AutoVision

Otomobil tutkusu ®

SAYI 12 YIL: 01 OCAK 2013

Maserati Quattroporte'nin Tüm Detayları

Sürüş İzlenimi

Fisker Karma

Toyota Yaris Hybrid

Hyundai iX-35

Pontiac GTO 1966

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 Sarıoğlu
berksarioglu@autovision.com.tr

Görsel Yönetmen
Şener Uluer

Fotoğraf Editörü
M. Murat Erçelebi
İlke Taşçı

Haber Koordinatörü
Orçun İnce

Motorsporları Editörü
Mehmet Ali Selışık

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

ROTA
Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti.

Yönetim Yeri

Rota Proje Yönetimi Ltd. Şti.

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

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

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

EDİTÖR

Genel Yayın Yönetmeni
Berk SARIOĞLU
berksarioglu@autovision.com.tr

Oldukça olaylı, yoğun ve keyifli diyebileceğimiz 2012'den sonra 2013'ün nasıl olacağını merak ediyoruz. Ama şunu söyleyebilirim ki AutoVision olarak 2013'ün ilk ayından gayet iyi bir 'elektrik' aldık ve bu elektriği iki farklı elektrikli (aslında biri hibrid) otomobille pekiştirmek istedik.

Fisker'in ilk otomobil denemesi Karma ve Toyota Yaris Hybrid bu ayki elektrikli otomobil konuklarımızdı. Ocak ayının ilk günlerinden itibaren 3 mevsimi birden yaşamamıza olanak veren hava şartlarını elektrikli otomobil deneyimiyle birleştirince ortaya her zaman bulamayacağımız, rastlamayacağımız bir kombinasyon çıktı.

Özellikle Fisker Karma ile geçirdiğimiz 3 günde çok ilginç deneyimler yaşadık, farklı anektodlarımız oldu. Herşeyden önce şunu söyleyebilirim: İstanbul gibi bir metropolde elektrikli otomobille yaşamak kolay iş değil ve altyapı olarak henüz buna hazır değiliz. Hemen hemen hepimizin apartman dairesinde yaşadığını varsayarsak elektrikli otomobilimizi evden şarj etmemiz çok zor oluyor. Hatta benim gibi üçüncü katta oturuyorsanız bu imkansız. Durum böyle olunca şehir içinde şarj edeceğiniz noktaları aramaya başlıyorsunuz ki şimdilik şarj istasyonlarının da sayısı hayli az. Ancak, mesela otomobili park ettiğiniz kapalı otoparkın yönetimiyle görüşüp aracınızı fişe takarak bu sorununuzun üstesinden gelebilirsiniz. Ya da geleceğinizi düşünüyor olabilirsiniz. Ama yanılıyorsunuz! Çünkü buna kalkıştığınızda da bulduğunuzun fişin mutlaka topraklı olması şart aksi taktirde bütün çabalarınız boşa gidiyor ve elektrikli otomobil kullanırken benzin tüketmeye devam ediyorsunuz.

Bir de işin şu kısmı var ki buna ne denir bilmiyorum:
'Merhaba, elektrikli otomobilimin şarjı bitti de binadaki herhangi bir fişle aracımı şarj edebilir miyim?'
'Olmaz bunu yapamayız.'
'Pardon nedenini öğrenebilir miyim?'
'E bunun faturasını kime göndereceğiz?'
'??'
Fatura? Sadece iki saat şarj etmek istiyordum, ne faturası?

Her neyse yukarıdaki diyalog tamamen yaşadığım bir deneyimi aktarıyor ve yurdum insanının 'elektrikli otomobil şarjı' kavramına bakış açısını gösteriyor. Aslında haksız da sayılmazlar ama kendi cep telefonlarımızı her yerden şarj eden insanlar olarak neden bir otomobili şarj edemeyeceğimizi anlamak çok zor. Tabii buradaki düşünce 'o otomobil kimbilir ne kadar elektrik çekiyordur' düşüncesi olabilir...

Bunun sonucu bizler de Fisker Karma testimizde otomobilin aylık elektrik kullanım masrafını elektrik faturası olarak hesaplamak istedik ve ilginç sonuçlara ulaştık. Tabii bunu otomobili her gün düzenli evden şarj edeceğimizi düşünerek gerçekleştirdik. Detayları sürüş izlenimi sayfalarımızda okuyabilirsiniz ancak şunu söylemekte fayda var; Karma'nın elektrik tüketimi faturası gönderilecek cinsten değil, ayda sadece 69 TL! Bu fiyata otomobilimize alacağımız yakıt miktarını düşünüyorum da. Litresi 4.77 TL'den sadece 14.4 lt'ye tekabül ediyor. Peki bununla ne kadar menzil sunuyorlar bize?

Tam da bu ince hesapları yaparken bir sonraki hafta Toyota Yaris Hybrid modeli cevabı çok açık şekilde verdi. Yaris 14.4 litre benzinle, fabrika verilerine göre 3.5 lt/100 km'lik ortalama, günlük hayattaysa 4.0 lt/100 km'lik tüketimimizle ayda 360 kilometre yol yapabiliyor, yılda 4320 km yapar ki hiç de fena bir değer değil. Peki seçim şansınız olsa hangi teknolojiyi (teknoloji diyorum çünkü iki otomobil arasındaki fiyat farkı olağanüstü miktarda) seçerdiniz?

Evet, Yaris Hybrid gerçekten çok ekonomik bir otomobil ve kullanım kolaylığına baktığımızda şimdilik en pratik alternatif enerji gibi görünüyor. Menzil derdi yok, şarj etme derdi yok ve sadece 50.000 TL'ye alabiliyorsunuz. Acaba Toyota bunu nereye götürecek asıl düşünmemiz gereken konu bu...

Shelby dosyası
Geçtiğimiz ayki hazırladığımız Shelby dosyasına siz okuyucularımızın tepkileri çok iyiydi, bunun için teşekkür etmek istiyorum. Sizler bizi bu şekilde yakından takip ettiğiniz sürece bizler her zaman daha iyisini yapmak için vargücümüzle çalışacağız.

Shelby'den sonra yıla bu şekilde elektriklilerle girmek farklı oldu ama bizim işimiz bunu gerektiriyor. Bir ay ikonik bir otomobil kullanırsın sonraki ay elektrikli. Sanırım işin keyfi de burada... Ah ikonik demişken, yine fazlasıyla ikonik bir otomobili daha sizlerle paylaşmaktan çekinmiyoruz: 1966 model Pontiac GTO'nun Türkiye'deki ilk ve tek testini bu ay sizler için yaptık. Bu muhteşem otomobili kullanırken tüylerimiz diken diken oldu ayrıca böylesine bir markanın neden otomobil tarihinden silindiğini de soruşturduk kendimizce...

Bu güzel 'elektriğiniz' umarım tüm yıla yayılır temennisinde bulunarak, gelecek ay görüşmek üzere diyorum...

Keyifli okumalar...

içindekiler

Haberler	10	Otomobil dünyasından haberler
Teknik	20	Utku UZUNOĞLU
Düz kontak	22	İsmail TERZİ
Sürüş izlenimi	24	Fisker Karma
Sürüş izlenimi	42	Toyota Yaris Hybrid
Sürüş izlenimi	52	Hyundai i-X 35
Kapak konusu	58	Maserati Quattroporte
Klasik	72	Pontiac GTO 1966
Motorsporları	84	Motorsporları dünyasından haberler
F1 TechMaster	88	Korhan Savran

www.autovision.com.tr
adresinden dergimizi indirebilirsiniz

NISSAN

SHIFT_

YENİ YILA YENİ OTOMOBİL YAKIŞIR!

NISSAN QASHQAI VE JUKE, YENİ YILA ÖZEL FİYATLAR VE ÇOK CAZİP FAİZ FIRSATLARIYLA BAYİLERİMİZDE SİZİ BEKLİYOR!

QASHQAI
45.750 TL'DEN
BAŞLAYAN FİYATLARLA

17.000 TL İÇİN 17 AY
%0 FAİZ
FIRSATI

JUKE
40.600 TL'DEN
BAŞLAYAN FİYATLARLA

12.000 TL İÇİN 12 AY
%0 FAİZ
FIRSATI

Yazılar: Orçun İNCE

Hızlı ve açık!

Bentley'nin yeni Continental GTC Speed modeli, dünyanın en hızlı 4 koltuklu üstü açık otomobili olma unvanına sahip. 6.0 lt'lik W12, 620 bg'lik bir motorla donatılmış otomobil 4.1 sn'de 100 km/s'ye çıkıyor ve maksimum olarak 323 km/s'ye ulaşabiliyor. Bu değer coupe kardeşi GT Speed'e göre 5 km/s yavaş olsa da eski GTC Speed'den tam 11 km/s daha hızlı. 800 Nm'lik maksimum tork 2000- 5000 d/dak arası sabit olarak üretilirken Speed'in 0-160 km/s hızlanması sadece 9.7 sn.

Tüm bu performans verilerinin yanında GTC Speed'in ortalama takıt tüketim değeri 14.8 lt/100 km, yani eski modelden yüzde 15 daha ekonomik.

Bentley'e göre üstü açık modelin maksimum hızının artması büyük bir aerodinamik değişim gerektirmemiş, sadece bagaja yerleştirilen kibar bir kanatçık bu iş için yeterli olmuş. Speed'in diğer görsel farklılıkları arasındaysa koyu renkli hava girişleri ve ızgara, 21 inçlik jantlar ve daha geniş egzoz çıkışları yer alıyor.

Speed GT'de olduğu gibi süspansiyon yine 10 mm alçaltılmışken, yürüyen aksamdaki diğer değişiklikler daha sert yaylar, elden geçirilmiş viraj demirleri ve amortisörler şeklinde. Ayrıca direksiyon sistemi de daha iyi tepki verebilmesi için elden geçirilmiş.

Continental GTC Speed'in tanıtımı Detroit Fuarı'nda yapılıyor.

BMW'nin Büyümeyen Çocuğu Makyajlandı!

Z4 severleri sevindiren haber sonunda geldi ve Z4 makyajlandı. Yanında da yeni bir motor seçeneği getirdi: sDrive18i olarak adlandırılan, turbo destekli 2 litre motor. Bu ünite 154 bg güç ve 240 Nm tork üretiyor ve Z4'e 7.9 sn'lik bir 0-100 hızlanma sağlıyor. Bu motorun tüketimi 6.8 lt/100 km, emisyon değeriyse 159 g/km olarak belirtiliyor, oldukça etkileyici, özellikle de emisyon değeri bakımından. Manuel olarak satılacak olan bu üniteyi dilersiniz 8 ileri otomatik şanzımanla da alabiliyorsunuz.

Makyajlı Z4'te, selefindeki tüm motor seçenekleri aynen devam ediyor: sDrive 20i, sDrive28i, sDrive35i ve sDrive35is'de teknik olarak değişiklik bulunmuyor.

Makyaj operasyonu dahilinde çok büyük değişiklikler yok Z4'te: Revize edilen LED'li ön farlar, arka farlar ve yeni tasarımlı jant gibi küçük detaylarla yetinilmiş. Makyajla birlikte gelen 'Design Pure Traction' paketi iç mekanda ki kaplama renklerini siyah veya turuncu seçme şansı tanıyarak kabini biraz olsun hareketlendiriyor.

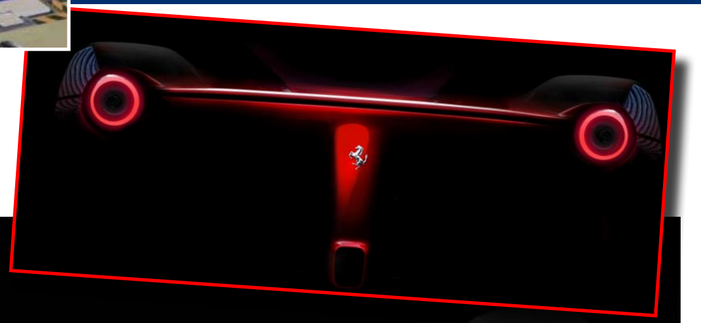
Z4'ün ülkemizdeki satışına Nisan ayında başlanacak.

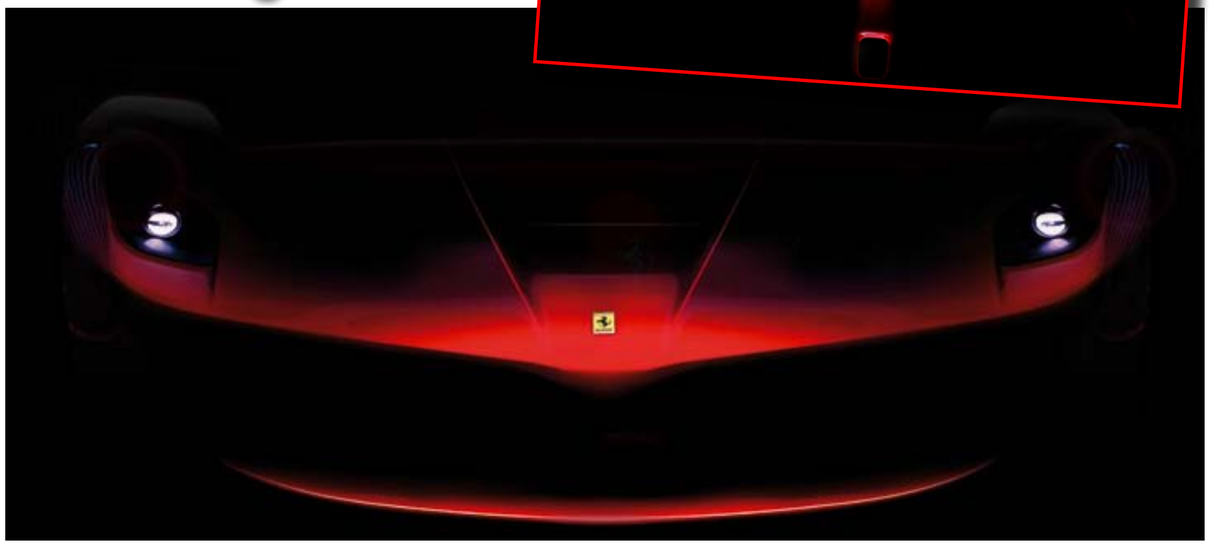
Lexus, ilk süper sporu LFA'nın üretimini noktaladı

Bugünün geleceğini aslında hepimiz biliyorduk ama zamanı konusunda pek bir fikrimiz yoktu. 2004 yılında başlayan bu serüven muhteşem bir otomobille noktalandı ve son LFA'da bantlardan çıkarak sonsuza dek aramızdan ayrıldı. 555 beygir gücündeki V10 motoru, fütüristik tasarımı, olağanüstü sesi ve tanıtım filminde çıkarttığı sesiyle bardak kırdığı videosunu hiçbirimiz unutmayacağız.

Günde 1 adet, toplamda 500 adet üretilen bu muhteşem otomobilin üretiminin sona ermesi, hakkında çok konuşulan bir roadster versiyonun da üretilmeyeceği anlamına geliyor. LFA'nın en akılda kalıcı özelliklerinden biriyse rölantiden 9000 devire sadece 0.9 sn'de çıkabilmesiydi. Ne diyelim, umarız bir gün bir tanesinin direksiyonuna geçebiliriz...

Enzo değil, F150





Ferrari'nin Cenevre'de göstereceği yeni süper sporunun adı Enzo değil F150 olacağı kesinleşti. Bunun dışında bir takım teknik detaylar da basına sızdı. F12 berlinetta'dan alınan 6.3 litrelik, V12'si, KERS sistemiyle birlikte yaklaşık 900 beygir güç üretecek. Performans değerleri olarak net açıklamalar yapılmasa da 0-200 km/s hızlanmanın 8 saniye civarında olacağı tahmin ediliyor.

Daha önce görücüye çıkardıkları karbon şasi F1 mühendisi Rory Byrne'dan tarafından tasarlandı ve KERS sistemi tamamen F1 otomobillerine benzer şekilde çalışıyor. KERS'in ürettiği 120 bg'lik ek güç bir düğme ile devreye sokulabiliyor.

Şimdilik bu fotoğraflarla yetinmek zorundayız ancak bunlar bile bizleri çok sıkı bir süper sporun beklediğini gösteriyor. F150 önden bakıldığında bir F1 aracını andırıyor. Arka kısımda; yuvarlak stop lambaları ve ortaya konumlandırılmış çok estetik bir egzoz çıkışına sahip.

Uzunluk olarak bir 458'den büyük olmayan F150'nin ağırlığının da 1100 kg civarında olması bekleniyor. Elimize daha fazla detay ulaştıkça sizlere bildirmeye devam edeceğiz.

ODD SATIŞ ve İLETİŞİM ÖDÜLLERİ 2012 SAHİPLERİNİ BULDU

Bu yıl üçüncü kez düzenlenen Otomotiv Distribütörleri Derneği Satış ve İletişim Ödülleri 2012 Gladyatörleri, 7 Ocak'ta Le Meridian Otal'de düzenlenen etkinlikle sahiplerine ulaştı. Törene, ODD Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Bayraktar, otomotiv dünyasının saygın temsilcileri, basın mensupları ve davetliler katılırken, gecenin sunuculuğu ünlü şovmen Beyazıt Öztürk tarafından gerçekleştirildi.

Oldukça etkileyici bir organizasyona ev sahipliği yapan Gladyatör gecesinde satış ve iletişim başlıkları adı altında toplam 18 farklı ödül dağıtıldı. Satış ödülleri markaların ODD veri tabanındaki yıllık satış rakamlarına göre belirlenirken, iletişim ödülleri www.oddgladyator.com sitesi üzerinde halkoylaması sonucunda ilk 5'e giren markalar belirlendi. Halk oylamasında finale kalan bu 5 marka daha sonra jüri üyeleri tarafından canlı olarak yapılan oylama sonucunda ödüllerine ulaştı. Her zaman olduğu gibi 'Yılın Basın Lansmanı' ödülü otomotiv basını oyları sonucunda belirlendi.

Satışlar

ODD verilerine göre 2012'de toplam 777.761 adet binek ve hafif ticari araç satışı gerçekleşti. Bu rakam satışların 2011'e göre %10.03 azaldığı anlamına geliyor. Otomobil satışları 556.280 adet, hafif ticari araç satışıysa 221.481 adet olarak kayıtlara geçti.

2012 yılının ödül alan Gladyatörlerinin tam listesi şu şekilde:

SATIŞ ÖDÜLLERİ

1. En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası : Toyota
2. En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Modeli : Fiat Doblo
3. En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Markası : Ford
4. En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası : Bentley
5. En Çok Satılan Otomobil Modeli : Fiat Linea
6. En Çok Satılan Otomobil Markası : Renault
7. En Çok Satılan Marka : Ford

İLETİŞİM ÖDÜLLERİ

1. Yılın TV Uygulaması : Ford "Tourneo Custom"
2. Yılın Gazete Uygulaması : Dacia "Babalar Günü"
3. Yılın Radyo Uygulaması : Fiat "Kamyonet Ailesi"
4. Yılın Dergi Uygulaması : Volkswagen "Amarok"
5. Yılın Fuar Standı Uygulaması : KIA
6. Yılın PR/Etkinlik Uygulaması : Peugeot 301
7. Yılın Dijital Uygulaması : Renault "Hedef Megane"
8. Yılın Outdoor Uygulaması : Toyota "GT86"
9. Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi : Doğuş Otomotiv "Trafik Hayattır"
10. Yılın Entegre İletişim Kampanyası : BMW
11. Yılın Basın Lansmanı : Peugeot 208
12. Turkcell Teknoloji Ödülü : Renault Mais
13. Yılın Jüri Özel Ödülü : Peugeot 301

Yeni Fluence satışa sunuldu

Kasım ayında AutoShow'da tanıtımı yapılan yeni Renault Fluence'ın satışına 7 Ocak'ta başlandı.

Otomobilin tasarımı Renault tasarım direktörü Laurens Van Den Acker imzalı. İlk olarak yeni Clio'da gördüğümüz ve marka kimliğini vurgulayan büyük bir ambleme sahip olan yeni Fluence'da artık LED farlara da yer verilmiş. Arka tasarımda tampon dışında büyük bir değişiklik söz konusu değil. Kabin de elden geçirilen bir diğer nokta. Artık tüm versiyonlarda dijital gösterge yer alıyor, yeni koltuk ve döşemeler de makyajdan nasibini almışlar.

Yeni Fluence'da dört dizel ve iki benzinli olmak üzere altı farklı motor seçeneği bulunuyor. Dizeller 1.6 lt dCi 130 bg (altı ileri manuel), 1.5 dCi 90 bg (beş ileri manuel), 1.5 dCi 110 bg (altı ileri manuel) ve 1.5 dCi 110 bg EDC (çift kavramalı otomatik), benzinlilerse 1.6 lt'lik 115 bg (CVT X-Tronic şanzıman) ve 1.6 lt'lik 110 bg'lik (beş ileri manuel) olarak alınabiliyor. Bu motorlardan 1.6 130 bg'lik dizel ile 115 bg'lik benzinli tamamen yeni üniteler.

Joy, Touch ve Icon olmak üzere üç donanım seçeneği sunan Fluence'ın baz fiyatı

39.900 TL'den başlıyor ve motor seçeneği ile donanımına göre değişerek 63.650 TL'ye kadar uzanıyor.

Peugeot'nun Juke yorumu: 2008

Son birkaç senedir çok tutulan Crossover sınıfına '2008' ile hareket getirmeyi planlayan Peugeot; aslında crossover konseptini geçen yıl Paris fuarında sergilemişti. Şimdiyse Mart ayındaki Cenevre Fuarı'nda tanıtılacak olan otomobil Nissan'ın Juke'u ve Opel'in Mokka'sına rakip olacak.

Otomobilin ismi biraz enteresan olmuş; 2008 model yılı gibi algılanabiliyor ama bunun nedeni Fransız markanın SUV ve MPV sınıfındaki model isimlerinde iki adet 0 kullanması ve tabii 208 modeli üzerine inşa edilmesi.

Tasarımda 208 modeline benzerlikler görmek mümkün. Izgara ve arka farlar gibi detaylar küçük kardeşini anımsatıyor. Ne var ki 2008, boyut olarak 4160 mm ile 208'den 200 mm daha uzun bir otomobil.

Motorlarda yine 208 modelindeki seçeneklerini (1.4 ve 1.6 Hdi dizeller) görebiliyoruz, ayrıca 1.2 litrelik 3 silindirli benzinli motorun yeni bir versiyonu söz konusu. 2008 sadece önden çekişli olarak alınabilecek.

E63 AMG Makyajlandı

Geçtiğimiz ay makyajlı E Sınıfı'nı sizlerle paylaşmıştık, şimdi de karşımızda serinin en performanslı modeli var: E63 AMG.

Görünüm olarak oldukça agresif hale gelen E63, tek lens farları ile çok keskin bir yapıya sahip olmuş. Makyajın yanı sıra aerodinamik olarakta geliştirildiği açıklanıyor.

Otomobilde 5.5 litrelik V8, çift turbolu, 550 bg gücünde motor kullanılıyor. Daha performanslı AMG versiyonundaysa 580 bg'lik bir motor yer alıyor. Tork değeri standart versiyonda 720 Nm, AMG versiyondaysa 800 Nm olarak açıklanıyor.

E63 AMG 7 ileri Speedshift MCT şanzımanla alınabiliyor ve bu vites kutusu dört farklı moda sahip: Controlled efficiency, Sport, Sport plus ve Manual. Performans paketinin diğer bir eklentisi ise kilit diferansiyel olarak görünüyor.

Mercedes, standart modelin 0-100 km/s hızlanmasının 4.1 sn, AMG Paketi'ninse sadece 3.6 sn olduğunu söylüyor, maksimum hızlar da sırasıyla 250 km/s ve 300 km/s.

'Renault Captur' bir Crossover daha

Crossover çılgınlığına Renault'ta katıldı. Yeni Clio ile iyi bir çıkış yakalayan ve bir çok otomobil sever tarafından tasarımına 10 puan verilen Renault aynı hatlara sahip crossover'ına çok güveniyor. Otomobilin altyapısı Nissan Juke ve Renault Clio modellerine de hayat veren 'B' paltformu. Ne var ki Fransız üretici, Captur'un Clio'dan bağımsız bir model olacağının altını çiziyor.

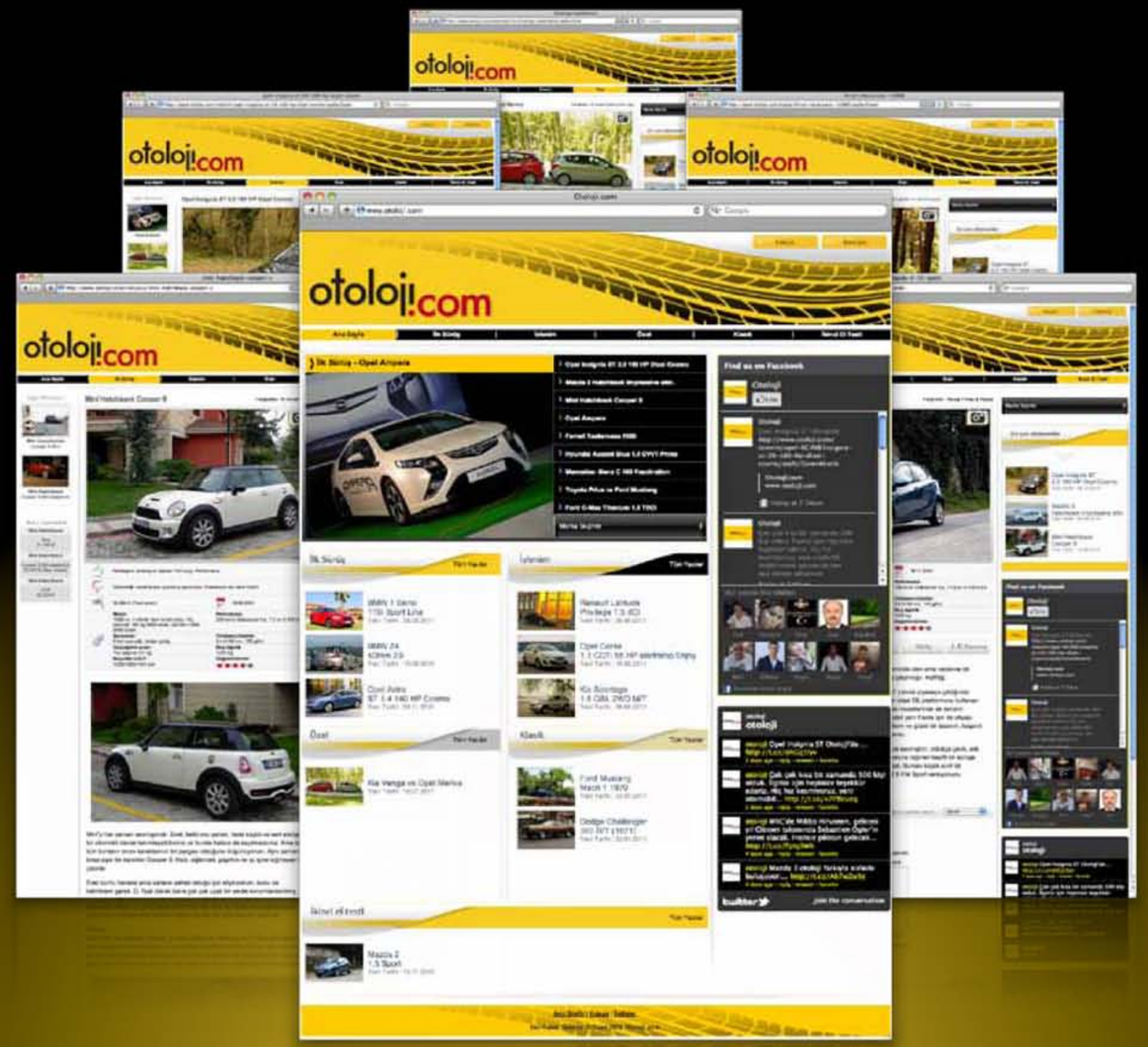
Captur 4120 mm ile Nissan Juke'tan 15 mm daha kısa bir otomobil ve Clio'nun tüm motor gamıyla alınabiliyor. Çok ses getiren 0.9 litre turbo, benzinli motor da bu seçenekler arasında yerini alıyor.

Renault'un açıklamalarına göre Captur size; yüksek bir sürüş pozisyonu, geniş bagaj ve detaylı saklama gözlerine sahip. Yani aslında küçük bir Crossover'ın vaad ettiği herşey Captur'da mevcut.

Baz donanım seviyesinden itibaren Renault card, yokuş kalkış destek sistemi ve arka park sensözleri standart olarak alınabiliyor.

Renault her ne kadar su sınıfa girme konusunda bize göre geç kalmış olsa da, Cenevre'de bir diğer Fransız marka Peugeot'nun 2008 ile boy gösterecek olduğunu düşündüğümüzde tam doğru zamanda Captur'u tanıttığınız söyleyebiliriz.

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



otoloji.com

Çarpışma testleri

Euro Ncap çarpışma testlerinde yer alan son modeller

Bu ayki çarpışma testleri haberlerimizde hayal kırıklığı yaratan bazı modeller söz konusu...

Ford Transit Custom

Yetişkin Güvenliği 72% | Çocuk Güvenliği 77% | Yaya Güvenliği 44% | Güvenlik Ekipmanları 29 %

Ülkemizde üretilen Transit Custom, Traffic gibi hayal kırıklığı yaratmadı, tam tersine yüzümüzü güldürdü. Beş yıldız alarak sınıfının en güvenli araçlarından biri olduğunu kanıtlayan Transit Custom, yetişkin güvenliğinden %84, çocuk güvenliğinden %90, yaya güvenliğinden %48, güvenlik ekipmanlarındansa %71 elde ederek rakiplerine fark attı.

Renault Traffic

Yetişkin Güvenliği 94% | Çocuk Güvenliği 78% | Yaya Güvenliği 65% | Güvenlik Ekipmanları 71%

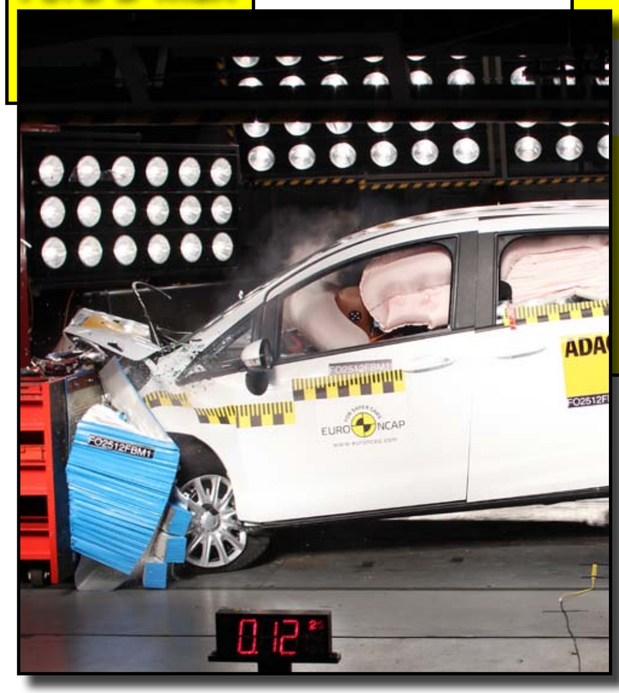
Her ne kadar çok dikkat edilmese de ticari araçlar da çarpışma testine tabi tutuluyor. EuroNcap'in en son test kurbanlarından biri Renault Traffic modeliydi. Araç sadece iki yıldız alarak son zamanların en kötü sonucuna imza attı: Traffic yetişkin güvenliğinden %58, çocuk güvenliğinden %79, yaya güvenliğinden %28, güvenlik ekipmanlarındansa %14 elde etti.

Toyota Aygo- Citroen C1- Peugeot 107

Yetişkin Güvenliği 96% | Çocuk Güvenliği 90% | Yaya Güvenliği 67% | Güvenlik Ekipmanları 100%

Aynı altyapıyı kullanan bu üçlü genel olarak üç yıldız elde etti ve hayal kırıklığı yarattılar. 1.0 litrelik versiyonalarıyla çarpışan üçlü yetişkin güvenliğinden %68, çocuk güvenliğinden %73, yaya güvenliği kriterinden %53 ve güvenlik ekipmanlarından %71 değerlerine ulaştıştılar. Bunun ötesinde elde ettikleri 3 yıldızlık değer, 2005'te aynı modellere uygulanan çarpışma testindekiyle tamamen aynıydı ve bu dikkat çeken bir nokta olarak göze çarptı.

Ford B-Max



Yetişkin Güvenliği 95% | Çocuk Güvenliği 87% | Yaya Güvenliği 74% | Güvenlik Ekipmanları 86 %

İlginç kapı yapısıyla B-Max'in nasıl bir çarpışma testi sonucu alacağı merak ediliyordu ve otomobil 5 yıldız alarak ne kadar güvenli olduğunu kanıtladı. B-Max 1.5 litrelik dizel motoruyla teste katıldı ve yetişkin güvenliğinden %92, çocuk güvenliğinden %82, yaya güvenliğinden %67, güvenlik ekipmanlarındansa %71 elde etti.

Turbo (şarj) nedir?

Utku UZUNOĞLU

Bugün internetteki kaynakların pek çoğunun bir yerlerden alıntı ya da çeviri olduğunu gördüm..

Bulduklarımın bazıları o kadar karmaşık ki, ben bile sistemi bildiğim halde pek çoğunu anlamıyorum. Hiç bilmeyenin vay haline... Bu nedenden ötürü son zamanlarda fazlasıyla kullanıcıdan nasıl çalıştığı sorusunu aldığım turbo sistemini basit ve anlaşılır şekilde anlatma ihtiyacı duydum. Hep duyarız, hep okuruz, egzoz gazını kullanarak güç üreten, performans, tork.. Tamam da, nasıl oluyor bu iş? Egzoz gazından nasıl güç gelir?

Resmi biraz incelediğinizde aslında çalışmayı anlayacaksınız ancak yine de anlatmakta yarar var: Mavi ok ile aşağıdan yukarıya doğru giriş; motordan çıkan atık gazın turbo salyangozuna (şeklinden dolayı salyangoz denir) girdiği kısımdır. Şekilde de görüldüğü gibi, içeride bir türbin var (türbini çark gibi düşünebilirsiniz) ve egzoz gazı dışarı atılmadan önce bu pervaneyi döndürmek zorunda kalıyor. Atık gazımız pervaneyi döndürdükten sonra zaten mecburi istikamet olan egzoz borusuna giriyor ve bizimle olan ilişkisini ebediyen kesiyor.

Gaz çarkı çevire çevire gidiyor. Peki bunun sonucunda elimize ne geçti?

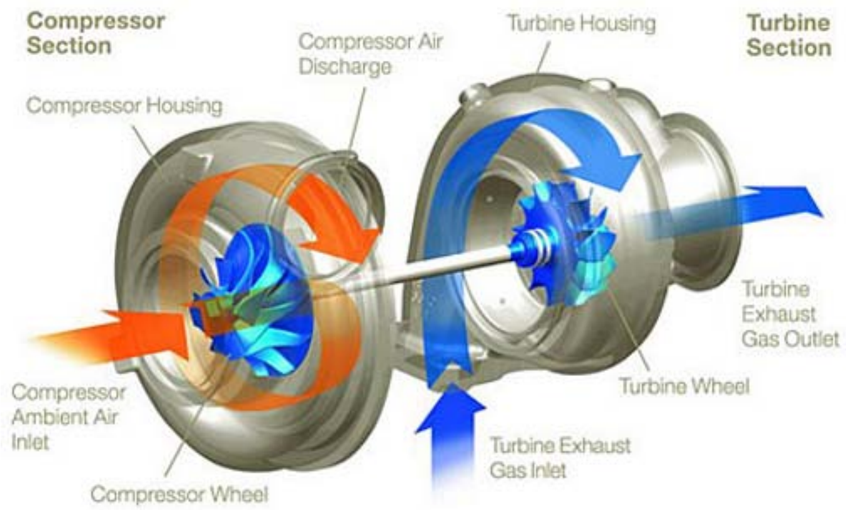
Şekile tekrar bakarsak çarkın tam ortasından bir mil ile (mili de çubuk olarak düşünelim) diğer tarafta başka bir pervane sistemine bağlı olduğunu görürüz. Burada amaç çöpe atılacak gazın enerjisini çarka aktarıp, çarkın enerjisini de bir çubuk ile başka bir pervaneye aktarmaktır. (Sol taraftaki pervaneye pal diyeceğiz.)

Şekilden anlaşılamama ihtimali olan bir bilgi ekleyeyim, turboda bu görülen mavi ve turuncu oklar, yani egzoz ve emme gazları birbirine asla karışmaz. Çok net bir şekilde yalıtılmıştır. İki taraf arasında geçiş olan tek şey ortadaki çubuk ile aktarılan enerjidir.

Enerjiyi aktardık... Sonra? Öbür tarafta da bir pervane bedavadan dönmeye başladı kabul, peki bu bize ne sağladı? Burada pal, emiş hattı oluyor. O bedavadan aldığımız enerjiyle çevrilen pal, dışarıdan emilen temiz havanın sıkıştırılmasını sağlıyor. Sonuç?

50 Kişilik bir belediye otobüsüne sıkış tıkış 100 kişi biner ya. Bir otobüs, iki otobüslük iş yapmış olur. Aynısı oluyor. Aynı hacme sıkıştıra sıkıştıra çok hava sığdırmış oluyoruz.

Atmosfer basıncı deniz seviyesinde 1 bardır. Atmosferik (turbosuz) bir motor deniz seviyesinde hemen hemen 1 bar basınç hava ile çalışır. Biz burada havayı sıkıştırdığımızda 1 bar'ın üzerine çıkıyoruz. Örneğin turbonun 0.5 bar basıyor olması, toplamda 1.5 bar havayla çalışıyor olmamız anlamına gelir aynı şekilde turbo 1 bar basıyorsa toplam basıncımız 2 bar olur.



Bu basınç ne ifade ediyor dediğinizi duyar gibiyim. Yine basit olmaya çalışacağım, her şeyi ideal, kayıpsız, sürtünmesiz vs. kabul edersek atmosferik 1.4 lt, 70 bg bir otomobile turboyla 1 bar basarsanız 140 bg güç elde edersiniz. Çünkü basınç direkt olarak içeri giren hava miktarını etkiler. Basit mantığı budur. Tabii araya sürtünme gibi birçok etken girdiği için 1 barda gücü ikiye katlamak imkansızdır.

Konumuza dönersek, emme pallerimiz bedavadan gelen enerji ile taze havayı sıkıştırdık. Yetmez mi? Küçücük alana çok hava sığdırmış olmamız, turbo içindeki havanın sürtünmeleri derken havamız epey ısınmış oluyor, bu da soğutma sorunları anlamına geliyor.

Hacim - Kütle ilişkisini herkes az çok bilir. Fiziği en son 10 sene önce görmüş, hatırlatmaya ihtiyacı olan arkadaşlar için; hacim gözle görülen büyüklüktür. Elinize aldığınız bir bidon, içindeki benzinin 5 litre hacminde olduğunu tanımlar. Benzini yere boşalttığınız zaman ne kadar çok alanı ıslatabiliyorsanız, o kadar hacminiz var demektir. Kütle ise, tartıda ölçülen değerdir. 5 litre benzin tartıda 5 kg gelmez. 5 litrenin 5 kg geldiği tek sıvı sudur. Hacim ve kütle arasındaki bu ilişki sunan büyüklük ise özkütledir, yani yoğunluk.

Turbo işine geri döndük, elimizde ısınmış ve sıkıştırılmış taze bir hava var.

Isınan hava genleşir, yani özkütlesi düşer. Bu da demek olur ki, aynı büyüklükte kaplarla doldurulmuş sıcak bir 2 bar hava, soğuk bir 1.7 bardan hafif olabilir :) Yani hava ısındıkça kocaman yer kaplar, ama tartıda az çeker.

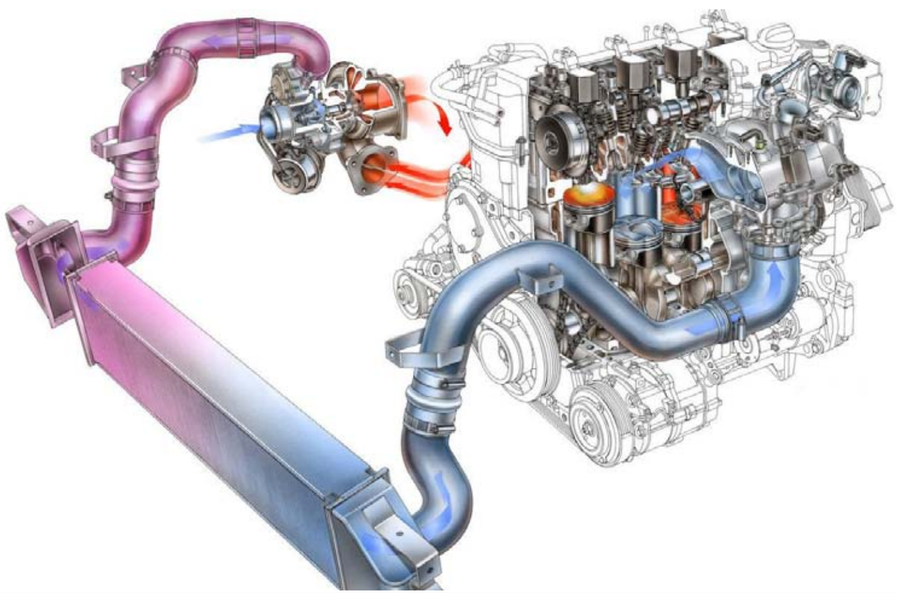
Sınırlı motor hacmimize ne kadar çok gram hava sokarsak, o kadar büyük iş yapmış olacağımız için, basıncı artırmakla yaptığımız iş bitmiş olmuyor. Bir de bunu makul sıcaklıklara indirmemiz lazım. Burada da devreye intercooler denilen sistemler giriyor. Aracın ön kısmında, direkt olarak karşıdan hava ile temas eden bir yere yerleştirilen bu sistemler, dışarıdan gelen serin hava ile içerisinden geçen sıcak havanın ısı alışverişini sağlayıp, dışarı gidecek havayı ısıtarak, kendi içindeki havanın soğumasını sağlar.

Intercoolerdan da geçtik, serinledik. Sonunda hem sıkıştırılmış hem de soğuk bir hava elde etmiş oluyoruz. Ek bilgi: Turbo motorlu otomobillerde gaz tepkisinin atmosferik kadar iyi olmamasının sebebi de, havanın bu kadar yoldan geçip sonra motora giriyor olmasıdır.

Küçük bir hacime serin ve çok havayı sıkıştırdık, bir de bunu yeterli benzinle destekledik. Ne oldu? Tork arttı bununla beraber güç arttı. 1.4 otomobillerden nasıl 200 bg çıkar sorusunun cevabı budur.

Hatta Ford gibi bazı markalar işi daha da ileri götürüp 1 lt motordan 125 bg güç elde ettiler. Zaman ve teknoloji bu yönde ilerliyor ve gün gelecek hepimiz turbo otomobillere bineceğiz. Nasıl çalıştığını öğrenmekte yarar var.

Umarım açıklayıcı olmuştur.



OLMAZ DEME OLUR!

İsmail TERZİ

Geçenlerde meclise sunulan yasa tekliflerinden birinde "otomatik vites ile ehliyet sınavı" adlı bir başlık yer aldı. Ömrü boyunca düz vites otomobil kullanmayacak insanların, ehliyet sınavında debriyajla uğraşmasının mantıken yanlış olduğu ve bu insanların otomatik araçlarla sınanması gerektiğini yazan maddenin meclisten geçmesi, otomobili hareket ettirmekten aciz -dikkat edin kullanmak değil; hareket ettirmek- vatandaşlar tarafından umutla beklendi. Neyse ki birileri izin vermeyince madde tekliften çıkarıldı. Bu memleketin direksiyon başında terörden daha fazla kayıp verdiğini hatırlatıp, biraz acımasız olacağım yazıma başlıyorum;

"Bu adam ömrünce üç pedallı araba kullanmayacak, öyleyse neden otomatik arabayla sınava giremiyor ki?" sorusu kulağa başta mantıklı geliyor fakat bilmem farkında mısınız; memleket, sürüş eğitimi boyunca -hangi eğitim?- geri vites dahi kullanmadan ehliyet alan insanlarla dolu. Sınavda aracı hareket ettirebiliyorsan senden iyisi yok; al sana 90! Doğru koltuk ayarı, direksiyonu doğru tutmak ve doğru çevirmek, emniyet kemeri takmak, ABS'nin mantığını kavramak, lastik havası denen şeyin varlığını öğrenmek gibi en basit, en temel bilgiler bile bizde ileri sürücülük tekniği sayılıyor.

Biraz da Finlandiya'dan -hani pilotlarını için için kıskandığımız memleket- bahsetmek istiyorum. Finlandiya'da ehliyet almak en az iki yıl sürüyor ve sürücü adayları her türlü zeminde, otomobil kontrol sanatının tüm detaylarını öğrenmiş olarak yollara çıkıyor. Ya da kısaca şöyle diyeyim: Finlandiya'da ehliyet alabilmek için yan gitmeyi öğrenmeniz gerekiyor. Vallahi şaka değil; spin atmadan tam kontra yan gidemediğin sürece ehliyet almayı unut!

Ehliyeti aldıktan sonra "Ben bunu 2 yılda zor aldım! Öyle kolay kolay vermem!" deme şansınız da yok; en ufak hatada bir bakmışsınız ehliyet uçup gitmiş. Cezalar desen çocukluğumuzdaki acı biberler kadar caydırıcı… Radarları da bizdeki gibi en gereksiz yerlere değil; sahiden riskli noktalara kuruyorlar ki millet dikkati elden bırakmasın.

Peki sonra ne oluyor? Yılın her mevsiminde, farklı karakterli -etap kıvamında- yolları kullana kullana otomobili omurilikten kontrol etmeye başlayan insanlar, direksiyon başında eğlenmek için yarışlara giriyor. Yarış dediysem bizdeki gibi "yarışan insanların para kaynağı olarak görüldüğü" yarışlardan değil; takla barı ve yarış koltuğu monte edilmiş hurdalarla, kıran kırana yapılan ve katılmak için komik paraların gerektiği yarışlardan söz ediyorum. Homologe koltuğun bize ne çok şey kazandırdığının!? kanıtı… Her neyse; otomobil sporlarına bulaşmadan konuya dönelim.

Sen Finlandiya standartlarında eğitim verebiliyorsan, bırak insanlar otomatik araçlarla girsin sınava önemli değil ama memleket, direksiyonu doğru tutmaktan aciz binlerce sürücüyle doluysa, bu yasa hiçbir işe yaramayacaktır. Bu yüzden "İçinizdeki trafik canavarını durdurun; o sizi durdurmadan!" sloganıyla yetinmek yerine daha faydalı bir şeyler bulup, uygulamak gerektiğine inanıyorum. Ama en çok neye inanıyorum biliyor musunuz?

Trafik polisinin bile emniyet kemerinin üstüne oturduğu; Transit Connect'i en olmadık yerlere park edip trafiği kilitlemekten hiç çekinmediği memleketimizden bir şeyler ummak yerine işe kendimizden başlamalıyız. Ben üstüme düşeni yaptım: Direksiyon başındayken arkadakiler de dahil herkes kemerini bağlamadan hareket etmiyorum ve yakın çevreme emniyet kemeri kullanma alışkanlığı kazandırdım. Yazıyı buraya kadar okuduğunuz için "sürüş" konusunu ciddiye aldığınıza inanıyor ve üstünüze düşeni yapmanızı rica ediyorum. Emin olun; sadece emniyet kemeri bile kaybımızı fazlasıyla azaltacaktır.

Gelecek ay görüşmek üzere.

Fisker Karma Ever

Fisker'in ilk denemesi çok iyi bir sonuç vermiş. Karma'nın ilginç dünyasıyla tanışıyor, bu felsefeyi anlamaya çalışıyoruz...

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : M.Murat ERÇELEBİ

Tarihi Hindu dinlerine göre sebep-sonuç ilişkisinin tüm döngüsünü etkileyen nedenlerin, etki ve eylem olarak ele alınması 'Karma Felsefesi' olarak tanımlanır. Ancak ortaya çıkış coğrafyasına rağmen Karma fikrini sadece Doğu'ya özgü bir kavram olarak ele almak yanlış olacaktır. Karma, her birimizin kendi eylemlerimizden sorumlu olmasını sağlayan ve bizi, bu eylemlerin ardından gelen sonuçları kabul etmek zorunda kalacağımız bir konuma getiren yasadır. Buna, kişinin kendi sorumluluğu yasası da diyebiliriz.

Karmanın gerçek anlamı "yapmak"tır; yani basit bir şekilde bir kişinin karması, onun yaptığı işlerdir. Karma terimi, özgün ifadesinde zihinsel eylemleri içerir buna göre; kendimiz şu an ne isek, bunu, bugüne kadar yaptığımız şeylere borçluyuzdur.

Bu inanışa göre herhangi bir şekilde, herhangi bir yerde ve zamanda yaptığımız bir şey, eninde sonunda bize geri dönecektir. Yapılan hiçbir iş boşa gitmez; er geç yapan kişiye değiştirilemez bir biçimde geri dönecek, bireyi etkileyecektir.

Karma Felsefesi'ne göre kendi gelişimimizle, çevremizi etkiler ya da zenginleştirir, doğaya yardımcı olur ya da onu engelleriz. Geçmiş özgür irademiz, şimdiki kaderimizin kaynağı olacaktır, tıpkı şimdiki özgür irademizin, gelecekteki kaderimizin kaynağı olacağı gibi...

Karma Felsefesi'yle giriş yapmamızın bir nedeni var elbet ve bu sadece kullandığımız otomobilin adının Karma olmasıyla sınırlı değil. Bu otomobille ilgili herşey çevreci yaklaşımla geliştirilmiş: Elektrikli motorundan, kabinde kullandığı deri ve ahşap malzemelerin elde edilme yoluna, güneş enerjisinden elektrik üretmesinden, gövdesindeki boyanın yapısı, broşüründe kullanılan kağıdından, model adına kadar herşeyiyle çevreci bir otomobille karşı karşıyayız. Onu sıradan bir elektrikli, spor sedan olarak görmeyin, Karma sadece yakıt tüketimiyle değil otomobil üretme süreciyle de 'çevreci' anlayışını yeniden ele alan gezegenin en duyarlı otomobillerinden biri.

Karma Felsefesi'ne göre böylesine çevreci ve duyarlı bir otomobil kullanıyorsanız bunun yararını gelecekte mutlaka göreceksiniz... Unutmayın, bugün yaptıklarımız yarın yapacaklarımıza, nerede olacağımıza yol gösterecek...

Marka olarak Fisker

İsmi üzerine bile bu kadar derin bir felsefeye sahip olan Karma'yı tüm detaylarıyla incelemeye başlıyoruz.

Karma ile ilk buluşmamız değil, daha önce markanın Türkiye lansmanında Karma'nın direksiyonuna geçmiştik. Ancak o çok kısa bir sürüşü içeriyordu, şimdiyse Karma ile birlikte 3 gün geçirecek ve güneş- kar ve yağmurdan oluşan her türlü hava şartında bu elektrikli otomobili kullanmanın tüm detaylarına değineceğiz.

Bu ilginç, egzotik ve ultra ilgi çeken otomobille geçirdiğimiz üç güne başlamadan önce biraz markayı tanımakta yarar var: Fisker oldukça yeni bir otomobil markası; 2007 yılında eski BMW ve Aston Martin tasarımcısı Henrik Fisker tarafından ABD'de kurulan, bağımsız bir firma. Yapılan çalışmalar sonucunda ilk modelleri olan Karma, 2011 yılında piyasaya çıktı ve özellikle ABD'de başarılı satış rakamlarına ulaştı. 2012 New York fuarında Karma'nın bir gövde seçeneği diyebileceğimiz Atlantic modelini konsept olarak gösterdiler ama bu araç henüz seri üretime geçmedi. Gelecek planlarında Surf ve Sunset modellerini de üretime geçirmek var. Dolayısıyla şimdilik Karma, Fisker'in yegane modeli olarak alınabiliyor. Geçtiğimiz aylarda Fisker, bataryalarını tedarik ettiği firmanın iflas etmesi (A123 Systems) nedeniyle üretime bir süreliğine ara verdi ama kısa zamanda yeni bir üreticiyle yeniden üretime geri dönecekler.

Fisker markası 2012 yılında BD Otomotiv tarafından ülkemizde satılmaya başlandı. 195.000 Euro'luk satış fiyatıyla alıcı bekleyen Karma'nın tasarımı ve çevreci yaklaşımını düşündüğünüzde bunun aslında oldukça 'makul' olduğunu bile söyleyebiliriz. Zira otomobil inanılmaz dikkat çekiyor ve trafiğin içinde sürekli taciz ediliyorsunuz.

Tasarım

Tam da dikkat çekmekten bahsederken konuyu tasarıma yünlendirmek mantıklı olacak.

Henrik Fisker'in daha önce imzasını attığı otomobillere baktığımızda Karma'nın neden bu kadar etkileyici göründüğünün nedenini anlayabiliriz: BMW'de çalıştığı dönemlerde çok beğenilen ve az bulunan Z8 modeli, daha sonraki Aston Martin macerasındaysa, adeta İngiliz markanın çehresini değiştiren ve yepyeni bir soluk getiren DB9 ve V8 Vantage. Evet, bu modelleri göz önünde bulundurduğunuzda Mr. Fisker için tasarımın ne kadar önemli olduğunu anlayabilirsiniz.

Karma'da herşeyden önce tasarımıyla öne çıkan bir otomobil. Oldukça büyük, heybetli ve kaslı bir görüntüsü var. Ön tarafta iki parçalı ızgara ve tamponların kenarlarındaki baklava şekilleri dikkat çekerken, motor kaputunun hareketli yapısı gözlerden kaçmıyor. Ön çamurluğun hemen altındaki bölümde krom bir hava girişi ve içten yanmalı motorun egzozları yer alıyor. Bu ilginç ve güzel bir detay.

Profilde kesinlikle 22 inçlik jantlar görüntüyü domine ediyor. Bu jantların içini dolduran çamurluklar o kadar geniş ki otomobil olduğundan daha büyük görünüyor. C sütununda yer alan arka çamurluk muhteşem bir hareket yaparak arkaya doğru uzanıyor ve aynı şekilde dramatik arka tarafla buluşuyor. Arkada Mr. Fisker standart oto-

mobillere alışan gözlerin yadırgamaması için egzozların olacağı bölüme egzoz çıkışını anımsatan krom parçalar koymuş. Böylece gözler herhangi bir eksikle karşılaşmıyor. Bumerang şeklindeki farlar ve difüzöre benzeyen bir arka tamponla Karma'nın gösterişli yapısı tamamlanıyor.

4 kapılı coupe diyebileceğimiz Karma, bu yaklaşımıyla Mercedes CLS'yi andırmıyor değil. Ancak Fisker, Karma'nın sınıf olarak direkt rakibini Porsche Panamera olarak gösteriyor.

Bu bazı açılardan Maserati'leri anımsatan, insanı ilk bakışta bile etkisi altına alan, akıcı, modern ve egzotik bir tasarım. Onu görenler, sokakta ışıklarda beklerken görenler şaşırıyor, karşıya geçmeyi unutuyor, birbirlerine çarpıyorlar. Dostlar iddiaya girerek yanına yaklaşıyor, markasının ne olduğunu öğrenmek istiyorlar. Akan bir trafiğin içindeyse Karma kendi trafiğini oluşturuyor. Onu daha yakından görmek isteyen meraklı sürücüler önüne, arkasına, yanına geçmek istiyor, bunun için birbirleriyle yarışıyorlar. Böyle olunca da Karma'nın etrafında bir trafik oluşuyor. Ben bunu 'Karma' etkisi olarak adlandırdım.

Kabin

Böylesine sıradışı bir dış tasarımın kabinde de devam ettiğini görmek sevindirici. İlk olarak şunu söylemeliyim, böyle bir direksiyon tasarımı hayatımda görmedim! Gövdede çeşitli noktalarda görünen o baklava deseni direksiyonda da yer alıyor ve oldukça ilginç bir görüntü sergiliyor. Karma etkisi burada da kendini gösteriyor diyebiliriz. Onun içine binen bir daha inmek istemiyor.

Direksiyondan gözünüzü alıp, diğer noktalara bakmaya başladığınızda orta konsolun sade bir görüntüye sahip olduğunu görüyorsunuz. Sadece iki adet yuvarlak havalandırma ızgarası ve düz inen bir kokpit. Vites topuzunun olmaması, bunun için sadece dört adet düğmenin yer alıyor oluşu dikkatten kaçmıyor ve bu durum sade yaklaşımı biraz daha pekiştiriyor. Burada buton ya da düğme olmadığının da farkına varıyorsunuz. Evet, Karma'nın orta konsolundaki düğme sayısı sadece 3! Biri dörtlüler, biri torpidoyu açmak, diğeri de merkezi kilit için. Diğer tüm fonksiyonlar ortada konumlandırılmış dokunmatik ekran aracılığıyla gerçekleştiriliyor. Buradan havalandırma-klima kontrolleri, ses sistemi, enerji akışı, yol bilgisayarı, koltuk ısıtmaları, telefon, navigasyon, sistem gibi ayarların tamamını dokunmatik olarak yapıyorsunuz. Tabii bu yaklaşım sürüş esnasında zorluk yaratmıyor değil; özellikle de ekranın dokunmatik hassasiyetinin pek de iyi olmadığını düşündüğünüzde.

Bunun dışında, yatık A sütunu nedeniyle dönüşlerdeki kör noktalar otomobili kullanmayı zorlaştıran bir diğer unsur olmasının yanında bu enfes tasarımda bazı kusurlar olduğunu da gösteriyor. Aynı nedenden dolayı şanzıman tüneli olarak adlandırılan ama

Kabindeki işçilik dikkat çekici, özellikle deri ve süet kaplamaların kalitesi birinci sınıf

Karma'da altında bataryaların yer aldığı tünel, dirseğinize çarpıyor ve direksiyonu çevirirken zorluk çıkartıyor. El freninin konumu da sürücü koltuğundan hiçbir şekilde görünmüyor; direksiyonun sol alt tarafında yer alan üçlü düğme grubunun en altında... Yani Mr. Fisker kendi adını verdiği

''Onu daha yakından görmek isteyen meraklı sürücüler önüne, arkasına, yanına geçmek istiyor, bunun için birbirleriyle yarışıyorlar. Böyle olunca da Karma'nın etrafında bir trafik oluşuyor. Ben bunu 'Karma' etkisi olarak adlandırdım''

bu otomobilde tasarımın herşeyin önünde yer almasını istemiş ve ergonomi gibi konulardan ödün vermeyi göze almış. Bize göre iyi de yapmış.

Bunun dışında kabindeki hacim genel olarak başarılı. Sürücü tarafında yeterli hacim mevcut ve sürüş pozisyonu keyif veriyor. Arka taraf tavan çizgisi nedeniyle bazıları için dar olsa da 1.85 cm'lik biri için bile yeterli genişliği sunuyor, büyük bir sıkıntı yaratmıyor. Ancak bagaj hacmi otomobilin boyutları düşünüldüğünde hayli dar: 195 litre bagaja sadece küçük bavullarınızı yerleştirebilirsiniz.

Sürüş

Karma elektrikli bir otomobil, bazı kaynaklarda ve medya mecralarında onun hibrid olduğuyla ilgili bazı ibareler görebilirsiniz ama hibrid kelimesinin anlamı çok farklı. Fisker Karma 'range extender' yani 'menzil artırıcı' bir sisteme sahip.

O da nedir diye soranlarınız için cevap verelim: Menzil artırıcı sistemlerde içten yanmalı motor mekanik olarak lastiklere bağlı değildir, tek görevi jeneratör gibi, elektrik motorunun ihtiyacı olan elektriği üretmektir. Buradan da anladığınız gibi Karma'da normal şartlarda elektrik motoruyla hareket edi-

Elektrik faturası olarak Fisker Karma

BD Otomotiv'in bizlere verdiği detaylı bilgiler sayesinde Karma kullanmanın elektrik faturanıza ne kadar yansıdığını hesapladık. BD Otomotiv'in belirttiği 5 yıllık elektrik/yakıt tüketim maliyeti 14.016 TL ve bunu yıllık 20.000 km kullanım, benzinin litresi 4.76 TL, elektriği ise 0.201 TL/KW üzerinden hesaplayarak ortaya çıkartmışlar.

Buradan yola çıkacak olursak yılda, 20.000 km yol (ayda 1666 km, günde 55 km yol yaptığımız anlamına geliyor ki her gün Kadıköy- Maslak ev- iş rotasını yapan biri bunu tamamen elektrikle geçebiliyor) yapıyoruz, bu da 100 km'de 2.1 lt ortalamadan bir yılda 420 lt yakıt (420 x 4.76= 1999.2 TL, yuvarlak hesap 2000 TL) tükettiğimiz anlamına geliyor. Beşle çarptığımızda 5 yılda 10.000 TL'lik bir yakıt tüketim masrafımız söz konusu. Yukarıdaki hesaptaki 14.016 TL'den 10.000 TL'yi çıkarttığımızda elimizde 5 yıllık elektrik masrafı kalıyor: Tam olarak 4016 TL. Bunu beşe bölersek yıllık 803 TL (161 kW) elektriğe ödediğimiz para. Bunu da ay ortalamasına bölersek 803/12= 66.91 TL. Yani Karma'nın aylık 67 TL'lik bir elektrik faturası masrafı var. Ortalama bir evin elektrik faturası 100 TL olsa, Karma ile ödeyeceğiniz fatura 167 TL olacaktır.

Karma her zevke hitap eden bir otomobil değil ama zaten öyle olmak da istemiyor

Ortalama 2.1 lt'lik yakıt tüketimi şaşırtıyor

Solar panel tavan

Karma'nın tavanındaki solar panel dünyanın en büyük yekpare solar tavanı olma özelliğine sahip ve hem bataryaların şarj olmasını sağlarkan hem de kabinin havalandırmasına yardımcı oluyor. Bu tavan sisteminin kendi başına günde 0.5 kW elektrik ürettiği ve yaz aylarında haftada 6.5- 8.0 km, yıldaysa toplam 300 km ekstra menzil sağladığı belirtiliyor. Etkileyici.

yor, bataryalardaki şarj bittiğinde içten yanmalı motorun devreye girerek jeneratör görevi üstlenmesiyle yolunuza devam ediyorsunuz. Tabii benzinli motorla devam etmek istemiyorsanız bagajdaki kablo ile otomobili şarj edebilirsiniz. Fisker böyle bir durumda aracın 6 saatte tamamen şarj edilebildiğini söylüyor ancak bunu yapabilmek için taktığınız fişin topraklı olması şartı olduğunun altını çizelim. Mesela kapalı bir otoparkta kaldığınızda etraftan bulduğunuz herhangi bir fiş ile Karma'nızı şarj edebileceğinizi zannetmeyin. Bu teknik olarak elektrik sisteminin yararına olabilir ama kullanışlılık olarak Karma'yı çok olumsuz etkilediğini belirtmeliyiz. Onunla geçirdiğimiz üç günlük süre içinde yaşadığımız en büyük sıkıntı buydu, bataryalarını şarj edecek yer bulmakta çok zorlandık.

Sistem çalışma prensibi olarak Opel Ampera-Chevrolet Volt ile tamamen aynı ve bu anlamda saf elektrikli ve hibridlerden ayrılıyor. Karma'nın içten yanmalı motoru GM bazlı, 2.0 lt'lik, turbo beslemeli, 260 bg güç üreten direkt enjeksiyonlu bir ünite. Oldukça güzel bir ses çıkartıyor, özellikle Sport modunda kabine çok güzel turbo ıslıkları geliyor ve bu kullanım keyfini artıran bir detay.

Elektrik motorlarıysa, arkadaki iki lastikte de birer tane olacak şekilde yerleştirilmiş. Motorların tanesi 204 bg ve 650 Nm tork üretiyor, bu da toplamda 406 bg güç ve 1300 Nm gibi 'dünya dışı' bir tork değerine sahip olduğunuz anlamına geliyor. Bu güç arka lastiklere tek oranlı şanzıman aracılığıyla aktarılıyor.

Elektrik motorlarından dolayı torkun sürekli sabit bir şekilde üretilmesi Karma'nın sürüşünün ve performansının tamamen kesintisiz olmasını sağlıyor. Bu eğlenceli ve Karma'yı esnek kılan bir özellik.

Otomobilde iki sürüş bulunuyor: Sport ve Stealth. Sport modda 0-100 km/s hızlanma 6,3 sn'yken, sadece elektrik motorunun çalıştığı Stealth moddaysa bu değer 8 saniyeden biraz daha kısa sürüyor. Bu sürüş modlarını direksiyonun arkasında yer alan kulakçıklarla seçiyorsunuz. Soldakina bastığınızda Sport ve Stealth, sağdakine bastığınızdaysa yokuş aşağı inerken bataryayı daha çok şarj eden 'Hill' modu devreye giriyor.

Gelelim Karma'nın en karışık teknik özelliği olan yakıt tüketimine. Aracın resmi tüketim değerlerine ulaşmak biraz zor, nitekim basın kitinde bile ne kadar tükettiği bilgisine ulaşılamıyor ancak biraz araştırma ile Fisker'in Avrupa'da TÜV testlerinde elde ettiği değerlere ulaşabiliyorsunuz: 2.1 lt/100 km Karma'nın ortalama yakıt tüketim değeri olarak belirtiliyor. Ancak, tam da burada konuyu biraz aydınlatmamız gerekecek. Çünkü bu tip elektrikli otomobillerin yakıt tüketim değerleri standart otomobiller gibi ele alınmıyor, 100 km'lik mesafenin bir kısmını elektrikle geçtikleri için hesap karışıyor. Bu karışıklığın önüne geçmek için ABD'de ölçüm yapan EPA (Environmental Protection Agency) elektrikli otomobiller için özel bir ölçüm kriteri getirdi ve buna MPGe (miles per gallon equivalent) adını verdi. Türkçe'ye yakıt tüketim eşdeğeri olarak çevrilebilir. Buna göre EPA harcanan elektriğin benzin olarak karşılığını buldu: 33.7 kWh elektrik 1 galon (3.78 litre) benzin tüketimine eşit. Dolayısıyla bu hesaplama yapılırken 100 km'de harcanan elektrik enerjisi, bu sabit değer ile benzine çeviriliyor ve bu değerlere ulaşılabiliyor. Evet, oldukça karışık ama sonuç olarak elimizde bir değer var ve bizim için önemli olan da bu.

''EPA'nın hesaplamalarına göre 33.7 kWh elektrik 1 galon (3.78 litre) benzin tüketimine eşit''

Stealth modda sadece elektrik motorlarındaki güçle hareket ediyorsunuz ve bataryanız tam doluysa menziliniz 80 km. Bundan sonra şarjınız bittiğinde benzin motoru devreye giriyor ve elektrik üretmeye başlıyor, böylece toplam menziliniz 483 km'ye çıkmış oluyor. Sistem aslında efektif, tek sıkıntısı şarj edilmesi daha önce de söylediğimiz gibi...

Gelelim, sürüş karakterine. Karma oldukça sessiz ve konforlu bir sürüşe sahip, bu anlamda şaşırtıyor. Çünkü üzerinde 22 inçlik jantlar bulunuyor. Yol gürültüsü çok iyi izole edilmiş, motor sesi belli bir seviyeye kadar duyuluyor. Hızınız arttığında A sütunlarından biraz rüzgâr sesi duyuluyor ama hepsi bu. Ses demişken edindiğimiz çok ilginç bir deneyimi sizlere aktarmak istiyorum: Karma'nın elektrikli motorları ses çıkartmadığı için Fisker, otomobilin hem önüne hem de arkasına hoparlörler yerleştirerek yayaların güvenliği için yapay bir ses üretmiş ve buna "TRON" adını vermiş. Bizler de uzay gemisi gibi ilginç olan bu sesin hangi notadan çıktığını merak ettik ve bunu test ettik. Sonuç olarak Karma'nın hoparlörlerinden 'FA' notasının geldiğini keşfettik. Yani Karma'yı bir 'tuner' olarak da kullanabilirsiniz gerektiğinde.

Ön tarafta motor kaputunun şişik yapısı, dikiz aynalarından görünen kalçalarının çıkıntılı çizgileri iri bir Amerikan otomobili kullandığınızı hatırlatıyor. Bu aslında keyif veren bir detay ama biraz alışmak gerekiyor, zira Karma yol üzerinde konumlandırması zor bir otomobil, hayli geniş ve uzun. Buna rağmen dönüş çapı oldukça başarılı: Küçük, direksiyonu az turlu şehir otomobillerinin dönemediği yerlerden Karma dönebiliyor ve bu iyi bir şey.

Direksiyon tepkileri oldukça iyi ve ağırlığı iyi ayarlanmış. Girdilerinizin otomobil üzerindeki etkisini anında hissediyorsunuz ve ağırlığı stabilne çok hafif ne çok ağır. Bu, alçak olan sürüş pozisyonuyla birleştiğinde ortaya keyifli bir kullanım sunuyor. Bir BMW 7 Serisi gibi alışkanlık yapan türden değil belki ama kesinlikle farklı ve akılda kalıcı.

Süspansiyonların sertliği de iyi ayarlanmış. Bozuk zeminlerden çok etkilenmiyor ve oldukça istikrarlı bir şekilde tutunuyor. Önden kaymaya iyi direnen Karma'nın bu özelliği önde- ortada konumlandırılmış motoru

sayesinde dikkat çekiyor. Yüksek olan torka rağmen sabit gaz ya da hafif gaz açarak döndüğünüz virajlarda arka taraf kolay kolay izinden kopmuyor, Karma ile arkadan kaymak için özellikle buna konsantre olmalısınız. Ancak bunu yapmadan önce böylesine büyük ve ağır bir otomobille bunu yapmak istemediğinizi hissediyor, tedirgin oluyorsunuz. Arkadan kaydığında ağırlığın (2400 kg) aracı alıp yolun dışına taşıyacağını düşünebilirsiniz ama böyle olmuyor. Karma direksiyon tepkilerine iyi cevap vererek, çok da burulmadan kendini toparlıyor. Sadece seri ve hızlı virajlarda ağırlığı hissediyorsunuz, Karma bu gibi durumlarda ilk birkaç virajı istekli bir şekilde dönerken, sonrakilerde biraz hantallaşıyor, tepki vermekte gecikebiliyor.

Bozuk zeminlerde amortisörlerin darbe emişinin gayet iyi olduğunu gözlemliyoruz. Uzun aks aralığından dolayı ön aksın girdiği çukurlar arka aksı etkilemiyor, otomobil keyifli bir salınımla bu gibi sorunları sönümlüyor.

Genel olarak 5 metrelik, 2.4 tonluk bir otomobilden beklemediğiniz şekilde çevik, iyi yol tutan ve konforlu sürüşüyle bizlerden iyi notlar alıyor.

Yağmurlu havalarda ön cam, dik ve sürücüye alıştığımızdan daha yakın olması nedeniyle biraz buğulanma sorunu yaratıyor, elbette bunun önüne geçebiliyorsunuz ama biraz uğraştırıyor ve can sıkıcı bir kusur olarak notlarımızdaki yerini alıyor. Bir diğer aklıda kalan detay sileceklerin çok kısa olması. Camın en üst bölümünü tam olarak temizlemiyorlar ve görüşü olumsuz etkiliyorlar. Bu eski VW Beetle'ları anımsatıyor, eğer kullandıysanız ne demek istediğimizi daha iyi anlayacaksınız. Bu nedenden dolayı yağışlı havalarda – zaten sorunlu olan görüç açıları- daha da problematik bir hale geliyor. Karma'yı bu gibi havalarda dikkatli kullanmalı, özellikle dönüşlere ekstra konsantre olmalısınız.

Karlı ve yağmurlu havalarda kabin içini ısıtmak sorun olmuyor çünkü içten yanmalı motorun ısınmasını beklemek zorunda kalmıyorsunuz, elektrik motoru sayesinde anında sıcak havayla buluşuyorsunuz.

Her neyse, bu otomobili çok da yağışlı havalarda kullanmayacağınızı göz önünde bulundurursak, Fisker'ın bağımsız olarak ilk denemesi olduğunu düşündüğünüzde muhteşem bir iş çıkarttığını söyleyebiliriz.

'Bizler de uzay gemisi gibi ilginç olan bu sesin hangi notadan çıktığını merak ettik ve bunu test ettik. Sonuç olarak Karma'nın hoparlörlerinden 'FA' notasının geldiğini keşfettik'

Sonuç

Fisker, Karma ile abartılı satış rakamlarına ulaşmayı düşünen bir üretici değil. Bu anlamda Karma'nın egzotik görüntüsü mantıklı, böylesine bir otomobilin etkileyici görünmemesi büyük bir handikap olabilirdi.

Aynı neden bir takım ergonomi sorunlarını da görmezden gelmenizi sağlıyor. Eninde sonunda Karma evinizin ilk ve tek otomobili olmayacaktır, onu keyif alıp, gerçekten çevreye duyarlı hissettiğiniz için kullanmalısınız.

195.000 Euro'ya satılan otomobil, BD Otomotiv güvencesiyle 5 yıl-

lık servis ve garanti kapsamında alınabiliyor. Yani Karma'nızı 5 yıl boyunca hiç servis masrafı olmadan kullanabiliyorsunuz ülkemizde. Bu çok avantajlı ve güzel bir fırsat.

Eğer arzu edilir bir otomobil kullanmak, herkesin meraklı bakışlarını üzerinizde hissetmek, teknolojiyi çevreci bir yaklaşımla sunan bir otomobile sahip olmak ve hiç tanımadığınız insanlarla sosyalleşmenin kolay yolunu arıyorsanız Karma tam size göre. Bizce artık Alman'ların bilindik özelliklerini bir kenara bırakın ve Karma'nın dünyasına adım atın.

Biz Karma Felsefesi'ne inanıyor ve sonuna kadar bu düşünceyi destekliyoruz. Karma Felsefesine göre eğer Fisker Karma gibi çevreci bir otomobil kullanıyorsanız gelecekte bunun getirilerini göreceksiniz... Karma etkisinden kurtulmak kolay olmayacak gibi...

FİSKER KARMA

Fiyat	:	195.000 Euro
Motor	:	2.0 lt, 4 silindir, turbo, 16v, direkt enjeksiyonlu benzinli motor, 240 bg, 2 adet 204 bg EVer elektrik motoru, 2x650 Nm (1300 Nm tork) 20.1 kWh, lityum ion bataryalar
Şanzıman	:	1 ileri, arkadan çekiş
Performans	:	200 km/s Maksimum hız (sınırlandırılmış), 6.3 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	:	2.1 lt/100 km, 51 g/km
Boş ağırlık	:	2404 kg
Güç/ağırlık oranı	:	Ton başına 170 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	:	4998/2133/1330 mm

Çevreci konsept

Yazının başını dikkatle okursanız şayet, koltuklarda ve derilerde kullanılan malzemelerin çevreci bir yaklaşımla üretildiğini söylediğimizi görebilirsiniz. Bunu biraz açıklamakta yarar var: Karma'da kullanılan deri koltuklar ve ahşap kaplamalarda hiçbir şekilde canlı materyale yer verilmemiş.

Ahşaplar için üç renk seçeneği var ve bunlar California, Orange County'de yangınlardan kurtarılan ağaçların, 1800'lü yıllarında sonlarında ortaya çıkan kerestecilik sektörünün getirisiyle Michigan Gölü'nün dibindeki ağaç gövdelerinin toplanması ya da yine California'da, çeşitli fırtınalarda devrilen ağaçların toplanmasıyla elde edilen ahşaplar. Kısacası Karma'daki ahşap kaplamalar için hiçbir şekilde ağaç kesilmemiş.

Derilere gelince, kabinin her tarafında kullanılan derilerde de canlı materyal kullanılmamış. Henrik Fisker, Karma'nın derilerine karar vereceği zaman bunun hiçbir şekilde canlı malzeme olmaması konusunda ısrar etmiş ve bu konuda çalışan, İskoç Bridge of Weir firmasıyla anlaşmış. Bu firmanın derileri kendilerine ait göldeki suyun geri dönüştürülmesi esnasında elde edilen atık malzemelerin işlenmesiyle oluşturuluyor.

Ayrıca plastikler de Fisker'in EcoSuede adını verdiği, %100 geri dönüştürülmüş ve üretim aşamasında CO_2 salınımını %80 oranında azaltan özel bir materyal.

Dolayısıyla gördüğünüz gibi Karma sadece elektrikli olmasıyla değil her yönüyle çevreci bir otomobil.

İçten yanmalı motorun egzozları ön çamurluğun altında yer alıyor

Toyota Yaris Hybrid

Küçük sınıfın tek hibrid temsilcisi ultra ekonomik bir tüketim vaad ediyor. Ancak bu sınıfta dizel bir alternatif yerine hibrid alır mısınız, önce buna karar vermek gerek.

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : M.Murat ERÇELEBİ

Toyota uzun yıllardır hibrid denince akla gelen ilk marka olarak dikkat çekiyor. Aynı zamanda en çok hibrid otomobil üretip- satan marka (Nisan 2012 itibarıyla global ölçekte toplam 4 milyondan fazla hibrid sattılar) olma unvanı da yine Japon üreticiye ait.

Bu tesadüf değil, Prius modeli 2000 yılından beri satışta. Sorunsuzluğu ve uzun ömürlülüğüyle ilgili çok ciddi geri dönüşler alan bir model olması en göze çarpan özelliği Toyota bu modelin başarısından o kadar memnun kaldı ki, Prius'ta kullanılan hibrid teknolojisini (Hybrid Synergy Drive- HSD) başka segmentlere taşıma kararı aldı ve son yıllarda bu paraleldeki ürünlerini görüyoruz: Auris Hybrid (kompakt hatchback), Prius + (MPV) ve Yaris Hybrid (küçük sınıf) bu planın parçaları olarak yollardalar.

Birazdan aklınıza gelen ilk soruya cevap vermeye çalışacağız: Küçük sınıfta hibrid kullanmak ne kadar mantıklı? Daha doğrusu küçük sınıf bir dizel yerine hibrid tercih edilir mi? Önce tasarımla başlayalım.

Tasarım

Hibrid versiyonuyla, Yaris sınıfının hem benzinli, hem dizel hem de hibrid güç ünitesi sunan ilk ve tek modeli oldu. Aslında bu sınıfta en büyük rakibi Honda'nın Jazz Hybrid modeli de yer alıyor ama onda da dizel seçeneği söz konusu değil.

Japon üreticinin belki de bu modeli geliştirirken üzerinde en çok durduğu konu maliyet olmuş. Malum, hibrid modellerin üretim maliyetleri fazla olduğu için satış fiyatları da buna bağlı olarak artıyor. Ayrıca fiyatlar arttıkça bu tip alternatif teknolojileri kabul ettirmek de o kadar kolay olabiliyor. Ama Yaris'ye bunlar söz konusu değil çünkü o küçük sınıf bir otomobil ve öyle kalmak zorunda.

Toyota bu ve bunun gibi sorunların önüne geçip, Yaris Hybrid'i bugüne kadar üretilen en ucuz hibrid model olması sağlamak için mekanik aksamların büyük bir kısmını XW20 kod adıyla anılan, bir önceki jenerason Prius'ları geri dönüştürme kaydıyla elde etmiş. Ayrıca, özellikle Avrupa'da çok satması düşünülen bu modelin üretiminin Fransa'daki fabrikada yapılıyor olması da lojistik anlamda büyük bir maliyetin önüne geçiyor.

Bunlar çok işe yarayan önlemler zira, Cool (baz model) donanımlı hibrid Yaris'i 48.900 TL'ye alabilirken, aynı donanımda Multi Mode şanzımanlı 1.4 D-4D motorlu dizel Yaris'i 50.250 TL'ya alıyorsunuz. Bu maliyet düşürme politikasının ne kadar çok işe yaradığının bir göstergesi.

Diğer markaların ekonomi odaklı modellerinde (Opel Corsa ecoflex, VW Polo Blue Motion gibi) standarttan farklı tasarımlar kullandığınız biliyoruz. Toyota'nın Yaris Hybrid'de ele aldığı tasarım farklılıklarını da böyle görebiliriz aslında.

Temel olarak Yaris'ten çok da büyük değişiklikler içermiyor, sadece

''Diğer markalar Yaris Hybrid'i incelemeli, üzerinde düşünmeli, akıllı yerleşimlerini bir kenara not etmeli, dünya dışı tüketim değerlerini göz önünde bulundurmalılar''

daha dar ön ızgara, mavi hibrid konseptini vurgulayan logolar, ön ve arka farlar, LED gündüz farları ve daha aerodinamik bir ön tampon hibrid modeli diğerlerinden ayırıyor.

Bu tasarım farkları dışında gözle görülmeyen bir diğer modifikasyon ise hibrid versiyonun standart versiyonlara göre 20 mm daha uzun olması. Böylece aracın uzunluğu 3905 mm'ye ulaşıyor ama bu çok da önemli değil.

Hibrid model, batarya ve elektrik motoru gibi ekstra yürüyen aksama sahip olduğu için standart modele göre biraz daha ağır ama elektrik motorunun Prius'a göre daha kompakt olması ve içten yanmalı motorun hacminin 1.8 lt'den 1.5 lt'ye küçültülmesi sonu-

Yaris sınıfının tek tam hibrid modeli

Kabin tasarımı küçük detaylar dışında standart modelle tamamen aynı

cunda ağırlık dezavantajı 90 kg'da sınırlı kalmış. Bu ciddi şekilde üzerinde çalışılan yerleştirme (hibrid versiyonun bagaj ve kabin hacmi standart versiyonlarla aynı) ve ağırlık merkezi ayarlamaları düşünüldüğünde çok da büyük bir sorun değil.

Biz hibridin tasarımını sıradan versiyonlara göre çok daha agresif ve yenilikçi bulduk. Hatta keşke tüm Yaris'ler bu kadar güzel olsa diye düşünmeden edemedik.

Bakalım kabinde durum nasıl?

Kabin

Prius gibi fütüristik bir kabin bekliyorsanız hayal kırıklığına uğrayabilirsiniz, bunu önceden söylemeliyiz. Tabii bizim gibi Yaris'in kabin tasarımını beğeniyorsanız o ayrı bir konu, o zaman hibridi de beğenmemeniz için bir neden yok.

Direksiyonun üzerindeki mavi Toyota logosu ve mavi dikişler ile vites topuzundaki mavi renk kabin tasarımındaki tek değişiklikler olarak görünüyor.

Bunun dışında devir göstergesinin yerini üç moda bölünmüş (Charge, Eco, Power) ekonomi göstergesi almış. Buradan elektrik motorunun durumun kontrol edebilir, ne zaman devreye girip- devreden çıktığını anlayabilirsiniz. Orta konsoldaki ekranda bulunan enerji akışı bilgilerinden de hangi motorun ne zaman çalıştığını, ne zaman bataryaları şarj ettiğini görme imkanınız var. Standart versiyonlarda bu ekranda bulunan ve sürücülerin sarsıntısız bir sürüş yapmasını sağlayan o eğlenceli 'A Glass of Water' aplikasyonun olmaması bize göre eksiklik. Sarsıntısız sürüş konsepti, hibridle büyük uyum sağlayabilirdi.

Kabinde büyük değişiklikler yok, sadece mavi logolar ve ekonomi göstergesi var

Toyota, bataryaları arka koltukların altına yerleştirmiş ve bu sayede Yaris'in en büyük özelliği olan geniş kabin hacminden çalmamış. Bagaj hacmi de 286 litreyle yine sınıfının en genişi olmaya devam ediyor. Bize göre Japon markanın hacimden ödün vermeden böylesine karmaşık bir sistemi, bu kadar küçük gövdeye yerleştirebilmiş olması büyük başarı.

Hacim demişken Yaris'in arka tarafta sınıfının en geniş diz ve bacak mesafesi sunduğunu da belirtmeden geçmeyelim.

Hibrid versiyondaki bir diğer küçük detay da el freni altında bulunan Eco Mode ve EV Mode yazan düğmeler. Bunlar hibrid sisteminin olabildiğince ekonomik çalışmasını sağlarken EV Mode'da otomobil tamamen elektrikle yol alıyor.

Yaris Hybrid modelinin yürüyen aksamı bir önceki jenerasyon Prius'dan alınmış

Sürüş

Yaris Hybrid'in hibrid sistemi seri- paralel olarak adlandırılan, yani hem elektrik hem de benzinli motorun lastiklere güç ilettiği bir sistem. Çalışma prensibi Prius'unkiyle tamamen aynı, belli bir noktaya kadar isterseniz tamamen elektrikli yol alabiliyor, bu esnada sıfır yakıt tüketimi ve emisyon değerine imza atıyorsunuz.

Daha fazla güç gerektiğinde ya da yokuş yukarı çıkacağınız durumlarda benzinli motor otomatikman devreye giriyor ve iki motor birarada çalışarak Yaris'i hareket ettiriyorlar.

Toyota küçük sınıftaki bu hibrid temsilcisini geliştirirken, son dönemlerin trendlerinden biri olan hacim küçültme yaklaşı-

mini Yaris'e uygulamış ve Prius'ta kullandığı 1.8 lt'lik içten yanmalı motor yerine 1.5 litrelik bir motor tercih etmiş. Dört silindirli bu motor bir önceki jenerasyon Prius motorunun parçalarından geliştirilmiş ama daha az sürtünmeye sahip olması için elden geçirilmiş ve parçalarının yüzde 70'i yeniden tasarlanmış. Temelini aldığı Prius'un motoruna göre biraz daha güçsüz ve az tork üretiyor ama termal verimliliği yüzde altı oranında artırılmış. Hibrid sistemiyse yine buna benzer şekilde Auris ve güncel Prius'taki sistemden daha küçük ve kompaktken, nikel metal bataryası 168 hücre yerine sadece 120 hücreye sahip. Bu sayede Yaris'in bataryası Auris'ten yüzde 20 daha küçük ve 11 kg daha hafif. Sistemin toplamı 201 kg ile yine Auris'ten yüzde 20 (42 kg) daha hafif olmasının yanısıra 50 mm kısa ve markanın 1.8 lt'lik diğer hibrid sistemlerinden 17 kg daha hafif.

Yaris hibridin bir diğer ilginç özelliği herhangi bir debriyaj (şanzıman CVT), marş motoru, alternatör kayışı gibi parçalara sahip olmadığı için servis giderlerinin normal versiyonlara göre çok daha düşük olması. Toyota'nın bu konudaki açıklaması 100.000 km'de 15.000 Euro tasarruf edildiği şeklinde. Bunun dışında otomobildeki elektronik olarak kontrol edilen frenleme sistemi sayesinde fren balataları da 100.000 km dayanabiliyor.

Oldukça başarılı ve sessiz bir sürüş deneyimi sunan Yaris Hybrid, bu konuda kesinlikle sınıfının en başarılı modeli. İçten yanmalı motor da oldukça sessiz ve sarısıntısız çalışıyor, sadece devir yükseldiğinde biraz ses duyuluyor ama o da çok rahatsız etmiyor.

İçten yanmalı motor 75 bg güç üretirken, elektrik motorunun maksimum gücü 45 bg, hibrid sistemi iki motoru da birarada çalıştırdığında Yaris'in maksimum güç verisi 100 bg olarak veriliyor. Bunun nedeni iki motorun güçlerini aynı anda üretmeyişi. Tork değeriyse benzinli motor için 111 Nm, elektrik motoru içinse 169 Nm olarak belirtiliyor. Toplam tork değeri 209 Nm olarak geçiyor kataloglarda.

Sadece elektrikli olan menziliniz kısa olsa da bataryaların çok çabuk dolma özelliği sayesinde anında şarj olabiliyorlar ve bu sorun da ortadan kalkmış oluyor. Daha önceki hibrid versiyonlardaki gibi iki motor arasındaki geçiş sağ ayağınızın hassasiyetiyle ilgili ve tamamen otomatikman gerçekleşiyor.

Çok ciddi şekilde ekonomi yapma amacıyla kullanırsanız kısa mesafelerde fantastik değerlere ulabilirsiniz. Biz sürüşümüzün 150 km'lik ilk bölümünü 2.7 lt/100 km gibi dünya dışı bir değerle geride bıraktık ama bunun için İstanbul trafiğini felç ettik diyebiliriz. Muhtemelen geçtiğimiz haftalardaki trafik haberlerinin nedeni biz olabilir. 600 km'lik tüm kullanımımız sonunda elde ettiğimiz ortalama tüketim değeriyse 4.0 lt/100 km'ydi. Buna 3.5 saatlik köprü trafiği de dahil. Fabrika verisi olan 3.5 lt/100 km'lik değer çok da ütopik görünmüyor.

Peki herşey ekonomiden mi ibaret yoksa hibrid keyifli bir sürüş de vaad ediyor mu? Daha çok ekonomi diyelim ama olabildiğince ekonomik kullanmak da fazlasıyla keyifli bunun altı çizilmeli.

Eğer Yaris Hybrid modelini satın aldıysanız sizi çok büyük bir sürüş keyfinin beklediğini düşünmeyin. Elbette standart Yaris'lerin yerini aldığı modele göre geliştirilmiş sürüş keyfi burada da mevcut- iyi yol tutuş, tepkili şasi gibi- ama bunun için sınıfının en iyisi tanımla-

''Toyota bu modelin başarısından o kadar memnun ki, Prius'ta kullanılan hibrid teknolojisini başka segmentlere taşıma kararı aldı ve son yıllarda bu paraleldeki ürünlerini görüyoruz''

''Sürüşümüzün 150 km'lik ilk bölümünü 2.7 lt/100 km gibi dünya dışı bir değerle geride bıraktık ama bunun için İstanbul trafiğini felç ettik diyebiliriz. Muhtemelen geçtiğimiz haftalardaki trafik haberlerinin nedeni biz olabilir''

TOYOTA YARIS HYBRID

Fiyat	: 50.250 TL
Motor	: 1497 cc, 4 silindir, 16v, benzinli motor, 75 bg 4800 d/dak, 45 bg elektrik motoru, 160 Nm tork
Şanzıman	: CVT, önden çekiş
Performans	: 165 km/s Maksimum hız, 11.8 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 3.5 lt/100 km, 85 g/km
Boş ağırlık	: 1115 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 90 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 3905/1695/1520 mm

masını yapamayız. İlk hızlanma beklenenlerin üzerinde ama özellikle 80 km/s'den sonra hızlanma oranı düşüyor ve hibridin beklediğinizden daha yavaş bir otomobil olduğunu görüyorsunuz. Yine de 11.8 sn'lik 0-100 km/s hızlanma ve 165 km/s'lik maksimum hız, tamamen ekonomi odaklı üretilmiş bir otomobil için yeterli sayılır.

Sonuç

Yaris Hybrid, küçük sınıfta hibrid teknolojisini başarılı bir şekilde hayata geçiriyor ve bunu dizel bir Yaris fiyatına sunmayı başarıyor.

Ne var ki Opel Corsa 1.3 CDTi (40.289 TL) ve VW Polo BlueMotion (40.500 TL) gibi akıllı dizeller de neredeyse aynı oranda az tüketip (sırasıyla 3.6 lt ve 3.4 lt/100 km) 8.600 TL (Yaris Hybrid 48.900 TL) daha ucuza alınabiliyorlar. Böyle bir durumda tabii hibrid bir anda anlamını yitirmiş oluyor ama şu konuyu çok iyi bir şekilde anlamakta yarar var: Sözü geçen rakipler hiçbir şekilde bu tüketim değerlerinin yanına bile yaklaşamıyorken, Yaris Hybrid en azından fabrika verisinin vaad ettiği değerlere yakın yerlerde seyrediyor. Ama bu bile aradaki büyük farkı kapatma konusunda yeterli olmayacaktır.

Ancak, Yaris'in sürüşünü her iki modele de tercih ettiğimizi, onların sınıflarında yaşlı otomobiller olduğunu ve Yaris'e göre donanım olarak tabiri caizse 'bomboş' olduklarını unutmamak gerek. Tamamen yeni bir otomobilin biraz daha pahalı olması alışıldık bir durumdur.

Bize göre Yaris Hybrid o kadar başarılı ki tüm üreticilere ders niteliğinde. Onu incelemeli, üzerinde düşünmeli, akıllı yerleşimlerini bir kenara not etmeli, dünya dışı tüketim değerlerini göz önünde bulundurmalılar. Bu teknolojinin bunun ötesinde, ileriki yıllarda nereye varacağı asıl sorulması gereken soru bize göre.

Muhteşem bir iş Toyota.

Hyundai iX35 1.6 GDI

Vergi düşmanı iX35 bu defa önden çekiş ve 1.6 lt benzinli motorla geliyor

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : M.Murat ERÇELEBİ

Crossover sınıfında önden çekişe ihtiyaç olduğu 2006 yılında Nissan tarafından keşfedildi. Qashqai modeli sadece önden çekişli olarak geliştirilmiş, model gamına daha sonra dört çeker opsiyonu eklenmişti. Aslında Nissan önden çekişe ihtiyaç olduğunu değil, bu tip araçların kullanım alanlarını göz önünde bulundurduğunuzda dört çekerin gereksiz olduğunu kanıtlamıştı.

Bu tip 'şehirli' crossover'ların yüzde 95'ten fazlası hayatlarının tamamını asfaltta geçiriyorken neden dört çeker kullanalım ve boş yere yakıt tüketip, emisyon harcayalım? Dahası o ağırlığı neden sırtımızda taşıyalım? İşte bu ve bunun gibi birçok neden önden çekişin ne kadar mantıklı olduğunun altını çiziyor.

Şimdi gelelim iX35'in diğer kilit özelliği olan 1.6 lt'lik motoruna. Bunun ardındaki mantığı uzun uzun açıklamayacak, sadece iX35'in iki versiyonu arasındaki fiyat farkını vereceğim: 1.6 lt benzinli versiyon 57.834 TL'ye satılırken, 2.0 lt dizel iX35'i tam 107.302 TL'ye alıyor-

11.1 sn'lik 0-100 km/s hızlanma yeteri sayılır

"1.6 lt'lik versiyonu sadece 6 ileri manuel şanzımanla alabiliyorsunuz ki bence bu sınıfta bir araçta artık manuel şanzıman kullanmak hiç de mantıklı değil"

sunuz! Yani aynı araca, sadece motoru 2 litre olduğu için bir otomobil parası daha veriyorsunuz.

Nedeni ÖTV! İşte bu noktada 1.6 lt'lik motor dünyanın en anlamlı güç ünitesi haline geliyor ki, iX35'i kullanırken bunun ardında yatan mantığı fazlasıyla sorguluyorsunuz. Performansı yetersiz (ara hızlanmalar), torku eksik, araç esnek değil gibi bir sürü olumsuz düşünce ortalama 8.2 lt/100 km (test tüketimimiz) gibi vasat yakıt tüketim değeriyle de pekişiyor. Ancak aracım sadece hareket etsin, ben geniş kabini, güzel tasarımı, iyi görüşü, yüksek oturma pozisyonu ve hacim delisi bagajı için bu aracı alacağım diyorsanız o zaman müthiş mantıklı bir tercih yapacağınızı belirtmeliyim.

Aslında 1.6 lt'lik GDI motor sınıfının en güçlü ve torklu makinelerinden biri: 135 bg 6300 d/dak ve 168 Nm 4850 d/dak. Ayrıca birçok kişi için 11.1 sn'lik 0-100 km/s hızlanma gayet yeterli gelecektir elbet ama özellikle ara hızlanmalardaki zayıflık sıkıntı yaratıyor.

"Eğer önden çekişli bir iX35'iniz varsa sadece satış fiyat ve pompada değil, yıkamada da avantajlısınız çünkü 'cip' muamelesi görmüyorsunuz"

Motor sınıfının en güçlüsü ve torklusu ama dizelin yanında tork eksiği hissediliyor

1.6 lt'lik versiyonu sadece 6 ileri manuel şanzımanla alabiliyorsunuz ki bence bu sınıfta bir araçta artık manuel şanzıman kullanmak hiç de mantıklı değil. Keşke otomatik olsaydı diye düşünmeden edemiyorsunuz çünkü otomobil gayet prestijli bir görüntüye sahip. Kaldı ki crossover kullanıcılarının ne kadarının manuel tercih edeceğini de araçtırmak gerekli. Vitesi geçişleri net olsa da, genelde şehir içinde kullanılması için tasarlanan bir otomobile göre biraz fazla kemikli.

Yumuşak zeminli yollarda iX35 oldukça rahat ve yumuşak bir sürüş vaad ediyor. Amortisörlerin darbe emişleri iyi ama zemin sertleştikçe darbeler biraz daha kabalaşıyor. Bu otoyol sürüşlerinde olmasa da şehir içinde rahatsız edici olabiliyor. Gövde hareketiyse her şekilde mevcut ama rakiplerine göre biraz daha sert tutulan amortisör ayarları bunu iyi kontrol ediyor.

Tutuşsa dizel versiyona göre biraz daha çevik ve canlı. Tabii iki versiyon arasındaki (1502 kg- 1787 kg) 285 kg'lık fark bunun en büyük etkenlerinden. Benzinli versiyon direksiyon girdilerinize daha iyi cevap veriyor ve otomobili daha rahat konumlandırabiliyorsunuz. Ne var ki direksiyonun tepkileri beklenenleri vermiyor. Pelte gibi bir hissi var, ağırlığı iyi ayarlanmış olsa da tepkileri gecikmeli iletiliyor ön lastiklere.

HYUNDAİ iX 35

Fiyat	: 57.834 TL
Motor	: 1591 cc, 4 silindir, 16v, benzinli motor, 135 bg 6300 d/dak, 168 Nm 4350 d/dak 1 ileri, arkadan çekiş
Şanzıman	: 6 ileri manuel, önden çekiş
Performans	: 178 km/s Maksimum hız, 11.1 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 6.8 lt/100 km, 158 g/km
Boş ağırlık	: 1502 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 91 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 4410/1820/1670 mm

Ön lastikler demişken, iX35 ile yaşadığım ilginç bir deneyimi aktarayım sizlere. Çekim öncesinde otomobili yıkatmaya gittiğimizde yıkamacı bize 'cip' fiyatı uygulamak istedi. Fakat aracın önden çekişli olduğunu öğrendiğinde 'pardon ben bunu cip olarak düşünmüştüm ama değilmiş' dedi. Bunun ardından yatan düşünceyi pek anlamadım zira araç dört çeker de olsa önden çekişli de olsa yıkamak için aynı malzemeyi kullanmıyorlar mı? Neyse söylemeye çalıştığım şey eğer önden çekişli bir iX35'iniz varsa sadece satış fiyat ve pompada değil, yıkamada da avantajlısınız!

Bize göre sınıfının en güzel crossover'larından biri olan iX35'in en mantıklı motor tercihi bu. Performans çılgını değilseniz ve iki versiyon arasındaki 0-100 km/s hızlanma arasındaki 1 sn'lik fark sizin için bir şey ifade etmiyorsa benzinli versiyon tam size göre. Bu arada 1.6 lt'nin ortalama tüketiminin 6.8 lt/100 km, 2.0 lt'lik dizelinse 7.1 lt/100 km olduğunu belirtelim. Yani teorik olarak benzinli daha az yakıt tüketimine sahip! Bu durumda zaten dizelin hiçbir anlamı kalmamış oluyor.

Bize göre sadece dört çeker için 50.000 TL fark vermeye değmez...

50 yıllık efsane

Dört kapılı İtalyan efsanesi, altıncı jenerasyonuyla karşımızda

Yazı : Berk SARIOĞLU

'Dört tekerlekten çekiş, V6 direkt enjeksiyon benzinli ve hatta bir dizel motor alternatifleri sayesinde QP'nin artık çok daha fazla daha çok kullanıcıya hitap etmesi bekleniyor'

Her Maserati, her Ferrari modeli gibi çok heyecan verici bir yenilenme sürecine sahiptir. Ortaya ne çıkacağını, nasıl bir arzu edilirliğe sahip olacağını merak edersiniz. En çok merak uyandıransa motor sesi ve performansıdır kuşkusuz.

Aynı şeyler yeni Quattroporte modeli için de geçerli. On yıldır üretimde olan güncel model muhteşem tasarımı, olağanüstü motor sesi ve karizmasıyla geleneksel Quattroporte özelliklerini çok güçlü bir şekilde yaşattı ama artık zaman değişiyor. Bu nedenle QP'nin de değişmesi, modernleşmesi, eskiyen yüzünü yenilenmesi gerekiyor.

Yeni QP hiçbir zaman olmadığı kadar büyük değişimler vaad ediyor ve markanın büyüme planları arasında çok büyük bir role sahip. Maserati 2015 yılına kadar geniş çaplı bir endüstriyel büyüme planı üzerine çalışıyor ve yıllık 50.000 (2012'deki planlar sadece 6500 adet üzerineydi) adetlik bir üretim söz konusu. Bunu tabii sadece güncel model gamıyla değil, yeni segmentlere yeni modeller (bir SUV ve daha küçük bir dört kapılı Ghibli) ekleyerek yapabilirler ve bu planın ilk aşaması Quattroporte olduğu için otomobil her zamankinden daha da büyük bir sorumluluk yükleniyor. Ayrıca bu büyüme planınında, marka tarihinde

V8, eski 4.7 lt'lik motora göre %20 daha az emisyon tüketen bu motor, çift turbo ve direkt enjeksiyon sistemiyle %18 daha fazla güç ve %39 daha fazla tork üretiyor

ilk defa Modena dışında bir fabrikada üretim yapılacak. Bu, 2009 yılında Fiat'ın eski Bertone fabrikasını (2014'te tam 31.000 adetlik üretim yapılacak) alması sonucunda bünyeye katılan bir tesis ve Modena'ya oldukça yakın. Bunun dışında Levante adındaki SUV modelse ABD'de Detroit'teki Jeep fabrikalarında üretilecek.

Yeni Quattroporte'nin detaylarına iniyoruz.

Tasarım

Bir önceki jenerasyon tasarım olarak modeli çok farklı bir noktaya getirdi. Arzu edilirlik ve dramatik görüntü artık QP'nin en büyük silahı ve kozuydu. Yeni model de ilk bakışta bu etkiye sahip.

Markanın 'üç oklu' amblemi gururlu bir şekilde ızgaranın üzerinde yer alırken, modelin artık klasikleşen çizgileri koruduğunuz görüyoruz. Bakın Maserati tasarım başkanı Lorenzo Ramaciotti QP için neler söylüyor: 'Bir önceki modeli karakterize eden bazı ögeleri korumaya çalıştık: Ön ızgara, üç adet yan hava girişi ve üçgen şeklindeki C sütunu bunlardan bazıları. Bu karakteristik özellikleri bazı yeni, modern çizgilerle harmanladık: Otomobilin tüm profilini domine eden sırt çizgisi, ön ve arka farlar ile çerçevesiz camlar bunun en önemli noktaları.'

Çok daha etkileyici ve dinamik bir görüntüye sahip olan yeni Quattroporte eskisine göre daha büyük ve ılımlı olmasının yanısıra aerodinamik verimliliği yüzde 12 oranında artırılmış (0.31 cd), sürüklenme etkisiyse %24 azalmış. 50:50 ağırlık oranınının yanısıra arkada 108 mm daha geniş bacak mesafesi ve 80 litrelik ekstra bagaj hacmi, eski modele göre olan gelişimler.

Elimizde boyutların ne kadar arttığıyla ilgili net rakamlar yok ancak QP'nin mevcut modele göre biraz daha büyüdüğü ve bir alt sınıfta, yani BMW M5 gibilerle mücadele edebilmek adına gelecek planlarındaki Ghibli modeline yer açacağını söylemeliyiz. Üstelik bu büyümeye karşın ağırlık 150 kg civarında daha hafif ve arka koltuklardaki hacim güncel modeldekine göre çok daha geniş ve lüks. İşçilik ve malzeme kalitesinde de hatırı sayılır bir gelişme söz konusu. Sürüş pozisyonu için pedal ayarının bile yapılması sürüşün ne kadar önemli olduğunu gösteren küçük ama keyifli bir detay.

Yürüyen aksam

Yeni QP, modelin tarihinde bir takım ilklere sahip olacak. Dört tekerlekten çekiş, V6 direkt enjeksiyon benzinli ve hatta bir dizel motor alternatifleri sayesinde QP'nin artık çok daha fazla daha çok kullanıcıya hitap etmesi bekleniyor. Dizel motor otomobilin tanıtımında seçenekler arasında yer almıyor ama daha sonra eklenecek, İtalya yerine Jeep'in ABD'deki fabrikalarında üretilecek ve Grand Cherokee modelindekiyle aynı olacak. Tabii Maserati için elden geçirilen bu motorun gücü 355 bg, torku da 600 Nm olacak.

İlk etapta 3.0 lt çift tur-

bolu, V6 ve hacmi küçültülmüş, 3.8 lt çift turbolu V8 motorlar söz konusu. V8 versiyon sadece arkadan çekişli olarak alınabilecekken, V6'da dört tekerlekten çekiş opsiyonu da olacak. Her iki motor da, Ferrari'nin eski F1 motor mühendisi olan ve şimdilerde Maserati motor gelişiminin başındaki isim Paolo Martinelli tarafından geliştirilmiş.

3.0 lt'lik motor tamamen yeni bir ünite ve büyük ağabeyi V8'le yakından ilişkili. Aynı çap, yanma odası, çift turbo ve ateşleme sistemine sahip bu küçük motor, 5500 d/dak'da 420 bg güç ve 1500 d/dak'dan itibaren 552 Nm maksimum tork üretiyor. V6 motorlu QP 5.1 saniyede 100 km/s'ye ulaşırken maksimum olarak 285 km/s'ye ulaşıyor. Dört tekerlekten çekişli versiyonsa 5.3 sn'de 100 km/s, ile 284 km/s maksimum hız değerlerine imza atıyor. Arkadan çekişli V6, V8 versiyona göre 40 kg (1860 kg) daha hafifken, dört çeker buna 70 kg ağırlık ekliyor. Bu versiyon tasarımda iki adet egzoz çıkışıyla kendini belli ederken V8'de dört egzoz çıkışı bulunuyor.

V8 motorsa ilk defa Ferrari'den bağımsız olarak markanın kendi bünyesinde üretilmiş. Eski 4.7 lt'lik motora göre %20 daha az emisyon tüketen bu motor, çift turbo ve direkt enjeksiyon sistemiyle %18 daha fazla güç ve %39 daha fazla tork üretiyor. Motorun maksimum gücü 6800 d/dak'da 530 bg, torkuysa 2250- 3500 d/dak arasında 650 Nm (overboost ile 710 Nm) olarak belirtiliyor. Turbo desteğinin gelmesi, eski versiyonun yüksek devirlerdeki sesinden uzak kalacağımız anlamına gelse de bu konuda hayal kırıklığı yaşayacağımızı düşünmüyoruz açıkçası. V8 versiyon 0-100 km/s hızlanmasını 4.7 saniyede gerçekleştirirken bu değer onu Maserati'nin tarihindeki en hızlı dört kapılı model yapıyor. Ayrıca 307 km/s'lik maksimum hızıyla yeni QP V8, MC12'den sonra markanın ürettiği en hızlı model olma unvanına da sahip.

Maserati, en büyük silahı olarak gösterdiği gaz tepkisinden ödün vermemek adına turbolar üzerinde özel bir çalışmaya imza atmış. Twin scroll turbolar ve low inertia teknolojisi bu konuyu geliştirmekte yardımcı oluyor.

Yeni Quattroporte'nin tüm versiyonlarında ta-

'QP'nin değişmesi, modernleşmesi, eskiyen yüzünü yenilemesi gerekiyordu'

QP V8, MC12'den sonra markanın ürettiği en hızlı model olma unvanına sahip

3.0 ve 3.8 lt'lik benzinli motorlar yeni QP'de alınabiliyor

mamen yeni, ZF imzalı AT8-HP70 sekiz ileri şanzıman bulunuyor. Hem arkadan hem de dört çeker için geliştirilen bu şanzıman hem NVH (ses, titreşim ve sertlik) oranlarını hem de yakıt tüketimini daha iyileştirmesi için tasarlanmış. İki fazla orana sahip olmasına rağmen yerini aldığı altı ileri şanzımana göre 4 kg ağırlık tasarrufu getirdiğini de belirtmeliyiz.

Her zaman olduğu gibi beş farklı vites değiştirme modu söz konusu: Auto, Auto Sport, Manual, Normal, Manual Sport ve Increased Controlled Efficiency. Auto modunda vites geçişleri yavaş ve konfor ağırlıklıyken, Manuel Sport modunda en hızlı şekilde değişiyor ve istenirse direksiyonun arkasındaki pedalcıklarla vites değiştirme işlemi yapılabiliyor.

Büyük beklentiler büyük değişim

Quattroporte'den beklentiler her zamankinden daha çok ve o da bu beklentileri karşılamak için büyük değişiklikler vaad ediyor. Artık çok daha geniş kitlelere hitap eden, daha kolay ulaşılabilecek, daha modern bir QP ile karşı karşıyayız.

Bu muhteşem tasarımlı İtalyan'ı kullanmak için sabırsızlanıyoruz...

Tarihte Quattroporte

Tam 50 yıldır bizlerle birlikte olan Maserati Quattroporte'nin inişli çıkışlı tarihine kısaca göz atalım!

Quattroporte I (1963-1969)

Sportiflik kavramını lüks sınıfla birleştiren ilk otomobil olarak kabul edilen Maserati Quattroporte, 1963 yılında tanıtıldı. Pietro Frua tarafından tasarlanan otomobilin ilk örneklerinde 4.1 lt'lik V8 motor yer alıyordu. Daha sonra 1966'da hacim 4.7 lt'te güçse 256 bg'den 295 bg'e çıkmıştı. Toplam 730 adetlik bir üretim söz konusuydu.

Quattroporte II (1974-1978)

QP'nin üretimine 5 yıl ara verilmesinin nedeni Citroen ile ortak geliştirilen SM modelinin hayata geçmesiydi. Miura'nın tasarımcısı Marcello Gandini tarafından kaleme alınan ikinci jenerasyonda ön süspansiyonda hidropnömatik sistem yer alıyordu ve otomobilin şasisi SM'in uzatılmış bir versiyonuydu. Yine SM'den alınan önden çekiş yerleşimi ve 3.0 lt'lik V6 motor çok fazla kullanıcının ilgisini çekmemişti.

Quattroporte III (1979-1990)

'İş adamları için Maserati' düşüncesiyle ortaya çıkan üçüncü jenerasyon artık arkadan çekişliydi ve büyük bir V8 motor içeriyordu. 4.1 ve 4.9 lt'lik iki farklı motor seçeneği bulunuyordu ve güçler sırasıyla 252 ve 296 bg'di. 1979- 1981 yıllara arasında üretilen modellerin ismi 4porte olarak kullanıldı ama daha sonra yine Quattroporte ismi tercih edildi. Toplam üretimi sadece 2100 adette sınırlı kalmıştı.

Quattroporte IV (1994-2001)

Ülkemizde de zamanında yollara görebildiğimiz ilk Quattroporte modeli dördüncü jenerasyondu. Yine Gandini imzalı tasarımıyla dikkat çeken, sportif ve aerodinamik (0.31 cd) bir yapıya sahipti. Otomobilde ilk olarak 2.8 lt'lik turbo motor kullanılıyordu ama daha sonra daha düşük vergi dilimine dahil olan 2.0 lt'lik, 287 bg güç üreten bir versiyon geliştirildi. Son olarak 3.2 lt'lik, çift turbolu, 335 bg gücündeki seçenek hazırlandı. Üretimi 2001'de sona erdiğinde otomobilden toplam 2400 adet üretilmişti.

Quattroporte V (2004-2012)

Oldukça iri olduğu söylenebilen beşinci jenerasyonda 4.2 (400 bg) ve 4.7'lik (440 bg) V8'ler yer alıyordu. Pininfarina'nın tasarladığı ilk model olan beşinci jenerasyon %49- %51 ağırlık dağılımına sahipti. Çıkarttığı muhteşem sesler, çektiği ilgi miktarıyla aynı orandaydı; yani muhteşem ve arzu edilir bir otomobildi.

En çok satan QP versiyonuydu ve hiçbir zaman kendinden ödün vermedi bunu gerçekleştirmek için...

İlk Muscle Car

Pontiac GTO, Amerikan otomotiv endüstrisinde Muscle Car tanımını başlatan model olarak bilinir. Sizler için, artık tarihin tozlu sayfalarında kaybolmuş bu ikonik markanın, en az kendisi kadar ikonik modeli 1966 model GTO'nun direksiyonuna geçiyoruz...

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar : İlke TAŞÇI

GTO Amerikan otomotiv endüstrisinde Muscle Car kavramını başlatan otomobildi

Bu aslında biraz hüzünlü bir karşılaşma oldu diyebilirim. Nedenini anlamak için Pontiac markasının internet sitesine girip, yazanları okumanız yeterli. İsterseniz zahmet etmeyin, ben size açıklayayım: 'Even though Pontiac production has ended, its legacy of great vehicles will always be in style', yani 'Pontiac üretimi sona ermiş olsa da, muhteşem otomobillerinin mirası her zaman devam edecek.'

Evet yukarıdaki cümleden anladığınız gibi artık otomobil dünyasında Pontiac diye bir marka yok. Amerikan otomotiv endüstrisinin, ekonomik kriz sonrasında kötü giden satışlar ve zor günlerin ardından GM'in, bünyesinde sadece dört marka bırakma stratejisi neticesinde Pontiac, 25 Kasım 2009'da ABD'deki son otomobilini bantlardan çıkardı ve hayata gözlerini yumdu. Ülkemizde pek bilinen bir marka olmadığı için buna çok üzülen olduğunu sanmıyorum ama benim gibi bir Amerikan otomobili fanatiği için bu kabul edilemez bir gerçek, adeta kabuslarımın gerçek olması gibiydi...

Her ne kadar tarih olmuş bir marka olsa da Pontiac, bir zamanlar Amerika'nın en gözde markalarından biriydi, tarih yazan otomobillere imza attı ve sitede yazan 'muhteşem otomobiller' kavramı belki de en iyi GTO modeliyle temsil edildi...

Bu kadar giriş yeter, şimdi biraz da otomobilimize göz atalım. Bir kez daha Levent'teki kapalı garaja giriyoruz. Aslında bugün hangi otomobili kullanacağımızı bilmiyoruz, daha doğrusu karar vermekte zorlanıyoruz: 1957 Chevrolet Bel Air mı, 1955 Ford Thunderbird mü yoksa 1966 Pontiac GTO mu? Bu üçlü arasında kalmamın nedeni hepsinin benim için özel modeller olması: 57 Chevy bence marka tarihindeki en güzel otomobildir, 55 T-Bird ise otomobil tarihindeki en kibar, zarif modellerden biri ve çok az bulunan bir otomobilken, GTO, Pontiac'ın en efsanevi otomobilidir.

Aklımda GTO harfleri gidip gelirken ve Leon bey'le hangisini kullacağımız üzerine fikir paylaşımı yaparken, 'sana GTO'yu tavsiye ediyorum, inanılmaz bir makine' açıklaması kararsızlığıma bir son veriyor.

'Üstelik 'Tri Power' makine var içinde.'

Kararsızlık mı? Öyle bir şey mi dedim?

Gelsin GTO!

Tarihçe

Amerikan otomobilleri tarihine baktığınızda 1964 yılının oldukça ilginç ve hareketli olduğunu göreceksiniz. Ford Mustang Nisan ayında piyasaya çıkarken, aynı sınıfta Plymouth Barracuda Mart ayında satışa sunulmuş, böylece Pony Car kavramı doğmuş, ortalık karışmıştı.

Ne var ki birkaç ay öncesinde, 1963 yılının Ekim ayında, yani 64 model yılında 'Muscle Car' tanımı bir otomobil sayesinde ağızlarda dolaşmaya başladı: Pontiac Tempest GTO söz konusu olan oto-

''Burası çok güzel kokuyor. Tarihsel; gurur ve zaferi aklınıza getiren ciddi bir koku bu...''

mobildi. Tempest GTO olarak adlandırılmasının nedeni aslında GTO'nun, kendi başına bir model olmamasıydı. Tarih Ocak 1963'ü gösterdiğinde GM yönetimi, Chevrolet ve Pontiac markalarının artık motor sporu faaliyetlerinde yer almayacaklarını duyurdu. Daha da kötüsü bunu destekleyen modellerde üretilmeyecekti ve hiçbir orta sınıf Pontiac modeli 300 cid'den büyük bir motorlar donatılamayacaktı. Tabii opsiyon olmadığı sürece...

Bu son cümle GTO'nun ortaya çıkışının kilit noktası oldu. Marka imajını kurtarmak için birşeyler yapılması gerekiyordu ve Pontiac baş mühendisi John DeLorean, motor uzmanı Russell Gee ve şasi mühendisi Bill Collins yeni geliştirdikleri 'hafif gövde- güçlü motor' kombinasyonunu, bu şartlarda piyasaya çıkarmak için en uygun yol olarak 295 dolarlık bir opsiyon karşılığında satılmasını uygun gördüler. Tabii Pontiac Genel Müdürü Elliot 'Pete' Estes olmasydı, tutucu GM yönetimi GTO'yu kabul etmezdi, hakkını vermeliyiz.

Böylece Tempest GTO, Ekim 1963'de Pontiac bayilerindeki yerini aldı ve opsiyon olmasına rağmen inanılmaz satış rakamlarına ulaştı: 1964 yılı sonunda satışlar 32.450 adet satışa ulaşmıştı. GTO, 389 cid motorla (2 barel ve 3x2 barel Tri Power motor seçenekleriyle) satışa sunulmuş, performanslı otomobil kavramına aç olan Amerikan halkı bu kombinasyona bayılmıştı.

1965'te küçük bir makyajdan geçen otomobilde parçalı ızgara korunmuş ancak çift far tasarımı artık üst üste konumlandırılmıştı. Bundan sonra GTO modeli çift sayılı model (1966- 1968- 1970) yıllarında görsel olarak değişecek, tek sayılı model yıllarındaysa mekanik güncellemelere tabi tutulacak ve bu yaklaşım bir gelenek olarak GTO modeliyle özdeşleşecekti. 1965'de üretim rakamları 42.902 adet daha arttı ve toplamda 75.352'ye çıktı.

GTO giderek daha da popüler hale geliyordu ve 1966, otomobili en çok sattığı model yılı olmuştu. Üstelik bu başarı, GTO'nun artık Tempest'in bir opsiyonu değil, kendi başına bir model olarak satılmaya başlandığı ilk yılda gerçekleşti.

1966, GTO'nun Tempest opsiyonu değil, kendi başına üretildiği ilk yıldı ve en çok satış rakamlarına bu model yılında ulaşıldı

1966 model yılı için GTO'yu (çift basamaklı model yıl olduğundan dolayı) görsel değişiklikler bekliyordu. Dış tasarımda en büyük değişiklikler çift parçalı ön ızgaranın ortasında yer alan Pontiac ambleminin artık motor kaputu üzerine taşınması, ızgaranın plastikten üretilmiş olması, yeni arka farlar, tavan çizgisi ve logoların pozisyonlarının değiştirilmesi gibi detayları içeriyordu. Ayrıca kabin tamamen elden geçirilmiş, orta konsol daha geniş hale getirilmiş, gösterge paneli büyümüş, kumanda düğmelerinin yerleri değiştirilmiş, koltuk tasarımları yeniden ele alınmış, renk kombinasyonlarına farklı alternatifler getirilmişti.

Görsel olarak değişiklikler olsa da 66, mekanik olarak 65'in tamamen aynısıydı. 'Tri Power' motorda yeni silindir kafası kullanıldı ve ortadaki karbüratör büyüyerek, diğerleriyle aynı genişliğe ulaştı. Şubat ayındaysa 389 cid motora Ram Air sistemi eklenerek XS isimli bir donanım oluşturuldu. Bu opsiyonda motorda yeni egzantrik mili ve daha güçlü supap yayları gibi detaylara yer verilmişti.

Giderek hızlı ve lüks bir hale gelen GTO, 1966 yılında 96.946 adet üretildi. Bunların 73.785'i hardtop, 12.798'i convertible ve 10.363 tanesi direkli coupe'ydi. Bu otomobillerin sadece 19.045 tanesi Tri Power motorluydu.

Başka bir deyişle buradaki otomobilden sadece 19.045 adet üretilmiş. Uzunca bir tarihçeden sonra sıra bu otomobil ikonunun direksiyonuna geçmeye geldi...

Sürüş

Bu GTO'yu ilk görüşüm değil. İlk kez bundan yıllar evvel, Feneryolu'nda bir ara sokakta, yaşlı bir çınarın altında terk edilmiş bir GTO görmüştüm. Terk edilmişti çünkü camları kırık, lastikleri patlak, boyası paslıydı, gövdesiyse çınar ağacının sakinleri tarafından 'umumi tuvalet' olarak kullanılmıştı.

'67 model olan o otomobilin etrafında epey vakit geçirmiş, sahibini bulmayı kafama koymuştum. Gece saatleri olduğu için çok şansım yoktu ama civardaki evlerin kapılarını çalarak sahibini soruşturmuştum. Kimisi 'onu kullanmıyor, bayağıdır burada' derken, sadece bir kişi 'onu geçen hafta getirdi, sanırım orada bırakacak' demişti.

Bunun üzerine otomobilin üzerine bir not yazarak, adımı ve numaramı bırakmış, mutlaka beni aramasını söylemiştim. Onu istiyordum ve o gece rüyamda GTO'yu görmüştüm. Sanal hayatımda onu kullanıyor, tertemiz boyatıyor (siyah renkli çok güzel bir otomobildi), parlak kromajlarının üzerinden yansıyan güneş ışığından dolayı güneş gözlüğü takmak zorunda kalıyordum. O zamanlar küçüktüm tabii, 14- 15 yaşındaydım. Bunu gibi rüyalar görmem normaldi...

Ertesi gün GTO'yu görmeye gittiğimde çok şaşırmıştım çünkü çınarın altı boştu; GTO gitmişti! Büyük hayal kırıklığı ve çöküş yaşadığımı tahmin etmişsinizdir. Hayallerim yerle bir olmuştu, rüyalarım imkansız bir fantaziye dönmüştü bir anda. Çınar sessizliğini korurken, sakinleri başka otomobillerin boyasını doldurmaya başlamışlardı bile...

O gün bu gündür GTO'ya taparım. Belki o kadar esrarengiz bir şekilde ortadan kaybolmasından, belki de muhteşem tarihinden... Bilmiyorum, tek bildiğim şey şu an karşımda duran GTO'nun açık kahverengi olduğu ve üzerinde 'Tri Power' V8 makine yer aldığı. Ve ben onu kullanacağım. GTO'yu. O çınar sakininin aynısını. Yani rüyamdaki otomobilin aynısını. Bu bir rüya mı?

Elimi kapıya atıyorum ve hayır rüya değil. GTO'nun içindeyim.

Burası çok güzel kokuyor. Klasik otomobillerin kendilerine özgü kokuları vardır ve GTO'nun ki de gerçekten çok güzel. Tarihsel kokuyor; gurur ve zaferi aklınıza getiren ciddi bir koku bu.

Pontiac GTO gerçekten de büyük bir otomobil. Öyle Mustang ve Corvette gibi değil, farklı bir büyüklük bu. Aradaki Pony Car, Muscle Car farkı bu büyüklüğün nedeni. Önünüzde kocaman bir motor kaputu, kaputun üzerinde hava giriş çıkıntıları, arkadaysa upuzun bir bagaj bölmesi sizi bekliyor.

Gerçek ahşap kaplamalar, önde 'bucket' koltuklar, klima gibi donanımlar GTO'nun lüks özelliklerini gösteriyor. Burası oldukça geniş ve konforlu görünen bir kabin. Arka taraf hacim olarak biraz daha dar ama yine de çok büyük bir sorun teş-

389 cid. Tri Power motor 360 bg güç ve 575 Nm tork üretiyor

''GTO'yu hayata geçiren herkese teşekkür ederken, GM yönetimine ve markayı kapatma kararı veren herkese yazıklar olsun diyorum... Kendi tarihinize de mi saygınız yok?''

kil etmiyor.

Ayakla devreye giren el freninin altında, tabanda bir düğme göze çarpıyor. İlk önce bunun ne işe yaradığını anlamıyorum ama sonraki keşiflerim, bu düğmenin uzun farları yakmaya yaradığını gösteriyor. Keyifli ve kullanışlı bir detay. Havalandırma ızgaralarının metalden yapılmış olması da sıradışı bir özellik olarak göze çarpıyor.

Motoru çalıştırdığımda GTO'nun sesi derin derin etrafta duyulmaya başlıyor. Bu, tıpkı daha önce kullandığım, aynı yıla ait Corvette'teki gibi aklıbaşında bir ses. Sadece Vette'den daha bas ve hacimli duyuluyor. Gayet düzgün bir rölantisi var ve gaz verdiğinizde istekli şekilde devirlenirken, sesini artırıyor.

Direksiyon her Amerikan otomobilinde olduğu gibi geniş ve çok turlu ama kullanımı kolay ve hafif. Otomobili yönlendirmeyi kolaylaştırıyor ama tur sayısının 4 olması, dönüşlerde otomobili düzeltmeyi biraz zorlaştırıyor. Direksiyonun düzeldiğini düşündüğünüz anlarda bir tur daha çevirmeniz gerekiyor. Buna alışmalısınız.

Şanzımanı D'ye taktığımda hafifçe ileri atılıyor GTO. Ben de freni bırakıp, serbest bırakıyorum onu. Gayet hafif ve yumuşak şekilde yola koyuluyoruz. GTO, bir Amerikan otomobilinden beklemediğim şekilde kaliteli ve rafine bir sürüş karakteri sergiliyor. Süspansiyonlar yumuşak ayarlı ve yolda adeta akarcasına ilerliyoruz. Derin görünen çukurlar, yüksek görünen tümsekler GTO için çocuk oyuncağı, sadece üzerinden geçiyorsunuz, o kadar. Sallanma, etkilenme, izinden sapma gibi şeyler burada söz konusu değil. Yumuşak ve kaliteli, kesinlikle GTO'nun sürüşünü tanımlayacak 2 kelime.

Bu anlamda tam bir GT otomobili özelliği gösteriyor Pontiac. Tabii ismi bilerek GTO seçilmiş bir otomobilden başka bir şey beklenmezdi değil mi? Yol tutuşsa bu yumuşaklığın yanında fena sayılmaz. Lastikler ince olduğu için muazzam bir tutuş sunmuyorlar ve önden kayma biraz fazla hissediliyor. Biraz gaz verip bu durumun önüne, hemen her yerde boşa dönmek isteyen arka lastiklerin isteğini yerine getirerek geçebiliyorsunuz.

Gaz tepkisi gayet iyi, hatta şaşırtıcı derecede iyi. Pedal biraz sert ve hareketi oldukça uzun ama bastığını her milimetre motora iletiliyor ve GTO muazzam bir güç kullanımı sunuyor. Bu sonsuz gibi görünen pedal hareketinin sonlarına doğru inme cesareti gösterdiğinizde normalde iki karbüratörlü şekilde yol alan motorun, tüm ciğerlerini açtığını ve üçüncü karbüratörü de devreye sokarak, performans anlamında bambaşka bir seviyeye geldiğini görüyorsunuz. Üçüncü karbüratörden sonra GTO'nun GT karakteri kayboluyor ve yerine tam bir yarış otomobili geliyor. Üstelik bu geçiş fazlasıyla hızlı gerçekleşiyor. Eğer bu etkiyi beklemiyorsanız şaşırıp kalıyor ve hayranlık duymaya başlıyorsunuz. Bu oldukça canlı ve esnek bir motor. Performansla beraber motor sesi de

''Ertesi gün GTO'yu görmeye gittiğimde çok şaşırmıştım çünkü çınarın altı boştu; GTO gitmişti! Hayallerim yerle bir olmuş, rüyalarım imkansız bir fantaziye dönmüştü bir anda. Çınar sessizliğini korurken, sakinleri başka otomobillerin boyasını doldurmaya başlamışlardı bile...''

değişiyor. Giderek artması bir yana, sarsıntılı ve güçlü bir hal aldığı gibi daha hacimli de duyuluyor. Bu öfkeli, kendini kanıtlamak isteyen bir ses; kendinden geçercesine haykırmıyor, sadece bağırıyor.

Sadece 3600 d/dak'da üretilen 575 Nm'lik 'mantıksız' tork değeri, neden üç ileri şanzıman tercih edildiğini gösteriyor. Bu otomobilde vites değiştirmenize gerek yok. Her yere ikinci viteste gidebilir, ister 130 km/s'ye kadar çıkabilir, ister düşük devirde gezinebilirsiniz. GTO'da tüm ihtiyacınız olan şey aslında ikinci vites. Alt devirleri çok canlı olan 389 cid'lik bu motor, Pontiac modelleri için oldukça önemli, tarihte ciddi iz bırakmış bir güç ünitesi. 5600 d/dak'da 360 bg gücüyle de ne kadar ciddi bir makine olduğunu gösteriyor ve GTO'yu sadece 6.5 sn'de 100 km/s'ye çıkartırken, 400 metreyi 14.6 saniyede geride bırakmasını sağlıyor. Aynı zamanda GM bünyesinde sadece Pontiac'da kullanıldığı içinde oldukça az bulunan, nadide bir motor olduğu da unutulmamalı.

Böylesine önemli ve değerli bir makineyi kullandığımız için çok şanslı sayılırız.

Gün sonuna doğru yaklaşıyoruz. GTO hepimiz etkilemeyi bildi, özellikle de sadece onu görmek için kalkıp çekimlerimize katılan, Cumartesi gününü GTO'ya ayıran, gençliğinde onu yakından takip eden babamı...

Artık gün battı ve onu yerine götürme vakti geldi ne yazık ki...

İzlenim

GTO'dan indiğimde arkamı dönüyorum ve bir bakış daha atıyorum ona. Üst üste duran farları ve vinil tavanıyla bir otomobil tarihini kullandım bugün.

Zamanında birçok şeyi

değiştirmiş, bir çığır açmış, peşinden kitleleri sürüklemiş bir otomobil GTO. Tarih yazmış, Amerikan otomotiv endüstrisine yön vermiş bir ikon da diyebiliriz.

Bu tarih parçasını üreten markanın, tıpkı GTO gibi tarihe karışması kadar acı bir şey olamaz. Pontiac kimin kararıyla hayatına son vermiş bilemiyorum ama bu herhalde kolay olmamıştır diye düşünüyorum...

Şimdilerde ortalarda dolaşan birçok retro tasarımlı Muscle Car varken, GTO'nun böyle bir modern versiyonu olsaydı nasıl olurdu yok diye düşünmeden edemiyorsunuz.

Bana kalırsa Pontiac gibi markalar, sadece tarihlerinden dolayı bile hayatta kalmayı hak ediyorlar. Pontiac, GTO ile tarih yazmıştı, bu yüzden sadece tarih sayfalarında yazılı olan bir marka olmayı kesinlikle hak etmiyor.

GTO'yu hayata geçiren herkese teşekkür ederken, GM yönetimine ve bu kararı verenlere yazıklar olsun diyorum... Kendi tarihinize de mi saygınız yok?

Pontiac GTO 1966

Motor	: 389 cid. 'Tri Power' V8 silindir, 16v, 360 bg 5200 d/dak
Şanzıman	: 3 ileri otomatik, arkadan çekiş
Performans	: 200 km/s. 575 Nm 3600 d/dak
0-100 km/s	: 6.5 sn
0-400 metre	: 14.65 sn
Boş Ağırlık	: 1613 kg
Üretim adeti	: 73.785 adet (1966 2 door Hardtop Coupe)

Yazılar : Mehmet Ali SELIŞIK

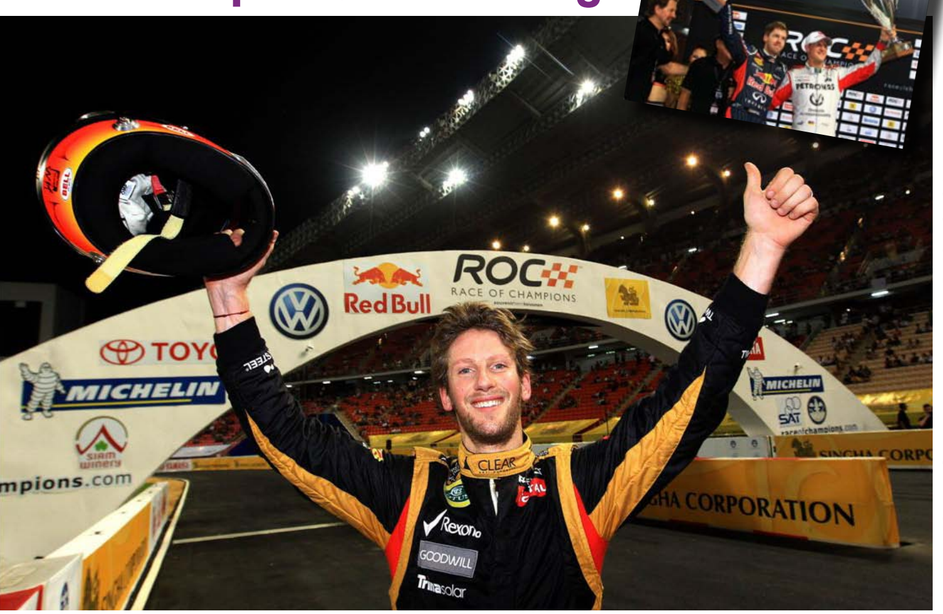
İlaç niyetine Dakar

Kış ayları motorsprlarının ölü sezonudur, transfer dedikoduları ve sivri açıklamalar dışında motorsporları basını için malzeme yok denecek kadar azdır. Transfer malzememizin tamamını da normal sezonda yediğimizden 2013 "Silly Season" hiç olmadığı kadar yavan geçiyor. Tam bu dönemde ilaç gibi gelen ise, sporun en zorlu mücadelelerinden biri olan Dakar Rallisi.

Volkswagen'in WRC programı için çekilmesinden sonra takım arkadaşı kalan ve Red Bull Buggy'leriyle 2013 Dakar'a katılan Sainz ve Al-Attiyah, favoriler arasında. Tek fark araçlar değil, ikili aynı zamanda birbirlerinin co-pilotlarını da ödünç aldılar. Mini sürücüsü, an itibariyle ralliye liderlik eden çok yönlülük abidesi Stephane Peterhansel, 2008 şampiyonu Giniel de Villiers ve Hummer'la Güney Amerika çöllerine geri dönen Robby Gordon dikkat çeken isimler. Polonya'nın yetiştirdiği en büyük kayakla atlamacı olan Adam Malysz bir kez daha otomobil sınıfında boy gösterirken, ralli efsanesi Miki Biasion'u yine kamyon sınıfında göreceğiz. Motosiklet sınıfında, ise Fransız Cyril Despres ve Şilili Francisco Lopez galibiyetin önemli adayları.

Artık alıştığımız üzere Güney Amerika topraklarında yapılan 34.Dakar Rallisi, 5 – 19 Ocak arası sahne alıyor. Rota ise Peru – Şili – Arjantin ve tekrar Şili.

ROC Kupası, kontratı getirdi



Race of Champions, 2012'nin son günlerinde beklenmedik bir galibe sahne oldu. Saf hızına karşın saf davranışları ve sıklıkla karıştığı kazalarla 2012 sezonunda bolca eleştirilen Lotus pilotu Romain Grosjean, finalde "Bay Le Mans" Tom Kristensen'i geçerek mücadeleyi kazandı. MotoGP'den 2012 Şampiyonu Jorge Lorenzo ve efsane Mick Doohan, Formula 1'den Şampiyonu Sebasian Vettel, sezon sonunda ikinci kez emekli olan efsane Michael Schumacher, kokpitten yayın kabinine geçen David Coulthard gibi isimler şampiyonlar şampiyonu olmak için yarıştı.

Uluslar Kupası'nı güçlü pilot ikilisiyle Almanya adına yarışan Vettel-Schumacher ekibi kazandı. Bireysel mücadelede zafere ulaşan Fransız Romain Grosjean ise, bu galibiyet sonrası Lotus ile olan sözleşmesini bir sezon daha uzattı.

2013 Fiesta RS WRC tanıtıldı

2013 model Ford Fiesta RS WRC, Birmingham'da düzenlenen Autosport Uluslararası Yarış Otomobili Fuarı'nda tanıtıldı. Ford'un WRC programından resmi olarak çekilmesinden sonra Fiesta artık tamamen M-Sport bünyesinde hazırlanıp yarışacak.

Ana sponsoru Castrol Edge olan Fiesta bu yıl Mads Ostberg, Evgeny Novikov, Thierry Neuville ve Juho Hanninen ile etaplarda boy gösterecek. Ayrıca İsveç Rallisi'nde Nasser Al-Attiyah'ı da direksiyonda göreceğiz.

Yeni Seri, Eski Kazanan

2012 sezonunun bitimiyle sonlandırılan IRC'nin yerini bu sezon ERC aldı. Avrupa Ralli Şampiyonası'nın ilk rallisi olan Janner Rally'de Jan Kopecky galip geldi. Avusturya etaplarında zafere ulaşan Skoda pilotunun sadece 0.5 saniye arkasında ise Peugeot'nun yükselen yıldızı Fransız Bryan Bouffier vardı.

IRC'deki beş sezonunun dördünde ikinci olan, geçtiğimiz yılın Janner Rally galibi Kopecky bu sezon büyüyü bozup şampiyon olmanın peşinde. Podyumun ikinci basamağına çıkan isim Bryan Bouffier de şampiyonluğun önemli adaylarından. Ayrıca bir dikkat çekici sonuç da kendi evindeki ralliyi üçüncü sırada tamamlayan Raimund Baumschlager'den geldi.

ERC ayrıca sezon açılışında iki ralli efsanesini ağırladı. François Delecour Kronos Peugeot takımıyla sağlam bir yedincilik elde ederken, Stig Blomqvist de Evo IX'uyla 12.sırayı alarak 67 yaşında olduğunu kimselere belli etmedi.

ERC önümüzdeki rallilerde Robert Kubica'yı da ağırlayacak. Sezon, Litvanya Rallisi ile devam edecek.

Yazılar : Mehmet Ali SELIŞIK

Şampiyonların gecesi

Türkiye motorsporlarının tüm dallarında şampiyonluk elde eden ekipler ve dereceye giren pilotlar, TOSFED'in düzenlediği Şampiyonlar Gecesi Ödül Töreni ile ödüllerine kavuştu.

05- 06 Ocakhaftasonu Grand Cevahir Hotel'de gerçekleştirilen törene 800 davetlinin yanısıra Gençli ve Spor Bakanlığı ve TOSFED Başkanı Demir Berberoğlu da katıldı.

Gecede tam 199 kupa ve 135 plaket dağıtılırken şampiyonların listesi şu şekilde:

TÜRKİYE RALLİ ŞAMPİYONASI
1. LUÇA ROSSETTI
2. YAĞIZ AVCI
3. MURAT BOSTANCI

TÜRKİYE RALLİ GENÇ COPİLOTLAR BİRİNCLİĞİ
1. EFE ERSOY
2. KEREM OLAÇ
3. KUTAY ERTUĞRUL

TÜRKİYE PİST MAXI GRUP ŞAMPİYONASI
1. ÜMİT ÜLKÜ
2. LEVENT KOCABIYIK
3. AYHAN GERMİRLİ

TÜRKİYE RALLİ COPİLOTLAR ŞAMPİYONASI
1. MATTEO CHIARCOSSI
2. BAHADIR GÜCENMEZ
3. ONUR VATANSEVER

TÜRKİYE RALLİ TAKIMLAR ŞAMPİYONASI
1. CASTROL FORD TEAM TÜRKİYE
2. PEGASUS RACING
3. TEAM 47 MOTORSPORTS

TÜRKİYE PİST TAKIMLAR ŞAMPİYONASI
1. ÜLKÜ MOTORSPORLARI
2. LOFT OIL T-MAX RACING TEAM
3. BORUSAN OTOMOTİV MOTORSPORT

TÜRKİYE RALLİ GENÇ PİLOTLAR BİRİNCLİĞİ
1. MURAT BOSTANCI
2. BUĞRA BANAZ
3. SİMİN BIÇAKCIOĞLU

TÜRKİYE PİST SUPER GRUP ŞAMPİYONASI
1. KAAN GÜRGENÇ
2. AYHAN GERMİRLİ
3. AHMET MUTLUBAŞ

Örtüler kaldırılsın!

2013 Formula 1 Sezonu yaklaşırken, takımların yeni araçlarını tanıtacağı tarihler ve yerler de belli olmaya başlıyor. İşte 2013 tanıtım takvimi:

31 Ocak	McLaren MP4-28	Birleşik Krallık
1 Şubat	Sahara Force India VJM06	Silverstone, Birleşik Krallık
2 Şubat	Sauber C32	Hinwil, İsviçre
2 Şubat	Ferrari F2013	Maranello, İtalya
3 Şubat	RedBull RB9	Milton Keynes, Birleşik Krallık
5 Şubat	Williams FW35	Jerez, İspanya
5 Şubat	Toro Rosso STR8	Jerez, İspanya

Sezonun ilk kış testi 5 Şubat'ta İspanya'nın Jerez pistinde gerçekleştirilecek.

Mercedes AMG 2014 motorunu tanıttı

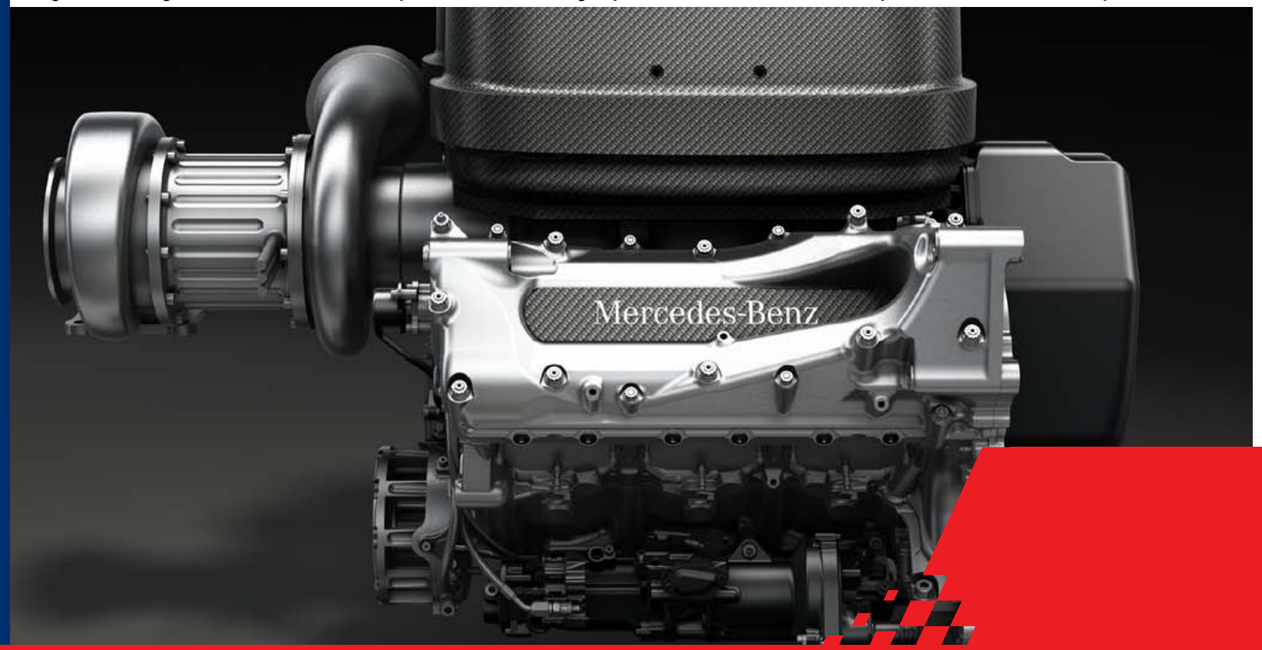
Mercedes- Benz, Formula 1'de 2014 yılında kullanılacak olan 1.6 lt'lik turbo motorunun ilk fotoğraflarını basına gösterdi.

Motorun dinamometre testleri halen Brixworth fabrikasında devam ediyor ve V6'nın yarışlara çok farklı bir heyecan getireceği düşünülüyor. Mercedes- Benz Yüksek Performanslı Motorlar yönetici direktörü Andy Cowell 'V6'lar V8'ler kadar güzel bir ses çıkarmayacak' endişesinin yersiz olduğunun altını çiziyor.

125.000 devirler dönen bir turboya sahip olan bu motorların yüksek bir ses çıkartmayacağını düşünmek pek de akıllıca olmayacaktır. Henüz yeni motorların kesin teknik özellikleri belirtilmedi ama gücün 750 bg civarında olması bekleniyor. Tahmini tork değeriyse günümüz motorlarının çok çok üzerinde olacak ve bu pilotların sürüş tekniklerini değiştirmesini gerektirecek çünkü lastikler viraj çıkışlarında çok daha fazla torkla mücadele etmek zorunda kalacaklar.

Güncel motorlardaki KERS sistemi bir turda 6.7 saniye boyunca 80 bg güç üretirken yeni motorlardaki ERS tur başına 33.3 saniye boyunda 161 bg güç üretecek. Bu, güç olarak güncel KERS'in iki katı olduğu anlamına geliyor ve ERS olmadan bir yarışın kazanılmasının neredeyse imkansız olduğunu gösteriyor.

Formula 1'de turbo dönemi (1980'ler) en heyecanlı zamanlardı, 2014'ten sonrasının da aynı şekilde olmasını umuyoruz.



Korhan Savran
TOSFED - SCRUTINEER
https://twitter.com/Korhansavran

Arrows Grand Prix International (1978-2002)

Bu ay F1'in belki de en başarız takımlarından ama bir o kadar da büyülü ve özel olan Arrows Grand Prix hikayesini geçeceğim sizlere... Portakal rengi bir şey görsem her zaman 2000 yıllarındaki o Arrows takımı gelir aklıma... Hatta hatırlayanlar iyi bilir, 2001 Brezilya'da altın çocuk Juan Pablo Montoya'nın üzerine çıkarak yarışını mahveden Jos Verstappen adında bir pilotun da sahibiydi Arrows'lar... Aslında Arrows hikayesi bu kadar yakın bir tarihte başlamıyor. Hatta bizim izlediğimiz o portakal rengi araçlar için o yıllar artık takımın son dönemleriydi. 2002 yılında ise takım sezon ortasında kadar yarıştı hatta 2003 için şampiyonaya kayıt yaptırmasına rağmen bu kayıt FIA tarafından kabul edilmedi ve takım bir daha hiç yarışamadı..

F1 mecrası artık her işadamının kolayca kolunu sallayıp içeriye girebileceği bir alan değil ne yazık ki, ekonomik şartlar ve değişen dünya artık yeni takımlara hem sıcak bir ortam sağlamıyor. Ayrıca en son HRT örneğinde olduğu gibi kısa bir başarısızlık döneminin ardından sponsorsuz kalıp kepenkleri indirmek zorunda kalabiliyorsunuz.

Arrows Grand Prix International'ın hikayesi 1977 yılında bir kaç maceracı adamın İtalyan bir finansör ile kurduğu takım olarak başlıyor. Aslında tek marka olarak en fazla yarışan, tarihin en başarız takımı unvanı İtalyan Minardi'ye ait olsa da, Arrows GP, 1991-97 yılları arasında Japon iş adamı Wataru Ohashi tarfından Footwork-Arrows da dahil olmak üzere 382 yarışta tek bir GP kazanma başarısı dahi elde edemedi.

Arrows GP 1978 yılından 2002 yılına kadar geçen bu büyük süreçte sadece 1981 Long Beach Amerika GP'sinde Riccardo Patrese ile bir pol pozisyonu aldı ve o yarışta da yakıt problemi ile kaldı. Takım aslında bu büyük süreç içinde koltuğuna Damon Hill, Alan Jones, Jacques Villeneuve gibi dünya şampiyonlarının yanı sıra Gerhard Berger, Jochen Mass, Riccardo Patrese, Aguri Suzuki, Jos Verstappen, Mika Salo, Heinz Herald Frentzen, ve son sezona kadar HRT'de yarışan Pedra De la Rosa gibi dönemin tanınmış isimlere de yer verdi. Arrows GP'nin özel bir takım olması başarılarından çok bu bahsettiğimiz pilotların çoğuna kendini geliştirme imkanının yanında hâlâ bu sporun içinde bulunan bir çok ünlü mühendise de

kendilerini gösterebilme fırsatı verdi. Son dönemlerde Williams takımında şef mühendis olarak görev yapan ve 2007 McLaren ile Ferrari arasındaki casusluk skandalında baş rolü oynayan Mike Coughlan, Toyota dönemlerinde adını sıklıkla duyduğumuz aerodinamist Frank Dernie bir zamanlar bu takımın parçası olarak boy göstermişlerdi. Hatta takım 1997 Macaristan GP'de harikalar yaratmasına üç tur kala hidrolik pompasının ardından üçüncü vitesin arızalanmasını ile finişe ikinci sırada gelerek tarihinin en büyük başarısını kazandı. Hill o gün finişe lider olarak gelse bir başka tarihe bir Yamaha motorunun ilk zaferini de imza atmış olacaklardı.

Arrows Grand Prix aslında 1996 yılında TWR takımı sahibi Tom Walkinshaw'ın takımı satın alması ve takımın tekrar Arrows ismine geri dönüşü ile büyük sükse yaptı. Başta LeMans efsaneleri yaratma konusunda uzman olan bu şirketin kurucusu Tom Walkinshaw'ın F1'e yeni bir soluk getireceği düşünülüyordu. Takım 98-99 yıllarında kendi motorunu yapmak dahil Ford-Supertech-Asiatech gibi bir çok motor üreticisi ile kısa süreli anlaşmalarda yaptı. Ama beklenen yarış kazanma arzusuna zaman zaman yaklaşsalarda ulaşamadılar.

Arrows takımı için belki de en ilginç sezon 2001 yılıdır. Tüm dünyada ses getiren Mike Coughlan-Sergio Rinland-Nicolo Petrucci tasarımı Arrows A-22 hâlâ F1 tarihinde ki en ilginç tasarım olma konusunda üst sıralarda yer alır, ayrıca tarihin en çirkin tasarımlarından biri olma konusunda ayrı bir üne de sahiptir Arrows-A22.

Double-Wing adı verilen yükseltilmiş bir kanat olan ve Monaco 2001'de perşembe antrenmanlarında denenen bu tasarım, daha sonra teknik kurallara uygun olmadığı gerekçesi ile Jo Bauer tarafından yasaklanarak tarihin tozlu sayfalarına yollanmıştır.

Takım 2002'deki başarısız dönemin ardından 2003 yılında yarışmak istemiş fakat başvurusu FIA tarafından kabul edilmeyince 368 GP, 9 podyum, 164 puan ve 1 pol pozisyonu istatistikleriyle F1 macerasına son noktayı koymuştu.

Takım artık sadece tarih sayfalarında yer alıyor olsa da her zaman sporun içinde kalmaya çalışarak, yarışlara heyecan katan 'Orange' renkli, sempatik, mücadeleci bir takım olarak hatırlanmaya devam edecek...

AutoVision®

Bizi okuduğunuz için
teşekkür ederiz.
Soru ve görüşleriniz için:
info@autovision.com.tr

Yeni yılınız kutlu olsun.
Şubat sayımıza bekleriz...