

TEKNİK DANIŞMANIMIZ İSMET KARAMAN  
SORULARINIZI YANITLIYOR

TÜRKİYE'NİN EN KEYİFLİ OTOMOBİL DERGİSİ

# auto vision

SAYI: 05 YIL: 01 NİSAN 2012

## Levent Üzümeü ve Volvo XC70



Infiniti M 30d S Premium



Ford Focus 1.6 125 Bg PowerShift



Yeni Renault Scenic



Subaru XV



Ferrari  
458 Spider



YAMAHA FAZER 8



BMW 118i

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

## İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar Koordinatörü

B.Fügen Cüceoğlu  
fcuceoglu@autovision.com.tr

## Genel Yayın Yönetmeni

Mehmet Erel  
merel@autovision.com.tr

## Görsel Yönetmen

Şener Uluer

## Fotoğraf Editörü

Harun Özdemir  
hozdemir@autovision.com.tr

## Teknik Danışman

İsmet Karaman  
ikaraman@autovision.com.tr

## Reklam Rezervasyon

Oya Yılmaz  
oyilmaz@rota-online.com

## Katkıda Bulunanlar

Ertuğrul Ersin, Kanat Kale,  
Tolga Yücel, Barış Polat,  
Adil Küçüksarı, Simin Bıçakçioğlu,  
Erkan Demirel, Çiğdem Erginer,  
Ahmet Said Özen, Cenk Ceylan,  
Kemal Çetinkaya, Mert Kocabaş,  
Serap Durmaz, Yavuz Yılmaz

## Yönetim Yeri

Rota Proje Yönetimi Ltd. Şti.  
Eston Çamlı Evler Sitesi Dağ Çamı Apt.  
D:4 İçerenköy /İstanbul  
Tel: (0216) 469 09 55 Fax: (0216) 469 02 18



Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti.

Yayınlanan 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.

# EDITÖR



Genel Yayın Yönetmeni  
Mehmet Erel  
merel@autovision.com.tr

## Merhaba

Havaların ısınmayla birlikte bizim de enerji seviyemizde gözle görülür artışlar yaşanmaya başladı. Bir taraftan Pdf Autovision'ın beşinci sayısını hazırlarken, diğer taraftan yeni projeler üretmeye devam ettik. Bunlardan bir tanesi "Bir ralli otomobili doğuyor." isimli yazı dizimiz. Limitleri zorlanan yarış otomobillerinde ilk ve en önemli kural güvenlik. Sizler için bu otomobillerin üretim hikâyesini anlatan yazı dizimizi ülkemizin ilk ve tek motor sporları mühendisi Murat Bostancı hazırladı.

Autovision ailesi olarak görüşlerinize çok önem veriyor ve içeriğimizi beklentilerinize göre şekillendiriyoruz. Şimdiden çok keyifli 5 köşe daha üretim sürecimize dâhil oldu. İleriki sayılarımızda yeni köşelerimizi de beğeninize sunuyor olacağız.

Beş ay önce dijital ortamda

sadece web sitemiz üzerinden indirilebilen bir pdf dergi olarak başladığımız yolculuğumuza, site üzerinden download etmeden okunabilen flash dergi versiyonumuzu ve dMags platformundaki iPhone – iPad Application'ımızı ilave ettikten sonra şimdi de "Turkcell Dergilik" Application'ı ile devam ediyoruz. Ücretsiz olarak indirilen uygulamadaki dergileri sadece data ücretini ödeyerek ücretsiz olarak iPad'inize, Android tabletinize, iPhone ya da T20 telefonunuza yükleyebilirsiniz. Dâhil olacağımız yeni platformları da çok yakında sizlerle paylaşıyor olacağız.

Emniyet kemerinizi takmayı ve tüm dikkatinizi yunuza vermeyi ihmal etmeyiniz.

Hazırsanız başlayalım, işte dopdolu içeriğiyle Autovision Nisan sayımız.





4x100 TL'lik  
akaryakıt alışverişine

50 TL  
BONUS



BPBONUS yaz  
3340'a yolla  
kampanyaya  
katıl

EVET BPBONUS yazın,  
kartınızın son 6 hanesini  
ekleyin, 3340'a gönderin.  
Flexi'nizle kampanyayı  
ücretsiz yakalayın!



Bonus üyesi **BP istasyonlarında**, ayrı günlerde yapılan 100 TL ve üzeri harcamalarda geçerlidir. Kazanılan bonus, 6-16 Mart 2012 tarihleri arasında kampanyaya katılan Bonus üyesi BP istasyonlarında kullanılabilir.

[bonus.com.tr](http://bonus.com.tr) [facebook.com/bonuscard](https://facebook.com/bonuscard) - [twitter.com/bonuscard](https://twitter.com/bonuscard)

Bu kampanya, 16 Ocak-29 Şubat 2012 tarihleri arasında, kampanyaya katılan Bonus üyesi BP istasyonlarında geçerlidir. Kampanya dahilinde ayrı günlerde ve tek seferde 4 defa 100 TL ve üzeri akaryakıt ya da otogaz harcaması yapılmalıdır. Aynı günde yapılan 100 TL ve üzeri harcamaların ilki kampanya dahilindedir. Kampanya müşteri bazındadır ve her müşteri en fazla 50 TL bonus kazanabilir. Diğer banka Bonus kartları 4 defa 100 TL ve üzeri harcamada 50 TL indirim kazanacaklardır. Kazanılan bonus ya da indirim, 6-16 Mart 2012 tarihleri arasında kampanyaya katılan Bonus üyesi BP istasyonlarında ve sadece akaryakıt ya da otogaz alımında kullanılabilir. Kampanyaya Bonus, Paracard, Flexi ve Money VISA dahildir. Ticari kartlar, S&M, Amex, taksitli işlemler, ekspres limit, bonus kullanımları, sanal POS, sanal kart ve mail order işlemleri kampanyaya dahil değildir. Kampanyaya katılım için, BPBONUS yazdıktan sonra Garanti Bonus sahiplerinin 3340'a; Deniz Bonus sahiplerinin 3280'e; TEB Bonus sahiplerinin Turkoell için 4766'ya, Avea ve Vodafone için (0532) 752 47 66'ya; Şeker Bonus sahiplerinin 7353'e; ING Bonus sahiplerinin 2205'e; Türkiye Finans Happy Card sahiplerinin 2442'ye kampanya süresince kısa mesaj göndermeleri gerekmektedir; Eurobank Tekfen Bonus için kısa mesajla katılım gerekmemektedir. Flexi Card sahipleri kampanyaya katılım için EVET BPBONUS yazıp, kartlarının son 6 hanesini ekleyip 3340'a kısa mesaj göndermeleri gerekmektedir. Flexi için kampanya katılım kısa mesajının sistemimize ulaşmasından sonraki işlemler dikkate alınır. Bu kampanya başka bir kampanyayla birleştirilemez. İade ve iptal işlemleri dikkate alınacaktır. İşlemler mutlaka Garanti Bankası POS'undan geçmelidir. Kampanyada gönderilen kısa mesajlar Garanti Bankası sisteminde bulunan ve harcama yapılan kartın bağlı olduğu cep telefonu numarasından gönderilmelidir. Kısa mesajlar, operatörlerin kendi tarifeleri üzerinden 1 SMS olarak ücretlendirilir. Ayrıntılı bilgi [www.bonus.com.tr](http://www.bonus.com.tr), [www.flexi.com.tr](http://www.flexi.com.tr), [www.paracard.com.tr](http://www.paracard.com.tr) ve [www.bp.com.tr](http://www.bp.com.tr)'de.



# içindekiler

# auto vision

Aışveriş	010	Moda ve teknoloji
Kısa haberler	014	Otomotiv dünyasından son haberler
Lansman	020	Yeni Hyundai i30
Lansman	028	Subaru XV
Lansman	036	Yeni Renault Scenic
Lansman	044	Ferrari 458 Spider
Yazarlar	050	Barış Polat - Emniyet şeridinde kırık camlar
Yazarlar	054	Ertuğrul Ersin - Gidin!
Yazarlar	058	Tolga Yücel - Bu "yerli otomobil" işine sondan mı başladık, acaba?
Sürüş izlenimi	060	BMW 118i - Adil Küçüksarı
Sürüş izlenimi	074	Infiniti M 30d S Premium - Mehmet Erel
Sürüş izlenimi	090	Ford Focus 1.6 125 HP PowerShift - Kanat Kale
Sürüş izlenimi	100	Hyundai ix35 1.6 GDI 4x2 Style Plus - Mehmet Erel
Ünlüler ve Otomobiller	110	Levent Üzümcü ve Volvo XC70
Crow Model	120	Mitsubishi EVO V / Team Taksi - Yavuz Yılmaz
Yenilik	128	Volvo V40
Kadın gözüyle	136	Toyota Yaris - Fügen Cüceoğlu
Röportaj	146	Aktaş Holding Yönetim Kurulu Başkanı Şahap Aktaş
Teknik Danışman	150	İsmet Karaman
Motosiklet güvenli sürüş	158	Erkan Demirel
Motosiklet Dünyası	162	Yamaha Fazer 8 - Çiğdem Erginer
Motosiklet Akademisi	170	Yamaha Riding Academy - Çiğdem Erginer
Tuning	178	Porsche 911 Techart - Ahmet Said Özen
Teknik	184	Bir ralli otomobili doğuyor - Murat Bostancı
Motorsporları	194	Darlık Tırmanma Yarışı
Motorsporları	198	F1 Malezya GP
Motorsporları	204	IRC Kanarya Adaları
Offshore	208	Cenk Ceylan
Lifestyle	216	Mangusta 105
Gezi	222	Sümela - Fügen Cüceoğlu



## “TÜRKİYE’NİN EN KEYİFLİ OTOMOBİL DERGİSİ”



## QASHQAI'DE NİSAN AYINA ÖZEL FIRSAT!

Qashqai ve Qashqai+2  
18.000 TL için 18 ay %0  
faizle Nissan Bayileri'nde.



## NİSAN AYINDA BİR JUKE SAHİBİ OLUN!

Juke şimdi 13,000 TL için  
13 ay %0 faizle Nissan  
Bayileri'nde.



## MICRA'DA NİSAN AYINA ÖZEL FIRSAT!

Micra şimdi 10.000 TL için  
12 ay %0 faizle Nissan  
Bayileri'nde.



SHIFT\_the way you move



# Dünyanın ilk GPS solar saati

## Seiko Astron



Gezegenin neresinde olursanız olun doğru saati aramak nihayet sona erdi. Seiko, kendi çatısı altında patentli, düşük enerji tüketimi, GPS alıcısını geliştiren, global ağıni kullanarak zaman dilimlerini alan ve GPS sinyallerini alan ve ve takvimi belirleyen saati yarattı. Saat, dünyadaki 39 ayrı saat dilimini algılayabiliyor. Bu çığır açan yeni saatin ismi Astron. 1969'da sunulan, dünyanın ilk quartz kol saatinin ismi ile anılan Seiko Astron, saat yapım teknolojisiinde yeni bir çağ açıyor. Seiko Astron, bu sonbaharda tüm dünyada aynı anda satışa sunulacak.

# Nike'tan

## Mercurial Vapor 8

Yeni Mercurial Vapor 8 patlayıcı hız için performansta yeniliği bir sonrakine noktaya taşıyor. Göz alıcı yeni tasarımda parlak mango rengi kullanılırken topukta yer alan yeni görsel imza, sahada kendini gösteriyor. Ayağı sıkıca saracak şekilde baştan aşağıya yeniden tasarlanan üst kısım, ayağın tam oturmasını sağlarken krampon içindeki gereksiz hareketleri engelliyor. Nike'ın yeni Anatomic Last sistemi sayesinde ayak hiç olmadığı kadar destekleniyor ve dengeleştiriyor. Bu etki, daha sade ve yumuşak bir topukla artırılıyor ve daha fazla rahatlık sağlıyor.



# Erkek şıklığında

## KIP imzası

Klâsik ve spor giyimde dünya trendlerini Türk modasına taşıyan KIP; renkleri, çizgisi, hissedilmeyecek kadar hafif ve kaliteli kumaşlarıyla hazırladığı tasarımlarıyla, özlenen yaz mevsimi ne sıcak bir giriş yapıyor. KIP, bu sezon lacivert, siyah ve beyazın yanı sıra kırmızı, fuşya, mor, sarı, turkuaz ve indigo mavisi renkleriyle klâsik erkek çizgisinin dışına çıkıyor. Böylece erkeği renkli bir dünyada resmediyor.



# Ne ararsanız Easypad P10MAN'da

Yenilikçi bilgisayar üreticisi Exper, tablet bilgisayar tutkunlarını yeni ürünleriyle buluşturmaya devam ediyor. Türkiye'de tablet bilgisayar kategorisinde en geniş ürün gamına sahip olan Exper, geçen yıl duyurduğu, ilk yerel tablet bilgisayar olma özelliği taşıyan Easypad serisinin Android işletim sistemli yeni üyesi P10MAN'ın satışına başladı. 9.7 inç büyüklüğünde 3G'li ve 3G'siz üretilen P10MAN; stil sahibi görüntüsü, güçlü özellikleri, uzun pil ömrü ve ulaşılabilir fiyatıyla teknoloji tutkunlarını büyüleyecek.







Otomobil dünyasından en taze haberler için [www.otomobilnews.com](http://www.otomobilnews.com)





## Oyak-Renault'nun 4 milyonuncu otomobil üretim gururu

2012 yılında da sektörde otomobil üretiminin ve ihracatının lideri olan Oyak Renault otomobil fabrikaları, 4 milyonuncu otomobilini üretti. Oyak-Renault 1969 yılında kuruldu ve iki yıl sonra ilk otomobiller üretim bandından çıkmaya başladı. Oyak-Renault'nun ürettiği 4 milyonuncu araç ise, iç pazara gidecek kırmızı renkli bir Megane oldu.

## BP'den "Akaryakıtta Kalite Güvence Sistemi" eğitimi



Sektörde bir ilki başlatan BP Türkiye, "Akaryakıtta Kalite Güvence Sistemi Eğitimleri" ile 5 yılda 1500 markaya ve 13 binin üzerinde servis görevlisine ulaştı. BP Türkiye tarafından başlatılan ve Türkiye'de ilk kez gerçekleştirilen bir uygulama olan "Rafineriden Aracın Depo-

sunaya Kadar BP Akaryakıt Kalite Güvence Sistemi Eğitimleri" Türkiye'yi dolaşmaya devam ediyor. Tüm Türkiye'deki yetkili servislere yönelik olarak gerçekleştirilen "Akaryakıtta Kalite Güvence Eğitimleri" bu kez de İzmir'de gerçekleştiriliyor.

## Avrupa'nın yıldız futbolcuları aynı formada birleşti



Her biri farklı ülke kulüplerinin yıldız oyuncularını Iker Casillas, Lukas Podolski, Giuseppe Rossi, Karim Benzema ve Daniel Sturridge Hyundai Takımı'nda bir araya geldi. Futbolda Avrupa'nın en çok tanınan isimleri, Euro 2012'nin ana sponsoru Hyundai'nin marka elçileri olarak birlikteler.

İspanyol Iker Casillas, Alman Lukas Podolski, İtalyan Giuseppe Rossi, Fransız Karim Benzema ve İngiliz Daniel Sturridge'den oluşan Hyundai takımı, Hyundai'nin Euro 2012 ana sponsorluğu çerçevesindeki kampanya ve organizasyonlarda markanın elçisi olacak. Saha da her biri diğerinin

rakibi olan bu yıldız isimler, Hyundai'nin Avrupa'daki gelişiminde marka bilinirliğinde fayda sağlayacak.





# Subaru ve Motul'dan global işbirliği



SUBARU, madeni yağ üreticisi MOTUL ile global bir anlaşmaya imza attı. Her biri üstün ve benzersiz teknolojiye sahip olan benzinli ve dizel boxer motorlu Subaru araçlarında güvenle kullanılabilen ve Motul-Subaru motor sporları işbirliği sonunda ortaya çıkan "Subaru by

Motul 5W-30" motor yağları artık Subaru yetkili servislerinden satın alınabilecek.



## Suzuki, pazar payını yüzde 30 artırdı

Suzuki, 2012 yılının ilk çeyreği sonunda 2011 yılına göre pazar payını yüzde 30 oranında artırdı. Suzuki Türkiye Genel Müdürü Murat Aydın, geçen yıla göre 2012 yılına hızlı girdiklerini

belirtti. Türk pazarında daha iddialı bir performans sergileyeceklerini ifade eden Aydın, "Suzuki olarak binek araç pazarında en çok satan ilk 20 markası içinde olmayı hedefliyoruz" dedi.



## Kamyon yarışları, İstanbul'dan start alıyor

Avrupa'da büyük ilgiyle takip edilen ve ülkemizi ilk kez 2012'de ziyaret edecek FIA Avrupa Kamyon Yarışları Şampiyonası (ETRC)'nin açılış yarışları, 11-13 Mayıs 2012 tarihinde İstanbul Park'ta koşulacak. 2012 senesinde ülkemizde ilk defa koşulacak olan şampiyonada, Türkiye, İtalya, İspanya (2 yarış), Fransa (2 yarış), İngiltere, Almanya, Rusya, Çek Cumhuriyeti, Belçika olmak üzere 9 ülkede toplam 11 yarış yer alıyor.



Autovision

# Turkcell Dergilik platformunda



## Uyumlu cihazlar

SAMSUNG Galaxy Tab 7, APPLE IPAD 1, APPLE IPAD 2,  
APPLE IPHONE 3GS, APPLE IPHONE 4, TURKCELL T20,  
MOTOROLA Xoom

Türkiye'nin en keyifli otomobil dergisi Autovision'u artık Turkcell Dergilik üzerinden de ücretsiz olarak takip edebilir ve arşivleyebilirsiniz.

Turkcell Dergilik'i iPad'inizde ve iPhone'unuzda kullanmak için AppStore'dan Turkcell Dergilik uygulamasını ücretsiz olarak indirebilirsiniz. Uygulama içindeki dergiler de ücretsizdir.

Ayrıca derseniz Turkcell Dergilik keyfini Android tabletinizde ve T20 telefonunuzda yaşamak için Turkcell T-Market'ten de uygulamayı indirebilirsiniz.







# Yeni Hyundai i30 Türkiye'de

Hyundai'nin Almanya Russelsheim'daki Avrupa Ar-Ge Merkezi'nde geliştirilen yeni i30, ülkemizde satışa sunuldu.







i30

PARLAK  
FİKİRLER

2007 yılında ilk jenerasyon lansmanının gerçekleştirilmesinden bu yana, Avrupa'da 400 bin adetten fazla satılarak, C-segmenti otomobillerin satış sıralamasında altıncı sırayı elde eden Hyundai i30, baştan sona yenilendi. Yeni i30, 43 bin TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu.

### Yeni nesil i30,

Hyundai'nin «akıcı tasarım» felsefesinin en yeni üyesi. Doğadan ve mo-

dern mimariden esinlenen, akıcı hatların kullanıldığı yeni i30, etkileyici bir görünüme sahip. Atletik görünümü ile yeni i30, duruyorken bile hareket ediyor hissi taşıyor. Kabin içi kullanışlılığından taviz vermeden daha sportif ölçülere kavuşan yeni i30, 4300 mm. ile önceki modele göre 20 mm. daha uzun, 5 mm. daha geniş (1780 mm.) ve 10 mm. daha alçak (1470 mm.). İlk nesil

i30 modelinin, C-segmentinin en uzun dingil mesafelerinden biri olan 2650 mm.'lik dingil mesafesi, yeni nesil i30'da da aynen korunuyor. Gövde 5 mm. genişletilirken, ön ve arka iz genişlikleri sırasıyla 17 mm. ve 24 mm. artırıldı. Böylelikle jant ve lastikler dışa doğru kaydırılarak çamurluklarla aynı hizaya getirildi ve hem otomobilin daha estetik bir

görünüme sahip olması sağlandı hem de yol tutuşu artırıldı.

### FLEX STEER sistemi

Yeni i30, artırılan dinamizminin bir parçası olarak FLEX STEER sistemi ile yenilikçi bir seçenek sunuyor. Bu sistem, Konfor, Normal ve Spor olmak üzere üç farklı sürüş karakteri sunuyor ve sürücüyü direksiyon

desteği ile tepki seviyesini ayarlama imkânını sağlıyor. Böylelikle sürücü, mevcut sürüş koşulları ve kişisel tercihlerine göre, yolculuğun daha keyifli geçmesi amacıyla en uygun seçimi yapılabiliyor. Standart olan bu elektrik destekli direksiyon sistemi sayesinde yeni i30, 10,6 metrelik dönüş çapını 2,85 turla

tamamlıyor.

### Motor seçenekleri

Yeni i30, ülkemizde ikisi de 1.6 litre hacme sahip olan benzinli ve dizel motor seçenekleri ile satışa sunuldu. Yeni i30'un dizel motoru 4000 d/d'da 128 HP güç üretiyor ve 1900 – 2750 d/d arasında tam 260 Nm. tork sağlıyor. Dizel motor seçeneğinde hem oto-

Hyundai i30, FLEX STEER teknolojisi ile sürücüsüne üç farklı sürüş karakteri sunuyor.







matik hem de düz vites opsiyonlarına sahip yeni i30, her iki tercihte de 6 ileri vites ile yüksek performans ve düşük tüketimi bir arada sunuyor. Düz vites seçeneği ile ortalama 4,3 lt. / 100 km. yakıt tüketimi sunan 1.6 litrelik CRDi dizel motorun, otomatik şanzıman

seçeneğinde ise yakıt tüketimi ortalaması ise 5,5 lt. / 100 km. Şehir dışında bu tüketim, düz vites için 3,8 lt. ve otomatik vites için de 4,3 litreye kadar düşüyor. Yeni i30'un 128 HP'lik dizel motoru, sınıfının en güçlüsü. 0'dan 100 km./s. hıza düz vites seçeneği

ile 10,9 saniye, otomatik vites seçeneği ile 11,7 saniyede çıkıyor. Dizel motora sahip i30, düz vites ile 197 km./s.; otomatik vites ile de 190 km./s. maksimum hıza ulaşıyor.

Dizel seçeneğinde olduğu gibi benzinli motor alternatifinde de

6 ileri düz ve 6 ileri otomatik vites seçeneği sunan Yeni i30'da, direkt enjeksiyon teknolojisine sahip motor kullanılıyor. 6300 d/d'da 135 HP güç sunan motor, 4850 d/d'da 164 Nm. tork sağlıyor. GDI teknolojisi ve 6 ileri vitesin verimliliğini bir arada sunan

kombinasyon sayesinde yeni i30, benzinli motor seçeneğinde de düşük tüketim sağlıyor. Düz vites seçeneği ile 100 km.'de ortalama 6 litre yakıt tüketen yeni i30, otomatik vites alternatifinde ise ortalama 6,7 lt. / 100 km. tüketim değerine sahip. Şehir dışı kulla-

nımda ise 100 km.'deki tüketim değerleri düz vites için 4,7 litre ve otomatik vites için 5,3 litre. Sınıfının en güçlü atmosferik 1.6 litrelik motor seçeneğine sahip yeni i30, düz vites seçeneği ile 195 km./s., otomatik vites seçeneği ile de 192 km./s. maksimum





İki farklı motor ve her motorda iki farklı şanzımana sahip yeni i30, bu sayede 4 farklı motor/şanzıman seçeneğiyle karşımıza çıkıyor

sürate sahip. 0'dan 100 km./s. hıza 9,9 saniyede çıkan düz vitesli 135 HP'lik benzinli motor, otomatik şanzıman ile aracı 11,0 saniyede sıfırdan 100 km./s. hıza ulaştırıyor.

### Donanım

İki farklı motor ve her motorda iki farklı şanzımana sahip yeni i30, bu sayede 4 farklı motor/şanzıman seçeneğine

ulaşırken, iki farklı donanım seçeneği ile toplam 8 versiyona ulaşıyor. Style ve Elite olarak adlandırılan donanım seçenekleri ile yeni i30; sınıfında konfor, güvenlik ve lüksün standartlarını yeniden belirliyor. Başlangıç paketi olan Style paketinde ABS, EBD (elektronik Fren Dağıtım), TCS (Çekiş Kontrol Sistemi), ESP (Elektronik

Stabilite Programı), VSM (Araç Stabilite Yönetimi), HAC (Yokuş Kalkış Desteği), LED gündüz farları, aktif ön koltuk başlıkları, ön, yan ve perde hava yastıkları standart olarak sunuluyor. Elite donanım seviyesinde ise tüm bu güvenlik ekipmanlarına ek olarak diz hava yastığı ve elektrikli park freni bulunuyor. Style donanım paketinde sunulan

diğer özellikler arasında hareketli ön kol dayama, çeşitli sürüş modlarına göre direksiyon tepkilerinde değişiklik sağlayarak keyifli bir sürüş sunan Flex Steer, Supervision gösterge paneli, Cruise kontrol, TFT LCD bilgi ekranı, deri direksiyon ve vites topuzu, direksiyondan kontrollü ve iPod uyumlu müzik sistemi, hava kalitesi kontrol sistemi, bluetooth ve ses tanıma sistemi, otomatik kararan iç dikiz aynası, viraj

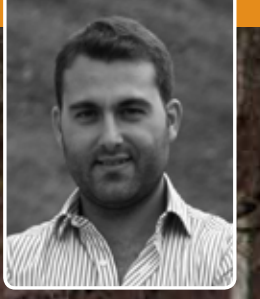
içini aydınlatan statik dönüş farları, far sensörü, yağmur sensörü, ön cam buz çözücü, yükseklik ve derinlik ayarlı direksiyon, uzaktan kumandalı merkezi kilit ve alarm sunuluyor. Elite donanım seviyesinde ise tüm bunlara ek olarak panoramik cam tavan, geri görüş kamerası, dikiz aynası üzerinde geri görüş ekranı, koyu krom ön ızgara, alüminyum pedallar, anahtarsız giriş ve motor çalıştırma sistemi,

elektrikli sürücü koltuğu ve deri kumaş kombinasyonlu koltuk döşemeleri bulunuyor. Yeni nesil i30; iki opak, beş metalik ve iki mika renk olmak üzere toplam 9 gövde rengi seçeneğine sahip. Kabin içinde ise i30'da siyah ve bej olmak üzere iki farklı döşeme rengi tercih edilebiliyor.

### Fiyat

Yeni i30'un fiyatları 43 bin TL'den başlayıp 58 bin 750 TL'ye kadar çıkıyor.





Adil Küçüksarı  
Mert Kocabaş

akucuksari@autovision.com.tr

# Sosyal medya Subaru XV ile buluştu

Sosyal medya temsilcisi blogger ve editörler Polonezköy'de düzenlenen özel bir aktivite ile kısa bir süre önce Türkiye'de satışa sunulan Subaru XV'yi yakından tanıma ve kabiliyetlerini deneme fırsatı buldular.





model otomobil hediye edildi.

XV, Crossover segmentinde simetrik sürekli dört çeker özelliğini 1.6 litrelik benzinli motor ve CVT otomatik şanzıman ile birlikte sunan tek model olması ile öne çıkıyor. Subaru'nun köklü geçmişinin en belirgin özellikleri olan güvenlik, sağlamlık ve sportiflik yeni XV'nin genlerini oluşturuyor. Tamamen yeniden tasarlanmış 1.6 litrelik boxer motorun yanı sıra düşük hızlarda bile üst seviyede tork üreten 2.0 litrelik dizel Boxer motor, Subaru XV'nin kalbini oluşturuyor. Dış görünümünde ön ve arkada altıgen tasarımlar, farlarda keskin kartal gözlerini öne çıkaran XV, iç tasarımda ise ferahlık ve güven duygusuyla ön plana

Subaru'nun Türkiye Distribütörü Baytur tarafından sosyal medya temsilcileri için organize edilen özel aktivite, Polonezköy Leonardo

Restaurant'ta yapılan kahvaltı ile başladı. TV programında Subaru XV ile Türkiye'yi dolaşan Tayfun Talipoğlu, anılarını misafirlerle paylaştı.

Subaru XV sürüş aktivitesine Subaru ve Yokohama Genel Müdürü Toros Kardaş ile Motul Türkiye Marka Müdürü Sezai Türkmen de katıldı.

Kahvaltının ardından gruplara ayrılan medya mensupları, Polonezköy çevresinde asfalt ve toprak yollarda Subaru XV'nin sürüş yetenekleri

ve konforunu deneme fırsatı buldular. Günün sonunda düzenlenen fotoğraf yarışmasında, jürinin en beğendiği 3 fotoğrafın sahiplerine





çıkıyor. Bu ferahlık aynı zamanda yolculara güven hissi vererek, Subaru'nun "Confidence in Motion" marka sloganı

niyle da mükemmel bir uyum sağlıyor. Subaru XV, rakiplerinin büyük çoğunlukla iki çekerli olduğu Crossover

kategorisinde standart simetrik dört çeker özelliği ile büyük bir boşluğu dolduruyor. Subaru XV'de üst düzey konfor

ve geniş kabin tasarımı, kompakt ve hafif gövde yapısı ile harmanlanıyor. XV, Subaru'nun gelecek nesil motorları ve yenile-

nen şanzımanı ile mükemmel manevra kabiliyeti sayesinde, üstün sürüş performansı ve yakıt verimliliği sunuyor.

1.6 motor, otomatik şanzıman ve sürekli dört çeker özelliklerini bir arada sunan piyasadaki tek araç olan yeni XV,

Test pilotumuz Adil Küçüksarı ve Subaru XV için kolay parkurlardan biri







Subaru'nun stratejik modeli olarak tanımlanıyor.

XV, Crossover işlevselliğini ön plana çıkararak şık ve akıcı çizgilerini yüksek gövde ile bir

araya getiren yeni bir tasarıma sahip. Ön kısımda tercih edilen altıgen ızgara ve atmaca gözünü andıran farlar, Subaru

araçlarının benzersiz kimliğini ön plana çıkarıyor. Yenilikçi tasarıma sahip alüminyum jantlar ve biçimli hatlara sahip

yan kaplama, XV'ye sportif ve çekici bir görünüm kazandırıyor. Ön ve arka tamponların köşeleri aracın aerodinamik

performansını artıran ve böylece yakıt tasarrufuna katkı sağlayan özel bir tasarıma sahip. XV'nin bagaj bölmesinin zemini

ve tavanın iç yapısı yeniden oluşturuldu. Zeminde seviye farkı olmaması bagaja eşya yükleme ve indirmeyi kolaylaştırıyor.

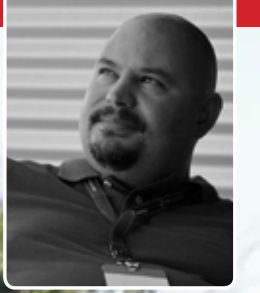
XV'nin bagaj alanı hacmi ise 380 litre.







# Yeni Scénic iddialı geldi



Mehmet Erel,  
Mert Kocabas  
merel@autovision.com.tr



MPV segmentinin başarılı oyuncusu 5 ve 7 kişilik Renault Scénic ailesi, tamamen yenilenerek Türkiye'de satışa sunuldu.





Baştan sona yenilenen Renault Scénic ailesi, İstanbul'da yapılan bir lansmanla basına tanıtıldı. Otomobil yazarları, Ortaköy-Demirciköy güzergahında gerçekleştirilen test sürüşü ile yeni Scénic'lerin performanslarını ve özelliklerini deneyimleme fırsatı buldular.

Ülkemizde iki farklı versiyonda satışa sunulan Scénic ailesi, 5 kişilik Scénic veya 7 kişilik Grand Scénic olarak tercih edilebiliyor. Otomobilin ön kısmındaki tüm parçalar yeniden tasarlandı. Tasarımda krom ve siyah kaplama gibi statü artırıcı malzemelerin kullanılması ön







versiyonuyla tüketicinin beğenisine sunuluyor: Privilège 1.5 dCi 110 bg 6 ileri manuel vites ve Privilège 1.5 dCi 110 bg EDC. Yeni Scénic ailesi 4,7 lt. karma yakıt tüketimi ile rakiplerine karşı avantaj sağlıyor. Yeni Scénic ailesi, şerit takip asistanı ve otomatik uzun-kısa far özelliklerini içeren Renault Visio System ile birlikte sunulan ilk model. Yokuşta kalkış desteği, leke tutmayan teflon kaplamalı koltuklar, şerit değiştirme fonksiyonuna sahip sinyaller, Bluetooth, USB ve iPod bağlantısı Scénic serisinde standart ekipmanlar arasında. Yeni Scénic ailesinde sunulan sürpriz yeni teknolojik özelliklerden, bir diğeri ise kişiselleştirilebilen elektronik gösterge paneli. Ayrıca Yeni

Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar yeni Scénic için "Scénic'in geleneksel anlamdaki 'aile' otomobili imajından uzaklaşmak istiyorduk. Yapmak istediğimiz şey, ister ailenizle olsun ister arkadaşlarınızla ister kendi başınıza, yeni Scénic ve Grand Scénic ile seyahat etmenin ne denli keyifli olduğunu vurgulamaktı." dedi.

plana çıkıyor. Yeni Scénic, özellikle ön tamponda daha fazla krom kullanımı ve LED gündüz farları ile daha sportif bir görünüme sahip oldu.

3 yıllık aradan sonra 5 kişilik Scénic, tekrar Türkiye'de. Tamamen yenilenmiş ön yüzü, zenginleştirilmiş iç tasarımı, yeni teknolojik özel-

likleriyle, yoğun bir rekabete sahne olan MPV segmentinde kendini rakiplerinden ayırıştırıyor. Yeni Scénic ve Grand Scénic modelleri iki ayrı





Scénic'de otomatik far ve  
silecek çalıştırma, hız  
sınırlayıcı ve sabitleyici,  
Bi-Xenon viraj dönüş  
farları ile EBV fren kuvveti  
dağılımlı ABS ve acil fren  
desteği, CSV ve ESC (ESP)

mevcut. Yeni Scénic ailesi  
selefine göre %15 daha  
geniş görüş açısı sunuyor.  
2. ve 3. sıra koltuk, diz me-  
safesinde segmentinin  
en geniş olma özelliğini  
taşıyor. Türkiye'de

Privilège donanım seviye-  
sinde satışa sunulan yeni  
Scénic ve Grand Scénic,  
62.350 TL'den başlayan  
fiyatlar ile 3 yıl veya  
100.000 km. garantiye  
sahip.







# Ferrari 458 Spider 570 HP'lik

# Türkiye'de!



Ferrari'nin en yeni modeli 458 Spider'ı 540 bin Euro'dan başlayan anahtar teslim satış fiyatıyla Türkiye'de ilk müşterilerine teslim etmeye başladı.





Pininfarina imzalı tasarımıyla dikkat çeken Ferrari 458 Spider, aynı zamanda hem katlanabilir metal tavanlı hem de orta-arka konumlu motora sahip ilk spor otomobil olmasıyla da ön plana çıkıyor.





Ferrari'nin arkadan itişli ve orta-arka motorlu spor otomobil serisinin evrimini simgeleyen yeni modeli Ferrari 458 Italia modelinin katlanabilir metal tavanlı versiyonu olarak ön plana çıkan Ferrari 458 Spider, yeni yıl itibariyle ülkemizde de satışa sunuldu.

540 bin Euro'dan başlayan anahtar teslim satış fiyatıyla dikkat çeken Ferrari 458 Spider'dan 7 adet sipariş alan FerMas, ilk müşterilerine araçlarını teslim etmeye başladı. 1430 kg'lık boş ağırlığa sahip olan Ferrari 458 Spider, 570 HP güç ve 540 Nm tork üreten V8 motoru ve çift kavramalı, direksiyon üzerinden vites değiştirme imkânı sunan F1 tipi şanzımanıyla sıra dışı performans

verilerine imza atabiliyor. 0-100 km/s hızlanmasını 3.4 saniyenin altında tamamlayabilen Ferrari 458 Italia, 320 km/s'lik son hız değeri ve 100 km'de ortalama 11.8 litrelik yakıt tüketimiyle de çarpıcı sonuçlara imza atabiliyor.

Pininfarina imzalı tasarımıyla dikkat çeken Ferrari 458 Spider, aynı zamanda hem katlanabilir metal tavanlı hem de orta-arka konumlu motora sahip ilk spor otomobil olmasıyla da ön plana çıkıyor. Ferrari patentli ve tamamen alüminyumdan üretilen katlanabilir "hard-top" tavan, geleneksel "soft-top" tavanlara göre 25 kg daha hafif olmasıyla da dikkat çekiyor. Ayarlanabilir elektrikli rüzgâr

kesiciyle donatılan Ferrari 458 Spider, 200 km/s'nin üzerindeki hızlarda bile araç içindeki yolcularının rahatlıkla sohbet edebilmelerine olanak tanıyabiliyor.



Ferrari patentli ve tamamen alüminyumdan üretilen katlanabilir "hard-top" tavan, geleneksel "soft-top" tavanlara göre 25 kg daha hafif.







## Emniyet Şeridinde Kırık Camlar

Barış Polat  
polatb@gmail.com

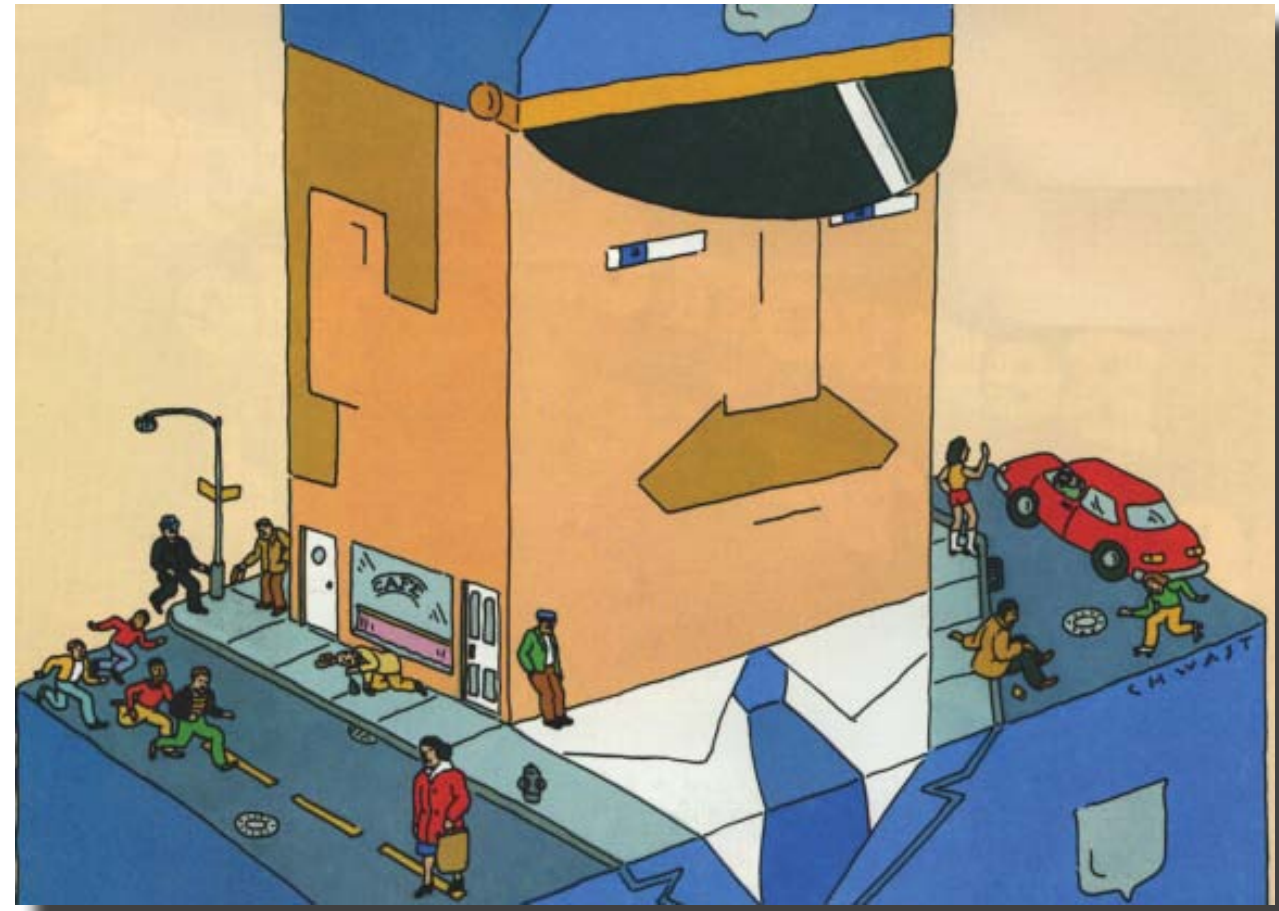
Trafikte her gün karşılaştığımız yüzlerce kural ihlali ve saygısızlık zaman zaman hepimizin sabrının sınırlarını zorluyor. Daha da önemlisi, bu ihlaller sonucu kaybedilen canların sayısı ancak savaşlarla kıyaslanabilir seviyelerde.

İşte bu sebeple buna 'trafik terörü' diyoruz. İşin ucunda insan hayatı olmasına rağmen yine de kuralsızlıklar bir türlü azalmıyor. Malesef kural-sız ve saygısız araç kul-lanmanın normalize olduğu bir toplum ol-duk. Trafik cezalarının yakıt fiyatlarından bile hızlı artması veya binler-ce kamera ekipmanı da caydırıcı olamıyor. Bu tarz insanlara maganda demek de, canavar de-

mek de işe yaramıyor. Albert Einstein'ın dediği gibi, aynı şeyi tekrarlaya-rak istediğimiz sonucu alamıyorsak, farklı şeyler yapmanın zamanı gel-miş demektir. Şikayet edip söylenmek yerine herkesin taşın altına elini koyup, hiç değilse çö-züm önerisi olanların bunları paylaşmasının fayda getireceğine inanıyorum. Yeni fikirlere ve uygulamalara ihtiyaç olduğu çok açık. Bu

sebeple ben de kendi çözüm önerimi paylaş-mak istiyorum.

Daha evvel suça karşı kullanılmış ve başarılı olmuş bir sistemin ülke-mizdeki trafik terörüne karşı verilen mücadelede başarılı olabileceğine inanıyorum. Bu sistemin esinlendiği teorinin adı **'Kırık Pencerele'**dir. İlk defa 1982 yılında iki sosyal bilimci James Q. Wilson and George L. Kelling tarafından ortaya atılan teori, New York'un meşhur belediye başka-nı Giuliani tarafından 'sıfır tolerans' ve 'kaliteli hayat' mottolarıyla beraber uygulanarak şehirde



suça karşı verilen müca-delede büyük başarı kazandırmıştır.

Teori kısaca şöyle: Şeh-rin suç oranı yüksek bölgelerinden birinde terkedilmiş bir bina üzerinde birkaç kırık cam olduğunu farz edelim. Kısa zamanda suça eği-limli kişilerin kırılmamış diğer camları hedef alması hiç de şaşırtıcı olmaz. Önce diğer cam-lar kırılır, daha sonra da iş

binanın kapısının kırılma-sına, hatta evsizlerin binaya yerleşmesine kadar gidebilir. Oysa ki sorunların daha küçük-ken çözülmesi, kırık pencerelerin hemen onarılması durumunda ilk camın kırılma süresi-nin oldukça uzun oldu-ğu gözlemlenir. Bu yakla-şım tüm küçük suçlar için uygulandığında diğer başka ciddi suçlara yönelme eğilimlerinin

dahi azaldığı savunulur. Giuliani göreve geldiği dönemde sokağa tükür-mek gibi küçük suçlara karşı bile sıfır tolerans ile yaklaşmış, küçük büyük hiçbir suçun cezasız kalmamasını ve sonuçla-rının da en kısa zamanda ortadan kaldırılmasını hedeflemiş. Yani sokağa çöp atanı affetmemiş, çöpün de en kısa za-manda oradan kaldırıl-masına çalışmış.





Giuliani göreve geldiği dönemde sokağa tükürmek gibi küçük suçlara karşı bile sıfır tolerans ile yaklaşmış, küçük büyük hiçbir suçun cezasız kalmamasını ve sonuçlarının da en kısa zamanda ortadan kaldırılmasını hedeflemiş.

Bu politika çok iyi sonuç vermiş, birkaç sene gibi kısa bir zaman diliminde New York bambaşka bir şehir haline dönüşmüştü. Cinayet

oranlarında dahi ciddi düşüşler gözlemlenmişti.

Bu yaklaşımla ülkemizdeki trafik sorununu çözmenin önünde ise iki engel var. Bunlar; aşırı

yüksek ceza miktarları ve gerçekçi olmayan kuralları. Trafik cezalarının bu kadar yüksek olması, doğal olarak vicdan sahibi insanlar olan polis memurlarının da tereddüt etmesine sebep olabilmektedir. Oysa ki ceza miktarları, aynı anda birkaç suça tereddütsüz kesilebilecek seviyelerde olmalıdır. Memurlarımız



kırmızı ışıkta geçen sürücüyü durdurduğunda emniyet kemerine de, yanmayan sinyale de beraber ceza kesebilmeliler. Diğer yandan trafiğin 90 km/s ortalama ile aktığı yoğun bir trafikte 50 km/s hız sınırı için kime ceza keseceksiniz? Orada 50 yerine 70 sınırlı levha koymak ortalama hızı belki de düşürecek. Olmadık yerlere durul-

maz levhası koyarsanız, araç içinde bekleyen onlarca sürücünün hangisine ceza kesebilirsiniz? Binanın üzerindeki camların çoğu kırıkken biz ısrarla aynı camları tamir etmeye ve onları kıranları cezalandırmaya çalışıyoruz. Öncelikle trafik cezalarını makul seviyeye indirmeli, trafik kurallarını gerçekçi

kapsamlarda tasarlamalı, ardından da tüm ihlallere toleranssız şekilde ceza uygulanmasının sağlanacağı bir sisteme geçmeliyiz. Emniyet şeridi ihlali koca binadaki yüzlerce kırık camdan yalnızca birisi, eğer kırılmasını istemiyorsak öncelikle işe diğer camları tamir etmekle başlayalım. Herkese kazasız belasız günler dilerim.





Ertuğrul Ersin  
ertugrul.ersin@ikok.org.tr

## GİDİN!

Sizce 20. yüzyılın en sevilmeyen, en nefret edilen, insanlığa ve dünyaya en büyük zararı vermiş olan kişisi kimdir?

Hatta kendi vatandaşları tarafından bile lanetlenmiş, adını bile duymak istemedikleri kişi? Hitler değil mi? Peki bu adamı reklamda kullanmak ne oluyor?

Evet biraz konu dışı başladık. Konumuz tabii ki otomobil reklamcılığı. Ama başlangıçtan da anlayacağınız gibi, izninizle sığınarak otomobil kısmını ikinci bölüme bırakıp, salt reklamcılıktan söz etmek istiyorum biraz. Son günlerde çok konuşulan bir konu. İlk

başladığında o kadar fark edilmemişti. Gitgide daha çok kişi gördü ve hakkında konuşmaya başladı. Ben de ilk gördüğümde öyle donakaldım. Yok artık dedim, herhalde ben yanlış görüyorum. Ama ne yazık ki doğruymuş. Hitler'in kullanıldığı bir şampuan reklamından söz ediyorum. Markayı özellikle vermiyorum. Daha da reklamı olmasın. Sonra kimin yaptığı duyuldu camiada. Leyhte ve aleyhte konuşanlar

oldu. Anlayamıyorum, bunun hakkında olumlu ne denebilir ki! Reklamın yaratıcısını duyunca şaşırmadım desem yeridir. Bu nasıl bir mantıktır, nasıl bir beyindir? Sadece yaratıcılar değil, dinleyip kabul edenler de buna dahil.

Yok artık beyler, canına okudunuz bu mesleğin. Utanıyorum, reklam sektöründe bunca yıl geçirdiğime. Buna hakkınız yok. Tüketiciyi aptal yerine koymaya hiç hakkınız yok. Son yüzyılın en büyük katilini ne uğruna reklam malzemesi yapıyorsunuz? Üç-beş kutu daha fazla

satmak için mi? İşin stratejisini, planlamasını falan bir kenara bırakıyorum. Benim için reklamda kullandığınız kişiden farkınız yok. Onun dünyaya yaptığını siz de Türk reklamcılık sektörüne yapmış durumdasınız. Bırakın bu mesleği. Gidin. Satış ya da farkındalık yaratmak uğruna kullandığınız kişinin yanına gidin. Onu hâlâ sevenlerin olduğu yere gidin. Bulabilirsiniz tabii. Bir sonraki starınız kim olacak? Kendi coğrafyamızdan biri olmasın sakın ha! Haydi bakalım, sıkıysa ona cesaret edin!!!

Ne yazık ki reklamcılık sektörü son 10 yılda inanılmaz bozuldu. Her krizden sonra sadece

yüzlerce kişi işsiz kaldı. Kalifiye işgücü yok oldu. Reklamcının da, reklamverenin de dini imanı para oldu. Yaş yetmiş, iş bitmiş sözü ikiye bölündü. 35 yaş üstü kaliteli iş gücü sektör dışına itildi. Para yüzünden. Çünkü onlara 8-10 bin TL maaş vermek yerine, 2 bin liralık 2 acemiye işe alıp 'cost'ları düşürmek cazip geldi. Ne olacak ki, nasılsa işi bilen bir genel müdür veya fiyakalı ismiyle bir CEO var. Ajanslarda patron yok, çoğu uluslararası zincirlerin küçük bir halkası oldu. Tek bakılan yıl sonunda kâr ne kadar artmış? Merkezlere (Londra, Paris, New York, vb) kaç yüzbin

dolar transfer ediliyor? Genel müdür veya CEO'nun performansı bunula ölçülüyor. Hedef tutturulamamışsa, 'Regional Director' fırça atmaya geliyor. 2-3 sene sonra bol sıfırlı sözleşmesi yenilenmiyor. Varsın ülkenin 35-40 yaş üstü, iyi yetişmiş, profesyonel kariyerlerinin en olgun zamanını yaşayan gerçek reklamcılar evde otursun. Ne gam? Küpünü dolduran yolunu tutmuş. Ajansta 2-3 kişi kilit noktaları tutmuş, ne müşteriye, ne markaya, ne de ajansa çalışıyor. Kendi cepleri doluyorsa, iş yolunda demektir. Adam harcamak caizdir bu durumda. Başkaldıran, durumun farkında olup

Ajansta 2-3 kişi kilit noktaları tutmuş, ne müşteriye, ne markaya, ne de ajansa çalışıyor. Kendi cepleri doluyorsa, iş yolunda demektir.



sesini çıkaran olursa, önce sindirilir, sonra kapının önüne konur. 2000 sonrası ajans gerçeği budur. Biline. Sonra tabii Hitler bile reklam malzemesi olur, medet umulur.

Reklamcılar böyle de, reklamverenler farklı mı? İstisnalar dışında hayır. Hedef 2 senelik pazarlama müdürlüğü döneminde satışları artırmaktan başka bir şey değildir çoğu için. Aman sicillerine artı yazılsın. Varsın marka bundan zarar görsün. Orta ve uzun vadede satışları dert etmezler. Nasılsa onlar o zaman çoktan daha rahat üst mevkilerde olacaklardır. Küp dolar, sonra ya bir kafe açarlar ya da danışmanlık şirketi kurup acemi şirketleri söğüşlerler. Olmadı mı,

ver elini Bodrum!

İstisnalar vardır mutlaka. Ama nerede 15-20 sene öncesinin masaya yumruğunu vuran, konuştumu hayranlıkla dinlenen büyük reklamcılar? Nerede bir Paul McMillen, bir Serdar Erener, bir Ali Taran? Bugün hangi ajans müşteriyi toplantı masasında kovabiliyor? Müşterinin her istediğine evet demiyor?

Biraz dolmuşum anlaşılan. Sizleri daha fazla sıkmayayım. Esas konumuza, sevgili otomobillerimize geri dönelim. Son bir ay içinde hem çok başarılı hem de başarısız birkaç yeni film, kampanya gördüm. Açıkçası Renault Kangoo filmine bayıldım. 7 cüceler çok başarılı. Espri dozu tam yerinde. Ticari

kullanıcıları arabayı uzun uzun görmek isterler. Mükemmel çözülmüş. Markaya katkısı çok yüksek, tekrar izlenme isteği uyandırıyor ve prodüksiyon da başarılı.

Şu ana kadar yılın en iyi işi kanımca. 5 veriyorum, helal olsun. Renault için daha iyi işler çıkmaya başladı son zamanlarda. Yeni bir ses tonu, platform oluşmaya başladı. Böyle devam ederse, marka değerine ciddi katkı yapacaktır. Ancak medya biraz zayıf galiba. Biraz daha bütçe arkadaşlar. İyi işleriniz daha çok gözüksün. Sadece modele değil, ana markaya da katkı sağlar.

Hyundai range filmini ise ne yazık ki beğenmedim. Mesaj çok zor anlaşılıyor. Çok cut var. Daha basite indirgenebilirdi.



Ama mesaj da, yaratıcı fikir de çok çiğnenmiş bir fikir. 5 üstünden 1,5 alıyor benden.

Son ajans değişikliğinin yaradığı bir marka Fiat. Hep söylüyorum, öyle bir miras var ki, markayı yükselişe geçirmek çok zor bir görev. Grande Punto filmleri çok başarılı. Ama marka veya range kampanyası diyebileceğimiz kampanyanın aynı düzeyde olmadığını söylemiştim. Son olarak satış filmi yayında. Mesaj kolay algılanıyor ve başarılı. Fikir biraz bayatlamış bir platform üzerinde ama prodüksiyon da iyi

olunca genel olarak başarılı buluyorum ve 3 veriyorum. Herşeyden önemlisi, satış için masanın üstü film yapma kolaylığına düşülmemesi sevindirici.

Kötü bir reklamdan yola çıkarak giriş yaptık, bari sektördeki iyileri de söyleyelim ki, enseyi fazla karartmamış olalım. Son dönemde özellikle süt ürünleri markalarından arka arkaya güzel işler görüyoruz. Önce Süttaş'tan yolunu kaybeden buzağı, şimdi ise Sek Yoğurt'tan 'Ya evde yoksa?' filmi. Çok büyük bir alkışı hakediyor Sek.

Aklınıza sağlık beyler. Son bir yılın bence en başarılısı. Bunun dışında Dyson filmi de çok başarılı. Son olarak da Filli Boya kampanyası mükemmel. Eski dostum Fahir Atakoğlu'nu izlemek de ayrıca sevindirdi beni.

Bahar geliyor, karting sezonu başlıyor. 21-22 Nisan'da Rotax Max Challenge için 'Güzel İzmir'deyiz. 5 Mayıs'ta ise Prokart başlıyor. Kasım'a kadar karting sevdası içimizi saracak.

Gelecek ay görüşmek üzere.





## Bu “yerli otomobil” işine sondan mı başladık, acaba?

Tolga Yücel  
tolga@yucel.com.tr  
twitter: twitter.com/stolgayucel

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Güney Koreli bir firmaya yerli otomobilin motorunu üretme çağrısında bulundu.

TÜSİAD’ın Genel Kurulu’nda Başbakan Recep Tayyip Erdoğan’ın “bir babayiğit” çıkmasını istemesinin üzerinden on dört ay geçmesine rağmen, ortaya çıkan birkaç önerinin dışında herkes bu konuyla ilgili yeni teşviki bekliyor.

Gelişmeleri bir hatırlayalım;

- “Babayiğit” çağrısının ardından OSD bir çalışma yaptı ve herkesçe yüksek bir yatırım maliyeti içerdiği düşünülen bir raporu Hükümet’e

sundu.

- Karsan CEO’su Jan Nahum, araç prototipi üretmenin önemli olduğunu, eğer bu uluslararası sektörde rağbet görürse, pazarlamanın ve yatırımcı bulmanın kolay olduğunu söylerken, OSD’nin beklentisinin çok daha altında yatırım maliyetleri ile bu işin yapılabilirliğini söyledi.

- OSD’nin ‘Yerli Marka Otomobil Araştırması’na göre tüketicinin kabul ettiği fiyat düzeyi 22 bin



lira oldu.

- Türkiye’nin yerli otomobil üretimi için, bilindik bir markayı, SAAB’i satın alabileceği iddia edildi. Ancak daha sonra bu açıklama yetkililer tarafından reddedildi.

- İlk günlerde “Bu iş çok zor” diyen Koç Grubu, daha sonra Koç Holding Başkanı Mustafa Koç’un “İtalyan ortaklarıyla yerli otomobil üretimi konusunda görüşmeler yap-

tıklarını belirterek yerli otomobilin başarılı olması için devlet desteği gerekli” açıklamasının ardından konuya ilgi duyduklarını açıkladı.

- Koç Holding Onursal Başkanı Rahmi Koç ile Başbakan Recep Tayyip Erdoğan baş başa görüştü. Gündemde “yerli otomobil” olduğu söylendi.

- Oyak Grubu vasıtasıyla, Renault da Türkiye’de “yerli otomobil” üretimi-ne talip olduğunu açıkladı.

- İsviçre’nin Cenevre şehrinde 82’si yapılan Cenevre Uluslararası Otomobil Fuarı’nda ilk kez Türk otomobil firması Karsan da katılımcı olarak katıldı.

- Hyundai Assan Yönetim Kurulu Başkanı Ali Kibar, Başbakan Tayyip Erdoğan’ın sanayicilere

yönelik “Yerli marka üretin. Yok mu bu işe girecek babayiğit?” çağrısıyla birlikte Güney Koreli ortaklarıyla projeyi konuştuklarını açıkladı. Ali Kibar, yerli otomobil için 1-2 yıllık bir sürenin yeterli olduğunu söyledi.

- Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Güney Koreli bir firmaya yerli otomobilin motorunu üretme çağrısında bulundu. Firma teklifi kabul ederse bedava arsa verilecek ve çok düşük vergi ödeyecek. Bu arada

teşvik paketinin ayrıntıları da netleşiyor. Buna göre, tedariki yüzde 50’den fazlası ithalata dayalı ürünleri (stratejik ürünler) üreten firmalara bedava arsa verilecek. Sadece bu firmalar için yatırım indirimi verilecek. Sosyal güvenlik yüklerinin büyük bölümünü

devlet karşılayacak. Bu firmalar için yüzde 20 olan kurumlar vergisi düşük miktara çekilecek.

Herkes nefesini tutmuş, Hükümet’in teşvik paketinin detaylarını bekliyor.

Teşvik politikasına ihtiyaç duyduğumuz kesin. Ancak iyi ve vizyoner başladığımız bir işte sanki ana tartışma konusundan sapmış durumdayız. Hangi motor türü, hangi yakıt, hangi pazar, hangi hedef kitle, hangi adet, hangi yan sanayi...

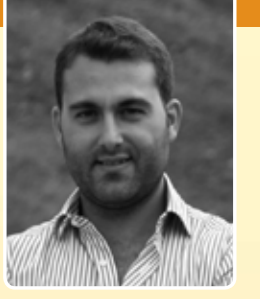
Hükümet yolu çizer, özel sektör de bu işin içeriğini şekillendirmek üzere yukarıdaki detaylarla ilgili düşüncelerini paylaşır, planlarını yapar.

Bizde iş teşvikinin ne olacağına kilitlendi. Hadi en başa dönelim; Yerli otomobil markası mı, yoksa Türkiye’de üretilen bir araç mı?





# BMW'nin minisi yeni 1 Serisi



Adil Küçüksarı  
Harun Özdemir  
akucuksari@autovision.com.tr



Borusan Otomotiv distribütörlüğündeki BMW, geçtiğimiz Haziran ayında yeni yüzü ile 1 serisini otomobilseverlerle buluşturmuştu. Bu ayki konduğum ise aşırı beslemeli bir 118i Sportline. Model ismi her ne kadar 118 olsa da kendisi 1600 cc turbo motora sahip bir BMW.





Değişen dünyamızın değişen trendine BMW de ayak uydurmuş olacak ki bu yeni modelde 1.6 litrelik turbo motor, 170 Bg'lik gücünü son derece hızlı çalışan 8 ileri otomatik şanzımanla yola aktarıyor. İstenildi-

ğinde GTI'ların performansını aratmadığı gibi istenildiğinde de ekonomik kullanımlarda dizel otomobilleri aratmıyor. Bunun yanında eskiye oranla daha da sportif bir tasarım ön plana çıkmış. Otomobilin her

bir detayında dinamizmi hissetmek mümkün. Led teknolojiли gündüz farları ise her daim dikkat çekici.

Otomobilin her bir noktası ise teknoloji kokuyor. BMW mühendisleri, en küçük model-

lerine bile sakınmadan teknolojilerini adapte etmişler. Açıkçası, birçok rakibinin üst sınıflarında bile kullanılmayan teknolojik özellikler şaşırtıcı bir şekilde BMW'nin en küçük sınıfında kullanılmış. Geri görüş kamerası,

3 boyutlu yol haritası, bilgi ekranındaki güç ve tork göstergesi, isteğini-ze göre sürüş modunu seçebilme gibi özellikleri gerçekten de ilgi çekici. Diğer bir taraftan ise BMW Efficient Dynamics teknolojisi ile frenleme

anındaki oluşan enerjiyi, aküyü şarj etmek için kullanarak bir nevi yakıt ekonomisi sağlamış oluyor.

#### **Performans ve Frenler**

1.6 litrelik Turbo motor, kullanıcısına 170 Bg güç ve 250 Nm.'lik tork





sağlıyor. Yaklaşık 1350 kg.'lık ağırlığına rağmen, kesinlikle hantallığın dışında kalmış. 8 ileri şanzımanın da yardımı

ile 7.4 saniyede 0'dan 100 km.'ye çıkabiliyor.

Aracı, İstanbul'da trafiğin neredeyse hiç olmadığı bir bölgede yeterin-

ce test etme imkanımız oldu. Otomobilden keyif almak için Sport+ modunun dışında kullanmadık diyebilirim. Bunun

Şanzıman o kadar hızlı ki sürekli vites değiştirmek ve sürekli ivmelenme ihtiyacı duyduk.







haricinde tüm elektronik destek ünitelerini de kapatarak, aracın saf ruhunu görmek istedik. Şanzıman o kadar hızlı ki sürekli vites değiştirmek ve sürekli ivmelenme ihtiyacı duyduk. Süspansiyonlar ise, hiç beklenmedik şekilde, zorlu koşullarda otomobili yolda tutmayı başardı. Siz istemediğiniz sürece otomobilin arkası kaymıyor; ama nedense insanın içinde sürekli otomobilin arkasını kaydırarak kullanma ihtiyacı doğuyor. Gençlerin yeni gözdesi olmaması için hiçbir neden gözüküyor.

Aracın frenleri her ne kadar tatminkâr olsa da 170 Bg gücündeki bu yeni modelin fren disklerinin ve kaliperlerinin biraz daha büyük olması-

İstenildiğinde GTI'ların performansını aratmadığı gibi istenildiğinde de ekonomik kullanımlarda dizel otomobilleri aratmıyor.



nı beklerdim. Aşırı performanslı kullanımlarda fren biraz yetersiz kalıyor. Bunun haricinde, normal kullanımlarda bu eksiklik hissedilmiyor bile.





Otomobilin kırmızı spor deri koltukları ve piano black torpido kaplaması, insanın içini kıpır kıpır edecek cinsten.





### Ekonomi

Aracın gücünü ve şanzıman performansını 118i'den beklemezdim ve gerçekten beni şaşırtmayı başardı. Diğer bir unsur ise, gerçekten hiçbir şey teknolojinin önünde duramaz. Bu performanslı otomobil, araç içindeki bir düğme

ile Eco Mod'a geçiyor ve bambaşka bir sürüş karakterine bürünüyor. Otomobil resmen cimrileşiyor ve benzini yakmamak için elinden gelen ne varsa yapıyor. Otoban kullanımında 100 km/h hızla, evimden işime giderek yaklaşık 30 km. yol yaptım. Bu sırada

yol bilgisayarında gözüken yakıt tüketim ortalaması 4,3 litre idi. Gerçekten inanması güç bir durum. 1350 kg.'lık bir otomobil, üstüne üstlük 170 Bglik turbo beslemeli bir motoru olmasına rağmen, şaşırtıcı performansının yanı sıra normal kullanımlarda

BMW 118i için oldukça ekonomik. BMW mühendisleri bu yeni modelle birlikte etkileyici bir iş çıkartmışlar.

### Kontrol Edilebilirlik ve Donanım

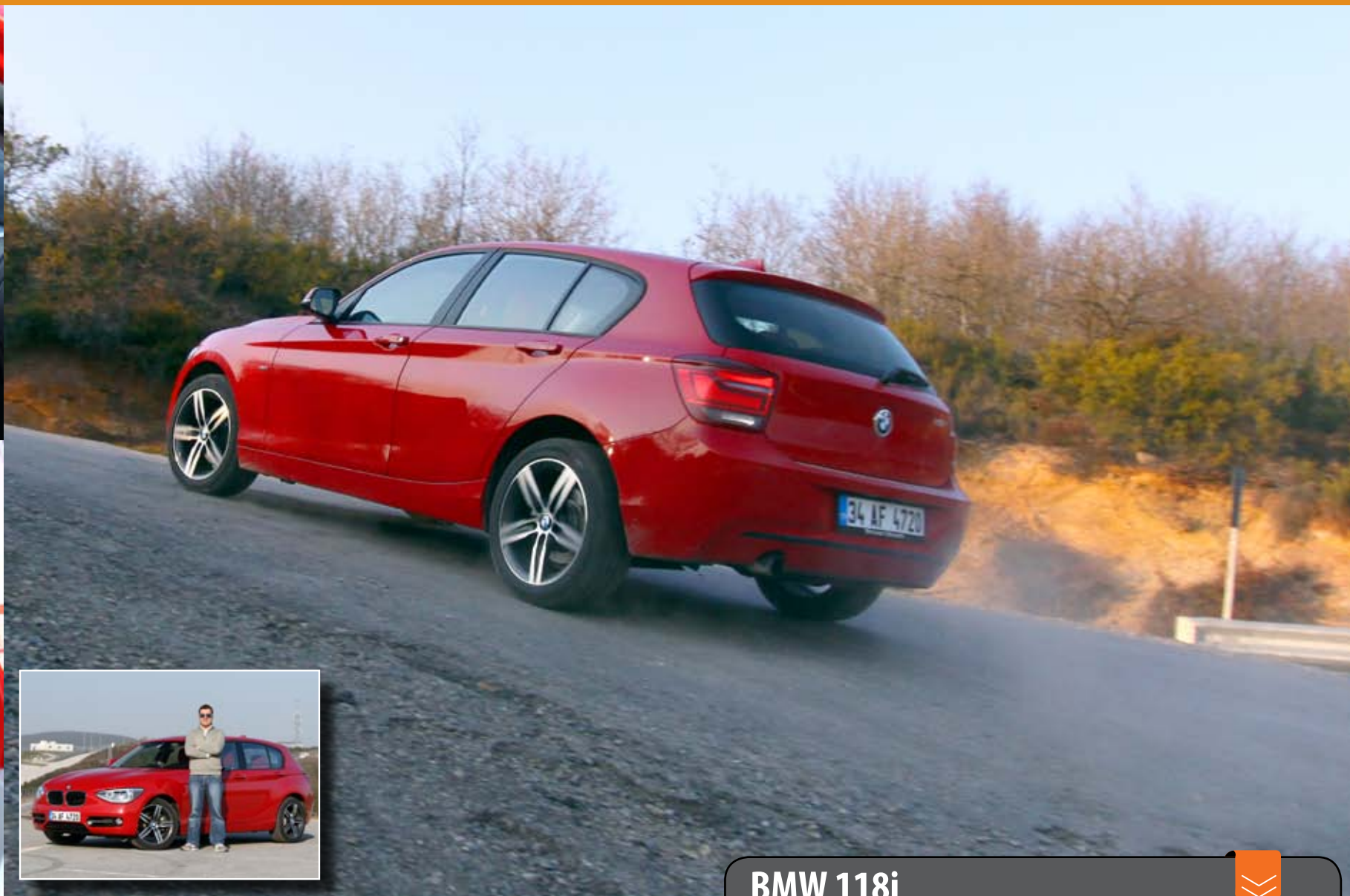
3 günlük testimiz boyunca normal kullanımların dışında limitleri de zorladığım zamanlar

oldu ve her koşulda aracın süspansiyonlarından memnun kaldım. Elektronik sürüş destek üniteleri ise kullanıcıya son derece yardımcı oluyor. Siz istemediğiniz sürece otomobili savurmanız biraz zor; ancak istenildiğindeyse arkadan itişli bu küçük dev,

adeta zevk makinesine dönüşebiliyor. Aracın direksiyonu ise son derece itaatkâr.

BMW'nin bu küçük devi neredeyse teknoloji üssü gibi. Test aracımızın Sportline olmasının dışında neredeyse tüm opsiyonları da mevcuttu. Otomobilin kırmızı spor





deri koltukları ve piano black torpido kaplaması, insanın içini kıpır kıpır edecek cinsten. Koltuklar konforlu olduğu kadar sportif yapısı ile sürücüsünün ruhuna hitap ediyor. Otomobilin konsolunun sürüş anında kullanışlılığının dışında, yan koltukta oturan

yolcular da konsolda bulunan radyo ve bilgi ekran düğmelerini rahatlıkla kullanabilirler. Vites yapısı ise tipik BMW stili.

#### Market Ve Finans

BMW'nin bu minik devini sevdiyseniz yaklaşık olarak 40.000€'nuzu gözden çıkartmanız gerekir ve bu da açıkçası

küçük bir sınıf için oldukça fazla. Her ne kadar vergi düzenlemelerine göre uygun gibi gözükse de otomobilin anahtar teslim satış fiyatı üst sınıflarına yakın kalmış.

#### Genel Değerlendirme

Keyif, heyecan, adrenalin, teknoloji, ekonomi gibi özelliklerin bir arada



olması sizin için bir anlam ifade ediyorsa bu otomobil tam size göre. Tabi ki yüksek kalan fiyatı sizi engellemiyorsa.

## BMW 118i



### Teknik Özellikler

Silindir hacmi: 1598cc

Silindir adedi: 4

Yakıt Türü: Benzin

M.Güç: 170 hp / 4800d/d

M. Tork: 250 Nm / 1500-4500 d/d

0-100 Km hızlanma: 7.4 sn

Maksimum hız: 222 km/s

Şanzıman: 8 ileri Steptronic

Yakıt Tüketimi:

Şehir içi: 7.5 lt/100 km

Şehir dışı: 4.8 lt/100 km

Karma: 5.6 lt/100 km

Co2 emisyonu: 134 g/km

Yakıt deposu: 52 lt

Bagaj hacmi: 360 lt

Boş ağırlık: 1390 kg

A. Teslim Fiyatı: 56.070 Euro





Mehmet Erel  
Harun Özdemir  
merel@autovision.com.tr



# Infiniti

## M 30d S

### *Premium*

Özel insanlar için, özel bir otomobil





Bir dönem Audi'nin; tespihli, bağı açık ve altın kolyeli kullanıcıları kastederek yaptığı "bizde bulunmayan opsiyonlar" reklamı vardı.

Infiniti M serisini ilk gördüğümde Audi reklamını hatırlayıp, bu otomobili sadece sanattan çok iyi anlayan, kültür düzeyi yüksek insanların satın alabileceğini düşündüm.

Infiniti M'i İstinye'den teslim alıp yola çıktığımda ise bir otomobilin, kullanıcısının ruhuna nasıl hitap edebileceğini, sürücüsünü nasıl keyiflendireceğini çoktan anlamıştım.

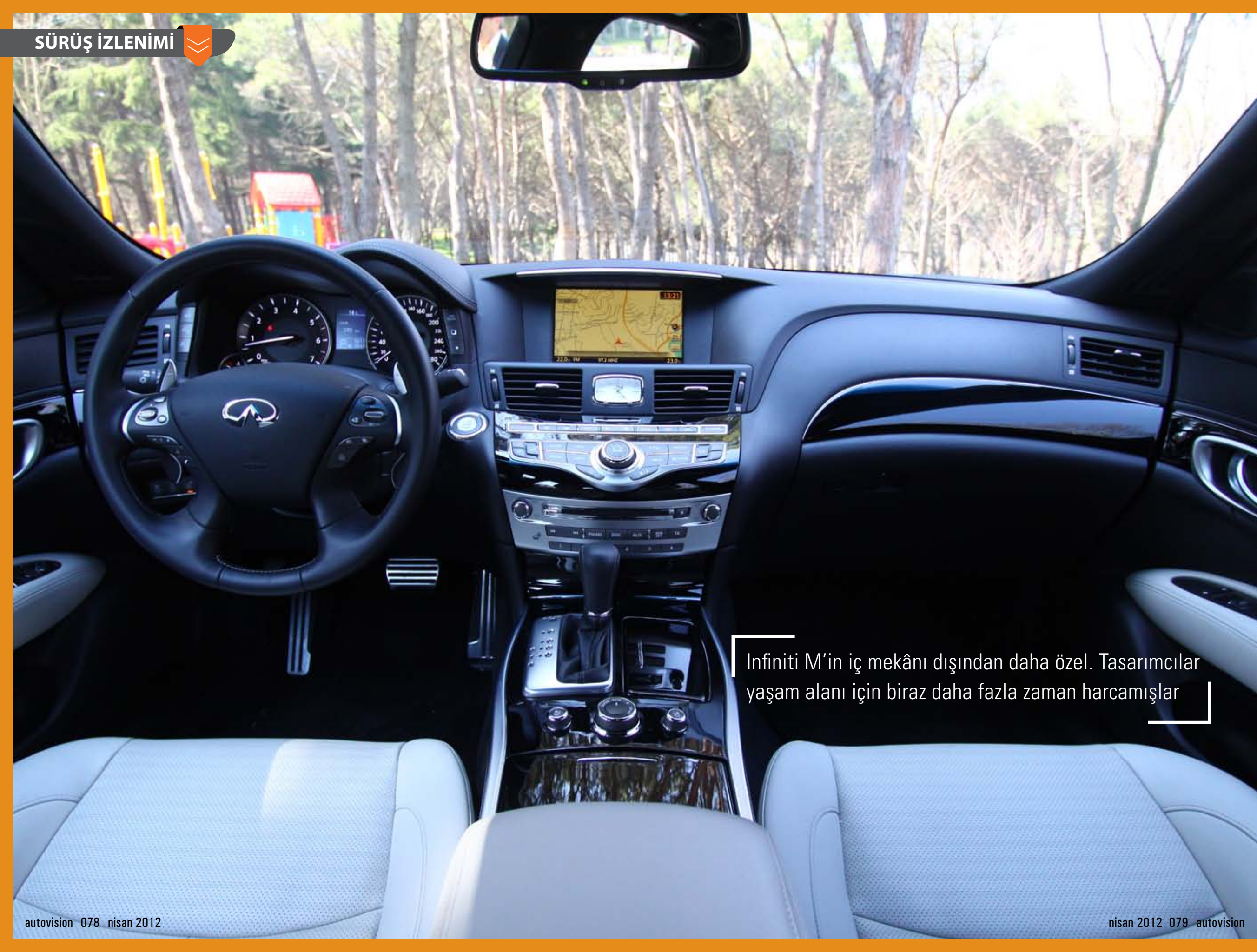
Infiniti M, daha ilk başta farklı olduğunu gösteren özel bir tasarıma sahip. Birbirinin kopyası diğer marka ve

modellere hiç benzemiyor. Modaya ayak uydurma gibi endişeler taşımıyor. Onu anlamak için sadece bir otomobil değil, aslında bir sanat eseri olduğunu bilmek gerekiyor. Her bir kıvrımı ışık oyunlarına ev sahipliği yaparken, kaput üzerindeki klâsik omuzlar, içinde barındırdığı heybeti yansıtıyor.



Onu anlamak için sadece bir otomobil değil, aslında bir sanat eseri olduğunu bilmek gerekiyor.





Infiniti M'in iç mekânı dışından daha özel. Tasarımcılar yaşam alanı için biraz daha fazla zaman harcamışlar





Abartıya kaçmayan geniş çamurluklar adeta kaputun altında yatan gücü simgeliyor. Dört köşeli krom ön havalandırma ızgarası, kişilikli baskın karakterini gözler önüne seriyor. Tasarımı tamamlayan 20 inç hafif

alaşımli jant ve lastikler, aynı zamanda yol tutuşu arttıran önemli detaylar; ancak dışarıdaki en önemli özellik "Scratch Shield" gövde boyası. Bu boya küçük çizikleri



kendi kendine onarıyor. Güneş altında ısınarak çizikleri yok eden boya, kışın sizin fön gibi bir ısıtıcı yardımınız sayesinde aynı görevi başarıyla tamamlıyor.

Bu otomobili kullandığım sürece, anahtarı cebimden bir defa bile çıkartmadım. I-key "Akıllı Anahtar" sayesinde parmağımı ön kapı kolu üzerinde bulunan düğ-

meye dokunarak açtığım kilitleri, yine aynı hareketle kapatabiliyorum. Aracı çalıştırmak içinse start butonuna basmam yeterli.

Infiniti M'in iç mekânı

dışından daha özel. Tasarımcılar yaşam alanı için biraz daha fazla zaman harcamışlar sanki. Test aracımız Infiniti M 30d S Premium. İçeride siyah lake ahşap kapla-

ma, koyu renk Graphite iç tavan kaplaması ve spor koltuklar hemen göze çarpıyor. Ön konsolda yer alan, yatay konumlanmış kontrol merkezi ve analog saat hoş bir etki bırakıyor. Saatin üzerinde ise yüksek çözünürlüklü dokunmatik ekran yer alıyor. Direksiyonun üzerindeki pek çok kumanda düğmesine ilaveten biraz arkasında rahat okunan sade tasarımlı gösterge-





ler bulunuyor.

Isıtmalı ve soğutmalı deri ön koltuklarda sürücü için 10, yolcu içinse 8 yönlü elektrikli kumanda mevcut. Bu arada vites topuzu da ısıtmalı. Sürücü koltuğu, direksiyon ve yan aynalar hafızalı. Kendinize göre bir ayar yapıp kaydettiğinizde, sizden sonra başkası aracı kullanmış olsa bile, sadece tek bir düğmeye basarak bu üç ayrı unsuru eski ayarınıza otomatik olarak geri döndürebiliyorsunuz.

10 GB dâhili müzik sistemi hafızasına sahip olan Infiniti M'de BOSE

Premium Surround Müzik Sistemi yer alıyor.

Neredeyse her marka otomobili kullanmış olmama rağmen, ilk defa ön koltuk omuzluklarına

hoparlör yerleştirildiğini görüyorum. Etkisi mi? Çok başarılı.

motor sesini izole edecek frekansta yayın yapıyor. Böylece mükemmel



Bunlar görünen detaylar. Bir de görünmeyenler var. Çift camlar sayesinde içeride iyi bir ses izolasyonu sağlanmış. Ayrıca müzik sistemi

le yakın bir izolasyon sağlanıyor.

Forest Air ve Plasmacuster havalandırma sistemi, size özel bir orman havası oluşturuyor.



Infiniti M 30d, 3.0 litre 238 Hp gücünde V6 dizel bir motor barındırıyor.







yor. Tokyo Üniversitesi ile ortak çalışmalar sonucu geliştirilen bu koku sistemi, sürücü ve yolculara daha sakin, daha zinde bir solunum düzeyi sağlıyor. Yetkililer bu havalandırma sistemine o kadar güveniyorlar ki sistem devrede olduğu sürece bir peynir kalıbı-

nın içeride bir hafta boyunca bozulmadan, aynen muhafaza edilebileceğini söylüyorlar. Hissettiğine gelince, içeride sinirleriniz yatışıyor, pamuk gibi oluyorsunuz. Infiniti M 30d arkadan itişli bir otomobil. Üzerinde 3.0 litre 238 Hp gücünde V6 dizel bir

motor barındırıyor. 1750 d/d'den itibaren 550 Nm. tork üreten heybetli makine gözünüzü korkutmasın, zira bu canavarın sürüş kontrolleri için ilave pek çok sistem yardımınıza koşuyor. Sıfırdan 100 km. hıza 6.9 saniyede ulaşan ve 7 ileri otomatik şanzımanla

desteklenen bu motor, 4 ayrı sürüş modunda kullanılabiliyor. Vites kolunun hemen gerisinde yer alan Standart, Ekonomik (Eco), Spor (Sport) ve Kar (Snow) sürüş modlarından birisini seçerek yola çıkıyorsunuz. Eco modunda gaz tepkisi azalırken





Sport modunda hassasiyet en üste seviyeye çıkıyor. Normal sürüşte aracın arkası kaymazken, Sport modunda kontrolü bir kayma yaşanıyor. Yani dilediğiniz zaman safkan bir spor otomobiliniz oluyor.

Bir ara arkaya geçtiğimde, rakiplerde yer alan bazı donanımların, arka koltukta oturan yolcular için sunulmadığını fark

ettim. Önce garipsedim; çünkü bu otomobil bir makam aracı havasındaydı; ancak direksiyona geçip bir süre kullandıktan sonra, gerçek en yalın haliyle karşıma dikildi. Infiniti M, sadece direksiyonda olmayı seven insanlar için üretilmişti. Tüm planlamalar sürücüye göre yapılmıştı. Arka koltuklar önem sırasında gerilerde kalı-







yordu. Bu keyifli otomobilde ön-arka görüntülü park sensörleri, lastik basınç göstergesi, dinamik viraj kontrol sistemi, sürüşe duyarlı adaptif Bi-Xenon far sistemi ve şerit destek asistanı gibi saymakla bitmeyecek daha pek çok teknolojik donanım mevcut; ancak

Infiniti M için söylenebilecek tek bir söz var:

“Özel insanlar için özel bir otomobil.”

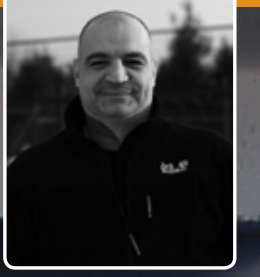


## Infiniti M 30d S Premium

### Teknik Özellikler

Silindir hacmi: 2993 cc	Yakıt Tüketimi:
Silindir adedi: V6	Şehir içi: 10.3 lt/100 km
Yakıt Türü: Dizel	Şehir dışı: 5.9 lt/100 km
M. Güç: 238 hp / 3750 d/d	Karma: 7.5 lt/100 km
M. Tork: 550 Nm / 1750 d/d	Co2 emisyonu: 199 g/km
0-100 Km: 6.9 sn	Yakıt deposu: 80 lt
Maksimum hız: 250 km/s	Bagaj hacmi: 450 lt
Şanzıman: 7 ileri Otomatik	Boş ağırlık: 1845 kg
	A. Teslim Fiyatı: 344.000 TL





Kanat Kale  
Mert Kocabaş  
kkale@autovision.com.tr

# Ford Focus 1.6 125 HP PowerShift

Ford Focus 1.6 litre sedan modelinde yeni PowerShift şanzımanı ile düz viteste beklediğiniz dinamikliği otomatik şanzıman rahatlığı ile sunuyor.







Focus'ta kullanılan trapezoid tasarımın yerini 3 parçalı üçgen tasarımı almış.



Ford, 2011 yılında 3. nesil Focus ile otomotiv piyasasına iddialı bir giriş yaptı. Aracın dış görünüşü çok modern. Ön tarafta bir önceki Focus'ta kullanılan trapezoid tasarımın yerini 3 parçalı üçgen tasarımı almış. Test ettiğimiz

sedan modelinin arka tarafında, özellikle stop lambaları eski modele oranla oldukça büyütülmüş ve yanlara kadar uzanıyor. Bu haliyle yeni Focus, hem oldukça modern bir görünüm kazanmış hem de tahminimce ufak bir makyaj

operasyonu ile, 2016 sonuna kadar üretimde kalacağından, modernliğini koruyabilecek bir tasarım olmuş.

Focus'un içine bakacak olursanız, yine yepyeni ve modern bir tasarımla karşılaşıyorsunuz. Kullanılan malzemeler son

derece kaliteli. Direksiyon simidinin kalınlığı ve ele oturuşu, otomatik vites kolunun şıklığı ve ergonomisi kalite hissini arttırıyor. Vites kolundan bahsetmişken; otomatik vitesli olmasına rağmen, vites değiştirmek isterseniz bunu vites kolunun

üst kısmında, sürücü tarafındaki minik iki düğme ile hallediyorsunuz. Direksiyonun arkasına ya da vites kolunu hangi yuvaya yerleştireceğim diye boşuna bakınmayın.

Kullandığım Focus modelinde otomatik

park sistemi bulunmuyordu; fakat neyseki geçen ay kullandığım ve çok hoşuma giden sesle kumanda fonksiyonu mevcuttu. Bu fonksiyon ile, direksiyonun sağ tarafında bulunan bir kolu çektiğinizde, sadece konuşarak klimayı





istediğiniz sıcaklığa getirebiliyor, radyoda istediğiniz frekansı ayarlayabiliyor, telefonda istediğiniz ismi arayabiliyorsunuz. Yani araç kullanırken, dikkatinizi en çok dağıtan işleri yapmak için ne gözünüzü yoldan

ayırıyor ne de bir elinizi direksiyondan ayırmak zorunda kalıyorsunuz. Yine hoşuma giden bir özellik olan, estetik iç aydınlatma özelliği de bu araçta mevcuttu. Geceleri iç mekânda kırmızı bir ışık hâkim

oluyor. Bu kırmızı ışık baş üstü konsolunu, kapı kollarını, bardak tutucularını ve ayak bölgesini hafifçe aydınlatıyor. Tek sorun, bu ışığı kapatacak düğmeyi ya ben bulamadım ya da kapatmak mümkün değil.

Çift bölgeli tam otomatik klima ile aracın içini, sürücü ve yan koltuk için ayrı ısılarda ayarlayabiliyorsunuz. Bluetooth ile telefonunuzu eşleştirmek, bu konuda çok sıkıntı yaşayan ben için bile Focus ile çok kolay.

Telefonunuzun Bluetooth özelliğinin açık olması yetiyor. Gerisini Focus size tatlı tatlı anlatıyor. Bağlandıktan sonra hem telefonu hem de telefonunuzda bulunan MP3 özelliğini sonuna kadar kullanıyorsunuz.

Hatta benim gibi yapıp, telefonda bir video sitesine bağlanarak sonsuz bir müzik arşivine sahip olabilirsiniz. Focus'ta bulunan 1,6 lt. benzinli motor 125 HP güce ve 158 Nm. torka sahip.







Direksiyon simidinin kalınlığı ve ele oturuşu, otomatik vites kolunun şıklığı ve ergonomisi kalite hissini arttırıyor.





Motor oldukça başarılı. Ara hızlanmaları, sessizliği tatmin edici. Tabii bunda Ford'un "PowerShift" adını verdiği otomatik şanzıman ile çok uyumlu çalışmasının da etkisi var. Ford'un yaptığı açıklamaya göre, bu 6 vitesli otomatik şanzımanında yer alan çift kavrama sistemi sayesinde ikinci kavrama kolu, bir sonraki vites dişlisini geçiş için

önceden hazırlayarak pürüzsüz ve çabuk vites geçişi sağlıyor. Sürücüyeye hissettirdiği ise, düz viteste beklediğiniz dinamikliği otomatik şanzıman rahatlığı ile elde edebilmeniz. Şehir içinde pek bir fark göremesem de Edirne otobanında süratli bir sürüş yaparken şanzımanın keyfini aldığımı söylemeliyim.

Yeni Focus 1,6 Sedan PowerShift modelinin fiyatı donanıma göre 49,165 TL ile 55,960 TL arasında değişiyor. Aracın modernliği, teknik özellikleri ve daha en az 5 sene model değişimine gitmeyeceğini düşünürsek kabul edilebilir limitte. Ford markasının imajı ve başarılı satış sonrası ağı da ücretsiz olarak araca dahil.

## Ford Focus 1.6 125 Bg PowerShift

### Teknik Özellikler

Silindir hacmi: 1596cc	Yakıt Tüketimi:
Silindir adedi: 4	Şehir içi: 9.3 lt/100 km
Yakıt Türü: Benzin	Şehir dışı: 4.8 lt/100 km
M. güç: 125 hp / 6300d/d	Karma: 6.4 lt/100 km
M. tork: 158 Nm / 4100 d/d	Co2 emisyonu: 149 g/km
0-100 Km hızlanma: 11 sn	Yakıt deposu: 55 lt
Maksimum hız: 198 km/s	Bagaj hacmi: 372 lt
Şanzıman: 6 ileri PowerShift	Boş ağırlık: 1324 kg
A. Teslim Fiyatı: 55.960 TL	



Tarafında özellikle stop lambaları eski modele oranla oldukça büyütülmüş





Mehmet Erel,  
Mert Kocabaş  
merel@autovision.com.tr

Hyundai ix35 1.6 GDI 4x2

# Style Plus

Hyundai'nin 1.6 litre benzinli 4x2 ix35'i; yüksek donanımı, düşük maliyeti ve kendi kendine park etme özelliği ile dikkat çekiyor.







Hyundai ix35 4x2'nin yüksek ve kaslı yapısıyla her yola gidebileceğinizi hissediyorsunuz.



Yüksek vergiler ve artan akaryakıt fiyatları, otomobil pazarını etkilemeye devam ediyor. Bu durumu göz önünde bulunduran Hyundai, SUV severleri mutlu edecek alternatif bir

çözüm sunuyor. İlk olarak 2.0 litre dizel 4x4 modelle karşımıza çıkan Hyundai ix35'de artık 1.6 litre benzinli 4x2 seçeneği de mevcut. 4x4 ve 4x2 ix35'lerin dışarıdan ya da içeriden neredeyse hiç

farkları yok; ancak en büyük fark 4x2 versiyonun sağladığı önemli fiyat avantajı.

Hyundai ix35, köşeli ve akıcı hatlara sahip. Özellikle ön kısmında gergin ve atak bir görüntü söz

konusu. Geriye doğru çekilmiş ön farlar ve sis lambaları etrafındaki krom çerçeveler dikkat çekici detaylar. Tam karşıdan bakıldığında kocaman açılmış ağzı ile sizi yutacakmış gibi görünür.

Arka kısmın tasarımının da ön taraftan aşağı kalır yanı yok. Aynı gergin hatlar burada da karşımıza çıkıyor; ancak yandan baktığımızda daha sakin çizgilerle karşılaşıyoruz. Neticede

hangi açıdan bakarsak bakalım yüksek ve kaslı yapısıyla onunla her yola gidebileceğinizi hissediyorsunuz.

Hyundai ix35 4x2 yüksek yapısı nedeniyle arazi aracı havasına sahip;





ancak bu araç pek tabii ki bir arazi aracı değil. Bu sözümü arazide kullanılmaz gibi algılamayın lütfen. Tabii ki yeri geldi-

ğinde hafif arazi koşullarında kullanılması mümkündür; ama spor sürüşe odaklanmış sert süspan-siyonları sizi biraz yora-

caktır.

Hyundai ix35'in kullandığımız versiyonunda "APA" yani "Akıllı Park Asistanı" olarak adlandırıl-

an kendi kendine park etme özelliği bulunuyor. Hemcinslerimin bunu sadece kadın sürücüler kullanır dediğini duyar

gibiyim. Hayır beyler, emin olun bu sistem sizden bile daha iyi park ediyor. Tüm hesapları milimetrik. Kaldırma

neredeyse sıfır yanaşıyor. Yani kadın-erkek her sürücüye fayda sağlayacak bir donanım. Nasıl çalıştığına gelince, vites







kolunun önünde koltuk ısıtma düğmelerinin arasında bulunan, direksiyon işaretli düğmeye bir defa basıyoruz. Böylece hareket halindeki aracımız sağ tarafta müsait park alanlarını taramaya başlıyor. Bu arada eğer sola park etmek istiyorsanız düğmeye iki defa basmanız yeterli. Uygun park yeri

bulunduğunda, bir uyarı sesi ile birlikte göstergelerin olduğu alandaki yol bilgisayarı ekranında komutlar beliriyor. O andan itibaren direksiyonu bırakıp sadece gaz-fren ve vites müdahalesi yapıyoruz. Sistem size ne derse onu yapıyorsunuz, direksiyon hareketlerini ise kendisi kontrol ediyor ve işte milimetrik park

başarıyla tamamlandı. Test aracımız 135 Bg gücünde 1.6 litre turbo benzinli bir motor kullanıyor ve 168 Nm. tork ayağınızın altında. Sıfırdan yüz kilometre hıza 11.1 saniyede ulaşabilen bu otomobil, cüssesine göre bir hayli seri olmasının yanı sıra agresif kullanımlarda yol tutuşu da çok başarılı. Arazi sürü-



şünde bizi rahatsız eden ince profilli lastikler ve sert süspansiyon, asfalt performansı söz konusu olduğunda önemli artılar haline geliyor.

Hyundai ix35'in iç mekânı çok şık. Tasarımda Uzakdoğu esintileri hissedilse de tüm özellikleri ile Avrupalı bir otomobil. Markanın mavi renkli aydınlatmaları ve Supervision göstergesi paneli hemen karşınızda. ix35 ile başlayan bu iç tasarım







Hyundai'nin yeni modellerinde de geliştirilerek kullanılmaya devam ediyor. Hyundai ix35'i anahtarı cebinizden hiç çıkartmadan kullanabilirsiniz. Dokunmatik kapılar ve start butonu hayatı kolaylaştırıyor. Dikiz aynasına yerleştirilmiş küçük bir ekran, geri vitese takıldığında arkadaki kameranın görüntülerini

yansıtıyor. Sürücü ve yolcu için ayrı ayrı ayarlanabilen dijital kliması olmasına karşın, arka kısımda bir havalandırma ızgarası olmaması büyük bir eksiklik; ancak arka koltuklarda koltuk ısıtıcı olması da şaşırtıcı derecede önemli bir detay. Bazı premium araçlarda bu özellik hâlâ yer almıyor. Style Plus donanım

paketi ile birlikte, arka camlar renkli olarak geliyor. Böylece sıcak yaz günlerinde klimaya daha az yük biniyor. İki parçalı cam tavan, yolculukları daha keyifli hale getiriyor. Koltuklarda kullanılan çift renk kombinasyonlu deri döşeme çok hoşuma gitti. Normalde deri döşemeyi pek tercih etmesem de bu uygulama



## Hyundai ix35 1.6 GDI 4x2



### Teknik Özellikler

Silindir hacmi: 1591cc	Yakıt Tüketimi:
Silindir adedi: 4	Şehir içi: 6.0 lt/100 km
Yakıt Türü: Benzin	Şehir dışı: 8.2 lt/100 km
M. Güç: 135 hp / 6300d/d	Karma: 6.8 lt/100 km
M. Tork: 168 Nm / 4850 d/d	Co2 emisyonu: 158 g/km
0-100 Km: 11.1 sn	Yakıt deposu: 55 lt
Maksimum hız: 178 km/s	Bagaj hacmi: 591 lt
Şanzıman: 6 ileri Manuel	Boş ağırlık: 1502 kg
	A. Teslim Fiyatı: 63.300 TL



ma ix35'i tamamlamış.

Hyundai ix35'te EBD (Elektronik Fren Gücü Dağılımı) destekli ABS, TCS (Savrulma ve Patinaj Önleme), ESP, HAC (Yokuş Kalkış Destek Sistemi), DBC (Yokuş İnş Destek Sistemi), sürücü

ve ön yolcu için ön ve yan hava yastıkları, tüm yolcular için perde hava yastıkları bulunuyor. 591 litrelik bagaj hacmi büyük sayılabilecek ölçülerde. Uzun yolculuklarda dört kişinin eşyasını bu bagaja rahat rahat yerleş-

tirebilirsiniz.

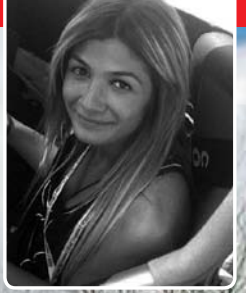
Eğer bir SUV satın almak istiyor; ancak yüksek fiyatlar ödemek istemiyorsanız Hyundai ix35 1.6 GDI benzinli 4x2 versiyonunu seçeneklerinizin başına eklemenizi tavsiye ederim.





# Levent Üzümcü ve *Volvo XC70*

“Avrupa Yakası” dizisindeki  
“Cem” karakteri ile gönüllerde  
taht kuran başarılı oyuncu Levent  
Üzümcü, “Ünlüler ve Otomobiller”  
sayfamızın konuğu oldu.



Simin Bıçakcıoğlu  
Mert Kocabaş  
sbicakcioğlu@otomobilnews.com





Avrupa Yakası'nda sergilediği başarılı oyunculuğu ile dikkatimizi çeken Levent Üzümcü'yü daha yakından tanımak istedik.

Kendisine bir süreliğine Volvo XC70 tahsis ettik ve sonrasında keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.

**S Türk halkı sizi çok seviyor ve neler yaptığı-**

**nızı merak ediyor. Devam eden projelerinizi anlatabilir misiniz?**

**L** Yoğunluk tiyatrodadır. İstanbul Şehir Tiyatroları'ndaki "Tehlikeli İlişkiler"

oyunum devam etmekte. Ayrıca iki sinema filmi için çalışmalar yapıyorum. Yeni yayın dönemi için de bir televizyon dizisi projesi var. Henüz

açıklığa kavuşmamış bazı konular olduğundan şu an için isimlerini veremiyorum.

**S Trafikte de ekranda olduğunuz gibi pozitif**

**olabiliyor musunuz?**

**Kendinizi sürücü olarak nasıl tanımlarsınız?**

**L** Eskiden olamazdım; ama düzenli spor yapmaya başladığımdan beri trafikte daha pozitif olmayı başarabiliyorum. Şehir içinde seri kullanmayı seviyorum. Şehirler arası uzun yollarda stabil, belli bir hızda kullanmayı seviyorum. Herkesin bir tehlikeyi algılama ve korkma eşiği var, benim de öyle.

**S İlk otomobiliniz neydi?**

**L** 1998 yılında aldığım 1985 model Honda CRX'ti; ailecek ona Herbie diyorduk.

**S Otomobillerle ilgili ilginç bir anınız var mı?**

**L** İlk otomobilimi aldığımda emekli oto tamircisi olan İzmir'deki babamı, Amerika'dan her türlü problemle ilgili





aradığımı hatırlıyorum. Hatta bir keresinde online motor tamiri bile yapmıştık.

**S Otomobil alırken hangi özelliklerine dikkat edersiniz?**

**L** Sağlamlık en önemlisi, aerodinamik özellikleri ve

konforu da çok önemli.

**S Volvo XC70 hakkındaki düşüncelerinizi merak ediyoruz.**

**L** Sanki canlı gibi! Yani

konuşarak anlaştığın, hareketlerle iletişimde olduğun bir canlı. O seninle konuşuyor sen de onunla; ortak bir dil

oluşturuyorsunuz. XC70, bir otomobilden beklediğim tüm özelliklere fazlasıyla sahip.

**S Volvo XC70'in en beğen-**

**diğiniz özelliği nedir?**

**L** Bu kadar ağır ve oturlaklı olmasına rağmen son derece seri bir otomobil. Biraz daha somut-

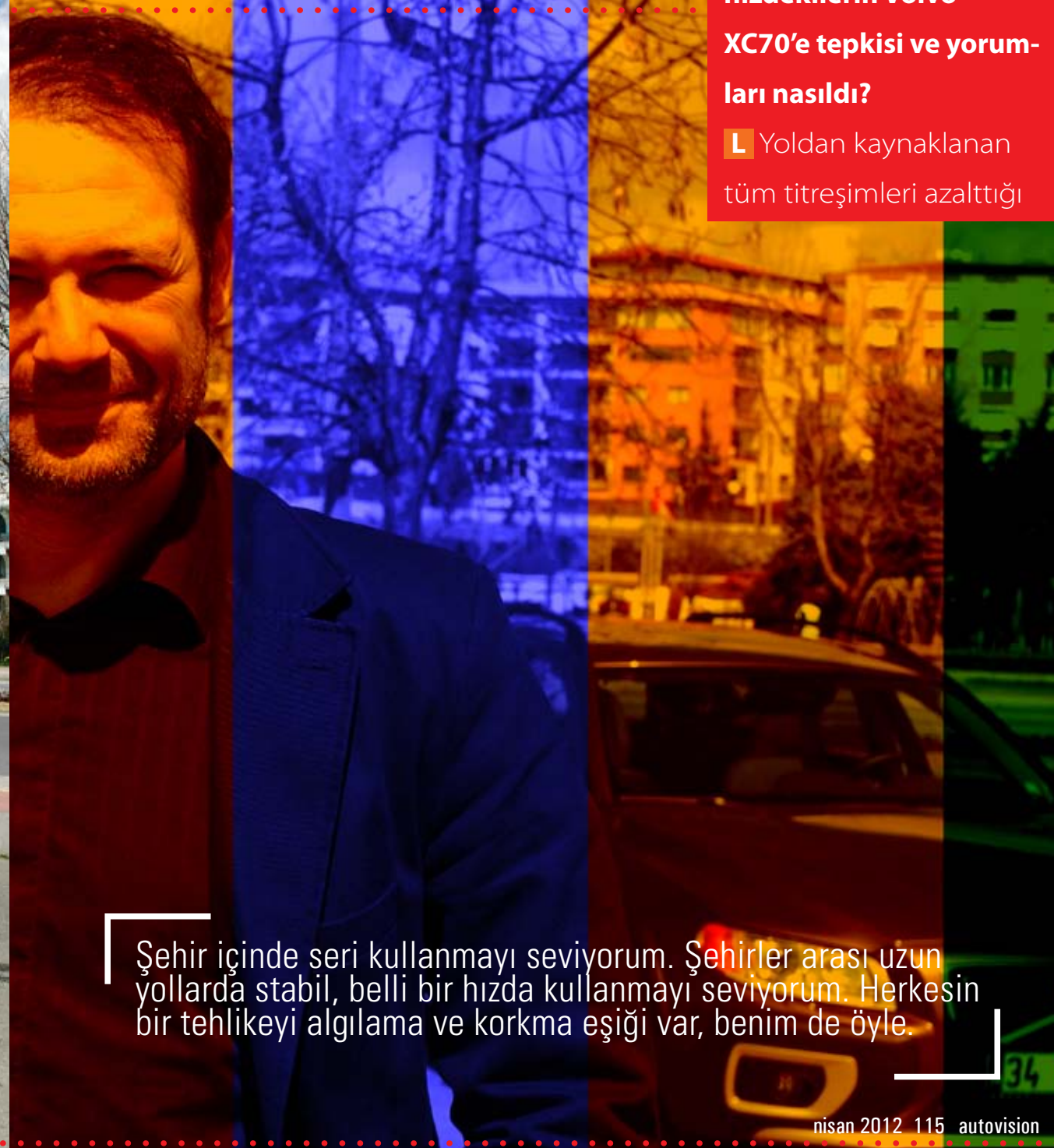
laştırmak için söyle diyebilirim. Çita gibi koşabilen bir aslan.

**S Otomobili kullandığınız süre boyunca çevrenizdekilerin Volvo XC70'e tepkisi ve yorumları nasıldı?**

**L** Yoldan kaynaklanan tüm titreşimleri azalttığı



Volvo XC70, çita gibi koşabilen bir aslan.



Şehir içinde seri kullanmayı seviyorum. Şehirler arası uzun yollarda stabil, belli bir hızda kullanmayı seviyorum. Herkesin bir tehlikeyi algılama ve korkma eşiği var, benim de öyle.



için binenler çok konforlu buldular. Sadece sürren kişiye değil, aynı zamanda yolculuk edenlere de güvenilirliğini hissettirmekte.

**S** Önünüzde başka ne gibi projeler var? İleriye dönük planlarınız nelerdir?

**L** Tiyatroya devam. Onun dışında, önerilen işlerden bana doğru gelenleri yapmaya da devam edeceğim. Ayrıca bunları yapabilir olmak için de gösterilecek emeğe ve çabaya devam.

**S** *Levent Bey bize zaman ayırdığınız için çok teşekkür ederiz.*



## Volvo XC70

### Teknik Özellikler

Silindir hacmi: 1984 cc	Yakıt Tüketimi:
Silindir adedi: 5	Şehir içi: 8.4 lt/100 km
Yakıt Türü: Dizel	Şehir dışı: 5.3 lt/100 km
M. Güç:163 hp / 3500 d/d	Karma: 6.4 lt/100 km
M. Tork: 400 Nm / 1500-2850 d/d	Co2 emisyonu: 169 g/km
0-100 Km hızlanma: 10.2 sn	Yakıt deposu: 70 lt
Maksimum hız: Belirtilmemiş	Bagaj hacmi: 575 lt
Şanzıman: 6 ileri Geartronic	Boş ağırlık: 1734 kg
	A. Teslim Fiyatı: 166.470 TL



autovision 116 nisan 2012



nisan 2012 117 autovision





# auto vision

TÜRKİYE'NİN EN KEYİFLİ OTOMOBİL DERGİSİ

Autovision iPad ve iPhone uygulaması yayında!

Artık "Türkiye'nin en keyifli otomobil dergisi."

Autovision'ı iPad ve iPhone'nuza indirip dilediğiniz zaman dilediğiniz yerde okuyabilirsiniz.

Bunun için App Store'dan dMags uygulamasını indirmeniz ve Autovision'a tıklamanız yeterli...



dMags Network

www.dmagsonline.com







Yavuz Yılmaz  
crow.yavuz@gmail.com

# Team Taksi

Serkan Yazıcı  
Mitsubishi Lancer Evo V

Team Taksi, motorsporları  
koleksiyonumun "start" modelidir.







Dedesinin Murat 131 Doğan'ıyla ilk defa Muddanya Tırmanma Yarışı'na katılarak ralli pilotu olmaya adım atan Serkan Yazıcı, 2000 yılında Team Atakan'dan aldığı teklifi değerlendirerek kariyerinde önemli başarılar kazandı. Yazıcı'nın sürüş tekniği ve cana yakın, güler yüzlü tavırları, Türk ralli sporunda öne çıkan pilotlardan olmasını sağladı. 2002 yılında ise inandığı bir projenin içinde olmak için, Team

Taksi'nin kurulmasına çaba gösterdi. Serkan Yazıcı'nın pilotluğunu, Atıl Atılgan'ın ise copilotluğunu yaptığı takımın direktörlüğünü Emre Yerlici, menajerliğini ise

Efsun Yazıcı üstlenmişti. "Türk taksi şoförleri, motorsporlarında buluşuyor." sloganıyla bir basın toplantısında tanıtılan takımın ana hedeflerinden biri de

sürücülük yeteneklerini geliştiren taksi şoförlerinin pistlerde yarışmasını sağlamaktı. İstanbul Şoförler ve Esnaf Odası yetkililerinin de katıldığı basın toplantısından

sonra yapılan pek çok söyleşi ve haberde, trafikte güvenli sürüş konusuna dikkat çekildi; gerçek yarışların sokaklarda değil pistlerde yapıldığı vurgulandı. Team Taksi,

2002 sezonunda 6 rallide mücadele etti. 10-12 Mayıs tarihlerinde Rally of Turkey, İzmir'deki ilk yarışı birinci sırada bitirdi. Ardından Ege, Pirelli, Yeşil Bursa, Hitit, Anatolian, Kocaeli ve Atatürk rallilerinde yarıştı. Takım, yaşanan talihsizlikler nedeniyle şampiyon olamadı. O dönemde yazılan pek çok haber, yarışseverlerin Serkan Yazıcı'yı göz dolduran başarılı sürüşü nedeniyle "gönüllülerin şampiyonu" ilan





ettiğinden bahsetti. Türkiye ralli tarihinde önemli bir yere sahip olan Team Taksi, ralli sporları alanında yaptığım ilk proje. Bu nedenle benim için duygusal bir önemi var. Pek çok şeyi deneme yanılma yoluyla keşfettiğim bir dönemi hatırlatıyor bana.

Team Taksi, motorsporları koleksiyonumun "start" modelidir. Bu proje, açıkçası kendi gelişim sürecimi de izlediğim bir çalışma oldu. Motorsporlarını model üzerinde uygulamaya başlamadan önce, İkinci Dünya Savaşı'nı canlandırdığım dioramlar yapıyordum. Askerler, tanklar, yıkılmış binalar, bir savaşın izlerini görebileceğiniz her türlü ayrıntıyı canlandırırıyordum. O dönemde ralli,





sadece izlediğim; ama model üzerinde uygulamadığım bir alandı.

Serkan Yazıcı'nın katıldığı yarışları takip ederek iyi bir taraftar ve izleyici olma çabamın dışında başka bir gayem yoktu; ta ki Bursa rallisinde

Serkan Yazıcı ile tanışana kadar. Hayranlıkla izlediğim efsane yarışçıyla tanışmak, benim yeni bir yola girmemi sağladı ve Serkan Yazıcı bu yolda hep yanımda oldu.



Bu süreçte, 1/24 ölçekli plastik model koleksiyonumun motorsporları temasıyla oluşması için, daha önce izlediğim rallilerden elimde doküman olarak neler var

neler yok önce onları topladım. İzlediğim tüm yarışları artık bir de modelci gözüyle incelemeye başlamıştım. Bol fotoğraf ve kamera kaydıyla görsel arşivimi

desteklerken, diğer taraftan da pilotlar ve takım arkadaşlarıyla sohbet ederek, yarışlara nasıl hazırlandıklarını öğrenmeye çalıştım.

İlk Model Serkan Yazıcı'ya

Serkan Yazıcı'yla ilgili ilk modelim "Team Taksi" takımında kullandığı Mitsubishi Lancer Evo V oldu. Team Taksi'de beni en çok etkileyen Evo V'in brandingi olmuştu. Sarı üzerine siyah damalı taksi görünümlü bu

otomobili, 1/24 ölçekte uygulamak zor olsa da bir rallicinin sosyal sorumluluk kapsamında kurduğu bu takımı, model üstünde yaşatma fikri beni heyecanlandırmıştı. Mitsubishi Lancer Evo V modeline başlar-ken önce branding çizimi ile işe başladım. Taksi sarısını model üzerinde uygulama işlemini yaptıktan sonra, damalı çizimleri de modele uyguladım. Bu alandaki ilk çalışmam olduğun-

dan, bir an önce sonuca ulaşmak için bazı geceler sabahlara kadar çalıştım. Projenin bitimi de yine böyle bir gecenin sabahına rastlar. Modele baktığımda, soğumuş son yudum kahvenin tadını bile hâlâ hatırlarım. Team Taksi Mitsubishi Lancer Evo V modeli şimdi, beni her zaman destekleyen Serkan Yazıcı'nın Bursa'daki ofisinde, yarıştan çekilmiş bir fotoğraf karesi eşliğinde sergileniyor.







# Volvo'nun yeni silahşörü V40

Volvo V40, kompakt bir yapıda sunulan, zekice tasarlanmış özellikleri ve üst segment Volvo'ların karakteristikleriyle Premium Hatchback sınıfında oyuna katılıyor.







Volvo V40, modern lüks İskandinav görünümüne ve hissine, yüksek kaliteli ve çok titiz işçiliğe sahip







Volvo V40, modern lüks İskandinav görünümüne ve hissine, yüksek kaliteli ve çok titiz işçiliğe sahip. Bütününü dijital yeni gösterge paneli, kişiselleştirilebilen görünüm ve bilgilerle, karmaşık olmayan sürücü deneyimini daha da zenginleştiriyor.

Stefan Jacoby, "Bütün dünyadan müşterilerimi-

zin katkıları sayesinde, en küçük kompakt V ailesi modelimiz tasarım, güvenlik ve çok yönlülüğün mükemmel bir bileşimine sahip" diye açıklıyor.

#### **Sürüş dinamikleri dikkat çekici**

Volvo V40, önemli alanlara dikkatin yoğunlaştırılması sayesinde, sınıfının lider sürüş dina-

miklerini sunuyor. Şasi, gerçek bir sürüş zevki sağlayacak şekilde atak tasarlandı. Motor ailesi; Volvo Car Corporation'ın sadece 94 gr./km. CO2 atığına sahip ilk dizelden, sıfırdan 100 km./s. hıza 6.7 saniyede ulaşan 254 beygirlik T5 benzinli motoruna kadar birçok seçenek içeriyor. İster manuel ister otomatik







şanzımana sahip olsun, bütün motor versiyonlarında start/stop ve fren enerjisi geri kazanımı standart olarak sunuluyor.

Stefan Jacoby, "Yeni V40, üst seviye ergonomik bir gösterge paneli sizi sarıyor, üstün ergonomik özellikler ve teknolojiler içeriyor. Bu sürücü odaklı yaklaşım, modern Volvo'ların hepsinin ortak

özelligi." diyor.

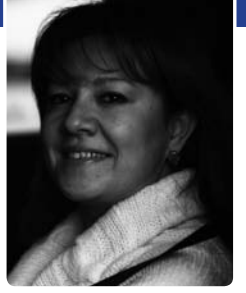
### Güvenlikte iddialı

Yeni Volvo V40, sınıfının lider güvenlik ve sürücü destek paketine sahip. Buna Volvo Car Corporation'ın devrim yaratan «Otomatik Frenli Yaya Algılaması» ve daha birçok yeni özellik de dahil. Yeni özellikler arasında dünyada ilk kez yaya hava yastığı, "haptik" ola-

rak (dokunma duyusuyla) direksiyonu düzeltmeye yardım eden şerit koruma yardımcısı ve paralel park etmeyi kolay hale getiren akıllı bir park yardım pilotu yer alıyor. City Safety (Şehirde Güvenlik Sistemi) düşük hızdaki çarpışmalardan korunmak için daha da geliştirildi ve artık 50 km./s.'ye kadar hızlarda çalışıyor.







Fügen Cüceoğlu  
Mert Kocabaş

fcuceoglu@autovision.com.tr

# Bir bardak su ile araç kullanmanın dayanılmaz hafifliği

Bu ayki test aracını bana getiren ekip arkadaşlarımın kendi aralarındaki “Sen ne kadar su taşırdın?”, “Hangi güzergahta?”, “Kaç kilometre yol almıştın?” şeklinde sürüp giden sohbetlerine uzaktan kulak misafiri oluyordum ki, yanıma yaklaşan Mehmet aracın anahtarını bana teslim etti ve “Çok eğlenceli bir otomobil. Kadın gözü ile senin yorumlarının ne olacağını merak ediyorum,” dedi. Anlaşılan, keyifli bir test sürüşü olacaktı.





Yaris'in tasarımcıları hiç üşenmemişler, bu aracı daha keyifli ve daha eğlenceli nasıl getiririz, bunu yaparken aynı zamanda sürücünün yeteneklerini de nasıl geliştirebiliriz, diye düşünmüşler

Bu keyifli sürüş deneyimini yaşatacak olan şarap rengindeki Toyota Yaris ise keşfedilmek için otoparkta beni bekliyordu. Otomobile bindiğimde ilk dikkatimi çeken, orta konsoldaki 6.1 inçlik dokunmatik ekran sistemi (Toyota Touch)

oldu. Bu renkli ekran üzerinden bir bilgisayar-dan beklediğim çoğu şeyi yapabildim. İstediğim özelliklere tıklayarak teknolojinin keyfini çıkardım ve haritalı navigasyon sisteminde gitmek istediğim yeri işaretleyerek yola koyuldum. Toyo-



ta Yaris'in tasarımcıları hiç üşenmemişler, bu aracı daha keyifli ve daha eğlenceli nasıl getiririz, bunu yaparken aynı zamanda sürücünün

yeteneklerini de nasıl geliştirebiliriz, diye düşünmüşler ve bu küçük araca birçok özellik eklemişler. Yola çıktığımda, orta konsolda taşıdığım

bir bardak su da benim tercihim doğrultusunda bana eşlik etti. Nasıl? diye sorarsanız tabii ki bilgisayar ekranından ve sanal olarak.









Otomobili çalıştırdıktan sonra, henüz yola çıkmadan ekran özelliklerinden 'a glass of water' seçeneğini tıklıyorsunuz ve işte, sürüşünüz sırasında sarsarak dökme-

meniz gereken bir bardak dolusu suyunuz sizinle seyahat etmeye hazır. Ancak, parktan çıkarken geri vitese taktığınızda bilgisayar ekranı, geri görüş kame-

rası olarak görev yapıyor. Bu özellik sayesinde rahatça otoparktan çıkarak düz vitese geçtiğiniz anda ise daha önce ayarladığınız bir bardak suyunuz yine sizinle

seyahatte... Bu özellik, otomobilinizi kullanırken ne kadar hırpaladığınızı gösteriyor size. Her bir çukur veya kasisin ya da kendi sürüş tarzınızın otomobilinizi nasıl sarstığını, bu su dolu bardak sayesinde takip edebiliyorsunuz. Toyota Yaris sürüşlerim sırasında, bu bardak hep benimle birlikteydi ve zaman zaman su taşıma miktarlarımı kaydettim. Hatta sizin için fotoğraf-

larını bile çektim. 'History' özelliği ile kayıt tarihinizdeki sürüşünüzde -ne kadar mesafede, ne kadar süre içerisinde, ne kadar su taşıdığınızı (cl/km olarak) görebiliyorusu-

nuz. Ben bu kayıtlara bakarak otomobil kullanım tarzımı inceledim ve şunu fark ettim; eğer sürüş kayıtlarınızı sürekli kontrol ederseniz giderek daha dikkatli ve daha





sakin bir sürüş gerçekleştirebilirsiniz. En azından, Toyota Yaris'in bu özelliği, bende böyle bir etki yaptı. Bu arada, eğer yol alırken ekranda başka bir işlem yapacak olursanız, su bardağınızı kaybediyorsunuz. Bu durumda tekrar'a glass of water' seçeneğini tuşlamanız gerekiyor. Hatırlatmadı demeyin!

Toyota Touch ile tek yaptığım elbette su dolu bardağı taşıрма-

maya çalışmaktan ibaret değildi. Bluetooth üzerinden telefonumu kullanarak internete girdim, hava durumunu ve araçla ilgili bilgileri de ekrandan takip ettim. Siz, isterseniz facebook'a da girebilirsiniz. SMS gönderip almanızda var tabii ki. Bu kullanımı kolay teknoloji, yeni Toyota Yaris'in benim için en cezbedici yönüydü. Tek bir ekran üzerinden,

multimedya özellikleri sayesinde Iphone, Ipad ve MP3 player aracılığıyla fotoğraflarınızı görüntüleyebilmek, müzik listelerinize ulaşmak ve dilediğinizde bunları paylaşabilmek son derece etkileyici.

Toyota Yaris ile yaşadığım sürüş deneyimim sırasında en çok kullandığım bölümlerden biri de torpido gözü oldu. İçinde Aux-in USB soketleri ve gizli bir bölme

mevcut olan torpido gözü, içine konulan nesneleri soğuk tutma özelliğine de sahip.

Kabini gayet ferah, bagaj kapasitesi de oldukça geniş olan Toyota Yaris, bir otomobili daha eğlenceli ve kendimi geliştirerek nasıl kullanırım diyen bütün hanımlar ve gençler için konforlu ve akıllı bir şehir aracı. Fazla düşünmeye gerek yok, daha zekisi olamaz!






**AKTAŞ®**  
**NEWTONE**

 Türkiye'de İlk  
 Benekli  
 Körük

 TwicePower  
 Teknolojisi

 KÜRESEL GÜVEN VE YEREL  
 CONFIDANCE GLOBAL E SINCERITY  
 GLOBALES VERTRAUEN LOCAL SINCERIDAD LOCAL

# AKTAŞ HOLDİNG YÖNETİM KURULU BAŞKANI ŞAHAP AKTAŞ: “BİZ OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN DİŞ DOKTORUYUZ!”

Geçtiğimiz günlerde, İstanbul Swiss Hotel’de bir basın toplantısıyla “TwicePower Aktaş Newtone” markasının dünya lansmanını yapan Aktaş Holding Yönetim Kurulu Başkanı Şahap Aktaş ile hem bu lansmanı, hem de Aktaş Holding’i konuştuk. %100 Türk sermayeli

bir şirketin, dünya şirketlerine kafa tutarak ilk üç içinde yetinmeyerek, 2023 yılında dünya liderliğini elde etmek istediğini öğrendik.

**M.E: Şahap Bey, Aktaş Holding olarak bir ilke imza attınız. Türkiye’de bir dünya lansmanına şahitlik ettik beraber.**

**TwicePower ve Aktaş Newtone nedir?**

**Ş.A:** %100 Türk mühendislerinin geliştirmiş olduğu, patenti bize ait bir teknoloji Twice Power. Bu teknoloji ile %60 daha uzun ömürlü, daha dayanıklı körükler üretebiliyoruz. Optimum malzeme kullanma imkânı tanıdığı



için daha hafif ve daha esnek körükler üretililecek artık. Anlayacağınız teknoloji alanında bir devrim.

**M.E: Peki ya Aktaş Newtone?**

**Ş.A:** Çevre dostu, yeni nesil körüğümüzün markası Aktaş Newtone. TwicePower teknolojisi ile üretilen dünyanın ilk renkli körüğü. Bu teknoloji de dünyada ilk kez bu körükte kullanılıyor. Konvansiyonel körük bildiğiniz gibi siyah renkli, Aktaş Newtone ise renkli. İlk Aktaş Newtone kırmızı

renğinde ama her renkten üretebileceğiz. İleride talep üzerine isteyen firmalar ve müşteriler farklı renk tercihleri ile farklılaşma yoluna gidebilecekler.

**M.E: Neden ilk renk kırmızı?**

**Ş.A:** İlk rengi belirlerken, ulusal gururumuzun ve dünya liderliği hedefimizin sembolik bir ifadesi olarak bayrağımızın rengi olan kırmızıyı kullanmaya karar verdik.

**M.E: Dünya liderliği hedefinizi 2023 olarak koymuştunuz sanırım.**

**Ş.A:** Doğru söylüyorsunuz. Aktaş Holding, bugün 6 kıtada 80’den fazla ülkede ürünleri satılan, 6 ülkedeki üretim tesisleri ile dünyanın en büyük üçüncü körük üreticisi konumuna geldi.

Türkiye’de de açık ara lideriz bugün itibariyle.

Bir dünya şirketi ve bir dünya markası olma yolunda hep güvenle ilerledik, ilerliyoruz. Hedefimiz, Cumhuriyet’imizin 100’üncü yılına, yani 2023 yılına kadar dünyanın en büyük bağımsız körük üreticisi haline gelerek ülkemizi tüm dünyada daha büyük bir gururla temsil etmek.

**M.E: Yeni nesil körük üretmek, teknolojileri adapte etmek için AR-GE yatırımlarına önem vermeniz gerekiyor. AR-GE’ye ayırdığınız pay nedir?**





**Ş.A:** Biliyorsunuz Türkiye’de Ar-GE’ye ayrılan pay %0,86. Bizde ise, 2011 yılında biz ciromuzun %1’i gibi bir rakam ayırdık. 2012 senesinde hedefimiz %2 ayırmak. İnsan kaynağının kalitesi-ne ve bu kalitenin geliştireceği ürünlere inancımız tam. Şirketimizde dünyanın dört bir yanında farklı farklı kültürlerden insanlar çalışıyor. Türk mühendisleri özgüveniyle dünya liderliği için araştırıyor, geliştiriyor. Bakın şöyle söyleyeyim: 2009 yılında TAYSAD verilerine göre patent tescilinde üçüncü şirket olduk. Biz ciro, çalışan sayısı ve bazı diğer kriterlerde dünya üçüncüsüyüz, hedefimiz birincilik. Ama şu an kendi sektörümüzde birinci olduğumuz bir yer

var: Dünyanın bağımsız yedek parça sektöründe en geniş ürün gamına sahip şirketiz. İşte bunlar hep AR-GE’ye verdiği-miz önemin eseri.

**M.E: AR-GE, yeni ürünler, geleceği ve müşteriye yakalamak için. Peki, müşteriye nasıl dokunuyorsunuz?**

**Ş.A:** Dünyanın her yerinde, her bölgesinde varız. Bunu, TİM’in verilerine göre dünyada en yaygın üretim ve dağıtım ağı olan tek %100 Türk sermayeli şirketin, yani Aktaş Holding’in yönetim kurulu başkanı olarak söylüyorum. Aktaş Holding olarak bugün Türkiye’de Bursa (2) ile Adıyaman’da (1), Bulgaristan’da ve Çin’de fabrikaları; Kuzey Amerika, Almanya ve

Brezilya’da ise montaj, lojistik ve pazarlama tesisleri ile müşteri neredeyse biz oradayız. 2012 hedeflerimizde Rusya yatırımımız var. 2012’de toplam 12 Milyon Dolar yatırım yapmayı hedefliyoruz. 2009’dan bu yana yatırımlarımız yaklaşık 25 Milyon Dolar civarında. Bu yatırımlar da bize 3 Milyon adetlik bir kapasiteyi ve 43 bin metrekarelik bir kapalı alanı getiriyor. Şu anki pazar payımız (dünyada) %17.

**M.E: Hava süspansiyon körüğü, otomotiv sektöründe daha çok otobüs ve tırlarda kullanılan bir parça. Bu segmentin yayılabileceğini düşünüyor musunuz?**

**Ş.A:** Bugün eğer daha hafif ve kendini değil, yolcusunu taşıyan araçla-



ra biniyorsak, körük de bu konforu sağlayan sebeplerden biridir. Bu konfor otobüs yolcularını, yük taşımacılığını daha gelişmiş bir noktaya taşıdı. Önümüzdeki yıllarda bu konforun, binek otomobiller için de talep edileceğini biliyoruz. Bu çalışmaların başladığından haberdarız. Biz de kendimizi bu gelişmelere göre hazırlıyoruz.

**M.E: O zaman değişim pazarında da körüğün geleceği çok parlak.**

**Ş.A:** Doğru söylüyorsunuz. Bir kere biz, rakiplerimizden farklı olarak bir tek bu işi yapıyoruz. İnaniyoruz, iddialıyız. Bu

iddiayı hayata geçirmeye çalışıyoruz. Körük işinin de geleceği var. Çin gibi ülkeler daha yeni yeni standartlarını belirliyor ve biz o ülkelerdeyiz. Ayrıca, hep dostlarıma söylerim; göz doktoru olursan 2 göz var uğraşacağın ama diş doktoru olursan tam 32 tane. Biz de otomotiv sektörünün diş doktoruyuz.

**M.E: Son sorum Şahap Bey, yerli otomobil tartışmaları için ne diyorsunuz?**

**Ş.A:** Ben, bu kadar güçlü bir yan sanayinin olduğu bu ülkede, bu kadar gelişmiş insan kaynağının ve entelektü-

el sermayenin olduğu bir ülkede rahatlıkla yerli otomobil yapılabileceğine inanıyorum. Adede dayalı üretim yapılabilir, farklı segmentlere hitap eden farklı markalar üretilir. Bizim Bursa’daki üretici dostlarımızla yıllardan beri mühendislik hayalimiz. Bursa’da “Biz niye yapmıyoruz?” dediğimiz bir konu. Özellikle teşvik sistemi belli olduktan sonra, sadece bir değil, birçok babayiğidin çıkacağına inanıyorum. Müteşebbisler, teşvik sistemini görüp, ona göre daha gerçekçi ve işin içinde açıklamalar yapacaklar diye düşünüyorum.

**M.E: Şahap Bey, çok teşekkür ederim vakit ayırdığınız için.**

**Ş.A:** Mehmet Bey, ben çok teşekkür ederim. Sağ olun.





# İSMET KARAMAN



## SORULARINIZI YANITLIYOR

✉ [ikaraman@autovision.com.tr](mailto:ikaraman@autovision.com.tr)

SORU

Sayın İsmet Karaman;  
bir süredir 2009 model Ford Focus 1.6 TDCi araç kullanıyorum. Aracım 142.000 km'de; ancak çekişinden memnun değilim. Motor yağına katkı maddesi koymak istiyorum. İnternette araştırdığıma göre bu konuda çeşitli markalar buldum. Bu ürünlerden hangisini kullanmamı tavsiye edersiniz? Bu ürünleri kullanmamda bir sakınca var mı?

Ahmet Başlıca



Sayın Ahmet Başlıca;  
pistonlu içten yanmalı motorların çalışabilmesi için yağlamaya duyulan ihtiyaç sonsuzdur. Yağla-



ma sistemi, hem birbiriyle çalışan parçaların sürtünmelerini kolaylaştırır hem de çalışma sonucunda aşınmış parçaların arasına girerek daha randımanlı olmalarını sağlar. Bu boşluk doldurma işlemi, pistonlar ve silindirler arasında olur; kompresyon kaçakını önler. Yağlama sistemi, bu işlevini normal

koşullar bünyesinde bulundurduğu yağ yardımıyla yapar. Piyasada birtakım ürünler bulunmakta; bu ürünler yağlama yağının içine katıldığında yağın özelliğini arttırdığı, böylece motor gücünün ve performansın yükselmesini sağladığı, motorun yağ yakmasını da önlediği veya azalttığı söylen-

mektedir.

Nitekim, bu tür uygulamalar belirli bir kilometre yapmış ve aşınmış motorlarda uygulanmaktadır. Yeni, aşınmanın başlamadığı ve boşlukları normal olan motorlarda katkı maddesi uygulaması, yağlama yağını kalınlaştırdığından tavsiye edilmez. Zaten bu ürünlerin tanıtıcı broşürleri incelendiğinde, yeni olan motorlara katılmasıyla ilgili bir ifadeye pek rastlanmaz.

Köşemde herhangi bir

ürün markası vererek tüketicileri o markaya yönlendirme yapmaktan kaçınmaktayım. Bu nedenle size herhangi bir marka veremeyeceğim; fakat size bu köşemde farklı bilgiler vermek istiyorum. Şöyle ki; sahip olduğunuz otomobil için 142.000 km. öyle çok bir kilometre değildir ve motor aşınmışlığının akla gelebilecek en son ihtimalidir. Özellikle günümüz teknolojisinde metalürji bilimi, motor imalat

teknolojisi geliştikçe daha dayanıklı, daha uzun ömürlü motorlar imal edilmeye başlanmıştır. Sahip olduğunuz otomobil motoru da bu teknolojiyle üretilmiş bir motordur. Dolayısıyla aşınma ihtimali pek düşünülmemelidir; ama böyle bir ihtimal de göz ardı edilmemelidir. Şayet motorun aşınmışlığı varsa bir arızadan olması söz konusudur. Tercihen, yetkili bir serviste aracınızın aşınmışlık durumunu kontrol ettirmenizi

Yakıt deposuna servislerde ve/veya yakıt istasyonlarında satılan katkı maddesinden koyarak yakıt sisteminin temizliğini yaptırmanızı tavsiye ederim.





# İSMET KARAMAN

## SORULARINIZI YANITLIYOR

✉ [ikaraman@autovision.com.tr](mailto:ikaraman@autovision.com.tr)



tavsiye ederim. Böylece motor ömrü hakkında bir fikriniz olur ve ona göre aracınızın çekişinin neden düşük olduğu hakkında fikir sahibi olabilirsiniz.

Genel olarak, gelişen teknolojiyle artık motor ömürleri için 400.000 km.ler telaffuz edilmeye başlanmıştır. Tabi, bu motor ömürleri tahmini değerlerdir. Tüm araçları kasmayacağı malumunuzdur. Aracı kullanım biçimine, bakım periyotlarına ve bu bakımlarda kullanılan yedek parçalara dikkat etmekle bir motorun ömrünün uzatılması mümkündür. Yani spektinde uygun

motor yağının kullanılması, orijinal yağ filtresi, orijinal hava filtresi gibi yedek parçaların kullanılması, motor ömrünü uzatan etkenler arasındadır. Ayrıca bir önemli husus da aracınızda yakıt olarak kullandığınız motorinin özelliğidir. Eurodizel yakıt kullanmanızın yanında, bu yakıtı bilinen ve güvendiğiniz yerlerden almanızı tavsiye ederim.

Motorun aşınmış olduğuna pek ihtimal vermiyorum. Motor ayalarıyla ilgili teknik sorunlar olabilir. Aracınızın kilometresine denk gelen periyodik bakımlarını yaptırdınız mı? Hava ve

yakıt filtrelerinin tıkanıklığı, enjektörlerin durumu aracınızın çekişini etkileyen önemli nedenler arasındadır. Bunların dışında debriyajın kaydırması, lastiklerin hava basıncının düşük ve ölçüsünün de farklı olması aynı şekilde çekiş olumsuz etkiler.

Aracınıza ne zamandır sahipsiniz? Kaç kilometredir kullanıyorsunuz? Bunu sormamın nedeni

120.000 km. gibi önemli olan bir bakımı yaptırdınız mı? Çünkü bu kilometredeki bakımda enjektörlerin değişimi öngörülmektedir. Birçok araç sahibi, yedek parça fiyatı pahalı olduğu için enjektörlerin değişimini yaptırmamaktadırlar. Bu

husus da araç çekişine önemli oranda etki eder. Sayın Ahmet Başlıca, motor yağına katkı maddesini pek tavsiye etmiyorum; ama yakıt deposuna servislerde ve/veya yakıt istasyonlarında satılan katkı maddesinden koyarak yakıt siste-

minin temizliğini yaptırmanızı tavsiye ederim. Böylece belki bir çözüm bulabilirsiniz. Ayrıca yetkili servise giderek yukarıda sıraladığım hususların da gözden geçirilmesinde fayda vardır.







# İSMET KARAMAN



## SORULARINIZI YANITLIYOR



ikaraman@autovision.com.tr



soru

Sayın İsmet Karaman, 2011 model Toyota Corolla 1,4 D-4D sahibiyim. Aracıma beğenerek kullanıyorum. Ekonomik olması için dizel otomobil tercih etmiştim; ancak yaklaşık 4 aydır,

yağ çubuğu ile motor seviyesini ölçtüğümde devamlı eksildiğini görüyorum. Bazen kendim tamamlıyorum bazen de servise tamamlıyorum. Geçtiğimiz ay, duyduğum endişe üzerine

servise giderek şikâyetle bulundum. Bana yağ eksiltmesinin normal olduğunu söylediler. Hatta kullanıcı el kitabından bir sayfa okuttular. Arkadaşlar bunun bir sorun olduğunu söylediler.

Sizin fikriniz nedir, yağ eksiltmesinin nedeni nedir?

Selim Kaynar



Sayın Selim Kaynar; evet, servisin yağ eksiltmesi konusunda söylediler.

ği bir yere kadar doğrudur; ancak yağ tüketiminin de bir değeri vardır. İşte size bu değeri açıklamamışlar.

Her ne kadar kullanıcı el kitabındaki ifadeyi kast ediyorlarsa da bu tüketim

değerini hangi araç sahibi ve/veya üretici firmanın makul karşılaması düşünülebilir.

Bu değer 1000 km'de 1 litre motor yağının tüketilmesinin normal olduğunu belirtmekte.





# İSMET KARAMAN

**SORULARINIZI YANITLIYOR**

✉ [ikaraman@autovision.com.tr](mailto:ikaraman@autovision.com.tr)



1000 km.'de 100 mililitre yağ eksilmesi kabul edilebilir sınırlar içindedir.

dan kendini kanıtlamış bir otomobildir. Bu nedenle yağ eksilmenin, motorun aşınmasından değil de aracınıza özgü mekanik bir arızadan ileri geldiğini düşünüyorum.

Yağ eksiltme iki yolla olur. Harici kaçaıklardan veya motor içinde yanmak suretiyle motor yağlama yağı eksilir.

Motor kaputunu açarak etrafını ve park ettiği yer zeminini kontrol ettiğinizde yağ lekesi görüyorsanız yağlama yağı, motor silindirleri içinde yanarak eksiliyordur. Motor içinde yağın

eksilme nedenlerinin, servisi tarafından araştırılarak bulunması mümkündür. Motor aşınmışlığının kontrolünün yanında supap lastiklerinin, türbonun ve EGR valfi gibi ünitelerin de kontrolüyle aracınızın neden yağ eksilttiğinin tespitini yapabilirler. Türbonun emme veya ekzoz sistemine yağ sızdırması olası ihtimaller arasındadır.

Sayın Selim Kaynar, malinizde yağ eksiltme değerini belirtmemişsiniz. 1000 km.'de 100 mililitre yağ eksilmesi

kabul edilebilir sınırlar içindedir. Ayrıca aracınız kaç kilometrede ve ne kadar zamandır sizde, ilk sahibi misiniz? Son 4 aydır yani yağ eksiltme şikâyetinizin olduğu bu tarihten itibaren aracınızı kullanma şeklinizde bir değişiklik oldu mu? Değişik sürücüler tarafından kullanıldı mı? Çünkü yağ eksiltme nedenlerinden biri de aracın kullanım şeklidir. Yüksek hızda araç kullanıldığında, sürekli hızlanmalı ve yavaşlamalı tip araç sürüşlerinde yağ tüketimi artar.

O zaman hemen akla şu soru gelmektedir. Aracınızın periyodik bakımı her 10.000 km.'de birdir. Yani bir bakım zamanından diğer bakım zamanı-

na kadar araç motorunuz 10 litre yağ eskitecektir. Böyle bir değeri araç sahiplerinin kabullenmesi mümkün müdür? Bu ifadeye tü-

müyle katılmıyorum. Tabi bu benim şahsi fikrim; ancak hemen şunu da belirtmek isterim; sahip olduğunuz otomobil kalite bakımın-







## Güvenli viraj çizgileri

Erkan Demirel  
ART-RoSPA Uzman İleri Sürüş Gözlemcisi  
ART Motoakademi Türkiye  
erkandemirel@artmotoakademi.com www.artmotoakademi.com

Birçoğumuz, ileri sürüş eğitimi almamışlar dahil, biliyoruz ki, görüşü arttırmak adına, sol viraj için kendi şeridimizin mümkün olan en sağına, sağ viraj için ise soluna yanaşarak girmeliyiz.. Okunduğunda yapılması çok basitmiş gibi gözükse de, aslında o kadar kolay olmadığını da biliyoruz.

Bir sol viraj düşünün.. tamamıyla doğru çizgiyi kullanarak bu virajı almanın anahtarı, mümkün olduğunca en erken şekilde o virajı değerlendirmenizdir. Virajı görür görmez, doğru çizgisine erkenden geçmeniz gerekmektedir...

Birçok kişi bu noktada hata yapıyor. Eğer hala virajın girişinde veya girişine doğru pozisyon alıp çizgiye geçiyorsanız, çok-

tan yanlışsınız.

Motorunuzu, öncesinden, erkenden, becerebildiğiniz kadar hassasiyetle doğru çizgiye oturtun ve devamında artık viraja bakmaya odaklanın.

Eğitime katılanların genelinde, beni seyrettikten sonra, çizgiyle ilgili söyledikleri tek şey; "ben motoru sizin kadar sağa hayatta yanaştıramam" oluyor. Birçok konuda olduğu gibi,

bir şeylerin yerli yerine, tam tamına oturması, o konuda yapılan pratiklere ve zamana bakar. Yanaşma konusunda kendinizi rahatsız hissetmenizin sebebi bellidir; "motoru kenara kaçırma (mıcır vs..) korkusu". Doğru şekilde yaptığınızda size söz veriyorum öyle bir şey olmayacak!! Öncelikle kafanızdan bu korkuyu atın.

Çalışma şekli (Sol Viraj); İlk olarak bu yanaşmayı viraja gelmeden önce düzlüğünde yapıp bitirmelisiniz.. İlerde virajı görür görmez erkenden, kendinizi rahat hissettiğiniz şekilde mümkün olduğunca sağa yanaşın. Doğru şekilde yanaştık-

tan sonra artık motorun gitmesini istediğiniz yöne bakışınızı atmalısınız..Motor her zaman gözlerinizi izler; Viraj çıkışına bakın ve çıkışı gördükten sonra yeni pozisyona geçin. Hemen 2 viraj yaparak bu hassasiyetin tam olarak oturmasını tabi ki beklemeyin. Sağa yanaşmalarda rahat, çizgilerde akıcı, smooth, olabilmek adına kendinize biraz zaman tanıyın. İnanın yapacaksınız.

Sağa yanaşmada hassas hale geldiğinizde, görüşe göre çizginin devamını belirlediğinizi, (sürüşünüzü her koşulda, her zaman görüşe göre yapmanız gerekiyor) unutmayın. Bütün viraj boyunca (çıkışından sonrası da dahil) sağda kalarak yapılan çizgi zaten son derece yanlıştır. Görüşü ve çıkışı yakalamaya rağmen sağda kalmaya devam etmek hatadır.

Virajlar birbirlerine bir çizgiden diğerine akarak bağlanmalıdır. Yumuşak hatlardaki doğru çizgilerle bu sağlanır. Bunu ancak, viraj çıkışında, görüşü yakalar yakalamaz yaptığınız geçişlerle başarabilirsiniz. Görüşü yakalamadan viraj içinde yaptığınız geçiş (erken kapatma) yanlıştır.

Sağ virajlar'dan önce şeridimizin solunda kalmak (yolun ortası) çok daha kolay gelir. Kendinizi sağdaki gibi güvensiz hissetmezsiniz. Fakat bunu yaparken şeridinizin dışına taşmamaya (karşı şeride geçmemeye) özen gösterin. Nasıl alırsanız öyle gider...ki güvenlisi budur.

Viraj çizgilerinin esnek olması gerekmektedir. Değişkendir de. Çizginizi ve hızınızı gördüklerinize göre ayarlayın. Sağda, yolun içine girmiş mıcır varsa, su birikintisi varsa vs..

içine girmeyin..temiz alandaki mümkün olan en sağ kullanın. Sola yanaştığınızda da varsa karşıdan gelen araçlara yakın geçmeyin. Pozisyon alırken, teorik olarak da en güvenli olduğunuz yer, gerçekten güvenli olduğunuz yerdir. Güvenli ve yol tutuşunun en iyi olduğu yerlerdeki mümkün olan en sağ ve solu, görüşünüzü maksimum arttırmak adına kullanın.

Tam doğru çizgi, aynı zamanda dönüş çapınızın da büyük olmasını, dolayısıyla daha da güvenli virajı almanızı sağlar.

Çalışırken normal süratınızı düşürüp, hatasız yapmaya çalışıp, devamında tekrar üzerine sürat eklemeniz işin doğrusudur.

Unutmayın!! Ne kadar çok pratik yaparsanız o kadar daha iyi olursunuz. Sürüş ve Eğitim





Motor her zaman gözlerinizi izler; Viraj çıkışına bakın ve çıkışı gördükten sonra yeni pozisyona geçin.



Katkılarından dolayı ART Motoakdemi Baş Eğitimci Uğur Ertekin hocama teşekkür ederim.

Birçok sürücü yolu okumayı, tehlike analizini ve önlem olarak neler yapabileceklerini, virajları okuyup değerlendirmeyi gerçek anlamda bilmiyorlar. Bu sürücüler, bir hafta sonu yol yapıp, gezip geldiklerinde; "Bugünkü sürüşümden çok keyif aldım, harika virajlar yaptım, iyi bir sürüştü" deyip, ertesi hafta tümüyle aynı güzergahı tekrar yaptıklarında; "yok.. terslik vardı, bu gün günümde değildim, iyi değildim.." diye söylenebilirler. İşin aslı; bir önceki sürüşlerinde aslında sadece çok şanslıdırlar ve şansları sayesinde beklenmedik hiçbir şeyle karşılaşmamışlardır..

Halbuki olması gereken, her sürüşün iyi ve keyifli olmasıdır..

Maalesef, birçok motosiklet sürücüsü parasını, bir gün hayatlarını kurtarabile-

cek İleri Sürüş Eğitimine vermektense, hiç kullanmadığı güç arttırıcı egsoz, touring, tuning çipleri.. slider'lar vs.. gibi motosiklet kozmetik ürünlerine yatırmayı tercih ediyor..

Eğitim alan sürücüler zayıf olanlar değil, akıllı olanlardır.

Güvenli Sürüş, Yetenek Geliştirme kursu veya ne olarak adlandırırsanız adlandırın, İleri Sürüş Eğitimi ve pratikleri, özellikle ölümcül kazalara karışma riskinizi ciddi ölçüde azaltan bir anahtar ve unsurdur. Ve olayın özeti bu kadar basit, açık ve net dir.

Malum yaz ayı geldi ve eğitimler başladı bundan sonraki süreçte eğitimlerimin yoğunluğu yüzünden yazılarıma bir süre ara vermek zorundayım, tekrar görüşmek üzere.

Keyifli sürüşler dilerim, Sevgilerimle,





Çiğden Erginer  
Mert Kocabaş

yollarıngunesi@otomobilnews.com

# YAMAHA FAZER 8:

## Heyecanlı Bir Deneyim

Dört zamanlı dört silindirli motora sahip orta sınıf spor bir Motosiklet olan Fazer 8 ile virajların ve gazı açtığınız andaki torkun keyfine doyamayacaksınız.





Yamaha denince bazı-  
larının “Herkes iyi olduğu  
işle uğraşsın, Yamaha da  
müzik aleti yapsın” dedik-  
lerine şahit oluyorum.  
Ancak eğer herkes tek  
tip olsaydı o zaman  
custom, naked, spor ya

da enduro tarzlara da  
ihtiyaç olmayacak sade-  
ce tek tip Motosiklet  
kullanılacaktı. Evet, Mo-  
tosikletler aynı zamanda  
görsel zevke de hitap  
etmeli ama kullanırken  
sizinle bir bütün olduğu-

nu da hissettirmeli. Ve  
bazen en iyi denilen  
ürünün size iyi gelmedi-  
ğini, farklı seçeneklerin  
sizin için uygun olduğu-  
nu görürsünüz. Fazer 8  
yorumumu da yine  
tamamen kendi hisset-



tiklerim üzerinden sizlere  
aktaracağım.

Dört zamanlı dört  
silindirli motora sahip  
orta sınıf spor bir Moto-  
siklet olan Fazer 8 ile

virajların ve gazı açtığınız  
andaki torkun keyfine  
doymayacaksınız. Ben-  
zeri naked Motosikletle-  
re göre gidon seviyesi-  
nin aşağıda olması dar

manevralarda ağır kalı-  
yor olsa da, naked olan  
FZ8 gibi trafikte de sıkın-  
tı çekmeyecek, kullanı-  
mının verdiği heyecanla  
hep Motosiklet üstünde







kalmak isteyeceksiniz. Oturuş pozisyonu itibarıyla yine gidonun aşağıda olması sizi kullanım esnasında spor Motosiklet kullanıyor havasında yatıracak ama spor bir Motosikletin verdiği rahatsızlığı da yaşatmayacaktır. Bu anlamda ne spor ne naked oturuşa sahip olduğunu söyleyemem ama konforundan bir şey kaybetmediğini belirtebilirim. Yüksek süratlerde ise kontra ile Motosiklete yön vermek için ek bir güce ihtiyaç yok, gidonu hafifçe itmek yeterli olacaktır. Yine spor oturuş pozisyonunu destekleyen ayak peglerinin kimileri için sıkıntı yaratabilecek bir hizada olmasının uzun kullanımlarda ayak bileklerinde ağırlara neden olabileceğini

belirtmekte fayda var. Dışarıdan bakıldığında geniş, hatta iri gövdesi itibarıyla 800cc'den daha büyük bir Motosiklet gibi görünmesinin altında alüminyum şasinin de etkisiyle yaklaşık 216 kilo dolu ağırlığa sahip oldukça ele avuca sığar bir Motosiklet mevcut. Sele yüksekliği 815mm, ancak selenin ince yapısı ve kontrolü size bırakan ağırlığı ile hakimiyet tamamen sizde.

Vites aralıkları kısa ve seri. Düşük viteslerde gitmeye çok ihtiyaç duymuyorsunuz. Zaten bu durumda sürekli gazla ilgilenmeniz gerekiyor. Ama yüksek viteslerde düşük süratle gitmek mümkün ve daha kontrollü. Ben bir yarışçı değilim sonuçta, şu kadar saniyede şu kadar







hıza ulaşıyor, şu kadar tork ürettiği diyemem ama gazı açmanızla ivmelenmeniz arasındaki o heyecanı hislerimle yorumlayabilirim ki bunun da yüzümde kocaman bir gülümsemeye neden olduğunu belirtmeden geçemeyeceğim. Ne zaman, nasıl 220-230 lara çıkmış derken gazda verdiği bu hazza karşılık frenler açısından o kadar da parlak olmadığını belirtmek lazım. Gazı kapatmak başlı başına kontrolü bir frenleme sağlıyor aslında. Artısı; bazen frene gerek bile duymadan etkili bir yavaşlama sağlıyor olması, eksisi ise verdiğiniz gazın devamlılık arz eden bir gücünün olmaması. Devamlı olarak gazı ayarlamanızı bekleyen, gaza hiç doy-

mayan bir makine var altınızda. Buna karşılık frenler, özellikle de panik fren halinde gazdaki performansı karşılayamayabiliyor. Biraz dikkatli olmakta fayda var. Lastik seçimiyle de bu bir parça iyileştirilebilir diye düşünüyorum. 17 litrelik yakıt deposuna sahip Fazer 8, yakıt tüketimi açısından stabil bir kullanım ve seri bir kullanım arasındaki tüketim farkıyla tercihi size bırakıyor. Şehir içi trafik ve şehirlerarası ciddi yüksek hızların ortalaması bana 100 km.de yaklaşık 7 litrelik yakıt tüketimi olarak geri döndü. Verdiği hazza değer buluyorum. Yüksek süratlerde oturma pozisyonunuzun avantajından da faydalanarak artı sağlayan ön cam, konforlu ve rahat bir



sürüş için elinden geleni yapıyor. Aynaların görüşü de benim açımdan mükemmeldi. Daha geniş biri için nasıl olurdu kısmını deneyip görmek lazım. Bu Motosikletin benim için yorucu hiçbir tarafının olmadığını, hatta daha ileri gidip bu Motosikletin aerodinamiğinin, ergonomisinin benim vücut yapıma birebir uygun olduğunu, gaz keyfinin de beklentilerimi tam anlamıyla karşıladığını yüzümde tebessümle söyleyebilirim.

ABS, Fazer 8'de opsiyonel. Test motorunda ABS mevcut değildi. 2000 TL kadar bir fark ödenerek yaklaşık 26 000 TL'ye Fazer 8 ABS versiyonu

temin edilebilir. 2012 satışında beyaz, gri ve siyah olarak renk seçenekleri sunuluyor. Bu anlamda bir önceki senenin mavisi hala benim favorim.

Fazer 8, direk olarak spor Motosiklet kullanmak istemeyen ama olmuşken ona yakın performansı olsun diyenler için alternatif bir seçenek. Kullanmadan bir Motosikletin sizin için uygun olup olmadığını anlayamayacağınızı söylemiştim daha önceki bir yazımda. Yamaha, deneyerek karar verebilmeniz için Fazer 8 test motorunu merkezinde sizlerin beğenisine sunuyor. Aklında soru işareti olanlar için...

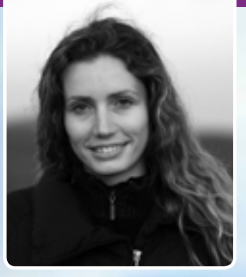
Not: Geçen ay her iki yazımda da meydana gelen bazı değişiklikler dolayısıyla anlam bozuklukları ve hatta teknik olarak birbirinden bağımsız cümlelerin neden sonuç ilişkisiyle birleştirilmeleri sonucu birtakım hatalı teknik bilgiler ortaya çıkmıştır. Bilgim dışında gelişen bu durumdan ötürü sizlerden kendi adıma özür diliyorum.





# Yamaha Riding Academy: Motosiklet Eğitiminde Yeni Bir Soluk

Motosiklet Güvenli Sürüş okullarını incelediğimiz bu bölümde sizler için Yamaha Riding Academy'yi ziyaret ettik.



Çiğden Erginer  
Mert Kocabaş

yollaringunesi@otomobilnews.com





2011 itibarıyla İstanbul'da Demirciköy'de, İzmir'de ise bayi üzerinden faaliyete geçen, Türkiye'deki Motosiklet kullanıcı sayısını ve bilincini artırmak amacıyla Japonya'nın hazırladığı içerik doğrultusunda, Motosikletle henüz tanışan veya çok az tecrübeye sahip kullanıcılara eğitim veren YRA, şimdiden yüzlerce kişiye ulaşmış durumda.

Uzunca ama keyifli bir yoldan kendi imkanlarınızla vardığınız Demirciköy'deki eğitim merkezi



ilk bakışta gözünüze oldukça ufak görünecektir. Avrupa standartlarında da minimum eğitim alanı olarak belirlenmiş 1200 metrekarelik, etrafı açık, beton taşlarla döşenen alanın, Motosikletli

çalışmalara geçtiğinizde ne kadar yeterli olduğunu fark edecek ve aynı zamanda deniz manzarası ve bol oksijenin tadını çıkarabileceksiniz. İki ayrı seviyede eğitim veren akademi; debriyajı

ve vites değiştirmeyi ilk kez öğrenen katılımcılar için birinci seviyede günlük kontroller, motosikleti tanıma/kullanabilme, sürüş pozisyonu, çalıştırma ve durdurma, viraj dönme, farklı fren çalış-

maları ve bunların kombinasyonları ile slalom turları ve denge köprüsü çalışmalarını vermektedir. Belirli bir düzeyde motosiklet kullanma tecrübesi olan katılımcılara ikinci seviyede bun-

lara ek olarak Chidori denge çalışmaları, sert viraj dönme, engellerin aşılması ve genel sürüş pratiğinin kazanılması teknikleri verilmektedir. Nedir bu Chidori denge-

fren ve manevra kabiliyetini artırmaya yönelik çalışmaları içerdiğini belirtelim. Her iki seviyede de izleyeceğimiz Yamaha Safety Riding Science güvenli sürüş videosu, size koruma ekipmanları ve trafikte kullanım hakkında çok ilginç ve önemli bilgiler de veriyor. Özellikle dikkatimi çeken; kask kullanımı ve kasklarımıza neden bu kadar dikkat etmemiz gerektiğinin önemini deneysel olarak da görmek gerçekten etkileyici. Diyoruz ya her eğitim insana yeni bir şeyler katmaya devam ediyor. Onun için siz Motosikletseverlerden ricam, ne kadar iyi kullanıcı olduğunuzu düşünürseniz düşünün, eğitimleri önemsiz ve gereksiz olarak düşünmeyin ve verilen hiçbir



eğitimi küçümsemeyin.

Seviye belirleme hususunda hataya düşerseniz ki aslında içerikler gayet açıklayıcı, sizi geri göndermiyor ve durumunuza uygun eğitime sizin için ayrı olarak devam ediyorlar. Hatta aynı eğitim içerisinde bile seviye farkını giderecek şekilde eğitimi farklılaştı-

rabiliyorlar. Dolayısıyla bu konuda da bir endişeniz olmasın.

Eğitimler en fazla altı kişi ile gerçekleştiriliyor. Alanın müsaade ettiği en sağlıklı sayının bu olduğunu belirtiyor eğitimciler. Yıllardır eğitim konusunda tecrübeli iki eğitimci YRA çatısı altında buluşmuş.

Bütün koruma ekipmanlarını buradan edinebilme imkanı bulduğunuz eğitimler bir eğitimci eşliğinde YBR 125'lerle veriliyor. Kendi motorunuzla eğitim almak isterseniz de buna göre programı ne şekilde uygulayacağınız konusunda bilgilendirilerek eğitime katılabiliyorsunuz.

nuz. Eğitim öncesi, kullanılacak bütün Motosikletlerin lastik havaları eğitimciler tarafından ayarlanıyor ve çalıştırıla-

rak hem bir sıkıntı olup olmadığı kontrol ediliyor hem de sizin için lastikler ısıtılmış oluyor. Eğitimcilerin ilgisi ve bilinçli-

yaklaşımı burada da kendini gösteriyor.

Bir günlük eğitim ücreti 150 TL. Eğitim fiyatına dahil olan öğle yemeğini





pistin hemen aşağısında bulunan ve aynı zamanda acil bir durumda araçlarını da kullanma konusunda ortak çalıştıkları tesisin restaurantında yiyorsunuz. Eğitimciler, herhangi bir acil durumda müdahale edebilme yetkisi veren ilkyardım sertifikasına da sahipler.

Bu anlamda eğitimler hem öğretici hem de şehrin kargaşasından uzak, deniz, kum ve orman manzarası eşliğinde dinlendirici de oluyor.

Arkadaş ortamında devam eden sohbetlerin keyfi de cabası. Eğitim sonunda katılımcılara sertifikaları veriliyor.

Yamaha Riding Academy'nin yoğun eğitim programıyla start aldığı sezonda eğitimlere [www.yamaha-motor.eu/tr/experience/get-out-](http://www.yamaha-motor.eu/tr/experience/get-out-)

there/riding-academy/YRA.aspx adresinden kayıt yaptırabilir, diğer bütün detayları buradan veya 0216 561 8610 numaralı telefonu arayarak da öğrenebilirsiniz.

Eğitimli ve bilinçli sürücüler olmak için adım atma sırası sizde...

Not: Geçen ay her iki yazımda da meydana gelen bazı değişiklikler dolayısıyla anlam bozuklukları ve hatta teknik olarak birbirinden bağımsız cümlelerin neden sonuç ilişkisiyle birleştirilmeleri sonucu birtakım hatalı teknik bilgiler ortaya çıkmıştır. Bilgim dışında gelişen bu durumdan ötürü sizlerden kendi adıma özür diliyorum.







Ahmet Said Özen  
Techart Media  
asozen@autovision.com.tr



# Techart'ın Carrera rüyası

Cenevre Motor Show'da sergilenen modifiyeli otomobiller arasında, Techart standında, üstünün açılıp sergileneceği anı bekleyen sarı renkli Porsche 911 görücüye çıktı. Fuarla birlikte, yeni 911 Carrera ve Carrera S için sportif aerodinamik kitin bu araca ne denli yakıştığı gözler önüne çıktı.





Spor bir otomobilin iç mekanı da kimliğini yansıtmalı. Techart, bunu 911 Carrera'da çok iyi yansıtıyor.

Techart, 911 Carrera ve Carrera S için ürettiği body kitte köklü değişikliklere imza attı. Bu değişikliklerin başında ön kısım geliyor. Ön tampon altındaki spoyler, aerodinamik anlamda otomobile olumlu katkı-

da bulunuyor. Ayrıca hava ızgaralarında kullanılan ilave parçalar dış görünümü olumlu yönde etkilerken, hava kanallarından gelen havanın yönlendirilmesi konusunda katkı sağlıyor. Farlarda kullanılan

ince çıta, araca ayrı bir hava katıyor. Ön taraftaki nazik dokunuşlar arka kısımda kendini daha sert çizgilere bırakıyor. Kenarları aşağıya doğru bakan büyük spoyler, otomobile farklı bir hava katıyor. Standart 911 Car-

rera'lardan daha sert görünüm sunan bu spoyler, Techart'ın sportif kimliğini de sergiliyor. Arka kısım da tamponun modifikasyondan oldukça etkilendiği bölüm. Tamponun alt kısmı Techart'ın yeni geliştirdi-

ği egzoz sistemine göre şekillendirilmiş. Son susturucular ve arka tampon oldukça uyumlu bir hava yakalamış. 911 Carrera ve Carrera S için Techart Formula serisi, 5 kollu 20 inç hafif alaşımlı jantları dışında

21 inçlik Formula III kotlu jantlarını sunuyor. Techart müşterisi bu iki jant seçeneği arasında karar veriyor. 2 jant seçeneği de araca oldukça yakışıyor. Spor bir otomobilin iç mekanı da kimliğini yansıtmalı. Techart, bunu





Techart, 911 Carrera ve Carrera S için ürettiği body kitte köklü değişikliklere imza attı.



911 Carrera'da çok iyi yansıtıyor. Cenevre Motor Show için hazırlanan sarı renkli bu otomobilde, kaliteli alkantara ve siyah deri kullanıldı. Deri alkan- tarada dikişler renk kom- binasyonuna uygun şekilde gerçekleştirildi.

Sarı ve siyah uyumu kok- pitte de kendini gösteri- yor. Kimi yerde mat siyah ve karbon fiber de renk uyumuna katkıda bulun- yor. Techart'ın 3 kollu sportif direksiyonu ile iç mekandaki değişim nok- talanıyor. Techart Türkiye

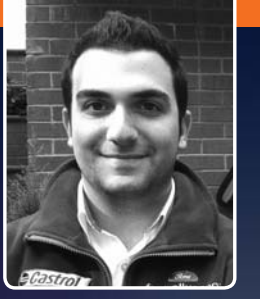
mümessili F355'te yakın gelecekte 911 Carrera'yı bu halde göreceğiz. Sip- rişlerin şimdiden geldiğini belirten firma yetkilileri İstanbul sokaklarında yakın zamanda böyle bir otomobilin dolaşacağını belirtiyor.







# Murat Bostancı'nın anlatımıyla Ford Fiesta R2'nin doğuş hikayesi...



Murat Bostancı  
Teknik Motorspor  
muratbostanci@teknikmotorspor.com



Bu sayımızdan itibaren yepyeni bir köşe ile motor sporları sevenlere bir ralli otomobilinin nasıl hazırlandığını anlatacağız. Bol fotoğraflarla en ince detaylara değineceğimiz bu köşemizi, sizler için Türkiye'nin ilk ve tek motor sporları mühendisi Murat Bostancı hazırlıyor.





Motor sporlarının ilk kuralı, güvenlik ekipmanları ve güvenli yarış araçlarıdır. Bu araçların hazırlanma süreci uzun ve bir

hayli detaylıdır. İşte bunlardan bir tanesi, "Castrol Ford Team Türkiye" garajında hazırlanan Ford Fiesta R2. Serdar

Bostancı'nın sahibi olduğu garaj, dünya çapında tanınıyor ve başarıları dilden dile aktarılıyor. Hazırsanız başlayalım.



Ford Fiesta R2 ralli otomobilini hazırlamak için kullandığımız temel otomobilimiz, tek kapılı Fiesta 1.6 sport modeli. Bu sefer hazırlayacağımız Fiesta R2'mizin otomobilinin rengi siyahtı ve daha önce kullanılmış bir otomobildi; fakat otomobilin ne renginin ne de kilometresinin büyük bir önemi var; çünkü ralli aracına çevrilirken otomobilin kasası baştan sona elden geçirilecek ve standart donanımından da neredeyse hiçbir parçası kullanılmayacak.



Fiesta R2 hazırlama sürecinin ilk basamağı, kasa hazırlığı ve bu hazırlığa başlamadan önce yapılması gereken ilk iş de standart iç trimin tamamen soyulması. Bunun yanı sıra soyma işlemi bittikten sonra kasanın üzerinde otomobilin standart donanımının gerektirdiği; fakat yarış otomobilinde kullanılmayan bazı metal parçalar ve bağlantı ayakları da sökülüyor. Böylece otomobilden, önemli düzeydeki gereksiz bir ağırlık da atılmış oluyor.



# Bir ralli otomobili doğuyor





Kasa tamamen soyulduktan sonra bağlantı noktalarına belirli aralıklarla, kaynakla dikiş yapılarak kuvvetlendiriliyor. Bu işlemler yapılırken, kasa ön ve arka tarafından bir aparata bağlı şekilde, kaynağın yapılacağı bölgeye rahat ulaşılması ve rahat çalışılması için isteğe göre çevriliyor.



Kasa üzerinde gerekli kuvvetlendirme çalışmaları bittikten sonra, kasa üzerindeki en temel değişikliklerden biri olan roll-cage (takla kafesi) monte edilmeye başlanıyor. Ralli otomobillerinde kaza sırasında pilot ve co-pilotun güvenliği büyük ölçüde roll-cage sayesinde sağlanıyor. Ralli otomobillerinde kullanılacak roll-cage'in Uluslar Arası Otomobil Federasyonu tarafından onaylanmış olması ve montaj sonrasında tekrar bir sertifika ile onaydan geçmesi gerekiyor. Teknik motor spor Fiesta R2, ralli otomobili hazırlama konusunda ve roll-cage hazırlığı konusunda dünyadaki nadir yetkili ralli otomobili üreticilerinden biri. Ford Fiesta R2'nin roll-cage'i diğer birçok ralli otomobiline göre çok daha karışık bir yapıya sahip. Bu roll-cage'i otomobilin farklı noktalarından, farklı yöntemlerle, belirli bir sırayla monte etmek büyük bir emek, zaman ve hüner gerektiren bir iş; ama doğru tasarlanmış ve monte edilmiş bir roll-cage, ralli otomobilinin hem kasa dinamiği, hem dayanıklılığı ve en önemlisi de pilot ve co-pilot güvenliği için olmazsa olmazı.



# Bir ralli otomobili doğuyor





Koltuk bağlantıları



Motor ve şanzıman bağlantıları

Kasa hazırlığı sırasında roll-cage dışında farklı parçalar da kasaya kaynatılıyor. Bunlardan bazılarını görebilirsiniz.



Direksiyon, direksiyon kolunu ve torpido bağlantıları



Ön direk roll-cage bağlantısı



Bagaj ve kaput mandalı bağlantıları (Eski kilit sistemi yerine daha güvenli ve hafif olan bagaj ve kaput mandalları takılıyor)



Karter muhafazası bağlantıları

# Bir ralli otomobili doğuyor







Tüm bu işlemler tamamlandıktan sonra, kasa astarlanarak araç sahibinin istediği renge boyanıyor. Boyadan çıkan R2 şimdi çok daha güzel.

Bu fotoğrafta gördüğünüz parçaların tamamı Ford Fiesta R2 yarış otomobili için üretilen özel kompetisyon ürünleri. İleriki sayılarımızda bu parçaların otomobile nasıl monte edildiğini göreceğiz.



Murat Bostancı kimdir?

1988 İstanbul doğumlu. Bugüne kadar Ford Ka, Ford Fiesta ST ve Ford Fiesta S2000 yarış otomobillerinin direksiyonunda yer aldı. 2009 yılında Türkiye Ralli Genç Sürücüler Birinciliğini kazandı. İngiltere'de dünyaca ünlü Oxford Brookes Üniversitesi'nde Motorsport Mühendisliği okudu ve "Türkiye'nin ilk ve tek Motorsporları Mühendisi" ünvanını aldı. 2012 sezonunda Ford Fiesta S2000 direksiyonunda Türkiye Ralli Şampiyonası'nda yarışıyor.

Ford Fiesta R2'nin hikayesi Mayıs sayımızda devam edecek...



# Bir ralli otomobili doğuyor





# Bozhane'de yağmur ve rüzgâr pilotları zorladı

Motorsporları tutkunları  
sezonun ilk yarışı olan  
"Bozhane Tırmanma" ile  
keyifli bir gün geçirdiler. 24  
pilotun katıldığı yarışta sıkı  
bir mücadele yaşandı.



Kemal Çetinkaya  
Harun Özdemir  
kcetinkaya@autovision.com.tr







İstanbul Otomobil Sporları Kulübü İSOK tarafından Mapfre Genel Sigorta ana sponsorluğunda organize edilen 2012 Bozhane Tırmanma Yarışı'na kategori 1'de 9, kategori 2'de 8, kategori 3'te 3, kategori 4'te 2 ve kategori 5'te 3 olmak üzere toplam 25 pilot kayıt yaptırdı. Kategori 2'de bir aracın teknik kontrolden geçememesi neticesinde yarış 24 pilot ile start aldı.

Pilotlar, uzunluğu 6 km. olan efsane Bozhane Parkuru'nda sabah saatlerinde yaptıkları antrenmanların ardından, öğlen saatlerinden itibaren 2 ayrı çıkış yaptılar. Zaman zaman yağın yağmur parkuru kayganlaştırmırken, şiddetlenen rüzgârda pilotların işini bir hayli zorlaştırdı. Kayganlaşan zeminde spin atan otomobiller, seyircilerin heyecanının artmasına vesile oldu. Kazanan-

lar iki çıkışta yaptıkları zamanların toplamına göre belirlendi. Beş ayrı kategoride koşulan 2012 Bozhane Tırmanma Yarışı'nı kategori 5'de Pegasus Racing adına Renault Maxi Megane ile katılan Cem Acar, kategori 4'te Subaru Impreza ile yarışan Cenk Ocakoğlu, kategori 3'te Pegasus Racing adına Fiat Punto S1600 ile start alan Alkan Erden, kategori 2'de Opel Astra



GSI ile Kadir Murat Altınbaş ve kategori 1'de Team 47 adına Fiat Palio ile yarışan Ümit Can Özdemir kazandı.

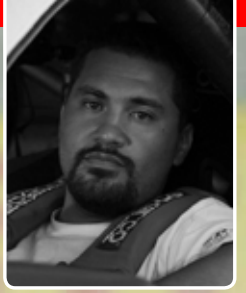
2012 motor sporları sezonu 7- 8 Nisan tarihlerinde İzmir'de yapıla-



cak olan Ege Rallisi ile devam edecek. Türkiye Tırmanma Şampiyonası ikinci ayağı ise Antalya

motor sporları kulübü AMK tarafından 22 Nisan'da Antalya'da düzenlenecek.





Kemal Çetinkaya  
kcetinkaya@autovision.com.tr



# Malezya'da Ferrari Sürprizi

Sezonun ikinci yarışı Malezya Grand Prix'i 25.03.2012 tarihinde Sepang pistinde koşuldu. Oldukça heyecanlı geçen yarışı, sezona çok kötü başlayan Ferrari takımının İspanyol pilotu Fernando Alonso kazandı. Bir diğer sürpriz ise Sauber pilotu Perez'den geldi. Müthiş bir yarış çıkaran Perez ikinci olarak yarışı tamamlarken, McLaren'den Lewis Hamilton ilk yarıştaki gibi yine üçüncü sırada finiş gördü.







Antrenmanlarda ve sıralama turlarında mükemmel performans gösteren McLaren Mercedes pilotları Hamilton ve Button ıslak zeminde bir kez daha ilk iki sırada yarışa başladılar. Yarışa üçüncü sırada başlayan Mercedes pilotu Michael

Schumacher, kötü bir start aldı ve çok iyi bir start alan Romain Grosjean'ın temasıyla, beşinci virajda spin atarak yaklaşık on sıra kaybettir. Webber üçüncü, Vettel dördüncü, Alonso ise beşinci sıraya yerleştiler. Malezya'da bir kez

daha yağmur çok hızlı bir şekilde yağmaya başladı. Geçiş lastiğiyle yarışa başlayan ekipler, teker teker pite girerek yağmur lastiklerini taktılar; ancak pistin bazı bölgelerinin gölleşmesi nedeniyle güvenlik aracı piste girdi. Birkaç tur

sonra ise kırmızı bayrak ile yarış durduruldu.

Yağmurun etkisinin azalması ve suların çekilmesiyle yarış, güvenlik aracı arkasında bir kez daha start aldı. Güvenlik aracının pistten ayrılmasıyla ekipler, pite girerek geçiş lastiklerine geçme-

ye başladılar. Pilotların aynı anda pite girmesi neticesinde pitte çok fazla trafik oldu. Pit ekibinin hatası ve pitteki trafik nedeniyle Hamilton, çok fazla vakit kaybederek aynı anda pite giren Alonso'ya pitte geçildi. Button ise pitten sonra

Karthikayen ile yaşadığı temas sonucu ön kancasını kırdı ve tekrar pite girerek 19. sıraya kadar geriledi. Yarış McLaren için kabusla dönerken, Alonso liderliğe yerleşti. İkinci sırada sürpriz bir isim Sauber pilotu Perez, üçüncü sırada ise Hamilton bulunuyordu. Pistin yavaş yavaş kurumasiyla ekipler, tekrar pitlere girip kuru zemin lastiklere geçiş yaptılar. Pitlerin ardından klasman tamamen şekillenmiş durumdaydı. Alonso liderliğini korurken, pite girmeden önce Alonso'yu sıkıştıran Perez yedi saniye geriden ikinci, Hamilton üçüncü, Red Bull pilotları Vettel ve Webber dördüncü ve beşinci sıralarda yarışı sürdürüyorlardı. Perez, Alonso ile olan farkı kapatmaya başladı ve Alonso'nun DRS





açabilecek kadar yakınına geldi. Bu sırada telsizden Perez'e yerini koruması gerektiği ve alacakları 18 puanın onlar için önemli olduğu hatırlatıldı. Bu durum Sauber'in Ferrari motorunu yıllardır kullanıyor oluşundan mı, yoksa farklı bir sebepten mi

diye akıllarda soru işareti bıraksa da, Perez zorlamaya devam etti; ancak bir virajda yaptığı hata nedeniyle Alonso ile arasındaki fark, beş saniye kadar açıldı. Bu hatası nedeniyle Perez, yarışın bitimine çok az bir süre kala birincilik şansını kaybetmiş oldu. Dördün-

cü sırada yarışı sürdüren Vettel, yarışın son turlarında Karthikeyan'a tur bindirirken, sol arka lastiğinin temas etmesi sonucu lastik patlattı. Vettel, pite girmesinin ardından ilk 10 sıranın dışında kaldı ve telsizden kendisine, önce pite girerek yarışı bırakması,

daha sonra yarışa devam etmesi ve en son kenara çekmesi söylendi. Alonso, sezona oldukça kötü başlayan, birçok kişinin hiç şans tanımadığı Ferrari ile yarışı ilk sırada tamamlamayı başararak bir sürpriz yaptı. Sauber pilotu Perez ise mükemmel bir performans

göstererek Hamilton'un önünde ikinci sırayı aldı ve ilk podyumunu yaşadı. Dördüncü sırayı Mark Webber, beşinci sırayı sanki Formula 1'de yarışmaya hiç ara vermemişçesine güzel bir yarış çıkaran Kimi Raikonen, altıncı sırayı Williams Renault pilotu Bruno

Senna, yedinci sırayı Paul di Resta, sekizinci sırayı Jean-Eric Vergne, dokuzuncu sırayı Nico Hulkenberg, onuncu sırayı, Michael Schumacher aldı. 2012 Formula 1 sezonu üç haftalık aranın ardından 15 Nisan'da Çin Grand Prix'i ile devam edecek.





# Kanarya Adaları'nda Kopecky Rüzgârı



Kemal Çetinkaya  
IRC Media

kcetinkaya@autovision.com.tr

2012 IRC sezonunun ikinci yarışını, Skoda takımından Jan Kopecky kazandı. Neredeyse yarışın tamamını lider olarak götüren; ancak son etaba girmeden önce yaşadığı motor arızası nedeniyle yerini kaybeden, geçen yılın IRC şampiyonu Andreas Mikkelsen ikinci olurken, yerel sürücülerden Luis Monzon üçüncü sırada yarışı tamamladı.







Yarışın ilk etabından itibaren müthiş bir mücadele içerisine giren Kopecky ve Mikkelsen, çok minik farklarla etap sonlarında birbirlerinden ayrılıyorlardı. Günün son etabında Kopecky sadece 1.20 saniyelik fark ile liderliği Skoda İngiltere takımı Mikkelsen'den almayı başarırken, uzun süredir s2000 otomobil kullanmayan Monzon, Peugeot 207 s2000 ile üçüncü sırada ilk günü



tamamladılar. Dördüncü sırada Almanya şampiyonu Hermann Gassner jr. yer alırken, onu vatandaşları Sepp Wiegend takip etti.

İkinci güne lider başla-

yan Kopecky, ilk etapla birlikte liderliği Mikkelsen'e kaptırdı. Gün boyunca en iyi zamanlara imza atan Mikkelsen, son etap öncesi ateşleme problemi yaşadı.

Normal etapta bu sorunu gidermeye çalışmalarına rağmen başarılı olamayan ekip, son etabı sorunlu olarak geçerek liderliği Kopecky'ye bırakmak zorunda kaldı. Yarışın Colin McRae Flat Out ödülüne layık görülen ve oldukça iyi bir performans gösteren Luis Monzon, üçüncü sırada finiş görmeyi başardı. Gassner'in kaza yaparak yarışa veda etmesiyle Wigend dördüncü, Jonathan Perez

beşinci, iki çeker Suzuki Swift s1600 otomobiliyle mükemmel bir yarış çıkaran Joan Vinyes altıncı sırada finiş gördü. Kopecky yarış sonunda, "Çok güzel bir yarıştı. Mikkelsen ile harika bir mücadeleye girdik. Yaşadığı sorun sebebiyle liderliği biz aldık. Skoda'ya ve yeni yardımcısı sürücüm Pavel Dresler'e bu zafer için teşekkür ediyorum." dedi. Mikkelsen, "Son etaba gelmeden önce ateşle-

me ile ilgili bir problem yaşadık; ancak sorunu gideremedik. Bu kadar güzel giden bir yarıştan ikinci sırada ayrılmak üzücü; ama sezon uzun." şeklinde konuştu. IRC Üreticiler Kupası'nı Renault Megane RS ile yarışan Robert Consani kazanırken, iki çeker kupasını Joan Vinyes kazandı. Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nın üçüncü ayağı olan bir sonraki yarış, 6-7 Nisan tarihlerinde İrlanda'da koşulacak.







# Class1 Coşkusu Katar'daydı



Cenk Ceylan  
Offshore Media  
cceylan@autovision.com.tr



2012 U.I.M. Dünya Class1 Şampiyonası'nın ilk ayağı 14-17 Mart tarihlerinde Doha- Katar'da gerçekleştirildi. İlk günkü yarışı kazanan Spiritof Qatar ve ikinci günün kazananı geçen yılın şampiyonu Victory oldu.





Daha önceki senelerde beraber yarışmış olan Arif Al Zafeen ve Mohammed Al Marri ikilisi, kazandıkları 3 şampiyonluğa bir yenisini eklemek için ilk günkü heyecanları ile hem antrenmanlarda hem de yarışlar kendilerini gösteriyorlar. Victory takımının en büyük rakibi olan ve geçen sene son yarışta şampiyonluğu ezeli rakiplerine kaptıran Sheikh Hasan ve Sir Steve Curtis' den oluşan Spirit of Qatar, şampiyonluğun bir diğer adayı olarak Doha'da ne kadar iddali olduklarını gözler önüne serdiler.

Spirit of Qatar Evinde Kazanarak Başladı

2009 yılından sonra Doha, tekrar Class1 şampiyonasına ev sahipliği yaparak heyecan dolu bir sezonun açılışını yaptı. Daha önceki sene-

lerde kullanılan parkurun aksine, daha farklı bir parkur seçilen Pearl Qatar Grand Prix, dokuz yarış teknesinin denize inmesiyle izleyenlere

heyecan dolu anlar yaşattı.

Geçen yılın şampiyonu Victory takımı, hiç kuşkusuz bu senenin de en büyük şampiyonluk

adayı olarak diğer takımların bir adım önünde. Nadir Bin Hendi'nin geçen sene Como Gölü'nde yapılan testler sonucunda doping

yaptığı tespit edildiğinden, UIM tarafından 2 yıl ceza aldı ve Victory takımında yerini Mohammed Al Marri'ye bırakmak zorunda kaldı.

15 Mart 2012 Perşembe günü yapılan Pearl Qatar Grand Prix Yarışı'nı 00.31.53,37 derece ile Spirit of Qatar (96) takımından Al Thani - Steve





Curtis ikilisi kazanırken, ikinciliği Team Abu Dhabi (5) takımı elde etti. Podyumun üçüncülük kürsüsüne, yine bir başka Katar takım Spirit of Qatar (95) teknesinin pilotları Neama - Nicolini ikilisi çıktılar. Şampiyonanın iddialı takımı Victory

ise ilk günü ancak dördüncü sırada tamamlayabildi; fakat yarıştan sonra yapılan teknik kontrolde Spirit of Qatar (95) teknesinde bulunan kurallara aykırılık nedeniyle diskalifiye olması ile Victory ilk yarıştan üçüncülük puanı elde etti.

Doha'da 2. Yarışın Galibi Victory Cuma günü Pearl Marina'da yapılan etkinliklerden sonra, yarışlara verilen bir günlük aranın ardından, 17 Mart 2012 Cumartesi günü takımlar yine kazanmak arzusu ile startta yer aldılar. Şampi-

yonanın ikinci yarışında ise gülen taraf Victory takımı oldu. 00.39.13,68 dereceleri ile podyumun ilk basamağına çıkan Zafeen - Marri ikilisini ilk günde ikinciliği elde eden Team Abu Dhabi teknesindeki Al Taver - Al Mansoori izledi. İlk gü-

nün birincisi Spirit of Qatar (96) takımı ise ikinci gün üçüncülük ile yetinmek zorunda kaldı. Takımın diğer teknesi Spirit of Qatar (95) ise haftasonunu dördüncü sırada tamamladı. Fendi Racing ekibini oluşturan Formilli Fendi ve Carpi-

tella da yarışı beşinci sırada tamamlayarak şampiyona için çok önemli puanları hanelerine yazdırma başarısını elde etti. 2012 sezonuna şampiyonluk parolası ile başlayan şampiyonanın tek Türk pilotu Uğur Işık ve





Christian Zaborowski'den oluşan Işıklar-Relakta takımı, geçen sezonun son yarışında kazandıkları kupaya bir yenisini eklemek adına, tüm hazırlıklarını tamamlamalarına rağmen yaşadıkları motor problemleri sebebiyle Doha'dan puansız olarak ayrıldılar.

Geçen sene Dubai'de yarış kazanma başarısı

gösteren Rashed Al Tayer ve Majed Al Mansooni ikilisi, Team Abu Dhabi takımı olarak Doha'dan kupa ve kupalarla evlerine dönmeyi hedefliyorlardı. Her ne kadar ilk yarışlarda podiumda kendilerine yer bulamasalar da çok önemli puanlar alarak sezona iyi başlangıç yaptılar.

Işıklar – Relekta, Poli-

form ve Welmax takımlarının çeşitli sebeplerle yarış dışı kalmasının ardından iki yarış sonrasındaki aşağıdaki genel puan durumu oluştu.



## UIM CLASS 1 WORLD POWERBOAT CHAMPIONSHIP

### PUAN DURUMU

96 Spirit of Qatar	32 puan
3 Victory	32 puan
5 Team Abu Dhabi	30 puan
95 Spirit of Qatar	09 puan
10 Fendi Racing	07 puan
91 Işıklar Relekta	–
74 Poliform	–
23 FA.RO. ACCIAI	–
90 Welmax	–





# Mükemmel tasarım ve benzersiz yerleşim

# MANGUSTA 105' SPOR



Mangusta serisinin en ilgi çekici modellerinden olan Mangusta 105', serinin spor çizgileri en öne çıkan modeli. Tarzı ve tasarımıyla ilk görüşte diğer modellerinden farklı olan Mangusta 105' modelinin yerleşim planı da oldukça değişik ve kullanışlı.





Bütün Mangusta modellerinde olduğu gibi Mangusta 105' Sport modelinde de açık alanlar oldukça geniş. Sosyal alanları mükemmel tasarlanmış. Bu yatta dikkati ilk çeken, arka havuzluk oluyor. Sadece bu modele özgü dizaynında Mangusta'nın imzası olan, geniş güneşlenme minderlerinden 2 yanda da görünüyor ve tam ortada çok keyifli bir

masa bulunuyor. 8 kişinin rahatlıkla oturabileceği ve yemek yiyebileceği yuvarlak tasarlanmış masa ve oturma bölümü 105' Sport modelinin en karakteristik özelliklerinden biri. Yatın burun kısmında ise, yine Mangusta'nın klasik çizgileri ve geniş güneşlenme minderleri göze çarpıyor. Masanın arkasından tekneye girildiğinde, öncelikle deck salonu







görüyorsunuz, karşılıklı yerleştirilmiş uzun koltuklar ve özenle yerleştirilmiş 4 küçük masanın kalitesi hemen kendini belli ediyor.

Ahşap seçimleri ve işçilikleri mükemmel, her

ayrıntı titizlikle düşünülmüş ve bir o kadar da ergonomik. İstenirse küçük masalar, büyük yemek masalarına da kolaylıkla dönüşebiliyor.

Deck salonun bir diğer özelliği de 5 yanının cam-

larla çevrili olması ve open dna'larına sonuna kadar sahip olması. Ön kısmında dümen istasyonunu bulanan salonun iki yanı, uzun ve geniş camlarla kaplı. Ayrıca Mangusta'ya has, dev

sunroof açıldığında Maxi-Open keyfini sonuna kadar yaşıyor. Mangusta'lar, gündüzleri konfor ve ferahlık, geceleri koltukta uzanıp dinlenirken yıldızlara bakabilmek için üretildi. Mangusta

105' Spor modelinin en büyük sürprizi, işte şimdi karşımıza çıkıyor. Mangusta 105' Sport modelini bu denli farklı kılan şey aslında, Deck Salondan 5 basamakla inilen ve baş kısımda yer alan asıl salon.

**Powerboats  
& Yachts**

*Bu sayfanın içeriği  
Powerboats & Yachts  
dergisi tarafından  
sağlanmıştır.*





# Dağın yamacındaki tarih Sümela



Fügen Cüceoğlu  
Fügen Cüceoğlu  
fcuceoglu@autovision.com.tr

Trabzon'un Maçka ilçesinin güneyindeki Karadağ'ın yamacına inşa edilmiş olan Sümela'nın adının kökeninde 'kara, siyah, karanlık' anlamına gelen 'melas' kelimesinin olduğu söyleniyor. Fakat, Sümela, ihtişamı ve içinde barındığı doğası ile özellikle bahar ve yaz aylarında içinizi aydınlatacak bir güzellik sunuyor.



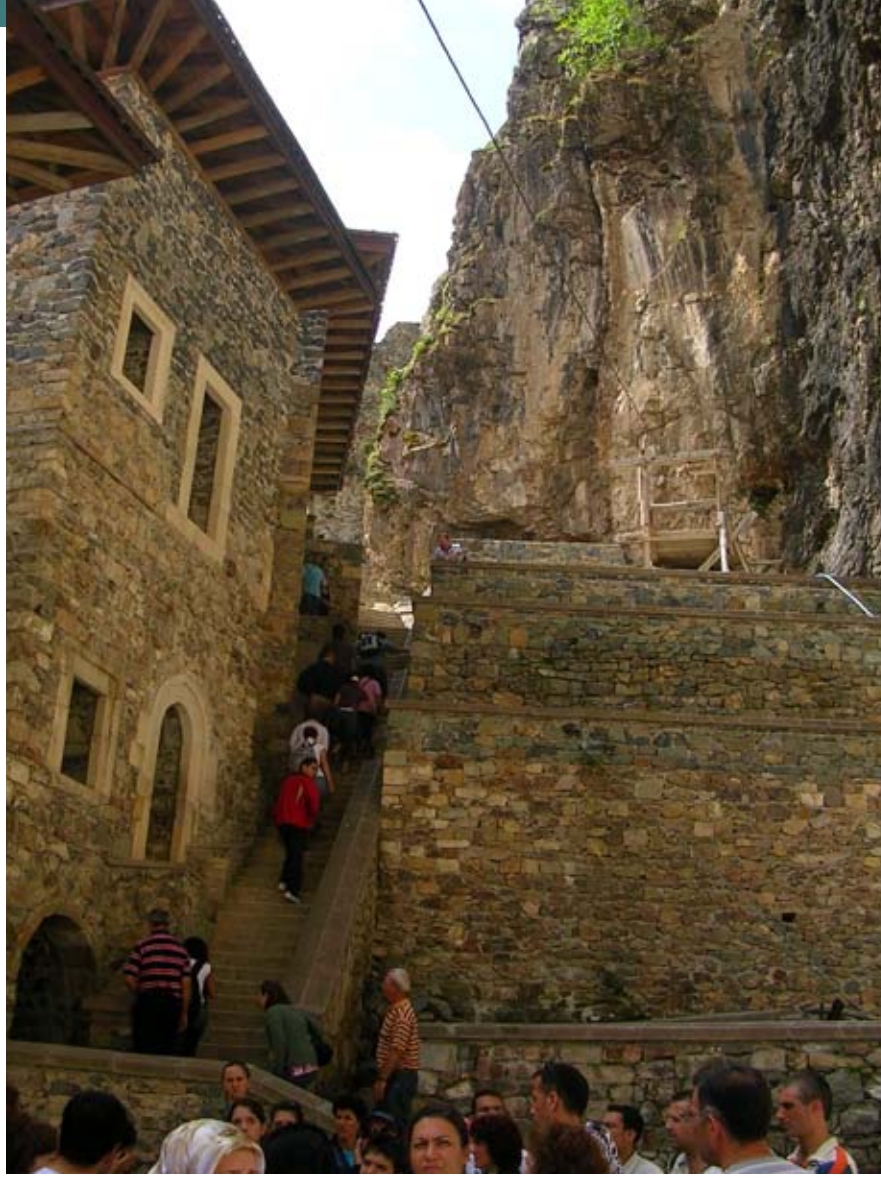


Baharın gelişini kucaklayanın, rengarenk çiçeklerle ve yemyeşil ağaçlarla bezenmiş dağ yamaçlarına ulaşmanın özlemi içindeki sekiz arkadaş Trabzon'a gitmeye karar verdik ve içimizdeki tatil heyecanı ile yola koyulduk. Bu bahar kaçamağına ayırdığımız kısıtlı zamanı iyi kullanabilmek için de havayolu-nu tercih ettik. Trabzon'a indiğimizde ise gezimiz boyunca bize eşlik edecek iki kiralık araç bizi bekliyordu.

İlk gece Trabzon'un Maçka ilçesinde kaldık. Gezi programımız daha yola çıkmadan belli olduğundan, sabah ilk hedefimiz Altındere köyünün sınırları içerisinde yer alan Sümela Manastırı idi. Karadağ'ın

eteklerindeki sarp bir kayalık üzerine inşa edilmiş olan Sümela, ihtişamlı bir şekilde karşıladı bizi. Daha, uzaktan bakıldığında bir an önce ulaşmak ve yakından görmek isteği uyanıran manastıra çıkmak için iki gruba ayrıldık. Benim de aralarında

bulduğum beş kişilik grup araçla devam etmeyi, üç kişilik diğer grup ise yürüyerek çıkmayı tercih etti ki orman içinden geçen patika yoldan yürümeyi seçen bu grup, yaklaşık 35 dakikalık bir tırmanıştan sonra manastırın kapısında bize yetişti. Aslına



bakarsanız, aracı tercih eden bizler de belli bir noktadan itibaren epeyce yürüdük sayılır.

Ağaçların arasında çok özel bir görünüm sunan manastırın ana girişine dar ve uzun merdivenlerle ulaşıyor. Yanlarında muhafız odaları bulunan giriş kapısından merdiven ile avluya iniliyor. Avlunun sol tarafında manastırın ana bölümü ve kilise haline getirilen mağaralar, sağ tarafında ise kütüphane ve yama-cın ön yüzünü kaplayan büyük balkonlu keşiş ve misafir odaları bulunuyor. Bu odaların 1860 yılına kadar bu şekilde kullanılmış olduğunu öğreniyoruz.

Yapıdaki freskler ise çok dikkat çekici. Özellikle manastırın kilise bölümünde bulunan ve Meryem Ana ile Hazreti





İsa'nın doğumu ve hayatı, Adem ile Havva'nın yaratılışları, yasak elmayı yemeleri ve cennetten kovulmalarını tasvir eden freskler, yer yer sökülerek alınmış olmakla birlikte güzelliklerini koruyor.

Trabzon'un Maçka ilçesinin güneyindeki Karadağ'ın bir tepesinin yamacına yapılmış olan bu manastıra halk tarafından Meryem Ana Manastırı da deniyor. Hazreti Meryem adına kurulan bu manastıra

verilen Sümela adının kökeninde ise 'kara, siyah, karanlık' anlamına gelen 'melas' kelimesinin olduğu söyleniyor. 1946 yılından günümüze Türkçe ve yabancı dillerde 15 kadar kitabı, 500'den fazla bilimsel makale ve



araştırması basılan ünlü sanat tarihi profesörü Semavi Eyice'ye göre, bir zamanlar bu bölgede yaşayan Hristiyanlar arasında siyah Meryem Ana tasviri saygı görüyordu. Manastır bu nedenle Sümela adını almış, ma-

nastırın üzerine inşa edildiği dağa aynı nedenle 'Oros Mela' ve 'Karadağ' denmişti. Sümela Manastırı'nın kuruluşuna ilişkin efsaneye göre ise iki Atinalı, Barbabas ile yeğeni Sophronios, rüyalarında

Hz. Meryem'i görmüşler ve Hz. Meryem onlardan bir kilise yapmalarını isteyerek yerini ve o yere nasıl gideceklerini söylemiş. Bunun üzerine Barbabas ile Sophronios, yanlarına Aziz Luka'nın yaptığı rivayet olunan

tabloyu da alarak yola çıkmışlar ve deniz yoluyla Trabzon'a gelip, Karadağ'ın bu sarp yamacında ilk kaya kilisesini inşa etmişler. Bazı araştırmacılar Sümela'nın MS 385, bazıları ise MS 472 yıllarında inşa edildi-

ğini öne sürüyorlar.

Deniz seviyesinden yaklaşık 1.150 m yükseklikte bulunan ve Ortodokslar için bir kilise ve manastır kompleksi olan Sümela; ana kaya kilisesi, birkaç şapel, mutfak, öğrenci odaları ve misafirhane gibi bölümlerden oluşuyor.

Anadolu'da sıkça rastlanan Kapadokya kiliseleri tarzında inşa edilen Sümela'nın birçok bölümü 18. Yüzyılda yenilenmiş ve bazı duvarlar fresklerle süslenmiş. 19. Yüzyılda büyük binaların

ilave edilmesi ile görünümü daha etkileyici hale gelen Sümela, bu dönemde en zengin ve en parlak dönemini yaşamış. Bölge Osmanlı hakimiyetine girdikten sonra manastırın haklarına pek dokunulmamış.





Hatta Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman'ın bu manastır ile ilgili fermanları olduğunu öğrendik. 1916-1918 yılları arasındaki Rus işgali sırasında el konulan manastır, 1923'ten sonra tamamen boşaltılmış. Avlunun etrafındaki binaların

odalarındaki dolaplarda ve ocaklarda Türk sanatının etkileri de görülüyor. Sümela'nın merdivenleri ile giriş kapısı, 1962 yılında onarımdan geçirilerek turistlerin ziyaretine açılmış. 1972 yılında ise ören yeri olarak ziyarete açılan görkemli yapının bulunduğu alan Orman

Bakanlığı tarafından 'Milli Parklar' statüsüne alınmış. Biz ziyaret ettiğimizde ise manastırda Kültür Bakanlığı tarafından yürütülen aslına uygun restorasyon çalışmaları halen devam ediyordu. Trabzon merkezli olmak üzere Doğu Karadeniz'e yaptığımız

bu kısa bahar kaçamağımız süresince hava durumunu da çok dikkatli bir şekilde takip ettik. Bölgede hava genellikle yağmurlu olduğundan tam teçhizatlıydık, özellikle

yağmurluklarımızı bir an bile yanımızdan ayırmadık. Bununla birlikte güneş, ara sıra sıcak yüzünü göstermedi de değil. Özellikle bu anlarda ilkbaharın ilk kutlama-

sı olan gezimizin keyfine diyecek yoktu. Sümela'dan dönerken akarsu kenarındaki bir tesiste taze demlenmiş Karadeniz çayı içmeyi de ihmal etmedik.





Bizi okuduğunuz için teşekkür ederiz.

Soru ve görüşlerinizi  
[info@autovision.com.tr](mailto:info@autovision.com.tr)  
adresine bekleriz.

Haziran sayımızda görüşmek üzere