AC ise AC 289 adı altında, küçük blok V8 motorlu, 289 cid Roadster'ların satışına 1969'a devam etti. AC 428 de aynı şekilde, Ford 428 cid motoruyla 1973'e kadar satıldı.

Zaten Ford'la olan ilişkiler tam da bu dönemlerde çok ciddileşmişti ve Carroll Shelby'nin üretici kariyeri bu markaya doğru kaydı.

Ford yılları 1965- 1966 (Bölüm 1)

1963 yılında Ford, gelişen genç nüfusun ihtiyacı olan bir otomobil arayışındaydı. FoMoCo başkanı Lee Iacocca, Chevrolet Corvette'in bitmek bilmeyen başarısını (hem satışlarda hem de yarışlarda) kırmak istiyordu ve bunun için tasarımcılarından hafif, küçük ve güçlü bir otomobil üretmelerini talep etti.

Lee Iacocca gençlere hitap eden bu otomobilin satış olarak çok başarılı olacağını sezdiği için Mustang konseptini hayata geçirmeye karar verdi. 1964 yılının Nisan ayında Ford Mustang büyük bir tanıtım kampanyasıyla piyasaya çıktı.



1965 Shelby GT350 ilk Shelby- Ford ortak ürünüydü. Otomobilde 306 bg'lik 289 Windsor V8 yer alıyordu

Ucuz, bol donanıma sahip, güçlü V8 motor seçenekleriyle gençler arasında vazgeçilmez bir otomobil haline dönüşen Mustang, ilk yılı sonunda 400.000'den fazla satışıyla rekor kı-

rarken, Iacocca'nın aklında başka projeler vardır Mustang'le ilgili: Bu Pony Car sınıfının yaratıcısını yarıştırmak ve böylece halk arasında çok sevilen bu otomobilin sportif imajını yükselt-

mek. Bunu gerçekleştirmek için 4 yıldır ciddi başarılarla imza atan ve Shelby Cobra, Shelby Daytona Coupe projelerinin ardındaki isim Carroll Shelby'nin kapısını çaldı.

“Hem Ford hem Carroll Shelby gibi bir isimi kendine düşman edinmiş Enzo Ferrari, yakın gelecekte buna çok pişman olacaktı”





1965 Shelby Mustang GT350

Ford fabrikasından, Shelby'e gönderilen otomobiller, California'daki Shelby atolyesinin önünde beklerken. GT350'lerde jantlar ve yarış çizgileri olmadığı için bu fotoğraftaki araçların henüz Shelby tarafından tamamlanmadığını anlayabiliriz



Dökme alüminyum Cobra supap kapakları, Cobra karteri, tübüler çelik 2.5 inçlik egzozlar, son susturucu gibi detaylar motordaki diğer işlemlerdi ve motor artık 6000 d/dak'da 306 bg güç ürettiyordu.

Yürüyen aksamdaki değişiklikler, Ford'un San Jose fabrikasında, Shelby'e verilecek otomobiller üzerinde, fabrika bantlarında monte edilecek modifikasyonları içeriyordu. Buna göre Ford 9 inç diferansiyeller, kısa oranlı, dört ileri Borg Warner şanzımanlar, 9.5 inçlik ön disk frenler, Galaxy modellerin arka frenleri, dayanıklı amortisörler, V şeklindeki süspansiyon bağlantıları Shelby'e gönderilecek otomobillere monte edilmişti. Otomobiller atölyeye geldikten sonra gövde yüksekliği düşürülüyor, ön tarafa anti-sway bar'lar monte ediliyor, Koni amortisörler takılıyor, di-

reksiyonun turu azaltılıyor ve Cragar jantlar takılıyor. Ayrıca düz beyaz renkli otomobiller mavi yarış çizgileriyle donatılıyor, bu Shelby'nin daha önce yarış otomobillerinde kullandığı bir tasarım detayıydı ve GT350'lerin yarışçı kimliklerini vurgulamak için tercih edilmişti.

Shelby daha iyi bir ağırlık dağılımı için aküyü bagaja yerleştirdi, fiberglas motor kaputuna yer verdi ve arka koltukları iptal etti. Kabindeyse ahşap, üç kollu Cobra direksiyonu, yarış kemeri, orta konsoldaki ekstra göstergeler gibi detaylar GT350'yi standart Mustang'den ayıran detaylardı.

Ortaya çıkan otomobil o kadar dikkat çekici ve performans olarak o kadar etkileyiciydi ki sadece 100 adet olması planlanan yol otomobili operasyonu fazla sipariş aldığı için Shelby American'ın üretim ye-

rini değiştirmesine neden oldu.

Shelby aynı zamanda GT350'lerin yarış versiyonlarını da hazırladı. Modifiyeli egzantrik mili, daha büyük dört barrel karbüratör, modifiye edilmiş yağlama sistemi, daha geniş emme manifoldu, geniş egzoz manifoldları, elektrikli yakıt pompası gibi ekler, GT350 R modellerinin motorlarındaki modifikasyonlardı. R bu işlemler sonucunda dinamometrede 350 bg civarında güç veriyordu.

Bunların dışında takla barları, pleksiglas camlar, tamponların sökülmesi, ızgaranın iptali, radyo, havalandırma sistemi gibi detayların sökülmesiyle birlikte, yarış koltukları Mustang'leri ciddi bir yarış makinesine dönüştürmüştü.

Başarı kaçınılmazdı ve Ford, bu defa da Le Mans projesi için Carroll Shelby ile çalışma kararı aldı.

1964 yılının Eylül ayında bu ikilinin ilk ürünleri 65 model yılına ait Shelby Mustang GT350 olarak Shelby atölyelerinden çıktı. SCCA kurallarına göre GT 350'lerin yarışabilmesi için en

az 100 adet yol versiyonunun üretilmesi gerektiğinden, Carroll Shelby yol versiyonlarını da üretmek için kollarını sıvadı. Yapılan anlaşma, Shelby GT350'lerin sadece fastback gövdelerle satılacağını ve yol için üretilen

yarış otomobili felsefesinden uzaklaşmayacağı şeklindeydi. GT350'lerde Ford'un 289 cid'lik, 271 bg gücündeki HiPo (High Performance) adını verdiği motorun modifiye edilmiş bir versiyonuna yer verildi. Bu

motor Ford'un garanti şartları dışında kalmayacak ve kolaylıkla Ford servislerinde hizmet görebilecek şekilde kullanılacaktı. Carroll Shelby bu şartlara göre çalışmalara başladı. Sadece motor değil, otomobilin tüm

yürüyen aksamı, kabini ve gövdesi de standart Mustang'den oldukça farklıydı.

289 cid. motorda 715 cfm Holley dört barrel karbüratör, alüminyum Cobra manifoldu üzerine monte edildi.

Takım patronu olarak Shelby (1965- 67)

Aslında bu başlık bir alt başlık gibi algılansa da Carroll Shelby'nin hayatını ele aldığımız üç farklı başlıktan biri. Burada olmasının nedeni tamamen tarihsel. Yani kronolojik olarak Shelby'nin yarış takımı patronluğu 1965 Ocak tarihinde gerçekleştiği için burada yazmayı uygun gördük. Yoksa yazının tarihsel dizininin uzaklaşabilirdi.

Tarih 1963'ü gösterdiğinde Ford cephesinde çok ilginç gelişmeler olmaktaydı. Kulağa gelen duyular Enzo Ferrari'nin, markasını Ford'a satmak istemesini söylüyordu. Ford bunun üzerine hemen harekete geçti, milyonlarca dolar harcayarak yasal süreci ve Ferrari markasıyla tüm fabrikasını satın almak için incelemeleri başlattı. Görüşmelerin son bölümlerine gelindiğinde Enzo Ferrari, markasının 'open wheel'(Formula 1, Indy Car gibi) adı verilen çeşitli yarış serilerinde istediği gibi yarışmayacaklarını anlamasıyla herşeyi iptal etti. Bunun nedeni Ford'un Indy 500'te söz sahibi olan tek marka olarak kalmak istemesi ve Ferrari'ye bu yarışa katılmama şartı koymasaydı.

Görüşmelerin, anlaşmaların, milyonlarca dolar ve en önemlisi zaman kaybından sonra Henry Ford II çok öfkelendi ve markasından,



1966 LeMans yarışından bir kare. GT40'ın önünde Carroll Shelby ve kupa, takım çalışanlarıyla birlikte



GT40 projesi, Carroll Shelby'nin takım patronu olarak LeMans'ı kazanmasını sağladı. Fotoğrafta 1967'de LeMans'ı kazanan MK IV GT40'ı görüyoruz

Ferrari'yi dünya uzun yol yarışlarında geride bırakabilecek bir otomobil geliştirmesini istedi.

İlginçtir ki buna benzer bir olay 1959 yılında Carroll Shelby ile Enzo Ferrari arasında da yaşanmıştı. 'Huysuz ihtiyar' Enzo, Shelby'nin yarış pilotu olduğu ve Aston Martin'de yarıştığı zamanlarda dikkat çeken bu Amerikalı

gençle ilgilense de anlaşmaya varma konusunda sıkıntı çıkartmış ve Shelby'i de karşısına almıştı. 1950'li yıllarda Ferrari yarışlardaki en büyük güç olarak görüldüğünden, Ferrari ile yarışabilseydi Carroll Shelby'nin yarış kariyeri çok çok farklı gelişebilirdi. Ne var ki bu hiçbir zaman gerçekleşmese de, olay farklı bir şekilde bu ikiliyi karşı karşıya ge-

tirdi.

Hem Ford hem Carroll Shelby gibi bir isimi kendine düşman edinmiş Enzo Ferrari, yakın gelecekte buna çok pişman olacaktı. Ama önce ortaya bir otomobilin çıkması gerekiyordu...

Ford çalışmalarına başladı ve GT yarışlarında Ford motoru kullanan Lola'nın şasislerini kullanma konusunda anlaşma sağladı. Orta-

dan motorlu Lola GT şasisleri zamanının en gelişmiş yarış otomobillerindendi ve 1963 LeMans'da büyük bir potansiyel sergilemişlerdi.

1 yıllık anlaşma ile iki adet Lola GT şasisi Ford'a verildi. Ortadan motorlu yerleşim konusunda tecrübeli olan Roy Lunn ile eski Aston Martin takım menejeri John Wyer'den oluşan



bir ekip proje üzerinde çalışmalara başladılar ve Ford Advanced Vehicles Ltd. şirketini kurdular. Bu şirket Ford bünyesi altında sadece GT projesi için kurulmuştu. Ford hırslanmış, varını yoğunu projeye dökmüştü.

Tarihe adını GT40 olarak yazdıran bu efsanevi otomobilin ilk hali 16 Mart 1963'te İngiltere'deki Lola fabrikasından çıktı ve 1 Nisan'da New York Fuarı'nda Ford GT adı altında sergilendi.

GT'de 255 cid, (4.2 lt) V8, Fairlane motoru kullanılıyordu ve proje aslında büyük bir potansiyel sergiliyordu. Yerden yüksekliği sadece 40 inç olan otomobilin adı bu nedenle GT40 olarak değiştirilmişti. Otomobilde alüminyum şasi ve Kar Kraft şanzıman yer alıyordu.

GT40 ilk yarışına Nürburgring 1000 km yarışında, 1964 yılında çıktı. Otomobil ikinci sırada yarışı sürdürürken süspansiyon arızası nede-

niyle yarış dışı kalmıştı. Üç hafta sonra da buna benzer bir nedenle, katılan üç GT40, LeMans 24 saat yarışından çekilmek zorunda kaldı. Bütün bir yıl bu tip başarısızlıklarla geçince Ford, John Wyer'in işine son verip, yarış takımının başına Carroll Shelby'i getirmeye karar verdi.

Bu tarihi değiştiren bir karardı. Shelby otomobillerde birtakım değişikliklere gidilmesi kararını verdi. Bunların en önemlisi, daha önce Cobra, Daytona Coupe ve Shelby GT350'de kullandığı o efsanevi küçük blok, 289 cid. Ford V8'ini kullanmak oldu. 385

bg güç üreten bu motorla birlikte GT40'taki diğer değişiklikler debriyaj, şaft, yakıt sistemlerinde yapıldı ve Colotti düz vites dişlileri yerini Ford sarmal dişlilere bıraktı. Aerodinami ve soğutma konularında da

gelişmeler kaydedildi.

Carroll Shelby liderliğinde elden geçirilen otomobil ilk olarak Şubat 1965'te Daytona Continental Race'e katıldı. İlk yarışında birinci ve üçüncü olsa da o yıl LeMans'a katılan hiçbir GT40 başarılı olamadı ve galibiyet yine Ferrari'ye gitti. 1960'dan 1965'e kadar tüm LeMans yarışlarını Ferrari kazanmıştı ve bu Henry Ford II'nin giderek sinirlerini bozuyordu.

Bu yıl yeteri kadar (50 adet) yol versiyonu üretilen GT40, Production Sports Car Category'de yarışmak için homologe edildi.

1966'da Shelby, GT40'ta Ford'un 7.0 lt'lik motoru kullanmaya karar verdi. Bu motor Ford'un NASCAR yarışlarında kullandığı motorun aynısıydı. Aerodinamik yapısı biraz elden geçirilen otomobil Bruce McLaren-Chris Amon pilotajında

LeMans 24 Saat yarışını kazandı. Aynı yarışta Shelby American takımının ikinci otomobili olan ve Ken Miles-Danny Hulme ikilisi tarafından kullanılan '1' kapı numaralı ikinci otomobil de ikinci oldu. Yarışın üçüncülüğü de yine bir GT40'a, Ronnie Bucknum-Dick Hutcherson ikilisine gitmişti. İlk üç sıra GT40'ın olmuş, Ford dördüncü olan Porsche'ye 21 tur, Ferrari'ye tam 50 tur fark atmıştı.

Bu sonuç Carroll Shelby'nin takım patronu olarak kazandığı ilk LeMans galibiyetiydi ve Henry Ford II'nin tüm rüyaları geçek olmuştu çünkü Ford da bu ezici galibiyetle LeMans'ı kazanan ilk Amerikalı üretici unvanını ele geçirmişti.

1967'de aynı başarı bu defa GT40 MKIV ile gelmiş, Shelby American ikinci kez üstüste LeMans'ı kazanmıştı. Carroll Shelby böylece iki kez bu başarıyı elde etmiş oldu.

Ford sezon sonunda projeyi sona erdirmiş olsa da GT40'lar iki yıl daha LeMans'ı domine ettiler ve bu başarıyı 4 yıl üstüste kazanarak tam anlamıyla tarih yazdılar. Carroll Shelby ise 1959'da pilot, 1965'te Cobra Daytona Coupe ile GT sınıfını kazanarak üretici, 1966 ve 1967 yıllarında da GT40 yarış takımının patronu olarak LeMans'ı üç farklı dalda kazanan ilk ve tek isim olarak tarihe geçti.

1969'da Shelby American yarış takımı kapatıldı ve bir dönem sona ermiş oldu.

Üretici olarak Carroll Shelby Ford Yılları 1966-1970 (Bölüm 2)

Bu sıkı yarış patronluğu döneminden sonra tekrar üretici tarihine geri dönecek olursak.



1966'da Shelby GT350 küçük değişikliklere uğradı. Üretim Ekim 1965'te başladı. İlk yılında Shelby operasyonu satış anlamında başarılı olsa da seri üretim mantığıyla çalışan ve her şeyi kâr etmek olarak gören Ford yönetimi, projenin kârlılığında çok da memnun değildi. Ancak Shelby Mustang, Mustang'ın imajını o kadar iyi etkilemişti ki buna devam etmek zorundaydılar.

Kısacası şimdilik çok so-

run yoktu ama ileriki yıllarda oluşacak sorunların ilk çatlak sesleri gelmeye başlamıştı Detroit simalarından. Kozmetik olarak C sü-tünü camları, arka çamurluk önündeki hava girişi gibi ufak tefek detaylar 65 ile 66 GT350'yi ayırıyordu. Motorda büyük değişiklik yoktu ama Paxton supercharger opsiyonu GT350 versiyonu için sunulmaya başlanmıştı.

Asıl farklılıklarsa operasyonel anlamdaydı. Car-

roll Shelby, otomobil kiralama firması Hertz ile anlaşma imzalayarak resmen 'kiralık yarış otomobili' fikrini ortaya çıkartmıştı. Buna göre Hertz firması kendisine tedarik edilen '66 GT350H'leri günlük 17 dolar, haftalık 70 dolardan kiralıyordu. İlk olarak 100 adet kiralık otomobil olarak geliştirilen proje sonradan 1000 adete kadar çıktı ve bu 1966'da Shelby'nin toplam GT350 üretimini yüzde kırkına tekabül ediyordu.

Bu sayede Carroll Shelby satış rakamlarını bir önceki yıla göre dörde katlamış, çatlak seslerin önüne geçebilmişti.

Bu Shelby'nin ne kadar akıllı bir iş adamı olduğunu gösteren küçük detaylardan biriydi.

Bir diğer farklılık da Shelby'lerde artık convertible gövde seçeneği ve beyaz dışında farklı renk seçeneklerinin de sunulması oldu; böylece alıcı kitlesi genişledi, opsiyonlar arttı.

1967 Shelby GT500, 428 cid motorun kullanıldığı ilk Shelby modeli oldu. GT500 335 bg'lik motoruyla 13.9 sn'de 400 metreyi geçiyordu



1967- 68 Shelby Mustang GT350- GT500

“1967’de artık Shelby’ler dört koltuklu olarak satılıyordu ve bu yaklaşım Carroll Shelby’nin hiç hoşuna gitmiyordu. O, yol için yarış otomobili üretmek konseptiyle yola çıkmış, otomobillerini buna göre geliştirmişti”



1968 Shelby GT500 KR Convertible’den sadece 318 adet üretildi

Carroll Shelby’nin asıl büyük değişimi 1967 yılındaydı. Mustang’in daha büyük bir gövdeye sahip olması Shelby’i de etkiledi. Artık Mustang daha konfor odaklı bir otomobil haline gelmiş, kompakt boyutları büyümüş, o hafif- hızlı otomobil imajından uzaklaşmaya başlamıştı.

Tasarım olarak yine farklılıklar sunuluyordu; Mercury Cougar’dan alınan arka farlar, ızgaranın ortasına yerleştirilen uzun farlar, hava girişleri gibi detaylar Shelby’ler ile standart Mustang’leri ayıran özelliklerdi. Artık Shelby’ler dört koltuklu olarak satılıyordu ve bu yaklaşım Carroll Shelby’nin hiç hoşuna gitmiyordu. O, yol için yarış otomobili üret-

mek konseptiyle yola çıkmış, otomobillerini buna göre geliştirmişti. Ama Ford’un stratejilerinden dolayı giderek bundan uzaklaşıyordu.

1967 model yılında Shelby GT500 seçeneği sunulmaya başlandı. Bu modelde Ford’un, yarış otomobili GT40’ta da kullandığı 428 cid. büyük blok, 355 bg gücünde bir V8 motor bulunuyordu. Aslında otomobilin gücü ölçüldüğünde 425 bg civarında çıkıyordu ama Shelby bunu kullanıcıları korkutmamak ve sigorta şirketlerinden daha uygun fiyatlar alabilmek için bu şekilde pazarlıyordu.

GT350 ise yine aynı motorla, 289 cid ile devam ediyordu yoluna. ’67 GT350 ve GT500’ler büyük bir başarı ya-

kaladılar ve çok ciddi Muscle Car’lar olarak anılmaya başlandılar. Bugün bile 1967 Shelby’ler tarihin en değerli, en az bulunan Muscle Car’larından biridir ve sinemalardaki ‘Gone in 60 Seconds’ filmiyle dünyaca büyük bir üne kavuşmuşlardır. 1967 üretim adetleri GT350 için 1175, GT500 içinse 2048 adetle, toplam 3225 adetti.

1967’de Ford, Mustang’da 390 cid büyük blok motor seçeneğini sununca Carroll Shelby’nin sportif Mustang üreticisi rolünü zayıflamaya başladı.

Ford’un bu hamlesinin nedeni GM tarafından ‘Mustang Avcısı’ olarak piyasaya sunulan Camaro’nun 396 cid büyük blok motorla piyasaya çıkmasıydı.

1968’de Mustang’de yine ufak tefek görsel değişiklikler oldu. Shelby de tasarım konusunda iyice ekstrem bir yol izledi ve otomobillerini olabildiğince ayırmaya çalıştı. GT350, GT500 ve GT500 KR (King of the Road) Shelby’nin modelleriydi. GT350’de artık 302 cid’lik motor bulunuyordu ama gücü 250 bg’e düşmüştü. Bu Shelby tarihinde ilk defa oluyordu. GT500 ve KR ise yine 428 cid, 355 bg’lik motorla ile stiliyorlardı.

Ford da aynı yıl 428 cid motorlarını Mustang’lerde kullanmaya başlamıştı. Shelby müşterileri bununla çok ilgilenmiyorlardı ve satışlar yine artarak 4450 adete ulaşmıştı.

1969- 70 Shelby Mustang GT350- GT500



Mustang’in bir kez daha büyüyen hantallaşması Shelby’nin imajı için giderek zararlı olmaya başlamıştı. Ayrıca Mustang’in Boss 429 ve Mach1 modelleri Shelby’nin GT500’leriyle rekabet ederken, Trans Am yarış serisi için geliştirilen Boss 302’de direkt olarak GT350’ye rakip olup, pazar payı çalıyordu. Shelby’e içten bir rakip doğmuştu, bu hazmedilemezdi.

Carroll Shelby bu yaklaşımdan hiç hoşlanmamış, yol için yarış otomobili imajından uzaklaşmak hoşuna gitmemiş ve Eylül 1969’da bu birlikteliğe son veremeyi uygun görmüştü. Ancak Eylül ayı 1970 model anlamına geldiği için elde kalan modeller 70 Shelby’ler ola-

rak satılsalar da işin gerçeği bu otomobiller 1969 modeldi, sadece VIN kodları ve görsel bir iki değişiklikte birbirlerinden ayrılıyorlardı. Bu değişim FBI yetkilileri eşliğinde gerçekleştiriliyordu.

GT350’de Ford Windsor 351 cid motor kullanılmaya başlanırken, GT500 yine aynı şekilde 428 cid ile devam ediyordu.

1970 Şubat ayında Shelby- Ford birlikteliği resmen sona erdi ve bir efsane daha tarih sayfalarındaki yerini almış oldu. Böylece ’65- 70 arasında Shelby imzalı Ford’lar artık üretilmeyecek, Mavi Oval performan imajını kendi kaynaklarıyla devam ettirecekti. Artık Carroll Shelby’i farklı maceralar ve projeler bekliyordu.

Ancak bu süreç boyunca laccocca ile Shelby’nin arası hiçbir zaman gerilmemiş, sorunlar Ford’un kurum-

sal stratejilerinden dolayı kaynaklanmıştı. Bu Chrysler ile başlayacak olan yeni projeler için önemli bir detaydı...



Güney Afrika'da biber üretimi (1973- 82)

Carroll Shelby bu olaylardan sonra otomotiv endüstrisinden biraz uzaklaşmayı uygun gördü ve zamanının büyük bir kısmını Gü-

ney Afrika'da geçirmeye başladı. Bu süreçte zarfında (1973) kendi kırmızı biber markasını geliştirdi ve tüm dünyaya bunu pazarlamaya

başladı.

1976'ya kadar oldukça başarılı bir iş kolu olan biber üreticiliğine devam eden Carroll Shelby, 1982'de bir

kez daha Lee Iacocca ile biraraya geldi. Bu defa birliktelik Ford için değil, Iacocca'nın çalıştığı yeni marka olan Chrysler içindi.

Chrysler yılları (1983- 92)

Shelby'i Ford ile biraraya getirmiş olan Iacocca, aynı şeyi Chrysler için de gerçekleştirdi. Shelby önceleri Dodge adı altında, daha sonra 1986'dan itibaren kendi adıyla Chrysler modellerini satmaya başladı.

Tabii ABD'de 1970'lerin başında petrol krizi patlak vermiş, emisyon ve tüketim büyük bir önem kazanmaya başlamış, Muscle Car dönemi çoktan sonlanmıştı. Artık otomobiller büyük V8'ler, ağır gövdelere sahip değildi. Olabildiğince kompakt, 4 ve 6 silindirli, turbolu, sportif sayılacak hatchback otomobillerdi.

Carroll Shelby GT350 ve GT500'ler gibi bir etkiyi yakalayamayacağını bilincindeydi, yine de projeye başlamaktan geri kalmadı.

İlk olarak 1983'te Dodge Shelby Charger modeli geliştirildi. Sonrasında bunu Dodge Omni, Daytona Turbo, Daytona Shelby Z, Spirit R/T gibi çok önemli olmayan modeller izledi.

1986'da ilk kez Shelby adıyla satılan Chrysler modeli olan, Omni modeli üzerine geliştirilen

Shelby GLHS modeli üretildi. Otomobilin ismindeki GLH harfleri 'Goes Like Hell' anlamına geliyordu ve otomobil küçük, 2.2 lt'lik turbo motoruna rağmen 6.5 sn'de 100 km/s'ye çıkıyor ve 400 metrede V8 motorlu Camaro'ları bile geride bırakıyordu: 14.5 sn 400 metre geçişi için yeterliydi. Otomobilden sadece 500 adet üretildi.

GLHS'yi 87'de Shelby Lancer, 88'de Shelby Dakota ve CSX- VNT

modelleri izledi.

Ne var ki bu otomobillerin hiçbirisi büyük ses getirmede, çirkin tasarımları büyük ihtimalle bunun en önemli nedeniydi, tabii endüstrinin odak noktası da başka noktalara, pazarlara kaymıştı. Japonya ve ekonomi bu farklı odaklar için kullanılan kilit kelimelerdi.

1990 yılında Carroll Shelby'e kalp nakli gerçekleştirildi ve bunu takiben 91 yılında Carroll Shelby Heart Fund'u

(CS kalp fonu) kurdu.

1992 yılında Carroll Shelby'nin Chrysler'deki varlığı kendini Viper projesiyle gösterdi. Otomobilin geliştirilmesine büyük rol oynayan Shelby, özellikle motorun olabildiğince güçlendirilmesi ve gövdenin hafifletilmesi gibi kilit konularda rol aldı ama Viper hiçbir zaman Carroll Shelby'nin adıyla anılmadı.

Kısa bir süre sonra bu birliktelik de sona erdi.



Shelby GLHS, Chrysler çatısı altında Shelby adıyla satılan ilk modeldi



Günümüzde Shelby

Bu olaydan sonra Carroll Shelby yine Cobra Roadster'ları üretmeye başlamıştı ve 1995'te ilk otomobiller yollarda görünmeye başladı. Asıl önemli projeyse 1997'de Shelby Series 1 roadster modelinin üretilmesiydi.

Series 'in en büyük özelliği sıfırdan itibaren tamamen Carroll Shelby imzasıyla üretilmesiydi. Bugüne kadarki tüm otomobiller diğer markaların güçlendirilmiş versiyonlarıydı ama Se-

ries 1 farklıydı. Otomobilde 4.0 lt'lik Oldsmobile Aurora V8 motoru kullanılıyordu, atmosferik bu motorun opsiyon olarak bir de supercharger destekli versiyonu mevcuttu. Oldukça başarılı performans verileri sunan Series 1'in 0-100 km/s hızlanması 4.1 sn, 400 metre geçişi 13.0 sn'yd.

1998'de başlayan üretim 2005'e kadar devam etti ve toplam 249 adet Series 1 üretildi.



Ford ile yeniden



2000'li yıllarda Ford ile yeniden flört etmeye başlayan Carroll Shelby, otomobil meraklıılarını heyecandıracak konseptlere imza atmaya başladı.

2004 Detroit Fuarı'nda Ford Shelby Cobra Concept adında, orijinal Cobra Roadster'ları anımsatan retro tasarımlı bir konsept gösterildi. Otomobil oldukça güzel ve 6.4 lt'lik, 645 bg'lik V10'uyla potansiyel sahibiydi. Fuarın en iyi konsepti seçilen bu araç ne yazık ki hiçbir zaman seri üretime geçmedi.

Carroll Shelby 2005'te



SHELBY



2005'de Shelby ile Ford markaları yeniden biraraya geldi ve ilk GT500 o yıl tanıtıldı

bu defa orijinal GT40'a gönderme yapan, Ford GT projesinde çalışmaya başladı. 5.4 lt'lik supercharger destekli V8 motoruyla GT, 550 bg güç ve 650 Nm torkuyla dikkat çekiyordu. GT'nin tasarımı tamamen orijinal GT40 baz alınarak hazırlanmıştı ve 2005- 2006 yılları arasında toplam 4038 adet üretildi. Otomobil oldukça başarılı bir şekilde hem Ford'un hem de Carroll Shelby'nin kariyerinde listelendi.

Aynı yıl Shelby yeni bir konsept daha gösterdi: Ford Shelby GR1 konsepti. 2005 Detroit Otomobil Fuarı'nda tanıtılan konsept yine tarihten ilham alıyor, bu defa Shelby Cobra Daytona Coupe'ye gönderme yapıyordu. Otomobil yine Ford bün-

yesindeki Advanced Product Group tarafından geliştirilmişti ve bir yıl önceki konsept olan Ford Shelby Cobra'daki 6.4 litrelik V10 motorla güçlendirilmişti. Ne var ki GR1'de Cobra konsepti gibi üretime geçmedi.

Bu iki konsept ve GT'de yapılan ortak çalışma kendini modern Shelby GT350 ve GT500'lerde sürekli bir birlikteliğe bıraktı. Bu defa tıpkı 40 yıl önce olduğu gibi Shelby, Ford'un performanslı modellerini üretecekti. 2005'te Mustang'in retro tasarımı yeni yüzü, Shelby zehiriyle tanıştı ve ilk GT500, 2005 New York Fuarı'nda gösterildi.

Bir yıl sonra convertible tanıtıldı ve 2006'da Hertz ile olan ortaklı-

ğın 40. yılı için özel bir Hertz versiyonu hazırlandı. 2007'de bir diğer efsane KR'nin geri dönüşüne tanıklık ettik. Daha sonra sırasıyla Super Snake, GT Convertible, 45. yıl özel GT350 modelleri üretildi.

2009 ve 2011'de Carroll Shelby Yaşam Boyu Gelişim ödülüne layık görüldü.

Günümüzde Shelby hâlâ üretimine devam ediyor ve GT500 Supersnake, GT350 ve GTS modellerinin üretimini yapıyor. Bunların dışında 50. yıl özel Cobra serisi (CSX 8000), Shelby 427 S/C (CSX4000), 289 FIA Cobra (CSX 7000), 289 Street Shelby Cobra (CSX 8000) ve Shelby GT40 (sınırlı sayıda) modellerinin üretimi yapılıyor.

dele uygulamış ve tarih yazmış bir isimdir.

Onun aramızdan ayrılması mirasının da biteceği anlamına gelmiyor. Shelby American operasyonlarına devam ediyor, aynı şekilde kalp fonu da öyle.

Bizler, Amerikan otomobili fanatikleri Carroll Shelby'i hiçbir zaman unutmayacak, onun mirasını sonsuza kadar yaşatacağız. Bunun için sizlere Türkiye'nin ilk ve tek orijinal 1967 Shelby GT350'sinin sürüşünü sunuyoruz.

Bu inanılmaz makinenin unutulmayacak deneyimi için kendinizi hazırlayın...

Teşekkürler Carroll Shelby, huzur içinde yat...

Carroll Shelby böyle- sine başarı ve efsanelerle dolu bir hayat yaşadıkdan sonra 10 Mayıs 2012'de aramızdan ayrıldı. İlginç bir tesadüf olarak Shelby'den sadece bir ay sonra 1959'da LeMans'ı birlikte kazandığı Roy Salvadori'de hayata gözlerini yumdu.

Ölüm nedeni olarak yarış pilotluğuna son vermesine ve ileriki yaşlarda kalp ameliyatı geçirmesine neden olan kalp yetmezliği gösteriliyor.

Her ne olursa olsun Carroll Shelby adını altın harflerle otomobil tarihine yazdırmış, imzasını attığı her otomobil çok başarılı olmuş, sihirli formülünü (düşük ağırlık- yüksek motor gücü) 40 yıl boyunca birçok farklı mo-

289 cid Ford V8 motoru



Carroll Shelby'nin tarihinde olduğu kadar Ford'un da geçmişinde çok önemli bir yer edinen bu motor, herşeyi başlatan motor olmasıyla ünlendi. Önce Cobra'larda kendine yer buldu, son-

rasında Mustang ile Shelby GT350'lerde ve Daytona Coupe'de kendini gösterdi. Son olarak Ford GT40'nin sırtında 1968 ve 69'da LeMans'ı kazandı. İlginç bir şekilde hangi şasiye konulursa başa-

rılı olan, adeta sihirli bir motordur.

Ford Windsor olarak adlandırılan bu motor, Mavi Oval'in Windsor fabrikasında üretildiği için bu ismi almıştı. 289 cid'lik bu motor 1963 yılında tanıtıldı ve iki barel karbüratörle 195 bg güç ürettiyordu. 1964'te Mustang'de kullanıldığında 225 bg gücüyle dikkat çekti, daha sonra K kodlu HiPo, 271 bg'lik versiyonu tanıtıldı. Bu motor Shelby GT350'lerde 306 bg güç ürettiyordu.

Üretimi 68 yılına kadar devam etti, 1968'de stroku 76.2 mm'ye çıkartılıp 302 cid hacme kavuştu.





Carroll Shelby'nin geliştirdiği ve ürettiği önemli otomobiller

1963 Shelby Cobra 289
1964 65 Shelby Cobra Daytona Coupe
1965 Shelby Cobra 427
1965 Shelby Mustang GT350
1966 Ford GT40
1967 Shelby Mustang GT350- GT500
1968 Shelby Mustang GT500 KR

1969 Shelby GT500
1992 Dodge Viper
1998 Shelby Series 1
2005 Ford GT
2005 Shelby GT500
2007 Shelby GT500 Super Snake

Konseptler

2004 Ford Shelby Cobra Concept
2005 Ford Shelby GR1



Carroll Shelby ve LeMans 24 Saat

Carroll Shelby hem pilot, hem üretici hem de takım patronu olarak LeMans'ı kazanan ilk ve tek isimdi. Üstelik bunu sadece 7 yıl içinde kırılması çok zor rekoru da elinde bulunduruyordu...

- 1959 LeMans 24 Saat galibiyeti- Aston Martin DBR1- Pilot olarak
- 1965 LeMans 24 Saat GT sınıfı birinciliği- Shelby Cobra Daytona Coupe Üretici olarak
- 1966 LeMans 24 Saat Genel Klasman birinciliği- Ford GT40 Takım patronu olarak
- 1967 LeMans 24 Saat Genel Klasman birinciliği- Ford GT40 Takım patronu olarak





1967 Shelby Mustang GT350



Carroll Shelby'nin sıradışı hayatını okuduktan, inceledikten sonra onun üretimi bir otomobili kullanmanın nasıl bir şey olacağını düşünmeye çalışın. Orijinal bir 67 Shelby GT350'nin nasıl bir sürüşe sahip olduğunu merak ediyorsanız vakit kaybetmeyin...

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : M. Murat ERÇELEBİ



Bu testin AutoVision'da yayınlanması için otomobilini kullanmamıza izin veren Sayın Leon Kalma ve ElKlasik'e (www.elklasik.com) sonsuz teşekkürler...

Herşey 2010 yılındaki AutoShow fuarında klasik standından sessiz sedasız duran, yeşil renkli o 67 Shelby GT500'ü görmemle başladı. Koşarak yanına gittim, diz çöktüm, gördüklerime inanamıyordum. Herkes birşeyler soruyordu, cevap vermedim. Etrafında döndüm, ona dokundum, hissetmeye çalıştım.

Sonra içine oturdüğümde Carroll Shelby'nin imzasını gördüm ve gözyaşlarıma hakim olamadım. Dakikalarca içinde oturdum, ağladım. Sonrasında GT500'e bir mektup yazıp torpido-suna bıraktım.

Bu olay otomobillerin sahibiyle tanışmama ön ayak oldu ve Amerikan kullanma rüyalarım gerçekleşmeye başladı. Tabii bir gün





Shelby GT350 kullacağımı tahmin bile edemezdim. Nedeni kolay; herşeyden önce 67 Shelby GT350 çok az bulunan ve çok değerli bir otomobil. Az bulunduğu için çok pahalı ve neredeyse tamamı koleksiyonerlerin elinde. Günümüzde

mükemmel durumda bir Shelby GT350 ya da GT500 ABD'de bile 250.000- 300.000 dolara satılabilir...

Amerikan sever herhangi birine en sevdiği üç otomobili sorarsanız mutlaka Shelby GT350 ya da GT500 diyecektir. Benim için de

öyle, yıllardır onun hayallerini kurar, modellerini toplar, kitaplarını alır, yazıları, tarihini okur dururum. Özeldir 67 Shelby benim için, o Streed Rod 2'de 'The King'in otomobilidir bir kere, o Eleanor'dur, o bir yarış otomobilidir, o zaferdir, o büyük bir

mirastır...

Aslında Carroll Shelby öldüğünden beri onun anısına bir haber, araştırma hazırlamak istiyordum ama bunun içine kendisine ait bir otomobili koymadan olmazdı; olurdu ama eksik kalırdı. Shelby GT350'yi kullanabile-

ceğimi öğrendikten sonra bu haber gerçek olmaya başlamıştı. Orijinal bir Shelby kullanacaktım! Hem de 67 model!

Sabah kalktığımda hâlâ onun orijinal olabileceğine inanmıyordum. Nasıl olabilirdi? Gerçekten Amerika'dan mı gelmişti? Ben onu kullanmaya mı gidiyordum? Evet rüya gibi ama hepsi gerçektir, birazdan Shelby GT350'nin direksiyonuna oturacaktım.

Levent'te, otomobilin durduğu garaja geldiğimizde tüm ekip çok heyecanlı. Hepimizin yüzü gülüyor, herkes bağıra çağıra konuşu-

yor. Bugün dört kişiyiz ama ekip giderek artacak gün içinde.

Kapalı otoparkın karanlığından içeri doğru giriyoruz. Öyle mi böyle mi derken GT350'nin burununu görmemizle bu haykırışlar sona eriyor, sessizlik hakim oluyor herkese.

Bu inanılmaz bir karizma. Gördüğünüz ilk anda bile ne kadar etkileyici olduğunu gösteren, duruşuyla dördümüzü susturup, tüylerimizi diken diken yapabilen bir otomobil.

Anahtarı alıyorum; herkes onu ilk çalıştıran olmak istiyor ama bu seromoniyi kimseye veremem, kusura bak-

"Amerikan sever herhangi birine en sevdiği üç otomobili sorarsanız mutlaka Shelby GT350 ya da GT500 diyecektir"



“289 cid, Windsor Ford V8’i bugünden sonra kolaylıkla en çok sevdiğim Amerikan motorları kategorisinde birinci sıraya çıkıyor”





"Siz de onu sadece biraz modifiyeli bir Mustang olarak algılamışsanız yanılıyorsunuz, Shelby, Mustang'lere sadece güç değil ruh da enjekte etmiş"

mayın. Yavaşça kapısını açıyorum; arka tarafa hızlıca göz gezdirirken takla barına monte edilmiş dört noktadan bağlantılı emniyet kemerine gözüm ilişiyor. O muhteşem kokusunu içime çekiyorum, burası tarih, başarı, gurur kokuyor. Ardından torpidoya göz atıyorum ama hayır, Carroll Shelby'nin imzası burada yok. Biraz hayal kırıklığı yaşıyorum ama bu ahsap direksiyona elimi sürer sürmez kayboluyor.

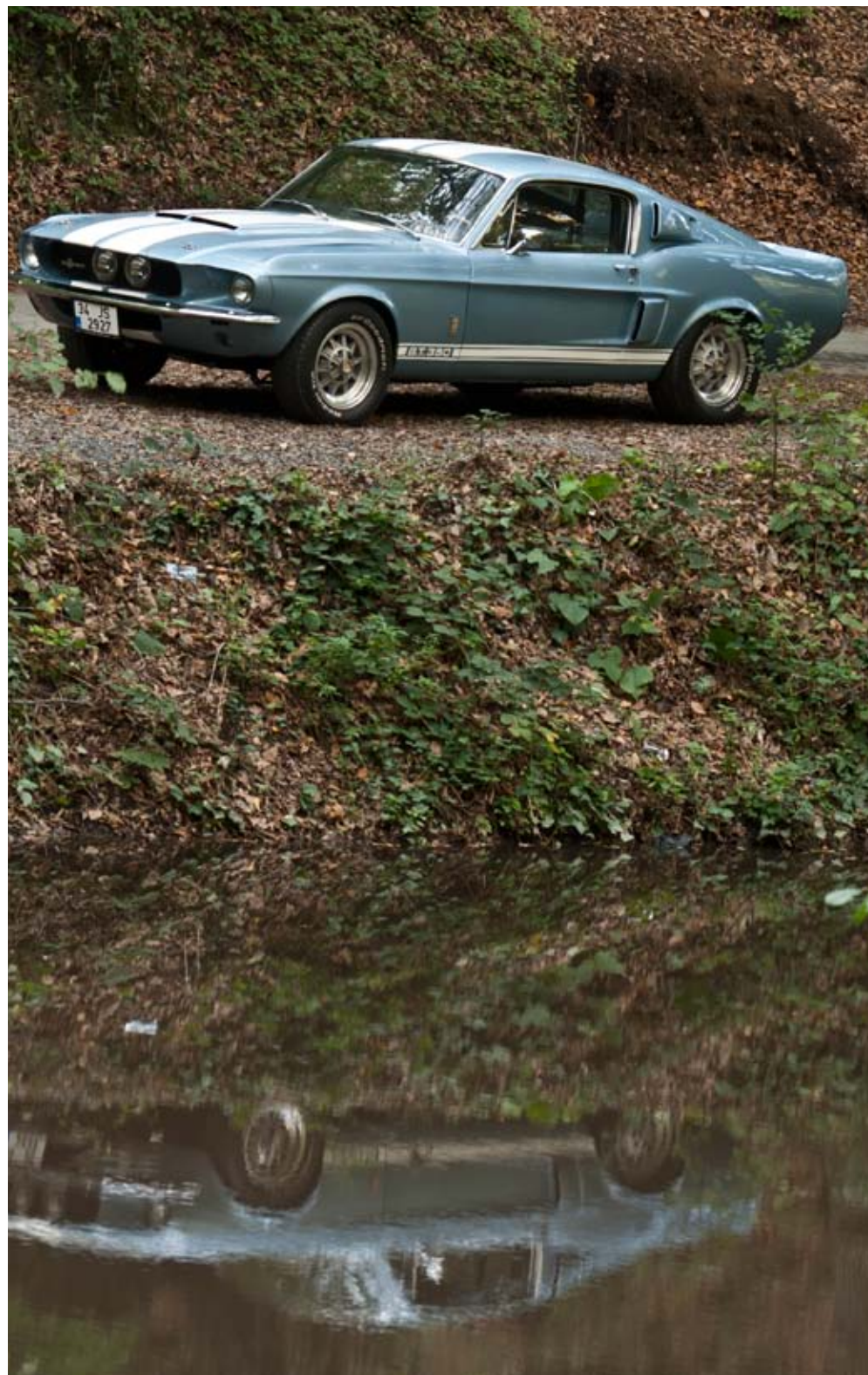
Küçük anahtarı yuvasına sokup gaz vermemle uyuyan bir dev uyanıyor sanki. Motor anında tepki veriyor dönen marş motoruna ve ... ve bu o kadar güzel bir ses ki birkaç saniye kendimden geçiyorum. Bu sesi duymamla gözlerim doluyor, ellerim titriyor. Shelby GT350 bu kadar duygulara hitap eden, motoru çalıştırdığınızda sersemleten, içinizi ürperten bir oto-

mobil. Dahası neden Amerikan sevdiğimi hatırlatıyor bana çünkü çok ama çok ruhlı.

Bu diğer deneyimlediğim V8'lerden daha farklı, tok, güçlü, gürültülü ve rölantide bile seri duyulan bir ses. Sanırım bu farklılık alüminyum supap kapaklarından kaynaklanıyor. Bası tınları biraz daha fazla olan, yüksek devirlerde NASCAR otomobillerinde duyduğunuz o kesintisiz kakofoniye sahip muhteşem, olağanüstü, gerçeküstü, kusursuz bir ses bu...

Büyük gaz pedalına biraz basıp V8'in kusursuz sesini tüm kapalı otoparka yayıyorum. Karbüratörde beklemiş benzin kokusu içeri sızıyor, arka duvardan çarpan ses adeta ciğerlerimi sökmek istiyor. 'Yol için yarış otomobili' dedikleri bu olsa gerek.

Otomatik şanzımanı 'D' konumuna getiriyorum ve yola çıkıyoruz. Çıkıyoruz ama hemen kenara çekip duruyo-



rum ve otomobilden iniyorum. Sesini dışarıdan dinleyeceğim ve biraz bu anın tadını çıkartacağım.

İlk şoku atlatır atlatmaz yeniden direksiyona geçiyorum ama sizlere hemen sürüşünü anlatmayacağım. Biraz tarihçesinden bahsetmek yerinde olacak.

Tarihçe

1967 Mustang'ler için değişim yılıydı. Artık otomobiller daha büyümüş, güçlenmiş ve GT40'ın yarışlardaki başarısının getirdiği imajla daha sıkı bir duruş sergiliyorlardı. Shelby buna ayak uydurmasını bildi, Le Mans 1966'yı kazanan 428 cid. motor seçeneğini hemen Shelby'lere yerleştirdi ve böylece

GT500 opsiyonu ortaya çıkmış oldu. GT350, yani buradaki modelse küçük değişikliklerle devam ediyordu yoluna. 289 cid'lik motorda yeni Mustang HiPo manifoldları kullanılmıştı. Bunun dışında direksiyon sistemi hızlandırıldı, süspansiyonlar daha tepkili hale getirildi ve fren sistemi elden geçirildi. Bu aynı zamanda bu efsanevi motorun kullanıldığı son yıl olduğu için belki de en değerli Shelby GT350 modellerindendi.

Kabindeki takla barı Carroll Shelby'nin fikriydi ve bu seri üretim bir otomobilde kullanılan ilk takla bariyeri. Dört noktalı (günümüzdeki gibi değil, iki noktası aşağıdan, iki noktası da takla barına

289 cid'lik motor standartta 271 bg ama GT350 306 bg güç üretiyor





monte edilmiş ayrı bir kemerden geliyor) emniyet kemeri direkt olarak yarış otomobillerinden alınmış bir detaydı. Ne var ki Shelby'ler büyüyen boyutlardan dolayı artık 4 koltukluydu ve biraz daha lüks donanımlara sahiptiler. Mustang Deluxe kabini, ekstra ampermetre göstergesi kabindeki lükslük simge-

leriydi. Tasarım konusunda Carroll Shelby otomobillerini Mustang'lerden olabildiğince ayırmak için elinden geleni yapıyordu. İzgaraya monte edilmiş uzun far, kaput mandalları, kapıların hemen arkasındaki hava girişleri ve hepsinden önemlisi C sütunundaki izgaralar 67 Shelby'nin

tasarım detaylarıydı. Arkada standart farların yerini Mercury Cougar'dan alınmış farları almıştı. Otomobilde ayrıca standart modellerde olmayan fiberglas parçalara da yer verilmişti. Motor kaputu, tamponlar bunlardan bazılarıydı ve üzerinde hava girişi olan tamponlar Mustang'inkilerden tam 10



cm daha uzundu. Bunun nedeni otomobilin oranlarını temelini aldığı Mustang'den uzaklaştırmaktı.

İzgaranın ortasındaki farların bazı 67'lerde izgaranın iki tarafında olduğu görülür. Bunun nedeni ABD'nin çeşitli eyaletlerindeki güvenlik yasalarıydı. Öyle görünüyor ki bizim kullandığımız GT350 'güvenliğe' takılmayan modellerden biriymiş.

1967'de sadece 1175 adet üretilen GT350'nin bu rengine Brittany Blue adı veriliyor ve VIN kodunda 'Q' harfiyle ifade ediliyor. GT350'ler 4 ileri otomatik (Ford C4) veya manuel şanzımanla alınabiliyorlardı. Manuel versiyonlarda Holley 715 cfm karbüratör, otomatiklerde, buradaki gibi Ford 595 cfm karbüratör bulunuyordu.

Testimizde yer alan örnekse torpido gözünden çıkan orijinal (!) 67 model Shelby GT350-500 el kitapçığının da gösterdiği gibi gerçekten orijinal bir Shelby ürünü. Bunu gördükten sonra ikna olduğumu söylemeliyim. Motor kaputunun sol tarafında yer alan



Shelby VIN kodu plakası yerinden çıkartılmış ama hem ruhsatta hem de o plakanın altında silik şekilde okunan şasi numarasını incelediğimizde otomobilimizin Ford'un San Jose fabrikasında, fastback gövdeye sahip, 289 cid 271 bg'lik motor ve otomatik şanzımanla donatıldığı bilgisine ulaştık. Demek oluyor ki otomobilimizin rengi, motoru, şanzımanı tamamen orijinal. Keşke Shelby VIN koduna da ulaşabilseydik. Unutmadan bu GT350, San Jose fabrikasından çıkan 101281'inci Mustang'mış. Daha sonra Shelby atölyelerinde dönüşüme uğ-



ramış ve fastback bir Mustang'den GT350'ye dönüşmüş.

Sürüş

Bu ilginç ve güzel bilgilerden sonra gelelim en merak edilen noktaya, yani sürüşe. Herşeyden önce GT350 gerçekten çevik bir otomobil bunu söyleyebiliriz. Direksiyondan, gazdan gelen tepkilere anında cevap veriyor ve hafifletilmiş gövdesiyle rahat hareket ediyor.

Gaz tepkisi mükemmel. 67 model bir otomobilden bunu beklemiyordum ve çok şaşırdım. Eski usul gaz telli olan pedalın en küçük hareketi bile 289'a emir



gönderiyor ve GT350 anında harekete geçiyor. Ayrıca gaz pedalının hareketi diğer Amerikan'lardaki gibi (daha önce 66 Corvette, 71 Challenger, 70 Mustang Mach1, 66 GTO, 56 Ford ve 59 Chevrolet kullanma imkanım oldu) uzun ve sonsuz değil, daha kısa.

Direksiyonun da 16:1 olan oranı yön değişimlerinde kendini gösteriyor. Küçük hareketlerle büyük yön değişiklikleri yapabiliyorsunuz. 66 Pontiac GTO'nun direksiyonunun yanında bu gerçekten hot hatch gibi hissettiriyor.

Motor o kadar tepkili ve canlı ki hiç vites değişikliğine gerek kalmıyor. Alt devirlerden itibaren gücünü hissettiriyor ve 5000 devirden

sonra adeta kaputtan fırlayacakmış gibi enerjik hissettiriyor. Bu devirden sonra ses bambaşka bir hal alıyor, NASCAR vari gürültü kendini gösteriyor, titreyişler her yerden hissediliyor ve güç sadece arka lastiklere değil tüm otomobile yayılıyor gibi hissediyorsunuz. Sanki gizli, saklı kalan özelliklerini bize göstermek istiyor gibi. Bu, bu kesinlikle tarif edilmesi zor bir his... Bu ses, bu otomobil gerçekten bağımlılık yaratıyor... 289 cid, Windsor Ford V8'i bugünden sonra kolaylıkla en çok sevdiğim Amerikan motorları kategorisinde birinci sıraya çıkıyor.

Shelby'nin modifiyeleriyle 306 bg güç üreten 289, GT350'yi 7.1 sn'de 100 km/s'ye ulaştırırken 15.3 sn'de 400 metreyi geride bırakmasını sağlıyordu. Dört noktalı emniyet kemerini başlamak için önce alt tarafı taktıyor, sonrasında kollarınızı her iki yandan geçirerek takla barına bağlı kısmı omuzlarınıza oturtuyorum. Bu ilginç ama etkili bir sistem ayrıca kemer tokalarındaki Cobra amblemi neyi kullandığımı gösteren bir diğer güzel detay.

GTO'daki gibi GT350'de de solda tabanda bulunan düğmeye, ayağınızla bastığınızda ızgaradaki uzun farlar yanıyor. Ahşap direksiyonu kullanmak kolay, elinze batan bir kısmı yok ve turu sıkıntı yaratmıyor. Arkada bulunan kabin

havalandırma sistemini açıp kapatmak mümkün ve bu gerçeğe keyif alığım bir diğer seromoniydi...

GT350'nin sürüşü beklediğimden daha sertti ve bu kesinlikle en çok sevdiğim özelliklerinden biri oldu. Diğer Amerikan örneklerindeki gibi sallana sallana yol alması iyi çünkü kendinizi daha güvende hissediyorsunuz. Bu aynı zamanda viraja girmek konusunda beni cesaretlendiriyor. İlk uzun sağ virajda oldukça stabil olduğunu görüyorum. Aşırı gücüyle lastiklerini boşa çevirip arkadan kaymıyor, tersine arkası yere bastığı için daha iyi çekiş

yakalayıp ok gibi viraj dışına doğru açılıyor. Onun bu isteğini geri çevirmeyip geniş alıyorum virajı. Bir sonraki dar sağda da önden kaymayarak bir kez daha şaşırtıyor. Tabii bu tip kullanımda direksiyonun tur sayısının fazla olması sıkıntı yaratıyor ama bunu çok takmıyorum.

Süspansiyonlar tatlı sert ayarlanmış. Normal sürüşte yeteri kadar yumuşak, performanslı kullanımda hayli sertler. Arka amortisörlerin önlerden daha sert olduğu gözlerden kaçmıyor. Arka araya gelen çukurları GTO ya da Corvette'teki gibi tereyağ gibi geçmiyorsunuz, ciddi anlamda bunları hissederek yol



Bu logonun yer aldığı bir otomobili kullanmak için değil 32, 132 yıl bile bekleyebilirsiniz



alıyorsunuz. Sanki çok büyük bir hot hatch kullanıyor gibiyim.

Sürüş anlamında Shelby'nin standart Mustang'e göre bu kadar farklı olabileceğini düşünmüyordum. Siz de onu sadece biraz modifiyeli bir Mustang olarak algılamışsanız yanılıyorsunuz, Shelby, Mustang'lere sadece güç değil ruh da enjekte etmiş.

Gazi dipledığınızde şanzıman vites düşürek GT350'yi delirtiyor. Ama devir 3000'in altına düştüğünde bunu

yapıyor. Bu devirin üzerinde daha çok tork kullanarak yol alıyorsunuz. Bu da çok keyifli çünkü düşük devirlerdeki ses de muhteşem. Kolay elde edilen güç, kullanılabilir performans anlaşılan Carroll Shelby'nin ana kriterleri arasındaymış.

Bu arada dikiz aynasından görünen arka hava girişi mükemmel bir detay olarak notlardaki yerini alıyor ve aklıma 'Gone in 60 Seconds' filmindeki ayna kırma sahnesi geliyor... Sahi orijinal bir Shelby



GT350'nin fiyatı ne kadar dediğinizi duyar gibiyim. Şimdilik tam net değil ama en az 200.000 Dolara satılması öngörülüyor...

Ayrılık

Her zaman dediğim

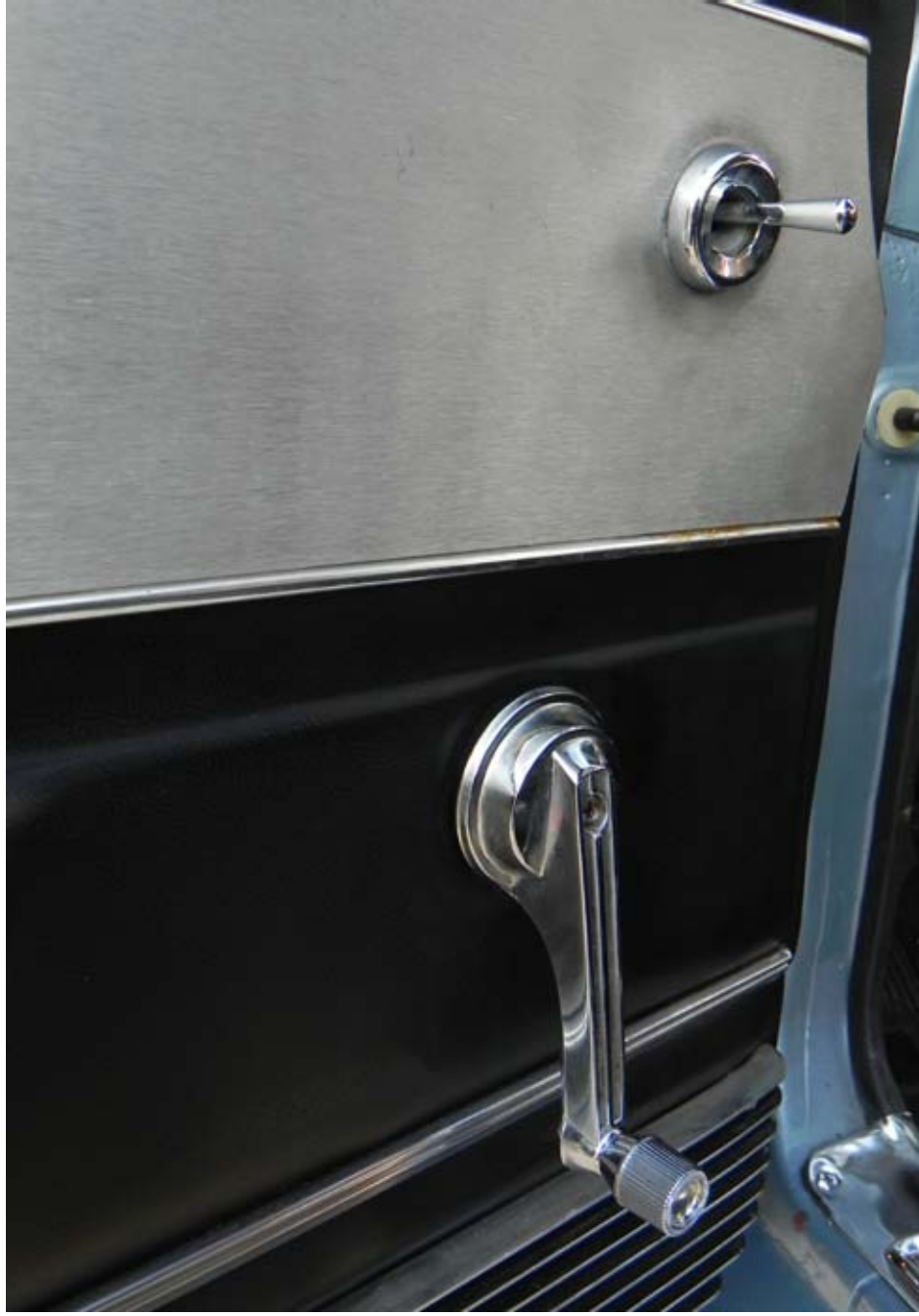
gibi onları kullandıktan sonra ayrılmak çok ama çok zor oluyor. Özellikle GT350 ile geçirdiğimiz zaman, aldığımız keyif sonrasında bu işkence gibi.

Tüm otomobil severler tarafından 'Eleanor'



67'nin arka farları Mercury Cougar'dan alınma





Takla barı, seri üretim bir otomobilde ilk kez GT350'de kullanılmış

olarak bilinen bu efsanevi otomobili kullanmış olmak çok çok özel bir his. 1967 Shelby GT350'yi bırakın kullanmayı isteseniz yolda bile göremezsiniz, hatta tüm hayatınız boyunca orijinal bir tane göremeyeceğinize bahse girerim.

Bu inanılmaz makineyi tekrar kullanmaya geleceğim. Şimdilik hoşçakal dostum, yakında yine görüşeceğiz, emin olabilirsiniz...

Gün sonunda hepimizin dilinde 'inanılmazdı', 'tek kelimeyle olağanüstü', 'böyle bir ses olamaz' gibi tanımlamalar dolaşıyor. Tüm gençliğini Amerikan'larla geçirmiş, bana Amerikan sevgisini aşı-



1967 Shelby Mustang GT350

Fiyat	: 200.000 Dolar (yaklaşık)
Motor	: 289 cid. (4.7 lt), Ford Windsor V8, 306 bg 6000 d/dak, 446 Nm 4200 d/dak
Şanzıman	: 4 ileri, Ford C4 otomatik, arkadan çekiş
Performans	: 210 Maksimum hız, 7.1 sn 0-100 km/s hızlanma, 15.3 sn 0- 400 metre
Boş ağırlık	: 1524 kg
Üretim adeti	: 1175 adet
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 4660/1772/1290 mm



Kullanma kılavuzu orijinal ve içinde Carroll Shelby'nin imzası bulunuyor



layan babam, 'bana en güzel doğum günü hediyemi verdin oğlum' diyor. GT350 ile geçirdiğimiz bugün hepimizin en güzel günlerinden biriydi... Güzel bir insanın, rüyalarının peşinden koşması sonucu ortaya çıkmış, tam bir hayal ürünü GT350. Gerçek olamayacak kadar karizmatik, kullanılamayacak kadar değerli. Bu yol yarışçısı, bugüne kadar kullandığım en nadide ve değerli otomobildi. Gerek tarihi, gerek ortaya çıkış nedeni, gerekse yarış otomobili karakteri onu çok farklı kılıyor diğer Amerikanlardan.

Böylesine bir mirası bizlere bıraktığı için Carroll Shelby'e bir kez daha teşekkür etmemim bir sakıncası yoktur herhalde... Teşekkürler Carroll Shelby, her şey için, güzel otomobiller, zaferler, Cobra'lar, GT350'ler, GT500'ler, King of The Road'lar, SuperSnake'ler ve adını burada anmayı unuttuğumuz diğer güzellikler için. Seni özleyeceğiz...



Autosport Ödülleri sahiplerini buldu

Motorsporları dünyasının en prestijli ödül törenlerinden Autosport Ödülleri, 2012 yılının en iyilerini seçti. Yılın Uluslararası Sürücüsü ödülü, üçüncü kez üstüste Formula 1 Dünya Şampiyonu olan Sebastian Vettel'e layık görüldü. Yılın Uluslararası Ralli Sürücüsü ödülünü ise dokuz kez üstüste şampiyon olan ve 2013 sonrası parkurlara veda edecek olan Sebastien Loeb kazandı. Yılın Otomobili Red Bull RB8, Yılın Çaylağı ise Formula 2 pilotu Matheo Tuscher oldu.

2012 Autosport Ödülleri'nin tam listesi şöyle:

Yılın Uluslararası Sürücüsü
Sebastian Vettel/Almanya/(2012 Formula 1 Şampiyonu)
Yılın Uluslararası Ralli Sürücüsü
Sebastien Loeb/Fransa/(2012 WRC Şampiyonu)
Yılın Britanyalı Sürücüsü
Gordon Shedden (2012 BTCC Şampiyonu)
Yılın Britanyalı Kulüp Sürücüsü
Scott Malvern (2012 Formula BARC Şampiyonu)
Yılın Çaylağı
Matheo Tuscher/İsviçre/(2012 Formula 2 2.si)
Yılın En Mücadeleci Britanyalı Sürücüsü
Jenson Button
Yılın Yarış Otomobili
Red Bull RB8 (2012 Formula 1 Sürücüler ve Markalar Şampiyonu)
Yılın Ralli Otomobili
Citroen DS3 WRC (2012 WRC Sürücüler ve Markalar Şampiyonu)
Liderlik ve Inovasyon Ödülü
DeltaWing ve FIA Sağlık Ekibi



Citroen DS3 WRC



Matheo Tuscher



Red Bull RB8



Jenson Button



Scott Malvern

Simoncelli anısına, Dovizioso şampiyon

Marco Simoncelli anısına İtalya'daki yeni Latina pistinde yapılan Supermoto turnuvasını Andrea Dovizioso kazandı. Sezon öncesi testlerinde boyun sakatlığı nedeniyle yeterince yer almayan yeni Ducati sürücüsü, Valentino Rossi ve Max Biaggi gibi motosiklet yarışçılığının önemli isimlerini geride bırakırken, Supermoto kategorisinin başarılı sürücülerini de alt etti. Rossi turnuvayı üçüncü, Biaggi ise sekizinci tamamladı. Turnuvadan elde edilen gelir, Simoncelli Derneği'ne aktarılacak.



Loeb veda turnesine çıkıyor

2013 sezonunda tam sezon yerine seçtiği rallilere katılacağını daha önceden açıklayan Sebastien Loeb, takvimini 9 kez dünya şampiyonu pilot, 2013'te dört ralliye katılacak. Monte Carlo, İsveç, Arjantin ve Fransız efsanesinin memleketi Alsace'ta düzenlenen Fransa Rallisi, Loeb'ü son

kez etaplarda izlemek isteyenler için gidilebilecek ralliler. 2013 takvimine Finlandiya Rallisi'ni dahil etmemesi şaşkınlıkla karşılanan Sebastien Loeb, parkurlara veda edeceği 2013 sezonundan sonra Citroen ile Dünya Binek Otomobiller Şampiyonası'nda yarışacak.



De Villota taburcu edildi

Marussia F1 otomobiliyle ile yaptığı testlerde şanssız bir kaza geçirip, tek gözünü kaybeden test pilotu Maria de Villota taburcu edildi. de villota Kasım ayında Madrid'de tedavi edildiği hastanede 7 saatlik operasyon bir operasyon geçirmişti. Bu ameliyatın kendisi için sondan bir önceki operasyon olduğu söyleniyor.

Ford'un fabrika takımı olarak 2013 Dünya Ralli Şampiyonası'nda yer almayacağını açıklamasının ardından, Katar destekli M-Sport takımı görevi devralmıştı. Her ne kadar para almadan dahi yarışabileceğini ifade etse de, Ford takımıyla herhangi bir anlaşma sağlayamayan Solberg 1998'den beri ilk kez WRC'de yarışmayacak. 2013'ü test amaçlı kullanıp, 2014'te tam zamanlı WRC kovalayacak olan Hyundai, Solberg'in seçenekleri arasında olabilir.



Solberg 2013'te yok

Motorsporlarının zirvesi İstanbul'daydı



Her yılın sonunda düzenlenen FIA Ödül Töreni'ne bu yıl İstanbul evsahipliği yaptı. Motorsporları dünyasının üst düzey isimlerinin biraraya geldiği, 2012 şampiyonlarının kupalarını aldığı tören 7 Aralık Cuma günü Çırağan Sarayı'nda gerçekleşti. 2012 Formula 1 Dünya Şampiyonu Sebastian Vettel,

galaya pek de rahat gelmedi. Pasaportunu Almanya'da unutan üç kez dünya şampiyonu pilot, konsolosluğun kendisine yeni bir pasaport hazırlaması ile törene yetişebildi. Bu Vettel'in ilk garipliği değil. Genç pilot 2011 Türkiye GP'si öncesi Şükrü Saraçoğlu'nda yapılan Nazionale Piloti ma-

çının ilk yarısını, yanlış stada gittiği için kaçırmıştı.

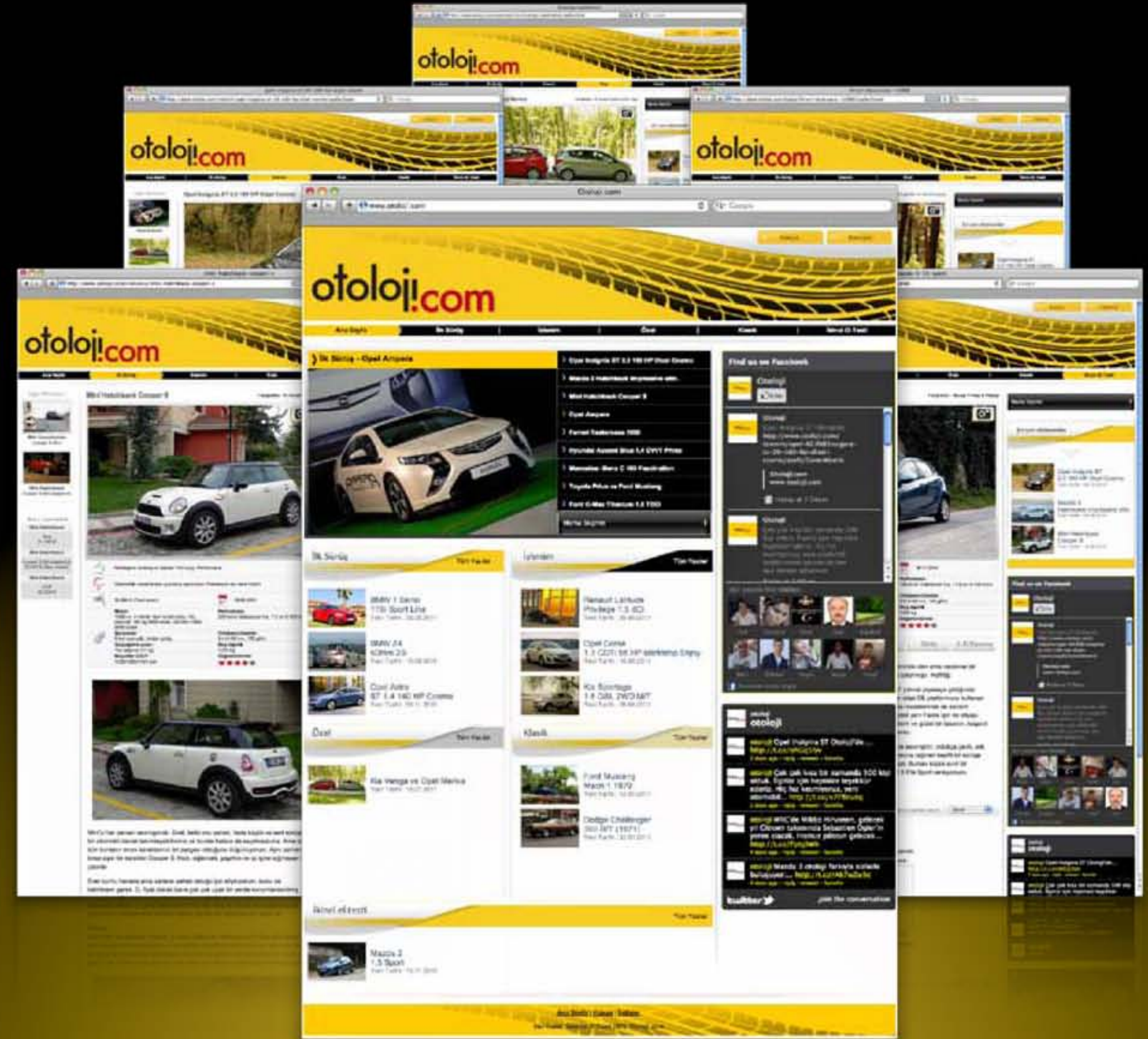
Törende ödülünü alan bir diğer isim ise önümüzdeki sezon 4 yarışa katılarak ralli sporunu bırakacak olan Sebastien Loeb'dü. Hepsini arkaya olmak üzere 9 kez şampiyon olan ve sporu domine eden efsane Fransız,

son dünya şampiyonluğu ödülünü İstanbul'da aldı. Ayrıca Chevrolet'in WTCC'deki son yılında şampiyonluğa ulaşan Britanyalı Rob Huff ve Doğu Avrupa Ralli Şampiyonu unvanını kazanan gururumuz Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ikilisi de bu törenle ödülleri kavuştular.

Haug 22 yıl sonra veda ediyor

1991'den beri Mercedes'in motorsporları departmanına liderlik eden Norbert Haug, 2013 yılından itibaren görevini bırakmaya hazırlanıyor. 60 yaşındaki Alman, 1994'ten itibaren motor sağlayıcısı olarak Formula 1'e dönen ve 2010'da şampiyon Brawn GP'yi satın alarak tam zamanlı bir F1 macerasına atı-

lan takımın başındaydı. Haug görevi bıraktıktan sonra ne yapacağını açıklamadı. Ayrıca Mercedes, Norbert Haug'un yerine gelecek isimle ilgili de herhangi bir açıklamada bulunmadı.





F1 Lastikleri üzerine

1950 yılında Silverstone pistinde yapılan ilk F1 yarışını Alfa Romeo'su ile Emilio Giuseppe "Nino" Farina kazanırken bu galibiyete ve F1 tarihinin miladına Pirelli lastikleri eşlik etmişti. İlginçtir ki F1 tarihinin ilk yarışını kazanan markası, önümüzdeki yıl boyunca da tek marka olarak bizimle olmaya devam edecek. Fakat Pirelli böylesine geniş bir geçmişe sahip olmasına rağmen, 1950 yılının başından beri belli aralıklar ile sporun içinde oldu. Ayrıca sadece son iki sezonda markalar ve toplamda sadece sekiz sürücüler şampiyonası galibiyeti bulunması da oldukça ilginç bir not...

Formula 1 tarihi boyunca dokuz adet lastik üreticisi bu spora girdi. Formula 1 dünya şampiyonası 1950 yılında start aldığı anda Dunlop, Firestone, Englebert gibi lastik firmalarının yanı sıra, Pirelli ile beraber dört adet lastik üreticisi bulunuyordu. Bunlara daha sonra sırasıyla Avon, Con-

tinental ve 494 yarış startı 368 galibiyet ile 24 sürücüler ve 26 markalar olmak üzere ezici bir üstünlüğü elinde bulunduran Goodyear katıldı.

İlerleyen yıllarda 70'lerin ortalarına doğru F1 popüleritesinin artmaya başladığı yıllardaysa Bridgestone, bir yıl sonra da Fransız lastik üreticisi Michelin dahil oldu.

Gelecek yıl, kural koyucu merci olan FIA'nın belirlediği düzenlemeler ışığında Pirelli lastiklerinin tek marka olarak geçireceği bir sezon daha izleyeceğiz. Gönlül ister ki bu lastik markalarından en azından iki tanesinin daha spora dahil olup rekabeti artsın. Ancak günümüz koşulları artık eskisi gibi parlak değil ve artık tüm markalar, gelirleri ve şirketlerini düşünmek zorunda kalıyorlar. Umarım önümüzdeki yıllarda tüm bu spora emek vermiş markalar bir gün karşımıza çıkar ve bize özlediğimiz eski rekabetçi



ortamları tekrardan yaşatırlar...

F1 lastikleri günlük kullandığımız yol otomobili lastiklerine göre aslında son derece dayanıklı ve yüksek performans ve hız göz önüne alınarak bir yarış için oldukça sağlam ve güçlü olarak üretilir. Normal bir yol otomobili lastiği kırk ila elli bin kilometre dayanabilirken F1 lastiklerinin en sert hamuru bile yüz kilometre yapmadan deforme olmaya ve performans kaybetmeye başlar. Genel kanının aksine bu lastiğin kötü üretiminden ya da dayanıksız olmasından değil, maruz kaldığı hız ve g-kuvveti göz önüne alındığında, yarış otomobiline vereceği yüksek performansdan kaynaklanır.

Formula 1 lastikleri şekilsel olarak tarihte belirli ölçülerde sık sık değişikliğe uğradı. 1976-77 sezonlarında F1 kurallarının oldukça esnek olduğu dönemlerde sezonun meşhur Goodyear markası, Tyrell P-34-Ford'le is-

veç GP'sinde, Jody Scheckter pilotajında tarihin ilk altı lastikle yarış kazanan takımı olarak tarihe geçti. Hatta aynı yarışta takım arkadaşı Patrick Depailler ile bir dubleye bile imza attılar. Ölçü olarak bir çok formatta zaman zaman farklı tipte genişliğe sahip olan F1 lastikleri tarihte sadece iki yüzeysel şekilde vardı. Son olarak 1998-2008 sezonlarında karşımıza çıkan dört oluklu F1 lastikleri daha sonra yasaklanarak geçmişte de kullanılan yüzeyi slick adı verilen oluksuz şeklini alarak 2012 sezonuna kadar geldi.

Bir F1 lastiğinden maksimum performans elde etmek için yapılacak en önemli şey lastiğin ideal ısıda tutmaktır. Bu ısının altında kalmak yol tutuşun kaybolmasına yol açarken bu ısının üstüne çıkmak ise sık sık duyduğumuz uflanma sorununu beraberinde getirir. Bir çok lastik üreticisi değişik şartlar altında günün ko-

şulları ve teknoloji sayesinde çeşitli ürün gamları ile sporu daha zevkli hale getirmek ve yakıt ikmalinin yasaklanması ile strateji hamlelerini arttırmak adına lastik bileşenlerinde oynamalar yapıyorlar.

Pirelli'nin bu oyuna hamlesi dört farklı tipte, yarışılan yerin hava ve pist sıcaklığını, belirli bazı pist koşullarını göze alarak getirdiği ve ürettiği lastikler olarak karşımıza çıkıyor. Lastik konusu çok basitmiş gibi gözükse de biraz karmaşık bir konu ama F1 sporunda benim gibi teknik konulara hevesli ve meraklıysanız aslında oldukça zevkli olabiliyor. Bu konunun tüm F1 severler tarafından sevildiğini çok iyi biliyorum. O yüzden şimdiki kurallar eşliğinde F1 2013 Pirelli lastiklerini tam olarak açıklayıcı bir biçimde anlatmak istiyorum.

Pirelli'nin spora tek lastik tedarikçisi olarak geri dönüp, 2011 sezonun başında itibaren üç sene

boyunca F1 lastiklerini üreteceği açıklandığında herkes gibi bende bu durumdan memnun kalmıyordum. F1 her dalda bir rekabet sporu olduğu için keyfim biraz kaçmıştı. Tarihte tek lastik üreticisi olarak belli yıllarda yarışarak kazanma tecrübesine sahip Pirelli (2011-2012) dışında sadece Goodyear, Bridgestone ve Firestone markaları var. Bu markalar F1 dünya şampiyonasında değişik markalar ile de rekabetçi ortamlarda yarıştılar ancak diğer markalara göre böyle bir üstünlükleri söz konusu. Pirelli en son 1991 sezonunda Goodyear ile birlikte lastik tedarikçisi olduktan sonra spordan çekilmişti. Şimdi, özenle takip ettiğim Teknik Düzenlemelerin 12. maddesi lastikler ve jantlar ile sportif düzenlemelerin 25. maddesi olan lastik üreticisi ve kullanım detaylarını size tamamen açıklamak istiyorum. Tabi bunu yapmadan önce F1 lastikleri nedir? Bu dört hamurun özellikleri nelerdir? Nasıl çalışır? Kısaca hatırlayalım...



Pirelli'nin ürün gamı içerisinde P-Zero adında 4 farklı tipte kuru zemin oluksuz, Cinturato adını verdiği 2 farklı oluklu yağmur lastiği ile toplamda 6 tip yarış lastiği bulunuyor.

P-Zero kuru zemin lastikleri süper yumuşak kırmızı logolu (super-soft), yumuşak sarı logolu (soft), orta sert beyaz logolu (medium), sert gümüş logolu (hard) ile ifade ediliyor. Cinturato yağmur lastikleriyse şu şekilde: Yağmur lastiği yeşil logolu (intermediate) ve yoğun yağmur lastiği mavi logolu (wet).

Pirelli genellikle bir piste getireceği lastik bileşenlerini belirlerken o pistin yapısal özelliklerini o mevsimdeki meteoroloji ve pist sıcaklığı değerlerini incele-

yerek seçimler yapar. Tabi bunu belirlerken de kendi içinde binlerce yapısal ve pist testleri gerçekleştirir. Bazen yarışları izlerken kafalarımız karışabiliyor. Pirelli yarışa seçtiği hamurları birbirine yakın iki bileşen olarak seçiyor genelde. Ama bazen bunun dışına çıktığı iki uzak bileşeni de yarış için seçebiliyor. Herhangi iki hamur seçildiğinde, seçilen lastik hamurundan sert olanı prime yani ana hamur, yu-

Tyrrell Unveils Six-Wheeled F-1 Car



But what if it works? Ken Tyrrell's new six wheeler.

By Eoin Young

An experimental Elf-Tyrrell with six wheels has been designed by Derek Gardner and will be tested at Silverstone immediately after the United States Grand Prix. Four tiny ten-inch wheels shod with special Goodyears are arranged in tandem at the front steered by a rack and pinion on the front axle linked to the second axle by slave rods and levers.

The best-kept secret in Grand Prix racing since the first 001 Tyrrell appeared in 1970, Gardner's design breaks new ground in a technical period of stagnation in Formula One. New cars have been announced but most have been variations on a general theme. Gardner's "idea car"—currently coded Project 34 at the Tyrrell workshops—has been taking shape since August last year when agreement was reached with Goodyear to make the special front tires for the Mini-sized wheels.

Basic reason for this departure from accepted design practice has been to seek a narrow track/minimum drag solution without suffering terminal understeer. By arranging four small wheels in tandem, Gardner has actually managed to put more rubber on the road while tucking the front wheels out of the airstream and

Continued On Page 5



yol tutuşun çok az olduğu pistler için hava ve pist sıcaklığı da göz önünde bulundurularak getirilir.

Yumuşak lastik 105 C çalışma ısısında en iyi performans veren, yapısal olarak daha dayanıklı yol tutuşu süper hamura göre daha düşük biraz daha geç performans gösteren lastiktir. Genellikle çabuk aşınmadığı için çoğu piste uyum sağlayabilir. Bu lastiğin en büyük sorunu çalışma ısısının üzerine çıkarak kabarıklaşmaya başlamasıdır.

Orta lastik 115 C çalışma ısısında en iyi performansı veren, özellikle bilinmeyen pist koşullarına göre en uyumlu lastik konumundadır. Çalışma ısısı yüksek olduğundan genellikle yol tutuş problemlerinin üstesinden gelmek için getirilir. Değişken pist ve hava koşullarında seçilen ideal lastik hamurdur.

Sert lastik 125 C gibi bir çalışma ısısında en iyi performansı veren bir lastiktir. Genelde bu lastiğin yıpranma performansı çok düşüktür. Ancak çalışma ısı-

sına ulaştırılmazsa yol tutuşu oldukça düşüktür. Pirelli'nin ürün gamındaki esnek olmayan tek lastiktir.

Yağmur lastiği 40 C ile 60 C derece arasında çalışan az, oluklu lastiktir. Islak pist koşullarının en iyi performans gösteren lastiği konumundadır.

Yoğun Yağmur Lastiği 30 C ile 40 C derece arasında çalışan tamamen oluklu bir lastiktir. Bir yoğun yağmur lastiği tek başına 300 km/s hızla giderken saniyede 60 litre suyu tahliye etme kapasitesine sahiptir.

Formula 1 lastiklerinin bir yarış hafta boyunca nasıl kullanılabacağı konusuna geçmeden önce teknik olarak lastiklerin ve jantlar ile ilgili bilinmeyen bir kaç şey var. Bir F1 jantının elementi bile bazı nedenlerden ötürü kurallara bağlanmıştır. Bir F1 Jantı sadece AZ70-AZ80 magnezyum alaşımı olmalıdır. Formula 1'i belki de diğer sporlardan ayıran en büyük özelliği her şeyin denetlenmesi ve bir çok bi-

lim dalına teknoloji ve geri bildirim vermesidir ve bu yönü ile eşsizdir. F1 2013 Teknik Düzenlemeleri bu yıl geçen yıla göre bir değişiklik içermiyor.

Peki bir F1 haftasonunda lastikler nasıl kullanılıyor? Bir yarış hafta sonu Pirelli sürücü başına 6 set ana 5 set opsiyon olmak üzere 11 set kuru zemin lastiği ile 4 set yağmur lastiği ile 3 set yoğun yağış lastiği getiriyor. Böylece bir pilotun bir yarış hafta sonu boyunca kullanacağı lastik seti sayısı 18 oluyor. Eğer ilk ya da ikinci antrenmanlardan biri ıslak ilan edilirse bu lastik sayısına sadece bu antrenmanlarda kullanılmak üzere fazladan bir set yağmur lastiği de veriliyor. İlk antrenmanların sonunda bir set ana lastik, ikinci antrenmanların sonunda ise bir ana bir opsiyon lastiği üçüncü antrenmanlar öncesinde Pirelli'ye geri veriliyordu. Bu yıl sportif düzenlemelere ufak bir değişiklik yapıldı. Eğer birinci ve ikinci antrenmanların ikisinde ıslak ilan edilirse üçüncü antrenmanlardan önce Pirelli'ye dönməsi ge-

reken bir set ana ya da opsiyon lastiğinden herhangi bir seti takımlar üçüncü antrenmanlarda kullanıp sıralama turlarının başında Pirelli'ye verebilecek. Üçüncü antrenmanların sonunda da bir set ana ve bir set opsiyon lastiği de Pirelli'ye geri veriliyor. Böylece takımların elinde sıralama ve yarış için 3 set ana 3 set opsiyon kuru lastiği kalıyor.

Lastik kullanımı konusu oldukça hassas bir konu çünkü yapılacak bir hatanın sonucu gride geri düşmeye, hatta kurallarda yazılı olduğu üzere yarıştan uzaklaştırmaya kadar gidebiliyor.

F1 2012 sezon özeti

İnanılmaz bir mücadeleye sahne olan Formula 1 2012 sezonu sona erdi. Öyle bir sezondur ki söylenecek, konuşulacak çok şey var hakkında; geri dönüşler, beklenmedik galibiyetler, ilk 7 yarışta 7 farklı kazanan, ilginç transferler, şanslılıklar, büyük kazalar, yolunu bulamayanlar, muhteşem geçişler ve elbette ki

bir şampiyon takım ve pilot. Bizler de oturduk, belli başlıklar altında, kısaca bu sezonu ülkemizin üç Formula 1 yorumcusuna yorumlattık. Geçtiğimiz yıllarda Formula 1 Kulübü programında canlı yayında yorumculuk yapan Metin Mete, Korhan Savran ve Berk Sarioğlu F1 2012 sezonunu inceliyorlar...



Berk Sarioğlu



Korhan Savran



Metin Mete

Berk Sarioğlu

Yılın adamı : Fernando Alonso – Üçüncü en hızlı otomobiller şampiyonluğu sonuna kadar zorladığı için
Yılın yarışı : Brezilya GP- Unutulmayacak bir yarıştı. Drama, heyecan, sevinç, üzüntü, yağmur, mücadele... Bir yarıştan bekleyeceğiniz her şey vardı
Yılın aracı : Red Bull RB8 – Çeşitli mekanik arızalara rağmen en hızlılardan olmayı başardı, sezonun Asya ayağını domine etti
Yılın pit ekibi : Red Bull Racing – Belki en hızlı olmasalar da hatasızdılar
Yılın takım patronu : Christian Horner – Sezonun başlarında, takım en hızlı değilken takım içi rekabeti gayet iyi idare etti. Motivasyonu ile sezon içi gelişimde rakiplerine fark attılar.
Yılın akılda kalan olayı : ‘Leave me alone, i know what i’m doing’, ‘neden sürekli mavi bayrak sallanıyor?’ sorusu ve Brezilya’daki duvar arkası gezmesiyle Kimi Raikkonen
Yılın şanslı ismi : Sebastian Vettel – Başına gelen olaylardan yara almadan kurtulması tam anlamıyla şanslı
Yılın şanssız ismi : Lewis Hamilton – Kendi kontrolü dışında o kadar çok puan kaybetti ki...
Yılın yanlış tercihi : Hamilton’ın Mercedes AMG tercihi. Sürekli yarış kazanan bir takımdan üç sezonda sadece bir yarış galibiyeti elde eden bir takıma geçmesi
Yılın doğru tercihi : Mercedes AMG’nin Hamilton transferi. Gridin en hızlı ismini takıma katmalarından daha mantıklı bir şey olamazdı
Yılın düşündürten tercihi : Sauber’in Hulkenberg tercihi. Neden di Resta değil?
Yılın otomobilinden en iyi performans çıkartan ismi: 1. Alonso 2. Raikkonen İkisi de otomobillerinin potansiyelini aştılar.
Yılın üzen haberi : de Villotta’nın ciddi kazası. Şansız ve çok ciddi sonuçlanan üzücü bir olaydı
Yılın sevindiren haberi : Kubica F1’de olmasa bile yarışıyor olması. Sevdiğimiz bir pilotun durumunun iyiye gitmesi
Yılın panzeri : Grosjean – O kadar çok kaza yaptı ki bir yarışa katılmama cezası bile aldı
Yılın sürprizi : Maldonado galibiyeti – Kimse Williams’ın yarış kazanacağını bekliyor muydu?
Yılın beklentisi : Yeniden Türkiye GP’sinin olma umutları. Büyük umutla bekliyoruz ama...
Yılın hayal kırıklığı : Kamui Kobayashi – Sergio Perez’in podyumları yanında dikkat çekici bir performans gösteremedi. Ondan daha fazlasını bekliyorduk. Bruno Senna – Adeta Pastor Maldonado’nun altında ezildi

Metin Mete

Yılın adamı : Fernando Alonso. İkinci isim sorarsanız Adrian Newey derim düşünmeden.
Yılın yarışı : Şüphesiz Brezilya GP- Yarışta her şey vardı, kuru ve ıslak pist, kaza, güvenlik aracı, geçişler, mücadeleler, iki şampiyon adayı ve Schumi’nin vedası
Yılın aracı : McLaren MP4-27. Yılın genelinde en hızlı araç McLaren’di. Zaten pole pozisyonunda bir numaraydı. Ancak bunu sonuca dönüştüremediler çeşitli sebeplerle
Yılın pit ekibi : Ferrari. Uzun yıllar sonra Ferrari bir konuda en iyi oldu, ortalamada en hızlı pit stopları yaptılar, en az hata yapan ekip oldular
Yılın takım patronu : Christian Horner. Yerleştirdiği toplam kalite yaklaşımıyla gerek teknik ekibi, gerek pit ekibi ve gerekse pit duvarı hep en doğru işleri yaptılar. Lider farkı...
Yılın akılda kalan olayı : Raikkonen’in Brezilya’da yolu kaybetmesi
Yılın şanslı ismi : Sebastian Vettel - Başlarda değil, özellikle Avrupa sezonu sonlarından itibaren
Yılın şanssız ismi : Lewis Hamilton - Başına gelenler pişmiş tavuğun başına gelmedi. Schumacher de ikinci ve hatta Lewis’e çok yakın olarak buraya aday olabilir.
Yılın yanlış tercihi : Hamilton-Mercedes, tabii şimdilik...
Yılın doğru tercihi : Massa’nın Ferrari’de kalışı- Yıl sonunda Ferrari’nin doğru bir tercih yaptığını anladık. Williams’ın Bottas seçimi de doğru bana göre
Yılın düşündürten tercihi : McLaren’in Perez’i seçmesi. Perez yerine eski tecrübeleriyle sonuca yönelik iş yapmış birilerini tercih edebilirlerdi.
Yılın otomobilinden en iyi performans çıkartan ismi: Fernando Alonso- Açıklama yapmaya gerek yok sanırım...
Yılın üzen haberi : Sid Watkins’in aramızdan ayrılışı...
Yılın sevindiren haberi : Benim için Türkiye’deki F1 sevenlerin sesini ve gücünü birkaç defa herkese göstermiş olmak. F1’de de Petrov’un gitme ihtimali.
Yılın panzeri : Grosjean+Maldonado. Bu iki arkadaşımız tas tas üstünde, on kanat burun üstünde bırakmadı sezon boyunca
Yılın sürprizi : Williams’ın tekrar kazanması, Sauber’in hızı ve Raikkonen’in muhteşem geri dönüşü
Yılın beklentisi : Türkiye GP, beklentimiz asla da bitmeyecek
Yılın hayal kırıklığı : Birden fazla var; Mercedes AMG- Bir türlü bekleneni veremedi. Kobayashi - O araçtan neler neler çıkardı ama yapamadı. Jean Eric Vergne- Sene boyunca akılda kalan bir şey yaptı mı?

Korhan Savran

Yılın adamı : Fernando Alonso - Performansı düşük bir aracı son ana kadar şampiyonluk mücadelesinin içinde tuttuğu için
Yılın yarışı : Brezilya GP’si
Yılın aracı : Red-Bull RB8 Alternatör problemlerine rağmen zor da olsa sezonun genelinde hep zirvede kaldıkları için
Yılın pit ekibi : Red-Bull Racing - Diğer takımlara göre kritik anlarda cesur ve hatasız kaldıkları için
Yılın takım patronu : Monisha Kallterborn - F1 ilk kadın patronu olarak oldukça sağlam ve güçlü durduğu için
Yılın akılda kalan olayı : Kimi Raikkonen’in Brezilya’daki servis yolu ziyareti
Yılın şanslı ismi : Romain Grosjean - Yaptığı bir çok yanlış sürüşe rağmen Süper lisansını kaybetmediği ve dürüst olarak olaylara olumlu yapıcı yaklaştığı için
Yılın şanssız ismi : Lewis Hamilton - Kendi hatası dışında aracın ve takımın performansından ötürü şampiyonluk mücadelesinden erken koptuğu için..
Yılın yanlış tercihi : Romain Grosjean - Kimi Raikkonen’in gölgesinde kalacağı belli olmasına rağmen takımın Bruno Senna’dan vazgeçip ona koltuk verdiği için
Yılın doğru tercihi : Mercedes AMG’nin Lewis Hamilton tercihi - Gridin belki de en hızlı en popüler pilotunu alarak şampiyonluk hedeflerinin ne kadar büyük olduğunu gösterdikleri için..
Yılın düşündürten tercihi : McLaren-Mercedes’in Sergio Perez tercihi. Sezon sonunu beklemeden her yönüyle büyük soru işareti olan bir pilotu Lewis Hamilton’a tercih ettikleri için..
Yılın otomobilinden en iyi performans çıkartan ismi: Fernando Alonso – Şampiyonluktan hiç vazgeçmediği için
Yılın üzen haberi : Schumacher’in emekliliği ve HRT takımının durumu
Yılın sevindiren haberi : Kubica’nın iyileşmeye başlaması - De villotta’nın hayati tehlikeyi atlattması
Yılın panzeri : Pastor Maldonado - Ancak bir panzer durduk yere duvara toslar- Avusturalya GP
Yılın sürprizi : McLaren takımı- İnşili çıkışlı performansı ve şampiyonaya erken veda ettiği için
Yılın beklentisi : TR GP’nin takvime yeniden dönme ihtimali
Yılın hayal kırıklığı : Mercedes AMG - Ross-Brawn ve kafa ekibi olarak diğer takımlardan altta kalır bir tarafları yok ama performans ortada

AutoVision®

Bizi okuduğunuz için
teşekkür ederiz.

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

Yeni yılınız kutlu olsun.
Ocak sayımıza bekleriz...