

TEKNİK DANIŞMANIMIZ **İSMET KARAMAN**
SORULARINIZI YANITLIYOR

TÜRKİYE'NİN EN KEYİFLİ OTOMOBİL DERGİSİ

auto vision

Opel'in yeni minisi "ADAM"

SAYI: 09 YIL: 01 AĞUSTOS 2012



TEST

Mercedes-Benz SL 350

Crow Models: Takım olmak



TEST

Dacia Duster 1.5 dCi 4x4

Dacia Dokker

FIAT 500 L

Peugeot 301

TEST

Audi A5 Sportback 2.0 TFSI Quattro



110 Hp

Lansman : Ford Tourneo Custom ve Transit Custom

Yazarlar : Ertuğrul Ersin / Barış Polat / Tolga Yücel

ve daha fazlası...

İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar Koordinatörü

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 Bıçakçioğlu,
Cenk Ceylan, Mert Kocabaş,
Yavuz Yılmaz

Yönetim Yeri

Rota Proje Yönetimi Ltd. Şti.
Atatürk Mah. Vedat Günyol Cad. Sedef Sitesi
13.Blok. D:3 Ataşehir 34768 İstanbul
Tel: (0216) 469 09 55-56 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

Sizlere yine dopdolu bir dergi hazırladık. Dergimizi iPad, iPhone ve Android tabanlı mobil cihazlarınızdan da takip edebileceğinizi hatırlatmakta yarar görüyorum.

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'ndeki tadilatlar bir süre sonra bitecek; ancak kâbus sona ermedi. Seneye Boğaz Köprüsü tadilata giriyor. Peki İstanbul, deniz ulaşımını yeteri kadar kullanabiliyor mu? Beylikdüzü'nden yola çıkıp Anadolu Yakası'na geçecek olan bir sürücü, arabalı vapura binmek için neden Sirkeci'ye kadar gitmek zorunda? Avcılar'dan karşıya arabalı vapur seferleri yapılamaz mı? Avcılar'da oturan bir vatandaş Bakırköy ya da Sirkeci'ye gitmek için karayolunu kullanmak zorunda mı? Sahil boyunca ring seferleri yapacak dolmuş tekneler organize edilemez mi? Soruların ardı arkası kesilmiyor; ancak görünen bir gerçek varsa o da yetkililer tarafından yeteri kadar önlem alınmamış olduğu. Umarım daha zaman varken deniz ulaşımının

önemi fark edilir ve gerekli düzenlemeler hızla hayata geçirilebilir.

Hayatın akışı içinde değişmez bir kural vardır. Birilerinin yaşadığı kriz, başkaları için önemli bir fırsattır. Motosiklet sektörü de İstanbul'da yaşanan trafik çilesini avantaja çevirmeyi başaran tarafta yer alıyor. Köprü tadilatı başladığından beri motosiklet satışlarında önemli bir artış gözlenmiş. Rüzgârı arkasına alan MOTED, bu vesile ile motosikletin şehir hayatındaki önemine dikkat çekmeye çalışıyor. Başarılı da oluyorlar.

Bildiğiniz gibi bu sene Ramazan ayı, yılın en uzun günlerine denk geldi. Sürekli artan aşırı sıcaklar da üstüne eklenince, oruçlu sürücüler için şartlar oldukça zorlaştı. Bu noktada önemle hatırlatmakta fayda var. Lütfen mümkünse oruçlu olduğunuz süre boyunca trafiğin yoğun olduğu saatler ve yerlerde direksiyon başına geçmeyin; çünkü bazı şeylerin telafisi mümkün olmuyor.



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

Kısa haberler	10	Otomotiv dünyasından son haberler
Yenilik	22	Peugeot 301
Yenilik	32	Fiat 500L
Yenilik	40	Opel ADAM
Yenilik	50	Dacia Dokker
Yenilik	58	Hyundai i30 Wagon
Sürüş izlenimi	64	Mercedes-Benz SL 350
Yazarlar	74	Ertuğrul Ersin - Otomobilin kendisi
Sürüş izlenimi	76	Audi A5 Sportback 2.0 TFSI Quattro
Yazarlar	86	Tolga Yücel - Korkutan Çin, öncelikli hale gelen iklim değişikliği
Yazarlar	87	Barış Polat - Sosyal medya ile akıllı alışveriş
Sürüş izlenimi	88	Dacia Duster 1.5 dCi 4x4 110 Hp
Sürüş izlenimi	98	Smart Fortwo Coupe
Lansman	106	Gölcüklü Tourneo ve Transit Custom'lar üretime girdi
Crow Model	114	Ford Rally Sport Turkey - Yavuz Yılmaz
Teknik Danışman	122	İsmet Karaman
Motorsporları	126	Drift - İstanbul lastik sesleri ile inledi.
Motorsporları	130	Ford Otosan Kocaeli Rallisi
Lifestyle	140	Cranchi M35 ST
Gezi	148	Assos - Fügen Cüceoğlu

auto vision



“TÜRKİYE’NİN EN KEYİFLİ OTOMOBİL DERGİSİ”

XTL™
TECHNOLOGY

**XTL™ Teknolojisine sahip
TITAN Motor Yağları
artık Türkiye’de...**

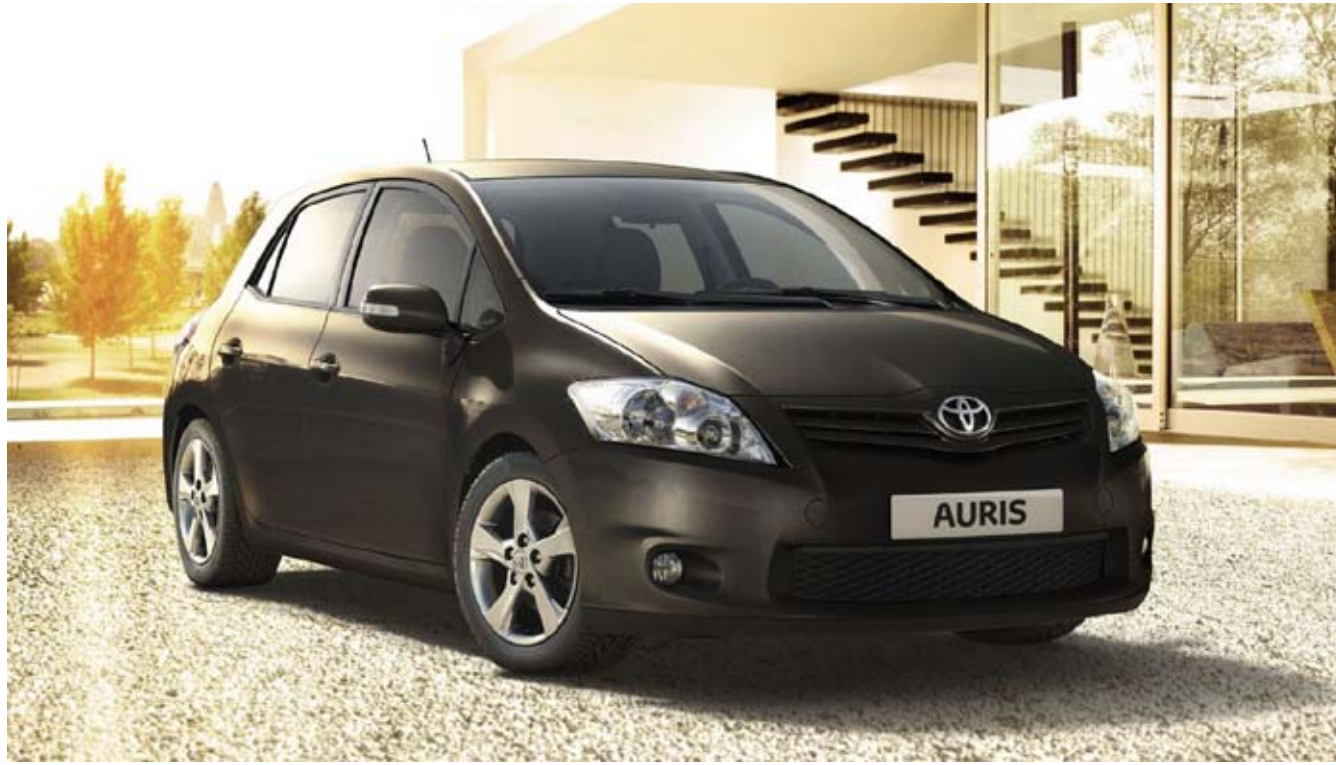


FUCHS'un yeni XTL™ Teknolojisine sahip TITAN GT1 motor yağları ilk çalışma anında, motorunuzun kritik parçalarına kısa sürede ulaşarak onları daha iyi korur, bu sayede daha düşük yağ ve yakıt tüketimi sağlar.

www.opetfuchs.com.tr



200 milyonuncu Toyota yollarda



Toyota markalı 200 milyonuncu araç yollara çıktı. Toyota'nın 1935 yılında başlayan otomotiv üretiminin üzerinden geçen yaklaşık 77 yıllık süre içinde, 200 milyonuncu aracın banttan indirilerek kullanıma sunulduğu bildirildi. Bu araçlardan 145 milyonu Japonya'da üretilirken, Japonya dışındaki üretim adedi 55 milyon oldu. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu Çek Cumhuriyeti, İngiltere, Fransa, Portekiz ve Rusya'da bulunan Avrupa üretim tesislerinde ise, geçen yılın sonuna kadar 7 milyon 440 bin araç üretildi.

Maserati GranTurismo Sport Türkiye'de

İtalyan lüks ve prestijli spor otomobil üreticisi Maserati'nin, ülkemizde Tofaş çatısı altındaki temsilcisi FerMas,

GranTurismo modelinin 460 HP'lik en güçlü versiyonu olan Maserati GranTurismo Sport'u satışa sundu. Keskin yol

tutuş özellikleri, farklılık katılan sportif tasarım unsurları ve 300 km./s.'lik son hız değeriyle dikkat çeken, 317 bin Euro'dan

başlayan anahtar teslim satış fiyatlı Maserati GranTurismo Sport'a ise, Türkiye'den ilk etapta 2 sipariş geldi.



Audi A1 Sportback'e 1,6 lt. dizel motor

Audi'nin A1 model ailesinin beş kapılı seçeneği A1 Sportback, 1,6 litrelik TDI motorlu versiyonla genişledi. A1 Sportback 1,6 TDI, S tronic şanzımanla alınabiliyor. Her motor seçeneğinde etkileyici ölçüde verimlilik sunan A1 Sportback'in, S tronic şanzımanla donatılmış 1.6 litrelik TDI motoru, 100 km'de ortalama olarak sadece 3,8 litre yakıt tüketimi de-

rine ve km'de 99 g CO2 emisyonuna sahip. Gücün tekerleklerle aktarımını sağlayan 7 ileri S tronic şanzıman, A1 Sportback'in, sınıfında üstlendiği liderlik rolünün altını çizirken, bu çift kavramalı şanzıman, sarsıntısız, son derece seri bir şekilde vites değişimine ve kesintisiz bir güç akışına olanak tanıyor.



BASF tasarımcıları global trend tahminini sunuyor

BASF tasarım ekibi, bölgesel özellikleri veya renk trendlerini göz ardı etmeden, uluslararası trendleri dikkate alan araştırma sonuçlarını açıkladı. Rapora göre, geçişli meyve ve bakır tonları, yeniden keşfedilecek olan kahverengi, mavi ve yeşil gibi doğal renklerle birlikte yarının otomotiv renk portföyünü geliştirecek. Son birkaç yılda yeşil renk, yollarda fazla görünmezken, önümüzdeki dört ila beş sene içerisinde yeşil rengin daha popüler olacağı tahmin ediliyor.



CMS'ye OHSAS 18001 sertifikası

Dünyanın en önemli otomobil firmalarına jant ihraç eden Türk markası CMS, kurumsal sürdürülebilirlik politikası kapsamında gelişim göstermeye devam ediyor. Yürüttüğü çevre dostu üretim anlayışı ile sektöründe ISO 14001 Çevre Yö-

netim Sistemi'ni kuran ve işleten öncelikli firmalardan olan CMS, sosyal sürdürülebilirlik kapsamında yeni bir adım daha atarak, OHSAS 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Standartı'nı belgelerine ekledi.



Zenec'le alternatif yollar keşfedin

Araç içi multimedya sistemleri konusunda uzman olan Zenec, trafiği eğlenceli ve bir o kadar da güvenli hale getiriyor. Araç kiti uzmanı Parrot Bluetooth'la donatılmış Zenec ile araç içerisinde cep telefonunu kullanmadan telefon görüşmeleri gerçekleşiyor. Zenec ZE-NC2011D; TMC (Trafik Mesaj Kanalı) alıcısı ile büyükşehirlerde gidilen yol üzerindeki trafik yoğunluğunu gerçek zamanlı algılayıp, sürücüyü alternatif rotalar sunuyor. Trafik yoğunluğu ile ilgili kısa sürede bilgilendirme yapıp; gidilmek istenen güzergâhı ve süresini, hesapladığı alternatifli rotalarla kısaltmaya çalışıyor.

Yeni BMW 640d
Gran Coupé

BMW İletişim Merkezi
0850 2521010
www.bmw.com.tr



Sheer
Driving Pleasure



TUTULMA SIRASI SİZDE.

Tabiat, en güzel armağanlarını nadiren sunar. BMW tarihinin ilk 4 kapılı Coupé'si, 6 silindirli BMW Twinpower Turbo motoruyla sizi doğaüstü bir deneyime davet ediyor. BMW mühendisliğinin nefes kesici eseri Yeni BMW 6 Serisi Gran Coupé, iç tasarımındaki kusursuz zarafeti ve 0-100 km'ye sadece 4.6 saniyede ulaşan üstün performansı ile sizi bekliyor.

YENİ BMW 6 SERİSİ GRAN COUPÉ.

BMW EfficientDynamics

2993 cc 313 bg 146 gr/km CO₂



Borusan Otomotiv

İnce zevkler, yüksek standartlar.

Aprilia SRV 850 satışa sunuldu



İtalyan Aprilia tarafından, yıllarca dünyanın her tarafındaki yarış pistlerinde kazanılan zaferlerle birlikte edinilen bilgiler ışığında geliştirilen Aprilia SRV 850, Ferco Motor tarafından 13 bin

500 Euro'luk satış fiyatıyla Türkiye'de de satışa sunuldu. Aprilia DNA'sı ile Superbike dünyasının performansı ve estetik anlayışını scooter tutkunları için harmanlayan SRV 850, geliştirilen mo-

tor performansı ve estetik altyapısı ile dikkat çekiyor. İlk etapta 2 sipariş alan ve Ağustos ayından itibaren teslimatlarına başlanacak olan Aprilia SV 850, Aprilia mühendisleri tarafından pist-

lerde kazanılan zaferler ışığında geliştirilen sıvı soğutmalı, elektronik enjeksiyonlu, dünyadaki ilk ve tek 90 derece açılı çift silindirli 839,3 cc'lik V yapılı ve 76 HP'lık güç ünitesiyle ön plana çıkıyor.

BoostMyTweet ile tweet'leriniz poster olsun

Ford'un ödüllü "1 litrelik EcoBoost" motoru, yepyeni bir Twitter uygulamasına imza atıyor. Twitter'a farklı bir eğlence getiren BoostMyTweet uygulaması, kullanıcıların yazdıkları tweetleri görsellikle güçlendirerek, birbirinden çarpıcı posterler haline dönüştürüyor ve kullanıcılar kendi posterlerini tweet atarak takipçileriyle paylaşabiliyor. Kullanıcılar, Ford'un bu yeni

Twitter uygulamasından iki şekilde yararlanabiliyor. Twitter'ın tweet yazma alanına #boostmytweet hashtag'ıyla yazılan tweetleri eş zamanlı olarak yakalayan sistem, oluşturduğu posterin linkini kullanıcıya gönderiyor. Kullanıcı da bu linke tıklayarak www.boostmytweet.com sitesinde kendi tweeti için özel hazırlanan posteri görüyor.



Yeni Ford Cargo gün sayıyor



One Ford stratejisi çerçevesinde Ford Cargo üretiminin küreselleştirilmesinin ardından, markanın ilk modeli olacak olan yeni ağır ticari araç 1846T çekicinin lansmanı için sayılı günler kaldı. Ford, bu yepyeni modeliyle ihracat pazarlarındaki gücünü ve pazar payını artırmayı hedefliyor. Ford Otosan mühendislerinin Ford'un yeni ürün geliştirme felsefesini yansıttığı Yeni Ford Cargo çekici; performans, dayanıklılık ve düşük işletme maliyetini mükemmel düzeyde sunarak verimliliği artıracak. Ford Cargo 1846T; daha estetik görünümü, konforlu çalışma ve yaşam ortamı sağlayan özellikleriyle dikkat çekecek.

Trafiğe motosikletli çözüm

Bir otomobilin trafik nedeniyle ayda ortalama 1000 lira yakıt tükettiğini söyleyen MOTED Başkanı Başarı Erbaş, "Bir motosikletse aynı trafikte hiç durmadan gidebildiği için 250 lira yakıt harcar. Ayrıca motosiklet, trafikte otomobilin dörtte biri kadar yer kapladığı için ek yola da ihtiyaç duyulmaz. Motosiklet kullanımı arttıkça hem vatandaş hem de devlet kazanır" dedi.



Peugeot HYbrid4 araç gamını sunuyor

Peugeot 2012 yılında, HYbrid4 teknolojisi ile donatılmış 3 farklı full hibrit dizel modelin dünya lansmanını yapıyor. Bu teknoloji, yakıt tüketimlerinin ve CO2 emisyon-

larının düşürülmesi anlamında Peugeot'ya rakipleri karşısında üstünlük kazandırıyor. Peugeot HYbrid4 ürün gamı 3008 HYbrid4, 508 HYbrid4 ve 508 RXH'dan oluşuyor.



İGO ile trafikten kurtulun



İstanbul gibi bir şehirde, en küçük bir yol bölümü bile işleri zorlaştırabilir. 20 dakikalık bir sürüş bile aniden 120 dakika sürer hale gelebilir. Ücretsiz canlı trafik ve feribot seçeneği ile birlikte gelen iPhone için iGO primo app imdadınıza yetişiyor. Yoğun bir şekilde kulla-

nılan köprülerde, şeritler kapandığında feribotlar sıkışık yollara ciddi bir alternatif sunar. iGO primo app size, daha önce aklınıza hiç gelmeyen alternatif rotalar sunabilir. Bunlar arasında Boğaz'ı geçmenizi sağlayan feribotlar da mevcut.



SHIFT_



VİTESİ TAM DEĞİŞTİRİN!

VE KESİNTİSİZ SÜRÜŞ KEYFİ YAŞATAN,
OTOMATİK VİTESLİ QASHQAI'YE TERFİ EDİN!

Kesintisiz vites geçişine (CVT)*
sahip otomatik vitesli Qashqai'ler,
53.341 TL'den başlayan fiyatlarla.
Kaçırmayın!



* CVT TEKNOLOJİSİ: KADEMESİZ VİTES GEÇİSİ TEKNİĞİNİ KULLANARAK, HIZLANMALARDA SARSINTISIZ SÜRÜŞ SAĞLAR VE DÜŞÜK YAKIT TÜKETİMİ SUNAR.

* Qashqai modellerinin ortalama CO emisyon değeri 137-188 gr/km arasındadır. Şehir dışı yakıt tüketimi 4,6-5,9 lt/100 km arasındadır ve versiyonlara göre değişim göstermektedir. Yakıt tüketimleri 1999/100/EC'ye göre belirlenmiştir. Hava şartları, sürüş tekniği ve bakımlarına göre sonuçlar değişebilir. Qashqai 1,6 Visia otomatik vites (CVT) aracın tavsiye edilen anahtar teslim satış fiyatıdır.

www.nissan.com.tr | www.facebook.com/NissanTurkiye

NISSAN GÜLÜMSEME HATTI 0216 651 84 20

Havalimanındaki servis Hyundai



Hyundai, müşterilerine sunduğu Satış Sonrası Hizmetleri'ne bir yenisini daha ekledi. 2011 yılının Ekim ayında başlatılan "Kapınızda Servis Hyundai" programı ile araçlarını hiç servise uğrama-

dan, kapılarının önünden bakım için teslim eden Hyundai müşterilerine yeni bir hizmet daha: "Havalimanındaki Servis Hyundai". 9 Temmuz 2012 itibarıyla, tüm Türkiye'de başlayan "Havalima-

nındaki Servis Hyundai" ile Hyundai müşterileri, araçlarını tatile veya iş gezisine çıkmadan hemen önce, havalimanında Hyundai Yetkili Servisleri'nin uzman ekibine teslim ettikten sonra seyahatle-

rinin keyfini çıkartmaya başlıyor. Seyahatten dönen müşteriler, araçlarını teslim alırken, üç farklı seçenekten birini tercih edebiliyor: Havalimanı, kapınızın önü veya Hyundai Yetkili Servisi.

Fabia'ya dizel motor



Yenilenen tasarımı ve kompakt boyutlarıyla Skoda'nın beğenilen modeli Fabia, yeni teknoloji 1.6 TDI CR dizel motora sahip versiyonuyla bayilerdeki yerini aldı. 4 silindirli common-rail enjeksiyon sistemine sahip 1.6 lt'lik TDI CR dizel motor, 90 HP'lik gücü ve 230 nm'lik torkuyla sürücüsüne performanslı bir kullanım sağlıyor. 5 ileri manuel şanzımanla donatılan Fabia 1.6 TDI CR, 0-100 km/s. hızlanmasını 12.6 saniyede tamamlarken, 176 km/s. maksimum hıza ulaşabiliyor.

"Life in High Gear"

Motor sporları Enstalasyon Sergisi



İstanbul'da Aralık ayında düzenlenecek olan Uluslararası Otomobil Federasyonu (FIA) Genel Kurul ve Ödül Töreni kapsamında "Life in High Gear" isimli serginin açılması planlanıyor.

Amaç: FIA'nın söz konusu organizasyonunun Paris ve Monako dışında farklı ülkelerde yapılması kararı, Türkiye tarafından da desteklendi ve Türkiye'nin organizasyon adaylığı kabul edildi. Dünya çapındaki bu önemli organizasyona ev sahipliği yapacak İstanbul'da, ülkemizi-

zin yabancı konuklara sanat yönüyle de tanıtılması amaçlanmakta. Bundan kasıt, motor sporlarının öne çıkan takım ve pilotlarının yarışlardaki önemli sahnelerinin kesitleri enstalasyon çalışmalarla ele alınacak, farklı figür ve tasarımlarla sergi zenginleştirilecek. Burada izleyicilere sunulmak istenen, motor sporları tarihinin basılı malzemelerle arşivlenebileceği gibi, sergide yer alan modellemeler ve tasarımlarla da belgelenilebileceğinin önemine vurgu yapmak. Ayrıca enstalasyon sergisinde, dünyadan ve Türkiye'den yer alacak örneklerle, organizasyona katılan konukların, motor sporları tarihine yolculuk yapmalarını sağlamak amaçlanmakta. Organizasyonun ruhuna uygun planlanacak sergi ile konukların İstanbul'dan güzel anı-

larla dönmeleri serginin amaçları arasında.

İçerik: Türkiye Motor Sporları Federasyonu'nun katkılarıyla düzenlediğimiz, WRC İstanbul ayağındaki "Milestones in Motorsports" sergisini, yarışa gelen yerli-yabancı motor sporları takipçileri izleme fırsatı bulmuş ve farklı bir bakış açısı yakalamıştı; çünkü sergide farklı dönemlerde yarışan takım ve pilotların, yarışlardaki önemli sahnelerinin canlandırmalarının olduğu modelleme çalışmaları yer alıyordu. Aralık ayında yapılması planlanan "Life in High Gear" sergisi, yukarıda bahsettiğimiz serginin büyük ilgi görmesi üzerine daha da geliştirilerek kurgulanmış. Bu kapsamda, motor sporlarını anlatan birçok yarış kesitinin enstalasyonu sergide yer alacak. Araçlar, pilotlar, tek-

nik ekip ve diğer detaylar bu yerleştirmelerde görülebilecek. Ayrıca motor sporları tarihini oluşturmak için emek veren yazar, gazeteci ve fotoğrafçı gibi emek sahiplerini hatırlamak için kullanılacak olan "kitap/kitaplar" içine üç boyutlu bir yerleştirme yapılacaktır. Burada, motor sporları tarihi "kitapta yazılanlar canlanmış" gibi gösterilerek üç boyutlu olarak anlatılacaktır. Sergide, yarışların heyecanını hatırlatan farklı özgün tasarımlar da yer alacak.

FIA'ya üye tüm ülkeleri temsil eden yaklaşık 500 delegenin, Aralık ayının başında gerçekleştirilecek ve beş gün sürecek olan genel kurul ve ödül töreni etkinliklerinde "Life in High Gear" isimli sergiyi izlemeleri dileğiyle...

**Otomobil
meraklıları
TÜYAP'a!**

Güç gösterisi başlıyor!
Otomobil markaları, en son modelleriyle
otomobil severleri bekliyor...

www.istanbulautoshow12.com





Peugeot 301

önce Türkiye'de satılacak

Tasarım ve model atakları devam eden Fransız üretici Peugeot, yeni sedanı 301'i ilk olarak Türkiye pazarına sunacağını açıkladı.





Peugeot 301, sürüş koşullarının bazen zorlu olduğu ve kaliteli iç mekâna çok önem veren pazarlara yönelik bir model. Bu nedenle, proje süresince tasarımcıları bu iki unsur yönlendirdi. Peugeot 301'in sınıfında, iç mekân genişliği ve sağlamlık açısından referans olması hedefleniyor.

Uzun kullanım ömrü için sağlamlık ve kalite

Projenin başından itibaren, otomobilin şartnamesinin yazılması aşamasında, Peugeot

mühendisleri, 301'in gelecekteki müşterilerinin kullanacakları farklı yol koşullarında, kilometrelerce test sürüşleri yaptılar. Farklı yol koşulları, sıcak hava, soğuk hava, nemli iklim... ve hatta bazen direksiyona müşteriler oturarak her türlü yaşam durumu test edildi. Toplamda, birçok kıtada binlerce kilometre deneme sürüşü yapıldı.

Buna göre Peugeot 301, iyi bir konfor düzeyini garantilemek için "her türlü yol koşuluna uygun" süspansiyon sistemleri, daha fazla







sağlamlık için daha çok sayıda vida ile sabitleme, toza ve neme karşı çift sızdırmazlık kademeli filtiller, sıcak ülkeler için AC max klima fonksiyonlu elektronik klima ve soğuk ülkeler için ısıtmalı ön cam alt bandı gibi unsurlarla farklılığını ortaya koyuyor.

En küçük ayrıntılara kadar özenle çalışılan güçlü tasarım, üst düzey montaj kalitesine eşlik ediyor. İspanya'daki Vigo Fabrikası'nda, 301'in üretiminde, kalitesiyle dikkat çeken Peugeot 508 ile aynı standartlar uygulandı. Aynı şekilde, otomobilin tasarımını mükemmelleştirmek için 4.000.000 km. kalite sü-

rüş testi gerçekleştirildi.

Örnek iç mekân genişliği

Kabindeki yaşam alanı ve bagaj hacmi, 301'in hedeflediği müşteri kesimleri için en önemli beklentileri oluşturuyor. Gerçekten de otomobil, arkada yolcuların varlığıyla çoğunlukla aile kullanımına yönelik bir model.

Tasarımcılar, 4,44 metrelik bir uzunluğa erişmek üzere, 301 üretiminde kullanılan platform boyutlarını, maksimum şekilde optimize ettiler. Dingil mesafesinin, sınırındaki rekor bir değer olan 2,65 metreye taşınması, rakip modellere

göre oldukça geniş bir hacim ve cömert boyutlardaki bagajın tasarlanmasına izin verdi.

Kasım'da Türkiye'de

Peugeot 301'in halka yönelik dünya prömiyeri, 1 Kasım 2012 tarihinde Türkiye'de düzenlenecek İstanbul Auto Show Fuarı'nda gerçekleştirilecek. Aynı anda Türkiye'de ve ardından Orta ve Doğu Avrupa, Rusya, Ukrayna, Yunanistan, Mağrip, Orta Doğu, Körfez ve Afrika ülkeleri ile bazı Güney Amerika pazarları gibi çok sayıda başka ülkede satışa sunulacak.



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.





Fiat 500L İstanbul Autoshow'da görücüye çıkacak.

Fiat 500 ailesi, "500L" modeli ile büyümeye devam ediyor.





Fiat'ın yeni müşteri taleplerini karşılama hedefinin bir parçası olarak, 2012 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Fiat 500L, hem bir MPV hem de küçük bir SUV'u andıran tasarım öğelerine sahip olmasıyla dikkat çekiyor. Fiat'ın Sırbistan'da kurulan yeni fabrikasında, bantlardan inerek yollara çıkmaya hazırlanan ve 2012 yılının son çeyreğinden itibaren Avrupa pazarlarında satışa çıkacak olan Fiat 500L, 2013 yılıyla birlikte ülke-

mizde de satışa sunulacak. Fiat 500'ün 5. yaş günü etkinlikleri kapsamında, İtalya/Torino'da uluslararası basın lansmanı ile görücüye çıkan Fiat 500L, Türk otomobil severlerin karşısına ilk olarak İstanbul Autoshow 2012 kapsamında çıkacak.

Fiat'ın tasarım merkezi tarafından şekillendirilen Fiat 500L, Fiat 500 modelini önden andıran tasarım özellikleriyle ilk bakışta sıcak ve tanıdık bir





izlenim bırakmayı başarıyor. Bununla birlikte Fiat 500 genlerine uygun biçimde bir MPV'ye has şekilde tasarlanan, tavan ve arka bölüm görselliğiyle de dikkat çekmeyi başaran Fiat 500L, geniş camlı yüzeyleri ve tavanıyla da maksimum görüş kolaylığı ve iç mekân ferahlığını sunmayı hedefliyor. Bununla birlikte gövdesi çift renkli olarak tercih edilebilen ve 30'dan fazla renk seçeneği sunulan Fiat 500L'nin, alaşımli jantlar için ayrıca beyaz, gri ve siyah renklerinde tercih

yapma imkânı sunuluyor. Bununla birlikte Fiat 500 genlerine uygun binasyonu yapılabilmesine olanak tanınıyor. Ayrıca 4.14 metre uzunluğa, 1.78 metre genişliğe ve 1.66 metre yüksekliğe sahip 5 koltuklu Fiat 500L'nin kabin içinde de, müşterilere sunulan çözümlerin çeşitliliği ve kapsamı göze çarpıyor. Yeni Fiat 500L, kabin içinde sunduğu, sınıfının en iyi iç mekân genişliği ve 400 litreye varan bagaj kapasitesi özellikleriyle bir adım öne çıkarken, kabin içindeki tüm yolcuları için sunduğu,





çok miktarda kullanışlı bölmeler ile de yaşam alanının fonksiyonel kullanılabilmesine olarak sağlıyor. Sürüş keyfi ve araç içi konforuna 8 farklı mod kullanarak, her hareket yönünde ayarlanabilecek olan koltukların çok yönlülüğü de destek sağlıyor.

2012 yılının son çeyreğinden itibaren Avrupa pazarlarında satışa sunulacak olan Fiat 500L, ilk etapta biri 0.9 cc'lik Twinair teknolojiye sahip 2 farklı benzinli motor ve 2 farklı (1.3 ve 1.6 litrelik) Multijet II teknolojiye sahip turbo dizel motorla müşterilerinin beğenisine sunulacak.

Fiat Grubu'nun oto-

motiv, sanayi, denizcilik, elektrik üretimi ve demiryolu uygulamaları için motor ve şanzıman geliştirmesi, üretimi ve satışı konusunda faaliyet gösteren Fiat Powertrain Technologies (FPT) imzasını taşıyan Multijet turbo dizel ve MultiAir benzinli motor teknolojilerini ardından geliştirilen TwinAir motor teknolojisi, Fiat 500L'de de görev alıyor. Fiat'ın performanstan ve sürüş keyfinden taviz vermeden, benzinli bir motorun sahip olabileceği en düşük CO2 emisyon seviyelerini sunan ekolojik motoru, Fiat 500L'nin kaputu altında 105 HP güç üretiyor.





Opel'in yeni minisi "ADAM" 2013'de Türkiye'de

Opel ADAM'da gözü pek ve güçlü tasarım, neredeyse sınırsız kişiselleştirme potansiyeli ile bir araya geliyor. Ayrıca, üst sınıf modellerde görülen premium teknolojiyi, yeni bilgi-eğlence sistemlerini ve internet tabanlı uygulamaları beraberinde getiriyor. 2013 ilk çeyrekte Türkiye pazarına girmesi beklenen ADAM, 1.2 lt. 70 hp ve 1.4 lt. 100 hp'lik iki motor seçeneği ve manuel şanzımanla gelecek.



Segmentteki rakiplerinden farklı olarak Adam, retro tabanlı tasarımı ve modern görünümü ile trend belirleyici oluyor. Neredeyse gövdeden bağımsızmış gibi kayan çekici ve eşsiz tavanı, iki renkli kombinasyon için mükemmel bir uygulama alanı oluşturuyor. Otomobilin ismi de, yine çoğu rakibinden farklı olarak, C sütununda, arka pencerenin altında yer alıyor ve eşsizliğini

pekiştiriyor. Yeni Astra ailesinde de bulunan, yeni kanat şekilli ön ızgara ve vurgulu Opel amblemi, geniş ön ızgarada yerini alıyor. Yanlarda, Astra GTC'den tanıdık olan tasarım dilinin ipuçları dik kat çekiyor; bıçak çizgisi ve kapı kollarını içine alan kıvrım gibi. Ön farlar, Opel'in tipik kanat şekilli gündüz farları. A segmentinde ilk kez ön farlar ve arka stop lambaları enerji tasarruflu LED



teknolojisiyle donatılmış olarak sunuluyor.

ADAM, tamamen yeni bir donanım yaklaşımı getiriyor. Bilindik donanım hiyerarşisi yerine tüketiciler, kişisel tarzlarını yansıtabilecekleri, kişiselleştirilmiş 3 farklı trimden birini seçebilir. JAM; gelenekselin dışında, moda ikonu ve renkli; GLAM zarif, rafine ve sofistike; SLAM enerjik ve sportif. Bu üç "trim", sahneyi neredeyse sınır-

sız kişiselleştirme potansiyeli ile tüketiciye bırakıyor. Tabii geniş gövde rengi seçenekleri, 3 tavan rengi, farklı iç mekân renkleri, dekorlar ve çeşitli LED aydınlatma seçenekleri ile.

ADAM, Opel'in, yalnız akıllı telefon entegrasyonu ile değil, aynı zamanda geleneksel sistemlere göre daha fazla uyumluluk ve esneklik sağlayan yeni bilgi-eğlence sistemlerine sahip







ilk otomobili. A sınıfı için oldukça seçkin olan bu yeni sistemde sadece Apple iOS'la değil Android ile de uyumluluk söz konusu.

Yeni bilgi-eğlence sistemi, GPS navigasyon gibi internet tabanlı uygulamaları içeren akıllı telefon içeriğine ulaşmayı sağlıyor. İçeriği topluyor ve 7" lik yüksek çözünürlüklü renkli dokunmatik ekranda gösteriyor.

Ayrıca, MP3 çalarlar, iPod'lar ve tabletler gibi yeni medya kaynaklarına ADAM'ın Bluetooth ve USB bağlantıları sayesinde ulaşılabilir. USB



ve Bluetooth bağlantıları olmayan müzik aygıtları için de bir güç çıkışı bulunuyor. Video ya da slideshow izlemek isteyen ADAM kullanıcıları da otomobil sabitken bunu gerçekleştirebiliyor.

ADAM, birçok üst sınıf ve yenilikçi teknolojiyi A segmentine getiriyor. Yeni nesil gelişmiş park pilotu (APA II), ADAM ile sunuluyor. Sürücüler, bir düğme ile sistemi aktif hale getiriyor ve otomobillerinin verdiği direktiflere uyarak, en uygun paralel park boşluğuna park ediyor. Sistem otomatik olarak park alanına doğru direksiyonu

kırıyor. Böylece sürücünün tek yapması gereken freni, debriyajı ve vitesi kontrol etmek oluyor. Sistem, ultrasonik sensörler kullanan "Kör Nokta Uyarı Sistemi (SBSA)" ile birlikte geliyor. Bu segmentte bir ilk de, ADAM'ın kabinine premium bir dokunuş getiren ısıtmalı direksiyon simidi oluyor.

ADAM'ın gözü pek duruşu, geniş ayak izlerinden geliyor (ön iz genişliği 1485 mm./ arka iz genişliği 1478 mm.). 2311 mm.'lik aks mesafesi ile şasi, maksimum aktif güvenlik ve konfor sağlamak üzere tasarlandı.





zimanla ve ecoFlex teknolojisine uyumlu olarak gelecek. Ayrıca, yakıt tasarrufu sağlayan start & stop özelliğine sahip motorlar da opsiyonel olacak. Ardından, turbo beslemeli direk enjeksiyonlu start&stoplu yeni nesil küçük bir benzinli motor, ADAM'da prömiyerini yapacak. Bu yeni motor, tamamen yeni nesil 6 ileri manuel şanzımanla gelecek.

ADAM'ın dünya prömiyeri 29 Eylül-14 Ekim arasında Paris Motor Show'da yapılacak. ADAM'lar showroomlara 2013 ilk çeyrekte gelmeye başlayacak.

MacPherson ön gergiler, 15"den 18"e kadar tekerlekler ve 17" – 18" jantlar spor şasi ile birlikte standart olarak geliyor. Elektrikli direksiyona (EPS) entegre CITY modu ile düğmeye bir dokunuşla düşük hızda güç asistanı devreye giriyor. Özellikle manevra sırasında kullanışlı oluyor. Önceki nesil ESP'ye göre bu yeni sistem, "Yokuşta Kalkış Desteği" gibi birçok fonksiyonu da beraberinde getiriyor.

Opel ADAM, 3.70 metrelik uzunluğu (aynalar hariç genişliği 1.72 metre) ve 3 kapısı ile şehir koşullarına tam uyum gösteriyor. İçeride ise, 4 yetişkin için, alışılmış bir küçük otomobilden beklenmeyecek cömertlikte yaşam alanı sunuyor.

ADAM, ilk aşamada 2 benzinli motor seçeneği ile pazarda yerini alacak: 1.2 lt. 70 hp ve 1.4 lt. 100 hp. Tüm motor seçenekleri beş ileri manuel şanzımanla gelecek.



Dacia Dokker için geri sayım başladı

2012 yılı başında Lodgy'nin lansmanını takiben Dacia yelpazesi, yepyeni iki modelin eklenmesiyle daha da genişliyor: Dokker ve Dokker Van. Sınıfında iddialı olan özellikleri sayesinde hem esnafların hem de ticaretle uğraşanların gözdesi haline gelecek.





Dacia Dokker, hem özel hem de profesyonel kullanıma yönelik beş kişilik bir Van'dır. Otomobil, 800 litrelik kapasitesi ile kendi sınıfında en büyük bagaj hacmini ve en iyi modülerliği sunuyor. Dacia Dokker Van ise, küçük bir hafif ticari araçtır. 750 kg. ile kendi segmentinde en büyük taşıma kapasitelerinden birini sunuyor. Dacia markasının da iması savunduğu değerler göz önünde bulun-

durularak, söz konusu iki yeni model rakipsiz derecede uygun bir fiyata pek çok yeni özelliğe sahip. Otomobilde navigasyon ve radyo işlevlerini içeren Media Nav multimedya sistemi, yedi inçlik (18 cm.) bir dokunmatik ekran ile Bluetooth bağlantısı sunuluyor. Opsiyon listesinde hız sınırlayıcı ve arka park sensörleri de bulunuyor.

Dacia Dokker ve Dokker Van, üç farklı







motor seçeneği ile satışa sunuluyor: mevcut 1.6 MPI 85bg benzinli motor, 1.5 dCi 75bg (Dokker Van) ve 1.5 dCi 90bg(Dokker) dizel motorlar.

Dacia Dokker, beş kişiyi rahatlıkla taşıyor; yolcuların bagajları için de 800 litrelik kapasitesi ve maksimum 1.16 m'lik yük uzunluğuyla segmentinin en büyük bagajını sunuyor. Dacia Dokker Van, akılcı tasarlanmış modüler ön yolcu koltuğu sayesinde (opsiyonel Dacia Easy Seat), kendi segmentinde en büyük taşıma kapasitesinden birini sunuyor. Dacia Dokker Van'ın maksimum taşıma kapasitesi 750 kg.

Dacia Dokker ve Dokker Van'da bulunan fren sistemi, EBD elektronik fren gücü dağıtım sistemine sahip ABS ve acil durum fren desteği de dâhil olmak üzere Dacia Lodgy ile aynı. Opsiyonel ESC sisteminde en yeni nesil Continental ünite bulunuyor (Continental Mark 100); aynısı Dacia Lodgy'de de yer alıyor. Söz konusu sistem, ani ma-

nevra, kaygan yollarda yol tutuşunun kaybolması gibi zorlu koşullarda aracı yolda tutmak için çekiş kontrolü ve aktif devrilme koruması içeriyor.

Yolcuların azami düzeyde korunması için Dacia Dokker ve Dokker Van'da Renault mühendisleri tarafından onaylanmış, güçlendirilmiş bir mimari yapı kullanılıyor. Dokker ve Dokker Van'ın yapısında çelik ile birlikte enerjiyi daha iyi emen ve yayan malzemeler kullanılıyor.

Arkadaki üç koltukta ISOFIX bağlantıları bulunuyor. Söz konusu bağlantılar sayesinde çocuklar, koltuklarında tamamen emniyetli bir şekilde seyahat edebiliyor.

Lodgy gibi bu iki model de Tanca'da Fas'taki yepyeni fabrikada üretiliyor. Tesisin yıllık üretim kapasitesi şu anda 170 bin araç olup, yakında yılda 400 bin araca çıkacak. Dacia'nın yeni modeli Dacia Dokker ve Dokker Van, Türkiye'de 2013 yılının ilk çeyreğinde satışa sunuluyor olacak.





Hyundai i30 Wagon Eylül'de Türkiye'de

Yenilikçi ve yüksek donanımlı modelleri ile çitayı oldukça yukarılara çeken Hyundai ailesi, yeni i30 Wagon ile büyümeye devam ediyor.





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

Yeni i30, henüz birkaç ay olmasına rağmen satışa sunulduğu günden itibaren hatchback karoseriyle, 60 bin adetten fazla satış rakamına ulaştı ve bu yıl içinde Avrupa'da en çok tercih edilen Hyundai modeli oldu. Hyundai, i30'un toplam satışla-

rını Wagon versiyonu ile birlikte yüzde 30 oranında artırmayı hedefliyor.

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 yük-





sek. Bu artan boyutlar sayesinde hatchback'e göre 150 litre daha geniş bir bagaj hacmi sunuyor. i30 Wagon'un 528 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar tamamen yatırıldığında 1642 litre gibi oldukça büyük bir yükleme alanı 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 öncelikli olarak dizel motor ta-

lebini karşılayarak Eylül ayı sonunda Türkiye'de satışa sunulması planlanıyor. Hyundai'nin yıllık 300 bin adetlik kapasiteye sahip Çek Cumhuriyeti Fabrikası'nda, 2012 şubat ayında başlayan yeni nesil i30 üretimi ile birlikte üçüncü vardiyaya geçildi ve 900 kişilik ek istihdam yaratıldı. Haziran ayında kurulan ikinci şanzıman hattı ile 100 kişilik ek istihdam daha yaratılan fabrikada i30 HB, i30 Wagon, ix35 ve ix20 modelleri üretiliyor.



Mercedes-Benz SL 350



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



Mercedes'in efsane Roadster'ı SL, yeni nesli ile tutkunlarını mutlu etmeye devam ediyor. İlk olarak 1952 yılında yarış pistlerinde boy gösteren Mercedes-Benz SL, o günden bu yana 650.000'den fazla satış yaparak başarısını pekiştirdi.



SL 350 ile tanışma anını heyecanla beklemiştim. Günler geçmek bilmiyordu. O bir efsaneydi ve onunla bütünleşmeye çok az kalmıştı. Mercedes'in Hadımköy'deki merkezine gidip SL'i karşımda görünce heyecanım biraz daha artmıştı. Anahtarı teslim alıp sürücü koltuğuna oturduğumda duyduğum haz muhteşimdi. Start düğmesine basıp motoru çalıştırdığım an ise hayatımdaki unutulmazlar arasında

ilk sıralardaki yerini aldı.

Yeni Mercedes-Benz SL, özellikle önden olmak üzere genel hatlarıyla kardeşi SLK'ya çok benziyor olmasına karşın, arka tasarımda farkını ortaya koyuyor. Aslında birbirlerine benzemelerine rağmen aralarındaki farklar bir hayli belirgin. SL'in kaputu ve ön çamurluklarında yer alan havalandırma kanalları, bu sanat eserinin içinde yatan canavarın sinyallerini veriyor. Arka tampo-

nun altında bulunan dik-dörtgen şekilli çift egzoz çıkışı, tasarımı tamamlarken arkadan gelenlere de bir mesaj niteliğinde.

Mercedes mühendisleri otomobili geliştirme sürecinde bir hayli çalışmışlar. Yeni SL'in en önemli artlarından birisi gövdede alüminyum kullanımının artmış olması. Bu da otomobili önemli ölçüde hafifletiyor.

Test aracımız olan SL 350'de ilâve ücrete tabi

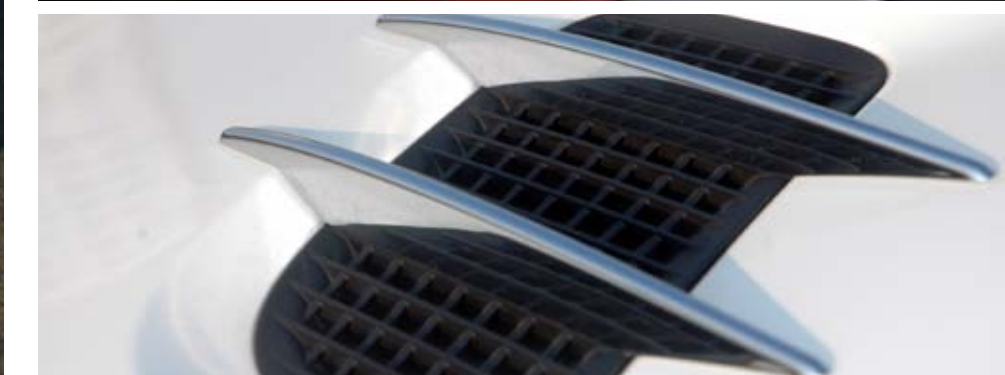
olan AMG spor paket tercih edilmiş. Bu pakette spor süspansiyon, yüksek performanslı fren sistemi, AMG gövde kiti, AMG paspaslar ve AMG jantlar yer alıyor.

İç mekânda kullanılan malzeme kalitesi oldukça iyi seviyede. Deri ve alüminyum detaylar, kalite hissini artırıyor. Otomobilin klâsik geçmişini simgeleyen eski tip saat, ön konsolun üst kısmına yerleştirilmiş.



Mercedes'in yeni modellerinde kullanmaya başladığı, yeni tip joystick vites kolu SL'de de kullanılmış. SL'de yer alan 7 ileri 7G-TRONIC PLUS otomatik şanzıman azaltılmış yakıt tüketimi, yumuşak vites geçişleri ve daha alçak bir ses düzeyi sağlıyor. Vites geçişleri direksiyonun arka tarafında bulunan küçük kulakçıklarla da yapılabiliyor. Başka markalarda pek çok düğme, bu otomobilde mütevazî şe-

kilde konumlanıyor. Vites kolunun solunda bulunan ve şanzımanı kontrol eden Spor, Ekonomi ve Manuel sürüş modları seçim düğmesi ile, onun altına konumlandırılan ve süspansiyona hükmeden Sport ve Comfort düğmeleri bunlardan bazıları. Ayrıca arzu ederseniz, vites kolunun sağ alt tarafında yer alan ECO düğmesini kullanarak maksimum yakıt tasarrufu sağlayabilirsiniz. ECO devredeyken, duraklamalarda otomatik





SÜRÜŞ İZLENİMİ

olarak motor stop ediyor ve yakıt sarfiyatı azaltılıyor.

yapıp yolda kalmanızı sağlıyor. Tabii siz istediğiniz sürece.

Yeni SL 350'de 306 Hp gücünde 3.5 litrelik V6 bir motor görev yapıyor. Ürettiği 370 Nm. tork sayesinde sıfırdan yüz kilometre hıza 5.9 saniyede ulaşabilen SL, arkadan itiş özelliği ile sürüş zevkini doruklara çıkarıyor. Bu güç gözünüzü korkutmasın, otomobilin tüm sürüş ve güvenlik sistemleri, başarılı şekilde stabil bir yolculuk

Aktif ergonomik koltuk paketi sayesinde, virajlarda koltuk kenarları şişerek size ilave destek sağlıyor. Ayrıca sürücü ve yolcu koltuklarında ayrı ayrı ayarlanabilen masaj özelliği de bulunuyor. Hem koltuk kenarlarının şişme derecesini hem de masaj özelliklerini konsolun ortasında bulunan ekran üzerinden ayarlayabiliyorsunuz.





Mercedes-Benz SL 350

Teknik Özellikler

Silindir hacmi:	3498 cc	Yakıt Tüketimi:	
Silindir adedi:	V6	Şehir içi:	9.9 lt/100 km
Yakıt Türü:	Benzin	Şehir dışı:	6.1 lt/100 km
Maksimum güç:	306 hp / 6500 d/d	Karma:	7.5 lt/100 km
Maksimum tork:	370 Nm / 3500-5250 d/d	Co2 emisyonu:	169 g/km
0-100 Km hızlanma:	5.9 sn	Yakıt deposu:	65 lt
Maksimum hız:	250 km/s	Bagaj hacmi:	504 lt
Şanzıman:	7 ileri Otomatik	Boş ağırlık:	1685 kg

Anahtar Teslim Fiyatı: 603.356 TL.

Ön koltuklarda hem ısıtma hem de soğutma özelliği bulunuyor. Sıcak yaz günlerinde aracınızın üstü açıkken, koltuk içerisinden gelen soğuk hava, alışıldığında vazgeçilmesi zor bir özellik. Ayrıca koltuk başlıklarına yerleştirilmiş hava kanalları sayesinde serin günlerde başınızın arkasına sıcak hava üflenerek olası boyun tutulmalarının önüne geçiliyor.

van, kol dayamanın ön kısmında bulunan kapağın içindeki düğme ile kontrol ediliyor. Tavan kapalı konumdayken 504 lt. olan bagaj hacmi, tavan açıldığında 364 lt'ye düşüyor; ancak bu haliyle bile 2 kişinin eşyalarını rahatlıkla alabilecek bir hacim sunuyor.

Mercedes-Benz SL, çok özel bir otomobil. Hareketsiz olduğu anlarda bile kalp atışlarınızı hızlandırmayı başarıyor.





Ertugrul Ersin
ertugrul.ersin@ikok.org.tr

Otomobilin kendisi



Geçtiğimiz ay az televizyon seyrettiğimden midir, yoksa yaz nedeniyle yayındaki kampanyalar azaldığından mıdır, yeni bir reklam filmiyle karşılaşmadım. O nedenle bu durumu fırsat bilip, biraz markaların genel iletişimlerinden ve otomobillerin kendilerinden bahsedelim.

Sene başından bu yana iletişimde hem süreklilik içinde olan, hem de reklam kalitesini artıran marka olarak Renault göze çarpıyor. Bunu daha önceki yazılarımda da ifade etmiştim. Özellikle Kangoo ve Grand Scénic filmleri çok başarılı işler olmuştu. Büyük markaların yılın büyük bölümünde faal olmaları gerekiyor. Lansmanlar, destek verilmesi gereken modeller, kampanyalar, hizmetler... Biri bitse diğeri başlıyor. Bu hem reklamverenlere hem de ajanslara ciddi bir iş yükü getirir. Her iki

tarafıta yıllık aktiviteler iyi planlanmazsa, sorunlar yaşanır. Yaşanan sorunlar genellikle yaratıcı işlere yansır. Akla gelen ilk birkaç fikirden nispeten daha iyi olanı uygulanır. Uygulamaya az zaman kalmışsa, fikirin o birazcık elle tutulur kısmı da yok olur. Ya da en korkuncu müşteri "bunları boşverin, şöyle birşey yapın" der! Yıl içinde 5-6 büyük kampanya yapan markaların her birini en az 4 ay önce çalışmaya başladıklarını düşünürsek, ajanslar ve marka yöneticileri çok ağır bir iletişim çalışması içinde olurlar. Günün sonunda esas olan fikirdir. Filmde veya ilanda tüketiciyle karşılaşan fikrin kendisidir. Bu yoğunluk içinde bazen kampanyaların biri veya birkaçı olması gerekenin çok altında işlerle yayına girebilir. Bu makul görülmesi gereken bir durumdur. Ancak doğru yönetim ve planlama ile markaya ait işlerin belli bir

standardın altına düşmemesi sağlanabilir. Sonuçta her zaman yaptığınız son iş kadar iyi veya kötü olarak algılanırsınız. Renault ülkemizdeki en büyük birkaç otomobil markasından biri.

Sadece satış adetleri olarak değil, iletişim hacmi olarak da öyle. Uzun yıllar Renault-Tofaş-Ford üçlüsüne futboldan bildiğimiz '3 büyükler' tanımlamasını yaptım. İkisi uzun süre müşterim olduğundan da, bu söylediğimin tamamen gerçek olduğunu bizzat yaşadım. Bu büyüklükte markaların ajanslarıyla olan iş listeleri kabarıktır. İş listesi di-yince günlük listeden söz etmiyorum. Her biri uzun çalışma, araştırma, düşünce prosesi gerektiren temel işlerden bahsediyorum. Bu döngü içinde markayı yukarı çekecek, global marka imajını kayda değer oranda yükseltecek, çok sayıda işe imza atmak gerçek-

ten zor. Bu açıdan düşününce Renault ekiplerini tebrik etmek lazım.

Tabii bu çalışmalar kısa sürede marka değerlerine pek yansımaz. Uzun süre aynı tutarlılık ve kalitede iş üretmek, tüketiciye sunmak gerekir. Hele hele Renault gibi yıpranmış bir markaysanız işiniz daha da zordur. Bunu en iyi başaranlar şüphesiz Volkswagen ve Toyota. Biraz da Ford'u bu gruba yakın olarak kabul edebiliriz. VW 60'larda başladığı çizgiyi sürdürüyor ve bu onu Avrupa'nın neredeyse tamamında 'bir numara' yapıyor. Toyota çıkışına 90'ların ortasında başladı. Son yıllarda meyvesini yemeğe başladı. Ford ise 2000'lerin başından itibaren başlattığı yenilenme stratejisinin sürdürülmesi sonucunda daha iyi yerlere geldi.

Bunun aksi bir örnek mesela Citroen. Robot otomobil fikrini herhalde hatırlamayan yoktur. Birkaç film yapıldı, epeyce de yayında kaldı. Çok başarılıydı ve beğenildi. Mutlaka markaya da katkı sağlamıştır. Ama bunu kesince ve daha ortalama hatta ortalamanın altında işlere dö-nünce, marka algısı tekrardan aşağıya düştü.



Son 1,5 yılın marka ve reklam algı araştırma sonuçlarını bilemiyorum tabii. Ama dışardan bakınca durum böyle gözüküyor.

Bu noktada otomobil markalarının dikkat etmeleri gereken bir başka konu var: Otomobilin kendisi. Tercih araştırmalarının çoğunda neden bu marka ve modeli almayı tercih ettiniz sorusuna verilen otomatik bir cevaptır aslında. Cevap biraz savuşturma cevabı gibi gözükse de, içinde birçok gizli sonucu barındırır. Reklamların etkisi, eş dost arkadaşların yorumları, otomobilin görünümü, medya haberleri, vb hepsi etkilidir. Bunların içinden biraz otomobilin özelliklerinden söz etmekte fayda var. Mü-kemmel bir iletişiminiz bile olsa, eğer ürettiğiniz otomobil tüketicinin beklentilerini karşılamıyorsa, başarı beklene-mez. Beklentiden kasıt dış tasarımından donanımına, performanstan konfora, güvenlikten satış sonrası hizmet kalite-

sine kadar çok geniş bir yelpazeyi içerir. Tüketici birinden memnun olmazsa başka markaya kolaylıkla gidecektir.

Reklamda söylediğiniz, yarattığınız algının tüketici otomobili ilk defa yakından gördüğünde benzer bir algıyı çağır-tması gerekir.

Renault'nun sorunlarından biri bu. Uluslararası düzeyde bir toplantıda bunu ifade ettiğimizde çok sert bir tepki almış-tık.

Oysa doğrudur. Kimse malına kötü denmesini istemez. Kötü denmese bile, rakiplere göre ciddi eksikleri varsa, amacınız ulaşmanız mümkün değildir. Tasarım çok şeydir. Tahmin edilenden daha önemlidir. Hele hele otomobil gibi doğrudan kişilik göstergesi olan bir konuda. Kendi içinde markanın daha iyi bir tasarımı çizgisine geçmesi yetmez. Eğer rakipler zaten üstün oldukları, tercih edilen görsel ve donanımsal özelliklerini daha da üst seviyelere çekiyorlarsa, hep onların

dümen suyunda gitmek zorunda kalırsınız. VW, Toyota, Ford ve hatta Opel bunu daha iyi başaran markalar. Söyleyen ben değilim, rakamlar. Pazar payları ilk 3'de ol-masa da, değer payları (araç başına kâr x satılan araç sayısı) açısından bir sıralama yapılsa muhtemelen ilk sıraları alırlar.

Benzer bir örneği 2000'de Corolla lansmanında yaşamıştık. Efsanevi Corolla modeli yerine yuvarlak farlı yeni model lanse edilecekti. Adapazarı'nda ilk gördüğümüzde öyle şaşırmış-tık ki, tek çıkar yolu otomobili olduğundan bile güzel göstermek olduğuna karar vermiştik. Bu amaçla çok iyi birer film ve fotoğraf yönetmeni getirdik yurtdışından. Sonuç teknik olarak mü-kemmel olmuştu. Ana stratejide de sorun yoktu. Kalite kavramını sahiplenmeye devam ediyorduk. Ancak sonuç hüsrana oldu. Nedeni, kimsenin arabayı gördüğünde heyecanlanmaması, hatta tam tersine beğenmemesi, nefret

etmesiydi. Zaten o başarisiz model kısa süre içinde değiştirildi.

Markaların bir genel hatası da, kendi çalışanlarının veya ajanslarının zaman içinde körleştiğinin farkına varamamaları. Bu sadece otomobil değil, bütün sektörler için geçerli. Yapmaları gereken ise çok basit. Kurum veya ajans dışından uzman danışmanlardan faydalanmaları. Kısa sürede konuyu kavrayıp, doğru ve yanlışları, gelecekteki doğru stratejinin ne olması gerektiğini söyleyebilecek objektif beyinlere ihtiyaçları var.

Bu kez biraz genel konuştuk. Yaz olması, üstüne bir de Ramazan'ın gelmesi, futbolun tatilde, Olimpiyatların yayında olması hepsi birer neden. Marka yöneticilerinden küçük bir rica ile bitirelim. Güncel global opinion sonuçlarını biri paylaşabilirse çok memnun olacağım.

Şimdiden mutlu bayramlar.



Audi A5 Sportback 2.0 TFSI Quattro S tronic



Mehmet Erel
Mert Kocabaş
merel@autovision.com.tr

2007 yılı ile birlikte hayatımıza girdi. Coupe tutkunlarına alternatif olarak üretildi. Çok beğenildi ve geçen yıl geçirdiği gençlik operasyonu sonrası yeniden karşımızda vücut buldu.





Premium markalar içinde en ilginç olanların başında Audi geliyor. Tüm modelleri ve halef-selefler birbirlerine çok benziyorlar. Diğer markaların aksine risk almayı sevmiyor ve istikrarlı tasarım süreçlerinde yürümeyi tercih ediyorlar.

A5 Coupe'nin fotoğ-

rafları gün ışığına çıktığında gözümüze 2 kapılı A4 gibi görünmüştü; ancak A5, kendine has pek çok özellik barındırıyordu. Aradan çok zaman geçmeden 4 kapılı versiyon olan A5 Sportback piyasaya sunuldu. Coupe bir otomobil isteyip, 4 kapının avantajlarını kullanmak isteyen tüketiciler hedef seçil-

mişti. Başarılı da oldu.

2011 yılı sonunda geçirdiği makyaj operasyonu ile bakışları biraz daha anlam kazandı. Yeni tip ön LED far tasarımı, başlı başına bir imza niteliğinde. Ön kısımda yoğunlaşan makyaj operasyonunda dik kati çeken en önemli unsur, incelen ön farlar.

Bunun dışında kaput dâhil ön kısım tamamen yenilenmiş. Arka kısımda ise stopların içinde yer alan ışıklandırma yapısı değişmiş.

Audi A5 Sportback'in tasarımında iki önemli detay saklı. İlki, yan camlarda çerçeve olmaması. Diğer detay ise bagaj yapısı.





Sedan gibi görünmesine karşın, sanki Hatchback bir otomobil bagajı gibi tavana kadara açılıyor. Bu da yükleme sırasında muazzam bir alan sağlıyor.

sundan taviz vermesine karşın, sanki Hatchback bir otomobil bagajı gibi tavana kadara açılıyor. Bu da yükleme sırasında muazzam bir alan sağlıyor.

Aracın içine geçtiğimizde yine tipik bir Audi konsolu ile karşılaşıyoruz. Kalite konu-

Yenilenen vites kolu ile birlikte, şanzımanın sport ve normal sürüş modu seçimi vi-



tesin aşağıya doğru çekilmesi ile sağlanıyor. MMI olarak adlandırılan Multi Media Interface sistemi de sadeleştirilerek kullanımı kolaylaştırılmış.

Test aracımız standart donanımına göre bazı ilave ekipmanlara da sahip. Xenon Plus,

Radyo Concert, start-stop sistemi, yağmur ve ışık sensörü, LED farlar ve akustik arka park sensörü standart donanımda yer alıyor. Bunlara ilaveten elektrikli ve ısıtılmalı ön koltuklar, Milano deri döşeme, 3 bölgeli tam otomatik klima, Bang&Olufsen ses sistemi ile ön



Audi A5 Sportback 2.0 TFSI Quattro

Teknik Özellikler

Silindir hacmi:	1984 cc	Yakıt Tüketimi:	
Silindir adedi:	4	Şehir içi:	8.8 lt/100 km
Yakıt Türü:	Benzin	Şehir dışı:	5.8 lt/100 km
Maksimum güç:	211 hp / 4300-6000 d/d	Karma:	7.0 lt/100 km
Maksimum tork:	350 Nm / 1500-4200 d/d	Co2 emisyonu:	159 g/km
0-100 Km hızlanma:	6.6 sn	Yakıt deposu:	61 lt
Maksimum hız:	241 km/s	Bagaj hacmi:	480 lt
Şanzıman:	7 ileri Otomatik (S tronic)	Boş ağırlık:	1690 kg

Anahtar Teslim Fiyatı: 91.225 EUR.



akustik park sensörü ek ücret karşılığında geliyor.

Audi A5 Sportback'ı 2.0 TDI ve 2.0 TFSI olarak iki ayrı motor seçeneği ile satın alabilirsiniz. Test aracımız 2.0 TFSI motor kullanıyor. Bu motor 211 Hp güç ve 350 Nm. torka sahip. Sıfırdan yüz kilometre hıza 6.6 saniyede ulaşıyor. 7 ileri S tronic şanzıman sayesinde kesintisiz vites geçişleri sağlayan A5, direksiyondan vites kontrolüne de imkân tanıyor. Bu arada Audi'nin geniş çaplı otomobil üretiminde, benzinli di-

rekt püskürtmeyi turbo şarj ile birleştiren dünyadaki ilk üretici olduğunu hatırlatmakta yarar var.

Efsanevi Quattro dört tekerlekten çekiş sistemi ile donatılmış olan test aracımızı yoldan kopartmak pek mümkün değil. Neredeyse her zemin koşulunda Quattro'nun başarısına şahit oluyorsunuz.

A5 Sportback için söylenecek sözleri sıraya dizmem gerekirse ortaya şunlar çıkıyor: Klas, tatminkâr, güvenli ve keyifli.





Korkutan Çin, öncelikli hale gelen iklim değişikliği

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



Popular Science'in bu sayısında Çin'deki hava-yollarının kullanımının artışının, **karbondioksit salınımında** sağlayacağı tetikleyici ivme haberleştirilmişti.

Özellikle **hem uçak sayısındaki artış, hem de bu uçakların uçuğu irtifanın** (Diğer havayolları 9.000 metreden uçarken, Çin'deki havayolları, hava sahasının güvenliği açısından 3.000-4.500 metrede uçuyor. Bu da rüzgârlara karşı uçağı dengede tutmak için daha fazla yakıt kullanımını gerektiriyor) getirdiği dezavantajlar durumu daha da vahim kılıyor.

Bir de büyüme oranlarına bakarak, gelecekle ilgili büyük payın gelişmekte olan ülkelerde ol-

duğunu düşünün; **Çin, Hindistan, Brezilya, Türkiye, Endonezya** gibi.

Bu durum otomobil sektörünün geleceğı açısından da önemli...

İklim değişikliği her anlamda bu sektörü de vuracak. Bu konuyla ilgili iki bakış açısının sektördeki rekabet kurallarını değiştireceğini düşünüyorum:

1- İklim değişikliği ile ilgili hassasiyet artacak. Gelişmiş ülkeler bunu aynı zamanda rekabet üstünlüğü olarak görerek, standartları yükseğe çekecek. Bu da zorunlu bir şekilde gelişmekte olan ülkelerin araçlarındaki belli standartları yenilemesi gerekliliğini ortaya koyacak. Bu da otomobil fiyatlarına yansıyacak.

2- İklim değişikliği dayanılmaz boyutlara

varana kadar, rekabet acımasızca devam edecek, sonunda devlet teşviklerinin konuşulduğu yeni bir piyasa ortamını yapılacaktır.

Ben birinci senaryonun (gelişmiş ülkeler satışlarında risk görene kadar) daha baskın bir ihtimalle gerçekleşeceğini düşünüyorum.

Aslında insanların yavaş yavaş farkındalık ürettiği "yeşil sektör" Türkiye'nin kendi rekabetçi konumunu geliştirebileceği yeni bir alan!

Bir fırsat var burada yani.

Çünkü tekstilde, makinelerde iyi skorlar üreten bir ülkenin, yaygın yan sanayi ağının know-how'ı ile birleştireceği gücünden çok büyük sinerji yaratılabilir.

Er ya da geç dünya bu noktaya doğru kayacak. Önümüzdeki kırk yıl içinde bu konuya yatırım yapanlar (ki şu aralar gelişmiş ülkeler bu işin kurallarını kendilerine göre yazıyorlar bile) kazanacaklar.

Ama yatırım için o zaman, bu zaman.

Elektrikli arabaların arkasından nelerin geleceğı tahmin edilebiliyor. Tek sıkıntı, o zamanlar hiç gelmezmiş gibi sadece izleniyor.

Problem de bu zihniyette zaten.

Gelirken kimse yeniyi araştırmıyor, kaybedince herkes yeninin peşinden gidiyor; o zaman da geç oluyor.

Önemli olan ön/uz görüş sahibi olmak!



Barış Polat
polatb@gmail.com

Sosyal Medya İle Akıllı Alışveriş

Önceki yazımda sosyal medyanın gün geçtikçe artan etkisinden ve yeni trendlerin otomotiv hizmeti satın almaya etkisinden bahsetmiştim. Ayrıca değişimin kaçınılmaz sonuçlarından ve otomotiv firmalarının dijital pazarlama aktivitelerini web sitelerinden sosyal medyaya taşımaya başladığı ile ilgili gölemlerimi paylaşmıştım. Sosyal medya marka ve bayi tarafına pek çok avantaj ve kolaylık getiriyor. Bu yazımda ise alıcıların sosyal medyayı kendi avantajlarına kullanabilmeleri için bazı ipuçlarını paylaşmak istiyorum.

Sosyal medya denince ülkemizde akla gelen başlıca mecralar, Facebook ve Twitter. Bu mecralarda yer almayan marka ve bayi artık neredeyse kalmadı. Öyleyse işe buralardan başlamak doğru olacaktır. Bu mecraları halihazırda aile, arkadaş ve iş çevrenizdeki kişilerle sosyalleşmek için kullanıyor olabilirsiniz. Fakat ticari bir markayı takip etmek ve firmalar ile iletişim kurmak biraz farklı bir yaklaşım gerektirir. Facebook'ta ilgi duyduğunuz markaların isimlerini ana sayfa tepesinde bulunan kısma yazarak Facebook sayfalarını aramaya başlayabilir-

siniz. Sayfayı bulduktan sonra tek yapmanız gereken sayfayı beğenmek. Bundan sonra o markanın paylaşımları sizin sayfanızda otomatik olarak görünmeye başlayacak. Ayrıca bazı büyük bayilerin de çok avantajlı kampanyalarını sayfalarında duyurduğunu ekleyelim. Hatta sözünü ettiğim bu bayi gruplarını takip ederek tek adresten pek çok markanın satış ve servis kampanyasına ulaşarak bir taşla pek çok kuş vurma şansını da elde edebilirsiniz.

Facebook beğenme, Twitter ise takip mantığıyla çalışır. Aslında prensip olarak çok benzer bu mecralardan Facebook'ta sayfasını beğendiğiniz marka veya bayiye takip etmeye başlarsınız. İşin güzel tarafı, kullanıcı olarak bu takibin mesafesini ayarlamak sizin elinizdedir. Facebook arka planında çalışan yazılım sizin o sayfaya olan ilgi derecenizi öğrenir ve bu sayfada yapılan paylaşımları size gösterme sıklığını buna göre ayarlar. Eğer beğenmiş olduğunuz bu sayfanın hiçbir paylaşımını kaçırmak istemiyorsanız takip etmek istediğiniz sayfadaki beğen tuşunun hizasındaki çark şeklindeki ayarlar tuşuna basıp ilgi alanı listelerine

ekle' tuşuna tıklayabilirsiniz. Bundan böyle o sayfadaki paylaşımların tamamından haberdar olacaksınız.

Eğer paylaşım frekansını çok fazla bulursanız herhangi bir post'un sağ tarafındaki kısma tıklayarak bu sayfadan haber almamayı seçebilir, istediğiniz zaman bu ayarı yeniden yaparak veya sayfayı doğrudan ziyaret ederek ne kadar haberdar edilmek isterseniz o kadar haberdar olursunuz. Kurum ile olan ilişkinizin a-yarı tamamen sizin kontrolünüzdedir. İşte sosyal medyanın müşteri ilişkilerini yepyeni bir noktaya taşımasının en önemli nedenlerinden biri budur.

Görsellik bir parça daha ön planda olduğu için Facebook pek çok kullanıcı için daha cazip bir mecra olabilir. Ama Facebook'u asıl ön plana çıkaran bu noktada kurumların bireylerle ilişkisine ilaveten bireylerin bireylerle olan iletişimine fırsat vermesidir. Herhangi bir kampanya veya ürün paylaşımı altında tüm kullanıcıların yorumlarını da görebilirsiniz. Bu da bir ürünün peşinde olan potansiyel alıcılar için oldukça cazip bir özellik. Diğer yandan Twit-

ter da kesinlikle yabana atılmaması gereken bir mecra. Bu kadar çok bilgi karmaşasının olduğu dijital dünyada ilgilendiğiniz kampanya ve tüm diğer fırsatları 140 karakter ile öğrenebilmek bir ayrıcalık olabilir. Twitter'da Facebook'tan çok daha az zaman harcayarak hedefe doğrudan ulaşabilirsiniz. Diğer yandan tüm ciddi kuruluşlar sosyal medyayı gerçek zamanlı takip etmektedirler. Twitter'ın retweet fonksiyonu tweet'inizin, müthiş bir yayılma etkisiyle yüksek sayıda insana ulaşmasını sağlayabilir. Bu sebeple bu mecra ile iletişime geçtiğiniz firmalar sizi kulaklarını iyice açarak dinleyeceklerdir. Eğer iletinizden ilgili firmanın haberdar olma ihtimalini artırmak isterseniz başına @ işareti koymayı unutmayın.

Facebook ve Twitter pek çok diğer sektörde olduğu gibi otomotiv sektöründe de hem hizmet ve ürün sağlayıcılara hem de alıcılara hiç olmadığı kadar hızlı, etkin iletişim fırsatları sunmaktadır. Bu yeni düzene alışmak biraz pratik biraz da araştırmayla hiç de zor değil. Üstelik getirebileceği avantajlar da oldukça fazla.

Saygılarımla,



Dacia Duster 1.5 dCi 4x4

110 Hp



Mehmet Erel
Mert Kocabaş
merel@autovision.com.tr



Birkaç yıldır Dacia markası hayatımızda sıklıkla yer almaya başladı. Özellikle Duster modeli, başarılı tasarımı ile kendi hayran kitlesini oluşturmayı başarıyor. Duster hayatımıza öyle bir girdi ki, yıllardır piyasada olmasına rağmen hâlâ bir bakan bir daha bakıyor.



Bildiğiniz gibi Dacia, Renault'nun alt markası. Üzerinde kullanılan motorlar ve pek çok parça Renault'dan alınma. Düşük fiyatları ile de ikinci el Renault almak isteyenlere iyi bir alternatif oluşturuyor.

Gelelim Duster'a. Bu otomobilin en büyük başarısı, tasarımı ve bir

hayli düşük olan fiyatı. Çok şirin ve bir o kadar da heybetli. Kaslı çamurlukları ile yolda süzülürken tüm dikkatleri üzerinde topluyor.

Dacia Duster'ın içi son derece sade. Ön konsol, göstergeler ve koltuklar, vasatın biraz altında. Araçla aynı renge sahip bir kaplama, konsolun orta



kısınımları kaplıyor.

Dacia Duster « Ambiance » ve « Laureate » olarak iki ayrı donanım paketi ile satılıyor. Test aracımız, Laureate donanım paketine sahip. Bu paketin üzerine opsiyonel olarak "Look Paketi" adı verilen krom renkli dış dikiz aynaları, krom renkli ön ve arka koruma kızakları,

krom renkli eteklikler, siyah / krom renkli tavan barları, karartılmış arka kapı, kelebek ve bagaj kapağı camlarından oluşan opsiyonlar ilâve edilmiş. Ayrıca "Güvenlik Paketi" olarak satın alınabilen yan hava yastıkları, ön gergili ön emniyet kemeri ve ön yolcu emniyet kemeri ikazı da aracımızda mevcut.



Sürücü ve yolcu hava yastıkları ile ABS standart olarak sunuluyor. ESP sadece 110 HP'lik dizel motorla birlikte sunuluyor ve aracımızda ona da yer verilmiş.

Büyük lastikler nedeniyle ağırlaşan direksiyon, özellikle düşük süratlerde yorucu olabiliyor. Direksiyonda derinlik ayarı yok, sadece yükseklik ayarı yapılabiliyor.

Test aracımızda otomatik ön ve arka camlar, uzaktan kumandalı merkezi kilit ve direksiyondan kumandalı müzik sistemi bulunuyor. Arka camlar sadece arkada oturanlar tarafından kontrol edilebiliyor. Önden yapılabilen tek müdahale, çocukların



camları açmasını engelleyen cam kilidi.

Dacia Duster'ı 4x2 yada 4x4 olarak satın alabilirsiniz. Test aracımız 110 HP gücünde 1.5 dCi dizel motorlu 4x4 versiyon. Bu motor 4000 d/d'da 110 HP güç üretirken, 1750 d/d'dan itibaren 240 Nm. tork sağlayarak sürüşünüzü keyifli hale getiriyor.

Ön konsolun alt kısmında yer alan bir düğme vasıtasıyla 2WD (2 çeker), AUTO ve LOCK (4x4 kilit) modlarından birini seçebiliyorsunuz. AUTO modu, normalde önden iki çekişi kullanırken gerek duyulduğunda otomatik olarak 4x4 sürüş moduna geçiyor.

110 Hp gücündeki dizel motor, size yeterli çekişi sağlıyor. Motor biraz sesli çalışsa da aracın yol tutuşunu çok beğendim. Yüksek yapısına rağmen yolu bu kadar iyi tutması şaşırtıcı.



Dacia Duster 1.5 dCi 110 Hp 4x4

Teknik Özellikler

Silindir hacmi:	1461 cc	Yakıt Tüketimi:	
Silindir adedi:	4	Şehir içi:	5.9 lt/100 km
Yakıt Türü:	Dizel	Şehir dışı:	5.0 lt/100 km
Maksimum güç:	110 hp / 4000 d/d	Karma:	5.3 lt/100 km
Maksimum tork:	240 Nm / 1750 d/d	Co2 emisyonu:	137 g/km
0-100 Km hızlanma:	12.5 sn	Yakıt deposu:	50 lt
Maksimum hız:	168 km/s	Bagaj hacmi:	475 lt
Şanzıman:	6 ileri Manuel	Boş ağırlık:	1294 kg
Anahtar Teslim Fiyatı: 52.400 TL.			





Mehmet Erel
Mert Kocabaş

merel@autovision.com.tr

Smart fortwo coupe

Bir otomobil tarafından şaşırtılmayalı uzun zaman olmuştu.
Smart bunu fazlasıyla başardı.





Dışı bu kadar küçük olan bir otomobilin içi nasıl bu kadar ferah olabilir? Tam bir tasarım harikası. Smart ile otobana çıktığımda, aklımın bir köşesinde diğer araçların beni sıkıştıracağı ve 1.0 litrelik benzinli motorun yetersiz kalacağı endişesi vardı. Sol şeride geçtiğimde diğer araçları arkada bırakmak oldukça keyifliydi. Benim mutlu-

luğum, onların şaşkınlığı oldu.

Smart'a alıştıktan sonra anlam veremediğim bir dürtü ile asfalttan ayrıldım. Bir süredir Çatalca tepelerinde rüzgâr değirmenleri görüyorum ve oraya nasıl gidildiğini merak ediyordum. Smart bu merakımda bana eşlik etmeyi kabul etti. Neredeyse hiç asfalta



Dünyada özellikle trafiğin yoğun olduğu metropollerde tercih edilen Smart fortwo coupe için çok şey yazıldı ve söylendi. Hepsinin ana fikri; dışı başka, içi başka felsefesine dayalıydı. Biliyordum; ama içine bindiğimde hissettiklerimi anlatmak çok zor. Hareket etmeden önce birkaç defa in-bin yaptığımı belirtmeliyim.

Önce tasarımdan başlayalım. Smart fortwo coupe, ilk bakışta iki far ve iki kapıdan oluşuyor gibi bir hava yaratıyor. Önden ve arkadan prese girmiş gibi. Buna rağmen çok şirin ve dikkat çekici. Bu minik boyutlarına rağmen güvenliği de pek çok test ile kanıtlandı.

Tekrar içeri geçelim.





çıkmadan dağ-tepe birlikte yol aldık. Ön ve arka dingil mesafesinin kısa oluşu, asfalt dışında bir hayli avantaj sağlıyordu. Toprak yolu kullanan kamyon ve arazi araçları sürücülerinin şaşkın bakışları altında, saatler süren çok keyifli bir yolculuğun ardından hedefime ulaşmıştım.

Dönüş yolculuğumu asfalt üzerinde yapmayı tercih ederek tekrar otopana bağlandım. 1.0 litrelik motor 75 Hp gücü ile bayırlarda, sollamalarda, vs. neredeyse hiçbir yerde beni yüz üstü bırakmadı. Virajlarda yol tutuşu beklediğim kadar çok ötesindeydi.



Smart fortwo coupe

Teknik Özellikler

Silindir hacmi:	999 cc
Silindir adedi:	3
Yakıt Türü:	Benzin
Maksimum güç:	71 hp / 5800 d/d
Maksimum tork:	92 Nm / 4500 d/d
0-100 Km hızlanma:	13.7 sn
Maksimum hız:	145 km/s
Şanzıman:	5 ileri otomatikleştirilmiş manuel

Yakıt Tüketimi:	
Şehir içi:	6.1 lt/100 km
Şehir dışı:	4.0 lt/100 km
Karma:	4.3 lt/100 km
Co2 emisyonu:	98 g/km
Yakıt deposu:	33 lt
Bagaj hacmi:	220 lt
Boş ağırlık:	750 kg

Anahtar Teslim Fiyatı: 35.000 TL.



Smart fortwo coupe'de beni rahatsız ve mutsuz eden tek nokta hidrolik olmayan direksiyon sistemiydi. Bu otomobili tercih ederseniz, mutlaka hidrolik direksiyonlu bir versiyon seçmelisiniz.



Gölcüklü Tourneo ve Transit Custom'lar üretime girdi

Ford'un efsanevi ticari aracı Transit ürün ailesinin en yeni üyeleri Tourneo Custom ve Transit Custom'ın üretimine Ford Otosan Kocaeli Fabrikası'nda başlandı.





Ford Otosan, Ford'un efsanevi ticari aracı Transit'in Ford dünyasında tamamen yeni bir segment yaratan iki üyesi Tourneo Custom ve Transit Custom'ı Koçaeli Fabrikası'nda törenle üretmeye başladı. Ford dünyasının ticari araç üssü olmaya devam edecek olan Ford Otosan, "Ticari Araçta Yatırım Yılı" ola-

rak ilân ettiği 2011 yılının meyvelerini toplamaya başlıyor. Türk mühendis ve işçilerinin emeğinin izlerini taşıyan Tourneo Custom ve Transit Custom modelleri, hem Ford Otosan'ı hem de Türkiye'yi gururlandırmaya devam ediyor.

Çarpıcı yeni görünümü, otomobil ben-

zeri iç bölümü ve sürüş dinamikleri, akıllı teknolojileri ve sınıf lideri yakıt ekonomisiyle Ford Tourneo Custom, yolcu taşıma araçları sınıfında şıklık ve fonksiyonelliği yeni bir düzeye çıkarırken, Transit Custom da Kombi ve Kombi Van modelleriyle hem yük taşıma hem de personel taşıma yapan kullanıcıla-

rın beğenisini kazancak.

Hem Tourneo Custom hem de Transit Custom, Ford binek otomobillerinde kullanılanla aynı kinetik tasarım diline dayanan, gelişmiş, aerodinamik profile sahipler. Bu daha sportif duruş, cesur bir şekilde arkaya doğru yükselen omuz

çizgisi, gövdeye entegre pürüzsüz camlar, ayırt edici eğik dörtgen ızgara ve belirgin tekerlek çıkıntılarıyla ortaya konuyor.

Sekiz ya da dokuz koltuklu düzenlemelerle sunulan Tourneo Custom, kısa (4.97 metre uzunluk) ve uzun dingil mesafeli (5.34 metre uzunluk) olarak





iki versiyona sahip ve her ikisi de hem yolcular hem de bagajlar için geniş alan sağlıyor. Uzun versiyonunun ek uzunluğu, üçüncü koltuk sırasının arkasında ilâve geniş bagaj alanı sağlarken, iki metrenin altındaki yüksekliğiyle Tourneo Custom, birçok otoparkın yükseklik sınırına uygun.

Piyasaya sunulduğu andan itibaren, kısa şasi 4.97 metre uzun-



luğunda ve uzun şasi 5.34 metre uzunluğunda olmak üzere iki versiyona sahip olacak olan Transit Custom, böylece müşterilere kendilerine en uygun yük alanını seçebilme imkânını sağlayacak. Transit mirasına tamamen sadık kalan Transit Custom, sınıf lideri yük taşıma yeteneğiyle birlikte, yenilikçi yük alanı özellikleri de sunacak.

Tourneo Custom ve Transit Custom modelleri, düşük kullanım maliyeti ve yüksek da-



lama 6,6 litre/100 km. yor. Bu veriler, mevcut Sürücü direksiyonun de yer alan çeşitli akıllı yakıt tüketiminin yanı Transit'e göre yüzde başına geçtiğinde, araç teknolojilerinden sıra, 174 gr./km.'lik CO2 8'e varan bir düşüş an- Ford'un en yeni bi- yararlanabiliyor: salımı verileri sunu- lamına geliyor. nek otomobillerinde

- EConetic Teknolojiler
Ford'un gelişmiş, düşük CO2 özellikleri arasında Euro5 motor ile Start/Stop ve Akıllı Şarj Sistemleri de bulunuyor.
- Sesle kumanda edilen SYNC, araç içi bağlantı sistemi
Cep telefonu ve müzik çalarların araca bağlanabilmesine ve sesle kumanda edilebilmesine olanak tanıyor.
- Acil Durum Desteği
SYNC sayesinde sunulan bu özellik, araç içindekilerin kaza halinde Acil Yardım Hizmeti ile bağlantıya geçmesine ve araç konum bilgilerini sağlamasına yardımcı olmak üzere tasarlandı.
- Gelişmiş güvenlik sistemleri
Standart olarak ESP ve Dinamik Tork Kontrolüne ek olarak sürücü, yolcu, yan ve perde hava yastıklarını içeriyor.
- Geri görüş kamerası
İç aynaya entegre edildi.
- Şeritten Ayrılma Uyarısı ve Sürücü İkazı
En yeni nesil sürüş destek sistemi, sürücünün istemeden şeritten ayrılması ya da direksiyon başında yorulması durumunda sürücüyü uyarıyor.



MEKANİK GÜCÜN RUHA DÖNÜŞMESİ



Yavuz Yılmaz
crow.yavuz@gmail.com

Takım olmak...

Hayranlıkla izlediğim ef-sane yarışçı Serkan Yazıcı ile tanıştıktan sonra, seyrettiğim tüm yarışlara bir de modelci gözüyle bakmaya başlamıştım. Bol bol fotoğraf çekerek görsel arşivimi zenginleştirirken, diğer taraftan da pilotlar ve takımın yükünü omuzlarında taşıyan mekanikerlerden yarışlara nasıl hazırlandıklarını öğrenmeye başladım. Ekip ruhunu, yarış sonlarındaki sevinç ve hüznlerini paylaştım. Yarış sırasındaki kaygılı ve meraklı bekleyişlerine tanıklık ettim. Araçların servis alanına girişlerini, krikola-

rın, aletlerin her an çalışmaya hazır tutulmasını ve her yarışta titizlikle hazırlanan servis alanlarını gözlemledim. Belki de etaplardaki başarıdan önce, servis alanlarında yaşanan birliktelik duygusu ve inancın pilotları motive ettiğini gördüm. Tüm bunları gözlemlemek, hissetmek, takımın bir parçası olmayı başarabilmek, yaptığım canlandırmalara da bir ruh vermek için önemli; çünkü mekanik gücün ruha dönüşmesi ve başarıya ulaşması, ancak "takım olmak" bilinciyle gerçekleşir.





FORD RALLY SPORT TURKEY



2003 yılında ilki düzenlenen Rally Of Turkey'de Citroen ile yarışan Carlos Sainz, 2004'deki yarışlarda ise yine Citroen ile yarışan Sebastien Loeb birinci olmuştu. Rally Of Turkey, daha ilk yarışlardan itibaren adından bahsettirmeye başlamış; parkurlarıyla izlemeye değer mücadelelerin verildiği, dünyaca bilinen pilotların ve markaların

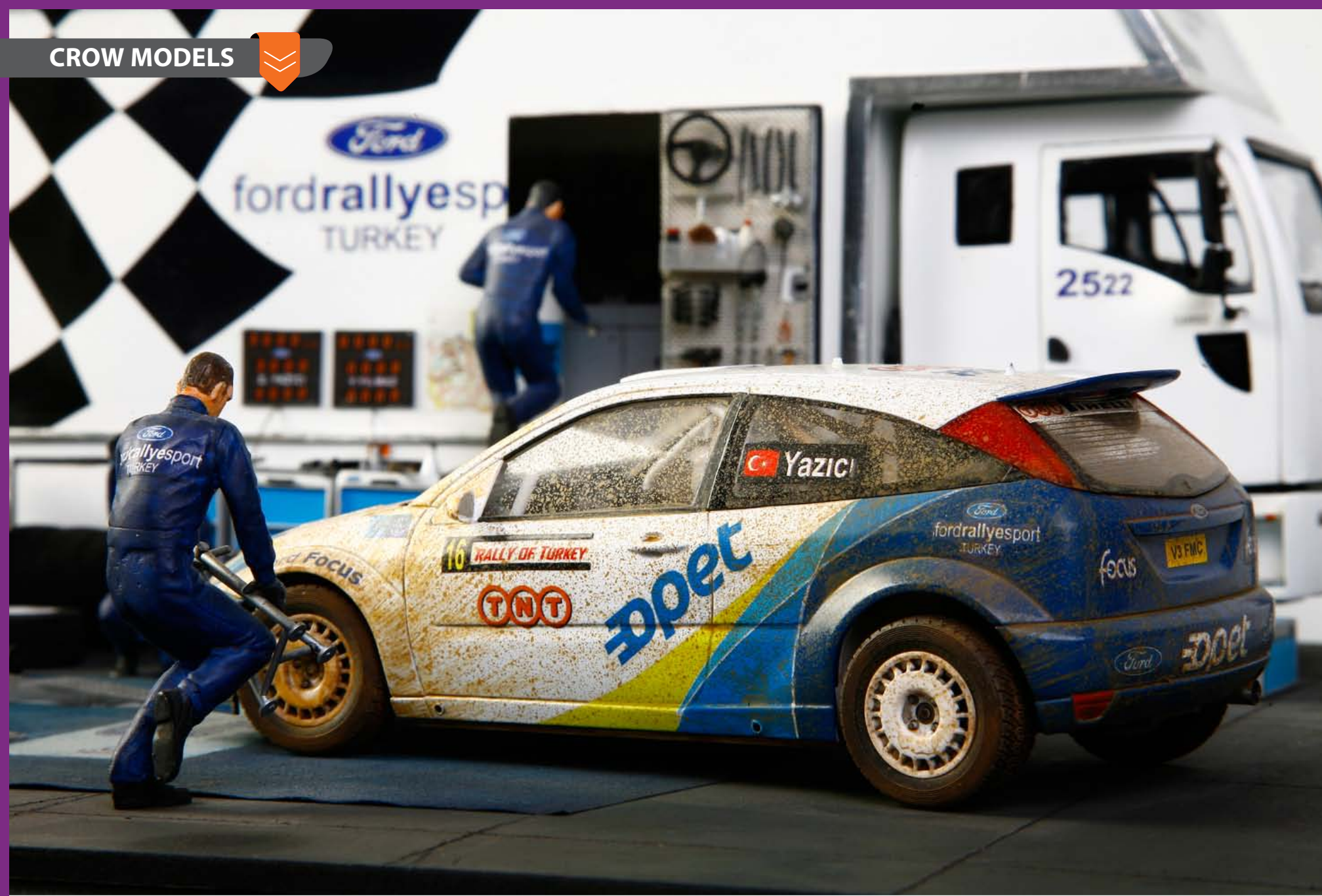
buluştuğu önemli yarışlar arasına girmişti. Türk pilotları ilk sekize girmese de dünyaca ünlü isimlerle aynı parkurlarda tozu dumana katmış; ekipleriyle ve servis alanlarıyla deneyim kazanmışlardı. Toros Dağları'nın büyüleyici manzarasındaki 2004 yarışında, Serkan Yazıcı Ford Focus WRC ile dokuzuncu olmuştu. Subaru



Impreza ile 15'inci olarak Grup N'i kazanan Hakan Dinç-Okan Avcı en iyi ikinci Türk ekip olurken, Fiat Palio Super 1600 ile yarışan Hamdi Ünal-Kaan Özşenler ikilisi en iyi Türk Super 1600 ekibi oldu. Efsane pilotlardan Colin McRae de yarış izleyenler arasındaydı. 2004 yarışları ilginç görüntülerle hafızalara kazındı. Yarışın birincisi Se-

bastien Loeb'ün otomobilinde son etapta çıkan mekanik bir problem yüzünden, sağ arka tekerleği sökmek zorunda kalan Fransız pilot, yarışı 3 tekerlekle tamamladı.

2004 Rally Of Turkey'deki Serkan Yazıcı'nın mücadelesinin anısına FORD RALLY SPORT TURKEY projesini hayata geçirdim. Servis alanındaki

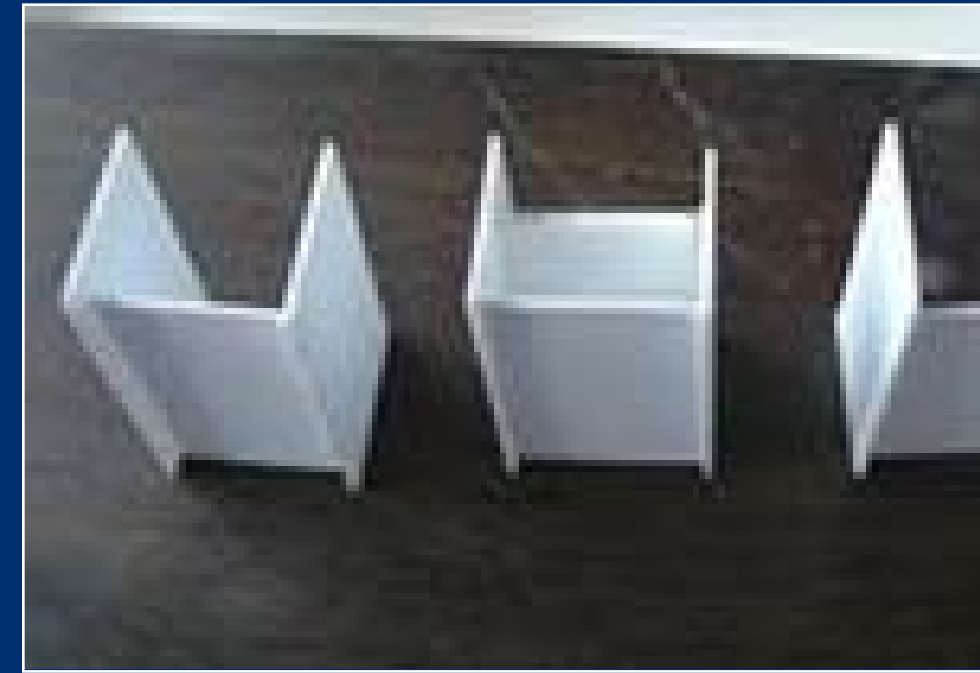


heyecanı yansıtarak takım ruhunun ve mekanikerlerin önemine vurgu yapmak istedim. Bu proje beni en çok heyecandıranlar arasında yerini aldı; çünkü o kadar, bu tema içinde yaptığım en büyük ölçekli çalışmaydı. Planlama süreciyle birlikte yaklaşık dört yılda bitirdiğim projede, özellikle takım ruhunu yansıtmaya çalış-

tım. Bu kadar uzun sürmesinin sebebi ise, Ford Cargo modelini sıfırdan yapmam oldu. Bir Mercedes modelini, Ford Cargo modeline benzetmeye çalıştım. Tabii ki orijinaliyle arasında bazı farklar oluştu. Bu nedenle aracın üzerindeki seri numarasını, benim için özel olan "2522" numarasıyla de-

ğiştirdim. Modelin kupasında ve kasasında farklı malzemeler kullanarak ana hatları oluşturdum. İnce plastik levhalar (evergreen) ve çelik macun kullanarak detaylandırdım. Ford Cargo servis alanında kullanılan birçok ekipmanı da sıfırdan yaptım. Servis alanındaki ve Cargo modelindeki takımları, dolapları, yedek parçaları farklı

malzemeler kullanarak ürettim. Takımda yer alan mekaniker figürlerini ise tek bir figür üzerinden çoğaltarak yeni duruşlar yarattım; çünkü böyle bir çalışma yaparsanız, bu tamamen sizin hayal gücünüze bağlı; üretilmiş hazır modeller çok sınırlı. Bu nedenle projeye başladığımda, genelde canlandırmada kullanacağım



parçaları kendi çabamla yaratıyorum. Zeminine kadar pek çok detayı sayarsak %80 el yapımı olarak hazırlanmış bir çalışma. Takımın alan üzerindeki duruşlarından taşıdıkları parçalara kadar, haritalardan çöp poşetine kadar pek çok detayı gözlemleyerek projeye yerleştirdim.

Yazıcı'nın kullandığı Ford Focus WRC'nin üzerindeki çamur efektinin gerçekçi olması da çok önemliydi. Lastiklerdeki çamur efektlerine baktığınızda, sol arka lastikteki çamur oranının az olduğunu görürsünüz. Bu da bize, etap içinde lastiğin patladığını ve değiştirildiğini gösterir. Emniyet kemerlerinden, gösterge panellerine, patlak lastik gibi ince detaylara kadar pek çok ayrıntıya da yer verilmiştir.

Motor sporlarının "taraf-tar yaratan" pilotlarından olan Serkan Yazıcı'yı izlemek büyük keyif. Yeniden etaplarda görmek ve izlemek dileğiyle...





auto vision

SORULARINIZI YANITLIYOR

✉ ikaraman@autovision.com.tr

SORU

Sayın İsmet Karaman; iyi günler. Benim 1990 model Toyota Corolla lift bağ (ae92) bir otomobilim var. Aracım, siz daha iyi bilirsiniz, 105 beygir ve çift eksantrik. 1.6 cc karbüratörlü motora sahip aracıma dereceli eksantrik taksam nasıl olur veya modifiye konusunda uygun fiyatlarla ne yapılabilir? Teşekkürler.

Özgür Çoğal



CEVAP

Sayın Özgür Çoğal; araçlar aktarma organları, süspansiyon sistemleri ve diğer mekanik aksamalarının dayanımları motorlarının ürettikleri güç nispetinde üretilirler; ancak daha fazla motor gücü istiyorsanız, elbette bu teknik olarak mümkündür. Bu uygulamaların her zaman yetkili kişiler tarafından yapılması, uygulama sırasında ve sonrasında araç güvenliğinin hiçbir zaman göz ardı edilmemesi gerekir.

Aracınızda üstten çift eksantrikli, 6000 d/d da 114 HP güç, 4800 d/d 145 NM tork üreten benzinli yakıt sistemli 9,5/ 1 sıkıştırma oranlı bir motor bulunmaktadır.

Aracınıza isteminiz doğrultusunda dereceli eksantrik mili temin edebilir ve taktırabilirsiniz. Taktırabileceğiniz dereceli eksantrik mili-

nin "cadde tipi" olması durumunda (ki uygun olanı budur) yaklaşık olarak 12-15 HP kadar güç alır, motor torkunda da %10 oranında bir artış elde edebilirsiniz.

Dereceli eksantrik milini temin durumunda, kendi servisiniz de bu mili yerine takabilir. Temin edeceğiniz yer olarak, BEST SERVİS "Muzafer Doğrular" 0 532 314 20 97 ile görüşecek olursanız size bu konuda yardımcı olacağını tahmin ediyorum. Yaklaşık olarak 2.000 TL kadar bir harcama yaparak 15-20 içinde aracınıza uygun dereceli eksantrik miline sahip olabilirsiniz.

Sayın Özgür Çoğal; bu uygulamaları yaparken aracın diğer mekanik sistemlerinin mükemmelliği oranında bu uygulamadan sonuç alabilirsiniz. Şöyle ki;

Debriyaj sisteminizin durumu nasıldır? Artan



bu gücü ve torku iletebilecek güçte midir?

Fren sisteminizin durumu nasıldır? Artan bu güç ve torktan dolayı, aracı emniyetle durdurabilecek güçte midir?

Motor mekanikliği yani durumu nasıldır? Silindirlerin kompresyonları ölçüldü mü? Kompresyonu düşük, aşınmışlığı fazla olan bir motor, ilave güç üretmek zorunda bırakılması durumunda, başka sorunların ortaya çıkmasına neden olacaktır.

Motor yağının yakılarak eksilmesine neden olabilir.

Krank mili ana ve kol yataklarında artan güçten dolayı meydana gelecek basınç yatakların aşınmasına ve yatak seslerinin ortaya çıkmasına neden olabilir.

Ateşleme sisteminin

durumu nasıldır? Buji ve buji kabloları verimli çalışıyor mu?

Aracınızın gücünün az olduğuna dair bir şikâyetiniz var ve bu nedenle motor gücünü arttırma çareleri arıyorsanız, öncelikle motor ve sistemlerinin verimli çalışıp çalışmadığını kontrol ediniz; ama bu uygulamalardan önce mutlaka motor mekanikliğini kontrol ettirin. Aksi halde yeni sorunlarla karşılaşabilirsiniz.

Aracınızın kilometresini belirtmemişsiniz; ama 22 yıllık bir otomobilden bahsedilmektedir. Her ne kadar mükemmel dahi olsa, bir kısım parçaların ekonomik ömrünü tamamlamış olabileceğini her zaman göz önünde bulundurun.

SORU

Sayın Karaman; böyle bir sistem geliştirdiğiniz için teşekkürler. Benim sorum; 2004 model Renault Scenic 1.6 16v otomatik ve LPG'li aracımda, OBD cihazına bağlandığı zaman "Eksantrik mili sensörü aralıklı" diye bir hata çıkması. Parçayı değiştiriyoruz, hatayı siliyoruz; araç çalıştığı zaman yine aynı sorun oluşuyor.

Servis ustaları kablo kontrolü yapma yoluna gittiler. Kablolarında sorun yok; ama hata düzelmiyor. Böyle bir hatayı neden verir? Ayrıca servis elemanı, direk parçayı değişme yoluna giderek arızadan kurtulmaya çalışıyor; ama ben kullanıcı olarak, o hatanın o parçanın çalışması sebebiyle ortaya çıktığını düşünüyorum. Yani bana göre, eksantrik milinden yanlış aralık sürecini algılayıp, bilgisayara "aralıklı" diye hata düşmesi o parçanın çalıştığı anlamına gelmez mi?

Sizden ricam, bu hatayı hangi sebeplerden dolayı yaptığını açıklamanız. Sente kaçıklığı aklıma geldi, baktırdım sorun yok diyorlar. Oksijen sondası verilerini inceleyen, ön sondanın değerlerinin gaza bastıkça yükselip alçalması şeklinde tepki verirken, alt egzozdaki arka sondanın değerlerinin 470 mv gibi bir değerde sabit



durduğunu ve gaza biraz basılı tuttukça yavaş şekilde yükseldiğini gördüm.

Acaba arka O2 sensörü arızalı mı deyip onu da değiştirdim; yine aynı değerler görünüyordu. O2 sensörlerinin çalışma şekli hakkında bilgi vererseniz sevinirim. Son olarak söylemek istediğim, ben aracımda fazla yakıt olduğunu gözlemleyerek bu araştırmalara girdim, bu iki parçanın büyük etkisi olduğunu anladım. Aracımın yol bilgisayarıda egzoz emisyon uyarısı çıkıyor, ne yaptımsa silemedim.

Beni bu konular hakkında bilgilendirmenizi ve hangi yoldan gitmem gerektiğini söylemenizi rica ediyorum. Teşekkürler iyi çalışmalar.

İbrahim Palas

CEVAP

Sayın İbrahim Palas; aracınızın onarımını yetkili Renault servislerinde yaptırmadığınızı mailinizden anlıyorum, çünkü OBD cihazı, araç



üzeri arıza tespiti anlamına gelen (On Board Diagnosis) kelimelerinden türetilmiştir. Universal olan bu cihazlara verilen ortak addır. Birçok marka ve tipi vardır. Aracınıza hangi tip bir OBD cihazının bağlandığını belirtmemişsiniz. Belki iyi bir cihazdır; ama Renault yetkili servislerde kullanılan CLIP cihazından programlanması ve/veya ölçümleri bakımından daha iyi sonuç vermediği anlaşılmaktadır. Başlıca nedeni ise, Renault arıza literatüründe "eksantrik mili sensörü aralıklı" diye bir arıza türü bulunmamaktadır. Ad bakımından en yakın arıza türü "eksant-

rik mili kaptörü arızası" olabilir mi?

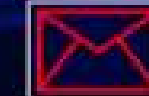
Ben sizin belirttiğiniz arızayı bilemediğim için "eksantrik mili kaptörü arızası" üzerinde duracağım.

Yaptığınız yedek parça değişimi de "eksantrik mili kaptörü" müdür? Şayet bu parçayı değiştirdiyseniz, hatanın silinmesi OBD cihazı ile değil CLIP cihazıyla format atılması, yani yeniden programlanması gerekir. Bu işlem için uygun cihaz Renault yetkili servislerinde bulunan CLIP cihazıdır. Bu cihazla yeniden programlama yapılması durumunda, arıza büyük bir ihtimalle kaybolacaktır. Az bir ih-

İSMET KARAMAN

auto vision

SORULARINIZI YANITLIYOR



ikaraman@autovision.com.tr



timal de olsa arıza devam ediyorsa "açı kaydırıcısı" nda sorun var demektir. Yağda dönen ve görevi eksantrik açılarını değiştirmek olan bu parça, emme supaplarının kapanma zamanının kaydırılmasıyla motor devrine göre silindirleri doldurmayı en iyi düzeye getirir. Açı kaydırıcısının yağ beslemesi, silindir kapağına yerleştirilmiş bir elektrovana tarafından sağlanır.

Açı kaydırıcısı, motorun supap diyagramını değiştirir. Motorun senesini kontrol ettirmeniz de bu yüzdendir. Gayet akılcı bir arıza aramadır; çünkü bir motorda supap durum zamanlaması bakımından iki ayar vardır: Sente zamanı ve Bindirme zamanıdır.

Sente zamanı; piston sıkıştırma zamanına başladığı alt ölü noktada emme ve egzoz supaplarının ikisinin de kapalı olduğu zamandır.

Bindirme zamanı; silindir egzoz zamanını bitirmesi sırasında piston üst ölü noktada her iki supapın açık olduğu zamandır.

OBD cihazı, gerçek anlamda testlerini yapabilsaydı bu ünitenin çalışıp çalışmadığı hakkında bir fikir sahibi olunabilirdi. Bu bilgileri verdikten



sonra "oksijen sensörü" nün görevi ve çalışması hakkında bilgi verip ikinci sorunuza geçeyim.

Oksijen sensörleri, (bujiye benzer; ama kesinlikle buji değil) egzoz sisteminde bulunur. Önceleri katalitik konverterin (katalizörün) sadece önünde (girişinde) bulunan; ama daha sonraları hem girişte hem de çıkışta bulunan bir elektronik yapı elemanıdır. "Lambda sondası" ola-

rak da adlandırılır. Görevi, egzoz gazı içindeki oksijenin miktarını belirleyerek elektronik kontrol ünitesine gönderdiği sinyallerle ideal karışım oranını (14,6/1 hava/yakıt) sağlamaktır.

Sensör aslında galvanik bir pildir. Dış kısmı egzoz gazına, iç kısmı ise dış havaya (atmosfere) maruz kalacak şekilde imal edilmiştir. İç kısmında ZrO2 (Zirkonyum dioksit) ve seramik madde, çok ince delikli platin-

yum tabakasıyla kaplanmıştır.

Çalışması egzoz gazındaki oksijen miktarına göre, mili voltlarla ifade edilen voltaj üretmektedir. Üretilen voltaj küçük olup, 1,3 voltu (1300 mV) geçmemektedir. Tipik çalışma aralığı ise 100-900 mV arasındadır. Bu miktar, aracın "Elektronik Kontrol Ünitesi" ni uyarması/çalışması için yeterlidir. Aracınıza ait teknik değerleri bilemediğim için çalışma vol-

tajı hakkında bir şey söyleyemeyeceğim; fakat gideceğiniz yetkili servis bu konuda size bilgi verecektir. Oksijen sensörünün ürettiği bu voltaja göre, "Elektronik Kontrol Ünitesi" (beyni), enjektörlerin açılma zamanını ve açık kalma zamanını ayarlayarak yakıt miktarını kontrol edecek ve hava/yakıt karışımını ideal oranda tutmaya çalışacaktır.

Şöyle ki; motor zengin karışımla çalışıyorsa 450

mV tan daha yüksek voltajın üretilmesine neden olacağından, bu yüksek voltaj veya fakir karışımla çalışıyorsa 450 mV tan daha düşük voltajın üretilmesine neden olacak ve bu voltajlar "Elektronik Kontrol Ünitesi" tarafından algılanarak aksine hareketle hava-yakıt karışımını ideal oranda tutmaya çalışacaktır.

Oksijen sensörlerinin elbette, çalışması için yeterli miktarda egzoz

gazına ihtiyacı vardır. Arka, yani çıkıştaki oksijen sensörünün mailinizde bahsettiğiniz şekilde çalışması katalitik konverterin geçirgenliğinin iyi olmadığını göstermektedir. Gaz geçişinin zayıf olması hemen akla konverterin tıkalı olduğu ihtimalini getirmektedir.

Her ne kadar mailinizde aracınızın kilometresi hakkında bilgi vermese-niz de modelinden ortalama 100-120 bin ki-

lometrelerde olduğu anlaşılmaktadır. Yaklaşık olarak katalitik konverterlerin de ömürleri bu kilometreler arasındadır. Daha uzun olmaz; ama şayet bu zaman içinde kötü kullanım varsa bu ömür daha da kısalmabilir.

Sayın İbrahim Palas; yukarıda sıraladığınız sorunlar ne zaman başladı? Çünkü arızacılıkta önemli bir bulgudur. Arıza herhangi bir uygulamadan sonra başlamışsa akla gelen ihtimal, son uygulamadır.

Aktif servis müdürlüğüm sırasında ne yazık ki bu tür arızalarla çokça karşılaşmışım. Aracınıza LPG uygulamasını ne zaman yaptırdınız, arızalar bu uygulamadan sonra mı başladı? Yukarıda sıralanan arıza tespiti ve nedenleri, benzinli kullanım için geçerlidir. LPG' li araçlarda çoğunlukla emisyon sorunlarıyla karşılaşmıştım.

Hatalı LPG uygulaması sonucunda araç, LPG'de çalışması sırasında arıza verir. Benzine geçilse de arıza, benzinli çalışma sırasında da devam eder. Şayet benzinli çalışma sırasında arıza silinebiliyorsa ve LPG'ye geçilmediği sürece olmuyorsa, LPG uygulamasının hatalı olduğu ihtimali akla gelmektedir.



İstanbul lastik sesleri ile inledi

Apex Masters Turkish Drift Series'in ilk ayağı Atatürk Olimpiyat Stadı'nda gerçekleşti.





25 yarışçının start aldığı yarışmaya yoğun bir izleyici kitlesi destek verdi. Sıralama turlarının öncesinde ve sonrasında yapılan antrenmanlarda pilotların yanına oturarak drift taksiye çıkan seyirciler, bu heyecana ortak oldular.

tura yükselmeyi başardılar. Günün sonunda, geçen senenin şampiyonu Mert Bilaloğlu, bu sene de birinciliği kaptırarak günün en başarılı ismi oldu. İkinci sırada Kemal Özhasseki yer alırken, üçüncü sırayı Oğuzhan Odabaş elde etti.

Oldukça çekişmeli geçen sıralama turlarının sonunda (ilk 16) TOP 16'ya kalan pilotlar, birbirlerini eleyerek bir üst

25 - 26 Ağustos'ta Tekirdağ'da yapılacak serinin ikinci ayağında, tüm pilotlar kozlarını yeniden paylaşacaklar.



Ford Kocaeli'de yine double yaptı.

Türkiye Ralli
Şampiyonası'nın beşinci
ayağı olan Ford Otosan
Kocaeli Rallisi
28-29 Temmuz tarihlerinde
İzmit topraklarında koşuldu.



Kutay Ertuğrul
TOSFED Medya
kutayertugrul@gmail.com



Kocaeli Otomobil Sporları Kulübü (KOSDER) tarafından 30.su düzenlenen ralli, "Sıcak Körfez" adıyla lanse edildi; bu işmi hak ettiğini yarışa katılanlara ve izleyicilere fazlasıyla gösterdi.

Tamamı toprak olan dört etabın üçer kez geçildiği rallide, fuar alanına kurulan süper stage de izleyenlere keyifli anlar yaşattı.

Ford etabı tempolu ve kısa (5.50 km.) iken, Transit etabı orman içerisinde ve bol virajlıydı. Aynı zamanda zeminin kum gibi olması, araçların yola tutunmasına pek yardımcı olmadı. Fiesta ve Otosan etapları ise çok kırıcı bölümlere sahipti; ekiplerin hem tempoyu koruyup hem de araçları kırmamak için ekstra özen göstermeye zorlayan etaplar olarak öne çıktı.

Yarışa gelirse, toprak performansları üst düzey olan Fiesta S2000'lerin avantajlı olduğu yarışta, üçüncü etap sonunda Murat Bostancı liderlikteyken, Yağız Avcı 3.4 saniye arkasında ikinciydi. Luca Rosetti ise hemen arkalarında 8.6 saniye ile üçüncü sırada yer alıyordu. İlk günün en büyük kaybı, el frenindeki arızadan dolayı yarış dışı kalan Volkan Işık'tı. Cumartesi gününün son etabı olan süper stage'in ardından, Yağız Avcı liderliğe yükselirken Luca Rosetti ikinci, Murat Bostancı da üçüncü sıradaydı.

İlk gün sıkıntı yaşayan ekipler arasında turbo hortumu patlayan Hakkı Ağaoğlu, sol ön tekerleği kopan Adil



Küçüksarı, sağ arka dingili eğrilen Hülya Tanrıbilir ve sınıf 8'de favori olarak gösterilen Tezcan Dalfidan bulunuyordu.

İkinci günün ilk etabı olan Fiesta etabıyla beraber Murat Bostancı ikinci sıraya yükseldi. Böylece Castrol Ford Team Türkiye, kendi evinde ilk iki sırayı ele geçirmiş oldu. Rallinin yedinci etabı, Luca Rosetti için yarışın bitişi oldu. Mekanik arızadan dolayı orman içinde kalan Skoda Fabia S2000'inin yarıştan çekilmesinden sonra Ercan Kazaz üçüncü sıraya oturdu. Bu durum Castrol Ford Team Türkiye'yi çok rahatlatı; çünkü ikinci olan Murat Bostancı ile Ercan Kazaz arasında 1:31.7'lik bir zaman farkı bulunuyordu.

Kalan etaplarda Castrol Ford Team Türkiye, ilk iki sırayı korudu ve son üç yılın Türkiye Ralli Şampiyonu Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ikilisi yarış birinci, Murat Bostancı-Onur Vatansever ekibi ikinci ve Bonus Parkur Racing'den Ercan Kazaz-Emire Cantürk ikilisi de üçüncü sırada bitirdi. Castrol Ford Team Türkiye yaptığı bu dubleyle önemli puanlar kazanırken, Team 47 ve Pegasus Racing'e karşı sezonun bitimine iki yarış kala büyük avantaj sağlamış oldu. Pilotlar puan sıralamasında Yağız Avcı, Volkan Işık'ı geçerek ikinci sıraya yükseldi. Sınıflara bakarsak, sınıf 3'ü Tok Sport adına yarışan Mitsubishi Evo 9 ile yarışan Dağhan Ünlüdoğan-Aras Dinçer ekibi kazanırken, sınıf 5 Neo Motorspor ve Adil Küçüksarı-Gürkal







Menderes ikilisinin oldu; Clio Ragnotti yaşına rağmen "Hâlâ buradayım." mesajını verdi. Sınıf 6, beklendiği üzere Castrol Ford Team Türkiye'nin takım araçları olan Ford Fiesta R2'lerin dublesiyle sonuçlandı. Eti sponsorluğunda yarışan genç yetenek Buğra Banaz, sınıf 6'da üçüncülüğü aldı. Sınıf 8, Team 47 adına Fiesta ST ile yarışan Özgür Gür'ün olurken, sınıf 9 bu senenin flaş ismi Team 47 pilotu Yiğit Timur'un oldu. Yiğit Timur bu yarışla sınıf 9 şampiyonluğunu ilân etti. Kişisel yorumum olarak, gelecek sezon Yiğit-Efe ikilisini R2



ile görmek büyük zevk olacaktır. Umarım sınıf yükseltip daha büyük kompetisyon içinde olurlar. Bayanlar kategorisinde galibiyet, Pegasus Racing adına yarışan Punto S1600 pilotu Simin Bıçakçioğlu'nun oldu. Simin bu sezon otomobiliyle iyice alışırken, gelecek sezon temposunu daha da artıracığının sinyallerini verdi. Şampiyona Hitit Rallisi ile 25-26 Ağustos'ta Samsun'da devam edecek. Bu gidişle son etap bitmeden şampiyonu bilemeyeceğimiz sezon, bütün heyecanıyla bizleri sürüklemeye devam edecek.



CRANCHI M35 ST

12 metrelik bir tekne olduğu göz önünde bulundurulduğunda; 2 kabini, hem içeride hem de dışarıda olmak üzere 2 mutfağı ve otomatik navigasyon sisteminin sağlamış olduğu üstün konforu ile gerçekten şaşırtıcı bir model.



Özel optimal yaşam mahremiyeti becerisi, yüksek kalite, çizgilerindeki özgünlük ve Soft Top'un sağladığı, çok yönlü kullanıma uygun alan gibi artılarıyla Cranchi M35 ST, kendi sınıfında fark yaratıyor.

İyi Tasarlanmış Geniş Alanlar

Pupadan bakıldığında oldukça davetkâr olan güvertedeki masa, indirilerek güneşlenme alanına dönüşüyor ; pruvadaki şezlong, Soft Top'un çıkarılması ile güneşlenme alanını daha da büyütüyor. Kaliteli mutfak mobilyası ve kendine has güneşlenme ünitesinde yer alan hareketli başlıklar ve korumalı yan yastıklar görülmeye değer.

Güçlü ve Yaşanılabilir Bir Tekne

Cranchi M35 ST'ye bindiğiniz anda keyfiniz yerine geliyor. Sabah saatlerinin ısıran soğuğu dahi, tekneye adım attığınız anda içinizi ısıtan pozitif sıcaklığın önüne geçemez. Bu sezonun en çok dikkat çeken teknelerinden biri olan M35 ST; 11,71 metre gövde uzunluğu, iç mekânlarının beklenmedik büyüklüğü ve cruise teknelere uyumlu olan, çok elverişli alan bölmeleri ile bu boy bir tekne için hayranlık verici bir model.

Proje sahibinin hüneri, maksimum yararlı alan kullanımı gerçekleştirebilmesidir. Teknenin içine, doğru oranlara

sadık kalacak uzunlukta 2 kabin sığdırılmış. Stilistik çalışması çok başarılı ; çünkü M35'in hacimleri son derece dengeli ve emniyetli. Hard Top camlardan ayrılabilir, netice çok verimli. Tekne, iki renk oluşu sebebiyle dışarıdan bakıldığında gerçek hacminin önemli bir bölümünü gözlerden saklıyor. Neticede güzel bir tekne, görünüşte çok farklı değil ; ama üzerinde çok iyi çalışılmış.

Laminasyon işlemi özel alanlarda yapılıyor. Burada nem ve ısı sürekli kontrol altında. Vinilize reçine 2 depoda stoklanıp borular aracılığı ile tesise çok dikkatli ısı kontrolleri ile dağıtılıyor (yazın soğutarak, kışın ısıtarak). Gövde için özel bileşimler kullanılıyor ; cam elyafı, fiber, kevlar ve sandviç şeklinde yüksek yoğunlukta genişleyip yayılan laminantlar bunlardan bazıları. Ağırlık verimliliği için gövde, sandviç yöntemi ile yapılmış ve pvc, karbon ve cam elyafı karışımı tekstiller kullanılmış.

Pupadaki köprünün genişliğinin kesintiye uğraması hoş değil; ama bu da opsiyonel olarak tasarlanmış. Puvaya doğru 2 gidiş yolu var; sağdaki yol doğruca baş tarafa gidiyor, soldaki yol ise sizi doğruca içeri buyur ediyor, burada davetkâr bir kabin sizi karşılıyor. Arzu edilirse yemek masası alçalıyor ve tüm alan güneşlenmeye âmâde oluyor. Tam karşısında





grill, lavabo ve buzdolabından oluşan mutfak köşesi var. Pruvada alan kullanımı açısından maksimum kazanç sağlayan, artık klâsikleşmiş uzun şilte, Soft Top'un açılmasıyla güneşe daha açık hale geliyor. Med 35 ST, elektronik kumanda ile hareket ediyor. Kumanda panelinin değişik bir renkte olması gerçekten çok alımlı görünüyor. Gayet düzenli ve akıllıca tasarlanmış. Fazladan aksesuara pek yer yok; ama gerek olursa diye yanlara açılabilen 2 lumboz bulunuyor. Bu lumbozlar merkez orta kabin ve mutfaka ışık ve havalandırma sağlıyor. Pruvaya geçiş gayet ölçülü ve rahat, sağlam bir vardavela ile korunuyor. Mükemmel güneşlenme alanında bir sürü oynar başlık, bardaklık ve içi doldurulmuş konforlu yastıklar mutluluğun tadını çıkarmak için bir harika.

Stil Sahibi, Mantıklı ve Ahenkli Çizgiler

Navigasyon konusunda CR M35 ST, etkili uyumunu ahenkli süzülüşüyle ortaya koyuyor. Mutfak alanı gayet şık ve kullanışlı. Üstelik yukarıda yer alan lumboz ve davlumbazın havalandırması sayesinde oldukça ferah. Ayrıca M35 ST'de mükemmel bir hacme sahip tek bir banyo yer almakta. Pruvadaki kabinin çift kişilik yatağı, sol duvara dayalı olduğundan oldukça rahat bir hareket alanı garanti ediyor.

Powerboats & Yachts

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



Fügen Cüceoğlu
Fügen Cüceoğlu
fcuceoglu@autovision.com.tr

Assos (Behramkale) Ortaçağ çekimlerine uygun bir film platosu

Antik çağlardan günümüze kadar yaşamın devam ettiği yer olan ASSOS'un diğer bir adı da Behramkale; Köy antik kentin surları içinde, fark yaratan yönüde bu. Binlerce yıllık taşların üzerinde ise 150 hane yaşıyor.



Assos, İstanbul'a 380, İzmir'e 290 km uzaklıkta ulaşımı kolay bir belde. Biz yine bir hafta sonu, gezi grubumuz ile sabahın ilk saatlerinde İstanbul'dan yolla çıktık. Çanakkale'den geçtikten sonra Ayvacık yol ayrımından sağa dönerek, orman içinden geçen bir yol ile Behramkale'ye ulaştık. İzmir'den gelenler ise Çanakkale'ye varmadan önce yine Ayvacık sapağından sola dönerek aynı yolu izleyebilir.

Antik çağlardan günümüze kadar yaşamın devam ettiği yer olan ASSOS'un diğer bir adı da Behramkale. Bu köyün antik kentin surları içinde bulunması, fark yaratan yönü. Binlerce yıllık taşların üzerinde 150 hane yaşıyor. Sokakları gezerken, köydeki taş evlerin yaklaşık 30 senedir sit alanı kapsamında olduğunu, yeni bina inşaatının yasaklanmış olduğunu, sadece mevcut evlerin restore edilebildiğini öğreniyorum.



ruz. Biz, bu sokakları gezerken ortaçağ mimarisini andıran yapılar sayesinde, film çekimlerinin yapıldığı bir film platosunda yer alıyormuşuz gibi hissettik.

Assos antik kentinde ilk kazılar 1881 yılında Amerikalı bir ekip tarafından gerçekleştirilmiş. Daha sonra yüz yıl boyunca kederine terk edilen Assos'ta, arkeolojik kazı çalışmalarına 1981'de başlanmış ve hala devam ediyor. Antik surların içinde tapınak, dışarda nekropol, amfi tiyatro, agora gibi alanlar ortaya çıkarılmış. Köyün en tepesinde, 238 metre yükseklikte Athena Tapınağı mevcut. Bu antik tapınak, MÖ 540-525 yılları arasında Dor tarzında

inşa edilmiş ve tanrıça Athena'ya adanmış özel bir tapınak. Assos antik kenti ören yeri girişi en tepede; buraya taşla kaplı bir yolu yürüyerek varıyoruz. İşte Athena Tapınağı karşımızda... Ören yerine çıkan yolu üzerinde, köylü kadınlar evde ürettikleri çeşitli malzemeleri yolun sağ ve solunda kurdukları tezgahlarda satıyorlar. Assos civarından topladıkları otlar, zeytinyağı, ev tarhanası ya da el işçiliği danteller, şallar tezgahları süslüyor. Biz de bakmadan geçemiyoruz. Assos gezi planımız içinde bir günbatımını Athena Tapınağı'nda geçirmek vardı ve bunu başardık. Tapınağın günümüze ulaşabilen sü-

tunlarının arasından güneşin Ege Denizi'ne batışını seyretmek ve tam karşımızda yer alan Midilli Adası'nın uzaktan fotoğraflarını çekmek farklı bir keyif oldu.

Çanakkale'nin Ayvacık ilçesine bağlı olan

Assos'un MÖ 10. yüzyılda Metymna (Midilli) halkı tarafından kurulduğu tahmin ediliyor. Arkeolojik verilere göre, MÖ 10. yüzyıldan itibaren Midilli'den gelen Aiolisli göçmenler Assos'a yerleşmeye





başlar. Kent, MÖ 560'da Lidya, 548'de Pers hakimiyetine girer. MÖ 365'te ise Eubulos, Assos şehrinin yöneticisi olarak bağımsızlığını ilan eder. Onun ölümünden sonra, kölesi Hermias, kentin hakimiyetini ele geçirir. Daha önce Atina'da Platon'un öğrencisi olan Hermias, dostları Ksenokrates ve Aristoteles'i Assos'a davet etmiş ve Aristoteles'i kız kardeşi Pythias ile evlendirmiş. Hatta ünlü Yunan filozof Aristoteles'in

Assos'ta bir felsefe okulu kurduğu ve burada üç yıl boyunca öğretmenlik yaptığı da söyleniyor. Assos antik kenti, daha sonra sırası ile Seleukos ve Pergamon krallıkları ile Roma ve Bizans imparatorluklarının egemenliklerine girmiş. Kıyı şeridi ile 1500 metre uzaklıkta olan Tuzla çayı arasında kalan alanda, hem denize hem de karaya hakim bir tepede kurulmuş olan kentin Osmanlı egemenliğine girişi ise Orhan





Gazi döneminde olmuş. Köy içinde Osmanlı'dan kalma bir cami ve köprü de bulunuyor. Hüdavendigar Köprüsü görülmesi gereken bir yer. 14. yy'da Osmanlı Sultanı 1. Murat Hüdavendigar tarafından inşa edilen bu eser, Tuzla Çayı üzerine kurulmuş. Köprü'nün kemeri hala orijinalliyini koruyor. Yol kısmı doğal olarak birçok kez elden geçirilmiş ancak köprü arabalar tarafından günümüzde kullanılmıyor. Hüdavendigar Camii ise aynı dönemde

yaptırılmış, Osmanlı'nın kendine özgü eserlerinden olan cami tek kubbeli ve kare planlı olarak inşa edilmiş. Antik kent sınırları içinde, tepede yer alan caminin içerisinde Osmanlı camii mimarisinde pek karşılaşılmayan bir örnek olan kadirga resimleri bulunuyor.

Denize girmek ve gezmek için çevredeki koylara gidiliyor. Doğası hiç bozulmamış Sivrice Koyu bunlardan biri. Köy atmosferinin doğallığını koruyabilmiş olan Sivri-

ce'deki mütevazı tesisler konuklarını ağırlıyor. Sivrice'nin az ilerisindeki Sokakağzı Koyu ise biraz daha kalabalık ve sahil şeridi boyunca otel, pansiyon ve restoranlar sıralanmış. Assos'un en gözde plajlarının bulunduğu yer ise Kadirga Koyu. Burada büyük tesislerin yanı sıra, upuzun mavi bayraklı halk plajları da yüzmek isteyenler için ideal. Köyün aşağı kısmında yer alan Assos Limanı'nın eski tarihlerden beri kullanıldığını, bölge sakinleri-

nin 1950'lere kadar bu limandan meşe palamudu ihracatı yaptığını, limandaki otel ve restoranların dev taş binalarının eski palamut depoları olduğunu öğrendiğimizde biraz şaşıyoruz. Gezerken taş binaların iç tasarımlarını çok beğendik ve butik tarzda bu otelde kalmaya karar verdik. Yıl boyunca tatil yapma şansını tanıyan Assos'un, sadece deniz tatili yapmak isteyenler için pek de uygun olmadığını düşünüyorum; çünkü, yazın ortası olma-

sına rağmen deniz suyu oldukça serindi. Akşamüstü otelin önündeki platformda güneşlenirken, buranın tatil keyfinin eylül-ekim ya da mayıs-haziran aylarında çıkacağına karar veriyoruz. Biz bu yaz döneminde hem denizin, hem Assos'un ortaçağı hatırlatan sokaklarında gezmenin hem de meşhur balık ve kalamarlarının tadını çıkardık. Tatilimi doğa ile baş başa, sakin ve dingin geçireyim diyen herkesi kendine çeken Assos, ruhunuza da iyi gelebilir.



Hüdavendigar Köprüsü



TÜRKİYE'NİN EN KEYİFLİ OTOMOBİL DERGİSİ

auto *vision*

Bizi okuduğunuz için teşekkür ederiz.

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

Eylül sayımızda görüşmek üzere