

TEKNİK DANIŞMANIMIZ **İSMET KARAMAN**
SORULARINIZI YANITLIYOR

TÜRKİYE'NİN EN KEYİFLİ OTOMOBİL DERGİSİ

auto vision

SAYI: 08 YIL: 01 TEMMUZ 2012

Yeni Renault Clio

Boğaziçi Rallisi

Sınırları zorlayan bir yaşam tarzı
CAMEL TROPHY

Lansman

**Ford Focus
1.0lt EcoBoost**

Ford'un 3 silindirli yeni 1.0 litrelik
EcoBoost motoru Türkiye'de

Lansman

Toyota GT 86

Yeni Ford Ranger Türkiye'de

Lansman

Yeni Renault Mégane

Hyundai i40 Geldi



Sürüş Alfa Romeo Giulietta 170 Hp / Renault Koleos 4x4
İzlenimleri : Skoda Fabia RS / Yeni Hyundai i20 / Peugeot RCZ Asphalt

ve daha fazlası...

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

Redaksiyon

Serap Durmaz

Reklam Rezervasyon

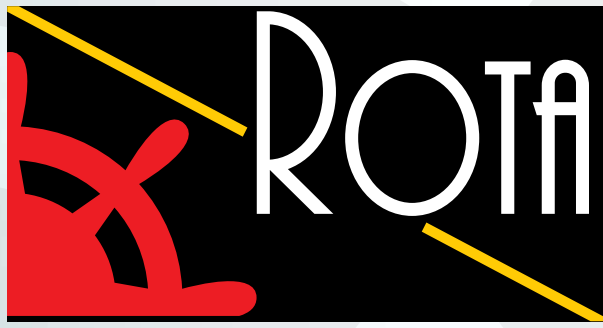
Oya Yılmaz
oyilmaz@rota-online.com

Katkıda Bulunanlar

Ertuğrul Ersin, Kanat Kale,
Tolga Yücel, Barış Polat,
Adil Küçüksarı, Simin Bıçakçıoğlu,
Cenk Ceylan, Mert Kocabaş,
Yavuz Yılmaz

Yönetim Yeri

Rota Proje Yönetimi Ltd. Şti.
Atatürk Mah. Günyol Cad. Sedef Sitesi
13.Blk. D:3 Ataşehir 34768 İstanbul
Tel: (0216) 469 09 55 Fax: (0216) 469 02 18



Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti.

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

EDITÖR



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

Merhaba

Dijital dünyadaki sekizinci ayımızda tekrar sizlerle buluşmanın keyfini yaşıyoruz.

Gelişen teknoloji, beraberinde doğaya karşı artan sorumlulukları da getiriyor. Otomotiv sektörü de yeni modellerini bu noktadan yola çıkarak tasarlamaya başladı. Sektör, bir taraftan alternatif enerji kaynakları ile çalışan otomobiller geliştirmeye çalışırken, diğer taraftan mevcut fosil yakıtlı motor teknolojilerini daha çevreci hale getirmeye uğraşıyor. Renault'nun sadece elektrik motoru kullanan yerli üretim Fluence Z.E. modelini ülkemizde satışa sunmasının ardından, Ford da yeni 1.0 litre benzinli EcoBoost motorun lansmanını yaptı. Çift turbolu bu yeni motor, yüksek tork değeri ile 1.6 litre motorları kesinlikle aratmıyor. Bu noktadan sonra bize düşense, otomobil satın alma tercihimizi kullanırken, aracın çevreci özelliklerini göz önünde bulundurarak hem doğayı korumaya katkı sağlamak hem de üreticilerin motivasyonunu arttırmak.

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve Haliç

Köprüsü'nün aynı anda tadilata girmesi ile normal şartlarda bile sürücülerin sabrını sınavan İstanbul trafiği, artık içinden çıkılmaz bir hal aldı. Saat 15:00'de Hadımköy'den yola çıkıp saat 20:30'da ancak Sirkeci'ye ulaşabilmiş olmam durumun vahametini gözler önüne seriyor. Yol bilgisayarı verilerine göre, yolculuğumun son bir buçuk saatinde gidebildiğim mesafe sadece 1 km. Devlet büyüklerimizin düzeltmesi gereken pek çok problem var; ancak trafikte, araçların içinde genellikle sadece bir kişi olduğu gerçeği, üzerine düşmemiz gereken önemli bir konu. Araç sahipleri olarak komşularımızla organize olup, 3-4 otomobil yerine tek bir otomobille işe gidip gelmek gibi alternatif çözümler üretmeyi başaramazsak, maalesef bu günleri bile arar hale geleceğiz.

Sıcakların iyice bunalttığı bu günlerde, yayaların size nazaran oldukça dalgın olabileceklerini, otomobil kullanırken daha da dikkatli olmanız gerektiğini hatırlatıp sizi yeni ve keyifli konularımızla baş başa bırakıyorum.



Kerem Tunçeri
Milli Basketbolcu

Gerçek performans kalpten gelir

"Başarılı olmamın sırrı, her maça kalbimi ortaya koyarak çıkmamdır. Çünkü sahip olduğum yüksek performansın kaynağı kalbidir. Ona iyi bakmak için elimden gelenin en iyisini yaparım. Aracımda da aynı yüksek performansa sahip olmak için BP Ultimate'ı tercih ediyorum."

Kerem Tunçeri, geliştirilmiş yeni formülüyle daha fazla performans sağlayan BP Ultimate'a güveniyor. Motorun aracın kalbi olduğunu ve BP Ultimate'ın sıradan yakıtlara göre aracın kalbine daha iyi baktığını çok iyi biliyor.

Aracınızın kalbine iyi bakar.



içindekiler

auto vision

Kısa haberler	008	Otomotiv dünyasından son haberler
Lansman	014	Toyota GT86
Lansman	024	Ford 1.0 lt EcoBoost
Lansman	028	Yeni Renault Megane
Yenilik	038	Hyundai i40 satışa sunuldu
Yenilik	044	Aston Martin Vanquish
Yenilik	054	Yeni Renault Clio
Sürüş izlenimi	064	Skoda Fabia RS - Adil Küçüksarı
Yazarlar	074	Ertuğrul Ersin - Büyüksün
Sürüş izlenimi	076	Hyundai i20 CRDi - Mehmet Erel
Yazarlar	084	Barış Polat - İlk sahibinden temiz kullanılmış web sitesi
Yazarlar	085	Tolga Yücel - Otomobil satışları düşerse
Sürüş izlenimi	086	Alfa Romeo Giulietta 170 Hp - Adil Küçüksarı
Sürüş izlenimi	096	Peugeot RCZ Asphalt - Adil Küçüksarı
Yenilik	108	Yeni Ford Ranger bayilerde
Sürüş izlenimi	114	Renault Koleos 4x4 - Mehmet Erel
Lansman	120	Elektrik Motorlu Smart ve Smart E-Bike - Adil Küçüksarı
Crow Model	132	Camel Trophy - Yavuz Yılmaz
Teknik Danışman	142	İsmet Karaman
Moda	146	Düğün sezonu açıldı
Motorsporları	148	Boğaziçi Rallisi
Lifestyle	158	Sunseeker 28
Gezi	164	Antalya - Fügen Cüceoğlu



**“TÜRKİYE’NİN EN KEYİFLİ
OTOMOBİL DERGİSİ”**

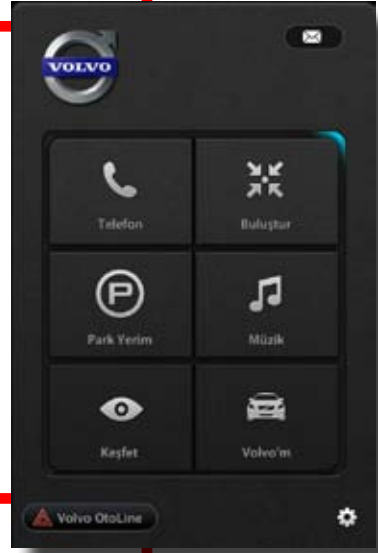


Seat Ibiza yenilendi

Seat'ın Avrupa'da bugüne kadar 500 binden fazla satan modeli Ibiza yenilendi. Yeni Ibiza 5 kapıda, bir öncekine göre daha keskin dış görünüm, yeni tasarım tampon, kaput ve ön ızgara ile öne çıkıyor. Yenilenmiş gösterge paneli de araca ayrı bir sportiflik katıyor. Yeni Ibizalar'da Bi-

Xenon LED gündüz farları, LED stop lambaları, USB ve Bluetooth girişleri de opsiyonel olarak sunuluyor. Kompakt, sportif ve dinamik hatlarıyla dikkat çeken 5 kapılı yeni Ibiza'lar, ilk etapta 1.4 lt. 85 HP, 1.2 lt. TSI 105 HP DSG ve 1.6 lt. TDI CR 90 HP motor seçenekleriyle satışa sunuluyor.

Volvo'dan muhteşem uygulama



Volvo Car Türkiye'nin yeni iPhone uygulaması, arkadaşlarınızla buluşma lokasyonunuzu belirleyebileceğiniz « Buluşur » ve aracınızı park ettiğiniz yeri kolayca bulmanıza yarayan « Park Yerim » gibi özellikleriyle günlük hayatınızı kolaylaştırmak üzere tasarlanmış. « Buluşur », Volvo kullanıcılarının web üzerindeki bir servis aracı-

lığı ile online olarak buluşmasını sağlamayı amaçlayan bir uygulama. « Park Yerim » ise, özellikle kalabalık otoparklara aracınızı park eden kişilerin daha sonra park yerini kolaylıkla hatırlamasını sağlamak için geliştirilmiş bir uygulama. İsterseniz uygulamaya park yerinizin fotoğrafını da eklemek mümkün.

OtoPratik 28. mağazasını Konya'da açtı



Brisa'nın hizmet markalarından OtoPratik, hizmet ağını genişletmeye devam ediyor. Bugüne kadar Türkiye çapında 27 mağazasıyla binek otomobil ve hafif ticari araç sürücülerinin yanında olan Oto Pratik, servis zincirine bir halka daha ekledi. Akset firması tarafından açılan Türkiye'nin 28'inci OtoPratik mağazası, Konya Büsan

Organize Sanayi Bölgesi'nde müşterilerin hizmetine sunuldu. Brisa'nın hizmet markalarından biri olan OtoPratik, binek otomobil ve hafif ticari araçların kullanım ömürleri boyunca ihtiyaç duyabilecekleri ürünlerin sunulduğu ve araçlarla ilgili temel bakım hizmetlerinin verildiği mağaza zinciri olma özelliği taşıyor.



Chrysler Voyager'ın Avrupa ülkelerinde Lancia markasıyla pazarlanan versiyonu, ülkemizde de satışa sunuldu. Tofaş çatısı altındaki Lancia Tür-

kiye tarafından Haziran ayı itibarıyla satışa sunulan Lancia Voyager, ülkemizde sadece 163 HP güç üreten 2.8 litrelik dizel motor ve 6 ileri oto-

Voyager yeniden Türkiye'de

matik şanzımanlı kombinasyonla müşterilerin beğenisine sunuluyor. İç mekân sihirbazı olarak ön plana çıkan Lancia Voyager'ın zengin standart donanımları arasında; 6 hava yastığı, ESP, ABS, lastik basınç monitörü, geri görüş kamerası, arka park sensörü, yağmur sensörü, hız sabitleyici, direksiyondan kumandalı müzik sis-

temi, 40 GB'lık hard disk, AUX girişi, Bluetooth, UConnect Sistemi, navigasyon, deri döşeme, Stow N'Go koltuk sistemi, ısıtmalı ön ve 2. sıra koltuklar, elektrikli sürgülü sağ ve sol kapılar, elektrikli bagaj kapağı, 3 bölge tam otomatik klima, xenon farlar, far yıkama sistemi ve 17 inç'lik alaşım jantlara kadar birçok ekipman yer alıyor.



Volkswagen Ticari Araç Windows 8'de

Volkswagen ticari araç, teknoloji dünyasının en yeni gözdesi olan Windows 8 uygulama mağazasında kullanıma açtığı uygulamayla, sadece Türkiye'den değil dünyadan da bu yeni teknolojiyi benimseyen ilk otomotiv markası oldu. Kullanıcılar bu uygu-

lama ile PC ve tabletlerinden Volkswagen ticari aracın tüm modelleriyle ilgili bilgilere ulaşabilecek. "Volkswagen ticari araç Windows 8 uygulaması" ile kullanıcılar, Volkswagen ticari araç markasının Amarok, Transporter, Caddy, Caravelle ve Crafter araç modelleri-

nin tüm teknik özelliklerine, videolarına ve fotoğraflarına ulaşabiliyor. Var olan masaüstü ve tablet uygulamalarından çok daha farklı ve keyifli bir deneyim yaşatmayı hedefleyen Volkswagen ticari araç Windows 8 uygulaması, herhangi bir ayar yapılmasına gerek kal-

madan Windows 8 yüklü bütün masaüstü, dizüstü ve tablet bilgisayarlarda çalışabiliyor. Türkçe ve İngilizce içerikle geliştirilen aplikasyon, kullanıcıların işletim sistemlerindeki dil seçeneğine göre otomatik olarak içeriğini ayarlama özelliğine sahip.

En güçlü ve hızlı Jeep: Grand Cherokee SRT8



71. yılını kutlayan Jeep markasının Grand Cherokee modelinin en güçlü versiyonu olan Jeep Grand Cherokee SRT8, resmen gün ışığına çıktı. Chrysler Grubu'nun iç performans departmanı SRT (Street and Racing Technology) tarafından geli-

tirilen Jeep Grand Cherokee SRT8, 468 HP'lik V8 motorunun yanı sıra performans odaklı tasarımı, yarış ruhunu yansıtan yüksek performanslı kabin içi ve sürüş özellikleriyle ön plana çıkıyor. 624 Nm. tork üreten HEMI imzalı V8 motoru ve 5 ileri oto-

matik şanzımanın yardımıyla 0-100 km./s. hızlanmasını sadece 4.9 saniyede tamamlayan dört tekerlekten çekişli Jeep Grand Cherokee SRT8, 257 km./s.'lik maksimum hıza erişiyor. Yeni Jeep Grand Cherokee SRT8'in 20 inçlik alaşım jantları, alçaltılmış profili, fonksi-

yonel tasarım özellikleri ve sportif kokpitinin yarattığı agresif görünüm ise, yeni nesil Active Adaptive süspansiyon, Selec-Track çekiş gücü kontrol sistemi ve dört çekişli ABS özelliğine sahip yeni SRT yüksek performanslı Brembo frenlerle destekleniyor.

Fiat'ın dijital takvimine ödül

Altın Örümcek Yarışması'nda, 34 farklı kategoride kazanan projeler açıklandı. Fiat'ın ilk olarak 2011 yılında ilkinin hayata geçirdiği ve 2012 yılında ikincisi gerçekleştirdiği Fiat dijital takvim projesi, otomotiv kategorisinde yılın en iyisi ödülüne layık görüldü. Finale kalan projeler arasından sıyrıl-

rak ödülle taçlandırılan Fiat'ın « 2012fiattakvimi.com » adresli web sitesi projesi, ziyaretçilerine Fiat Bravo ve Fiat 500 gibi farklı Fiat modellerinin yanında kendileri için poz veren güzel mankenleri fotoğraflayarak, kişisel 2012 takvimlerini oluşturabilmelerini sağlamasıyla dikkat çekiyor.



Hyundai i30 Wagon üretime girdi

Hyundai'nin Avrupalı tüketiciler için özel olarak Avrupa'da geliştirdiği ve ilk çıktığı günden bu yana çeşitli ödüller kazanan i30 modelinin station wagon gövde tipi de Çek Cumhuriyeti Fabrikası'nda üretilmeye başladı. Hyundai i30 hatchback'in uzatılmış

bir versiyonu olmayan ve ayrı bir safhada geliştirilen i30 Wagon, bu nedenle oldukça dikkat çekici bir arka görünüme, rakiplerinden ayrılan sportif ve dinamik bir duruşa, ailelerin tüm ihtiyaçlarını karşılayan özelliklere, sayısız göz ve cebe

sahip. Hyundai i30 Wagon, 4485 mm.'lik uzunluğu ile hatchback modeline göre 185 mm. daha uzun ve 1500 mm. ile 30 mm. daha yüksek. Bu artan boyutlar sayesinde hatchback'e göre 150 litre daha geniş bir bagaj hacmi sunuyor. Hyundai

i30 Wagon'da hatchback versiyondaki gibi 135 PS gücündeki 1.6 GDI benzinli ve 128 PS gücündeki 1.6 CRDi dizel motor seçenekleri bulunuyor. Hyundai i30 Wagon'un Eylül ayı sonunda Türkiye'de satışa sunulması planlanıyor.



Şehir trafiğine yeni çözüm Piaggio X10

Maxi Scooter konseptinin yaratıcısı İtalyan Piaggio, GT gamının en son üyesi X10'u Türkiye'de de satışa sundu. Elektrikli arka süspansiyon ayarı, çift ABS ve ASR sistemi, arkadan aydınlatmalı kumandalar, geniş ön cam, üçlü torpido gözü, 4 inç LCD ekrana sahip yol bilgisayarı gibi birçok yeni özelliği ile göz dolduran Piaggio X10, 8 bin 300 Euro'dan başlayan fiyatlarla Ferco Motor mağazalarında ve bayilerinde yerini aldı. Motosiklet tutkunları için İtalyan zarafeti ile maksimum sürüş konforunu bir araya getiren yepyeni X10'u satın almak için Ferco Motor showroomlarına gelen tüketicileri, anlaşmalı banka kredi kartına 3 ay taksit erteleme veya 12 aya varan taksit fırsatları da bekliyor.



Honda, karbon emisyonunu %30 azaltacak

"Blue Skies For Our Children – Çocuklarımız için Mavi Bir Gökyüzü" sloganıyla 1970'lerden bugüne çevreyle dost teknolojiler geliştirmeye devam eden Honda, karbon emisyonunun düşürülmesinden yakıt hücresi (hidrojen ile çalışan) araçlara kadar geniş bir yelpazede çalışmalarını sürdürüyor. Bu çalışmalarının bir göstergesi olarak yayınladığı yıllık çevre raporunda Honda'nın, üretimde kullandığı su ve enerjiyi

azaltarak, etkin geri dönüşüm sağlayarak ve ürettiği ürünlerdeki yakıt tüketimini düşürerek 31 Mart 2012 itibariyle otomobilde %9.5, motosiklette %24.1 ve güç ürünlerinde %13.5 oranında karbon emisyonlarında düşüş gerçekleştirdiği belirtiliyor. Honda, 2020 yılına kadar bu üç segmentte gerçekleştirdiği üretim ve lojistik faaliyetlerinin karbon emisyonunu, tüm dünyada %30 oranında düşürmeyi hedefliyor.



Ford Cargo'dan fotoğraf yarışmaları



Ford Otosan'ın, Ford Cargo markası altında kurduğu Ford Cargo Sanat Atölyesi, çalışmalarına iki ayrı fotoğraf yarışmasıyla başlıyor. Hem endüstride hem de sanat çalışmalarında kullanılan ortak kavram "Atölye" fikrinden yola çıkılarak oluşturulan "Ford

Cargo Sanat Atölyesi", bundan sonraki süreçte Ford Cargo tarafından yapılacak tüm sanatsal faaliyetlerin çatısı olacak. Açılışını fotoğraf yarışmalarıyla yapan Ford Cargo Sanat Atölyesi'nin ilk yarışması "Kamyoncunun Hayatı/ Yollar Sizin Gözünüzle Daha Çekilir

Olsun." başlığı altında düzenleniyor. Kamyon şoförlerinin hayatını; onlarla yaşayarak, onlarla görerek, onları göstererek anlatacak ve tüm fotoğrafseverlere gösterecek, profesyonel ve amatör tüm fotoğraf sanatçılarına açık olan yarışma, foto muhabiri-

belgesel yapımcısı Coşkun Aral danışmanlığında düzenleniyor. Ford Cargo kardeşliğini pekiştirecek olan ve interaktif ve online düzenlenen "En Yakışıklı Ford Cargo" fotoğraf yarışmasına ise sadece Ford Cargo sürücüleri ve aileleri katılabiliyor.

Özgürlüğün keyfi Fabia Combi Scout

Skoda'nın kompakt boyutları ve pratik özellikleriyle ön plana çıkan modeli Fabia Combi, arazi araçlarından esinlenilen donanımlara sahip "Scout" versiyonuyla özgürlüğün keyfini yaşatacak. Fabia Combi Scout, 1.4 lt. benzinli ve 1.6 lt. yeni nesil TDI dizel motor seçenekleri, 37 bin TL'den başlayan kampanyalı satış fiyatlarıyla Skoda bayilerindeki yerini aldı. "Farklı" ve kullanışlı bir otomobil kullanmak isteyenleri hedefleyen Fabia Combi Scout, özel ola-

rak tasarlanan siyah renkli tamponları, yine siyah renkli geniş plastik yan kaporta koruma parçalarıyla tam bir arazi aracı görünümünü sergiliyor. Bu görünüm, aracın ön ve arka tamponlarının alt kısmında bulunan metal koruyucularla da pekiştirilmiş. Fabia Combi Scout, Türkiye'de 1.4 lt. 85 HP gücünde benzinli ve yeni nesil 230 nm. torku ve 90 HP gücüyle yüksek çekiş ve performans sunan 1.6 lt. TDI dizel motor seçeneğiyle satılıyor.



Proton'un yeni geliştirmiş olduğu C segmenti Sedan modeli, şık ve modern tasarımlı Proton Preve, firmanın özellikle gelişen dünya pazarlarına yönelik tasarlayıp geliştirdiği ilk global otomobili. Preve, Proton'un bugüne kadar geliştirmiş olduğu diğer tüm modellerden hem tasarım hem donanım özellikleri açısından farklı ve yenilikçi bir

yapıya sahip. Yeni Proton Preve "Drive it to believe it" sloganı ile kullanıcılara sunuluyor. Anahtarsız motor çalıştırma, EBD-elektronik fren gücü dağılımı, led farlar, ayna sinyalleri bulunan Proton Preve, aynı zamanda segmentinde bir ilk olan 4G özelliğine de sahip. Proton Preve'in Türkiye pazarına 2013 yılında girmesi planlanıyor.

Yeni Proton Preve



Peugeot 107 yenilendi

Yenilenen 107'de eskiye oranla daha kavisli ve eğimli yeni kaput ile aslan logosu ve tamponun ortasında yeniden konumlandırılan plaka yuvası, markanın yeni tasarım kimliğini yansıtıyor. Öte yandan şekil ve yüksek konumunu koruyan farlar, daha da rafine hale geliyor. Önde, farlar yana doğru uzanıp çift tonlu bir maske ile sarılırken, arkada koyu yakut renkli

stop lambaları bloğu, kendilerini çerçeveleyen koyu bir maske ile süsleniyor. 107'ye özel arı peteği şeklindeki hücrelerden oluşan yeni radyatör ızgarası, kendisini çevreleyen kasa rengi kaporta unsurlarının ortasında havada asılmış izlenimi veren zarif ve seçkin bir ağız formu oluşturuyor. Yeni 107, 29.900 TL anahtar teslim fiyatı ile Türkiye pazarına sunuldu.





GT86

Türkiye'de

Toyota, 50 yıllık spor otomobil birikimini GT86 ile yeniden asfalta taşıyor.



Mehmet Erel
Toyota Medya
merel@autovision.com.tr



Spor otomobil meraklılarının sabırsızlıkla beklediği arkadan itişli Toyota GT86, Temmuz ayı içerisinde Türkiye'de satışa sunuluyor. Toyota'nın yeni tasarım anlayışıyla birlikte, tutku ve heyecan verici otomobiller üretme isteğinin en yeni örneği olan GT86'nın Türkiye lansmanı, İstanbul Park'ta gerçekleştirildi. Subaru ve Toyota tarafından ortak

geliştirilen GT86, önden yatay (boxer) motor ve arkadan itiş özelliklerinin hayat bulduğu sürücü odaklı, aynı zamanda dünyanın en kompakt 4 kişilik spor otomobili olarak tüm dikkatleri üzerinde topluyor.

Toyota'nın "Neo Functionalism" tasarım anlayışıyla üretilen GT86, sportif ve agresif tasarımının yanı sıra Toyota, spor otomobil mirasının çağrışımlarını da

günümüze taşıyor. Bununla birlikte, estetik güzelliğin yanı sıra, sürücünün aracın köşelerini ve yol üzerinde nerede olduğunu görebilmesine imkân sağlamak için "içten dışa görülebilen" dizayn dikkat çekiyor.

50 yıllık miras

Toyota Sports 800 ile başlayan Toyota 2000 GT ve efsane Corolla AE86 ile devam eden

Toyota'nın 50 yıllık spor otomobil mirasının yepyeni bir anlayışla yeniden şekillendirilmesi olarak nitelendirilen GT86, sıra dışı aerodinamik özellikleriyle dikkat çekiyor.

Toplam araç ağırlığı 1.239 kg. olan GT86, 4.240 mm. uzunluk, 1.775 mm. genişlik, sadece 1.285 mm. yükseklik ve 2.570 mm. dingil mesafesi sunan kompakt





boyutlarıyla segmentinde bir devrimin öncülüğünü üstleniyor. Aracın yerden sadece 460 mm. yukarıda olan ağırlık merkezi de dikkat çekiyor. 53/47 ön-arka ağırlık dağılımı ile de hız ve kontrol için ideal oran yakalanıyor.

Toyota GT86, sürücü ile bütünleşen bir spor otomobil. 2+2 oturma kapasitesine sahip olan otomobilin koltuk tasarımı, artan "G Force" etkisine karşı ön, arka ve yanlardan destek sağlamak üzere geliştirildi. Toyota modelleri içerisinde de 365 mm. ile en düşük çaptaki direksiyon simidine sahip.

Salt spor otomobil

Çift bölgeli otomatik klima, dokunmatik büyük multimedya ekranı, siyah iç tavan kaplaması, kırmızı dikişli döşemeler, hafif alüminyum pedallar ile siyah ya da siyah-kırmızı iç renk seçenekleriyle GT86, spor otomobilde yeni

standartları belirliyor. GT86 siyah, beyaz, turuncu ve kırmızı olmak üzere 4 dış renk seçeneği ile sunuluyor. Donanım seçenekleri arasında da 17" alüminyum jant, Xenon farlar, LED farlar, akıllı giriş ve çıkışlar ve Cruise Control, deri ve ısıtmalı spor

koltuklar bulunuyor.

"86" Mucizesi

Corolla AE86'dan alınan mirasın yanı sıra, "86" üretim sürecinde de çok önemli bir rol oynadı. Aracın fabrika ürün geliştirme kodu 086A idi. Boxer motorun 86mm. X 86 mm. çap ve strok kurulumu, Toyota'nın uzun spor araç tarihçesine sadık kalınarak oluşturulmuş. Aynı çap – strok oranları 4 silindirli Celica ve MR2 modellerinde de kullanılmıştı. Bunun yanı sıra GT 86'nın krom egzoz kapağının çapı da tam olarak 86 mm.



Dünyanın ilk yatay D-4S motoru

Toyota GT86'nin ön tarafındaki 200 HP güç üreten 2,0 lt. benzinli boxer motor, dünyanın ilk yatay D-4S motoru olma özelliğini de taşıyor ve 205 Nm. tork sunuyor. GT86'da 7,1 lt./100 km. yakıt tüketimi ve 164 g./km. CO2 salımı ile ekonomik ve çevre dostu sü-

rüşe verdiği önemi de ortaya koyuyor. Motoru ile sınıfında en iyi güç/ağırlık oranına (167 hp/ton) sahip olan GT86, 230 km./s. hıza ulaşabiliyor.

GT86, 6 ileri manuel ya da 6 ileri otomatik şanzıman seçeneğiyle sunuluyor. 6 ileri otomatik şanzıman, 0,2 saniyelik geçiş hızıyla dünyanın en hızlı tork

çevircisine sahip bulunuyor. GT86'da ayrıca ABS ve devre dışı bırakılabilen VSC ile GT86'nın üstün aerodinamik özellikleri sayesinde sürücüler kişisel sürüş kabiliyetlerini ortaya çıkarma fırsatını da bulabiliyorlar. GT86'da sunulan VSC SPORT seçeneği ise dengeden ödün vermeden aracın dinamik sınırlarının keşfine imkân

tanıyor. GT86'da heyecan veren bir diğer özellik ise, Toyota modellerinde bir ilk olarak gerçek bir spor otomobile yakışacak şekilde motor sesinin içeriden duyulacak şekilde tasarlanmış olması.

Toyota GT86, 52.900 Euro'dan başlayan fiyat etiketiyle Temmuz ayında Türkiye'de pazara sunuluyor.

Ali Haydar Bozkurt: Toyota Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO

"Özellikle tasarım konusunda radikal bir değişim içine giren Toyota, tutkulu ve çekici görünümüne sahip otomobilleriyle çok daha geniş kitlelerin öncelikli tercihi olmayı hedefliyor. Toyota GT86'nın müşterilerimize yaşatacağımız heyecana ve onlarla yeniden kuracağımız duygusal bağa büyük katkı yapacağına inanıyoruz. Ayrıca, Toyota GT86 ile "Sıradaki Toyota'yı Bekleyin." mesajını da geniş kitlelere veriyoruz."





Ford'un 3 silindirli yeni 1.0 litrelik EcoBoost motoru Türkiye'de

Ford'un ileri teknolojiye sahip küçük hacimli ve 3 silindirli yeni 1.0 litrelik EcoBoost motoru Türkiye'de satışa sunuldu. Yeni motorun tanıtımı için İstanbul'da düzenlenen lansman, Ford Otosan Genel Müdürü Haydar Yenigün, Ford Otosan Genel Müdür Yardımcısı Aykut Özünler ve Ford Otosan Pazarlama Müdürü Tiber Soysal'ın katılımıyla gerçekleşti.



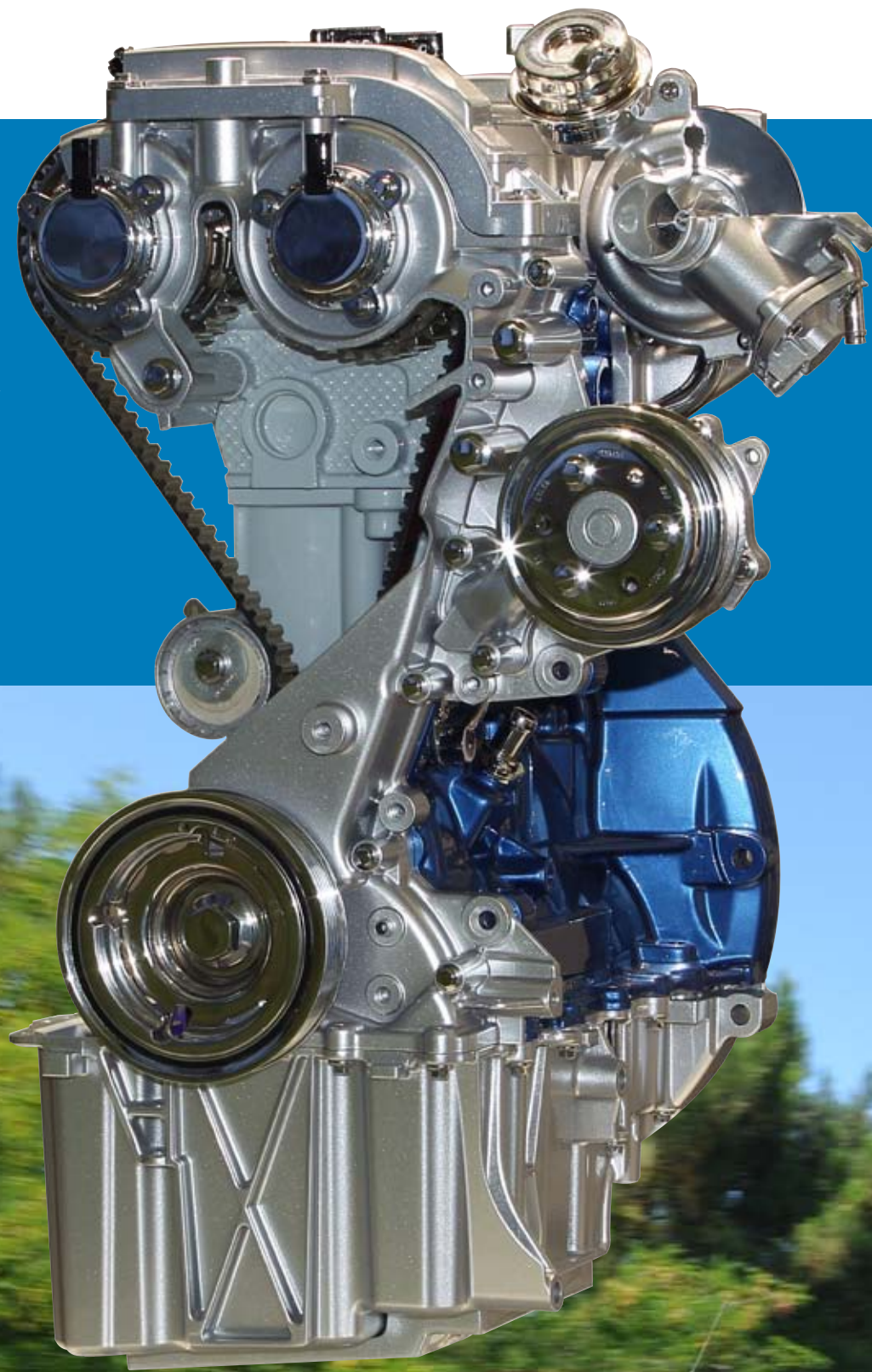
Mehmet Erel
Ford Medya
merel@autovision.com.tr



Avrupa'da ilk kez Focus'ta sunulmaya başlanan bu yeni motor, kısa bir süre önce tüm dünyanın önemli otomobil gazetecilerinden oluşan "Engine of the Year" (Yılın Motoru) organizasyonu tarafından "2012 Yılın Motoru" ödülüne layık görüldü. Ayrıca "En İyi Yeni Motor" ve

"1.0 Litrenin Altındaki En İyi Motor" kategorilerinde de ödülleri sahibi oldu. Ford'un İngiltere Dunton ve Almanya Merkenich'teki teknik merkezlerinde tasarlan 1.0L EcoBoost'un motor bloğu, bir A4 kağıdı üzerine sığacak kadar küçük.

Yeni 1.0L EcoBoost,



100 PS ve 125 PS olarak iki farklı güç seçeneğine sahip; ancak Türkiye'de ilk olarak yeni Focus ile 125PS olarak satışa sunuluyor. 100 PS'lik motor, ülkemize yılsonuna doğru satışa sunulacak olan Ford B-Max ile gelecek. Biturbo, yani çift turbolu bu yeni motor, alt devirlerde

yakaladığı 170 Nm'lik yüksek torku geniş devir aralığında devam ettirerek yüksek çekiş gücü sağlıyor. Yeni Focus 1.0L EcoBoost 125PS, 5.0 litrelik ortalama yakıt tüketimi ve km. başına 114 gr'lık CO2 salımına sahip. 1.0L EcoBoost motorlu modelin yakıt tüketimini daha azaltmaya

yönelik "Otomatik Start-Stop", aktif ön ızgara gibi birçok çevreci teknolojiyi de beraberinde getiriyor. Bu motorla donatılan modeller, sahip oldukları yakıt verimliliği ve düşük CO2 salımı özellikle "EConetic Teknolojisi" amblemi taşıyacak. Yeni Focus'un ürün

gamında hali hazırda sunulan "Aktif Şehir İçi Güvenlik Sistemi" ne diğer bir ödüllü teknoloji olan "Şerit Takip Sistemi ve Şeritte Kalma Yardımcısı" da ekleniyor. Yeni Focus'ta ön kamera sistemiyle entegre çalışan "Şerit Takip Sistemi ve Şeritte Kalma Yardımcısı" ile birlikte



"Sürücü Dikkat Takip Sistemi", "Otomatik Uzun Far teknolojisi" ve "Kör Nokta Uyarı Sistemi" gibi ileri güvenlik teknolojileri de kullanıcılara sunuluyor.

Yeni Focus'u segmentinde öne çıkaran bu aktif güvenlik donanımları, "Tekno Paket" dâhilinde 4.500 TL'lik ekstra ücret ile alınabiliyor. Focus 1.0L EcoBoost, 1.6lt. Ti-VCT 125PS benzinli motorun üzerine yaklaşık 1.500 TL fiyat farkı ile satışa sunuluyor. Böylece senelik 15 bin km. yapan bir kullanıcının, araç fiyatı ve kullanım

maliyetleri birlikte düşünüldüğünde, 3 yılda normal benzinli motora göre 1.000 TL, dizel motora göre ise yaklaşık 6.500 TL daha az ödemiş olacağı öngörülüyor. Ford Focus 1.0L EcoBoost, 46.000 TL başlayan fiyatlarla satın alınabiliyor.

Şimdilik sadece manuel vites ile Focus üzerinde satılan 1.0L EcoBoost motor, kısa bir süre sonra diğer modellerde de kullanılmaya başlanacak. Otomatik vites seçeneği PowerShift ise 2013 yılı başında piyasaya çıkacak olan makyajlı Fiesta ile donanıma eklenecek.



EConetic
TECHNOLOGY



Makyajlı **Mégane**'lar Türkiye'de



Mehmet Erel
Renault Medya
merel@autovision.com.tr

Kalite algısı arttırılan, LED farlı, yenilenen Mégane ailesi satışa sunuldu.





Yenilenen Renault Mégane ailesi, Bodrum'da organize edilen bir lansmanla basına tanıtıldı. 2008 sonundaki ilk lansmanından beri, 730 bin adet araçla Renault markasının en çok satılan aracı olan

Mégane, aynı zamanda segmentinde Avrupa'nın en çok satan modeli ünvanını da taşıyor. Yenilenen Mégane'da yeni ön tampon, otomobile teknolojide yeni bir imza katan yeni LED farlar

aracın tasarımını çekici kılıyor. Modeldeki tüm yenilikler kalite algısına vurgu yapıyor. Yenilenen ön panjur, siyah parlak kaplama ve krom dokunuşlar dikkat çeken diğer özellikler arasında yer alıyor. Yenilenen Mégane'in iç mekânı ise yeni döşemeler ve iç mekandaki diğer sürpriz çarpıcı dokunuşlarla daha da zenginleşiyor. Kabin içinde ise dış tasarımda olduğu gibi sportif bir görünüm göze çarpıyor. Özel döşemeler, spor gösterge paneli, spor direksiyon simidi, sportif kapı iç panelleri ile görünüm tamamlanıyor.

Yenilenen Mégane ailesinde birçok

teknolojik yenilik de dikkat çekiyor.

Yeni Mégane'da yer alan "Visio System" güvenli sürüş konforunu artırıyor. Yenilenen Mégane'da "Visio System" kapsamında yer alan, uzun - kısa farların otomatik kumanda edilmesi (Automatic High-Low Beam) ve şeritten çıkış ikazı (Lane Departure Warning) olmak üzere yeni teknolojik özellikler göze çarpıyor. Bu özellikler gece görüşünü iyileştiriyor ve sürücünün dikkatini korumasına yardımcı oluyor. Air Quality Sensor sayesinde yolculuk esnasında, değişik dış hava koşullarına göre içerideki havanın kalitesi





hep en yüksek seviyede korunuyor. Yokuşta kalkış yardımı sistemi (Hill Start Assist) ve park etmeyi kolaylaştıran geri görüş kamerası yeni konfor donanımları arasında yer alıyor. Ayrıca yenilenen Mégane'da, R-Plug & Radio+ ile USB + Bluetooth özellikleri de standart olarak sunuluyor.

1.6 litre 130 bg'lik yeni dizel motor

1598 cm³'lük silindir hacmi ile Energy 1.6 dCi 130 bg, sınıfının en iyi performans - tüketim oranına sahip olmakla beraber sessiz sürüş konusunda Renault teknolojisinin en yeni ürünü. Bu yeni motor sağladığı 320Nm. tork ile sınıfının en güçlü dizel motoru özelliğini elde ediyor. Energy 1.6 dCi 130 bg, 4.0 lt/100 km. yakıt tüketimi ve kilometrede sadece 104gr. CO2 salımı ile Fransa'da ekoloji ödülü almaya hak kazanmış.

Yeni Energy 1.6 dCi 130 bg motorun bir özelliği olan Stop & Start teknolojisi, araç kırmızı ışıkta veya sıkışık trafikte durağan hale geldiğinde, motorun otomatik olarak kapatılmasını sağlayan güçlendirilmiş bir marş motorundan oluşuyor. Bu sırada karbon salımı da sıfırlanıyor. Motorun tekrar çalıştırılması için yapılması gereken tek şey, debriyaj pedalına dokunmak. Söz konusu sistem, şehir içi trafikte 100 km'de ortalama 1 litrelik yakıt ve önemli oranda CO2 tasarrufu sağlıyor.





tasarımın yanı sıra, Energy 1.6 dCi 130 bg ile 320 Nm'lik performanslı bir sürüş keyfi birlikte sunuluyor. Daha sportif bir sürüş sağlamak için GT Line versiyonlar daha spor olan Mégane Coupe şasisi ile donatılmış. Yenilenen Renault Mégane HB 36.950TL,

Mégane Sport Tourer 52.500TL, Mégane Coupé 55.350TL'den başlayan fiyatlarla Renault yetkili satıcılarında satışa sunuldu. Yenilenen Mégane ailesi Oyak Renault fabrikaları ve İspanya'da Palencia fabrikasında üretiliyor.

Stop&Start sistemi hız kesme frenleme enerjisi depolama sistemi Energy Smart Management (ESM) teknolojisi ile combine edilmiş.

Yeni seri GT-Line

GT-Line versiyonu sportif özellikler, sürüş konforu ve ekonomiyi bir arada arayan müşterileri hedefliyor. Bumerang şeklindeki LED farlar, kırmızı dikişli döşeme, spor direksiyon simidi, alüminyum spor pedallar, kapı eşikleri ve GT-Line imzalı ön panel çubuğu,

koruma barları üzerindeki özel «GT-Line» logoları bu yeni versiyonun yeniliklerinden bazıları. GT-line, koyu metal ve parlak karbon dokunuşlar ile farklılığını ortaya koyuyor. Bu özel versiyonda, geniş ön hava giriş kanalları, sportif ön tampon, arka tampona entegre difüzör, 17" Celsius tipi koyu renk alüminyum alaşımlı jantlar gibi ekipmanlar standart olarak sunuluyor. GT-Line versiyonunda çekici dış





Hyundai i40 satışa sunuldu



Hyundai, Avrupa için özel olarak geliştirdiği i40'ın sedan versiyonunu Türkiye'de satışa sundu. Markanın kimliğini taşıyan altıgen ön ızgara, şu an güncel model yelpazesinde bulunan i20, i30, ix35, Accent Blue ve Elantra'da olduğu gibi i40'ta da hemen dikkat çekiyor. Öndeki sis farlarına entegre LED gündüz farları, profilde yükselen ve sportif bir duruş kazandıran omuz çizgisi ve LED arka stoplar, i40'ın yüksek prestijini simgeliyor.

Hyundai i40'ın dış tasarımındaki prestij ve dinamizm, kabin içinde de devam ediyor. Orta konsolda yüksek kalitede müzik sistemi, ergonomik konumlandırılan butonlar, elektronik çift bölgeli klima kontrol düğmeleri ve vites kolunun arkasında yokuş kalkış destek sistemi ile ön ve arka park sensörlerinin kontrol butonları yer alıyor.

Şaşırtıcı boyutları ile de segmentinde öne çıkan i40 Sedan, 2770 mm.'lik dingil mesafesi, iç mekânda ise sınıfında en iyi baş (1025 mm.), omuz (1455 mm.) ve bacak (1170 mm.) mesafesini sunuyor. 503 litre hacmindeki bagaj ise, birçok eşyanın rahatlıkla yüklenmesine imkân tanıyor.

Hyundai i40, Türkiye'de 1.6 litre GDI direkt enjeksiyonlu benzinli ve 1.7 litre hacmindeki common-rail dizel motor seçenekleriyle satışa sunuldu. Hyundai'nin başarılı 1.6 GDI motoru, 6300 d/d'de 135 PS

maksimum güç ve 4850 d/d'de 164 Nm. maksimum tork üretiyor. 6 ileri manuel şanzımanla ithal edilen i40, 100 km'de ortalama 5,6 litre yakıt tüketiyor ve 0'dan 100 km/s hıza 11,6 saniyede ulaşıyor.

Hyunda i40'ın diğer motor seçeneği olan 1.7 litre dizel ise, 4000 d/d'de 136 PS maksimum güç ve 2000 ile 2500 d/d arasında üretilen 325 Nm.'lik maksimum torka sahip. Sadece 6 kademeli otomatik şanzımanla

satılan i40'ın 100 km'deki ortalama yakıt tüketimi 5,1 litre iken, 0-100 km/s hızlanması ise 12 saniyede tamamlanıyor. Hyundai i40, iki motor seçeneğiyle de 197 km/s'lik maksimum hız sunuyor. Euro NCAP'ın yaptığı

çarpışma testlerinde rakiplerinin yanı sıra, bir üst segmentteki belirli otomobillerden bile daha yüksek puan alarak 5 yıldızın sahibi olan Hyundai i40'ta birçok aktif ve pasif güvenlik unsuru standart olarak

sunuluyor. i40'ta EBD (Elektronik Fren Güç Dağılımı) ve HBA (Fren Destek Sistemi) destekli ABS frenler, TCS (Savrulma ve Patinaj Önleme Sistemi), ESP (Elektronik Denge Kontrol Programı), Hyundai'ye

özgü VSM (Araç Stabilité Yönetim Programı), sürücü, ön yolcu, yan ve perde hava yastıkları, sürücü diz hava yastığı, acil fren sinyali, aktif gergili ön emniyet kemeri ve aktif koltuk başlıkları gibi donanımlarla





güvenlik maksimum seviyede.

Hyundai i40'ın 1.6 GDI motorlu versiyonu, Prime paketiyle satılıyor. Tüm güvenlik donanımlarının yanı sıra deri direksiyon ve vites topuzu, elektrikli

sürücü koltuğu ve bel destek ayarı, elektrik kumandalı ve sıkışma önleyicili ön ve arka camlar, kendiliğinden kararan iç dikiz aynası ve ayna üzerinde geri görüş kamera ekranı, Bluetooth ve ses

tanıma sistemi, otomatik hız sabitleyici, otomatik yanan farlar, yağmur sensörü, ön cam buz çözücü, arkada çocuk koltuğu ISOFIX bağlantısı, uzaktan kumandalı merkezi kilit ve alarm, anahtarsız giriş

ve çalıştırma butonu, radyo/CD/MP3 çalar, USB, iPod ve harici bağlantı, viraaj içini aydınlatan statik dönüş farları, elektrikli ısıtmalı katlanabilen dış aynalar, krom cam çerçeveleri ve kapı kolları,

ön ve arka park sensörü standart olarak sunuluyor.

Hyundai i40 1.7 CRDi otomatik ile alınan Executive paketindeyse tüm donanımlara ek olarak deri döşeme, ön

ve arkada ısıtmalı koltuklar, havalandırılmalı ön koltuklar, hafızalı sürücü koltuğu, ısıtmalı direksiyon simidi, kabin ön ısıtma sistemi, CD değiştirici, dahili amfi ve subwoofer, alüminyum

görünümlü pedal grubu, UV korumalı camlar, karartılmış arka ve arka yan camlar, Xenon ön farlar, far yıkayıcı ve otomatik far yükseklik ayarı, krom radyatör ızgarası, panoramik cam tavan,

akıllı park asistanı ve lastik basınç kontrol sistemi alınabiliyor.

Hyundai i40 1.6 GDI Prime'in satış fiyatı 63 bin 900 TL iken, i40 1.7 otomatik Executive'in satış fiyatı ise 108 bin 900 TL.

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





Aston Martin'in en yenisi *VANQUISH*

Aston Martin, 565 bg'lik yeni amiral gemisi GT "310 Vanquish" modelini tanıttı. Vanquise, 0'dan 100 km. hıza 4,1 saniyede ulaşıyor.





İsmi efsane V12 Vanquish'den, şık tasarımını süper otomobil One-77'den alan 310 Vanquish; güçlü performansı, ikonik duruşu, tarzı ve olağanüstü el işçiliğiyle Aston Martin mirasını geleceğin

hayalleri ile harmanlıyor. Aston Martin 310 Vanquish, tasarım ve mühendisliğin ulaştığı son nokta olarak model yelpazesinin zirvesinde yer alıyor.

Aston Martin'in en güçlü üretim modeli

olan Vanquish, altı vitesli Touchtronic II otomatik şanzımanı ve 6,0 litre atmosferik V12 motoru ile etkileyici performans verilerine sahip. 6.750 dev/dak'da 565 bg, 5.500 dev/dak'da 620 Nm. Tork, 0'dan 100

km/s hıza 4,1 saniyede hızlanma, 295 km/s azami hız, Vanquish'i kendinden emin bir şekilde süper otomobil listesine yerleştiriyor.

Şasisinde ve karoserinde alüminyum ve karbon-fiber gibi hafif



VANQUISH





565 bg

alışımlara yer verilen Vanquish, DBS'e göre yaklaşık 50 kg. daha hafif. Otomobil, ön ve arka akslar arasındaki eşit ağırlık dağılımı ve %25 oranında artan torsiyonel sağlamlığı ile dikkat çekiyor. Vanquish, %60 oranında artırılmış 368 litrelik bagaj hacmi ile konforlu seyahatler vadediyor. Etkileyici tasarımını teknolojik yenilikler ile güçlendiren ve tercihe göre 2+2 veya 2+0 oturma

düzeni ile alınabilecek otomobil, şehrin kalabalık yollarında ve otoyollarda aynı keyfi yaşatmak üzere tasarlandı.

Önümüzdeki sene 100 yılını dolduracak olan efsane İngiliz otomobil üreticisi Aston Martin, yeni Vanquish ile lüks spor otomobil segmentinin zirvesine çıkarak kutlamaların başladığını müjdeliyor.





İlk görüşte aşkın tanımı

Yeni Renault Clio

Renault'un iddialı modeli Clio tamamen yenilendi. 1990 yılında orijinal modelin lansmanından bugüne, 11.5 milyon satış adedine ulaşan Clio, dördüncü nesil versiyonu ile tarihinde yeni bir sayfa açıyor.





Tamamen yenilenen dördüncü nesil Renault Clio, parlak siyah bir zemin üzerinde büyük ve dikey Renault logosunu içeren ön tasarımı ile ön plana çıkıyor. Bu özellik, ilk olarak DeZir konsept modelinde göze çarpmıştı. Yeni Clio'da ön tasarım farlar ile daha fazla vurgulanıyor. Farların alt bölümü krom çer-

çeveler ve LED farlar ile ön plana çıkıyor. Sadece beş kapılı olarak pazara sunulan yeni Clio, arka yan camlara yakın bir noktada gizlenmiş entegre arka kapı kolları ile birlikte sportif bir görünüme sahip. Önceki nesiller ile karşılaştırıldığında yeni Clio; azaltılan yerden yüksekliği, daha fazla iz genişliği,



lastiklerin siyah bölümünün azaltılması ile ekstra dinamizm ve kişilik kazanıyor. Yeni Clio, lansmanından itibaren DeZir için kullanılan lansman rengiyle birlikte (ateş kırmızısı) sekiz farklı renkte sunulacak.

İç mekânda kişiselleştirme ön planda

Yeni Renault Clio'nun iç



mekânı, güç ve güven uyandırmak üzere aracın dış tasarımını kusursuzca tamamlıyor. Uçak kanadı şeklinde ön panel, orta konsola kusursuzca yerleştirilmiş multimedya sistemi, geniş renk seçenekleri, dijital hız göstergisi, konforlu koltuklar ve kromlu piyano siyahı görüntü ile vurgulanan konfor unsuru, modern ve ergonomi ile birlikte sunuluyor.

Tasarımından itibaren yeni Renault Clio, iç ve dış mekânın kişiselleştirilmesi üzerine düşünüldü. Müşteriler aracın dış görüntüsünü dış ayna muhafazaları, ön ızgara, arka panel etekler, alt kapı koruyucuları, jant seçenekleri ve tavan grafikleri ile birlikte kişisel hale getirebilecekler. Aracın iç mekânını kişisel hale getirmek için ise ön panel, kapı panelleri, direksiyon simidi, vites kolu çevresi, hava çıkış kanalı çerçeveleri, döşeme malzemeleri ve opsiyonel paspaslar gibi seçenekler bulunuyor. Çekici fiyatlara sahip olan opsiyon paketleri ile müşterilere birçok seçenek bir arada sunuluyor olacak.

Yeni donanım seviyesi Renault R-Link

Yeni Clio'da opsiyon olarak sunulan Renault R-Link, otomobil ile dış dünya arasında bir köprü görevi görüyor.

- Yedi inçlik (18cm.) dokunmatik ekran, sesli komanda ve pazarda bir ilk olarak kullanıcı tarafından, gözlerini yoldan ayırmadan, temel işlevlere güvenli ve basit erişim için kişisel-

leştirelebilen ana sayfaya sahip.

TomTom bağlantılı navigasyon, Live servisleri içeriyor ve pazarın en iyi, gerçek zamanlı trafik bilgilerini sunuyor. Böylece seyahat süreleri ve yakıt tüketimi azalıyor.

Diğer faydalarının yanı sıra aracın kendi elektronik sistemi ile sağlanan bağlantı, ileri ek sürüş fonksiyonlarına (Driving eco²) erişimi mümkün kılarak sürücü davranışlarının analiz edilmesini ve yakıt tüketiminin azaltılmasını

sağlıyor.

Bir otomobil için ilk uygulama mağazası olan Renault R-Link Store sayesinde kullanıcılar, çok kapsamlı ve çeşitli uygulamaları otomobillerinden veya bilgisayarlarından görüp indirebiliyor.



Üç silindirli yeni turbo motor

Yeni Renault Clio, büyük ölçüde güncellenmiş olan benzinli ve dizel motorları sayesinde düşük yakıt tüketimini ve sürüş keyfini bir araya getiriyor. Benzinli olan iki motor (Energy Tce 90 ve Tce 120), çok düşük seviyede yakıt tüketimi ile CO2 emisyonunu orta düzey hızlanmalı ve iyi tepki veren bir motorla birleştiriyor.

Yeni Clio, üç silindirli, turbo şarjlı Energy Tce 90 motorunu taşıyan ilk Renault modeli. Renault tarafından üretilen ilk üç silindirli, turbo şarjlı 899cc motorda, Stop&Start özelliği bulunuyor

ve atmosferik 1.4 litrelik bir motorun performansını sunuyor.

Ultra düşük ataletli bir turbo sayesinde düşük motor devirlerinde bile iyi bir tepki elde ediliyor. 2,000 d/d'de 90bg ve 135Nm. tork (pik torkun yüzde 90'ı 1,650 d/d ile 5,000 d/d arasında) elde ediliyor.

Daha yüksek vites oranlarına sahip, ekonomik olarak optimize edilmiş bir versiyon ve 4.3 litre/100km. yakıt tüketimi; bu da 99g/km. CO2 emisyonuna denk geliyor. Yerini aldığı Tce 100 ile karşılaştırıldığında yüzde 21 daha az yakıt tüketimi ve CO2 emisyonu sunuyor.



Yeni dizel motor Energy dCi 90 Stop&Start özelliğini içeren, Energy ailesinin en yeni üyesi dört silindirli 90bg'lik 1.5 dCi motor, 1,750 d/d'den itibaren 220Nm. ürettiyor. Daha yüksek vites oranlarına sahip, ekonomik olarak optimize edilmiş olan bu motor versiyonu, Renault eco2

imzasını taşıyan 3.2 litre/100km. yakıt tüketimi ve 83g/km. CO2 emisyonuna denk geliyor.

EDC, TCe 120'de sunuluyor.

Yeni Clio, dinamik TCe 120 motoru ve buna bağlı olarak Renault'da B segmenti için ilk kez kullanılan altı vitesli EDC



CLIO

(Efficient Dual Clutch) vites kutusu bulunuyor:

Atmosferik 1.6 litrelik motor performansına denk dört silindirli 1.2 litrelik motor, 120bg ve 1,750d/d'den itibaren 190Nm. tork için doğrudan yakıt enjeksiyonu ve turbo şarja sahip.

2013'ün ilk yarısından itibaren dCi 90 motoru için EDC çift kavramalı vites kutusu ile birlikte sunulacak olan Yeni Clio, sürüş keyfini bir adım ileri taşıyacak ve çok iyi tepki veren otomatik vites kutusu ile pürüzsüz vites geçişleri sunacak.



Skoda Fabia RS Parkurlardan Caddelere



Adil Küçüksarı \ Harun Özdemir
akucuksari@autovision.com.tr





Üvey kardeşi Volkswagen Polo GTI'dan sonra büyük merakla beklediğim Fabia RS'i bu sayıda test edebildim. Yakın bir zamana kadar kendi kendime sorguladığım küçük sınıfta güçlü otomobil modası, eskiye nazaran sanki biraz azalmış gibi mi derken, karşımıza bu güzel ve hırçın "Yeşil Dev" çıkıyor. Sevgili fotoğrafçımız Harun Özdemir ile geçen ay İstanbul Rallisi'nde koşulan Göçbeyli etabında, sizler için Fabia RS'i test ettik. Uzun düzlüklerin ve ardı ardına gelen kombine virajlı bu yolda, özel önlemler olarak otomobilin tüm limitlerini zorlama imkânı bulduk. Gentlerinde safkan yarış ruhu barındıran bu küçük yeşil dev, otomobil sporlarına son yıllarda damgasını vurmuş ve tüm uluslararası yarışlarda çok büyük başarılar elde etti. Skoda markasının da büyük bir yükselişe geçmesini sağlayan bu modeli, hep birlikte daha da yakından tanıyalım.



Tasarım ve Mühendislik

Tasarım olarak sade bir yapıdaymış gibi gözüke de köşeli hatları ve ufak detayları sayesinde bize biraz ipucu veriyor aslında. Otomobilde kuşkusuz en çok dikkat çeken unsur, Ralli Yeşil'i diye adlandırdıkları rengi. Yolda seyir halindeyken veya park ettiğimiz zamanda 7 den 70'e herkesin dikkatini çekti. Bu gibi şeyler de Skoda müşterileri için son de-

rece keyifli bir durum.

Performans ve Frenler

Skoda Fabia RS'te 1.4 litrelik Turbo motor kullanılmış ve son yılların modası olan küçük hacim motor + turbo = ekonomik canavar kurallına Skoda da uymuş. Üvey kardeşi Polo ile birer aynı motor görev yapıyor ve 180 beygirlik gücü, 250 Nm. torku 7 ileri DSG şanzımanla yere aktarıyor. Vitesleri direksiyonun arkasındaki kulakçıklarla değiş-

tirebilme imkânı sunan Fabia RS, bu sayede kayıpsız bir zaman sunarak ivmeleniyor. Durağan halden son hızına kadar gayet keyifli hızlanan araç, vitesi sürekli büyütüğünüzde aynı hızlanma ile devam edecekmiş hissi yaratıyor. 17" lik GigaRö alaşımli jantların içinde ise bu güce hükmedebilen frenler bulunuyor. Sürüşümüz sırasında uzun düzlüklerin sonunda, ardı ardına yaptığımız frenler sonrası sistemin







fazla ısınmasında bile herhangi bir sorun yaşanmadı.

Ekonomi

Fabia RS ve bu sınıf otomobillerin en çok hoşuma giden taraf, istenildiğinde son derece uysal kullanılabilir olması; bu sayede benzin sarfiyatını çok ama çok aşağılara indirmesi. Test ettiğim zaman zarfında uzak mesafeli kullanımlarım da oldu ve otomobilin

100 km.'deki ortalama yakıt sarfiyatı 7 litre civarındaydı. Tabi ki bu rakam, performanslı kullanımlarda 2 katına çıkıyor. Bu sınıf bir otomobil daha çok otomobil tutkunu, performans düşkünü genç nesle hitap ediyor ve bu nesil de son derece tutumlu olmak durumunda. Uzun bir dönemden sonra, teknolojinin de yardımıyla bu kitle tekrardan oluşmaya başladı.

Kontrol Edilebilirlik ve Donanım

Test köşemin en sevdiğim ve test sırasında en heyecan duyduğum nokta kuşkusuz ki, otomobilin yol tutuş ve kontrol edilebilirliği ile alakalı olan yönü. Hemen hemen birçok otomobilin gücü ve birbine yakın bir karakteri var; ancak bir otomobili diğer otomobilden ayıran en büyük özelliği kontrol edilebilirliği. İlk bakışta otomobilin ya-

pışığı gereği tavan yüksekliği, otomobilin ağırlık dağılımını engelliyor-muş ve bu nedenle yol tutuşta sıkıntı çıkaracakmış hissiyatı yaratsa da, optimum düzeydeki süspansiyon yapısı ve buna dâhil olan 17" ebat lastikleri, otomobili virajlarda zevk makinesi haline getiriyor. Göçbeyli etabının en sevdiğim yanı, çok hızla girilen ve uzunca olan virajları, otomobili uzun bir süre limitlerde görebilmeyi





sağlıyor. Ardından dar ve birbirini ardına gelen virajları ise, otomobilin etkileşimini sınırlandırıyor. Fabia RS, yüksek performansı nedeniyle ile aşırı zorlandığında kafadan kayma eğilimi gösterse de, bu düzey otomobiller için olağan bir durum; ancak, ralli bazlı bu model, istenildiğinde kilitli diferansiyel ile satın alınabilseydi ortaya çok uçuk bir performans çıkardı diye düşünüyorum. Açıkçası donanım başlığı oldum olası dikkatimi çekmemiştir. Küçüklüğümden beri otomobilin donanımından ziyade, hep motor performansı ve yol

tutuşu ile alakalı konuları merak etmişimdir. Gene de birçok okuyucumuz için kısaca otomobilin donanımından bahsedelim. Otomobile ilk bindiğimde RS logolu koltukların dizaynı ve yapısı dikkatimi çekti. Son derece konforlu ve yanal yükseklikleri iyi olan koltuklar, son derece tatminkâr; ancak oturma pozisyonu çok yukarıda kaldığından sürücüyü olumsuz etkiliyor. İkinci bir unsur, bir o kadar ilgisiz ve kalitesiz konulmuş torpido ve iç trimleri. Bu otomobile hiç yakışmamış. Benim açımdan otomobil son derece keyifli ve kullanı-

cısına heyecan veren bir araç; ancak Skoda'nın son yıllardaki trendi gereği, biraz daha dikkat etsem, çok daha fazla kitleyi kendine bağlamış diye düşünüyorum. RS logolu direksiyon simidinin, gayet keyif verici ve otomobilin hakimiyetini kolaylaştırır bir yapısı var. Bunun haricinde digital klima göstergesi, hız sabitleyici, ESP, ASR ve yokuş kalkış sistemi gibi özellikler de mevcut. Dikkat çeken diğer bir unsur ise, sis farları yuvasında bulunan ledli gündüz farları. Umarım ülkemizdeki trafik yetkilileri, her daim yanan sis far yuvasındaki

ledli gündüz farlarını sis farıymış gibi algılamaz.

Fiyat

56.910 TL'lik liste fiyatına istinaden Yüce Oto'nun uyguladığı kampanya ile bu otomobile sahip olmak için 54.000 TL vermeniz gerekli. Bizim test aracımızda ekstradan bulunan farklı renk(siyah) tavandan dolayı bu fiyat 54.670 TL'ye çıkıyor. Sürücüsüne sürekli yarış otomobili kullanıyormuş hissiyatı veren bu otomobil için, rakipleriyle de karşılaştırıldığında bu fiyatın yeterli düzeylerde olduğu görülüyor.



Skoda Fabia RS

Teknik Özellikler

Silindir hacmi:	1390 cc	Yakıt Tüketimi:	
Silindir adedi:	4	Şehir içi:	7.7 lt./100 km.
Yakıt Türü:	Benzin	Şehir dışı:	5.2 lt./100 km.
Maksimum güç:	180 hp / 6200 d/d	Karma:	6.2 lt./100 km.
Maksimum tork:	250 Nm / 2000-4500 d/d	Co2 emisyonu:	148 g/km.
0-100 Km hızlanma:	7.3 sn	Yakıt deposu:	45 lt.
Maksimum hız:	224 km./s	Bagaj hacmi:	300 lt.
Şanzıman:	7 ileri Otomatik (DSG)	Boş ağırlık:	1318 kg.
Anahtar Teslim Fiyatı: 54.670 TL.			





Ertuğrul Ersin
ertugrul.ersin@ikok.org.tr

BÜYÜKSÜN

Otomobil reklamcılığı denince akla ilk gelen marka Volkswagen'dir. 1960'lardan itibaren, Bill Bernbach'la başlayan VW reklamları, tamamen özgün yaklaşımıyla markanın bugünkü imaj lideri konumuna gelmesinde çok büyük pay sahibi olmuştur. Otomobil reklamcılığı yapıyorsanız işiniz zordur. Aşılması çok zor bir rakip vardır önünüzde.



Bu senenin başından beri yaptığım değerlendirmelerde, birçok VW reklamına düşük not verirken hep aynı yorumu yapmıştım: "Bu reklam VW reklamı gibi değil." demiştim. VW'den alışmadığımız tonda, başka marka adına da yapılabilecek bir reklam gördüğümde, ister istemez "Gerçek VW reklamı nasıl olmalı?" sorusu aklıma geliyor ve sonuçta beğenmiyorum. Hatta kızıyorum da; çünkü gerçek

bir VW reklamını izlemek büyük keyif. Benzersiz bir duygu. Nihayet Babalar Günü öncesi, televizyonda harika bir VW reklamıyla karşılaştık. Daha başladığında ve marka belli olmadan "Bu bir VW reklamı." dedim. Dikkatle izlemeye başladım. Hayatla bağlantım kessildi. Sadece ekrana odaklandım. Sonuçta yanılmamışım. "Büyükşün Polo." filmi izlemiştim. Biter bitmez Digitürk kumandasın-

dan filmi geri sardım. Birkaç kez daha izledim. Benim için böyle bir reklamı izlemek, bir sanat şaheserini, çok güzel bir sinema filmi, enfes bir müzik konserini izlemek gibi bir şey. Denebilir ki, hikâye çok tanıdık, hatta klişe. Defalarca yapılmış. Olsun. Klişe kullanacaksan, klişen VW klişesi olsun! Defalarca yapılmış bir şeyi en güzel şekilde yapmak daha zor ve daha büyük başarı bence. Ü-

rünle ilgili mesaj da çok net. Kolayca anlaşılıyor. Aslında Polo, küçük sınıf olmasının yanı sıra sağlamlığı üzerine inşa edilmişti. Bu nedenle "Büyükşün." mesajı çelişki gibi görülebilir; ama artık B segmenti otomobiller de daha geniş iç hacim temasını işliyorlar. Bu nedenle, pazarlama fikri olarak Polo'nun da orada olduğunu anlatması bakımından çok başarılı buldum. Filmi Babalar Günü sonrasında da gördüm TV'de. Umarım sonbaharda tekrar yayına girer. Tabii ki VW'den benzer işleri yayınlamaya devam etmelerini bekliyorum. Notumu söylemeye gerek bile yok sanırım.

Son ay içerisinde dikkatimi çeken 2 çalışma daha var. İkisi de başarılı. Önce Pirelli'den bahsedelim biraz. Formula 1 yayınında çıkan yarı reklam, yarı tanıtıcı film-den söz ediyorum.



Çok başarılı buldum. Virajlar, lastiklere binen yükler, fren noktaları, Apex gibi kavramlar ilk defa bu kadar net ve eğitici biçimde verilmiş. Bu kavramlar, daha çok yarış terminolojisi olarak görülebilir; ama aslına bakıldığında, normal otomobillerle normal yollarda, normal biçimde araç kullanırken de benzer fizik kurallarını yaşıyoruz. Neyin neden olduğunu, sebep sonuç ilişkisini bilirsek, hem daha performanslı hem de daha güvenli otomobil kullanabiliriz. Zaten otomobil sporlarının esas amacı da bu değil mi? Keşke benzer bilgiler sürekli verilebilse. Eğitici çalışma kategorisi içerisinde değerlendiriyor ve tam puan veriyorum Pirelli'ye.

Bir diğer başarılı kampanya da Dacia'nın "Nurhayat" kampanyası. Kimilerine tuhaf gelebilir; ama markanın durumuna ve ihtiyaçlarına çok iyi cevap veren bir çalışma olmuş. Yalan Dünya dizisinin popüler karakteri Nurhayat, cuk oturmuş.

Dikkat edilirse, Nurhayat Dacia'yı temsil etmiyor. Tam tersine Dacia'ya burun kıvrınları temsil ediyor. Genelde ünlü kullanımında ünlünün temsil ettiği değerler markaya atfedilir. Bu sefer tam tersi yapılmış. Dacia pazarın "ucuz" kesimine hitap eden bir marka. Skoda'nın o alandan pratikte çıkmasıyla ve Çin markalarının yetersiz kalmasıyla, kendi segmentinin öncü markası olma durumunda. Arkasında Renault'nun olması büyük avantaj. Dacia'nın en önemli sorunu hâlâ bilinirliğinin düşük olması. Bu açıdan bakınca da ünlü kullanımı doğru karar. Ünlünün kullanım biçimi de ayrıca çok başarılı.

Renault'daki başarılı gidiş Dacia'yla da devam ediyor. Hem reklam veren hem de ajans, tebrikleri hak ediyor. Dacia'ya da notum 5 üstünden 5.

Bu ay sadece 3 kampanyayı inceledik. Kazanan, diğerleri kızmamasın Polo; ama Pirelli ve Dacia da tam puan alarak başarılarını belgeliyorlar.



Yaz geldi, tatiller başladı. Tatile giderken de, şehirde de otomobil kullanırken dikkatli olun. Alkollü araç kullanmayın. Yorgunsanız, mola verin ve dinlenin. Uzun yolda fazla yemek yemeyin. Hız sınırlarına uyun, radara yakalanmayın. Motorsiklet kullanıyor-

sanız mutlaka kaskınızı takın. Son olarak, yarış pistindeyseniz piste kasksız asla çıkmayın. Normal hayatta veya yarışlarda kurallar hepimizin iyiliği ve güvenliği için konulmuştur. Lütfen bunu unutmayın ve kurallara uyun. İyi tatiller.



Hyundai i20 TUNE 1.4 CRDi

Karizmatik, güçlü ve tutumlu. İşte ideal aile otomobili



Mehmet Erel
Harun Özdemir
merel@autovision.com.tr





Üretimi ülkemizde yapılan Hyundai i20, çok kısa bir süre önce vasat görüntüsünden kurtulup modern ve karizmatik bir duruşa sahip oldu. Tamamen değişen ön görünüm, yeni LED gündüz farlarıyla desteklendi ve yan aynalara sinyal lambaları eklendi. LED olmayan modellerde bu alan krom bir çerçeve ile çevrildi ve stop lambaları elden geçirildi. Zaten beğendiğim bir otomobildi, şimdi hayran olduğum bir otomobil oldu.

Makyajlı Hyundai i20, dışarıda ve içeride yenilemelerin bir sonucu. Daha dinamik dış görüntünün hemen ardından, içeride ön konsolda müzik sistemi etrafında birkaç düzenleme ve artan donanım listesi ile karşımızda. Bu arada, yenilenen müzik sisteminin beklediğimden daha iyi olduğunu belirtmek isterim. Ayrıca ön koltuklardaki yan destekler, sürüşü daha konforlu hale getiriyor.

Yeni Hyundai i20; JUMP, SENSE, TUNE ve ELITE donanım seviyelerinde satın alınabiliyor. LED gündüz farları sadece TUNE ve ELITE paketlerinde mevcut. Test aracımız da TUNE donanım seviyesine sahip. İçeride dikkatimizi çeken ilk detay, 12 düğmeli yeni tip direksiyon oluyor. Bu düğmeler vasıtasıyla telefon, müzik sistemi, Cruise Control, havalandırma sistemi iç



sirkülasyonu gibi sistemleri kontrol edebiliyorsunuz. Aracımızda ilaveten yol bilgisayarı, geri görüş kamerası, elektronik kontrollü klima, kendinden karanan dikiz aynası, yağmur sensörü, otomatik yanan farlar, ses tanıma fonksiyonlu bluetooth ve kol dayama mevcut. Yani neredeyse yok yok.

Yeni Hyundai i20'nin 1.4 litrelik CRDi dizel motoru, 90 Hp güç ve 2000 d/d'dan itibaren 220 Nm. tork üretiyor. 6 ileri manuel





şanzıman ile sunulan otomobilin performansı şaşırtıcı biçimde başarılı. Geniş tork aralığı sayesinde neredeyse her viteste, ayağınızın altında kullanıma hazır bir güç olduğunu hissediyorsunuz. Tabii bu söylediklerimi 90 Hp'lık bir otomobile göre düşünün. Bu arada önceki versiyondaki 75 Hp'lık dizel motor artık satılmıyor.

Beni şaşırtan unsur ise otomobilin yakıt tüketimi oldu. Günlerce üst devirlerde ve trafik dâhil her yol koşulunda kullanmama rağmen, ortama yakıt tüketimim 6,2 litreyi geçmedi. Eğer tasarruflu bir sürüş deneseydim bu değer hangi seviyelere gerileyebileceğini bir



Hyundai i20 TUNE 1.4 CRDi

Teknik Özellikler

Silindir hacmi:	1396 cc	Yakıt Tüketimi:	
Silindir adedi:	4	Şehir içi:	4.3 lt/100 km.
Yakıt Türü:	Dizel	Şehir dışı:	5.0 lt/100 km.
Maksimum güç:	90 hp / 4000 d/d	Karma:	3.8 lt/100 km.
Maksimum tork:	220 Nm / 2000 d/d	Co2 emisyonu:	110 g/km.
0-100 Km hızlanma:	13.5 sn	Yakıt deposu:	45 lt.
Maksimum hız:	174 km/s	Bagaj hacmi:	295 lt.
Şanzıman:	6 ileri Düz	Boş ağırlık:	1190 kg.

Anahtar Teslim Fiyatı: 42.980 TL.



düşünün.

Yeni Hyundai i20, güvenlik ekipmanları konusunda da iddialı. Fren destek sistemi (BAS), ABS, EBD tüm versiyonlarda standart donanımda sunulurken, riskli durumlarda direksiyona küçük yönlendirmeler yapan "Araç Stabilize Yönetim Programı (VSM)" ve ESP TUNE donanım

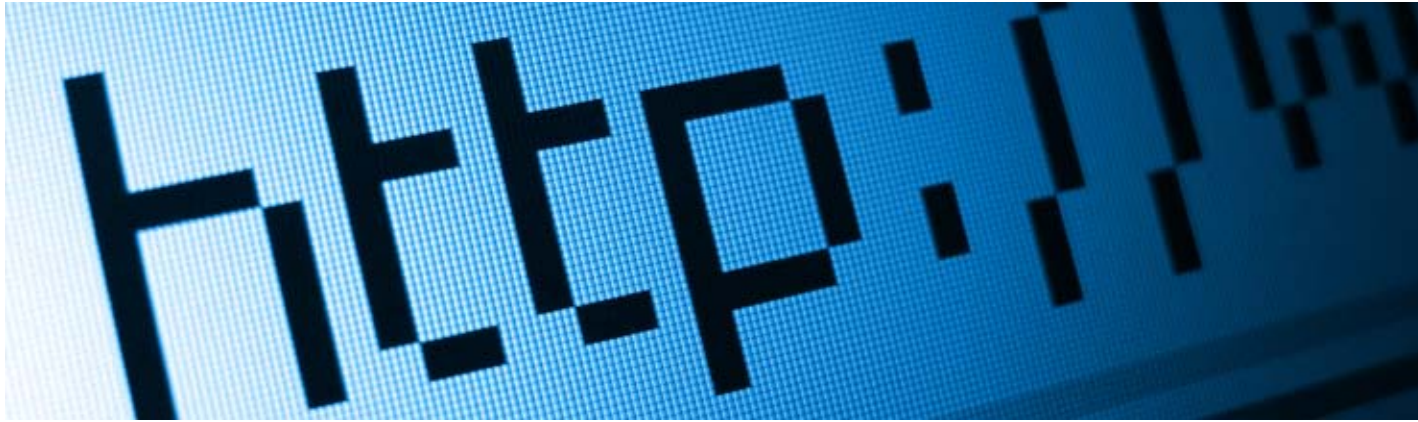
seviyesinden itibaren satın alınabiliyor.

Bunların yanı sıra geniş iç mekân, başarılı yol tutuş ve ses izolasyonu, iPhone için USB girişi, yola hakimiyet gibi daha pek çok özelliği bünyesinde barındıran i20, bu segmentte otomobil almayı düşünenlerin listesinde mutlaka yer almalı.



Barış Polat
polatb@gmail.com

İlk sahibinden temiz kullanılmış Web Sitesi



İnternetin gerek 2. el, gerekse sıfır km. araç alım-satımlarındaki rolü son 10 yılda git gide artmıştır. Yapılan incelemeler, alıcıların %70'inin otomobil almaya karar vermeden önce muhakkak internette ön araştırma yaptığını gösteriyor. Hatta bu alıcıların internette ortalama 9 saat üzerinde vakit harcadığını gösteren araştırmalar var (autotrader.com). İnternette vakit geçirilen mecraların ağırlıklı olarak markaların resmi web siteleri ve internet dergileri olduğunu var sayarsak, hem markaların hem de bayilerin web sitelerini, pazarlama aktivitelerinin önemli bir platformu olarak görmesi çok doğaldır. Oysaki işler yine değişmeye başladı.

Son yıllarda sosyal medya gerçeği internetteki pek çok taşı

yerinden oynatıyor. İnternet kullanıcıları artık istedikleri bilgiye veya kaynağa mümkün olan en kısa zamanda ulaşmak istiyor. Az zamanda daha çok ve arınmış içeriğe ulaşma isteği belki de sosyal medyanın patlamasının en önemli sebeplerindendir. Bu eğilim otomobil alıcıları için de geçerli. Bundan sonra alıcılar (veya meraklılar) marka web siteleri gezmek yerine, aradıklarının sosyal medyada kendilerine ulaşmasını isteyecekler.

Müşteri ilişkileri yönetiminde öğretilen en temel prensiplerden biri, ilişkinin yönetimini müşteriye bırakmaktır. Sosyal medya bu açıdan kullanıcılara çok ciddi avantajlar getiriyor. Kullanıcılar istediği kadar bilgiyi istediği zaman alıyor, ayrıca kişileri nasıl yönetiyorlarsa şirketlerle olan ilişkilerini de

kendileri yönettiği için, rahatsızlık duymaya başladığı anda araya bir set çekebiliyor. SMS gibi elinizi verip kolunuzu kaptırdığınız bir pazarlama aracı değil. Bu yüzden sosyal medyanın yükselişi uzun yıllar sürecek gibi.

Bunun bilincinde olan marka ve bayiler ise, kullanıcıların kendilerine gelmesini beklemek yerine, kullanıcıların zaten var olduğu sosyal medya mecralarında var olmaya başladılar. Otomotiv web sitelerinin çoğunun, bilfiil ticaretin döndüğü ve satın alma işleminin bittiği e-ticaret siteleri gibi komplike altyapı yatırımları yok. Bu aslında bir nevi avantaj. Markalar ve bayiler tanıtım için odaklandıkları dijital mecraları görece hızla değiştirebiliyorlar. Bu trend yakın bir gelecekte, şirketlerin resmi web sitelerinin

pek de uğranılmayan mecralar olmasına sebep olabilir. Bu aslında çok da büyük bir problem değil; sadece değişimin getireceği potansiyel bir sonuç.

İkinci el araç alış-verişinde ürün sayısının fazlalığı bugün için hâlâ en önemli kriterlerden bir tanesi. İnternette yaygın olarak kullanılan birkaç büyük web sitesi, ihtiyaçları karşılamada şimdilik yeterli olabilir. Sıfır km. araçlarda ve bayi hizmetlerinde ise durum biraz farklı. Bu noktada fiyat ve lojistik ön plana çıkmaya başlıyor; fakat misyonları gereği marka siteleri ve distribütörler, web sitelerinde ürün tanıtımından öteye gidemiyorlar. Örneğin gerçek stok bilgisine ve araç fiyat teklifine ulaşamıyorsunuz. Bunun sebebi, bayilerine eşit yaklaşım prensipleri de olabilir. İşte bayiler için farklılığı yakalayabilme fırsatı da burada. Sosyal medyayı doğru kullanabilen bayiler ciddi avantajlar elde edecekler. Tabi bu avantajlar alıcılar için de geçerli.

Saygılarımla,



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

Otomobil satışları düşerse...



Bursa'da otomotiv ihracatı düşünce, Türkiye'nin ihracatı artsa da, Bursa'nın ihracatı tam tersine azaldı. Azalmanın boyutunu düşüren yeni pazarlar oldu; ama şu gerçek ortaya çıktı ki; **Bursa'da otomotiv ihracatı %11 düşmüş durumda.**

Sebebi çok açık! **Avrupa Birliği'nde yaşanan küresel kriz.** İç piyasaya baktığımızda, ilk çeyrek rakamları bize yol gösterecek. **İlk çeyrekteki büyüme oranı da %3,2'de kaldı.** Hatta bir gazete manşet atmış **"Büyümüş de küçülmüş"** diye. Piyasaların moralini bozmamak için, bu büyüme oranının aslında çevre ülkelerle karşılaştırıldığında iyi bir rakam olduğu anlatılmaya çalışılıyor.

şılıyor.

Hem içeride hem dışarıda belirgin sıkıntılar var.

Otomotiv ana sanayi, bu sıkıntıyı yan sanayiye pas ediyor. Kendi üretiminde ne kadar daralma olacaksa, o kadar daralmayı yılın başında yansıtmıştı.

Bazı yan sanayiler, %15 ile %40 daralma yaşanacağını Aralık ayında biliyorlardı.

Yine ana sanayiler, hedef alım fiyatlarında da yan sanayilerinden indirim istediler. Hatta ellerinde diz üstü bilgisayarlarla yan sanayiye ziyaretler yapıp, işlem bazında hangi verimlilik artışını sağlarsa, yan sanayinin maliyetlerini nasıl düşüreceğini bile anlattılar.

Sonra devlete döndüler, devletin bazı

vergi indirimlerini geri getirmesini istediler.

Son altı aydır yoğun kulisler yapıyorlar bu açıdan.

Ben de o zaman hep şu soruyu kendime soruyorum:

Türkiye'de ürettikleri bir parçayı, sadece %3-%5 ile yurtdışındaki kendi firmalarına satarak, bir nevi kâr realizasyonu yapan bu firmalar, sıkıntı anında da neden hep çözümü başkalarından istiyorlar? Küresel oyuncu olmanın getirdiği gerçeklerle masaya oturdukları için olabilir mi?

Türkiye, her şirketinden, her ferdinden fedakârlık beklerken neden en ufak bir sıkıntıda işçiyi ilk çıkarılar otomotiv sektöründeki yabancılar

oluyor?

Neden böyle bir krizi, yan sanayisini de ayakta bırakarak geçirmek yerine **"Siz zamanında bizim sayemizde çok kazandınız, şimdi de biraz zarar edin."** denmesindeki rahatlık acaba, **"Ben güçlüyüm, istediğimi yapabilirim."** düşüncesi olabilir mi? Türkiye için kıvanç kaynağıdır bu fabrikalar.

Yabancı yatırımın bu coğrafyayı tercih etmesi büyük bir şanstır. Türkiye'nin ve Türk insanının kendi yarattığı bir şanstır bu; ama en ufak bir darboğazda bizden değilmiş gibi yapmalarını anlamıyorum.

Ya da anlıyorum da, sizi düşündürmek için yazılı bir şekilde düşünüyorum!

Romeo

& Giulietta

Tutku dolu bu otomobil, ilk görüşte insanları kendisine hayran bıraktırmasını biliyor. Her konuda İtalyanlar'ın tasarımdaki başarısını Alfa Romeo Giulietta'da da görebiliyoruz.



Adil Küçüksarı \ Harun Özdemir
akucuksari@autovision.com.tr



Tasarımındaki sadelik, otomobilin her detayında görülebiliyor. Hatchback yapısına rağmen ön ve arka taraf da son derece geniş. Bagajı ise birçok rakiplerinden büyük ve kullanışlı. Gündüz farları ise tasarım ve kullanışlılık bakımından oldukça tatminkâr.

Özellikle otomobilin iç dizaynı, sade olmasına karşın son derece şık.

Yerini aldığı 147 modeline göre her yönü ile üstün olsa da bazı küçük detaylar Fiat'ı hatırlatıyor.

Sıra dışı arka kapı açma kolları, koca üçgen motor ızgarası, seksi gündüz farları ile Alfa Romeo Giulietta farklı olma peşinde.



Performans ve Frenler

2010 yılında "yılın motoru" ödülünü alan Giulietta, 1.4 litrelik Multiair isimli motor teknolojisi 1.4 litre ve turboşarj yardımı ile 170 beygir güç üretiyor. Alt devirlerden itibaren motor o kadar canlı ki her daim gaz pedalının hareketlerine tepki verebiliyor. 2500 devirden itibaren ise 250 Nm'lik maksimum güç size eşlik ediyor. Bu da otomobilin neden alt devirlerde de performanslı olduğunu bize vurguluyor. Frenler ise olması gerektiği düzeyde. Yoğun performanslı testimiz sırasında bile bize herhangi bir olumsuzluk yaşatmadı.

Ekonomi

Otomobili teslim aldığı sırada, haftasonu gerçekleşecek olan Eskişehir Rallisi planı yaptım ve Eskişehir'e Giulietta ile gittim. Otomobili uzun yolda her türlü yol şartında test etme imkânım da oldu. Beni

en çok etkileyen konu ise yakıt sarfiyatı. Otoban kullanımında yakıt sarfiyatım ortalama 7 litrenin altındaydı. Performanslı kullanımda ise bu rakam 11'lere yükseldi. Otomobilin ağırlığını da göz önünde bulundurursak müthiş denebilir.

Kontrol Edilebilirlik ve Donanım

Otomobile ilk bindiğimde 17" büyüklüğündeki jantları ve ince yanak lastiği ile otomobil hakkındaki ön yargım makûl seviyede konforlu; ama iyi yol tutan bir otomobil olduğuydu. Nitekim yola çıktığımda ilk

dikkatimi çeken şey, otomobilin direksiyon tepkileri oldu. Her ne kadar direksiyonun kendisi otomobilin tasarımına yakışmasa da verdiği tepkilerle sürücüsüne güven veriyor. Süspansiyon yapısı hem performanslı kullanımlarda hem de sakin kullanım-





larda sürücüsünü tatmin ediyor.

Donanım olarak da otomobil, sadeliği ile ön plana çıkıyor ve ne yazık ki rakiplerine oranla ayrıntılar test otomobilimizde bulunmuyor. Otomobilin yol bilgisayarı, klima kontrolü gibi fonksiyonların kullanımı çok basit. Göstergeler de bir o kadar okunaklı.

Test otomobilimizde DNA (Dynamic, Normal, AllWeather) denilen 3 ayrı sürüş modu bulunuyor. Sabit hızda giderken dinamik modunu seçtiğinizde, otomobilin gaz tepkileri aniden değişiyor ve otomobil adeta fıskırmak istiyor. 1.4 litrelik motor hacmine sahip



olmasına rağmen etkileyici bir performans sunuyor. Normal mod ise günlük kullanım modunuz olarak sunuluyor. All Weather ise zorlu hava şartlarında otomobilin elektronik çekiş ve kontrol ünitelerini daha da hassaslaştırarak sürücüyü destek oluyor. Alfa Romeo'nun Q2 diye adlandırdığı, elektronik olarak çalışan diferansiyel kilidi devreye girerek çekiş gücü bu sayede artırılıyor.

Test otomobilimizin koltukları Alfa Romeo logosu ve opsiyon listesinde bulunan kırmızı dikişli döşemelere sahip. Alfa Romeo gerçekten de İtalyan olduğunu her



noktada belli ediyor. Otomobil resmen tutku ile yaratılmış. Otomobilin iç torpido kaplamalarıyla beraber dikiz aynası ve vites topuzu da mat krom üretilerek iç dizaynda da dinamizm vurgulanmış.

Fiyat

Alfa Romeo, ülkemize Mito ve Giulietta olmak üzere 2 ürün gamı ile ithal ediliyor. 55.000 TL ile 92.500 TL arasında değişen versiyon ve donanım fiyatları ile dilediğiniz bir Giulietta modeline sahip olabilirsiniz. Bizim test ettiğimiz araç için ise, sahip olduğu tüm opsiyonları ile beraber yaklaşık 70.000 TL'nizi gözden çıkarmanız gerekli. Fiyat biraz yüksek kalınca ister istemez gözümüz rakiplerine ve fiyatlarına kayıyor.



Alfa Romeo Giulietta

Teknik Özellikler

Silindir hacmi:	1368 cc	Yakıt Tüketimi:	
Silindir adedi:	4	Şehir içi:	7.8 lt/100 km
Yakıt Türü:	Benzin	Şehir dışı:	4.6 lt/100 km
Maksimum güç:	170 hp / 5500 d/d	Karma:	5.8 lt/100 km
Maksimum tork:	250 Nm / 2500 d/d	Co2 emisyonu:	134 g/km
0-100 Km hızlanma:	7.7 sn	Yakıt deposu:	60 lt
Maksimum hız:	218 km/s	Bagaj hacmi:	350 lt
Şanzıman:	6 ileri Manuel	Boş ağırlık:	1290 kg

Anahtar Teslim Fiyatı: 58.050 TL.



Adil Küçüksarı

Harun Özdemir

akucuksari@autovision.com.tr

Peugeot RCZ Asphalt

Aslan Kral'ın Doğuşu





Kışkırtıcı, sıradışı, farklılığın sembolü Peugeot RCZ Asphalt modeli ile karşımızda adeta kükrercesine duruyor. Test sırasında, yolda tüm bakışları adeta üzerine çeker cinsten bir durumla karşılaştık. Gerçek-

ten çok şaşırtıcıydı. Peugeot mühendisleri, uzun bir zamandır performans bazında ses getirecek model çıkartmıyordu. 90'lı yılların sonunda Peugeot 306 GTI aracımız vardı ve o dönemlerde gerçekten de

GTI bir otomobile binmek ayrıcalıktı. GTI efsanesinin baş kahramanları arasında 205, 106 ve 306 modeli ile Peugeot gerçekten ayrı bir kulvardaydı. Sürücüsünü safkan yarışçı ruhu ile etkili-

yordu. Daha sonraları ise 2000'li yılların başlarında, 206 GTI ile birlikte tasarım olarak çığır açsa da performans olarak önceki modellerini hep arattı. Peugeot 206, o dönemde bir ikon haline gel-

mişti ve Peugeot artık tasarım olarak ön plana çıkıyordu. 206 modelinin 180 beygirlik RC modeli ve 207 nin RC modeli oldukça performanslı olsalar da, ben nedense eski efsanelerinin ruhunu yaşat-

madıklarını düşünüyorum.

Peugeot RCZ Asphalt; çılgın tasarımı, kaliteli iç dizaynı, yırtıcı motor sesi ve etkileyici ivmelenmesi ile beni kendisine aşık etti diyebilirim. Uzunca bir zaman



400 beygir üstü otomobiller kullanmama rağmen, RCZ Asphalt'ın yol tutuşu ve motor performansı beni çok etkiledi.

Körfez Pisti'nde otomobil ile ilk gazlamaya başladığım an, bu aracın rallilerde büyük işler çıkarabileceğini düşündüm. Önümüzdeki dönemlerde yarış parkurlarında bu otomobili görürseniz hiç şaşırmayın.

Performans ve Frenler 1297 kg. ağırlığa sahip RCZ Asphalt'ın gaz pedalı her tepkiye anında cevap veriyor. Tabiki de 200 beygirlik THP motorunun bunda büyük bir etkisi var. 1.6 litre hacmine sahip olmasına rağmen otomobil, 1400 motor devrinden itibaren Overboost ile 270 Nm. tork sağlıyor. Bu güç ise aracı 0'dan 100 km. hıza 7,5 saniyede çıkartıyor ve aracın yüksek hızlardaki ara hızlanmaları da gerçekten etkileyici.

Otomobilin gazına her bastığınızda ise kulakları mest edecek motor sesi de ritminize uyum sağlıyor. RCZ, gerçekten de sürücüsünü gaza basmaya davet edercesine adeta kükrüyor.

Körfez Pisti'ndeki testimiz sırasında otomobile binmek büyük bir keyifti. Pistte birçok otomobil kullanmama rağmen Peugeot RCZ Asphalt'ın yeri bende ayrı oldu. Bunda büyük ölçüdeki etken, kuşkusuz otomobilin geometrisinden kaynaklanan eşsiz yol tutuşu ve dengesi diyebilirim. Buna ek





olarak, otomobilin direksiyonu ve süspansiyonu da o kadar uyumlu ki sonucunda etkileyici bir yol tutuşa sahip olmuş. Testimiz sırasında ESP daimi olarak kapalıydı ve otomobilden bu sayede yüksek ölçüde verim almaya çalıştık. Viraj girişlerinde ufak bir direksiyon hareketi ile otomobil virajın içine girdiği gibi aynen çıkmasını beceriyor ve bana en ufak te reddüt dahi ettirmedi. Aynı şekilde pist kullanımında bile, uzun düzlüklerin sonundaki keskin virajlara girerken ani frenlemelerde otomobil, dengesini hiç kaybetmediği gibi yeterli oranda fren gücü ile aracı doğru yerde durdurmayı beceriyor. 340 mm. çapındaki ön fren diskleri gayet başarılı.



Ekonomi

4 günlük test dâhilinde çok fazla km. yaptım. Sıkışık İstanbul trafiği dâhil uzun otoban seyahati de gerçekleştirdim. Uzun yolculuklarda "Hız Sabitleyici Sistem" in avantajı oldukça fazla ve yakıt ortalaması şehir dışında ortalama 100 km'de 6 litrelerin altına iniyor; ancak karma yakıt ortalaması 100 km'de 6,9 litre. Bu da oldukça makûl seviyelerde. Teknolojinin gelişmesi ile birlikte, yüksek performans düşük yakıt tüketimi ile beraber sunulması, bu tarz otomobilleri cazip hale getiriyor.

Kontrol Edilebilirlik ve Donanım

Peugeot RCZ Asphalt, tam bir go-kart . Otomobilin ağırlık dağılımı



muhteşem; aracın tam orta ve olabildiğince aşağısına yerleştirilmiş. Peugeot mühendislerinin yarışlarda edindiği tecrübe ile ortaya tam bir keyif makinesi çıkmış. Çok yüksek hızlardaki direksiyon hakimiyeti ve otomobilin dengesi, istenilen manevralara anında cevap vererek sürücüsüne haz yaşatmayı beceriyor.

Otomobilin yüksek donanım paketi de Peugeot RCZ'yi biraz ayrı bir yerde sınıflandırmamıza neden oluyor. Yüksek hızlarda devreye giren otomatik arka kanat, istenildiğinde içeride bulunan düğme sayesinde, düşük hızlarda da kontrol edilebiliyor.

Çift dikişli deri döşeme, torpido ve yanal yüksekliliği iyi olan logolu

yarış tipi koltuklar, alüminyum kaplamalar ise sürücüsüne supersport bir otomobil kullanıyor hissiyatı veriyor. Sürüş pozisyonu da olağanüstüydü. Kabin içi oldukça kaliteli işçilik sergiliyor. Direksiyonun orta kaplaması otomobilin ahenginden biraz uzak kalmış gibi görünüyor olsa da torpidonun ortasına yerleş-

tirilmiş analog saat, iç havanın kalitelenmesinde etkili olmuş. Her ne kadar 2+2 oturma düzeni olsa da arkada seyahat edecek olan yolcuların boylarının 17 cm'yi geçmesi gerekir diye düşünüyorum. Aksi taktirde yolcuların başları tavana değerek seyahat ederler. Test otomobilimizde 18 inç jantlar vardı ve istenildiğinde opsiyon olarak 19 inç olan modelini satın alabilirler. Her ne kadar 19 inç jantların görseli daha iyi olsa da performans açısından 18 inç jantlar benim tercihimdir.

Fiyat

Liste fiyatı 98.000 TL olan Peugeot RCZ Asphalt modeli, kampanya dâhilinde olmasından dolayı bu rakam 89.990 TL'ye düşüyor. Peugeot Finans sayesinde satın alacak müşterilere, kişiye özel avantajlar sunuluyor.



Peugeot RCZ Asphalt

Teknik Özellikler

Silindir hacmi:	1598 cc	Yakıt Tüketimi:	
Silindir adedi:	4	Şehir içi:	5.6 lt/100 km
Yakıt Türü:	Benzin	Şehir dışı:	6.9 lt/100 km
Maksimum güç:	200 hp / 5500 d/d	Karma:	9.1 lt/100 km
Maksimum tork:	275 Nm / 1700 d/d	Co2 emisyonu:	159 g/km
0-100 Km hızlanma:	7.5 sn	Yakıt deposu:	55 lt
Maksimum hız:	237 km/s	Bagaj hacmi:	384 lt
Şanzıman:	6 ileri Manuel	Boş ağırlık:	1297 kg

Anahtar Teslim Fiyatı: 89.990 TL.



Yeni Ford Ranger bayilerde

Akıllı teknolojilerini; güvenlik, kalite ve konforla birleştiren Yeni Ford Ranger, 49 bin 900 TL'den başlayan fiyatla Türkiye'de satışa sunuldu.



İlk etapta 4x2 versiyonuyla satışa sunulan Yeni Ford Ranger'da, Ford Otosan tarafından geliştirilen 2.2 litrelik dizel motor yer alıyor.

Daha fazla yük taşıma kapasitesi ve sınıfının en iyi römork çekme yeteneğini sunan Ranger, aynı zamanda kullanıcılarını günlük yaşantısında da rahat ettirecek yenilikçi ve konforlu özellikleri içeriyor. Tasarımcıların "21. Yüzyıl Sağlamlığında" adını verdiği gergin ve kaslı hatlara sahip Ranger, hem bir şantiye sahasında hem de lüks bir restoran önünde bile dikkatleri üzerine çekebilecek şıklıkta. Önde kısa dingil çıkıntısı ve üç çubuklu ızgara var ve bu da global bir Ford pickup tasarım ögesi. Büyük ön farlar, aynalar ve belirgin tekerlek boşluğu çıkıntıları, yeni Ranger'a bütünlük katan bir görünüm sağlarken saldırgan sportif duruşuna da katkıda bulunuyor.

Çift kabin de 1.21 metre yükseklikte en iyi yer arasında yer alırken, 5,359 mm. uzunluğunda ve 1,850 mm. genişliğinde

deki yeni Ranger, önceki nesil modelden daha büyük. Ayrıca 3.5 tura sahip çok iyi tepki veren ve sınıfının en iyilerinden biri olan direksiyonu sayesinde dar şehir sokaklarında rahatça manevra yapabiliyor.

Akıllı ve konforlu iç bölüm

Araç, şık bir görünüm ve yüksek kalite hissiyle birlikte, sadece binek otomobillerde bulunan donanım seçenekleri ile üstün konfor sunuyor. Yeni Ranger'da cesur yeni iç yüzeyler, bir yandan ticari bir aracın yoğun kullanımına dayanacak yapıdayken bir yandan da kalıcı kalite görünümü sağlıyor.

Geniş bir yaşam alanı sunan yeni Ford Ranger'ın çift kabin modelinde, B sütunu öne taşınarak sınıfının en iyi arka bacak mesafesi ve diz alanı sunuluyor. Derin orta konsol bölmesi, 8.5 litre ile sınıfındaki büyük eşya saklama gözünü oluşturuyor ve klimadan gelen bir çıkışın bulunduğu modellerde, altı adede kadar içecek kutusunu serin tutabiliyor. Ford'un teknoloji



atılımlarının sürdüğü yeni Ranger'da, kullanımı kolay hale getiren daha güvenli ve eğlenceli pek çok özellik bulunuyor. Bluetooth, USB ve iPod bağlantısına sahip modellerde radyo, CD, iPod, USB, elektronik klima ve cep telefonu sesli olarak kontrol edilebiliyor. Yüksek donanım düzeylerinde çift bölgeli dijital klima ve hız sabitleyici sunulur-

ken bazı modellerde 4.2 inçlik renkli ekran yer alıyor.

Güçlü dizel motorlar

Yeni Ford Ranger'da ilk etapta 2.2 litrelik dizel motor satın alınabiliyor. 2012 yılının son çeyreğinde Ranger Wildtrak modelinin satışa sunulmasıyla birlikte, 3.2 litre silindir hacmine sahip 200 PS ve 470 Nm. tork üreten motor da 4x4

modellerinde satın alılabilecek.

Sadece 3 bin TL'lik farkla, 6 ileri otomatik şanzımanla da satın alılabilen Ranger'da kullanılan 2.2 litrelik 4 silindirlilik dizel motor, daha geniş bir çalışma aralığında turbo basıncının hassas bir şekilde kontrol edilmesine olanak tanıyan değişken geometrilik turboları kullanarak 375

Nm.'lik en yüksek tork ve 150 PS'lik güç sağlıyor.

Geliştirilme süreci Türkiye'de Ford Otosan tarafından gerçekleştirilen bu motor, böylece düşük devirlerde daha yüksek tork elde ederek daha iyi kalkış ve sürüş kolaylığı sağlarken motorun yakıt verimliliğini de artırıyor. 150 PS gücündeki 2.2 Duratorq dizel motor, 7.6 litre/100

km./lik ortalama yakıt tüketimiyle sınıfının en iddialıları arasında yer alıyor.

Sınıf lideri yetenekler

Zorlu koşullara dayanabilecek şekilde geliştirilen yeni Ranger, 3.350 kg'a kadar römork çekebilmek ve 4x4 versiyonları için de tam yüklü halde 800 milimetre sudan geçebilme yeteneğine sahip. 2012 yılının son çeyreğinde ülkemizde satışa sunulacak 4x4 modeli ile yeni Ranger, daha üstün arazi yeteneğine kavuşacak. Daha az yer kaplayan yeni bir ön diferansiyel, yenilenen arka dingil ve iyileştirilen elektronik kontrollü aktarma sistemi, sürücünün hareket

halindeyken 120 km/s hıza kadar, 4x2'den 4x4'e istediği zaman orta konsoldaki bir düğmeyi kullanarak geçmesine imkân veriyor. Offroad kullanımlarında daha da güvenli sürüş arzu eden müşterilere sunulan "Çekiş Kontrol Sistemi", her bir tekerlekteki çekişi en üst düzeye çıkararak aracın dengesini koruyor.

Zengin donanım

XL, XLT ve Wildtrak donanım versiyonlarıyla satılacak olan yeni Ford Ranger'ın 49 bin 900 TL'lik tavsiye edilen anahtar teslim peşin fiyatına sahip giriş seviyesindeki XL versiyonunda; siyah renkli, elektrikli ve ısıtmalı yan



aynalar, 16 inç çelik jantlar, yük alanı içinde bağlantı noktaları, arka sis farı, klima, elektrikli ön ve arka camlar, tek dokunuşla açılıp kapanabilen sürücü camı, hıza duyarlı ön cam si-lecekleri, 4 hoparlörlü radyo/CD/MP3 çalar, sürücü ve ön yolcu ön

hava yastıkları standart olarak bulunuyor.

56 bin 900 TL'lik tavsiye edilen anahtar teslim peşin fiyatına sahip manuel şanzımanlı Ford Ranger'ın XLT versiyonunda, XLe ilave olarak ön sis farları, krom ön ızgara, e-

lektrikli ve ısıtmalı krom yan aynalar, krom kapı kolları, krom yan basamaklar, krom spor barlar, karartılmış arka camlar, hız kontrol sistemi, deri kaplı direksiyon simidi ve vites topuzu, direksiyondan kumandalı 4 hoparlörlü radyo/CD/MP3

çalar, 4 yönlü ayarlanabilen bel destekli sürücü koltuğu bulunuyor. Aynı zamanda 6 hızlı otomatik şanzıman ile tercih edilebilen yeni Ranger'ın XLT donanım seviyesi, otomatik şanzıman ile birlikte ise 59.900 TL'den satışa sunuldu.



Renault Koleos 2.0 dCi Privilege

Şehir çocuğu



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

Renault'un 4x4 aracı Koleos, geçirdiği gençlik operasyonu ile albenisini arttırmayı başarmış. Latitude ve Fluence modellerinde olduğu gibi Samsung ile ortak üretilen Koleos, donanım seviyesi ve yumuşak sürüşü ile konfor arayanların tercihi olmaya aday.



Yenilenen ön yapısı ile önceki halinden daha başarılı olduğu gözlenen Renault Koleos, 4x4 çekiş sistemi ile dik-katleri üzerine topluyor. Daha ilk bakışta kendisini belli eden yüksek donanım seviyesi ise en önemli silahı.

Far yıkama, Xenon farlar, koyu renk camlar, anahtarsız giriş gibi

önemli detaylar sadece dışarıdan görünenler. İçeride ise konfor odaklı donanım hazırda sizi bekliyor. Deri koltuklar, navigasyonlu müzik sistemi, çift bölgeli dijital klima, anahtarsız çalıştırma, manuel kullanım olanaklı 6 ileri otomatik şanzıman, Cruise Control, panoramik cam tavan ve elektronik el freni bunlardan



başlıcaları. Aracınız stop ettiğinde el freninin otomatik olarak devreye girmesi güzel bir detay. Ayrıca Bose müzik sistemi sürüşünüzü daha keyifli hale getiriyor. Koleos'un neredeyse her tarafında eşya gözleri bulunması önemli artılarından.

Arka taraftaki çift kapılı bagaj, kolay yükleme

ve arazide ilave oturma alanı yaratması açısından başarılı. Arka kısımdaki yan cam perdeleri ve ön koltukların arkasında bulunan katlanan küçük masalar, özellikle çocuklu aileler için uzun yolculuklarda oldukça fayda sağlıyor.

Normalde öndeki iki tekerlekten çekişle ilerleyen Koleos, ihtiyaç



halinde 4x4'e otomatik olarak geçiyor; ancak ön konsolda bulunan bir düğme vasıtasıyla 4x2, 4x4 ve 4x4 Lock sürüş modlarını manuel olarak seçebiliyorsunuz.

Renault Koleos, sadece 2.0 litre dCi dizel motor ve Privilege donanım seviyesi ile satılıyor. Bu motor 4000 d/d'da 150 Hp güç ve 2000 d/d'dan

itibaren 320 Nm. tork üretebiliyor. Koleos, 12.3 saniyede 100 km/s hıza ulaşıyor. 1.7 ton ağırlığında bir araç için iyi bir değer.

Yumuşak süspansiyon sistemi, konforu arttırsa da aracın yüksek yapısı nedeniyle virajlarda güven vermiyor. ESP olmasına rağmen, önden kaymaya meyilli yüksek



yapısı ve yumuşak süspansiyon sistemi sürücüyü zorluyor. Diğer taraftan, motor sesi yeteri kadar izole edilememiş.

Güvenlik konusuna gelince, Renault Koleos'un Euro Ncap çarpışma testinden 5 yıldız aldığıını hatırlatmam gerek.

Renault Koleos 2.0 dCi 4x4

Teknik Özellikler

Silindir hacmi:	1995 cc	Yakıt Tüketimi:	
Silindir adedi:	4	Şehir içi:	8.8 lt/100 km
Yakıt Türü:	Dizel	Şehir dışı:	6.2 lt/100 km
Maksimum güç:	150 hp / 4000 d/d	Karma:	7.1 lt/100 km
Maksimum tork:	320 Nm / 2000 d/d	Co2 emisyonu:	186 g/km
0-100 Km hızlanma:	12.3 sn	Yakıt deposu:	65 lt
Maksimum hız:	180 km/s	Bagaj hacmi:	450 lt
Şanzıman:	6 ileri Otomatik	Boş ağırlık:	1709 kg

Anahtar Teslim Fiyatı: 104.400 TL.



Smart'ın elektrik motoru yorumu

18 Haziran günü Berlin'de düzenlenen Smart Lansmanı, katıldığım ilk lansman oldu. Öncelikle son derece keyifli bir atmosferle karşılaştığım ve son derece sıcak dostlukları için Mercedes-Benz Türk A.Ş. ailesine teşekkürlerimi iletiyorum.



Adil Küçüksarı \

Mercedes-Benz Media 
akucuksari@autovision.com.tr 





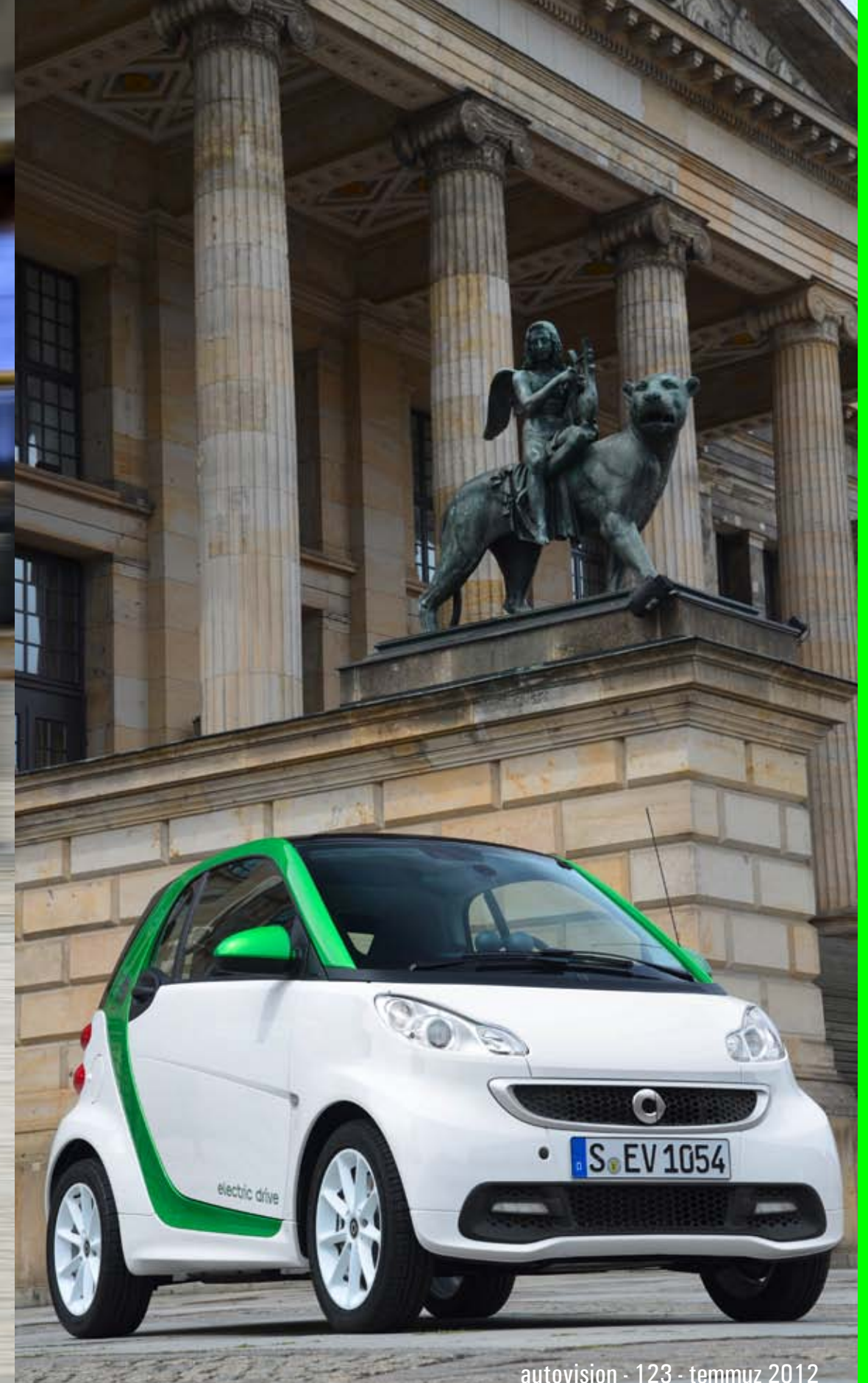
Berlin'e lansman için harekete geçtiğimde, her iki elektrikli araç için de kendimce tahminlerim vardı. Daha önceki seneler Smart kullanmış biri olarak otomobilin genel yapısı ile ilgili bir tecrübem vardı; ancak ne yazık ki

daha önce hiç elektrik motorlu bir araç kullanmamıştım. İşim gereği hep gürültülü ve çok yakıt harcamasını sağladığımız otomobillerle iç içe olduğumdan, Smart bana zıt karakterli bir otomobil olacaktı. Nitekim havaalanında

indik ve bizi çok samimi bir şekilde karşılayan Smart ekibi ile Mercedes Viano'lar eşliğinde lansmanın yapıldığı yere ulaştık. Uzun bir yolculuğun ardından ve ne yazık ki sabah uçağın geç kalkmasından açılış konuşmasını kaçırırsak da

enfes öğle yemeğine yetişmiştik.

Ardından büyük merakla beklediğim elektrikli Smart'ın direksiyonuna geçtim ve navigasyon cihazının sayesinde Berlin'i Smart ekibinin belirlediği rota üzerinde, tüm







güzelliklerini göreceğim şekilde hem gezip, hem de otomobilin testine başladım.

Otomobilin kontak anahtarını çeviriyorsunuz, göstergedeki ışıkların yandığını gördüğünüzde otomobil kullanıma hazır demek

oluyor ve hiç ses çıkarmadan yola koyuluyorsunuz. İlk defa kullandığım için motor ve egzoz sesi bekledim; ancak duyamayınca bir garibime gitti doğrusu. Sadece 3-5 metre yol kat ettikten sonra her şeye alışmıştım. Tabii

kullandığım araç üstü açılır versiyon olduğu için, kendimi rüzgârın sesine vererek yola koyuldum. Otomobilin 55 Kw'lık gücü ve 130 Nm'lik torku sayesinde, elektrik motorlu Smart ForTwo ile saatte 125 km./s. hıza ulaşmak

mümkün. Şarjı tam dolu ise 145 km.'lik menzile sahip olan elektrikli Smart ForTwo, 0'dan 100 Km. hıza sadece 11,5 saniyede çıkıyor. Tüm vergiler dâhil 15.890 €'luk Avrupa etiket fiyatı ile Temmuz'dan itibaren satışa sunulacağı gibi,



elektrikli motoru sayesinde karbon salınımı olmadığı için tamamen doğa dostu olarak yollara çıkacak.

Avrupa'nın birçok ülkesinde şarj problemi kalktı ve neredeyse yok denecek düzeyde. Birçok sokakta şarj noktaları olduğu gibi, alışveriş merkezlerinin otoparklarında da şarj noktaları bulunmakta. Ekstradan satılan ev tipi

şarj kablosu 250 €'luk bir etiket fiyatına sahip ve istenildiğinde evinizin otoparkına da baz versiyonu 890 € olan şarj istasyonu kurabilirsiniz. Bu şarj istasyonu siz dâhil toplamda 16 otomobile birden hizmet edebilir. Bu şarj istasyonu 3 seçenekten oluşuyor ve baz versiyona oranla fiyatı bir hayli artsa da Smart'ınızla olan tek-

nolojik bağınız çok daha fazla güçleniyor.

7 saatlik normal şarj süresinin dışında, acil durumlarda istenildiğinde 1 saate kadar hızlı şarj uygulaması da yapılmakta; ancak menzili 145 km.'lerden çok çok daha aşağılarda.

Bunun yanı sıra akıllı telefonunuz var ise, Smart uygulaması ile birlikte otomobilinizle

aranızda son derece keyifli ve yararlı bir bağ kurabiliyorsunuz. Yakıt bilgilerini görebildiğiniz gibi, otomobile binmeden, belirlediğiniz zaman dilimleri arasında istenildiğinde otomobilinizin kliması çalıştırılabilir. Bu sayede otomobil, elektriğe bağlı iken araç içi ısınır istediğiniz düzeye geliyor. Siz araca

bindiğinizde şarjınız dolu, aracınız serin veya sıcak bir şekilde yolculuğa başlıyorsunuz. Aksi takdirde, eğer klimayı önceden açmadıysanız, yolculuk sırasında fazladan elektrik harcıyıp menzilinizden kaybetmiş oluyorsunuz. Bunun haricinde tüm seyahat bilgilerine ve otomobilin bilgilerine ulaşabildiğiniz gibi, harita

üzerinde seyrinizi de görebiliyorsunuz. Teknoloji artık kaçınılmaz ve elektrik motorlu Smart ForTwo, bu teknolojiyi ve beraberindeki ekonomiyi başarıyla sentezlemiş. Otomobilin kullanımı özellikle şehir içinde olacağından iki kişi için oldukça ferah bir alan yaratılmış ve sürüş özellikleri de gayet tatminkâr.



Smart Elektrikli Motorlu Bisiklet

Smart markasının bir diğer yeniliği ise elektrikli bir bisiklet olan Smart E-Bike. Elektrikli motor desteği ile sürücüsüne destek olarak tasarlanmış bir bisiklet. Siz ne kadar pedal çevirirseniz elektrikli motor da size daha fazla ölçüde destek veriyor. Sürekli pedal çevirmeniz gerekse de normal bisiklete oranla çok daha az pedal çevirmiş oluyor-

sunuz ve 3 vitesli olması sayesinde her hızda konforlu ve az enerji harcayarak ilerlemenizi sağlıyor. Frenleri motosiklet teknolojisinde olduğu gibi ön ve arka tekerleklerde disk ve kaliper sistemi ile güvenlik ön planda. 26" Jant yapısı kullanıcının daha süratli yolculuk etmesini sağlıyor; ancak Smart E-Bike 25 km./lik son sürat ile güvenliği ön planda tutuyor. 25 km./s. hızdan sonra bisiklet ve pe-

dalın uyumsuzluğunu hissediyorsunuz ve bu süratten sonra verimlilik ve destek ters mantık işleyerek elektrikli motor sizin yüksek sürat yapmanızı engelliyor. Almanya fiyatı 2.849 € ve bu yılın Nisan ayından beri satışta olan Smart E-Bike, zincir yerine karbon malzemelerden üretilmiş bir kayış sayesinde çok daha sessiz ve sağlıklı bir yapıya sahip.

Sökülebilir aküsü

sayesinde, evinizde rahatça şarj edebilirsiniz ve gün içinde rahatlıkla ihtiyacınızı karşılayabilecek şarja sahip olabilirsiniz. Akünün ağırlığı ise 4 kg. seviyelerinde.

Bu yılın sonunda ürün gamına Brabus modelinin eklenmesi ile Smart E-Bike'in Avrupa'da trend haline geleceği kesin. 2014 yılında ise Smart markası, elektrikli bir Scooter'ı pazara sunmayı planlıyor.





Yavuz Yılmaz
crow.yavuz@gmail.com

CAMEL TROPHY

Sınırları zorlayan bir yaşam tarzı





"Nereye?" "Doğanın bir parçası olduğumu hatırlamaya." derdim herhalde, bir trophyci olsaydım; ama değilim. Ben de bu yaşam tarzını, kendi tarzımla canlandırmayı seçtim. Yarışın en zorlu etaplarından biri olan su

geçişinin modelini yaparken, aslında modern bir hayatın içinden gelerek mücadeleyi seçen yarışçıların neler yaşadığını hayal ettim. Vinçler, çekme halatları, yakıt tankları, balta, haberleşme teçhizatları... Tüm

bunlar etapları tamamlamak, tepeleri aşmak, suları, çamurları geçmek, devrilen araçları kaldırmak için efsanevi yarışların vazgeçilmez ekipmanları. Canlandırmayı yaparken bu olmazsa olmaz yol arkadaşlarını

detaylandırmak, zorlu şartların ruhunu yaşatmak için benim de vazgeçilmezlerim arasına girdi.

Land Rover tutkusunu tetikleyen Camel Trophy'nin 80'lerde başlayan





macerasında, Türk takımlarının başarısı ilk yarışlardan itibaren dikkat çekmeye başlamıştı. 1987'de Camel Trophy'ye katılan ilk Türk pilotlardan olan Metin Kap, sadece 3 günlük yolculuğa yetecek kadar tişört ve

yemek aldıklarını yazıyor günlüğüne. Aslında bu tecrübesizlikle bile ilk yarışlardan itibaren başarıları imza atan Türk takımları ve onlara eşlik eden Coşkun Aral gibi tecrübeli haberciler, fotoğrafçılar takım

olma ruhunun en güzel örneklerini diğer yabancı takımlara da veriyor.

Camel Trophy'de elbette ki kazanma arzusu vardı; ama en önemli özelliği, doğayla yarışmak yerine

onunla bütünleşebilmeyi, uyum sağlamayı öğrenmekti. Yardımlaşmak, iyi taktikler geliştirmek, tüm zorluklara rağmen araca hâkim olabilmek trophycilerin asıl yapması gerekenlerdi. "...Yemek yapıyordum.





Moral desteği veriyordum. Bütün bunların yaşandığı yer doğanın içiydi; çünkü Trophy'nin geçtiği parkurda tüm öznel vahşi doğa dediğimiz, çıplak, dokunulmamış bir doğanın parçalarıydı. Aracı ile bütünleşen insan, bu doğaya zarar vermeden, bu doğayı korumaya yönelik bir misyonu da üstlenmiş oluyordu." Coşkun Aral'ın bu sözleri, doğayla ve takım içinde uyumlu olmanın gerekliliğini özetliyor aslında. Gereklilik değil belki de; o şartlarda kendiliğinden

gelişen bir uyum. Şehirden uzak, doğada kalmanın getirdiği bir yalnızlık hissi ve iyilikle, barışla doğruya ulaşma çabası, takım ruhunu ortaya çıkaran sebepler olabilir.

Hint Okyanusu'ndaki dünyanın dördüncü büyük adası Madagaskar, 88'de ilk kez şampiyon olduğumuz Endonezya adalarından Sulewesi, Güney Amerika'nın balta girmemiş ormanları Amazon, ardından Sibirya, Burundi, Guyana, Malezya gibi yaşam mücadelesi

verilen zorlu parkurlar, her yarışın birer efsaneye dönüşmesine neden oldu.

87'de ilk katıldığımız yarış Madagaskar'da gerçekleşti. Bir tarafta tropikal ormanlardaki yağmurlar, diğer yanda ülkenin kuzeyindeki dayanılmaz sıcaklar ve Türk ekibinin tecrübesizliği, 2252 km'lik yolculuğun zorluğunu özetlemek için yeterli sanırım. Yolun sonunda, takımların halini hayal etmek bile istemiyorum. Bu zorlu parkuru Metin Kap şöyle özetliyor:

"Akşam kamplarda yaşadığımız sefalet sadece açlıkla sınırlı değildi tabii. Madagaskar'a gitmeden önce yaptığımız araştırmalar sonucu, 20. paralel civarındaki hava durumunu öğrendik. Çok sıcak olan bu bölgede, tropikal yağmurların başlamasıyla durmasının bir olduğu konusunda değerli bilgiler edindik. Konaklama için yanımıza sadece hamak ve cibinlik almıştık. Gündüzler gerçekten çok sıcak ve yağmurlar da gelip geçici... Akşam olur





olmaz yağmur başlıyor ve dinmek bilmiyor. Herkes çadırında mışıl mışıl uyurken, biz on-on beş dakika hamaklarımızda direniyoruz. Kalıcı olduğuna ikna olana kadar da sırışıklam oluyorum. Kaçacak tek yer var: Arabanın içi."

Ve 88'de ilk Dünya Şampiyonluğu Galip Gürel ve Ali Deveci'den geliyor. Gece etabındaki başarılarıyla puanlarını yükselten ekibin şampiyonluğu, yarışın bitmesine bir etap kala ilan ediliyor. Diğer ta-

kımlar "flying carpet" yani "uçan halı" lakabını takıyor ekibimize. Kırılan ön diferansiyellerini tamir ederken kaybettikleri zamana rağmen, şampiyonluk Türk takımının oluyor.

Land Rover sponsorluğunu çekince, yarışlar 2000 yılında sona erdi; ama Camel Trophy'de kazanılan tecrübeler ve o ruh, sonradan yapılan off-road yarışları için büyük kazanç oldu. Unutulmaz belgeseller, her anı yansıtan fotoğraflar da gelecek kuşak yarışçılar

için en önemli belgeler. Türkiye motor sporları tarihiyle ilgili yaptığım araştırmalarda, Camel Trophy büyük yer tutuyor; çünkü benim için, küçük ölçekli bir maket üzerinde bu mücadeleyi yansıtmak için önce hissetmek

önemliydi. Sonra bütün detaylar, okuduklarımdan ve izlediklerimden oluşan sahnelerde bir bir canlanmaya başladı. "Camel Trophy Su Geçişi" koleksiyonumun en önemli canlandırmaları arasında yerini almış oldu.



İSMET KARAMAN



auto vision

SORULARINIZI YANITLIYOR



ikaraman@autovision.com.tr

SORU

Sayın İsmet Karaman, benim aracım 2005 model Hyundai Accent 1.3 mpi (lpg yok). 82000 km'de. Aracımı 72000 km'de satın aldım ve 76000 km'de periyodik bakıma girdi. 10*40 ELF motor yağı konuldu. 82000 km'ye geldiğinde, yağ seviyesi çubuğun alt çizgisinin birkaç mm. üzerindeydi. Motor ustası, 1,5 lt'ye yakın oranda azalma ve yağ çubuğundan hafif duman atma olduğunu belirtti. Yağın rengi koyu kahverengiydi. 6000 km. sonunda bu azalma normal midir? Egzozdan hiçbir şekilde duman çıkmıyor. Yalnızca normal benzin kokusu ve bazen su damlacıkları var. Motorun çalışması sırasında sarsıntı, çekiş kaybı veya farklı bir ses yok. Servisin 10*30 yarı sentetik yağ kullandığı söyleniyor. Bu yağ kaybı ve belli belirsiz duman, motor ömrünün bittiği anlamına mı geliyor yoksa olması gerekenden farklı yağ kullanımından mı kaynaklı?

Yardımcı olursanız sevinirim. Teşekkürler. Samet Küçük

cevap

Sayın Samet Küçük; Aracınızın bakım periyodu her 15.000 km'de birdir. Ayrıca her 30.000 km'de bir, buji ve diğer değişimlerin olduğu bakım periyodu da bulunmaktadır. Bu nedenle



76.000 km'de bakım yaptırmanız normal bir davranış; ancak mailinizdeki şu konulara açıklık getirmekte yarar görüyorum:

Çalışmış bir motorda, 6.000 km'dir dolaşımda olan bir motor yağında koyulaşma normaldir; çünkü motor yağının görevi sadece birbiriyle sürtünerek çalışan parçaları yağlamak değildir. Aynı zamanda motor içini de temizler. Bu temizleme sırasında elbette kendisi de kirlenir. Bu koyulaşma bundandır.

Motor silindirlerinde yanma sonucunda bir miktar su da açığa çıkar. Yani egzoz gazında da

su bulunmaktadır. Bu nedenle egzozdan su damlacıklarının çıkması normaldir; ancak bunun belli bir değeri vardır. Aşırı miktarda su çıkıyor ise ve bununla birlikte motor soğutma suyunda azalma varsa, motor ısısı yüksekse akla başka arıza ihtimali gelmektedir. O da "silindir kapak contasının yanması" ihtimalidir. Aracınızın sizde veya geçmişinde gördüğü yüksek sıcaklıktan dolayı silindir kapak contası yanmış olabilir ve bu yanık, yer sızdırmazlığı sağlayamadığından, çalışma anında soğutma suyu yanma odalarına

girebilir ve egzoz borusundan dışarıya atılabilir; ancak ben böyle bir arızaya ihtimal vermiyorum. Çünkü bakım sırasında ustanızın böyle bir arızayı tespiti mümkündür.

Kullandığınız motor yağının viskozitesi ile serviste kullanılan motor yağının viskozitesi arasında fazla bir fark yoktur. Hatta belli kullanım ve hava koşullarında 10*40 viskozitesindeki yağın kullanılması dahi önerilmektedir.

Hangi şartlarda hangi motor yağının kullanılacağı kullanıcı el kitabında belirtilmiştir.

Ayrıca yetkili servislerin tavsiyelerini de dikkate alın.

Ayrıca şunu da belirtmeliyim ki; ustanızın yağ seviye çubuğu hakkında söyledikleri, benzinli Accent motorlar için değil dizel motorlu Accent'ler için geçerlidir. Benzin motorlu aracınızda yağ seviye çubuğunun üzerinde bulunan iki çizgi arasındaki yağ miktarı 1 lt'dir. Yani diğer bir deyişle çubuk üzerindeki yağ bulaşığı en alt çizgi olan (L)'de ise, motora 1 lt. yağ koyduğunuzda en üst çizgi olan (F)'ye gelir.

Dolayısıyla sizin aracınızda 1 litre civarında bir yağın eksilmesi söz konusudur. Hatta çizginin birkaç milimetre üstünde olduğunu belirttiğinize göre, 1 litreden de az olduğunu söylemem yanlış olmaz.

Şunu da belirtmek isterim ki; motorunuzun bu miktarda yağ eksilmesi olağanüstü bir değer değildir. Kullanıcı el kitabında aracınıza dair yağ eksiltme değerleri verilmiştir.

Şayet aracınızı normal koşullarda kullanıyorsanız 1.500 km'de 1 litre, güç koşullarda kullanıyorsanız 1.000 km'de 1 litre yağ tüketiminin normal olduğu üretici firma tarafından belirtilmiştir. Bu nedenle aracınızda yağ eksiltme

probleminin olduğu söylenmemelidir.

Size bir sorum daha olacak. 1 litrelik yağ eksiltme, her ne kadar 6.000 km'lik bir mesafede yaptığınız belli olsa da, bu 6.000 km'yi ne kadar bir zaman diliminde ve hangi şartlarda yaptınız? Güç koşullarda mı aracınızı kullandınız? Şöyle ki;

Olağan sıcaklıkta 8 km'den daha az yada dondurucu soğuklarda 16 km'den daha az, kısa mesafelerde aracın kullanımı, Motorun aşırı süre

rölantide çalıştırılması, Uzun mesafelerde düşük hızlarda kullanımı,

170 km/s. hızın üst-tünde kullanımı, Sık sık dur kalk şeklinde kullanımı, Bozuk zeminli, tozlu, kumlu yollarda kullanımı,

Güç kullanım koşulları olarak sınıflandırılmıştır.

Şayet aracınızı bu kullanım koşullarında kullanıyorsanız, yağ tüketimi değerinin üretici tavsiyesine göre normal olduğunu söylemekten başka çare yoktur;

ancak şahsî kanaatime gelince; motorunuzun tüm yağ kapasitesi 3,3 litre olduğuna göre ve her 1.000 km'de bir litre yağın eksilmesi demek, yaklaşık olarak tüm yağ kapasitesinin 1/3'nün eksilmesi demektir. Periyodik bakımların 15.000 km'de bir olduğuna göre, iki bakım arasında 15 litre yağın ilâve edilmesi anlamına gelir. Yukarıda belirttiğim gibi, 3,3 litrelik tüm yağ kapasitesinin 3 defa devir daim olması demektir. Bana olağan bir durum olarak gelmemektedir.



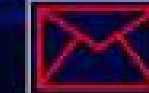


İSMET KARAMAN



autovision

SORULARINIZI YANITLIYOR



ikaraman@autovision.com.tr

soru

Sayın İsmet Karaman; 2010 model Volkswagen Passat aracım var. Dizel motorlu olan aracımın yakıtından, konforundan memnunum; ama sağa çekme problemi var. Rot balansçıya götürdüm, ayarlattım, bir hayli masraf yaptım; fakat bir türlü netice alamadım. Başka rot balansçıya da götürdüm, değişen bir şey olmadı. Bana, yolun eğiminden dolayı bu kadar sağ çekmenin normal olduğunu söylediler. Sizin bu konuda düşüncelerini öğrenmek isterim. Suat Tatar

cevap

Sayın Suat Tatar; bir aracın seyir esnasında düz doğrultuda gitmeyip belli bir tarafa (sola veya sağa) çekmesinin nedenlerinden biri de ön düzen açılarının ayarsızlığıdır. Ülkemizde trafiğin akış yönünün yolun sağından olması, yolun balıksırtı biçiminde olması ve yolun eğiminden dolayı da aracın sağa doğru çekmesi normal olmalıdır; ancak bunu ön düzen ayarcısı aracınızın ayarlarıyla oynayarak dengeleyebilmelidir.

Aracınızın sağ çekme değerini bilememekle beraber, şikâyetinizi gerektirecek boyutta ise, bu çekmenin normal olduğu söylemek mümkün değildir; ama

çekme probleminin olup olmadığının kontrolü, sağa-sola doğru eğimsiz ve rüzgârın olmadığı bir yolda yapılmalıdır. Çekme ne zaman ve nasıl olmakta? Direksiyon simidi tamamen serbest bırakılarak yapılıyorsa az sağa-sola çekme normaldir; ancak direksiyon simidi elle, tatlı olarak tutularak yapılıyorsa ve araç bu halde bir tarafa çekiyorsa bu bir arıza nedenidir.

Aracınıza ne zaman sahip oldunuz? Geçmiş bir kazası var mı? Ayrıca sağa çekme problemi ne zamandır devam etmektedir? Herhangi bir müdahaleden sonra sağa çekme problemi ortaya çıktıysa, şikâyetin neden kaynaklandığının tespiti bakımından bu husus çok önemlidir.

Şayet aracınıza yeni sahip olmuşsanız; geçmiş bir kazasının olup olmadığını araştırın. Bunu, hem yetkili servis kayıtlarını araştırarak hem de rot balansçının veya servisizin aracınızın fiziki kontrolünü yapmasıyla öğrenebilirsiniz.

Aracınızın özellikle önden aldığı bir darbeye hasarlanması sonucunda gereğince düzgün doğrultulmazsa, aracın ön düzen açılarının fabrika değerlerinde olması

söz konusu değildir. Ön şase kollarındaki eğrilik, amortisör kulelerindeki eğrilik, bu ünitelere takılan salıncak kollarının, aksonların yeterince düzgün oturmamasına neden olur. Bütün bu arızalar aracın seyir esnasında bir yöne çekmesine neden olan etkenlerin başında gelir.

Bunu şöyle açacak olursam: Aracınızın teknik karakteristik özelliğinde ön düzen açılarında kaster ve kamber açı değerleri vardır; ama ayarlanamaz, sadece ölçülür. Şayet bu ölçüm sırasında fabrika değerlerinden farklı sonuçlar görülürse, aracın yukarıda sıraladığım ünitelerinde eğriliğin olduğu anlaşılır; çünkü bir araç "kamber açısının fazla, kaster açısının ise az olduğu" tarafa doğru çeker. Kast ettiğim fazlalık ve azlık değeri fabrika değerlerine göre olan değerlerdir.

Ön düzen ayarcısı, sadece ön tekerleklerin kapanıklık ayarı olan toein ayarını yapar. Toe in ayarı, ön tekerleklerin öne doğru kapanıklığının değeridir. Hemen eklemeliyim, sizin aracınız önden çekişli olduğu için toe-in değil toe-out ayarı vardır. Yani aracınızın ön tekerlekleri çok az dışa doğru açıktır. Aracınızın

hareketi esnasında bu açıklık kaybolarak tekerlekleriniz düz duruma gelir.

Ayrıca rot-balansçı da denilen ön düzen ayarcısı, aracınızın ön düzen açılarını kontrol ederken yukarıdaki hususları göz önünde bulundurması gerekir. Aracınızın karakteristik özelliği bakımından, aynı zamanda arka tekerleklerin de ön düzen ayarlarının kontrolünün yapılması gerekir. Bu nedenle 4 kafa ön düzen ayarının ölçümünü ve ayarını yapabilen ön düzen ayarıcısında aracınızın ayarlarını tekrar kontrol ettiriniz; çünkü burada aracınızın toplam düzgünlüğü önemlidir. Arka tekerleklerdeki bir eğrilik de aracınızın bir tarafa çekmesine neden olabilir.

Aracın bir tarafa çekme nedeni olarak diğer etkenleri de gözardı etmemek gerekir. Bunlardan biri lastik hava basınçlarıdır ki; bunu mutlaka her rot balansçı öncelikle kontrol eder; ama siz tekrar farklı hava saatleriyle basınç kontrolünü yaptırın. Diğer bir husus ise lastik desenleri ve yönüdür. Aracınızdaki lastiklerin yerini değiştirin. Böylece yapacağınız rotasyon ile çekme probleminin ortadan kalkacağını ümit ederim.

İsmet Karaman sorularınızı bekliyor

ikaraman@autovision.com.tr

adresine otomobil ile alakalı sorunlarınızı gönderebilirsiniz

Yazın gelmesiyle düğünler başladı

Dolabınızda düz renkli takımlar yanında desenli olanlarada yer verin. Bunun yanında açık renk takımınızı,renkli bir ayakkabıyla kombinleyip dikkat çekici bir şıklık oluşturmak mümkün.

Kareli Takımlar

Düğünlerde ve davetlerde pek tercih edilmese de aslında çok şık duran kareli kumaştan takım elbiseler farkı zevkinizi ortaya koyacaktır.Eğer sizde hem ayrıcalıklı hem de elegant olmak istiyorsanız tercihinizi bu yönde kullanın.



Günlük kullanım için tercih ettiğiniz kıyafetlerde pantolon ceket uyumu yerine kareli ceket giyip daha trend bir görünüme sahip olabilirsiniz.

**Tom Ford
Kadife Loafer**

€595



3



Vivienne Westwood
fiyatı bilinmiyor

ASOS Kareli ceket
€115.39

4



Loake Makosen
€175

5



D&G Ayakkabı
€350



1

SMOKİNLER

Smokin hem damatların hemde davetlilerin bir numaralı tercihidir. Kruvaze veya renkli bir smokinle geceye damganızı vurabilirsiniz.



GUCCI
€2.492.70

1



Paul Smith
€928.07

2

ETRO Mendil
€220



3

PAPYON Klasik siyah papyon yerine farklı tasarımları denemelisiniz. Kadife olanlarda tercih edilebilir.

DIOR Kelebek Papyon
\$240



4

GUCCI Ayakkabı
€600



5

BROMLEYS Yaka iğnesi
£10.75

6



7

TURNBULL& ASSER Kol Düğmesi
€190.97

YAKAYA DİKKAT

Hızla yeni bir trend haline gelen bu aksesuarın kullanımı oldukça kolay.Yakaların sabit durması için ortaya çıkan yaka iğnelerini mutlaka bir göz atın. Ayrıca özel günlerde kol düğmeli gömleklerden vazgeçmeyin.



Hanninen & Avcı mücadelesi nefes kesti

Avrupa Ralli Şampiyonası'nın (ERC) bir ayağı olan Bosphorus Rally, 06-08 Temmuz tarihlerinde 6 ülkeden 66 ekibin katılımı ile İstanbul'da gerçekleştirildi.





Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu tarafından organize edilen 41. Boğaziçi Rallisi, 06 Temmuz Cuma günü 15.30'da tarihi Haydarpaşa Garı önünde gerçekleştirilen seramonik start ile başladı. Start öncesi gerçekleştirilen ve Uluslararası Otomobil Federasyonu FIA'nın başlattığı "Yol Güvenliği

Hareketi" sosyal sorumluluk projesini destekleyen tüm pilotların katıldığı bir fotoğraf çekimi yapıldı.

Toplam 14 özel etaptan oluşan rallinin ilk günü, toplam 27.09 km'den oluşan iki özel etabın geçilmesiyle son buldu. 2010 Intercontinental Rally Challenge ve 2011 Dünya S-WRC



şampiyonu Fin ekip Juho Hanninen-Mikko Markula, ilk günü 18:07,8 toplam zamanları ile lider tamamlarken; 6,5 saniye farkla geçen yılın birincisi

Castrol Ford Team Türkiye'den Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ekibi ikinci sırada noktalandı. Üçüncülüğü Pegasus Racing adına Türk lisansı ile



yarışan İtalyan Luca Rossetti-Matteo Chiar-
cossi ekibi elde ederken,
Team 47 Motors-
ports'tan Volkan Işık-
Vedat Bostancı dör-
düncü, Bonus Parkur
Racing'den Ercan Kazaz-
Emire Cantürk beşinci sı-
rada Pendik servis alanı
na ulaştılar.

348 km. uzunluğundaki
ikinci gün 6 özel etap
geçildi. Skoda Motor-
sport takımından Juho
Hanninen-Mikko Mar-
kula, ilk gün ele geçirdik-
leri liderliği ikinci gün de
korumayı başardı. Fin
ekibin 43,6 saniye ardın-
dan geçen yılın birincisi
Castrol Ford Team
Türkiye'den Yağız Avcı-
Bahadır Gücenmez ekibi
ikinci sırada Pendik ser-
vis alanına ulaşmayı ba-
şardı. Üçüncülüğü Pega-
sus Racing adına Türk li-
sansı ile yarışan İtalyan
ekip Luca Rossetti-Mat-
teo Chiarcossi elde eder-
ken, Bonus Parkur
Racing'den Ercan Kazaz-
Emire Cantürk dördüncü
ve Team 47
Motorsports'tan Volkan
Işık-Vedat Bostancı be-
şinci sırada ikinci günü
tamamladılar.

774 km. uzunluğundaki
41.Boğaziçi Rallisi,
üçüncü gün 6 özel eta-
bin geçilmesiyle son
buldu. Türkiye Otomobil
Sporları Federasyonu ta-
rafından organize edilen
yarışın ilk iki gününde sı-
cak hava ile boğuşan e-
kipler, son gün yağmur
sürprizi ile zor anlar yaşa-
dılar. Juho Hanninen-
Mikko Markula, ilk gün
ele geçirdikleri liderliği
yarış sonuna kadar koru-
mayı başardı.

Fin ekibin 1 dakika 28
saniye ardından, geçen
yılın birincisi ve son 3

yılın Türkiye Ralli Şampiyonu Castrol Ford Team Türkiye'den Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ekibi ikinciliği elde etti. Üç gün süren rallinin başından sonuna Avrupa Ralli Şampiyonası lideri ile başa baş mücadele ederek ikinci olan Yağız Avcı, Türkiye Ralli Şampiyonası için de birincilik

puanı aldı.

Yarışın genel klasman üçüncülüğünü Pegasus Racing adına Türk lisansı ile yarışan İtalyan ekip Luca Rossetti-Matteo Chiarcossi elde ederken, Bonus Parkur Racing'den Ercan Kazaz-Emire Cantürk dördüncü ve Syntos Cersanit Rally Team'den Polonyalı ekip Michal

Solowow-Maciek Baran beşinci olarak finiş podiumuna ulaştılar.

Ulusal klasmanda mücadele eden Castrol Ford Team Türkiye'den Murat Bostancı-Onur Vatansever, kurallar gereği yarışın resmi klasmanında yer almadılar; ancak 2 özel etapta en iyi zamanın sahibi olan



Bostancı-Vatansever ekibi, birleştirilmiş klasman dördüncülüğü ve Genç Pilotlar Birinciliği puanlarını Türkiye Ralli Şampiyonası'na taşıdılar. Sınıf 3 birincisi, ferdi olarak yarışan Sabri Ünver-Ufuk Uluocak olurken; sınıf 5 birincisi, Pegasus Racing'den Simin Bıçakçıoğlu-Afşin Baydar,

sınıf 6 ve iki çeker klasmanı birincisi Castrol Ford Team Türkiye'den Orhan Avcıoğlu-Burçin Korkmaz, sınıf 8 ve Bayan Pilotlar birincisi Bonus Parkur Racing'den Burcu Burkut Erenkul, sınıf 9 birincisi Team 47 Motorsports'dan Yiğit Timur-Efe Ersoy oldular. Bayan co-pilotlar

birinciliğini Bonus Parkur Racing'den Emire Can-türk kazanırken, Avrupa Ralli Şampiyonası yarışlarında verilen Richard Burns özel ödülünü de, aynı zamanda Genç Pilotlar birincisi olan 19 yaşındaki genç pilot Buğra Banaz kazandı.

30 ekibin finişe ulaşabildiği 41.Boğaziçi Rallisi'nde, Genç co-pilotlar birinciliğini Efe Ersoy, mahalli klasman birinciliğini de Gürkal Menderes-Al-

paslan Yalçın Güner elde etti. 30 yaş üzeri ralli otomobillerinin katıldığı historic rally klasmanında, her iki günün birincisi Engin Kap-Başar Yavuz olurken, Can Eroskay-Doğuş Gökay her iki gün de ikinciliği elde ettiler. Historic klasmanında ilk günün üçüncüsü Kerem Üstünkaya-Özden Yılmaz olurken, ikinci gün üçüncülüğe ulaşan ekip Kemal Gamgam-Birol Otağ oldu.





Mükemmel tasarım ve benzersiz yerleşim

SUNSEEKER 28 YACHT





Sunseeker'ın yeni nesil tekne modellerinin ilki olan SUNSEEKER 28'in lansmanı, Ocak ayında Londra Boat Show sırasında yapıldı ve sektörün beğenisine sunuldu.

Sadece fuar sırasında alınan siparişlerin sayısı bile, yeni tasarımı ve görünümüyle gelecek nesil Sunseeker teknelerin çok tutulacağını net bir

autovision - 160 - temmuz 2012

göstergesi olarak algılandı ve Sunseeker firmasını sektördeki yenilikçi ve öncü rolü konusunda daha da teşvik etti.

Bu modelde ziyaretçilerin gözüne ilk çarpan ve herkeste hayranlık uyandıran husus, "Yeni Nesil Yaklaşım" sonucunda ortaya çıkan inanılmaz aydınlık ve oldukça büyük bir salon! Teknolojinin en son ola-

nakları (gövde atkılarında kullanılan karbon fiber ve özel olarak güçlendirilmiş yüksek camların başarı ile uygulanması) sayesinde, hiç dikme kullanmadan, kesintisiz camla çevrelenmiş olan salon, olağanüstü aydınlık bir iç mekân yaratıyor ve sanki dışarıyı içeriye taşıyor.

Kiç havuzluktan salona geçişte kullanılan sürgülü

cam kapılar sayesinde, ana güverte yerleşiminde bitimsizmişcesine, yerden tavana kadar şeffaf ve estetik bir bütünlük sağlanıyor. Göz okşayan estetik faydalarının dışında, tüm güvertelerde ve üst bina-daki karbon fiber kullanımının titreşim ve ağırlık tasarrufu başta olmak üzere sağladığı teknik kazanımlar (ki sadece fly-bridge'teki hard-top'tan



autovision - 161 - temmuz 2012

750 kg), denizciliği ile bilinen Sunseeker teknelerinin ağırlık merkezini daha da aşağı çekmeyi başararak deniz tutuş özelliklerini iyice artırıyor.

Ana güvertenin devamı olarak, ön güverte'deki yeni yerleşim ile baş üstünde geçirilecek zamanı artırmayı başarıyor. Salon'dan açılan ve denizin tam üstünde olma duygusunu yaşatan opsiyonel balkon seçeneği, rahat oturma grupları, son teknoloji eğlence ve müzik sistemleri, 8 kişilik yemek masası, geniş mutfağı ve ferahlığı ile salon, içine girenin çıkmak istemeyeceği bir ortam sunuyor. Alt güverte'de, hepsinin kendisine ait banyo ve tuvaletin olduğu 4 geniş misafir kamarası bulunuyor.

Jakuzisinden Amerikan barına, geniş güneşlenme minderlerinden yemek masasına ya da elektrikli gölgeliğine kadar birçok aktivite olanağı sunan fly-bridge ise teknenin çekim merkezi olmayı kesinlikle başarıyor.



Powerboats & Yachts

Bu sayfanın içeriği
Powerboats & Yachts dergisi
tarafından sağlanmıştır.



SUNSEEKER 28 YACHT

Teknik Özellikler

Uzunluk	:28,15 m.
Genişlik	:6,54 m.
Draft	:2,31 m.
Deplasman	:3,5 ton
Yakıt Kapasitesi	:9.000 l
Temiz / Pis	
Su Kapasitesi	:1.500 / 435 l
Motor	:2 x 1950 PS MTU 2 x 1925
PS CAT	
Maksimum Hız	:29 knot
Seyir Hızı	:23 knot
Menzil	:400
	Deniz Mili
Kabin Sayısı	:4 + 2 Kabin
Yolcu Kapasitesi	:8 Kişi+ 4 Mürettebat



Fügen Cüceoğlu \

Fügen Cüceoğlu

fcuceoglu@autovision.com.tr

Antalya - Belek DOĞA İLE SPOR, TATİL İLE DİNLENME BAŞKA NEREDE VAR?

İşte kaçırılmayacak bir zaman aralığı!.. Sıcakların iyice bastırıldığı şu günlerde, insan kendini biraz serin sulara bırakmak istiyor. Bu yaz bizim tercihimiz Akdeniz sahilleri olduğu için bu konuda pek de şanslı sayılmayız.





günlerimizi tatil köyü içinde geçirmeyecek olsak da bu olanakların keyfini çıkarmak konusunda da kararlıydık. Yakın çevre gezi planlarımızın ilki Aspendos diyerek, birinci gün programına başladık. Aspendos, MS 2.

Yüzyıl'ın sonlarına doğru mimar Zenon tarafından yapılmış. Bu ünlü antik tiyatronun akustiği hala çözülememiş sırlar arasında yer alıyor. Ancak, sır olarak kalan sadece antik tiyatronun akustiği değil; yapıyla ilgili de birçok

efsane üretilmiş ve bu efsanelerin doğruluğu hakkında da net bilgiler yok. Geçirmiş olduğu birçok depreme rağmen ayakta kalabilen ve 15 bin kişilik kapasitesiyle halen festivallere ev sahipliği yapan antik tiyatronun mimari

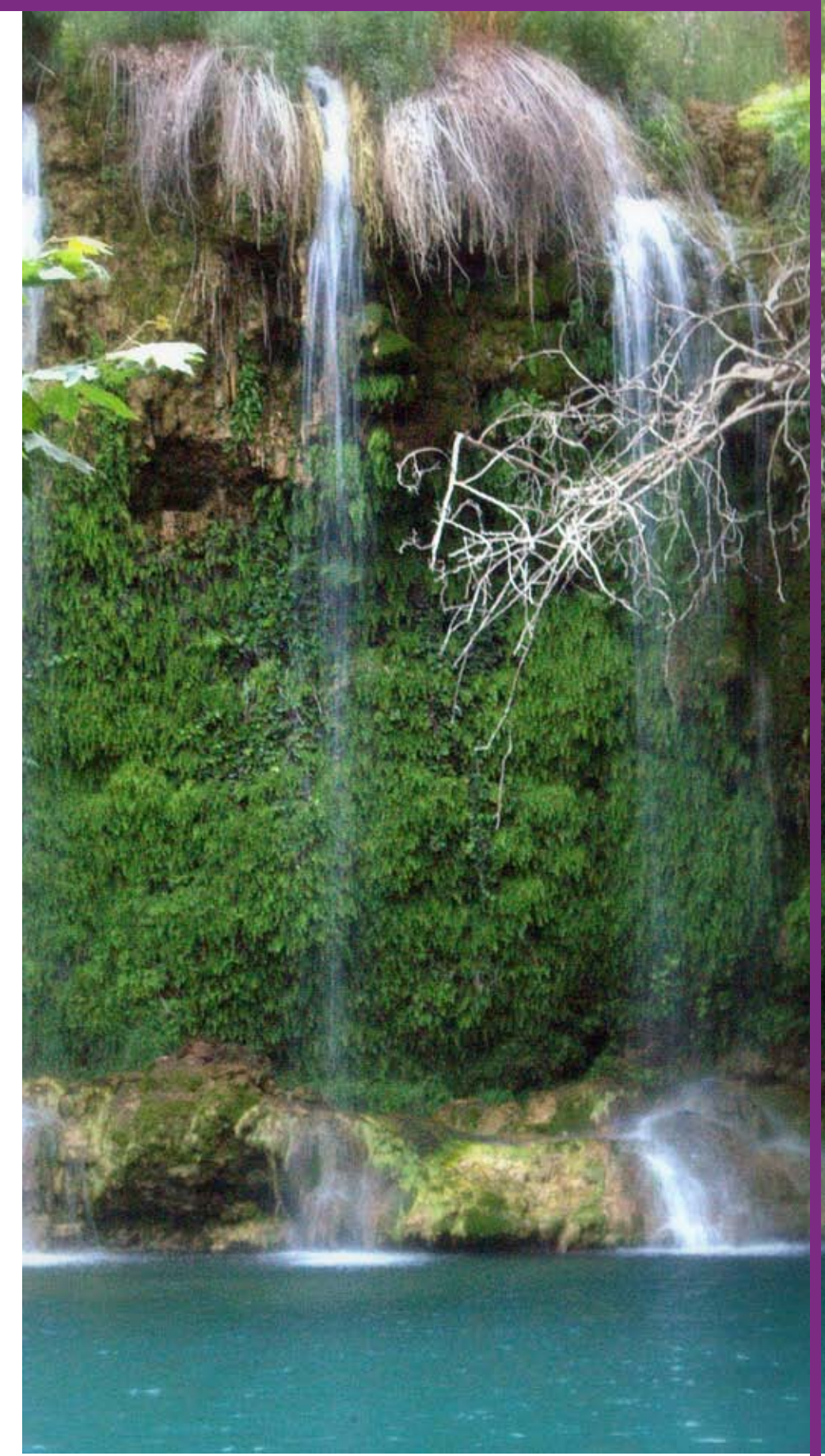
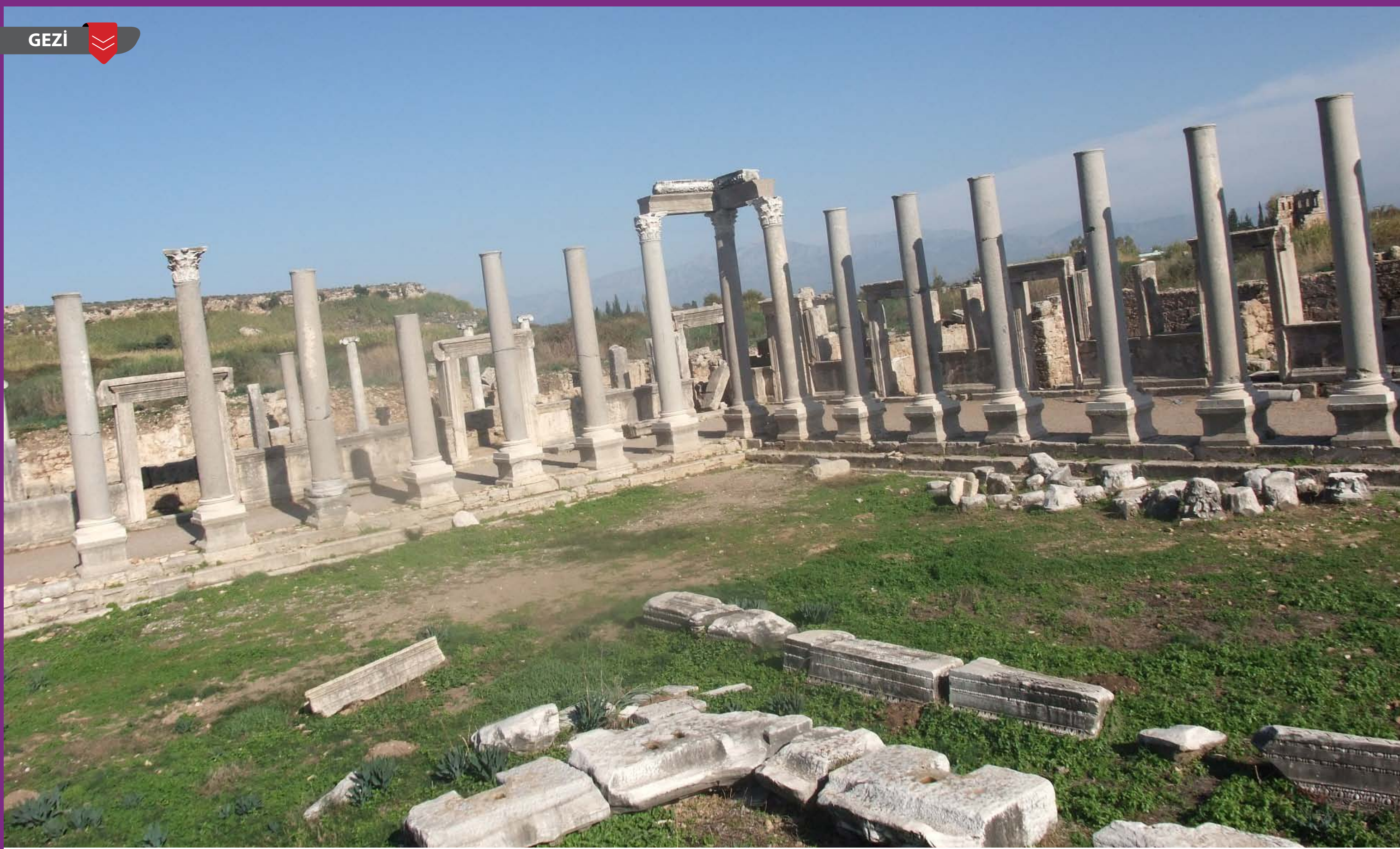
tasarımı, turistlerin oldukça ilgisini çekiyor. Bu yıl 19'uncusu düzenlenen Aspendos Uluslararası Opera ve Bale Festivali'nin ilk bölümü Haziran'da gerçekleşmiş. İkinci bölümünün 3-15 Eylül tarihleri arasında devam edeceğini

Antalya Havalimanı'na indiğimizde sıcaklık herhalde 40 derecenin üzerindeydi. Yakıcı sığa rağmen hiç vakit kaybetmeden sözleştiğimiz noktada arkadaşlarımızla buluştuk; çünkü, önümüzde sadece 5 gün tatil yapabilecek vaktimiz vardı ve bu nedenle her şeyin çok planlı, programlı olması gerekiyordu. Neyse ki arkadaşlarımızdan biri bu konuda çok hassas olduğu için içimiz rahat bir şekilde tatilimize başladık.

Antalya, tatil için seçilebilecek romantik ve güzel şehirlerden biri. Civarındaki tatil yöreleri de güzellikleri ile Antalya'dan aşağı kalmaz. Kiralık araçlarımıza atladığımız gibi kentten yaklaşık 40 km uzaktaki Belek'e ulaştık. Belek, eskiden Antalya ile birlikte adı geçen bir

yöre iken artık kendi ayakları üzerinde durabilen bir tatil bölgesi olmuş. Artık, modern otelleri, birbirinden cazip ve farklı temalarda tatil seçeneklerini içinde barındıran küçük bir tatil cenneti konumunda. Özellikle dünya standartlarındaki golf tesisleriyle doğa ile sporu, tarih ile dinlenceyi bir arada sunuyor. Beş yıldır gelmediğim Belek'in bu süre içinde oldukça hızlı geliştiğini gözlemledim. Bölgenin sunduğu tatil alternatifleri arasında insan tercih yapmakta zorlanıyor. Neyse ki titiz arkadaşımız bize temalı ve bitişğinde su oyun parkı ile bir yunus gösteri parkının (kişisel olarak hayvanların bu şekilde kullanılmalarını hiç tasvip etmediğimi de not düşmek isterim) olduğu bir tatil köyü seçmiş. Bütün





öğrenince hemen festival programını buluyorum: 3 Eylül 2012/ Madam Butterfly (Opera)/Çin Pekin Operası-Samsun Devlet Opera ve Balesi Orkestrası, 6 Eylül 2012/ Lucia Di Lammermoor (Opera)/Antalya Devlet Opera ve Balesi, 10 Eylül 2012/Kuş Gölü (Bale)-Türk Devlet Opera ve Bale Toplulukları, 15 Eylül 2012/Tannhauser (Opera) Ankara Devlet Opera ve Balesi. Gösterilerin her biri izlenmeye

değer; ancak, zaman olarak bizim tatil programımız ile çakışmadı. Bu durumun grup içinde operadan hoşlanmayan arkadaşlarımı pek de üzmediğini söyleyebilirim. Bu tarz sanat olaylarını sevenler, eğer tatilleri için Antalya ve civarını seçecekler ise programlarını mutlaka bu tarihlere göre ayarlasınlar, derim. Bölgedeki diğer bir tarihi alan olan Perge ise MÖ 1500 yıllarında kurulmuş.



Antalya'ya 18 km uzaklıkta bulunan Perge'ye Aspendos'tan sonra giderseniz, bizim gibi biraz hayal kırıklığına uğrayabilirsiniz çünkü Aspendos'a kıyasla oldukça küçük. Agorası bu antik şehrin ticari ve politik merkezi olup, avlunun etrafında dükkanlar mevcut. Bazı dükkanların tabanı mozaik ile kaplı. Perge'deki diğer yapılar ise Grek döneminden kalma iki yüksek kule ile şehir kapısı, yine

dükkanların çevrelediği sütunlu cadde, nekropol, hamam, gymnasium, surlar ve anıtsal çeşme. Hepsi de günümüzde turistlerin ilgi odağı olmaya devam ediyor. İkinci gün programımızda Kurşunlu Şelalesi vardı. Antalya Havaalanı'ndan 3 km kadar sonra, yol levhalarının da işaret ettiği gibi, sola dönüyoruz. 8 km'lik asfalt yolda bahçeler ve tarlalar arasından geçerek, otomobil ile



on-on beş dakika içinde şelaleye ulaşıyorsunuz. Yüzlerce kuş çeşidine ev sahipliği yapan şelalenin çevresi ağaçlarla kaplı. Yeşil doğa, mavi gökyüzü ve beyaz köpükler bizi bir renk cümbüşüne sokuyor. Burada piknik yapabilir, alabalık yiyebilir ve şela-

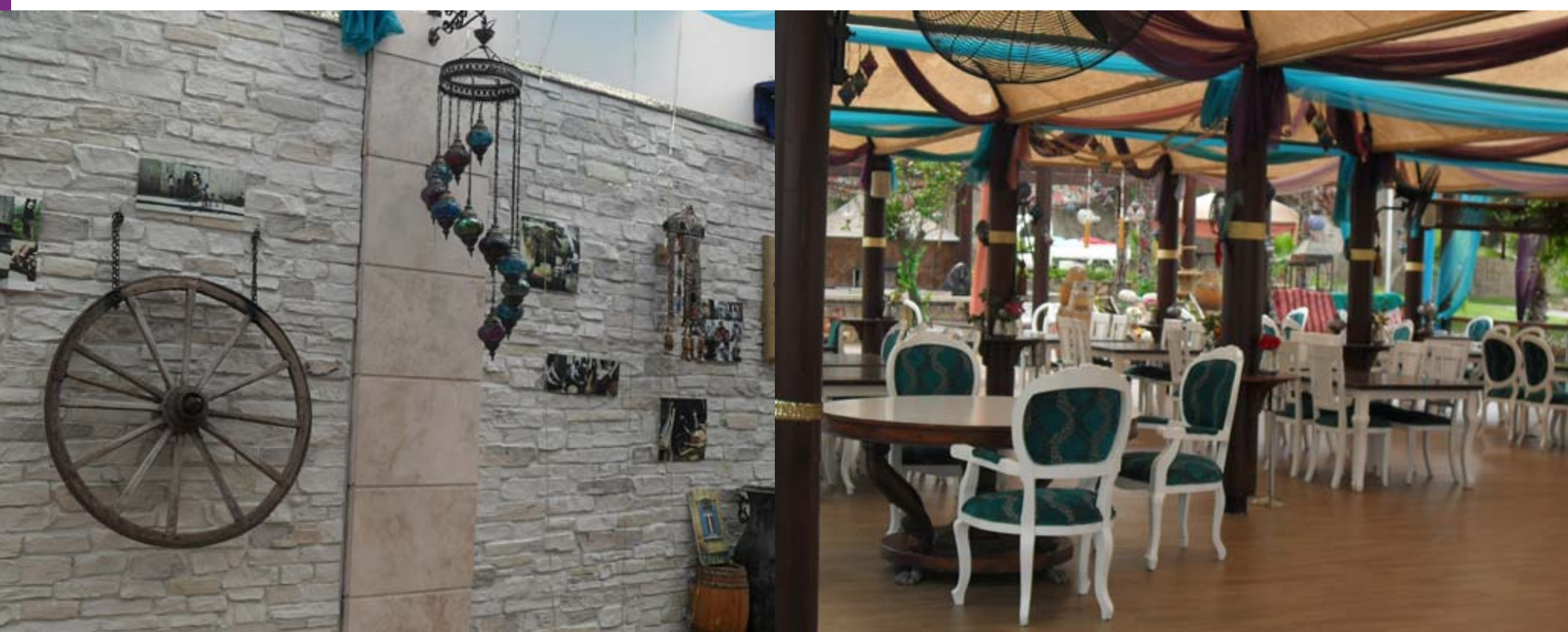
lenin arkasına gizlenmiş mağaralarda ufak bir keşfe çıkabilirsiniz. Üçüncü günümüzü ise beldede küçük bir tura ayırdık. Belek'te alışveriş yapmak da çok keyifli. Merkezinde güzel bir çarşısı var. Eğer yöreye özgü bir şeyler satın almak isterseniz, halk

pazarlarını atlamamalı-
lınız. Bu pazarlarda yiyecekten el ürünlerine, değişik objelerden halılara ve kilimlere kadar birçok şeyi bir arada bulabilirsiniz. Antalya'ya özgü yemeklerin tadına Belek'te de bakabilirsiniz, ki bunların başında Antalya

Piyazı, tahin ve limon suyundan yapılan Hibeş ve yoğurt, et, nohuttan yapılan Kulak Çorbası geliyor. Belek'ten ayrılmadan karpuz, bergamot ve turunc reçellerini de denemelisiniz. Belek'in olmazsa olmazı ise tabii ki deniz kenarında balık yemek.



Dördüncü günümüzü otel ve su parkında geçirdik. Tatil köyünün içinde yapay su kanalları olduğundan, odamıza yürümek istemediğimiz zamanlarda bu kanallardaki küçük tekneleri kullandık. Teknelerin son durağında inerseniz, sizi Truva'nın büyük kapısı ve kuleleri karşılayacaktır. Eğlence dünyasına bu kapılardan tarihin etkileyiciliğiyle giriyorsunuz. Truva temasının işlendiği, alışılmış modern mimari yerine organik malzemelerin kullanıldığı, dönemin inşaat teknikleri ile vida dahi kullanılmadan inşa edilmiş Truva Atı, parkın merkezinde yer alıyor. Çok enteresan bir sahne tasarımı şeklindeki bu su oyunları parkı, bizi her noktası ile şaşırtmaya





isteyen bir aktivite), sörf havuzu (sörf deneyimi yaşayanları izlemek ayrı bir keyif), eski bir Truva gemisi görünümündeki çocuk oyun parkı (çocuklu aileler için birebir), parkı çevreleyen ve sürprizlerle dolu macera nehri gibi aktiviteler yer alıyor. Bizim ile birlikte

aynı tatil köyünde kalmayan başka arkadaşlarımız da su parkına dışarıdan ücretli giriş yaptılar ve bütün bir günü sığağa rağmen burada geçirmeyi çok eğlenerek başardık. Siz de eğer tatiliniz için bölgeyi tercih ederseniz, su oyun parkına uğramanızı tavsiye ederim.



devam ediyor. Kayıp şehirler, efsaneler, gizemli mağaralar, kulelerle mitolojinin en büyük maceralarını yaşatırken benzersiz kaydıraklar, havuzlar ve nehirler sayesinde de insanı su ile iç içe başka bir dünyaya

götürüyor. Kızılçam ve fıstık ormanları içerisinde, Belek bölgesinin tüm doğal güzelliklerini barındıran büyüleyici bir atmosfere sahip olan sürprizlerle dolu su oyun parkında kamikaze kaydırak (çok cesaret



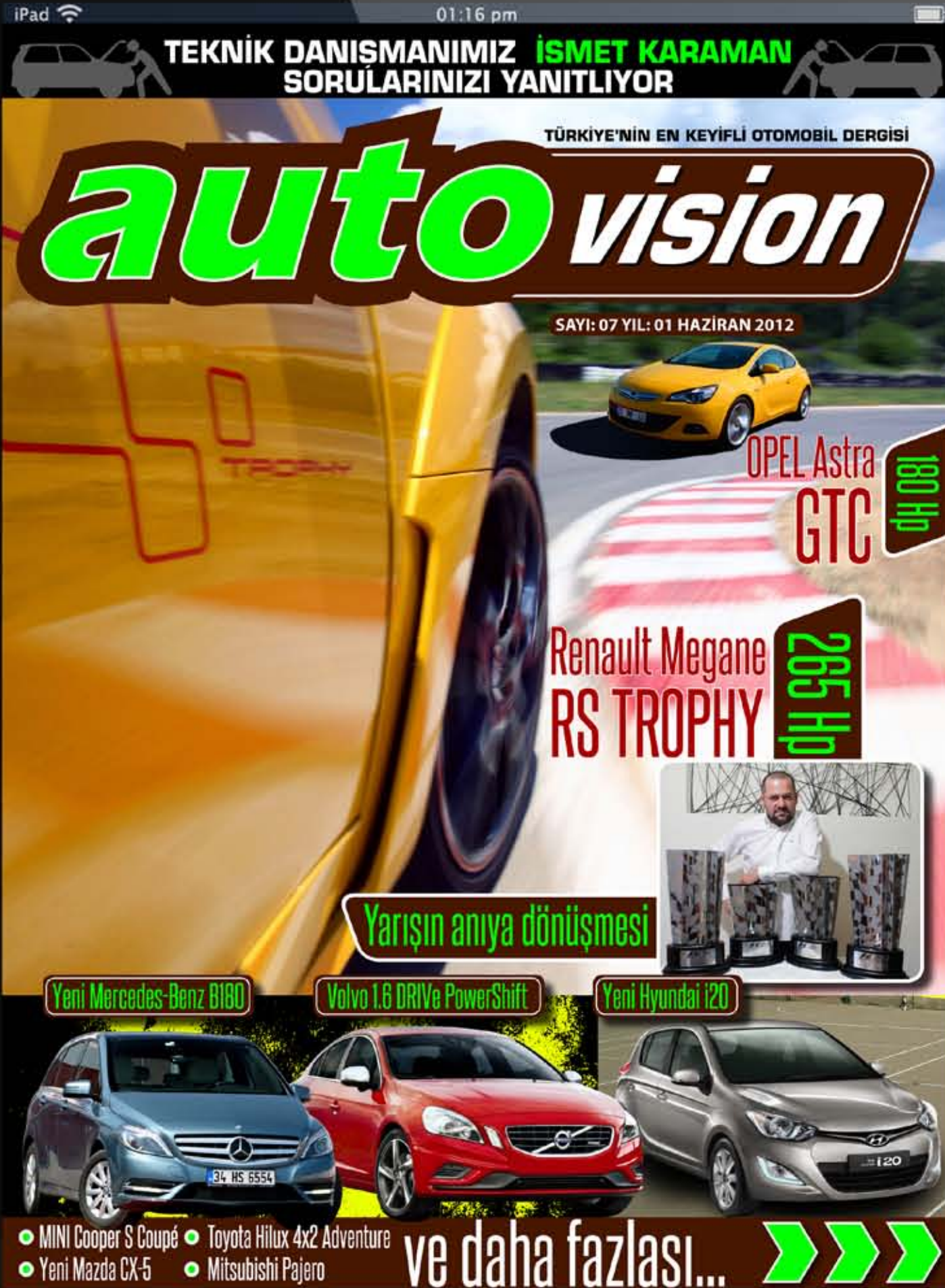
TÜRKİYE'NİN EN KEYİFLİ OTOMOBİL DERGİSİ

auto vision

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...



TÜRKİYE'NİN EN KEYİFLİ OTOMOBİL DERGİSİ

auto *vision*

Bizi okuduğunuz için teşekkür ederiz.

Soru ve görüşlerinizi
info@autovision.com.tr
adresine bekleriz.

Ağustos sayımızda görüşmek üzere