car

HAZİRAN
2021
SAYI: 150
YIL: 13

Aston: Yeniden başlatılıyor!

"Bazı şeyler temelden yanlıştı"

Yeni patron, radikal planlar



Alfa GT3 gerçekten iddialı mı?

SÜPER GIULIA SÜRÜŞÜ

AYRICA! PORSCHE'NİN YENİ GT3'ÜNÜ KULLANDIK

Audi A3 dördüncü nesil

İlk 1996 yılında tanıtılan A3, artan teknolojileri ile karşımızda.



Hızlı Peugeot'lar geri dönüyor

205 GTI heyecanı taşıyan 508, Polestar Volvo S60 ile mücadele ediyor

HAZİRAN
SAYI: 2021/06 Fiyatı:13₺
MH MEDIA

Kia Stonic.

SUV'un yeni ikonu.



Movement that inspires

Kia SUV efsanesinin yeni nesli Kia Stonic, üstün teknolojisi, ödüllü tasarımı ve yüksek yakıt verimliliği ile şehrin yeni ikonu.

ANADOLU GRUBU

ÇELİK MOTOR

5 YIL VEYA 150 BİN KM GARANTİ

/kiaturkiye

Hoşgeldiniz

Auto Show Fuarı 2021'de dijital

Her ay olduğu gibi yeni bir heyecanla yeniden herkese merhaba…
Pandemi sebebiyle geçen yıl Mart başından itibaren yaklaşık 14 aydır devam eden covit-19 salgını hayatımızda birçok şeyi değiştirdi. Bildiklerimizi, pratiklerimizi unuturdu, ezberlerimizi bozdu…
Karantina ve pandemi yasakları ve de yeni kısıtlma kuraları sebebiyle aşılamamı tam bitene kadar (herhalde yılsonunu bulacak) kucaklaşmalar, toplu organizasyonlar yasak olmaya devam edecek.

Tebrikler ODD

İşte ODD'de (Otomotiv Distribütörleri Derneği dört yıldır yapılamayan Auto Show Fuarı içinde 2021 yılında yapılması için bulduğu formül; dijital Auto Show Fuarı 2021

Bu girişim için başta Başkan Ali Bilaloğlu tüm ODD yönetimini kutlarım..

İlk dijital Autoshow etkinliği olma özelliğini taşıyacak organizasyon, bu yıl "Mobilite" temasıyla 14-26 Eylül 2021 tarihlerinde otomotiv tutkunlarıyla buluşacak.
Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) tarafından 17'ncisi düzenlenecek dev etkinlikte, ziyaretçiler dijital platformda otomobillerin ve hafif ticari araçların yanı sıra ilk kez motosiklet ve scooterları da inceleyebilecek.



ODD tarafından düzenlenen ilk dijital Autoshow olma özelliğine sahip olacak organizasyonda katılımcı her marka; sanal gezinti için boyutlandırılmış özel stant alanını tasarlamış durumda. Ziyaretçiler markaların satış temsilcileriyle de canlı olarak görüşebilecek, finansman imkanları hakkında bilgi alabilecek, merchandising ürünlerine ulaşabilecek ve fiziki test sürüşü için rezervasyonlarını planlayabilecekler. Enerjinin bir an bile düşmeyeceği Autoshow 2021 Mobility, özel oluşturulan bir alt yapı üzerinden tüm cihazlardan takip edilebilecek. Auto Show Fuaro 2021'i izlemek isteyenler, Eylül ayında www.odd.org.tr/autoshow2021 adresinden giriş yaparak bu sıradışı deneyimi herhangi bir uygulamaya ihtiyaç duymadan yaşayabilecek.

Biliyorsunuz biz 14 yıldır her Temmuz – Ağustos aylarında Car dergimizi piyasada 60 gün yani 2 ay kalacak şekilde CAR ÖZEL YAZ SAYISI olarak çıkarıyoruz.
Bu yıl da öyle olacak ve tabii ki 150. Sayısı olma özelliği de olacak. Bu heyecanı sizlerle, tüm yol arkadaşlarımız ve çözüm ortaklarımızla paylaşarak sizlerle Yaz Sayısımız'da buluşmak üzere…

Sevgiyle kalın, trafikte hoşgörülü olun…
Temmuz'da görüşmek üzere…



Mahmut Hayırlıoğlu
Editör
mahmuthayirlioglu

ENGLAND CHINA SPAIN INDIA BRAZIL ITALY TURKEY GREECE

car

HAZİRAN 2021



24

Porsche'nin GT departmanı elektrikliye geçmeden önce bu otomobili ortaya koydu.

Bizi takip edin

@cardergisi @carmagazinetr @CarTurkiye



48 **Autodelta, BMW için M ne ifade ediyorsa Alfa için o anlama geliyor.**

Sektörel

6 **Toyota'nın** sıçraması
10 **Corvette** sıcaklığı artırıyor
12 **Yeni GTX mi,** yoksa GTI mı?
14 **Audi'nin** elektrikli atağı ciddileşiyor
16 **"Citroen** farklı bir yoldan gidiyor"

Teknoloji

18 **Mercedes EQS:** Onu kadar özel yapan ne?
22 **Gerçek hayat** bir oyun gibi olsaydı...

İlk Sürüş

34 **En dikkat çekici** Bentley'lerden biriyle tanışın.
38 **Gömülü** hazine



58 **Yeni yatırımlar yeni gelecek**



72 **Peugeot ve Volvo'dan gelen plug-in hibritler, hem çılgınlık yapmak hem de daha düşük vergiler ödemek için ideal mi?**



84 **Yamaha NMax'ın sınıfındaki diğer modellere göre çok daha düşük motor devirlerinde ürettiği maksimum tork, güçlenme hızlanma ile mükemmel yakıt tasarrufu sağlamış.**



Cenap Şehabettin Sk. No:47/1 Koşuyolu - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 325 39 19 pbx
Faks: +90 216 325 37 47

İMTİYAZ SAHİBİ
MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti. adına
Melisa Hayırlıoğlu
melisa@mhmedya.com.tr

GENEL MÜDÜR
Elif Eren Övdür
elif@mhmedya.com.tr

GENEL YAYIN YÖNETMENİ
Mahmut Hayırlıoğlu
mahmut@mhmedya.com.tr

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ahmet Said Özen
ahmet@mhmedya.com.tr

HABER MÜDÜRÜ (SORUMLU)
Mehmet Okur

GÖRSEL YÖNETMEN
Rıfat Kurt

YAZI İŞLERİ
Hazal Hayırlıoğlu

KATKIDA BULUNANLAR
Fatih Yurdatapan, Yasin İnce, Tolgahan Karakaya, Berent Yaşar Göksu, Onur Arseven, Orçun Özdemir

REKLAM

Elif Eren Övdür
elif@mhmedya.com.tr

Reklam Müdürü
Derya Eren
derya@mhmedya.com.tr

Rezervasyon
Esra Özdemir
info@mhmedya.com.tr

Tel: +90 216 325 39 19
Faks: +90 216 325 37 47

Baskı Tarihi: 28 Mayıs 2021
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
Dili: Türkçe
Konusu: Otomobil
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım A.Ş.

Basıldığı Yer: **Yeni Devir Gazetecilik ve Matbaacılık A.Ş.**
100. Yıl Mah. 4. Cad. 109 Bağcılar, İstanbul
T: 212 429 01 20
yenidevirbasim@gmail.com

DÜNYADA CAR
İngiltere, Brezilya, Çin, Güney Afrika, Hindistan, İtalya, İspanya, Ortadoğu, Romanya, Rusya, Tayland, Ukrayna, Yeni Zelanda, Yunanistan

CAR, Bauer'in lisanslı yayınıdır. Türkiye'deki tüm yayın hakları MH Medya Reklamcılık Ltd. Şti.'ye aittir. Dergide yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları CAR Türkiye'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir. İzin alınmaksızın tümüyle ya da kısmen kullanılamaz. CAR Türkiye, basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder.

Sektörel



Toyota'nın sıçraması

Akio Toyoda'nın düşük emisyonlu ön görüsü ve yeni elektrikli planı, Toyota'nın Le Mans'da yarışmaya devam etmesi ve yeni GR86 gibi spor otomobiller üretebilmesi anlamına geliyor.

Aynı şirket iki haftalık bir süreçte, sürüş keyfini öne çıkaran arkadan itişli bir coupe ve dünyayı kurtarma görevine sahip elektrikli bir SUV tanıttı. Toyota'nın 2021'e bakış açısı böyle.

Toyota tamamen iki farklı kutuptaki bu araç için tesadüfi bir tanıtım gerçekleştirmedi. Aslında bunun tohumları 90'ların sonunda diğerleri dizel üzerine oynarken Toyota hibritleri desteklediğinde atıldı. Şu anda bu çok akıllı bir hamleye dönüştü ve 70 milyon adet hibrit satıldı. Şimdi ise diğerleri yüksek CO_2 emisyonu olan modelleri elektriklilerle değiştirerek veya sportif araçları kaldırarak kaynakları harcarken, Toyota otomobil tutkunlarını memnun edecek otomobilleri üretme lüksüne sahip. Bilindiği gibi Nissan Avrupa yeni nesil Z modelini harcarken, Ford yeni nesil Focus RS'i üretmeme kararı aldı. Toyota tarafında ise GR üçlüsü bulunuyor: Yeni GR86, GR Supra ve GR Yaris. Ama aynı zamanda CO_2 açısından yoğun V8 motorlu Lexus LC ve RC modelleri de var.

Toyota'nın CO_2 emisyonu ortalaması yıllardan bu yana AB ve diğer hedefleri alt etmeyi başarıyor. Dikkat çekici bir örnek ise Yaris: Satışların yüzde 88'inin hibrit olmasıyla modelin CO_2 ortalaması 70 g/km oldu. Bu da ürün gamında tamamen elektrikli olan B segmenti rakiplerine göre yüzde 24 daha iyi olmasını sağladı.

Toyota bu geçişin keyfini çıkarabilir ve diğer olasılıklara yatırım yapacak bütçeyi ayırabilir. Üstelik şimdiden üretime giren sadece Mirai gibi hidrojen yakıt hücreli araçları söylemiyoruz. Düşük kar marjına karşın, diğerleri bu alandan çekilirken küçük şehir otomobilleri yapabilirler. Toyota Avrupa'nın üretim ve pazarlama direktörü Andrea Carlucci, geniş kapsamda stratejilerinin hibrit araç sunma çeşitliliği açısından kademeli olarak büyüyeceğini söylüyor. Aynı zamanda yüzde 100 elektriklilerin de farklı pazarlar için sunulacağını da ifade ediyor.

Carlucci sözlerine şöyle devam ediyor: "Rakiplerimizin gittiği yere bakmak yeterli değil. Biz müşterilerimizin gittiği yere bakmak istiyoruz. Dünyanın farklı yerleri farklı hızda ilerliyor. Bu hızı birçok faktör etkiliyor. Bizim amacımız insanları her yerde mutlu etmek. Bu kulağa biraz sevimsiz gelebilir ama temel olarak gerçek bu. Müşterileri dinlemek. Sadece tek bir çözüm olduğunu düşünmüyoruz çünkü tüketiciler tek bir çözüme hazır değil."

Çok çeşitliliğe sahip otomobiller sunmaya devam edecekler ve Carlucci, bunların içerisinde talep olduğu sürece sportif modeller de olacağını söylüyor. Toyota'nın motorpsorlarına olan bağlılığının da altını çiziyor:

"Bu sadece taraftar yaratmakla ilgili değil; bu aynı zamanda mühendisleri yüksek motivasyonda tutmakla ilgili. Rekabet bizim tarihimizin bir parçası. En iyi Toyota'yı buradan çıkarabiliriz. Motorsporları sayesinde en iyi Toyota'yı damıtıyoruz."

Bu ilgi ise şirketin en üstünden geliyor. Nürburgring 24 Saat'te yarışmış olan CEO Akio Toyoda, 2017'de artık sıkıcı Toyota'lar görmeyeceğimizi deklare etmişti.



GR86 ve elektrikli SUV, Toyota'nın dizeli değil hibriti desteklemesinin bir ödülü.



Üretime en hazır 'konsept' kabinlerinden birini burada görebilirsiniz.



ATEŞLİ OLAN

GR86, GT86'nın ikinci nesli ve Subaru BRZ'nin ikizi. GR Yaris ile birlikte çekici hale gelen GR ismini aldı. GR86'nın Subaru 2.4 litre motoru (ilk nesil 2.0 litreydi), yüzde 50 artırılan rijitliği ve aero güncellemesiyle destekleniyor. Avrupa versiyonu henüz onaylanmadı ama kış aylarında bu pazara girmesi bekleniyor.

ELEKTRİKLİ OLAN

Subaru, Toyota'nın aynı zamanda tamamen elektrikli SUV projesi bZ4X Konsepti'nin de partneri. Bu yılın sonunda üretim versiyonu olarak gelecek. RAV4 boyutlarıyla birlikte VW ID.4'e rakip olacak. Her aksta birer motor olmak üzere iki motoru var. Yeni e-TNGA platformu yolcular ve bagaj alanı için hacmi maksimuma çıkaracak şekilde tasarlandı. Her ne kadar bZ4X bir konsept olsa da, detaylar üretime hazır olduğunu gösteriyor. Fiziksel düğmeler ve ekranların kombinasyonunun yanı sıra arkada üç koltuk var ve kamera bazlı sistemin yerine konvansiyonel aynalar bulunuyor. Sıra dışı özellik ise Toyota'nın 'boyunduruk' adını verdiği ve dairesel direksiyonun yerini alan yarım direksiyon. Bu elektronik direksiyon sisteminin ilk kez kullanılmasının bir parçası olacak. Bu da ön tekerlekler ve sürücünün elleri arasında fiziksel hiçbir bağlantının olmaması anlamına geliyor. Elektroniklerin getirdiği avantajları ise boyuz yollardaki veya sert frenlemelerdeki rahatsızlıkları ortadan kaldırması ve hassas bir kontrol sunması olacak.

"Sadece tek bir çözüm olduğunu düşünmüyoruz çünkü tüketiciler tek bir çözüme hazır değil."
TOYOTA AVRUPA'DAN ANDREA CARLUCCI

LEXUS LF-Z
Lexus, UX 300e ile pazara üretim versiyonu elektrikli sunma konusunda Toyota'yı geride bıraktı. Ama bu konsept aynı zamanda bZ4X gibi tamamen yeni elektrikli Lexus'u da temsil ediyor. O araç içten yanmalı araçlarda aynı platformu kullanmayacak.

YARIS CROSS HYBRID
Toyota da bazen herkesle aynı yerde olabilir: İşte bu bir başka kompakt crossover.



LE MANS HİBRİT HİPER ARAÇ
Şu anda Dünya Dayanıklılık Şampiyonası'nda yarışan GR010'un yol versiyonu da olacak.

Şef mühendis Koji Toyoshima hedefin sakin ve kaliteli bir aile zamanı geçirmek adına iyi bir çevre sunmak olduğunu söylüyor: "Amacımız ailesiyle ve arkadaşlarıyla güzel zaman geçireceğiz bir yer yapmaktı." LED 'gözler' ve 'çekiç baş' görünümü olmadan ve ön panjur kullanılmadan tamamen yeni bir tasarım yapılmış. Fakat sonuç olarak son derece konvansiyonel bir otomobil. Toyota bunun amacının benzinliden elektrikliye geçişi sürücüler ve aileleri için daha kolay hale getirmek olduğunu ifade ediyor.

NEREYE GİDİYORLAR?

bZ4X'in üretimi, 2025'te sunulacak 15 tamamen elektrikli Toyota'dan birisi olacak. O zaman geldiğinde Toyota'nın global ürün gamı 70 elektrik motorlu aracı barındıracak. Bunlar arasında 'kendi kendini şarj eden' hibritler, plug-in hibritler, hidrojen yakıt hücreli araçlar ve bataryalı elektrikli araçlar olacak. 15 bataryalı elektrikliden yedisi ise bZ ailesine ait olacak (diğerleri çoğunlukla mevcut modellerin elektrikli versiyonu olacak). Peki neden bZ? Bu, 'beyond zero/sıfırın ötesinde' anlamına geliyor. Toyota'nın karbon nötr olmaktan daha öteye gideceğini ve aktif olarak dünyayı daha iyi bir yer yapmak için çalışacağını ifade ediyor. Şef mühendis Toyoshima şunları söylüyor: "Bu, sıfır emisyonlu araçla çevreye katkı sağlamakla ilgili değil. Sıfır emisyonun ötesine geçerek sürüşü daha kolay ve daha eğlenceli hale getirmek istiyoruz." Carlucci ise şunu ekliyor: "Toyota'nın tüm farklı araç tasarımları, evrimleşen güç üniteleri düşünülerek gerçekleştiriliyor." O halde ilk tamamen elektrikli spor otomobile de hazır olmalıyız...

BZ4X KONSEPTİ
Üretim versiyonu, 2025'e kadar satışa sunulacak 15 tamamen elektrikli Toyota'dan biri olacak. Bu yılın sonunda üretim versiyonu olarak gelecek.





Georg Kacher ile içeriden

VW'nin elektrikli planları yolunda gidiyor... Yerel versiyonlar yapılacak... ID ürün gamı küçük otomobili de kapsayacak

Panik bitti. VW, yazılım ve üretim kalitesiyle ilgili ilk sorunlara karşın, ID ürün ailesiyle güçlü bir başlangıç yaptı. 2020'deki Covid darbesinde yüzde 197 artışla 134 bine yakın elektrikli araç satışı yaptı. ID.3 ve ID.4 artık Avrupa yollarındaki tanıdık yüzler oldular ama adet anlamında en dikkat çekeni ID.6 (altta), en azından şimdilik sadece Çin'de sunuluyor. Bu aracın ID.6 Crozz ve ID.6 X olmak üzere iki versiyonu var. Ülkenin farklı yerlerinde yapılıyor ve bölgesel tercihlere göre şekilleniyor. Farklı batarya boyutları, farklı motor güçleri, iki veya dört çeker versiyonları var. ID.6, ID.4'ün daha uzun aks aralıklı ve daha uzun gövdeli hali. Bu açıdan Avrupa beğenilerine göre biraz büyük kalıyor ama tüm ID modelleri MEB platformu üzerine yapılıyor. Bu da VW'nin elektrikli platformunun esnekliğini gösteriyor.

Avrupa'da sıradaki MEB aracı ID.5 olacak. ID.4 SUV modelinin coupe versiyonu yıl sonunda gösterilecek ve 2022'nin başlarında yollara çıkacak. İki Arteon boyutlarındaki model ise onu izleyecek; bu aerodinamik sedanlar şirket içinde Aero-B ve sportwagon olarak biliniyor.

ID.7'nin de bir çift versiyonu gelebilir. 2022'de ID Buzz'ın üretim versiyonunu göreceğiz. Type 2 Camper minibüsün yeniden doğuşunu temsil ediyor ama bu araç elektrikli olacak. Diğer gelme ihtimali olan model büyük bir SUV olacak. Ama sadece büyük araçlar gelmeyecek. VW aynı zamanda 2025'te Up'ın yerini alacak modeli onayladı. VW'nin her yıl en az bir yeni elektrikli tanıtma hedefiyle birlikte Polo ölçülerinde bir model de bekleniyor. Ama satış ihtimali düşük olan ve prototip formunu kullandığımız ID Buggy'yi unutmalısınız.



ID ürün yelpazesi giderek genişliyor.

Geleceğe bakış

Corvette sıcaklığı artırıyor

Ortadan motorlu C8 Corvette, dört farklı hızlı versiyona dönüşecek. Bunların en tepesinde ise 805 HP'lik ZR1 yer alacak.

GÜÇ ÜNİTESİ
5.5 litre 32v çift turbo V8, sekiz ileri çift kavramalı otomatik, 805 HP (ZR için, tahmini)
ŞASİ
Alüminyum, ortadan motorlu
SATIŞ TARİHİ
2023



1

DÖRT KADEMELİ ÇILGINLIK

Sekizinci nesil Corvette önden motorlu yerine ortadan motorlu olarak gelenekleri bozmuştu. Ayrıca İngiltere, Avustralya ve Japonya gibi pazarlar için sağdan direksiyonu olarak da yapılıyor. Ama aynı zamanda yüksek güce sahip olan versiyonlar yaparak geleneklerine de bağlı kalıyor. Şu anda GM tarafından onaylanan bir şey yok fakat dört kuvvetli versiyon bekliyoruz. Bunlara 1000 HP'lik hibrit de dahil.

2

600 HP GÜÇ ÜRETECEK

Baz Corvette C8 Stingray, 6.2 litrelik pushrod V8 motora (altta) sahip. Bunu öne yerleştirilen ve ön tekerlekleri tahrik eden bir elektrik motoruyla kombine edecek. Bu model 600 HP civarında güç üretecek ve isminin E-Ray olacağı dedikodular var.





3

GEÇMİŞ GELECEKLE BULUŞUYOR

En ateşli Corvette'lerin Zora adını alacağı söylentileri var; bu da Corvette'in mühendislik efsanesi Zora Arkus-Duntov'a (üstte) bir gönderme olacak. E-Ray'in elektrik motoru olacak ama aynı zamanda pushrod 6.2 litrenin yerini 5.5 litrelik V8 alacak. 1000 HP ve 1350 Nm tork değerleri olması bekleniyor.

4

YARIŞÇI YOLU AÇIYOR

Z06 ve ZR1 (üstte), C8.R'yi şekillendirecek. Corvette'in GT yarış aracı (altta), geniş arka lastikleri ve etkileyici gövde eklentileri olacak. 617 HP'lik Z06'nın 5.5 litre V8'inin atmosferik ve 805 HP'lik ZR1'in çift turbolu olması bekleniyor. Ayrıca daha sportif süspansiyon ayarları, karbon seramik frenler ve elektronik diferansiyeli olacak.





Mary Barra
GM CEO'su

Ana şirketin patronu kendisini GM'in bir diğer performans ikonu bir Camaro tutkunu olarak görüyor. Yine de demeçlerine bakılırsa, içten yanmalı Corvette'in günleri sayılı: "Her şey elektrikleniyor." Eğer GM, elektriklikli bir Hummer yaptıysa C9'un da elektriklenmesi sürpriz olmayacak.


SUZUKI
Way of Life!
SWIFT
HYBRID
İYİ Kİ HİBRİT, İYİ Kİ SUZUKI
%20'yi aşan yakıt tasarrufu
Güvenli sürüş özellikleri
34 DHH 451
Suzuki Akıllı Hibrit Teknolojisi ile tanışın
#İyiKiSuzuki
Dogan
www.suzuki.com.tr
/suzukiturkiye
/suzukiturkiye
/suzuki_tr
/suzukiturkiye

Yeni GTX mi, yoksa GTI mı?

VW'nin elektrikliler için performans markası, ID.4'ün hızlı versiyonuyla ortaya çıktı. Peki GTX, gerçekten kıymetli GTI'ın varisi olabilir mi? Bu yeni logo neler değiştirecek?



Elektrikli ID.4 GTX ve VW'nin ilk Golf GTI'ı!



VW ID.4 GTX

Yeni performans otomobilleri şafağı. GTX'deki 'X' harfi VW'nin sportif otomobillerindeki elektriği temsil ediyor. Aynen GTI'un benzinli, GTD'nin dizel ve GTE'nin hibrit performanslılarını belirtmesi gibi. Her ID otomobilinin kendine has GTX versiyonu olacak. 300 HP'lik ID.4 GTX dört çeker sürüşe sahip ve 0-100 km/s hızlanmasını 6.2 saniyede tamamlıyor (8. nesil Golf GTI ile benzer tempoda); standart ID.4 203 HP güce sahip ve 0-100 km/s hızlanması 8.5 saniye sürüyor. Maksimum hızı ise 160 km/s. GTX'de opsiyonel 21 inç jantlar, onu normal araca göre daha havalı yapıyor.

VW için ne anlama geliyor?

Karbon nötr bir fabrikada üretilme gerçeği mi? Artırılmış gerçekliğe sahip ön cama yansıtmalı göstergeler mi? En azından kağıt üzerinde bunlar kulağa hoş gelebilir. Yine de modern bir GTI, diğer Golf'lerle benzerliklerini saklamıyordu ve bu aracın da benzer bir tarzla gelmesini bekliyoruz.

Donör modeline göre ne kadar ateşli?

Birçok elektrikli otomobil gibi ID.4 GTX de torku anında veriyor. 460 Nm torka sahip olduğunu söyleyelim. Ama bu yeterli değilse opsiyon olarak sunulan paketi tercih edebilirsiniz. Bu sayede sport süspansiyonlarla yüksek 15 mm alçalıyor. Adaptif amortisörlerdeki Sports Plus modu ekstra dinamiklik getiriyor.

Onu özel yapan ne?

Elbette bu otomobil değil. GTX bizi oldukça heyecanlandırdı ve elektrikli otomobillere ekstra performans getirdi. Peki ama ağır bir elektrikli crossover'ın çeviklik hissi nasıl olabilir? ID.3 GTX'in yeni nesil hızlı hatchbackler açısından daha ilginç olacağını düşünüyoruz.

Eğlencesi tam olarak nerede?

VW GOLF GTI

1976'de bu otomobil herkesin VW'ye olan bakış açısını değiştirdi. Sonrasında neredeyse bu kadar etkili bir model gelmedi. İlk Golf GTI bir grup mühendisin boş zamanlarında üzerinde çalıştığı bir projeydi. Sadece 5000 adet sınırlı üretim yapma planı vardı ve böylece VW yarışlara girebilecekti. Ancak 460 binden daha fazla sattı...

Şartlar her şeydir. Bugünlerde 110 HP'lik bir güç kulağa elektrikli scooter'ın sunabileceği bir şey gibi geliyor ama o günlerde normal Golf'ler 1.6 litre yakıt enjeksiyonuyla 50-75 HP civarındaydı. Frenler ise daha fazlasını kaldıramazdı.

Özel bir sınıfa ait olmanın getirdiği popülerlik mi? Gövde Giorgetto Giugiaro tarafından tasarlanmıştı ama ilk Golf GTI'ya ikonik detayları kazandıran Gunhild Liljequist'e teşekkür etmelisiniz. Golf topu vites topuzu ve ekose döşemeler onun tasarımıydı.

Bugünlerde iyi bir ilk nesil Golf GTI kullanma şansınız olursa, onun ne kadar küçük ve hafif olduğuna şaşıracaksınız. Aynı zamanda sonraki Golf GTI'lardan bildiğiniz bir kişiliğinin de olduğunu göreceksiniz.

Elektriklilerin maksimum hızının düşük olmasıyla GTX, 180 km/s hıza ulaşan GTX, onu sadece 6 km/s ile geride bırakıyor.

Ve kazanan kim?

Bu otomobil olmalı. GTX fikrine karşı değiliz ve daha fazlasının geleceğini biliyoruz. Ama ilk GTI hala özel olmaya devam ediyor. Otomobil tutkunları için her dönem özel konumunu korumayı sürdürecek gibi görünüyor.

CAR KAZANANI



Işığınla fark yarat.

Yeni TUCSON.

Göz alıcı Parametrik LED Gündüz Farları, şerit değiştirmeyi çok daha güvenli bir hâle getiren Kör Nokta Görüntüleme Asistanı, teknolojisiyle üstün bir konfor sunan Elektronik Vites Paneli (Shift By Wire), yeni Çok Noktalı (Multi-Air) Havalandırma Sistemi ve daha fazlası, tasarım ve donanım özellikleriyle fark yaratan Yeni TUCSON'da.

HYUNDAI

5 YIL 100.000 km Üretici Onarım Güvencesi

Shell HELIX Motor yağları

Hyundai TUCSON modellerinin resmi ortalama CO_2 emisyonu (715/2007/EC) 151-167 g/km, ortalama yakıt tüketimleri ise 5,7-7,3 l/100 km arasındadır. Hyundai modelleri 2 yıl ya da 60.000 km yasal garanti kapsamındadır. Ayrıca yasal garantinin dolmasından sonra, araçların ilk tüketiciye teslim tarihinden itibaren 5 yıl ya da 100.000 km'ye kadar üretim kaynaklı arızaların onarımları Hyundai üretici onarım güvencesi kapsamındadır. Detaylı bilgi garanti kitapçığında ve hyundai.com.tr'de bulunmaktadır. İlanda yer alan aracın donanımları Türkiye'de satışta olan araçların donanımlarından farklılık gösterebilir.

Audi'nin elektrikli atağı ciddileşiyor

Audi'nin elektrikli atağı yeni Q4 e-Tron ve elektrikli A6 ile hızlanıyor.

Oyun zamanı bitti. Yıllar boyunca kamera aynalardan, projektör farlardan ve Porsche'nin parça içeriğini sağladıktan sonra Audi dikkatini elektrikli pazarındaki iki önemli alana çevirdi: Kompakt SUV'lar ve lüks sedanlar. Q4 e-Tron ve A6 e-Tron konseptlerine bir bakın.

Tüm Audi'lerin ciddi olduğunu düşünebilirsiniz ama elektriklileri hem çok az kitleye hitap ediyor (e-Tron SUV) hem de birçok kişi için ulaşılması zor (Porsche bazlı e-Tron GT). Yeni iki otomobil ise Audi'nin elektrikli geleceği için büyük önem taşıyor.

Q4'ü bu kadar özel yapan ne?

VW Grubu'nun MEB platformunu (ID ürün gamındaki gibi) ilk kullanacak Audi olacak. Audi öncelikle kompakt bir SUV yapmaya karar verdi çünkü asıl para burada. Bu yüzden Q4 konsepti hayat buldu; müşteriler standart SUV veya Sportback versiyonları arasında tercih yapabilecekler. Lansmandan itibaren üç güç seçeneği sunulacak (170 HP'lik ve 340 km menzilli 35; 203 HP'lik ve 520 km menzilli 40; 300 HP'lik ve 490 km menzilli dört çeker sürüşlü 50 Quattro). İçerisi, kapı içlerinde şişe koyma yerleri, orta konsolda devasa saklama gözleri ve kaydırılabilen arka koltukları ile aile dostu.

Lüks sedanda neler var?

İçten yanmalı motorlu A6 ile birlikte elektrikli bir versiyon da sunulacak. 2023'ün başlarında gelmesi bekleniyor. Böylece mevcut model ismini kullanan ilk Audi e-Tron olacak (Çin'deki Q2 e-Tron ile birlikte). Temiz bir tasarımı var ve Audi 0.22 gibi çok düşük bir rüzgar direnci katsayısına sahip olduğunu iddia ediyor. Q4 gibi yeni platformu kullanan ilk Audi olacak. Ama bu araçta MEB değil PPE (Premium Elektrikli Platformu) kullanılacak. Evet, bu yeni platformla birlikte hızlı şarj için 800 volt kapasitesi de gelecek.

Audi dört çeker sürüşlü konseptin 476 HP güç ve 800 Nm tork ürettiğini ifade ediyor. Aracın menzili ise tek şarjla 700 km olacak.

Bolca teknoloji de içeriyor

Elbette Audi eğlenmeyi de biliyor. Mesela Q4'te artırılmış gerçekliğe sahip ön cama yansıtmalı gösterge olacak. Bu, navigasyonu okumak için fütüristik bir yaklaşım. Bununla birlikte Audi LED ışıklandırmalardaki üstünlüğünü elektrikli A6'da gösteriyor. Bir akıllı telefon oyununu farlarıyla duvara yansıtıyor. Bu, araç şarj olurken sizi epey meşgul edecek.

Bu daha başlangıç...

Q4 gibi A6 e-Tron daha düşük güce sahip ama daha fazla menzil sunan versiyonlarla da gelecek. Ama Audi Sport RS e-Tron'u da unutmayın.

Audi patronu Markus Duesmann, yeni Q6 e-Tron'un 2022'de geleceğini onaylarken yeni modeller ise Trinity Projesi ışığında gelecek. Birkaç yıl elektriklilerle oyun oyanyan Audi, nihayet bu işte ciddi olmaya başladı.

"A6 e-Tron ürün gamında daha düşük güce sahip modeller de olacak ama RS versiyonunun üstünü çizmeyin"





Fiziksel düğmeler, dijitalleşen Q4 ile buluşarak aile dostu pratiklik sunuyor.



Bunlar sadece far değil aynı zamanda projektör.

Q4 e-tron Sportback, standart SUV'un yanına katılacak.

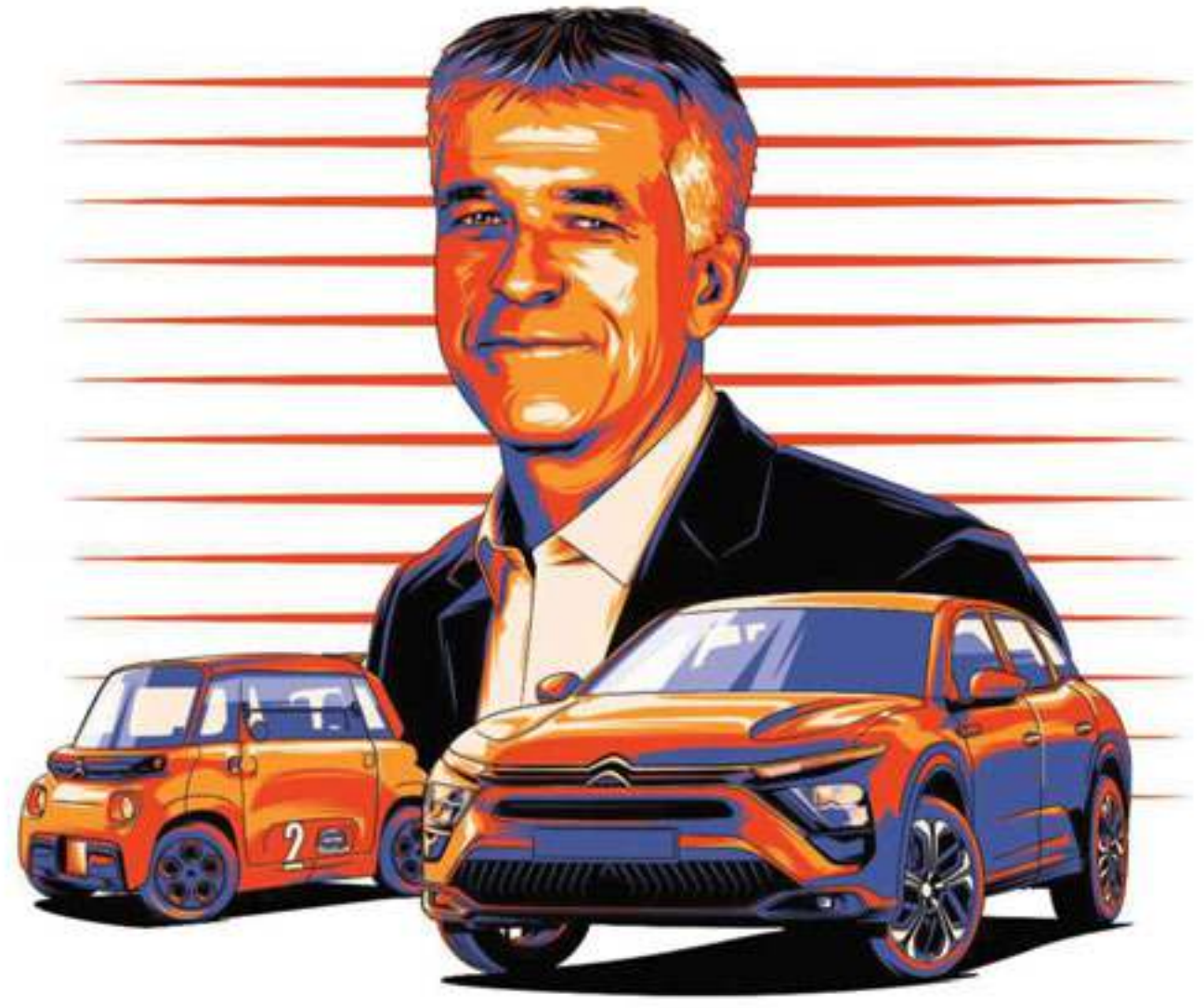


Volkswagen SUV ailesi Taigo ile genişliyor

Volkswagen, çok yakında görücüye çıkacağı yeni sportif SUV Coupe modelinin ismini açıkladı. Gelişmiş teknolojik özellikler ile birlikte dinamik ve heyecan verici tasarıma sahip yeni SUV'nin adı Taigo oldu.

Volkswagen'in küçük segmentteki yeni SUV model ailesine dahil olacak Taigo, sportif bir crossover modeli olarak dikkat çekiyor. Dinamik ve etkileyici bir tasarıma sahip yeni model, ekonomik TSI motor seçenekleri, standart LED farları, tamamen dijital kokpiti ve çok fonksiyonlu sürüş destek sistemleri ile satışa sunulacak. Volkswagen'in Brezilya'da başarı yakalayan Nivus modelinden yola çıkılarak tasarlanan Taigo, Avrupa pazarı için de İspanya'nın Pamplona kentinde üretilecek. 2021'in sonunda Avrupa'da, 2022 yılı başında Türkiye'de pazara sunulacak olan yeni CUV'un dünya prömiyerinin bu yaz yapılması planlanıyor.





“Citroen farklı bir yoldan gidiyor”

Artık Almanları kendi oyunuyla yenmeye çalışmak yok; Citroen’in patronunun daha iyi fikirleri var.

Vincent Cobee renkli, esrarengiz ve komik biri. Biraz filozof tarzı var; bu onun ulusuna ve yönettiği markaya uygun: Citroen. Bu markada dikkat çekici iki yenilik var. Elektrikli paylaşımlı araç Ami ve amiral gemisi C5 X crossover. Bu araç sedan, station ve crossover unsurlarını bir araya toplayarak yapıldı.

CEO, markayı özetlemeye başlıyor: “Şu anda benim Citroen 2.0 dediğim döneme giriyoruz. Ami, plug-in hibritler, yeni C4’ün tamamen elektrikli versiyonu ve büyük bir sedana benzeyen sıradaki araç [C5 X]. Sporla benzetme yapmayı seviyorum. Şu anda ayaklarımızın üzerine sağlam basıyoruz ve artık koşmaya başlıyoruz. Citroen koşmaya başladığında ise, farklı bir yoldan gider.”

Citroen’in en iyi zamanlarını düşününce bunun doğru olduğunu söylemeliyiz. Traction Avant, DS, 2CV ve GS gibileri düşünün. Fakat marka Peugeot sahipliğindeki yıllarda güçten düştü. Bu durum Cobee’den önceki CEO Linda Jackson ile değişti. Harika Citroen’lerin özünü kavraması adına yöneticileri şirketin Conservatoire tarihi merkezine götürdü. Burada fark yaratan tasarımları, konforu ve insanı iyi hissettiren özellikleri tanımladılar. Bunlar da yeni Citroen ürün gamına aktarılmaya başladı.

O zamanlar Cobee, Nissan’ın Datsun markasını yürütüyordu; ardından Mitsubishi’nin ürün geliştirmesine geçti. Bir yıl önce markayı Jackson’da devraldı; yıllar boyunca deniz aşırı ülkelerde yaşadıktan sonra Fransa’ya geri döndü. Cobee bu süreci şöyle anlatıyor: “Linda’nın önderliğinde Citroen özellik, fiyat, teknoloji, gövde tipleri, [uluslararası pazardaki] varlığı ve ticari dinamizmiyle rekabete geri döndü.”

Citroen mevcut C3, iki Aircross SUV ve bir van ile birlikte Avrupa satışlarını 150 bin adet artırdılar. Ancak global satışlar (Covid öncesi), özellikle Batı’nın İran üzerindeki yaptırımlarıyla 100 bin adet kayıp oldu. Ayrıca Citroen, Çin’de istikrarlı olmayı da başarmadı. Cobee, “İran ve Çin’i saymazsak, önemli bir büyüme var” diyor.

Peki ya önemli pazarlardan biri olan İngiltere’deki durumları ne? Cobee burayı Avrupa normlarından farklı olarak tanımlıyor. Burada net değer hesaplamalarıyla rekabetçi leasing oranları ortaya çıkıyor. Citroen’in tarihi indirimleri ve günlük kiralama hacmi, bunu baltalıyor ama markanın imajını artırmak için yeni amaçları var.

Cobee sakince bunu anlatıyor: “Britanyalılar Alman premium otomobillerine bir aşk besliyorlar. Daha iyi bir Alman premium aracı olmaya çalışmanın anlamı yok. Bu yüzden bizim farklı bir bakış açımız olmalı. İşte Citroen 2.0 bu yüzden değerli.”
Ami çarpıcı derecede farklı. Cobee, “Bu aracı lanse ederken isyankar hayalperestler gibi görülebileceğimizi düşünmüştük ama mobilite için bir test alanı haline geldik. Neden mi? Çünkü elektrikli, şehir için uygun ve sizi virüslerden koruyacak şekilde bir toplu taşıma aracı değil. Ayrıca fiyatı uygun. Tüm bunlar 2020’de yaşadığımız birçok sorunu çözüyor: Sağlık, şehirler, para.”
Cobee diğer yıkıcı trendlerle de mücadele ediyor: Kapanmalar sırasındaki online satışlar yüzde 10-60 civarında dalgalandı. Bu sırada ekibinin ürettiği her elektrikli planı bir anda eskimiş oldu. Cobee, “Beş yıllık planı bir yılda yaşamak nadir bir durumdur” diye gözlemlerini aktarıyor.
Ami aynı zamanda kullanıldıkça öde sistemiyle de tercih edilebiliyor ve bu da Citroen 2.0’ın yenilikçi ve cesaretli yaklaşımının bir parçası. Cobee üçüncü unsur olarak insan odaklı olmayı ekliyor. Rahat süspansiyonlarıyla insanları şımartmak, ama aynı zamanda akıcı teknolojik bir deneyim sunmak. Cobee, Spotify gibi uygulamaların takılarak birkaç dakika sinir bozucu şekilde kalmasını ima ediyor.
Son olarak C5 X, özellikle de Alman premiumları sevenler için ne ifade ediyor diye soruyoruz. Cobee hemen yanıtlıyor: “D segmenti, mahalleye yeni gelen çocuk SUV nedeniyle sıkıcı görünmesiyle sıkıntı yaşıyor.” Citroen ise buna segmentin ‘en harika’ yanlarıyla yanıt vermek istiyor. Bunun için artırılmış sürüş yüksekliği, bolca iç hacim ve kullanışlılık var. Ayrıca tarzı, verimliliği ve konforuyla da öne çıkıyor. Cobee konuşmayı noktalıyor: “C5 X modernliğin, sosyal sorumluluğun ve otomobil endüstrisinde ileri görüşlülüğün bir kombinasyonu.”

Sadece 6 soru soracağız...

Bize ilk otomobilini anlat...
“Annemin Peugeot 205’ydi; sonra bir Rover 206 almıştım!”

En çok gurur duyduğun başarın ne?
“Kişisel olarak çocuklarım ve Avustralya’da bir iron man triatlonunu tamamlamak. Profesyonel olarak ise Mitsubishi’de planlama sorumlusuyken 18 ayda başardıklarım.”

Kötü hissettiğin bir zamanı anlat...
“Çekiciliği asla hafife almayın; Micra [4. Nesil] gibi 8 bin euroluk bir araçta dahi...”

Bir otomobille yaptığın en iyi şey ne?
“Askerdeyken Djibouti’ye gitmiştik ve oradan Somali’ye geçtik. İnanılmaz bir araziydi.”

Süper otomobil mi, klasik otomobil mi?
“1972 model bir Datsun 240Z aracım var; ama onu RB20 DET Skyline motoruyla güncelledim. Gerçekten ilginç bir güç/ağırlık oranına sahip.”

Şirket anketi: Citroen tarihindeki Flossie nedir veya kimdir?
“99 yıl önce, bir keşifte Sahra’yı bir otomobille geçen köpeğin adı.”

X çok şey ifade ediyor

Citroen C5 X: Bir sedan, station ve SUV



Büyük Citroen geri döndü
Citroen’in amiral gemisi 4.8 metrelik uzun bir araç. X, ise XXL kabin alanını temsil ediyor. Tasarım stüdyoasu bunun üzerinde çok çalıştı. Bagaj hacmi ise 545 litre.



Gerçekten farklı mı?
Crossover gövdesi, sedan zarifliğini taşıyor ve SUV’un yüksek sürüşüne sahip. Ayrıca station’ın pratikliği var. Kulağa biraz BMW’nin Gran Turismo’su gibi geliyor değil mi?



Kaputun altında ne var?
Önden motorlu C5 X, Stellantis Grubu’nun EMP2 platformunu kullanıyor. Plug-in hibrit ile uyumlu. 222 HP’lik şarjlı hibritin 50 km menzil ile gelmesini bekliyoruz. Birkaç benzinli opsiyonu da olacak. Ama dizel yok.



İçeride neler var?
Tasarım şefi Pierre Leclercq, kabinin süper aydınlık ve geniş olduğunu söylüyor. Akıcı ahşap yüzeyler ise kapılara kadar devam ediyor. Ayrıca çoğu versiyonu bu büyük ekran olacak.



Citroen’in ürün gamının en üstünde yer alacak C5 X, birçok segmenti bir araya getiriyor.

Teknoloji



MERCEDES EQS:
Onu kadar özel yapan ne?

Mercedes, içten yanmalılardan elektrikli motorlara geçişte zor elde edilmiş lüks tacını bırakmaya niyetli değil. İşte attıkları büyük adım burada.

Bu gerçekten büyük bir iş. Mercedes'in tamamen yeni EQS modeli baştan aşağıya ve içeriden dışarıya büyük yeniliklere sahip. Hem menzil hem de performans açısından büyük ilerlemeler var. Adeta Mercedes'in diğer elektriklilerinin (EQA, EQB ve EQC) geri planda kalmasına yol açıyor.

Öncelikle altyapıdan başlayalım. Yeni EVA (Elektrikli Araç Mimarisi) platformu ilk kez bu araçta kullanılıyor. Ölçeklenebilir aks aralığı, tabandaki bataryalarla birlikte arkadan itişli veya dört çeker olarak kullanılabiliyor.

Lityum iyon batarya kimyası, Mercedes'in önemli ilerleme kaydettiği bir alan. Kobalt kullanımı yüzde 10'un altına indirilmiş. Bataryalar şirket içerisinde geliştirildi ve Mercedes'in kendi Hedelfingen fabrikasında üretiliyor. Platforma 10 veya 12 hücre yerleştirilebiliyor; böylece net enerji kapasitesi 90 ya da 107.8 kWh oluyor. En az enerji tüketen EQS'nin tek şarjla menzilinin 700 km olduğu iddia ediliyor. Bu rakam sadece Tesla Model S Plaid+'ın gerisinde kalıyor.

Sürekli mıknatıslı senkron motorlar kullanılmış; biri arka aksta yer alıyor. Veya bir diğeri ise 4Matic versiyonu için ön aksta yer alarak dört çeker sürüş sağlıyor. EQS 450+ 333 HP güç ile, 0-100 km/s hızlanmasını 6.2 saniyede tamamlıyor. 523 HP'lik EQS 580 4matic ise 4.3 saniyelik hızlanma değerine sahip.

Aynı zamanda Mercedes-AMG'nin oyuna 761 HP'lik araçla da gireceğini biliyoruz. Ancak bu dahi platformun üst limiti değil gibi görünüyor. Mercedes'in araştırma ve şef operasyon sorumlusu Markus Schafer, "Bu versiyonu içten yanmalı motorla karşılaştırarak AMG 43 veya 53 varyantı olarak değerlendiriyoruz; 63 S versiyonu değil" diyor.



EQS üretim otomobilleri arasındaki en düşük rüzgar direncine sahip.



Bu yeni platform sedan, SUV ve hızlı elektrikli AMG'ler için kullanılacak

Mercedes lityum iyon batarya kimyasında önemli gelişmeler elde etti

Bu platform sıkı mimarisi ile yüksek dinamizm ile baş edebilecek şekilde tasarlandı. Airmatic havalı süspansiyonlar standart; E-Active Gövde Kontrolü ile eşleştirilmiş. Bu sistem yoldaki bozuklukları tarıyor ve virajlarda aracın gövde kontrolünü artırıyor. Lüks elektrikli, S-Sınıfı sedan gibi standart olarak arka tekerlekten yönlendirmeye sahip (arka tekerler 4.5 dereceye kadar, opsiyonel olarak ise 10 dereceye kadar açı yapabiliyor).

EQ mimarilerinden sorumlu olan Christoph Starzynski, S'e göre bu aracın çok daha farklı dinamikleri olduğunu ifade ediyor: "Farklı teknolojilere sahip olsalar da segmentin dikkat çekici belli yanlarını taşıyorlar. Yine de dinamik olarak aynı değiller çünkü lüks uygulamaları çok daha farklı anlamlar içeriyor."

EQS çok lüks bir araç olmasıyla birlikte sınıfının lideri rafineliğe sahip. Bu da 0.20 Cd sürtünme direncine sahip dünyanın en aerodinamik siluetiyle başlıyor. Süper akıcı gövde detayları, kapı kolları ve bagajdaki küçük çıkıntıyla kendisini belli ediyor. Hareket halinde kabin son derece sessiz. Kapıların sıkıcı kapanması, lamine camlar ve her noktada bolca kullanılan yalıtım malzemeleriyle rüzgar gürültüsünün de minimuma inmesi sağlanmış.

Ayrıca bolca teknolojik inovasyon da var. Standart EQS, S-Sınıfı ile aynı bilgi-eğlence ekranına sahipken (orta konsola doğru giden açılı portre formatı ekran), MBUX evrimleşerek opsiyonel Hyperscreen'i (solda) sunmaya başladı.

HYPERSCREEN: YENİ SEVİYE MBUX



Tek panelli ekran opsiyonel olarak alınabiliyor.

BOLCA ALAN KAPLIYOR

Tek panelli, 141 cm genişliğindeki ekran opsiyonel olarak alınabiliyor. Üç ekrana ayrılıyor. Biri sürücü göstergeleri, biri merkezi ekran ve biri de yolcu ekranı olarak kullanılıyor. Güçlü MBUX sistemi üst seviye bilgisayardan bile daha iyi. Sekiz CPU çekirdeğine ve 24 GB RAM'e sahip.

SIFIRA GERİ SAYIM

Bağlantı sistemleri şefi Sajjad Khan, çok fazla dokunmatik ekran olmadığında ısrarcı: "Sadece büyük bir ekran koyup işi bitirmek istemedik. Sıfır Katman arayüzü anlayışı ile sizin için her zaman bir harita var. Yapay zeka ise aracı nasıl kullandığınızı öğreniyor." EQS öğrenecek ve ana ekranda neler istediğinizi zamanla şekillendirecek. Böylece alt menülere girip zaman kaybetmeyeceksiniz.

UZAKTAN GÜNCELLEME

EQS, Mercedes'in uzaktan güncelleme sistemini iyileştiriyor. Burada sonradan satın alabileceğiniz özellikler bulunabiliyor. Khan, "Bazı özellikler, eğer donanım mevcutsa burada sunulacak" diyor. "Artırılmış gerçeklik ön cama yansıtmalı gösterge donanımı varsa müşteri burada bu özelliği alabilecek. Burada 50'den fazla özellik var."

Titizlikle yapılan iç mekanda yapay zeka destekli Kabin Asistanı ise sizin her hareketinizi izliyor

Mercedes'in araştırmacıları sık kullanılan özelliklere kolay ulaşım sağlamak istemiş. Ayrıca S-Sınıfı gibi Drive Pilot özelliği var ama yasal nedenlerle henüz aktif hale getirilmemiş. Bu sistem EQS'nin 60 km/s hıza kadar aracı kontrol edebiliyor. Markanın bağlantı sistemleri şefi Sajjad Khan, "Otobanda sürüş yaparken dahi tamamen sizin için sunulan bir ekranınız oluyor ve böylece sürüş sırasında da bunun tadını çıkarabiliyorsunuz" diyor.

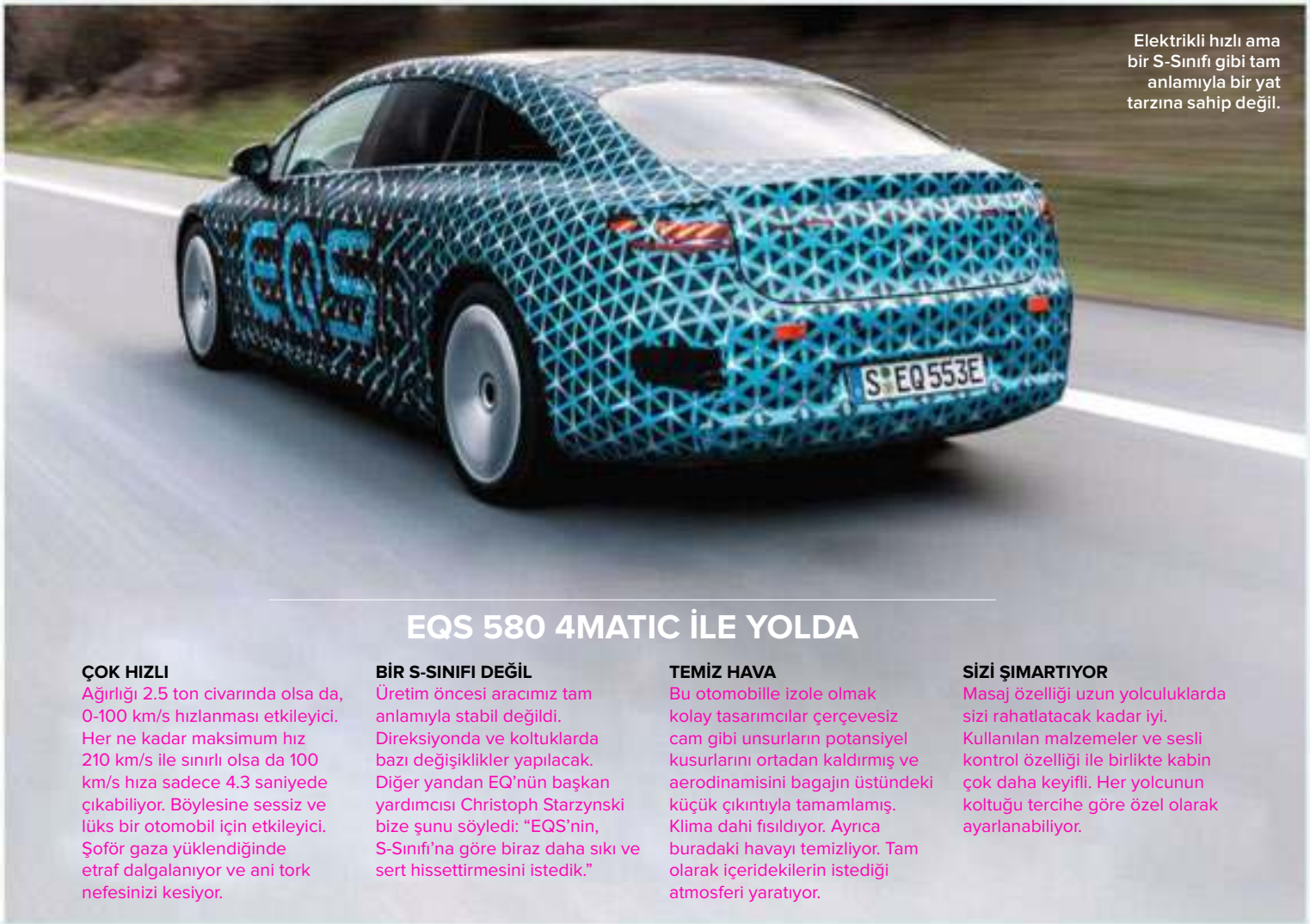
'Konforlu' kapılar bilgi-eğlence sistemindeki tek bir düğmeyle açılabiliyor (sensörler ise hiçbir şeye çarpmamalarını sağlıyor). Yapay zeka destekli Kabin Asistanı ise sizin her hareketinizi izliyor. Böylece yolcu koltuğunda gerektiğinde ışıkları açıyor veya kapı koluna uzandığınızda kör noktada bir şey tespit ederse alarmla sizi uyarıyor. Dijital ışıklandırma sistemi yola uyarı yansıtabiliyor ve kabindeki konfor özelliği havalandırmalardaki alerjileri yok ediyor. Yolcuları rahatlatmak adına 10 masaj ayarı bulunuyor.

Lüksün yeni dönemi gerçekten başladı ve bu defa elektrikli oldu. Ancak Mercedes yine buna liderlik ediyor.





Aktif süspansiyonlar virajlarda otomobili desteklerken yeni batarya teknolojisi kobalt kullanımını minimuma indiriyor.



Elektrikli hızlı ama bir S-Sınıfı gibi tam anlamıyla bir yat tarzına sahip değil.

EQS 580 4MATIC İLE YOLDA

ÇOK HIZLI
Ağırlığı 2.5 ton civarında olsa da, 0-100 km/s hızlanması etkileyici. Her ne kadar maksimum hız 210 km/s ile sınırlı olsa da 100 km/s hıza sadece 4.3 saniyede çıkabiliyor. Böylesine sessiz ve lüks bir otomobil için etkileyici. Şoför gaza yüklendiğinde etraf dalgalanıyor ve ani tork nefesinizi kesiyor.

BİR S-SINIFI DEĞİL
Üretim öncesi aracımız tam anlamıyla stabil değildi. Direksiyonda ve koltuklarda bazı değişiklikler yapılacak. Diğer yandan EQ'nün başkan yardımcısı Christoph Starzynski bize şunu söyledi: "EQS'nin, S-Sınıfı'na göre biraz daha sıkı ve sert hissettirmesini istedik."

TEMİZ HAVA
Bu otomobille izole olmak kolay tasarımcılar çerçevesiz cam gibi unsurların potansiyel kusurlarını ortadan kaldırmış ve aerodinamisini bagajın üstündeki küçük çıkıntıyla tamamlamış. Klima dahi fısıldıyor. Ayrıca buradaki havayı temizliyor. Tam olarak içeridekilerin istediği atmosferi yaratıyor.

SİZİ ŞIMARTIYOR
Masaj özelliği uzun yolculuklarda sizi rahatlatacak kadar iyi. Kullanılan malzemeler ve sesli kontrol özelliği ile birlikte kabin çok daha keyifli. Her yolcunun koltuğu tercihe göre özel olarak ayarlanabiliyor.


Yeni ŠKODA OCTAVIA
Rollerden uzak,
kendine yakın.
ŠKODA
SIMPLY CLEVER
OCTAVIA
Tasarım harikası Yeni ŠKODA OCTAVIA
şimdi çok daha geniş, çok daha teknolojik.
Daha iyi bir fikri olan?
www.skoda.com.tr
ŠKODA OCTAVIA için ortalama
yakıt tüketimi 4,2-4,6 l/100 km arasında olup
CO_2 salımı 96-105 g/km arasındadır.
/SkodaTurkiye



İşe yarıyor mu?

Gerçek hayat bir oyun gibi olsaydı...

Otomobil üreticileri, artık kokpitlere oyun teknolojisini adapte ediyor. Ama eğlence değil daha fazla güvenlik için.

Fiziksel dünya, sanal olanla harmanlanıyor. Artırılmış gerçeklik oyun dünyasında önemli bir gelişmeyken sürücülere ise hareket halinde yardımcı olacak şekilde yer buluyor.

VW'nin yeni ID.3 ve ID.4 modellerinde bu teknoloji, artırılmış gerçeklik ön cama yansıtmalı gösterge (AR-HUD) ismiyle geliyor. Bu iki yeni elektrikli araç bu donanımlar bir opsiyon paketiyle sunulacak. ID.3'te Tech ve üst donanımlar yer alırken ID.4'te ise en üst donanım olan Max'te alınabiliyor. Audi'nin Q4 e-Tron modeli ve Cupra Born'da (ID.3 ile aynı altyapıya sahipler) ise bu özelliğe 2021'in sonunda ulaşılabilecek. Mercedes'te son S-Sınıfı'nda da sunuluyor.

Normal ön cama yansıtmalı gösterge kullandıysanız, artırılmış gerçeklik versiyonunun evrimleşmiş olanı olduğunu söyleyebiliriz. Ancak ön cama önemli bilgilerin yer aldığı küçük bir gösterge yansıtılması yerine artırılmış gerçeklik ön cama yansıtmalı göstergede daha büyük bir alan var. Görsel üretme ünitesi, konsolun üzerine yer alıyor ve ayrı bir artırılmış gerçeklik üreticisi, aracın merkezi bilgisayarına ekleniyor.

Bu özelliği bir ID.3'te test ettik. Gördüğünüz bilgi sizin 10 metre önünüzde ortaya çıkıyor ve iki formda geliyor. Yakın menzilli gösterge normal bir ön cama yansıtmalı gösterge gibi çalışarak size hızı ve sürüş bilgilerini bir bakışta sergiliyor. Uzak menzilli cam ise daha akıllıca. Daha akıllıca çünkü otomobilin navigasyonu ve sürücü asistan sistemleriyle birlikte çalışıyor. Örneğin bir navigasyon rotası ayarladığınızda, bir kavşağa yaklaştığınızda büyük bir mavi sanal ok, bu kavşağı işaret ediyor. Yaklaştıkça nereye gideceğinizi daha kolay anlıyorsunuz.

Ayrıca şeritten ayrılmaya başladığınızda, şerit takip sistemi AR-HUD ile konuşarak turuncu bir işaretlemeyle yaptığınız hatayı gösteriyor. Buna direksiyondaki titreşim eşlik ediyor.

Adaptif hız sabitleyici ve kazadan kaçınmak için kameraların da katkısı var. Diğer yol kullanıcılarına göre ideal konumunuzu ayarlamanıza yardımcı oluyor. Örneğin sistem öndeki araca çarpmaya yakın olduğunuzu düşündüğünde, kırmızı bir bar yanıp sönmeye başlıyor. Neyse ki bu son detayı test etmemiz gerekmedi.

İşe yarıyor mu?

Evet. Kesintisiz çalışıyor ve günlük kullanımlarda sürüşün doğal bir parçası oluyor. İstemediğinizde alt menülerden onu kapatabiliyorsunuz. Ama düşündüğünüzden daha az rahatsız edici ve gerçekten hoşunuza gidecek yanları var.

BİR OYUNCUNUN BAKIŞI
NASIL ÇALIŞIYOR?



1

BAYRAĞI KAPIN

Navigasyon rotanız ayarlandıktan sonra mavi ok size rehberlik ediyor. Bu sizi ulaşacağınız yere taşıyor.



2

DİĞER ŞERİTLERE GİRMEMEK

Turuncu bir çizgi sizin yolda gitmeniz gerektiği yeri gösteriyor. Doğru şerit işte bu...



3

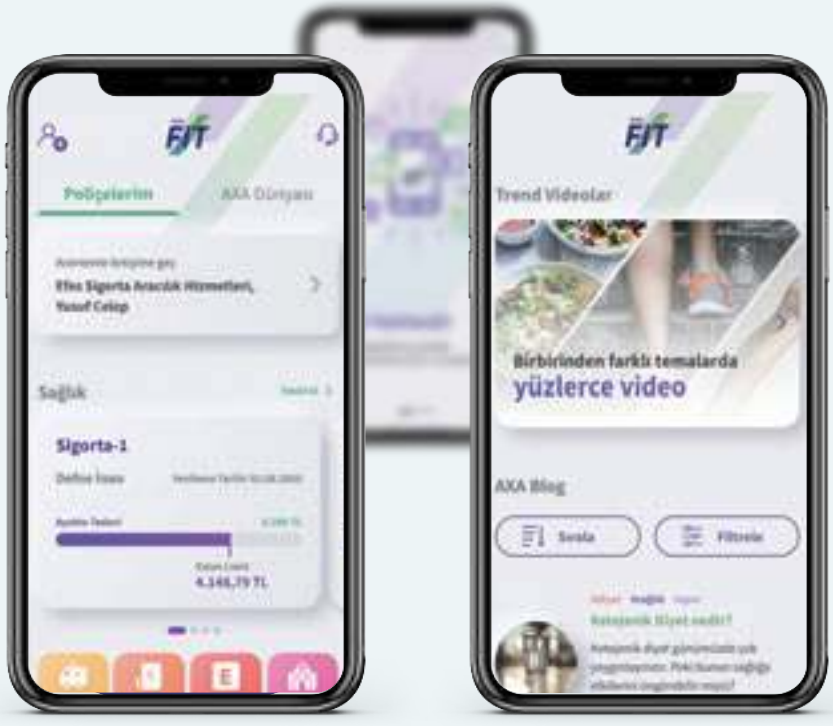
DİĞER ARAÇLAR

Hız sabitleyici ve çarpışma asistanı diğer oyuncuları gösteriyor. Pardon diğer sürücüler.

AXA FIT

iyi hissetmek elinde

Sigortacılık ve iyi yaşam uygulaması AXAFit



Poliçe görüntüleme, hasar takibi gibi sigortacılık işlemlerinin yanı sıra daha sağlıklı ve aktif bir yaşam için su ve kalori takibi, adım sayar, karbon ayak izi ölçümü ve egzersiz önerileri gibi pek çok özellik sizi bekliyor! Ayrıca AXA Doktor Danışma Hattı modülü ile yazılı, sözlü ve görüntülü şekilde alanında uzman doktorlarla iletişim kurabilirsiniz.

Üstelik AXA Sigorta müşterisi olmasanız bile daha iyi bir yaşam için AXAFit'i kullanabilirsiniz!

App Store'dan İndirin | Google Play'den Alın

Ücretsiz indirin

DÜNYA İÇİN HAREKET ET

AXA SİGORTA

İlk sürüş

YENİ OTOMOBİL, GERÇEK DÜNYA İLE BULUŞUYOR

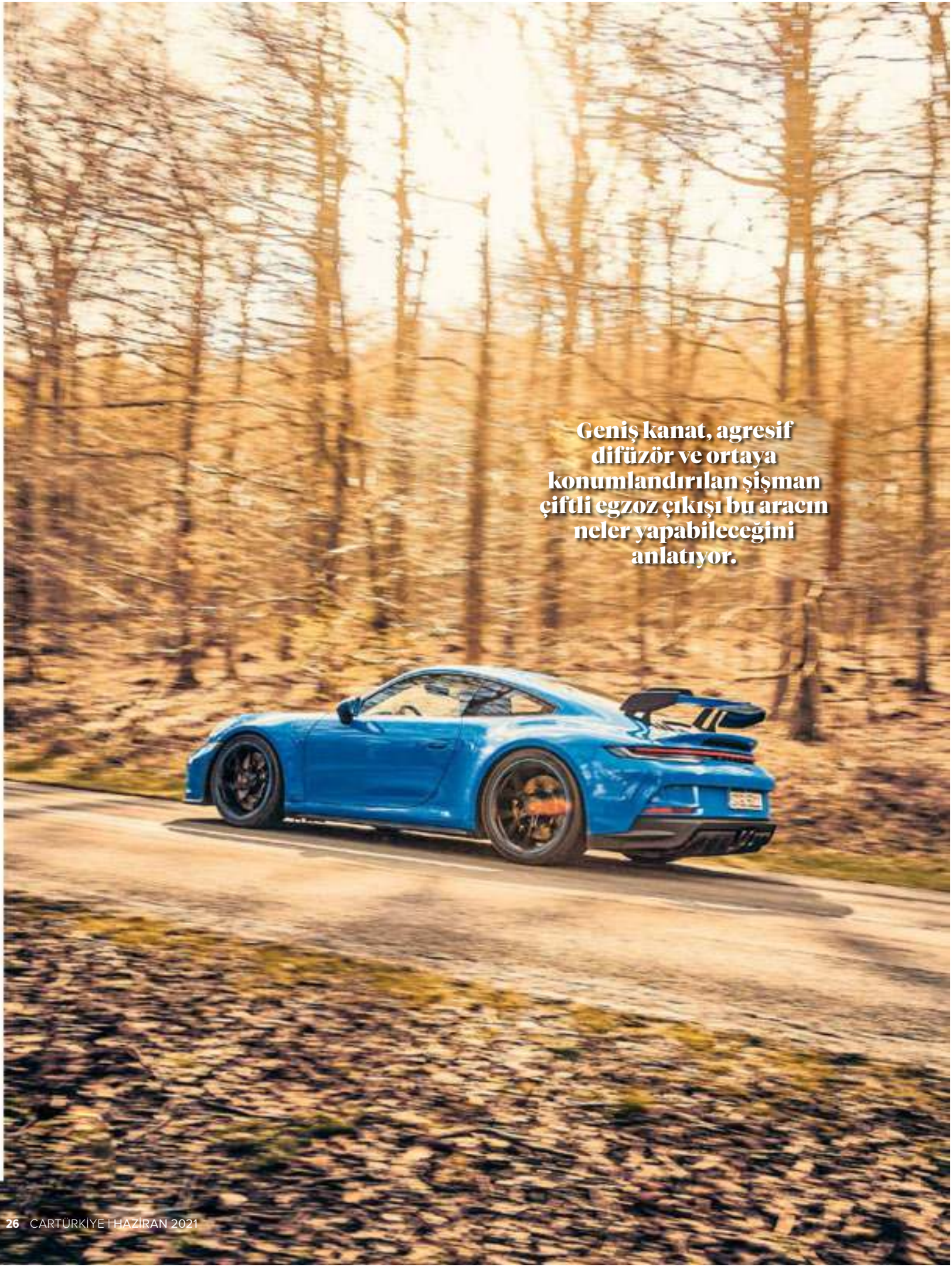




PORSCHE 911 GT3

Eski dünyanın sonu

Porsche'nin GT departmanı elektrikliye geçmeden önce bu otomobili ortaya koydu. Yeni GT3 eski tarzla neler yapılabileceğini kanıtlıyor.



Geniş kanat, agresif difüzör ve ortaya konumlandırılan şişman çiftli egzoz çıkışı bu aracın neler yapabileceğini anlatıyor.

Bir antilobun, içgüdüsel olarak sinsice dolaşan aç bir aslan fark ettiğinde ne yapacağını tam olarak bilmesi gibi aynalardan kanatları yükselen 911 de önümüzdeki trafiği görünce neler yapacağını biliyor. GT3'ü kendi akışına bırakıyoruz ve tam da beklediğimiz tepkilerle ilerlemeyi başarıyor.

Gerçek dışı bir hızla birlikte kendinizi avınıza yaklaşırken buluyorsunuz. 510 HP güce sahip 2021 model GT3, inanılmaz derecede hızlı hissettiriyor. Bu yüzden maksimum hızının ilk GT3'ten (1999'daki 996 jenerasyonu GT3 360 HP güç üretiyordu) sadece 18 km/s fazla olmasına şaşırıyoruz.

992 kasa kodlu 911, arkadan özellikle üstü açılan versiyonda biraz huysuz görünürken bu neslin ilk GT modeli yarış tarzı detaylarla biraz daha farklı görünüyor. Başlangıç için daha alçak sürül yüksekliği, yeri saran ön spoyleri, daha dikkat çekici tampon grafikleri ve diğer sürücülerin aynadaki gördüğü şey değiştiren iki yatay hava girişi var.

Arkadan bakıldığında daha geniş kanatçıklar, agresif difüzör ve ortaya konumlandırılan şişman çift egzoz çıkışı bu aracın neler yapabileceğini anlatıyor. Buna ek olarak genişletilmiş yan etekler, ön tekerlek yuvarlarına adapte edilen bir çift mikro deflektör ve taban altındaki dikkatli çalışmalar, yere basma gücünü, yüzde 50-150 arasında artırıyor. Bu yüzde, bulunduğunuz moda göre değişiyor. Dört kademede ayarlanabilen burun ve kuyruk ayarları sürücü tarafından seçilebiliyor.

Tüm Porsche GT otomobillerinin uzmanı olan Andreas Preuning, "Aktarma organları ve otomobil artık birbiriyle daha büyük bir uyum içerisinde ve son derece sıkı bir otomobil" diyor. Önceki 911 GT3'lerinin ne kadar iyi olduğunu düşündüğünüzde bunlar önemli iddialar. Bunu görmek adına Porsche'nin evi Stuttgart'ın kuzeyindeki Alman kırsal yollarındaki boş zigzaglı yolları kullanacağız. Ardından Bonn ve Köln'ün civarında bulunan otoyollara gidip, sonrasında birkaç pist turu atacağız.

GT3'ün teknik özelliklerini nasıl kullanacağınıza bağlı olarak seçmelisiniz. Her ne kadar pisti çok seven bir otomobil olsa da, bu araç tamamen yola çıkmak için yasal ve hatta hiç pist görmeyen modeller olacaktır. Genelde onların yolda hızlı ve sert bir şekilde kullanılacağını düşünebiliriz. Bizim manuel şanzımanlı test aracımıza ağırlık sebebiyle opsiyonel hidrolik ön aks kaldırıcı eklenmemiş. Bu sistem gerçek hayatta en pürüzsüz yolların haricinde olmazsa olmaz bir opsiyon. Mavi aracımızda karbonfiber spor koltuklar var. Isıtma özelliği bulunmuyor ama artık aşırı derecede sıkı bir şekilde sizi sarmıyor.

Seçiminiz manuel şanzıman mı, yoksa PDK mı? Bu duruma göre değişir. Tek amacınız pist günü oyuncağıysa veya vahşi bir banliyö aracı istiyorsanız, vites kulakçıkları tur zamanlarınızı iyileştirecektir ve potansiyel olarak işe olan yolculuklarınızı hızlandıracaktır. 0-100 km/s hızlanmasına PDK yarım saniye kazandırıyor (3.4 saniyeye 3.9 saniye); 0-200 km/s hızlanmasında bu fark 1.1 saniyeye çıkıyor.



Gerekli değil ama çok güzel.

Son derece alçak. Tümseklere dikkat etmeniz gerek!



Güneş çıkıp yol kuruduğunda bunu bilerek yapıyoruz.

Ancak debriyaj ve vites kolu tercihi, bu testte de görüldüğü gibi şüphesiz daha duygusal bir seçim.

Daha kısa ve daha hızlı değişimleri yapmak sizi çok daha iyi hissettiriyor. Üç pedallı düzen, işin içine sizi sokma konusunda tam puan alıyor. Kademeli olarak artan güzel bir sürüş eğlencesi sunuyor. Bununla birlikte topuk ayak ucu tekniğini de güzel bir şekilde uygulayabiliyorsunuz. Evet, ayrıca vites değiştirme uyarı sesi de var ve vites yükseltmelerde sizin iyi uyum sağlıyor. Ama onu ortadaki ekrandan kapatarak daha da iyi hissedebilirsiniz.

Bu araç için gördüğümüz eksiklikler Bireysel mod ve Islak sürüş modu. Ayrıca drift modu veya ayarlanabilir frenlerle ilgili de bir iz yok.

Bu otomobili neredeyse tam iki gün boyunca kullandık ama biraz daha düşük hava sıcaklıkları, Michelin lastiklerinin ideal çalışma aralığından daha soğuk olması anlamına geliyordu. Yağmur ve nemli zemin, zaman zaman çıkan güneşle birlikte virajdan viraja farklı hisler elde etmemize yol açtı. Zaman zaman keskin bir uçurumda gözümüz kapalı dans ettik. Böylesine sıkıntılı sürüş şartlarında tavsiyemiz öndeki 255/35 ZR20'lere 25 PSI ve arkadaki 315/30 ZR21'lere 38 PSI basıncını ayarlamak (isterseniz aracı alırken yağmura uygun kauçuklara sahip Pirelli PS4 gibi lastikleri ekstra bedel ödemeden tercih edebilirsiniz). Bu basınçlar çok yüksek geldiğinde ön arka basınçları 28-30 PSI olarak ayarladık. Yine de bu farklı yol tutuş sağlayan yerlerde arkadan kaymayı ve önden kaymayı keşfedecek geniş aralığı bize sunmadı. Sert yan lastik duvarlarının hiç ısınmaması da sol-sağ-sol gibi kombine virajlarda güvenimizi kazanamamasına yol açtı.

HER ŞEY YERİNDE
Analog devir saati ortadaki yerini koruyor. Dört dijital gösterge özel olarak ayarlanabiliyor ve kalın direksiyon simidinin ardından rahatça okunabiliyor.

SIKI DURUN
Sadece iki koltuk olsa da bolca opsiyon var. Bunlar arasında yolcu koltuğu için Isofix bağlantısı veya altı noktalı emniyet kemeri seçeneği de sunuluyor.



DAHA FAZLA VEYA AZ
Opsiyonlar arasında hafif tavan, yangın söndürücü, renkli emniyet kemerleri ve aracın boyasıyla eşleşen göstergeler var.

PİST GÜNÜ HEYECANI
Tam spor koltukları seçin ve böylece arka takla barınıa da sahip olabilirsiniz. Ya da paranızı Bose ses sistemi güncellemesine harcayabilirsiniz.

Daha alçak, daha geniş ve daha güçlü GT3 göründüğü gibi hissettiriyor.v





Zirve tork 6100 d/dak'da; maksimum güç 8400 d/dak'da geliyor.



GT3 son derece dinamik bir otomobil olsa da, 230 km/s'de beşinci vitesin sonlarındayken 280 km/s'ye kadar büyük bir patlama yapmıyor.

Ancak ikinci günde, Bilster Berg yarış pistinde lastikler harika viraj girişlerini test edebilmemiz adına yeterince iyi yol tutmaya başladı. Yola tamamen bağlanan otomobil hızlı virajlarda kontrollüydü ve yeniden tasarlanan ön süspansiyon daha fazla çeviklik katıyordu.

Sıcaklıkların büyük fark yarattığını deneyimledikten sonra proje lideri Uwe Braun'a standart lastik basıncı göstergelerine ek olarak neden lastik sıcaklıklarının gösterilmediğini sordum. Bunun pratik olmadığını söyledi: Dunlop, Michelin ve Pirelli GT3 için lastik tedarik edebiliyorlar. Hepsinin lastik hamurları önemli ölçüde farklı olmasından dolayı her lastik tipinin kendi yazılımı olması gerekiyor.

Onlarca yıl boyunca devam eden süspansiyon evrimleşmesiyle Porsche nihayet ağırlık dezavantajını kabul etti ve RSR'den ilham alınan çift salıncaklı düzene geçti. Bu da tekerlek kontrolünü iyileştirirken aynı zamanda artan kamber dengesiyle birlikte daha fazla hassasiyet getirdi. Bunun etkisini hissedebiliyorsunuz: Daha sportif arka tekerlek yönlendirmesinin (maksimum açı 1.5 dereceden 2.0 dereceye çıkarıldı) kombinasyonuyla ön aks daha iyi ve daha tetikte hissettiriyor. Böylece 911 GT3'ün belirgin sinirli hali, daha sert tepkileri ve daha dar konfor alanıyla beraber gitmiş. 992 kısa zamanda daha dengeli ve daha akıcı bir sürüş sunuyor; şartlar iyi olduğunda da son derece kontrollü.

Sayısız durumda 320 km/s hıza ulaşma denemesi yaptık ama şartlar yine bize karşıydı: Hava durumu, trafik, lastikler, yol çalışmaları ve en sonunda da yakıt tüketimi. Ortalama hızımız 125.7 km/s ve tüketimimiz 23.3 lt/100 km oldu; bu da sadece 230 km sonra durmamız anlamına geliyordu.

Tam gaz gitmeyi denediğinizde buradaki aksiyon iki dalgaya ayrılıyor. İlk dalga 3000 d/dak'da heyelan gibi geliyor. Ardından buradaki kuvvet 4200-6100 d/dak arasında artıyor; tork 350 Nm'den 470 Nm'ye tırmanıyor. 510 HP'lik maksimum güç, 8400 d/dak'da elde ediliyor ve bu da devir kesici devreye girmeden size 600 d/dak daha veriyor.

Her ne kadar GT3 son derece dinamik bir otomobil olsa da, 230 km/s'de beşinci vitesin sonlarındayken 280 km/s'ye kadar büyük bir patlama yapmıyor. Eğer yeterin uzun bir yokuş bulursanız en üst vites sizi 355 km/s'ye taşıyabilir ama bugün değil. Normal (yanlış numara), Sport (evet, lütfen) ve Pist (yola tamamen uygun) olmak üzere üç sürüş modu var. Bunlar arasında bir şey yok; ya da Sport Plus, Yarış ve Konfor modu bulunmuyor. Belki de bu modlardan biri amortisörleri daha az sert bir ayara alıp, ESP'yi biraz arkadan kayma için kapatabilir veya elektronik güvenlik ağını daha serbest bırakabilirdi.

Pist sürüş modunda beş göstergeden dıştaki ikisi kararıyor ve sizin sürüşe odaklanmanızı sağlıyor. Geriye kalan üç gösterge ise, ortadaki analog devir saati, dijital hız göstergesi ve yağ sıcaklığı/lastik basıncı için kullanılıyor. Ana göstergeye iki yarım dair bar grafikler eşil ediyor ve 6000 d/dak'da sarı, ardından 8000 d/dak'da mavi oluyor. Son uyarıyı anlamamak için kör veya sağır olmanız gerek; çünkü artık motor ve egzoz tüm sesini ortaya koyuyor.

Tüm bu ses 4.0 litrelik yatık altı silindirli yine atmosferik motordan geliyor. Mühendislik konusunda öne çıkan yanları arasında büyük bir kuru karterden harika bir yağ dozlaması, düşük sürtünmeli pistonlar, 250 bar yüksek basınca sahip yakıt enjeksiyonu ve yeniden mühendisliği yapılmış, iki büyük partikül filtresine rağmen daha hafif olan egzoz var. Son GT3'ün nispeten ağır hidrolik motor kulakçıkları olmadan, silindir kapağı ilk kez direkt olarak çelik desteklerle yan panellere monte edilmiş.

Bazı ağırlık tasarrufu sağlayan özellikler olarak opsiyonel karbonfiber tavanı gösterebiliriz. Bu oldukça göz kamaştırıcı duruyor. Diğerleri arasında ise daha ince camlar ve paslanmaz çelik egzoz var. Ayrıca bagaj kapağı gibi ön ve arka tampon da karbonfiberden yapıldı.

PDK'nın diferansiyeli elektronik olarak kontrol edilirken, manuel modelse ide mekanik kilit var. Süspansiyonların dördü de, üstün yol tutuş ve daha az burulmaya göre yeniden ayarlanmış.

PDK VİTES KUTUSUYLA İLGİLİ SEVDİKLERİMİZ

992 GT3'ü kullanmadan önce dahi Porsche'nin Nürburgring tur zamanında 17 saniye bulmasından etkilenmiştik. Üstelik bunu konuşmayı gerektirecek bir ekstra düzlük hızı bularak da yapmamışlardı. Şasi mühendislerinin motoru büyük tutmalarını istemeleri de harikaydı. Diğer yandan bu araç pistte kullandığımız en harika yol otomobillerinden biri. Kapasitesi çok yüksek. Aerodinamileri ve yeniden tasarlanan süspansiyonuyla daha da ileriye adım attı. Aslında önemli özelliklerinden biri ise mekanik yol tutuş. Bu da burunda daha fazla ağırlık gerektiriyordu. Bunun aerodinamiyle birleşmesi ise, temponun artmasını sağladı. Atmosferik yatık altı silindirli motor ve hafif yedi ileri PDK çift kavramalı otomatik ise adeta sihirli gibi. Vites düşürmeler çok hızlı ve akıcı. Son derece kararlı bir şekilde devirleniyor. Sizi adeta kendisine bağımlı yapıyor.





▲

ARTILAR

Minimal, hafif, performans odaklı ve gerçek bir sürücü otomobili

EKSİLER

▼

Sadece sert sürüş yapıldığında gerçek farkını hissettiriyor

ALTERNATİFLER



Alfa Giulia GTA

Daha fazla kapısı var ama amacı GT3 ile aynı. Onun da sürüşü eğlenceli.



AMG GT Black Series

Bir diğer Alman otomobili sivil bir savaşa imza atıyor.

Peki uzun opsiyon listesinden hangileri mutlaka alınmalı? Daha önce sözünü ettiğimiz aks kaldırma, adaptif dinamik farlar ve özel boya tercih edilebilir.

Bu büyük arka kanatlı savaşçı bozuk yollarda duruşunu korumakta zorlanabilir. Tüm sürücüler süet kaplı çok fonksiyonlu direksiyon simidinden keyif alacaklardır. Onunla birlikte otomobille iletişim kurmak gerçekten büyük bir keyif. Genellikle çok fazla drama yaşamadan iyi bir ilişki kurabiliyorsunuz. Kuru bir yarış pistinde hata için size sunduğu aralık çok daha büyük oluyor. Dar ve kör bir virajda yol tutuş bir anda kaybolduğu durumlarda, anında yeniden yol tutuşu yakalıyor. Sadece arka arkaya gelen bozuk zeminlerde biraz daha sinirli oluyor.

Yeni GT3 tam olarak böyle bir otomobil: Lastikler ısındığında, güzel sürüş yetenekleriyle birlikte kesinlikle etkileyici.

Opsiyonel olarak karbon seramik frenleri de seçebilirsiniz. Yolda genel olarak tümseklerin arasında kullanacağınız araçta daha büyük ön diskler (380 mm yerine 408 mm) standart kompozit frenlerin durdurma gücünü ve dayanıklılığını sağlıyor. Fren pedalına sert bastığınızda ABS arka planda bekliyor, dörtlüler yanıp sönmeye başlıyor ve dönüş yapan lastikler için sisten limitleri kontrol etmeye başlıyor.

Porsche Aktif Süspansiyon Yönetimi (PASM), 20 mm daha alçak sürüş yüksekliği (baz Carrera'ya göre) ile kombine ediyor. Sport ve Pist modu seçimi yapılabiliyor. Daha fazla uysallık için süspansiyon düğmesine basarak yaylara daha fazla rahatlama payı verebiliyorsunuz. GT3 güzel dengesiyle birlikte sizi ödüllendirmekten de geride kalmıyor. Bay Preuninger'e elektrifikasyon hakkında da soru soruyoruz? Büyük bir gülümsemeyle yanıt veriyor: "GT departmanı bu konudaki son adres. Şu anda sunulan bataryaların ciddi ağırlıkları ve menzil sorunları var. Bunlar yüksek performanslı spor otomobil için dezavantaj yaratıyor."

Yeni GT3 eski dünyanın en iyi yanlarını özetliyor; minimalist, hafif, performans odaklı, teknolojik ama aynı zamanda sürüş hissi yüksek. Duygusal olarak ona yaklaşabilecek tek Porsche, Cayman GT4 olabilir. Direkt rakibi olarak gösterebileceğimiz bir dizi egzotik aracın fiyatları çok daha yüksek. Artan güç ve performans kağıt üzerinde sıradan görünebilir ama bunlar tüm hikayeyi anlatmıyor. Bir kez daha 991 ve 992 arasındaki fark yine kendisini gösteriyor. Daha iyi ve daha harika bir otomobil yapmak adına Bay MacPherson'un en meşhur buluşuna veda eden GT modeli, yetenekleri ve sürüş hissini iyileştiren bir karışım buldu. Porsche'den veya herhangi bir üreticiden gelen bu tür otomobiller için yolun sonu yakın olabilir. Ama Porsche sürekli gelişen ikonunda istikrarlı ilerlemesini sürdürüyor. Yoldan çekilin, en iyisi geliyor.





Artan güç ve performans kağıt üzerinde sıradan görünebilir ama bunlar tüm hikayeyi anlatmıyor.

Teknik veriler

FİYAT
£127,820

GÜÇ ÜNİTESİ
3996cc 24v atmosferik yatık altı silindirli, altı ileri manuel (veya yedi ileri PDK), arkadan itişli

PERFORMANS
510 HP @ 8400 d/dak, 470 Nm @ 6100 d/dak, 0-100 km/s 3.9 saniye, 320 km/s maksimum hız (PDK: 3.4 saniye ve 318 km/s)

SATIŞ
Şimdi

BENTLEY BACALAR

Gülünç bir eğlence

Ve aynı zamanda sizi güldüren bir eğlence. En dikkat çekici Bentley'lerden biriyle tanışın.

CAR sayfalarında her zaman ilginç eğlencelere konu olan otomobiller görüyorsunuz. Ama Bentley Bacalar her açıdan en önde diyebiliriz.

Tüm gülünç araçlar kenara çekilsin. Vergiler hariç 1.5 milyon sterlinlik Bacalar, modifiye edilmiş Continental GT'nin son derece pahalı hali. Tüm fikir ise Speedster tarzı bir versiyondan çıktı ve Range Rover kadar ağırlığı olan araç, birçok kişinin Vegas'taki kumar makinelerine koşmasına yol açabilir.

Ayrıca arka koltukların ve tüm kaput tavan bağlantısının çıkarıldığı gerçeği var (acil durum tavanı dahi yok). Bentley'in mühendisleri burnun ağır olduğunu fark etmiş ve arka tarafa, yol tutuşu geliştirmek adına metal ağırlıklar eklemiş.

Bu farkı görmek adına Bacalar'ı Bedford Autodrome Pisti'nde kullandık. Burada 12 adet üretim versiyonu Bacalar'ın bulunmasıyla birlikte adeta bir tür pist günü yaşadık. Son olarak pist ziyaretinde 700 kg'lik bir Radical kullandığımızı hatırlatalım.

Acaba bir başka Bentley veya bir başka lüks GT böyle gülünç bir tarz tercih etti mi? Bacalar ile neler yaşayacağımızı anlamak zor. Ne kadar çaba sarf edildiğini anlamaya başlamak adına Bentley'in Mulliner ekibinin standart W12 Continental GT Convertible motorunu farklılaştırdığını ifade edelim.

Muhtemelen geçtiğimiz bahar aylarında çarpıcı sarı renge sahip Bacalar konseptini hatırlıyorsunuzdur. Bentley'in 2020 Cenevre Otomobil Fuarı'nın odak noktasıydı fakat Covid'in farklı fikirleri vardı. Bentley bunun için bazı gazetecilere sürüş yapması için izin verdi ve bu aracın 12 kişinin 2 milyon doların üzerinde ödeme yapmasını hak ettiğini kanıtlamak istedi.

İşte gerçek araç burad. Bu 12 araçtan biri değil (bu araçlardan altısı Bentley markasına yeni olanlara satıldı). Sıfır kodlu araç geliştirme için kullanıldı.

Bizim Bacalar'ımız, konseptin sarı rengine göre beyaz boyasıyla daha az özeş duruyor ama



Anlamsız bir ağırlık tasarrufu sağlayan kapı çekme kolu tercih edilmiş.

yine de gözlere hitap ediyor. Görsel olarak 2018 EXP 100 GT coupe konseptinden ilham alıyor. Bunu daha çok burun tarafına görebilirsiniz. Daha farklı bir ön panjur ve tampon yer alıyor. Farlar ise EXP'ninki gibi oval. Tam olarak yuvarlak olmasının yerine biraz daha farklı ve yanlara genişleyen bir tarza sahip. bu da sizi aracın kaslı arka bölümüne doğru hazırlıyor. Arkaya doğru araç genişliyor ve normalde arka koltukların olduğu yerde iki baloncuk şeklinde çıkıntı yer alıyor.

Elbette iki koltuğu çıkarıp atmak, Bacalar'ı otomatik olarak bir spor otomobil yapmıyor. Elbette farklı numaraları var. Karbon ve alüminyum kaplama olmasıyla birlikte aslında yeni Continental GT Speed Convertible'a bakıyorsunuz.

Tanıdık 6.0 litre, çift turbo W12 motorunun güçlendirilmiş halini kullanıyor. Böylece 635 HP yerine 659 HP üretiyor. Tork değeri ise 900 Nm ile aynı. Sekiz ileri çift kavramalı şanzıman için daha sportif bir haritalama yapılmış. Buna ek olarak GT Convertible'a göre az da olsa 30 kg'lik bir ağırlık tasarrufu gerçekleştirilmiş. Sonuç olarak 100 km/s hızlanması göze çarpmayan şekilde 3.9 saniye civarında olmuş (üstü açılan yeni Speed için 3.7 saniye değeri iddia ediliyor). Fakat asıl darbe, Bedford'daki ilk üç virajla birlikte geliyor. Bacalar'ın yön değişimi şu ana kadar kullandığımız herhangi bir Bentley'e göre .çok daha istekli.

İLK BİR SAAT

5. dakika
Beşinci dakikada hala aracın tasarımını keşfetmeye ve GT ile farklarını görmeye devam ediyorsunuz.

10. dakika
Hızlı turlar. Büyük şok: Bu araç bir çöp değil. Tamam bir GT3 seviyesi yok ve fren pedalı sünger gibi ama etkilendik.

20. dakika
Birkaç fotoğraf çekimi denemesi. Bu sayede elektronik diferansiyelin büyük fark yarattığını gördük.

40. dakika
Bacalar sürüşüyle özellikle arka arkaya gelen virajlarda sizi etkiliyor.

50. dakika
Bu aracın ardından 57 model S1 Spur'a geçiyoruz. Bentley'e katılan yeni biri olduğunda markayı anlamak adına bu aracı deniyorlar. Etkileyici.

ARTILAR

Tarzı; dikkat çekici detayları; virajlardan nefret etmiyor

EKSİLER

Pahalı; ağır; pratik ve o kadar eğlenceli değil





Zengin oyuncağından daha fazlası. Bacalar gerçekten iyi yol tutuyor.



Arka taraf daha önceki Bentley'lere hiç benzemiyor.

Diğer hızlı Bentley'leri takip etmek, onların karda oluksuz lastiklerle ilerlemesi gibi. Ön tarafı iyi kontrol etmeniz gerek çünkü gaz pedalına fazla bastığınızda öncelikle buradan geniş bir viraj çizgisi çizmeye başlıyorsunuz.

Bacalar istediğiniz zaman sizi destekliyor ve yola tutunuyor. Ağırlık dengesini hissettiğinizde, viraj çıkışlarında gaza yüklenebiliyorsunuz ve Bacalar akıcı bir şekilde ilerliyor. Uzun aks aralığı direksiyon ile daha fazla kontra yapmak demek ama sizi hiçbir zaman yanıtsız bırakmıyor.

Yeni çevikliğin arkasındaki kaynaklar dört tekerlekten yönlendirme ve GT Speed'de parlayan elektronik arka diferansiyel. Bentley dört tekerlekten yönlendirmeyi zaten Flying Spur'da şehir içi manevraları iyileştirmek için kullanıyordu ama burada düşük ve orta hızlı virajlarda da gelişme kaydedilmiş. Yüksek hızlarda arka tekerler, dengeyi artırmak adına öndekilerle aynı yönde açı yapıyor. Bacalar, Bedford'un hızlı bölümlerinde kaya gibi sert hissettiriyor.

Ancak mutlak ifadelerle eğlenceli diyemeyiz. Direksiyon hassas ama ağır; frenler bu yoğun geliştirme aracında sünger gibi hissettiriyor ve değişikliklere karşın bu araç spor otomobil kıyafeti giymiş SUV ölçülerindeki bir makine.

Elbette bu aracı alanlar bunu önemsemeyecek. Bacalar, 320 km/s'lik maksimum hızının 10'da birinin tadının çıkarabileceği Miami sahilinde veya Monte Carlo'da kusursuz görünecek. Çünkü kalbinde Bacalar'ın sürüşünün nasıl olduğu değil, işçiliğinin, eşsiz tarzının, özel kaplamalarının ve 5000 yıllık nehir odunu döşemelerinin nasıl olduğu yatıyor.





Müşteriler istedikleri döşemeyi tercih edebilecekler.

Bacalar, 320 km/s'lik maksimum hızının 10'da birinin tadının çıkarabileceği Monte Carlo'da kusursuz görünecek.

Mulliner ise bu açıdan arka planda sessizce çalışıyor. Mullinerr Classic şu anda 12 Blower aracını yapıyor; Collections departmanı ise adetli üretilen araçlara özel kaplamalar yapıyor. Coachbuilt tarafı, Bacalar projesiyle ilgileniyor. Bu türünün sonu olmayacak. Bentley de rakiplerinden bir süre sonra düşük adetli yüksek karlı araçların önemini fark etti. Biraz daha farklı ve daha az pratik olan GT Speed için bir buçuk milyon sterlin mi? Size ve bize absürt gelebilir ama farklı bir çekiciliği var ve bu da daha farklı bir konuma yerleştiriyor. Bentley ve Mulliner bu konuda neler yapılabileceğini çok iyi biliyor.

İlk karar

Bentley Mulliner'in yeni dönemdeki ilk özel araçlarından biri. Hızlı ve farklı ama elbette fiyatı çok yüksek.

Teknik veriler

FİYAT	GÜÇ ÜNİTESİ	PERFORMANS	AĞIRLIK	VERİMLİLİK	SATIŞ
£1.5 milyon + vergiler	5950 cc 48v çift turbo W12, sekiz ileri DSG, dört çeker sürüş	659 HP @ 5000 d/dak, 900 Nm @ 1500 d/dak, 0-100 km/s 3.5 saniye (tahmini), 320 km/s küsur maksimum hız	2331 kg	13.8 lt/100 km (tahmini), 300 g/km CO2 (tahmini)	Şimdi (12 adedin hepsi satıldı)

ALPINE ELF MATMUT DAYANIKLILIK TAKIMI 2021 FIA DÜNYA DAYANIKLILIK ŞAMPİYONASI SEZONUNA HAZIR



Görsel Kaynak: www.alpinecars.com/en/press/alpine-elf-matmut-endurance-team-ready-for-the-2021-fia-wec-championship-season/

- **Alpine Dayanıklılık Takımı, FIA WEC Dünya Dayanıklılık Şampiyonası için yeni aracını tanıttı.**
- **Alpine A480, Gibson Technology tarafından üretilen 4,5 litrelik V8 motorla çalışan, Oreca tarafından geliştirilen şasi üzerine inşa edilmiş bir prototip.**
- **Şampiyonanın en üst kategorisinde yarışan A480, Nicolas Lapierre, André Negrão ve Matthieu Vaxiviere tarafından kullanılacak.**
- **Yarış takımı Alpine ELF Matmut Dayanıklılık Takımı Sorumlusu Philippe Sinault tarafından yönetilecek.**

Alpine, dayanıklılık yarışlarında büyük bir başarı geçmişine sahip ve şimdi FIA WEC ve 24H Le Mans 2021'in en üst kategorisinde yarışma mücadelesini üstleniyor.

Dayanıklılık yarışındaki bu yeni proje, Formula 1'e olan bağlılığında olduğu gibi, rekabetten doğan bir marka olan Alpine'in rekabet konusundaki hırsını gösteriyor.

Fédération Internationale de l'Automobile tarafından Alpine A480 olarak onaylanan prototip, bir Oreca şasi üzerine inşa edildi ve Gibson Technology tarafından üretilen 4,5 litrelik bir V8 ile güçlendirildi. Hypercar sınıfı düzenlemelerine uygun olarak Michelin lastikleri ile donatıldı.

A480, üç deneyimli dayanıklılık pilotu, Nicolas Lapierre, André Negrão ve Matthieu Vaxiviere tarafından kullanılacak.



Yarış takımı, 2014 yılından itibaren olduğu şekilde, LMP2 sınıfında sayısız başarı ile Takım Müdürü Philippe Sinault tarafından yönetilecek.

Alpine İcra Kurulu Başkanı Laurent Rossi konuyla ilgili, "Motor sporları Alpine'den bağımsız düşünülemez. 2013'teki dayanıklılık yarışına geri döndüğümüzden bu yana, bu macera bize muhteşem duygular ve muhteşem zaferler getirdi. Başarılı sekiz yılın ardından, markanın yeni bir başlangıç yaptığı en üst kategoriye girme zamanı geldi. Yönetmelikteki gelişmeler bize tutkumuzu ifade etme, teknik bilgi birikimimizi ve tecrübemizi adil ve makul bir çerçevede gösterme fırsatı sunuyor. Alpine'in renklerinin motor sporlarının en üst seviyesinde parlaması için her yarışta elimizden gelenin en iyisini yapacağız" dedi.

2021 YARIŞ TAKVİMİ

13 Haziran: Portimao 8 Saat (Portekiz)

18 Temmuz: Monza 6 Saat (İtalya)

21-22 Ağustos: Le Mans 24 Saat (Fransa)

26 Eylül: Fuji 6 Saat (Japonya)

20 Kasım: Bahreyn 8 Saat (Bahreyn)

Alpine ELF Matmut Dayanıklılık Takımı Müdürü Philippe Sinault konuyla ilgili, "Alpine'in geçmişi zorluklarla dolu. 2013 yılından beri kendimizi adım adım kanıtlıyor ve Alpine renklerini en üst düzeyde savunabildiğimizi gösteriyoruz. Bu yeni mücadele, bu zihniyetin bir parçasıdır. Alpine'in bu proje için bize duyduğu güven büyük bir gurur kaynağıdır. Dayanıklılık yarışları dünyası tarihinde bir dönüm noktası niteliği taşıyan içinde bulunduğumuz bu zamanda, bu programa alçakgönüllülük ve en iyiyi yapma arzusuyla yaklaşıyoruz. Alpine ile Fransız ve uluslararası motor sporları panteonuna bir kez daha demir atmak için bu heyecan verici ve inanılmaz derecede motive edici mücadelenin üstesinden gelmeye kararlıyız" dedi.

Alpine ELF Matmut Dayanıklılık Ekibi, değerli teknik ortaklarını ve tedarikçilerini unutmadan, bu imtiyazlı ortaklarının desteğinin altını çizdi: ELF, Matmut, Réseau Renault, Identicar, Thiriet, Havas Group, Dewesoft, Bahco, Ixell ve Sabelt.

MINI JOHN COOPER WORKS

Gömülü hazine

Mini JCW, BMW'nin dehasını gizlemeye çalışmasına karşın yolda hala iddialı olmaya devam ediyor.





ARTILAR

Motor tepkileri iyi; şasi harika; dikkat çekici

EKSİLER

Otomatik en iyi tercih değil; sahte sesler; hala geniş değil

Bu, 2021 Yılnı En Hafif Makyajı ödülünü almalı. Ama kimin umurunda. Bu bir John Cooper Works Mini!

Eğlenceli şasisi burada ve JCW onu güzel basit bir reçeteyle daha iyi yapıyor. Sert süspansiyonları ve derli toplu yapısıyla Alplerdeki virajlı yollarda temposunu hemen yakalıyor. Şehir içerisinde ise sertliğini hissettiriyor; motordan gelen homurtular ve egzozdan gelen boğuk sesler geçenlerin bakmasına yol açıyor. Ama sonuç olarak bu bir Mini ve kullandığımız araç otomatik şanzımanlı. Yine de keskin virajlarda iddialı ve trafikteki boşlukların avantajlarını değerlendiriyor. Manuel şanzıman olsaydı etkileşim daha fazla olabilirdi. Ama bu otomobil çocukken yaptığı akrobatik hareketlerini hiçbir zaman unutmamış bir genç gibi.

Bir JCW virajlı yollara aittir ve uzun yoldan eğlenceli eve dönüş demektir. 231 HP bugünlerde kulağa çok fazla gibi gelmeyebilir fakat Mini'nin hafif şasisi, son derece hızlı tepkileri ve canlı direksiyonuyla bu farklı bir boyutta.

Virajdan viraja dans ediyor ve keskin frenleriyle aracı istediğiniz gibi kullanmanızı sağlıyor. JCW'ye kısa zamanda alışıp virajlarda güven kazanabiliyorsunuz. Mini'nin geriye kalan ürün gamına göre çok daha istekli ve virajlarda daha dengeli.

Makyaj, mevcut nesil geldikten sadece iki yıl sonra yapıldı. Çok az görsel değişiklik var ve bu daha çok sürücü ve otomobil arasına eklenen elektronik tampon eklemekle ilgili. JCW'nin egzoz sesi kendine has bir zenginliğe sahip; peki ama hoparlörlerden gelen otomatik sese ne gerek vardı ki? Ayrıca çoğu yolculukta manuel bir şanzımanı daha keyifli bulacaksınız; neyse ki daha uygun bir fiyata hala bunu sunuyorlar. Otomatik şanzımanın geçişleri, birçok BMW'nin Sport modu gibi. Şişman metal kulakçıkları geriye çektiğinizde sizi geriye yapıştırmak istiyor.

Manueli seçin; daha ilginç bir rota tercih edin ve JCW sizi her zaman gülümseten bir dost olarak kalsın.

İlk karar

Her zamanki gibi eğlenceli ve pratiklikten uzak. Ama sizi gülümsetiyor ve virajlarda istediğiniz dengeyi sağlıyor.

İLK BİR SAAT

30. saniye
Makyaj tam olarak nereden başlamıştı?

2. dakika
Kabin hala tuhaf ama bir bakıma kullanıcı dostu ve içeride bazı sahte sesler var.

7. dakika
Düşük hızdaki sürüş dişlerimizi titretiyor.

19. dakika
Kesinlikle harika bir direksiyonu var. Çok keskin ve ağırlığı iyi.

34. dakika
Otomatiğin Sport modlu vites değiştirmesi rahatsız edici.

52. dakika
Virajlı yollara geri döndük ve otomobil de canlanmaya başladı. Frenlemede de son derece dengeli.

Teknik veriler

FİYAT	GÜÇ ÜNİTESİ	PERFORMANS	AĞIRLIK	VERİMLİLİK	SATIŞ
£28,815	1998cc 16v turbo dört silindir, sekiz ileri otomatik, önden çekişli	231 HP @ 5200 d/dak, 320 Nm @ 1450 d/dak, 6.1 sn 0-100 km/s hızlanması, 245 km/s maksimum hız	1275 kg	6.6-6.9 lt/100 km, 150-157 g/km CO2	Şimdi



İçeride ve dışarıda daha fazla siyah, daha az krom var.

motorightapp

BİR SÜRÜŞTEN DAHA FAZLASI İÇİN

HAZIR MISINIZ?

ÇOK YAKINDA



MOTORIGHT

BİR SÜRÜŞTEN DAHA FAZLASI

MOTO COMMUNITY, MOTORIGHT, TURKEY | WWW.MOTORIGHT.APP

n11.com'dan ikinci el otomobil platformu: garaj11

Doğuş Grubu ile Güney Kore'nin en büyük gruplarından SK Group'un ortaklığında kurulan n11.com, garaj11 ile ikinci el online otomobil pazarına da yeni bir soluk getiriyor.

n11.com'un e-ticaretteki tecrübesi ve güvencesi ile Doğuş Holding'in otomotiv alanındaki bilgi birikiminin birleştirildiği garajıı'den araç alanlar Haziran ayının sonuna kadar ücretsiz nakliye fırsatından yararlanıyor. Doğuş Grubu ile Güney Kore'nin en büyük gruplarından SK Group'un ortaklığında kurulan **n11.com**, garajıı ile ikinci el online otomobil pazarına da yeni bir soluk getiriyor. garajıı, üyelerine sunacağı hizmetler ve sağlayacağı avantajlarla otomobil alım satımında yeni bir dönem başlatıyor. garajıı, aldığım araç sağlam mı, ekspertiz raporu güvenilir mi, ödeme yaparken sorun yaşar mıyım gibi soruların tümüne **n11.com** güvencesiyle cevap veriyor. Haziran ayının sonuna kadar sürecek lansman dönemine özel olarak garajıı'den araç alan tüm tüketiciler, Türkiye'nin her iline sağlanan ücretsiz nakliye fırsatından yararlanabiliyor.

Araçlarda TÜVSÜD D-expert güvencesi
garajıı'de tüm araçlar bağımsız TÜV SÜD D-Expert'in ekspertiz raporu ve şase üzerinden tramer sorgulaması aracılığıyla listeleniyor. 15 yaşından yaşlı, 200 bin km'yi geçmiş, airbag işlemli, ağır hasar kayıtlı, sel/su hasarı olan, çalıntı kayıtlı araçlar garajıı kriterleri dışında kalıyor ve garajıı'de listelenmiyor. Detaylı ekspertiz raporunda fiziki olarak aracı gören bir tüketicinin gözle fark edemeyeceği detaylar ve aracın kondisyonuyla ilgili teknik ölçümlere raporda şeffaf şekilde yer veriliyor.



Ödemeler güvende
Ödemeler '**n11** Ödeme Koruma Sistemi' sayesinde güvenle online olarak yapılabildiği gibi anında online olarak taşıt kredisine başvurmak ve kredinin sonucunu dakikalar içinde öğrenmek de mümkün oluyor. Tüm ödemeler hiçbir ek masraf olmadan **n11.com** güvencesiyle yapılıyor.

Araçlarda 3 ay / 5.000 km Garanti
garajıı'den araç alanlar, aldıkları araçlarda aracın motor, şanzıman, diferansiyel, tork konventörü ve elektrik sisteminde meydana gelebilecek arızaları teminat altına alan 3 ay / 5.000 km garanti fırsatından yararlanabiliyor.

n11.com hakkında:
n11.com, Doğuş Grubu ile Güney Kore'nin en büyük gruplarından SK Group'un ortaklığında kurulmuştur. 23 milyondan fazla ürün ve 270 binden fazla kayıtlı iş ortağını müşterileriyle buluşturarak kusursuz bir alışveriş deneyimi sunmak üzere çalışan **n11.com**, Türkiye'nin öncü açık pazar konseptli alışveriş platformudur.
"**n11.com** bir Doğuş Planet markasıdır".

30.06.2021'e kadar
Ücretsiz Nakliye

Online Kredi Fırsatları

Ödeme Koruma Sistemi

Detaylı Ekspertiz Raporu

3 Ay 5.000 km Garanti Hediye

2. Elde Güvence garaj11'de!

Online Kredi Fırsatları

Ödeme Koruma Sistemi

Detaylı Ekspertiz Raporu

3 Ay 5.000 km Garanti Hediye





30.06.2021'e kadar

Ücretsiz Nakliye

garaj11

Gavin Green

DENEYİMİN SESİ

“Murray’i anında sevmiştim. Yüksek oktanlı tutkusuyla onu sevmemek çok zordu.”



Rahmetli Murray Walker ile ilk kez tanıştığımda, 1930’ların en harika pilotlarından kahramanı Tazio Nuvolari hakkında konuşuyordu.

Beni etkileyen, motor yarışlarına (ve özellikle Formula 1’e) olan yüksek oktanlı tutkusu ve bunu destekleyen bilgisiydi. Neden yarışları anlatmayı sevdiğini görüyordunuz. Zevki hissediyorsunuz ve onun gaflarını önemsemiyorsunuz.

Tutku harika bir şey olabilir. 40 yıl önce Avustralya’dan geldiğimde İngiltere hakkında beni en çok etkileyenlerden biri, ülkenin kuş izlemekten otobüs gözetlemeye kadar bu tarz belirsiz eğlencelere olan büyük tutkusuydu. Buraya gelmeden önce uçak veya tren gözcüsü diye bir şey duymamıştım (az da olsa bunun Avustralya’da da olduğunu sanıyorum).

Yakınımda yaşayan bir arkadaşım uçakları çok seviyor. Her yıl Super Bowl’a seyahat ediyor; futbolu izlemek için değil; bunun yerine bir havalimanı otelinde kalıp 1200 ve daha fazla özel jetin şehre inmesini izlemek için bunu yapıyor. Evini Richmond’dan seçti çünkü burası Heathrow’un uçuş rotasında.

Bir keresinde Morris Marina Sahipleri Kulübü toplantısına gitmiştim. Burada Marina Ital kullananlar, tüm versiyonları buraya park etmişti. 300 küsur Marina ve Ital’i sevenlerle aynı tutkuyu paylaşmıyordum ama onlara saygı duydum. Daha büyük ölçekte Land Rover toplantılarına gittim. Bu 10 yıl veya daha fazla süre önceydi. Eski Land Rover ve Range Rover’larla binlerce insan bir araya gelmişti. Land Rover’ın off-road uzmanı Roger Crathorne de orada büyük ilgi görmüştü.

Birkaç yıl önce Güney Downs’da bisiklet sürerken her türlü eski MG’nin olduğu bir grupla karşılaştım. Durduk ve onlarla güneş altında sohbet ettik. MG tutkunları, sadece klasik araç sevenlerin yapabileceği gibi araçlarını ve sürüşlerini seviyorlar.

Yine de tutku güzel bir şey ve sosyal medyanın gürültülü olduğu günlerde artık çok daha rahatlatıcı. Konu sadece sosyal medya da değil. BBC’nin akşam haberlerinden de sıkıldım; herkesi kızdırıyor, korkutuyor ve şiddetle sarmalıyor.

Bir şeye tutkuyla ilgi duymak böylesi depresif durumlar için de güzel bir ilaç. İşte bu yüzden benim favori modern F1 pilotum Daniel Ricciardo. Her zaman gülüyor ve neşeli. Diğerleri sürekli eleştiri yapıyor ve asık suratlı görünüyor. Daniel ise sürekli olarak, “dünyanın en iyi işini yaptığının” altını çiziyor.

Çoğunun sporun tarihine bile hiçbir tutkusu yok ki bu çok üzücü. Heyecan, para ve ün için yarışıyorlar ama Murray kadar bu sporu sevmiyorlar. Bu konuda Sebastian Vettel’in bir istisna olduğu söyleniyor. Grand Prix tarihini biliyor ve eski F1 araçları koleksiyonuna sahip; bunlar arasında geçtiğimiz Eylül ayında aldığı Nigel Mansell’ın 1992 Williams FW14B aracı da var. Aynı zamanda F40 dahil sayısız Ferrari’si ve eski bir Fiat 500’ü de bulunuyor. Görünüşe göre Carlos Sainz de bilgili gibi. Hiç şüphe yok ki onun da Ferrari koleksiyonu büyüyecektir.

2013 yılında Bradley Wiggins ile söyleşi yapmıştım. Giro d’Italia’ya hazırlık için İtalya’daydı ve hikayemde Garda Gölü’nün ardındaki dağı birlikte tırmanmak da vardı. Sürüşümüz öncesinde göl kenarındaki bir otelde kahvaltı yaptık. Bisiklet tarihine meraklı ve önemli bir koleksiyoncu. Bu konuşmayla birlikte bitişikteki odaya geçtik. Duvarda Gianni Bugno’nun 1992’ye ait dünya şampiyonu kıyafeti vardı. Sir Bradley galibiyetinin hikayesini anlattı. Tour de France şampiyonluğunu koruma ve Olimpik altı madalya alma tutkusu gerçekten heyecan verici. Sadece kazanması ve bunu başarması değil; geçmişi ve tutkusu harika. Tutkunlarla alay edilir, dalga geçilir ve gülünür. Ama onlar olumsuz gürültülerin olduğu dünyada mutluluk için birer ilaç gibidirler. Yine de hiçbir tutkun, Murray Walker’dan daha parlak değildi.

Eski CAR editörü Gavin Green saygı duyulan bir otomotiv yorumcusu. Büyük deneyimlere ve tutkulu isimlere ilgi duyuyor.

Mark Walton

TEDAVİ EDİLEMEYEN HASTA

"Herkes bataryalı elektrikli araçlara yatırım yaptı. Ama bazen herkes yanılır."



Büyük Açık filmini izlediniz mi? Christian Bale, risk fonu yöneticisi olan Michael Burry rolünü oynuyor. 2008 mortgage felaketini tahmin ediyor ve buradan kar elde ediyor. Burry'nin ABD emlak sektörüne karşı yatırım yaptığı bir sahne var ve herkes onun işinin bittiğini düşünüyor. Bu 2005 yılıydı ve kimse bunun geldiğini görememişti. Bir banker, "Bu aptalca bir yatırım gibi görünüyordu" demişti. Burry ise şöyle yanıtlıyor: "Pazarın, bankaların, popüler kültürün ve genel havanın durumuna bakıldığında evet, bu aptalca bir yatırımdı. Ama herkes yanılmıştı." Bu önemli: bazen HERKES YANILIR.

Şimdi hidrojen hakkında bir düşünün. Yıllar boyunca geleceğin otomobillerinin hidrojen veya bataryalılar olacağı konusunda büyük tartışmalar yaşandı. Yakıt hücrelerinin avantajları var fakat yakıtın kendisi zorlu bir iş: Hidrojenin yoğunluğu düşük; bu yüzden büyük, yüksek basınçlı tanklara ihtiyacınız var. Aynı zamanda hidrojen üretmek için elektrik gerekli (elektrolitler kullanılarak su ayrıştırılıyor). Eğer jeneratörü çalıştırmak ve elektrik üretmek adına hidrojeni ayırmak için fosil yakıtlar kullanıyorsanız ve onu tekrar yakıt hücresine koyarak bir elektrikli araca tahrik veriyorsanız, o halde bir V8 motor da kullanabilirsiniz. Elon Musk onlar için 'aptal hücreler' tanımlamasını yapmış ve hidrojenli araçları, kafa karıştırıcı derecede aptal bulmuştu. Peki ama öyle mi?

Tüm dünya hidrojen hakkında tereddütte kalmışken ardından Greta Thunberg çıktı ve aniden Tesla hisseleri tavan yaptı. Herkes oyunu bataryalı elektrikliler için kullandı. Avrupalı markalar önemli elektrikli araç yatırımları yaparken, Biden ise şarj altyapısı için 174 milyar dolar harcayacağını açıkladı. Otomotiv endüstrisindeki herkes doğru yolda olduklarına emin oldu.

Ama sonra PowerPaste adında inanılmaz bir materyal okudum ve kendi aydınlanmamı yaşadım. Belki de herkes yanılıyordu. PowerPaste, Dresden'de Fraunhofer Enstitüsü tarafından geliştirildi. Hidrojen, magnezyumla bağlanarak metal hidrit olarak bilinen şey ortaya çıkıyor. Hidritler uzun zamandır biliniyor ama yakıt hücrelerinde kullanışlı olması adına hidrojeni çok yavaş bırakıyorlar. Fraunhofer bilim adamları ise yeni bir formül buldular ve bu sayede hidrojen hızlı sonuç veren gri bir macunda saklanıyor. Aynen bir banyo dolgu macunu gibi bir tüpten sıkılabiliyor.

Fraunhofer'dan bir araştırmacı olan Dr Marcus Vogt, "Araç üzerindeyken PowerPaste bir kartuş vasıtasıyla kullanılıyor" diyor. "Bu tanka su eklendiğinde reaksiyon olarak hidrojen gazı çıkıyor. Aslında hidrojenin yarısı PowerPaste'den, geri kalanı ise eklenen sudan geliyor."

Vogt "PowerPaste büyük bir enerji deposu" diyerek anlatmaya devam ediyor: "Yüksek basınçlı tanklardan önemli ölçüde daha yoğun. Bataryalarla karşılaştırıldığındaysa, 10 kat daha fazla enerji yoğunluğuna sahip. bu da PowerPaste'in benzine göre karşılaştırılabilir veya çok daha fazla menzil sunması demek."

Ayrıca macun herhangi bir altyapı gerektirmiyor. Yakıt doldurmak istediğinizde yeni bir kartuş almanız yeterli. Bunu... köşedeki marketten bile alabilirsiniz. Enstitü bu yıl dört ton PowerPaste yapmak adına bir pilot fabrika yapıyor. Umarım potansiyellerini gösterebilirler. Hala fosil yakıtlar konusunda endişe ediyorsanız, Suudi Arabistan geçtiğimiz günlerde çöle 5 milyar dolarlık yatırımla güneş paneli enerji fabrikası kuracağını açıkladı. Bu dünyanın en büyük sıfır emisyonlu hidrojen fabrikası olacak. 'yeşil' hidrojen üretecek ve bunu amonyağa çevirecek. Sızı olarak kolaylıkla taşınacak ve ardından tekrar hidrojen gazına dönüştürülecek. Fukushima nükleer felaketinin ardından Japonya da hidrojen ekonomisi olmak istiyor ve Suudilerle tedarik için büyük anlaşmalar imzalandı. Toyota ve Mazda'nın yakıt hücreli araçlar konusunda öncü olması tesadüf değil.

Belki de bu kez herkes yanılmaz. Ama birkaç yol içerisinde aracınızı gri macun kartuşlarıyla doldururken, tüm bu bataryaların ve menzil kaygısının nereye kaybolduğunu merak ettiğinizde, bu meseleyi ilk kez burada okuduğunuzu lütfen hatırlayın. Bundan bir kuruş çıkarım olmadığını da hatırlayın.

Not: Michael Burry'nin bu yıl hangi hisseyi açığa sattığını öğrenmek mi istiyorsunuz? Tesla.

CAR editörü Mark Walton, PowerPaste ile dolum yapılan aracı kullanan ilk yazar olmayı planlıyor.

Gültekin Kara

EZBER BOZAN

Bazıları sıcak sever!



Bu başlığı okuduğunuzda aklınıza bilmiyorum, 1959 yılında çekilen ve başrolünde efsanevi kadın yıldız Marilyn Monroe'nun oynadığı film geliyor mu?

Monroe'ya, filmde yine Hollywood efsaneleri arasında gösterilen Tony Curtis ve Jack Lemnon eşlik etmişlerdi.

Sıcak, sevimli bir romantik komedi olan eser, Amerika'da yüzyılın en iyi komedi filmi olarak seçilmişti. Film harika olsa da ben şahsen sarışın yıldızın, otomobillerle olan fotoğraflarına hayranım.

60 yıl öncenin filmiyle otomobilin ne alakası var diye soranlar için lafı uzatmayalım.

Otomotiv endüstrisine kim yön çiziyor? Tüketici mi? Yoksa firmalar mı?

Bir başka açıdan firmalar üretiyor ve tüketici satın mı alıyor? Ya da tüketicinin talebi, firmalarda üretim olarak karşımıza mı çıkıyor?

Bu sorulara herkes farklı bir şekilde yanıt verebilir.

Benim düşünceme göre iletişimden gelen de bir kişi olmanın verdiği tecrübeyle yanıtım net. Firmalar önce beklenti yaratıyor, sonra o beklentiyi imal edip satıyor.

Dünyada otomobil üretimi Eski Kıta Avrupa'da başlayıp, hemen hemen tüm lisanslar ve fabrikalar burada kurulmuştu.

Ama işi endüstriyel boyuta getiren ise Amerika oldu.

Önce herkesin otomobil sahibi olması gerektiği, otomobilin bir ihtiyaç olduğu gibi ilk bakışta sosyal söylemlerle beklenti yaratıldı.

Burada devreye bir imalat dâhisi sayılabilecek Henry Ford girdi ve sadece otomotiv değil tüm sektörlerdeki üretim anlayışını değiştiren "Bant Sistemi"ni kurarak "Model T"yi üretti. Temelinde işçinin imal ettiği aracın başına giderek yapılan üretim yerine Ford, her işçinin aracın bir parçasını imal/monte ettiği, aracın da o parçanın imal/montaj sırası geldiğinde işçinin önüne geldiği bir sistem kurdu.

Bu sayede döneminin en başarılı, hatta otomotiv endüstrisinin en başarılı modeli sayılabilecek, uygun maliyetli bir aracı dünyaya kazandırdı.

Bugün bile tüm imalat endüstrilerinde, üretimin sürecinin temeli sayılabilecek bant sistemi sayesinde, otomotiv sanayi inanılmaz bir ivme yakaladı.

İşte o noktadan sonra da işin içine Amerikalıların inanılmaz pazarlama dehaları devreye girdi. Zira, tüm dünyadan daha fazla ve hızlı üretim yapma kabiliyeti olan bir endüstrinin imal ettiği ürünleri de satması gerekiyordu.

Bunu sağlamak için de Hollywood'u kullandılar...

Dönemin büyük film yıldızları, büyük Amerikan otomobilleri içinde boy gösteriyordu. Televizyonun olmadığı, filmlerin bile henüz siyah beyaz çekildiği dönemde beyaz perdenin gücünü keşfeden otomotivciler, başrole mutlaka bir otomobil yerleştiriyordu.

Yıl olmuş 2021, bizde bu iş "Dizilere araba vermek" düzeyinde yapılırken, neredeyse 100 yıl önce, yankiler çoktan fıstık gibi sarışınları, yakışıklı çocuklarla birlikte otomobillerin içine oturtmuştu.

Afrodit misali film yıldızlarının, Adonis benzeri meslektaşları ile birlikte otomobil içinde geçirmedikleri neredeyse tek bir film bile yoktur.

Tarlanın bu şekilde sulanmasıyla birlikte, otomobil sahibi olmanın şart olduğu fikri de giderek yeşermiş ve kök tutmuştur.

İlk bakışta, birbirinden çok uzak yerleşim noktaları arasındaki ulaşım sorunu için otomobil sahipliği bir ihtiyaç olarak görülebilir ki, doğrudur da ama neden ihtiyaçtan fazlasını alasınız ki?

İnsanlar eğer kendi ihtiyaçlarını karşılayan araçlara tamah etselerdi, Henry Ford'lar muhtemelen taş yerdi. İşte o yüzden film endüstrisi aracılığıyla "Daha büyük, daha hızlı, daha geniş..." otomobil sahipliği körüklendi durdu. İnsanlar, kendi ihtiyaçlarının çok daha fazlasını hayal etmeye başladılar.

Bugün bile otomobil pazarlamasında ya da talep yaratılmasının merkezinde hep "Daha" kelimesi yer alıyor.

Sadece arkadan gelen tanımlama değişiyor. Daha çevreci, daha ekonomik, daha teknolojik...

Önce, senaristler bu "Daha"ları hayal ediyor. Sonra, endüstri, bu "Daha"ların patentini alıyor. Üretim başlarken, kalıp aşamasında, talep de yaratılmaya başlanıyor ve en sonunda patronun "Daha" fazla kazanacağı şekilde, araçlar imal ediliyor.

Tüketiciler ise, içlerine işlemiş ihtiyaç duygusuyla "Daha" çok ödeyerek bu araçları, "Daha" hızlı bir şekilde satın alıyor.

Söz konusu algı yönetimi Marilyn Monroe ile yapıldığı gibi ki, kendisinin otomobil ile verdiği pozlar çok ünlüdür... James Bond, İtalyan İşi gibi filmlerde daha maço yıldızlarla da gerçekleştiriliyor.

Hatırlayın bakalım, uçan otomobili ilk ne zaman ve hangi filmde gördünüz...

Aklınıza gelmediyse de çok sıkılmayın, kısa bir zaman içinde tepenizden geçerken göreceksiniz...

car

@cardergisi

Takip etmeyi unutmayın!

CAR DERGİSİ
SOSYAL MEDYADA

Instagram

Yeni Skoda Fabia daha iddialı!

Segmenti içerisinde en geniş otomobil olan Skoda Fabia, artırılmış konfor özellikleri, birçok gelişmiş güvenlik ve asistan sistemleriyle birlikte iddiasını daha da artırdı.

Skoda, B segmentindeki popüler modeli Fabia'nın dördüncü neslini, online olarak gerçekleştirilen dünya prömiyeriyle tanıttı. Her detayıyla geliştirilen dördüncü nesil Skoda Fabia, büyüdü ve mevcut tasarım dilini yeni nesle adapte etti. Yeni Fabia atletik duruşu, sportif çizgileri ve keskin ön-arka farlarıyla birlikte, daha dinamik ve duygulara hitap eden bir model haline getirildi. Modüler MQB-A0 platformuna geçiş yapmasıyla birlikte aracın içi ve dışı daha da büyüdü.



Dördüncü nesil Skoda Fabia, ilk üç nesil ile karşılaştırıldığında ağırlığını korurken içeride ve dışarıda daha büyük hale getirildi. 4,108 mm uzunluğu ile ilk kez dört metre sınırını aştı. Yeni Fabia mevcut nesle göre 111 mm daha uzun. Aks aralığı 94 mm artarak 2564 mm olurken, 48 mm artışla genişliği 1780 mm'ye ulaştı. Artan ölçüleriyle birlikte zaten geniş olan Fabia kabini, daha da iddialı oldu.

Yeni Fabia'nın kabini, duygusal tasarım ve ergonomi arasında kusursuz bir dengeye sahip. Görsel olarak serbest duran karakteristiğiyle bilgi-eğlence sistemi, 9.2 inçe kadar çıkabiliyor. Son teknoloji sistemlerle birlikte Fabia'nın dijital göstergeleri ilk kez 10.25 inç olarak tercih edilebilecek. "Dijital Gösterfe Paneli" sayesinde sürücüler beş farklı temadan kendi tarzlarına uyanı seçebilecekler.

Öncekine nesle göre 94 mm daha uzun aks aralığıyla yeni Fabia, özellikle arkadaki yolcular için daha fazla yaşam alanına sahip. Fabia'da artan ferahlık hissi, yenilenen kabin detaylarıyla birlikte daha da ileriye taşındı. Yeni renkler, ambiyans aydınlatmaları ve konfor özellikleriyle birlikte Fabia çok yönlülüğü ve şık tasarımı bir araya getiriyor. Çok fonksiyonlu yeni nesil direksiyon simidi ise, tercihe bağlı olarak sportif üç kollu ve DSG şanzıman için vites kulakçıklarıyla birlikte sürüş keyfini artırıyor.

Daha üst segment araçlarda bulunan ısıtmalı ön cam ve ısıtmalı direksiyon gibi birçok özellik Fabia'da da tercih edilebilecek. Ayrıca yeni nesil Fabia'da, çift bölgeli Climatronic klima da yer alacak. Orta konsolun arkasına yerleştirilen hava kanallarıyla birlikte arkadaki yolcular için de konfor artırıldı.

Yeni nesil Skoda Fabia daha fazla motor seçeneğiyle birlikte düşük yakıt tüketimi sunacak. Fabia'da EVO nesil beş motor seçeneği yer alacak. Her biri Euro 6d emisyon standartlarına uygun olan motorlar, 1.0 litre ve 1.5 litre hacminde. 3 silindirli 1.0 litre motorlar, 65 PS, 80 PS, 95 PS ve 110 PS güçlerinde tercih edilebilecek. 1.5 litrelik dört silindirli motor ise 150 PS güç ve 250 Nm torka sahip olacak. Yeni Fabia motor seçeneklerine göre 5 ileri manuel, 6 ileri manuel ve 7 ileri DSG çift kavramalı otomatik şanzımanla eşleştirilecek. Aynı zamanda Fabia opsiyonel 50 litrelik yakıt deposuyla alınabilecek ve bu sayede WLTP çevrimine göre 900 kilometreden daha fazla menzil kat edebilecek.









4. nesil Hyundai Tucson Türkiye yollarında

İlk olarak 2004 yılında tanıştığımız Hyundia'nin ilk SUV modeli Tuscon'un 4'üncü nesli, tasarımı, teknolojisi, güvenliği ve konforuyla daha iddialı olarak Türk tüketicisiyle buluşuyor.

Yeni Tucson, Hyundai için sadece bir evrim değil, aynı zamanda bir tasarım devrimi. Hyundai Tucson, ilk kez 2004 yılında tanıtıldı ve 2021 yılında da dördüncü jenerasyonuna ulaştı. Dünya çapında 17 yıllık tarihinde 7 milyondan fazla satışla markanın en çok satan SUV modeli oldu. Hyundai Tucson, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu Avrupa'da ise 1,4 milyon adet satıldı. Segmentinde benzinli ve dizel motorların haricinde plug-in hibrit, hibrit ve dizel 48 volt hafif hibrit sunan ender bir model. Sensuous Sportiness tasarım kimliğine göre tasarlanan ve geliştirilmiş ilk Hyundai SUV modeli. "Parametrik Gizli Farlar ve Gündüz Farları", Tucson'a karanlıkta bile kusursuz bir görünüm katıyor.

İç mekan, kusursuz kullanıcı deneyimi için doğal olarak akıcı bir düzene sahip. Tucson'da 10,25 inç dijital gösterge ve 10,25 inç dokunmatik multimedya eğlence ekranı bulunuyor. Çoklu havalandırma, üç bölgeli klima kontrolü, ön ve arka ısıtmalı koltuklar gibi konfor özelliği var. Yeni Tucson, 620 litre bagaj hacmine sahip. Bu rakam koltuklar yatırıldığındaysa 1.800 litreye çıkıyor. Otomobilde öndeki yolcuların birbirleriyle çarpışmasını önlemek için yeni bir orta hava yastığı var. Yeni Tucson'da donanım seviyesine bağlı olarak 18 ve 19 inç jant ebatları sunuluyor. 1.6 litrelik T-GDI motor, 180 PS gücünde. 4x2 çekiş sistemi ve 7 ileri DCT ile birlikte sunuluyor. 7 ileri DCT şanzımanlı, 1,6 litrelik CRDi dizel motor ise 136 PS gücünde. 4x2 ve 4x4 çekiş sistemi var.

Yeni Tucson, markanın yeni "Sensuous Sportiness" tasarım kimliğine göre geliştirilen ilk Hyundai SUV modeli olarak öne çıkıyor. Bu tasarım felsefesinde, dört temel unsur arasındaki uyum karakterize ediliyor. Yeni Tucson'un sofistike ve ferah iç mekanı, düzenli şekilde organize edilmiş bir evin odasına benziyor. İç mekanda teknoloji ve konfor uyumlu bir şekilde kesişirken, şelalelerden ilham alınmış. Orta ön panodan arka kapılara kadar sürekli akıcı, ikiz gümüş renkli çizgiler, birinci sınıf plastik ve deri kaplamalarla birleştirilmiş.

Yeni Tucson daha fazla koruma için en yeni Hyundai Smartsense aktif güvenlik ve sürüş yardımı özellikleriyle donatılmış durumda. Yeni özellikler arasında yer alan "Kavşak Dönüşlü Ön Çarpışma Önleme Yardımı (FCA)", Kör Nokta İzleme Monitörü (BVM) ve Kör Nokta Çarpışma Engelleme Yardımcısı (BCA) sürücülerin günlük kullanımda olası tehlikelerden korunmasına yardımcı oluyor. Kavşak Dönüşlü Önden Çarpışma Önleme Yardımı (FCA), aslında bir nevi otonom fren işlevi demek. Yayaları ve bisikletlileri de algılayabilen bu sistem, sola dönerken kavşaklardaki olası çarpışmaları önlemeye yardımcı oluyor.

Hyundai Tucson, Türkiye'de ilk etapta benzinli ve dizel Hyundai SmartStream motor seçeneğiyle sunuluyor. Bu motorlar, donanım seviyesine bağlı olarak 4x2 ve 4x4 HTRAC çekiş sistemiyle optimize ediliyor. Tüm motor tipleri ve donanım seviyeleri 7 ileri çift kavramalı DCT ile sunulurken kompakt SUV segmentindeki en en ideal ve en verimli güç aktarma organları yelpazesini sunuyor.

Hyundai Tucson'un satış fiyatı, lansmana özel olarak 377.000 TL'den başlarken en üst donanım seviyesi olan dizel Elite Plus seçeneğinde ise 549.000 TL'ye kadar değişiyor.


GE-868ZG

DELTA GÜCÜ

Autodelta, BMW için M ne ifade ediyorsa Alfa için o anlama geliyor. 1960'larda hızlı Giulia GTA'lar yarışlar kazanır ve kalpleri çalardı. Acaba yeni vahşi Giulia GTAm aynısını yapabilecek mi?





1970'de Jochen Rindt'in Monza GP'si antrenmanlarında yaşamını kaybetmediğini ve 28 yaşındaki Avusturyalının Lotus F1 aracının enkazından yürüyerek çıktığını, ardından boş gününde Alfa Romeo'nun Balocco'daki Autodelta çalışma ekibini ziyaret ettiğini hayal edin. Autodelta'nın kurucu ortağı Carlo Chiti bu paralel evrende Rindt'i mutlulukta karşılayacak ve ardından dört yıl önce İsveç'te Karlskoga'da kendisine galibiyet getiren Giulia Sprint GTA ile sürüş yapmaya davet edecek. Son yarıştığı şekliyle her detay dikkatlice korunacak.

Bu romantik bir yaklaşım ve tam da destekleyecek şekilde kırmızı bir 1600 GTA Corsa da aramızda. Bristol merkezli uzman Alfaholics tarafından bu özel araç için adeta zaman zafer anıyla durdurulmuş. Şasi numarası AR613102 ve bu Alfa tam da Rindt'in üç kez yarıştığı otomobil (İsveç galibiyeti dahil). Küçük yarış koltukları orijinal vinil döşemelerle birlikte korunmuş. Dört silindirli çift egzantrikli motor ve kısa oranlı beş ileri vites kutusu da aynı. Hatta süspansiyonlar Rindt'in kendi agresif ayarlarını taşıyor. Burun aşağıda ve sert; bu sayede sıra dışı araç kontrolünü yola yansıtabiliyor.

Bu aracın 1.2 milyon sterlinlik bir sigortası var ve 7000 d/dak civarında üçüncü vitesten dördüncü vitese geçerken bunu algılamaya çalışıyoruz.

Alfa, 60'larda ve 70'lerde Giulia 105 serisi coupe'den 100 binin üzerinde üretti ama 1965'te sadece 1000 adet araç yarışlar için homologe edildi. Bunun için şirket içerisinde Autodelta departmanı görevlendirildi; 1600 cc ve 1300 cc versiyonları üzerine çalışıldı. Bu otomobiller birçok açıdan çok ciddi ama GTA ismi bazı ipuçları veriyor. Gran Turismo Alleggerita (İtalyanca 'hafifletilmiş' anlamında) isminin kısaltması olarak kullanılıyor. Autodelta bu araçtan 240 kg ağırlık tasarrufu yaptı. Zaten hafif olan 980 kg'lik araç 740 kg'ye indi.

Muhtemelen bu araçların yarısı hayatta kalmıştır ve Alfaholics bunun tarihi olan en dikkat çeken 1600 GTA olduğunu iddia ediyor. En orijinal kondisyonuyla tarihini en iyi şekilde yansıtıyor. Elbette Alfa bu geçmişe gönderme yapan yeni Giulia GTA ve GTAm'i tanıttığında, akla onun gelmesi çok normal.

Motorsporları homologasyonu bağlantısı yeni gelenler için bir eksiklik ve Autodelta artık yok (yine de araçta Autodelta çıkartmaları var) ama orijinal araç gibi bu otomobil de güzel bir yol tutuşa ve zarif hatlara sahip. Ayrıca bu araç da Balocco test pistinde geliştirildi.

Giulia Quadrifoglio üzerine yapılan araçta güç 30 HP artarak 540 HP'ye çıktı ve ağırlık ise 100 kg düşürüldü (versiyona göre 1580 kg veya 1498 kg oldu). Süspansiyolar sertleştirildi ve iz açıklığı genişletildi. Brembo seramik frenler yerleştirildi. Yere basma gücü, Sauber Engineering'in rüzgar tünelinde geliştirilen ayarlanabilir arka kanat ve ön ayırıcılar sayesinde üç kat artırıldı. Bildiğiniz gibi Alfa Romeo'nun F1 takımı, Peter Sauber'in takımının isim değiştirmiş hali. GTA'nın modern bir yorumu olsa da aynı zamanda Jaguar XE SV Project 8 (süper sedan ve bir Nürburgring silahı) ve BMW'nin M4 GTS'inden de (süper coupe) izler var.

Bu aracı 500 adedi, belirlenen alanlarda el yapımıyla tamamlanmadan önce Cassino üretim hattına gidecek. GTA ve GTAm olarak ayrılan araçlar, siparişe göre sağdan veya soldan direksiyonlu yapılacak. Koltuğa oturun ve kemerlerinizi bağlayın çünkü bu iki versiyon da, Quadrifoglio'nun iki katından daha da fazla pahalı etiketlere sahip.







VİRAJI ÇOK İYİ ALIYOR VE İYİ YOL TUTUŞUYLA GIULIA'YI UÇ NOKTALARA TAŞIYOR






CE-868ZC


CE-868ZC



ARACI DAR VİRAJLARDA ZORLARKEN RİNDT'E ÖZGÜ AYARLARIN OLUMLU YANLARINI GÖRÜYORSUNUZ.

Yarın, Llandow yarış pistinde yeni ve eski modelleri arka arkaya kullanacağız. Fakat önce yeni GTAm versiyonu ile yola çıkıyoruz. Bu otomobilde arka koltuklar yok ve bunun yerinde arka rollcage bulunuyor. Ayrıca arka ve yan camlar, 40 kg ağırlık azaltılmasını sağlayan Lexan camlara sahip (bu arada orijinal GTAm'in aslında yarışlar için minimum ağırlık yönetmelikleri gereği daha ağır olduğunu ifade edelim).

747 tarzı uçuş yapabileceğimiz dağ yollarından geçiyoruz ve burada bize adeta bir lunapark hız treni tarzı virajlar bekliyor. GTAm'in Quadrifoglio'ya göre ekstra sertliği hemen kendisini gösteriyor. Yola daha sıkı sarılıyor ve konforlu ama destekleri iyi olan koltuklarla birlikte yolla bağlantı hissi harika. Akrapovic egzozlardan daha derin ve ciddi sesler geliyor. Gaza hafifçe dokunduğunuzda bunu hemen belli ediyor. Bu otomobil sadece lastiklerle dans etmek üzere bir araç değil. Yol gürültüsü ise, özellikle arkada bir bank olması sebebiyle iyi bir şekilde sönümlenmiş. Dört farklı sürüş modu arasında ise çok iyi ayrımlar var. Normal modunu seçtiğinizde egzoz daha yumuşak sesler çıkarıyor. Bununla birlikte sertleştirilmiş süspansiyon ise, bazı tümseklerde kendisini gösteriyor. Direksiyon yeniden kalibre edilmiş fakat hala biraz hafif ve merkezlemesi biraz aceleci.

Bulutların güneşin geçişini kapatması ve yoldaki minyatür golf delikleriyle birlikte devam ediyoruz. Arkadan itişli 500 HP'nin üzerinde bir araç ve Michelin Cup 2 lastikleriyle savaşa hazırız. Devirlendiğinde M4 GTS'i hatırlatan bir turbo sesi geliyor. Islak zeminde ilerlerken bize Project 8'in dört çeker sürüş üstünlüğünün ve yeni M3'ün çok kademeli çekiş kontrolünün sofistike yanlarının altını çiziyor. Alfa'nın elektronikleri ise sadece kapalı veya açık olarak ayarlanabiliyor. Biz de biraz havanın sakinleşmesi için 'seansa kırmızı bayrak çıkardık' ve beklemeye başladık.

Güneş yüzeyi kurutmaya başladı ama lastikler ve standart olarak yer alan karbon seramik frenlerin de ısınması gerekiyor. Quadrifoglio'ya göre virajlarda daha otoriter ve aceleci. Fren hissi ise istikrarlı ve büyük bir durdurma gücü sağlıyor. Gövde kontrol ise konfordan ödün vermeden orijinal araçtan daha ileriye taşınmış. Bu tarz bir güncelleme kolaylıkla aracı daha sinirli hale getirebilirdi. Direksiyonda derin bir iletişim var ve size zemine göre neler olduğunu açıkça belli ediyor. Çift turbo V6 motorda sadece 30 HP güç artışıyla 540 HP elde edilmiş ve ekstra tork artışı bulunmuyor; ayrıca daha kısa vites oranları da yok. Ama orta devir banında çok daha sağlam bir yumruk vuruyor gibi hissettiriyor. Sanki daha fazla torklu bir araç gibi ve bu noktada ağırlık tasarrufunun bir farkı olmalı. Bunu oldukça sevdik. Size daha geniş bir aralık sunuyor; özellikle de 87 km/s hıza ulaştığınız ikinci viteste. Gaz pedalının aralığının da Quadrifoglio'ya göre daha istikrarlı olduğunu ekleyelim. Performans elde etmek için daha doğal bir dozlaması var ve sekiz ileri otomatik şanzımanın geçişleri sizi üst noktada tutmayı başarıyor. Hatta bazı anlarda oldukça şiddetli bir darbe de alıyorsunuz.



HER ŞEY NASIL BAŞLADI? CORTINA'YA TEŞEKKÜRLER

Autodelta, 1960'ların başında Alfa Romeo motorsporlarıyla ve 1980'lerde F1 ile ilişkilendiriliyordu. Fakat Giulia GTA olmadan bunların hiçbirisi olamazdı. İlk olarak bağımsız olan Autodelta, Alfa bayisi Lodovico Chizzola ve eski Ferrari mühendisi Carlo Chiti tarafından 1961'de Udine'de kuruldu.

Autodelta, 1963'te Alfa Romeo'nun şirket için performans departmanı haline geldi. Alfaholics'ten Max Banks de güzel detaylar veriyor: "GTA, TiSuper (dört kapılı sedan) modelindeki yaşananların ardından geliştirildi. Ti, 100 kg daha hafif olan Lotus Cortina tarafından mağlup edilmişti ve Alfa da sıfırdan başlaması için yüzünü Autodelta'ya çevirdi." Chiti, Giulia GTA'yı geliştirdi ama Alfa deneyimli özel takım Jolly Club'a 1965'te ilk Avrupa Binek Otomobil sezonu için yönetimi vermişti. Cortina'lar yeniden kazandı; bu yüzden 1966'da takımın yönetimi de Autodelta'ya verildi. Banks anlatmaya devam ediyor: "Autodelta büyük bütçe ve Formula 1 pilotlarına sahipti ama o zamanlar özel bir kuruluştu ve başarmak zorundaydılar." GTA 1966, 1967 ve 1969'da 1600 GTA ile; 1971'den 1973'e kadar arka arkaya üç kez 1300 GTA olarak kazandı. Sınıfını domine etti ve şampiyonlukları aldı.

Banks, "İşte bu yüzden Chiti ve Autodelta için GTA bu kadar önemli bir otomobil" diyor. "Başarılı olmasaydı paranın gelip gelmeyeceği şüpheli olurdu. Bu da Tipo 33'ün geliştirilmesini engelleyebilirdi (Dünya Spor Otomobil Şampiyonası için kullanıldı). Ardından F1'de motor tedarikçisi ve üretici olarak yer aldılar."

GÖVDE

YENİ GTAm

Karbonfiber ön tampon, kanatlar, kaput ve tavan. Sauber'in uzmanlığıyla aero kit geliştirildi (GTAm'de standart; GTA'da opsiyonel). Yeniden tasarlanan arka difüzör ve yeni gövde altı aero parçalarıyla üç kat daha fazla yere basma gücü üretiyor. Yeni ön tampon ise hava akışını yüzde 10 iyileştiriyor.

1960'ların GTA'sı

Peraluman 25 alüminyum gövde panelleri, standart aracın çelik panellerinin yerini aldı. Ayrıca tampon yok ve hatta kapıların etrafındaki şeritlerin kalınlığı azaltıldı. Standart ızgaranın yerini hafif bir ağ aldı. Otomobilin renk teması ve 30 numara, Jochen Rindt'in İsveç'teki galibiyetine uygun.

ŞASİ

YENİ GTAm

Ön taraf 10 mm daha alçak ve arka taraf 10 mm daha yüksek. Daha hafif yaylara sahip ve viraj denge çubukları revize edilmiş. GTA'ya özel ayarlarla birlikte adaptif amortisörler standart. İz açıklığı önde 25 mm, arkada 50 mm daha geniş. Alaşım 20 inç jantların kilidi merkezinde yer alıyor. Brembo karbon seramik frenlere sahip.

1960'ların GTA'sı

Autodelta özel yaylar, viraj denge çubukları, yeni arka aks ve farklı ön süspansiyon parçalarıyla birlikte aracı güncelledi. Alfaholics tam olarak Rindt'e özel ayarları uyguladı. Bununla birlikte Campagnolo magnezyum jantlara sahip.

İÇ MEKAN

YENİ GTAm

İçeride alcantara detaylar var. Sabelt yarış koltukları ve altı noktalı emniyet kemeri yer alıyor. GTAm versiyonunda arka koltuklar çıkarılmış. Buradaki kask ve yangın söndürücü koymak için bir yer var. Ayrıca rollcage de bu şekilde adapte edilmiş. Arka ve yan camların yerini sabit Lexan malzeme almış.

1960'ların GTA'sı

Normal gibi görünüyor ama her yerinde hafifletme çalışmaları var. Koltuklar daha hafif çerçevelere sahip. Arka koltukların oturma ve sırt bölümleri daha ince. Hafif direksiyon simidine yer verilmiş. Bununla birlikte alüminyum cam açma kolu ve vinil pasparlar var. Gösterge paneli ise fabrikada basılmış kart değil fiberglas; çünkü kartlar kolayca hasar alabiliyor.



YENİ GTAm

Giulia'nın 2.9 litrelik bi-turbo V6 motoru sadece 30 HP kazanımla 540 HP üretiyor. Ancak turboşarjlar daha fazla devir çeviriyor. Güçlendirilmiş biyel kolları ve ekstra piston yağ jetleri ile yeni ECU ayarlarına sahip. Ayrıca yeni Akrapovic egzoz çift çıkışa sahip. Vites oranları ve sınırlı kaydırmalı diferansiyel Quadrifoglia ile aynı zaman özel bir yazılım kalibrasyonu var.

1960'ların GTA'sı

GTA'nın 1.6 litre çift egzantrikli dört silindirli motoru, Corsa yarış versiyonu ile 7600 d/dak'da 170 HP güç üretiyor. Bu versiyonda daha yüksek sıkıştırmaya sahip pistonlar ve Weber 45 DCOE karbüratörler var. Ayrıca ağırlık azaltmak adına magnezyum karter kullanılmış. Ayrıca delikli dişliler ve içi boş şaftlar var.



GÜNEŞ YÜZEYİ KURUTMAYA BAŞLARKEN LASTİKLERİ FRENLERİ ISITMAK DA GEREKİYOR.



Güneş tepeleri ısıtmaya başlarken günü tamamlıyoruz. Rüzgar türbinlerinin gölgeleri virajların üzerine düşüyor ve otele doğru giderken altın gibi görünen güneş ardımızda kalıyor.

Ertesi gün ise Güney Galler'de Llandow yarış pisti bizi bekliyor. Burası gerçekten güzel bir pist ve burada bir başka güzellik olan üstlü örtülü bir taşıyıcıdan Alfaholics Rindt GTA indiriliyor. Gövde hatları muhteşem ve klasik farları hemen dikkat çekiyor. 14 inç Campagnolo magnezyum jantlarla birlikte güçlü bir görüntüsü var. Arka taraftaki çıkıntılar, kaslı birinin tişört giymiş hali gibi. Alfaholics'den Max Banks, orijinal GTA'yı hazırlarken biz de GTAm ile piste tur atmaya çıkıyoruz.

İyi yol otomobilleri bile pistte özensiz hissettirebilir ama GTAm böyle değil. Anında daha çevik hissettiriyor. Michelin lastiklerin iyi yol tutmasıyla birlikte direksiyon son derece canlı. Önden kaymaya doğru giderken ön tarafı daha fazla zorlayabiliyorsunuz. Öncelikle bunu daha düşük yere basma gücü sağlayan cadde ayarlarında yaptık; yüksek yere basma gücü ayarında ön tarafta daha fazla tutunma oluyor. Elbette onunla drift de yapabilirsiniz ama GTAm'i derli toplu yolda tutmak adına bolca yol tutuş var. Turlardan sonra bile frenler inanılmaz ve süspansiyon kerblerde de kendisini kanıtlamayı başarıyor. Alfa, 6.1 kilometrelik test pisti Nardo'da bu aracın Quadrifoglio'ya göre yaklaşık 5 saniye daha hızlı olduğunu ifade ediyor ve gerçekten böyle hissettiriyor. Hatta daha iyi tur zamanlarından fazlası var. Çünkü otomobil daha hisli ve daha hassas. Ön taraftaki yol tutuş sayesinde viraj ortasında sizi dinlemeye hazır. Bununla birlikte verilen kontralarda konusunda da daha iyi tepkiler veriyor. Ayrıca iyi yol tutan Michelin'lerle birlikte viraja daha fazla hız taşıyabiliyorsunuz. Gerçekten etkileyici.

Orijinal GTA ile Banks de pistte bize katılıyor ve onun yanında spontane, eğlenceli bir sürüş yapıyoruz. Onun hızlı sağ viraj girerken üç kollu direksiyonla uğraştığını ve GTA'nın dıştaki lastiğinin nasıl hızlı döndüğünü görüyorum. Ardından ön sağ taraftaki yük azalıyor ve yola devam ediyor. Start-finiş düzlüğünde tam gaz ilerlerken dört silindirli motorunun, yeni GTAm'in





ALFA TUTKUNLARI İÇİN FİYATIN VE GTAm SÜRÜŞÜNÜNÜN NASIL OLDUĞUNUN BİR ÖNEMİ YOK.

turbo V6'sına göre kalın bir sese sahip olduğunu fark diyorum. Rindt'in aracının ona yakışır bir şekilde kullanıldığını görmek gerçekten çok özel.

Otomobilin tarihi ve kökeni kusursuz ve ilk yapılan 'Corsa' veya yarış özelliklerine sahip GTA'ları temsil ediyor. Alüminyum tavan ve gövde panelleri da bu aracın bir parçası. Rindt ile birlikte bu araçta Vaccarella, de Adamich ve diğer Autodelta pilotları yarıştı. Ardından fabrika takımı kariyeri bitince İsveçli ralli yıldızı Ove Andersson'a satıldı. Daha sonra bir İsveç koleksiyonuna katıldı ve ardından Alfaholics bunu satın aldı ve restore etti. Banks, GTA'nın dönüşü için bunun altın bir fırsat olduğunu söylüyor. Tüm orijinal parçaları korundu ve hatta elle yazılmış proje kağıtları bile var.

Özel bir yol aracı olmasıyla birlikte yönetmeliklerin getirdiği unsurları da taşıyor. Mesela ilk etapta takla barını fark etmemiştik. B sütunun arkasında siyah metal bir bölüm kasnak var ve çapraz desteklerle birlikte koltukları sarıyor. Hala alçakta oturuyorsunuz ama baş mesafesi çok fazla yok. Egzoz, susturucuya rağmen özel bir sesle kendisini belli ediyor. Motor gürlüyor ve DCEO Weber karbüratörlerle havayı emiyor. Debriyaj oldukça ağır ve vites kolu son derece şık. Şanzıman tüneli üzerinde fazla öne konumlandırılmış ama sürücüye doğru bir açı yapılmış. Kısa vites oranları sizi genel olarak düşük devirlerde tutuyor ve orta devir bandında enerjik yanını hemen keşfediyorsunuz. Gökyüzüne ulaşmak için helyum gazı gibi istekli. Kolayca 7000 d/dak'a ulaşıyorsunuz ve şanzımanla beraber akıcı bir hisse sahip. Ağırlığının yeni aracın yarısı kadar olduğunu düşünüce direksiyon beklediğimizden ağır ve GTA'nın ilk gövde burulmasını hissettirmesiyle daha sert. Fiziksel olarak yoğun bir şekilde çalışmanız gerekse de, koltuklarda çok az destek var ve üst gövdeniz yanal kuvvetlerle boğuşmak zorunda kalıyor. Bu birkaç tur için sorun olmuyor ama Banks bana aracın ön lastiklerinin hava olduğu fotoğraflar gösterdi ve etkilenmiş şekilde şöyle dedi: "Yarışlar iki saat sürüyordu. Bu adamlar gerçekten kahramandı."





Aracı dar virajlarda zorlarken Rindt'e özgü ayarların olumlu yanlarını görüyorsunuz. Apekste son derece istekli ve akıcı. Ayrıca gaz pedalıyla yönlendirmeye yapmaya da hazır. Her şey canlı hissettiriyor. Frenler dahi (dördü de disk) güçlü ve güven veriyor. Bu aracı depo boşalana kadar kullanabiliriz. Max Banks, Alfa'larla birlikte büyüdü çünkü babası Richard 1970'lerde 105 serisi modelleri almaya ve satmaya başladı (1999 civarında genel olarak sosyal toplantılar için Alfaholics'i kurdu) ve babasının 1980'lerin başında İtalya'dan bir çift GTA'yı 5-8 bin sterlin arasına getirdiğini hatırlıyor. Bugünlerde bu araçlar için pazarın en dibi 150 bin sterlin; bu araç ise 1.2 milyon sterlinle zirvede. Yine de Max hayatı boyunca onu satmayacak.

Diğer yandan yeni GTAm 180 bin euro ile ona göre daha ulaşılabilir görünüyor ama yine de fiyatının karşılığını verip vermediği bir soru işareti. Quadrifoglio'ya göre çok daha pahalı. Ancak sınırlı üretim araçların değerinin de artacağına kuşku yok. Banks de bu görüşü paylaşıyor: "Koleksiyonlarına yeni GTA'yı katmak isteyenler olacaktır. Şu anda üç veya dört müşterimizin bundan aldığını biliyoruz. Alfa bu araçların hepsini satacağından emin." Peki biz hangisini seçerdik? Elbette bu tutkulu müşteriler değerini kaybetmeyeceği düşüncesiyle GTA'yı alacaklardır. Bu araç son yıllarda Alfa'nın en kullanışlı yüksek performanslı ve en bütünsel aracı. Yine de 1966'da Jochen Rindt'in yarıştığı kırmızı aracın etkileyiciliğine erişemiyor.

Alfa Giulia Sprint GTA Corsa

FİYAT £1.2 milyon
GÜÇ ÜNİTESİ 1570cc 8v dört silindir, beş ileri manuel, arkadan itişli
PERFORMANS
170 HP @ 7600 d/dak, 165 Nm @ 6500 d/dak, 0-100 km/s hızlanması 6.0 saniye, 205 km/s maksimum hız
VERİMLİLİK Bilinmiyor
AĞIRLIK 740 kg
SATIŞ TARİHİ 1965-1969

Alfa Giulia GTAm

FİYAT €180,000
GÜÇ ÜNİTESİ 2891cc 24v çift turbo V6, sekiz ileri otomatik, arkadan itişli
PERFORMANS
540 HP @ 6500 d/dak, 600 Nm @ 2500 d/dak, 0-100 km/s hızlanması 3.6 saniye, 300 km/s maksimum hız
VERİMLİLİK 10.9 lt/100 km (tahmini), 244 g/km CO2
AĞIRLIK 1520 kg (tahmini)
SATIŞ TARİHİ Şimdi



YENİ YATIRIMLAR



YENİ GELECEK

Yeni nakit akışı ve AMG'den gelen yeni patron Tobias Moers. Aston Martin'in yeniden doğuşu farklı mı olacak?



1

Ağustos 2020'de Aston Martin CEO'su olan Tobias Moers ile tanışın. AMG'de 26 yıl geçirdikten sonra bu kıvırcık saçlı ve iki çocuk babası adam, Kanadalı milyarder Lawrence Stroll'den bir telefon aldı. Bilindiği gibi Stroll, motorsporlarında önemli yatırımlar yapıyor ve aynı zamanda Britanyalı otomobil üreticisinin de çoğunluk hissesine sahip. Söz konusu Britanyalı otomobil üreticisi ise, inişli çıkışlı tarihinde en az yedi kez iflas yaşadı.

Bu yılın başlarında Stroll (oğlu başarılı bir şekilde F1'de beşinci sezonunu geçiriyor), Moers'e en üst seviye yöneticilik teklifi sunmadan önce CEO Andy Palmer'ın rütbesini indirdi. Normal şartlar altında deneyimli AMG yöneticisi böyle şiddetli bir değişime duyarsız kalabilirdi. Fakat Mercedes'in 2019'da yeni Ar&Ge şefi olarak Moers yerine Markus Schafer'i ataması, bu fırsatı değerlendirmesine neden oldu.

Moers, "Kabul ettim ve bunu yaptığım için çok memnunum" diyor. "Bu pozisyon tamamen yeni ve farklı bir bakış açısı yarattı. Evet her iş günü bir sürpriz ama bu sorun değil çünkü Lawrence ve ben çok iyi geçiniyoruz. Henüz 10 ay kadar oldu ve stratejik sorunları omuz omuza yola koymak adına sık sık toplantılar yapmaya devam ediyoruz."

Moers, Gaydon'a ilk ziyaretinden önce Aston'un güçlü ve zayıf yanları hakkında mümkün olduğunca bilgi topladı. Birçok konuda uyarı aldı. Bunlar arasında gerçeklik ve istekler arasındaki uçurumu değerlendirmek de vardı. Bütçe ve planlar arasındaki boşluk konusunda da dikkatli olmalıydı.

Fakat durum düşündüğünden daha iç karartıcı çıkmıştı. Yönetim, istenen performansı göstermeyenlerle dolmuştu ve karmaşık üretim süreci bindiği dalı kesmek gibiydi. Ayrıca yatırımların karşılığının zayıf olması da sorunlardan biriydi.

Moers anlatmaya devam ediyor: "Bazı şeyler açık bir şekilde temelden hatalıydı. Mesela yeni V6'lara boşuna para harcıyorduk. O zamanlar EU7 normlarına bile uyum sağlamıyordu ve içten yanmalı üretiminin yakında çok eskide kalacağı da çok netti. Valkyrie bütçeyi çoktan aşmıştı. Ayrıca Lagonda markasını bazı sebeplerden ötürü tamamen elektrikli yapmak fazla cesur bir karardı ve onun geleceği hala belirsiz."

Moers açık bir şekilde itiraf etmese de hızlı bir şekilde V6'nın fişini çekti ve nakit akışını elektrifikasyona ve yeniden düşünme portfolyosuna yönlendirdi. Uzun bir süredir Aston'un köşeyi dönmesi için Mercedes-AMG'nin yardımına ihtiyaç duyduğu açıktı. Ama aynı zamanda Daimler'in Aston'un pahalı teknolojik hapları yutmasına o kadar ihtiyacı yoktu ve bu anlaşmaya AMG'deyken Moers ilgilenmişti.

Mercedes'in daha düşük ilgisi, iki tarafın faydalanacağı şekilde düzenlendi. Mevcut ve gelecek teknolojilerin paylaşılması üzerine anlaşma yapıldı. Bu bilgiler ışığında AMG parçaları, Aston tarafından satın alındı.



Moers'in ilk aracı F1 Edition Vantage oldu.



MOERS'İN GELİŞİ DÜŞÜNDÜĞÜNDEN DAHA İÇ KARARTICI ÇIKMIŞTI.

Moers kabin güncellemelerine öncelik veriyor.

DEVRİM 2025'TE İKİ YENİ ELEKTRİKLİ SPOR OTOMOBİL AİLESİYLE BAŞLAYACAK.

Moers sadece F1 ve yol otomobilleri arasındaki aktarımı değil, daha fazlasını hedefliyor.

Sonuç olarak bir yıl öncesine göre yüzde 30-50 civarında daha ucuza mal edilmeye başlandı. Bu sadece bir başlangıç. Devrim 2025'te, Aston'un AMG destekli iki yeni tamamen elektrikli spor otomobil ailesiyle gelecek.

Önümüzdeki birkaç yılın dikkat çekici yanları Valkyrie hiper otomobil, Valhalla süper otomobil ve DBX SUV'un bir çift hibrit versiyonu olacak. Buna ek olarak V12 motorun güncellenmiş versiyonu gelecek. Ayrıca DBX'in S versiyonu üzerinde de çalışılıyor.

Spor otomobiller için ise büyük makyajlar ve teknolojik güncellemeler yapılacak. Moers sözlerine devam ediyor: "Vantage, DB11 ve DBS için kapsamlı güncellemeler gelecek. Tasarım değişimlerine ek olarak fonksiyonel geliştirmeler yapılacak. Kabin ise yeni bağlantı sistemleri, dijitalleşmeyle ve yeni asistan sistemleriyle yenilenecek. Aynı zamanda AMR alt markası da yeniden değerlendirilecek. Otomobiller sürüşü ve görünüşüyle daha dinamik olacak. Bununla birlikte altı ileri manuel tarih olacak."

Vantage hakkında konuşurken, Moers'in ilk işinden birinin şunu söylemek olduğunu hatırlatalım: "Bana pist odaklı bir Vantage yapın." Standart Vantage pist odaklı değildi. Coşkulu ve karakterliydi ama virajlarda sudan çıkmış balık gibi oluyordu. Yeni F1 Edition öyle değil. Güç 25 HP artarak 535 HP'ye yükseldi ve vites kutusu artık daha hızlı çalışıyor. En büyük değişiklik ise şasi ve yol tutuş tarafında yapılmış.

F1 Güvenlik Aracı işine de (Bu sezon bilindik AMG GT ile bu rolü paylaşıyor) hazırlanması ve sert sürüşü seven müşterileri adına F1 Edition, daha sert yapıya, revize edilmiş süspansiyonlara, yeniden ayarlanmış direksiyona, daha sıkı arka yay oranlarına (aracın hızlı direksiyonuyla arkanın kontrol altında tutulması için) ve Vantage'de bir ilk olacak şekilde mekanik yol tutuşu artıran 21 inç jantlara sahip. Yere basma gücü de artırıldı. Pazar öğleden sonraları F1 pistine güvenlik aracı girmesi durumlarında Vantage buna ihtiyaç duyabilir.

Peki ya Lagonda ne durumda? Moers arkasına yaslanıyor ve yanıt vermeden önce suyundan bir yudum alıyor: "Bu önceliğimiz değil. Lagonda bizim lider elektrikli markamız olmayacak. Bunu daha çok Çin ve ABD lüks pazarına atak yapmak için uygun görüyorum. Ama bizim asıl amacımız Aston Martin'i yeniden hayal etmek ve elektrikli geleceğini tanımlamak."



Büyük 21 inç jantlar Vantage'nin mekanik yol tutuşunu artırıyor.

V8 mevcut ürün gamının motor seçeneği olarak kalırken evrimleşmiş hali ise AMG'nin gelecek model programlarıyla bağlantılı olacak. Buna 625 HP ve 800 HP güç üreten 4.0 litre ünitenin iki plug-in hibrit versiyonu da dahil. Daha büyük bataryalar ve daha güçlü elektrikli motorlar yerleştirilen amiral gemisi hibrit Aston'ların ise, 1000 HP ve 1300 Nm civarında değerler elde etmesi bekleniyor (tork değeri şanzımanı korumak adına üçüncü kademeden sonra sunulacak).

Bu bolca güç demek ama artık spor-lüks oyununda performans asıl kilit nokta değil. Bunun yerine dikkatlice işlenmiş marka değerleri, varlıklı ve imaj konusunda kaygısı olan müşterileri için hızla en büyük tek motivasyon kaynağı haline geliyor. İşte bu yüzden yeni yönetim markanın ve ürünlerin çekiciliğine, müşteri deneyiminin farklılığına bu kadar önem veriyor.

Moers detaylara girmeye devam ediyor: "Marka yönetimi çok kademeli bir iş. Şu anda kişiselleştirme sürecini revize ediyoruz. Bunların içerisinde yeni araç oluşturma sistemi de var. Bu program sadece daha havalı renkleri ve ek döşeme opsiyonlarını içermeyecek.

EKİPLE TANIŞIN



TOBIAS MOERS
ASTON MARTIN CEO'SU
Eski AMG patronu Moers harika işler başardı. Bir işi nasıl büyütebileceğini ve nasıl yürütüleceğini biliyor. Güzel bir ekip buldu ve bu işi gerçekten seviyor.



LAWRENCE STROLL
ASTON MARTIN BAŞKANI
Milyarder Stroll, Aston'u iflastan kurtardı ve büyük bir nakit akışı sağladı. Yeniden yapılanan F1 takımıyla Aston'u da bu spora soktu.



OTMAR SZAFNAUER
ASTON MARTIN F1 TAKIMI CEO'SU
2019'da Force India'ya katılan eski Ford çalışanı Szafnauer, ekibi sürekli olarak ileriye taşıdı. Takımın Mercedes motor anlaşmasını sağlama aldı.



SEBASTIAN VETTEL
F1 PİLOTU
Lance Stroll'ün yanına katıldı. F1 takımına nasıl kazanılacağına yönelik büyük bir birikim getirdi. Szafnauer, takımı büyütmek adına ondan faydalanacak.



MATT BECKER
ASTON MARTIN ŞEF MÜHENDİSİ
Eski Lotus çalışanı Becker, büyük Macan gibi sürüşe sahip olan DBX SUV modeliyle dehasını bir kez daha gösterdi. Meors ile birlikte önemli bir iş yükü var.



Yeni bir zanaatkarlık seviyesinden söz ediyorum. Bu bizim tasarım dilimizi daha özel hale getirecek. Ayrıca görünenden daha fazlasını sunan mühendislik güncellemeleri de istiyorum. Motorsporlarının etkisi henüz yeni keşfetmeye başladık. Şunu söyleyebilirim: Lawrence Stroll, Formula 1'de şampiyonluğu kazanmak için yarışıyor. Bu yıl olmayacak ama şampiyonluk nihai hedefimiz."

Aston Martin'in F1'e dönüşünü (evet döndüler; 1959'da puansız bir sezon geçirdiler ve 1960 Hollanda GP'sinde start alamadılar) kaçırdıysanız kısa bir hatırlatma yapalım. Stroll zaten bir F1 takımına sahipti (hem de Mercedes-AMG motorlu). Aston başkanı olduğunda bu ikisi birleştirme fırsatı buldu. Böylece Racing Point artık Aston Martin oldu. İsim değişikliği daha fazla para, daha fazla baskı ve Red Bull ile Ferrari'nin yıldız pilotu Sebastian Vettel'i getirdi.

Takımda en üst düzey görev Otmar Szafnauer'in. Szafnauer, "Oldukça iyi bir tempoda büyüyoruz" diyor. "Değişimin uygun bir şekilde yapılması gerekiyordu. Bizim acil ihtiyacımız olan süreci değiştirmeyi yönetmekti. Sahip olduklarımızı kaybetmiyoruz, onları iyileştiriyoruz."

"Takımın DNA'sında elinden gelenin fazlasını yapmak ve çok az şeyle daha



Muhteşem... Ama kafa karıştırıcı. Valkyrie, Red Bull ile şekillendi. Aston'un yeni F1 takımı ise daha fazlasını yapacak.

fazlasını başarmak var. Şimdi Aston Martin işin içinde. Geçmişte takım mütevazi bütçelerle iyi sonuçlar alıyordu. Bunu sadece bütçe sınırlamasından [sezon başına 145 milyon dolar] değil, verimlilikten dolayı devam ettirmek istiyoruz."

Takım yalın ve başarıya aç olmaya devam ederse artık büyümekten başka da seçeneği kalmayacak. Szafnauer de bunu onaylıyor: "Aston Martin bize yeni partnerler ve geçmişte eksikliğini hissettiğimiz kaynaklar getirdi. Aynı zamanda daha fazla alt yapı, daha fazla insan ve daha iyi fırsatlar için planlama yapmamızı sağlıyor. Böylece motorsporlarının zirvesinde, tam olarak zirvede mücadele edebiliriz. Aynı kalamayız. Bu deliliktir. Aynı şeyleri yaparak daha iyi sonuçlar bekleyemezsiniz. Biz artık daha iyiyiz."

Takım bu yıl yeni tesislerine de taşınacaktı. Covid ise bu durumu biraz geciktirdi. Ancak birçok çalışma tamamen yeni 2022 araçları işin yapılıyor.

Szafnauer anlatmaya devam ediyor: "Kurallar açısından 2022'de her şey değişiyor. Bazı takımların yeni fabrikalar tasarladığını ve yaptığını gördüm. Elbette performansla bazı değişimler olacaktır. İnsanların bu süreçte araçları daha hızlı yapma konusunda dikkatlerinin dağıldığın görüyorum.





"LAWRENCE STROLL, FORMULA 1'DE ŞAMPİYONLUĞU KAZANMAK İÇİN YARIŞIYOR."
TOBIAS MOERS



“MOTORSPORLARININ ZİRVESİNİN ZİRVESİNDE MÜCADELE ETMEK İÇİN BURADAYIZ.”
OTMAR SZAFNUAER



Zigzag cam kokpit gelen havanın yumuşatılmasını ve kaska daha yavaş gelmesini sağlıyor.



Biz bu dikkat dağınıklığını en az indirmek için ayrı bir grup kurduk. Bu sayede minimum riskle altyapımızı geliştirmek istiyoruz."

Szafnauer F1'de başarı için doğru insanları yerleştirmek ve altyapı üzerinde çalışırken Moers ise aynısını şirkette daha geniş ölçekte yapacak. Multimac ile uzun süreçli bir işbirliğine imza attı. Böylece Valkyrie gibi özel projeler için bir tür üretim ve Ar&Ge tesisi oluşturdu. Aynen önceki AMG Project One gibi bir çalışma ortaya koymak istiyor. Diğer yandan AMG'nin, geliştirme aşamasının sonlarında olduğu iddia edilen tamamen elektrikli Project Two için ise yorum yapmıyor. Fakat bu otomobil gerçekleşirse, daha radikal kanatlara sahip Aston Martin logolu kardeşinin olması sürpriz olmayacak.

Aynı işbirliği Almanya'da geliştirme aşamasında olan modüler yüksek performanslı elektrikli güç kitinde de yapılacak. Şu anda çalışılan birkaç batarya ölçüsü (80 kWh, 100 kWh ve AMG için 120 kWh) olduğu, 330 ve 660 HP güçlerinde bir çift modüler elektrikli motor üzerinde çalışıldığı söyleniyor. modele göre dört çeker sürüşlü araç 660 HP'den, 1000 veya 1300 HP değerlere sahip olabilecek. Gaydon'da ayrı Ar&Ge merkezini kuran şirket, kendi ayarlarını ve kalibrasyonunu yapacak.

Revize edilen DB11, Vantage 2.0 ve modifiye edilen DBS'in ardından 2026'da gelecek tamamen yeni spor otomobillerle büyük bir adım atılacak. Moers, "Şu andaki ürünlerin ne zaman biteceğine karar vermedik" diyor. "Ancak sıkılaşan EU7 emisyon normları geldiğinde benzinli versiyonlar sadece ithal etmek için uygun olacak. Sonuç olarak bizim tamamen elektrikli altyapıyla yeni nesil araçlara hazırlanmamız gerekiyor. Daha fazla V8 ve daha fazla plug-in hibrit olmayacak."

AMG'den gelen destekle Aston sportif elektriklileri İtalyan rakiplerine göre daha hızlı adapte edebilir. İlk adım ise daha önce sözünü ettiğimiz iki yeni spor otomobil olacak. Moers ayrıca alçak tavanlı crossoverları da düşündü ama bu pazarın çok hızlı doyuma ulaştığı düşünüldü. Yeni elektrikli mimarinin en önemli avantajı, daha geniş ve esnek yerleşim fırsatları sunması. Böylece geniş iki koltuklu bir araçtan gerçek dört koltuklu araca kadar neredeyse tüm gövde tiplerinin mümkün olduğu söyleniyor.

Satır aralarını okuduğunuzda Aston'un spor otomobil ürün gamını üstü açılanlar, süper otomobiller, hiper otomobiller ve sınırlı edisyonlar hariç üçten ikiye indireceği görülüyor.

2021 ASTON MARTIN, 2020 RACING POINT'İN EVRİMLEŞMİŞ HALİ OLDU

BİR TÜR RACING POINT
2021 Aston Martin F1 aracı, Üreticiler Şampiyonası'nda dördüncü olan ve Sergio Perez ile bir zafer alan 2020 Racing Point'in evrimleşmiş hali. RP20, önceki sezonun şampiyon Mercedes-AMG'sinden birçok şeyi iki sebeple almıştı: Mercedes gridde açık ara en iyi araçtı ve Mercedes motoru-vites kutusu en iyi bu aero ile çalışıyordu. Farklı rotadan gitmenin de bir anlamı yoktu.

SAĞLAM TABANLAR
F1 otomobillerinin yere basma gücü iyi tur zamanının kilit noktasıdır. Mühendisler de sürekli olarak bunu artırmaya çalışıyorlar. 2021 araçları için tabanlarda değişimler yapıldı ve mühendisler özellikle arka bölümle bunu telafi ettiler.

KRİTİK BORULAR
Fren borularının, frenlerdeki hava akışıyla soğutmayı sağladıklarını biliyorsunuzdur. Aslında yarı yarıya haklısınız. Ancak bu boruları kanatçıklarla desteklemek, daha verimli bir yere basma gücü elde etmek demek. Böylece süspansiyonun etrafından geçen hava direkt olarak arka lastiklere yönlendiriliyor. 2021'de ise bu kanatçıkların oranı azaltıldı.

İLK ÜÇÜ ZORLAMAK
Lawrence Stroll'ün önderliğinde Aston Martin'e nakit aktarılması yeni hedeflerin gelmesi demekti. Bu oldukça iddialı görünüyor. Szafnauer en iyi üç takım ile aynı seviyede olmaktan söz ediyor. Yarış kazanmal için mücadele etmeyi ve sürekli olarak podyumdan yer almayı hedefliyor. Elbette bu başarılar 2022'de tamamen yeni araçlar için de yolun açılmasını ve kadrosunun büyümesini sağlayacak.

JORDAN, SPYKER... ASTON!

JORDAN 1991-2005
Eddie Jordan ve yetenekli takımı, yeşil 191'i 1991 yılı için gride sokmuştu. Spa'da Schumacher bu aracı kullandığında sıradaki yıldız olacağını kanıtlamıştı. Genel olarak sarı renkte yarıştan Jordan para bitene kadar 2005 yılına dek yarıştı.

MF1 RACING 2006
Jordan'ı alan Midland Group tarafından mutsuz ve kısa bir bölüm. Takım 2005'te Jordan olarak yarışırken 2006'da MF1 oldu. 2006 boyunca ise performansları arttı.

SPYKER 2007
Bir başka kısa bölüm. Spyker takımı satın aldı ve araçları Hollanda turuncusuna boyadı. Çok fazla ses getiremediler. En iyi sonuçları ise sekizincilik oldu.

FORCE INDIA 2008-2018
Force India'nın yeşil-turuncu renkleri ilk yıllarda tek dikkat çeken şeydi. Fakat takım istikrarlı şekilde gelişti. 2008'de Üreticiler Şampiyonası'nda onuncu olan takım 2016'de Sergio Perez ve Nico Hulkenberg ile dördüncü oldu.

RACING POINT 2019-2020
Force India'da değişiklik yaşandı ve Kanadalı milyarder iş adamı Lawrence Stroll işin içerisinde girerek aracı pembeye boyadı. 2019'daki inişli çıkışlı sezon 2020'de daha iyi bir hale geldi. Mercedes'den esinlenen RP20, Üreticiler Şampiyonası'nda dördüncülük getirdi. Ayrıca Sergio Perez, Red Bull'a geçmeden önce bir galibiyet elde etti.

ASTON MARTIN 2021-
2021'de pek fazla değişiklik olmadı. Sadece yönetmeliklerin getirdiği değişimler yapıldı. Ancak yeni bir isim, yeni uzun vadeli planlar ve yeni bir renk teması var. İlk sonuçlar yapılacak çok işin olduğunu söylüyor.



Sarı logolu lastikler, yeni temayla iyi bir uyum içerisinde.



Vantage önden motorlu V8 düzenini koruyarak evrimleşirken, tamamen elektrikli versiyon ise daha sürüş odaklı ortadan motorlu karakteristiğini öne çıkaracak. DB11 ve DBS'in yerine daha kısa ön çıkıntısı olan, uzun aks aralıklı ve uzun arka bölüme sahip dört koltuklu bir coupe bekleniyor. Geçici olarak DBE ismini aldı ama yeni bir isimlendirmeye geçilmesi bekleniyor. Bu versiyonun özel yüksek enerjiye sahip bataryayla donatılacağı tahmin ediliyor. Uzun vadede en dinamik Aston'ların yeni nesil AMG GT ve GT 4-Door ile hayat bulması mümkün; aynen gelecek DBX'in Mercedes EVA2 platformunu kullanan EQE ve EQS'den önemli unsurları alması gibi. Nereden bakarsanız bakın, Aston Martin tamamen elektrikli bir marka oluyor. Stratejik hedeflerden biri bu; diğeri ise Ferrari'yi alt etmek.

Moers, "Şirkete geldiğimde doğaçlama işlerin harika olduğunu ama üretkenliğin yetersiz olduğunu gördüm" diyor. "İşte bu yüzden Aston Martin'i yeniden keşfediyoruz. Genel verimliliği yüzde 30-40 civarında artırdık. Henüz hayal ettiğimiz yerde değiliz, ama buna daha yakınız. Mesela gelecekte tüm otomobiller St Athan'da boyanacak. İş istasyonlarının sayısı 70'ten 20'ye gibi ciddi oranda düşüyor. Valkyrie için planlanan geçici fabrika hiçbir zaman kapılarını açmayacak çünkü Gaydan'da araç için bir oda yaptık."

"Dahası şirkete bir dizi yeni isim getirdik. Bunlar şef operasyon sorumlusu Bentley'in başarısına katkı sağlayan Michael Straughan [CV'sinde Volvo, Jaguar Land Rover ve Sunseeker da var], AMG'den güç ünitesi uzmanı Ralf Illenberger [16 yıl boyunca Affalterbach'ta Moers'in kilit adamı oldu] ve şef araç mühendisi Drummond Jacoy [CV'sinde Mercedes ve AMG var] oldu. Şef kreatif direktör Marek Reichman ile birlikte bu takım Aston'u daha güçlü yapacak."

Peki CEO'nun rolü tam olarak ne olacak? Moers yanıtlıyor: "Bay Stroll'ü mutlu etmek, AMG ve Daimler arasındaki bağlantıları yakın tutmak, yeni otomobilleri yola çıkarmak zorundayım. Ayrıca üretim adedini 10 bin, 12 bin ve hatta yüzde 50 SUV oranıyla yılda 14 bine çıkarmalıyım." SUV'lar hakkında konuştuğumuzda Moers, DBX ile geleceğe olumlu bakıyor. Bu aracın 7 koltuklu versiyonu da gündemde ve BMW'nin X7 rakibi olabilir. Ama Moers'e göre tasarım ve paketleme endişeleri sebebiyle böyle bir şey olmayacak.

Bunun yerine ürün planlama süper lüks, artırılmış aks aralıklı dört koltuklu bir aracı Çin pazarında sunacak ve bu araç 'Lagonda by Aston Martin' ismini alabilir. Çalışmalar arasında sadece plug-in hibrit versiyonu olarak sunulacak sportif DBX coupe de var.

Moers, "Aston Martin'i neyin çok heyecan verici yapabileceğini bildiğimi düşünüyorum" diyor. "Ama ben AMG'de büyüdüm, Maybach'da değil. Bu da Lawrence ve ekibinden lüksün mekanizmalarını öğrenmem gerektiğini gösteriyor. Daha hafif ağırlığa sahip yeni bir alüminyum mimari, üstün rijitlik ve daha verimli üretim yapmak farklı bir konu; milyonerlerin her merakına dokunmak ayrı bir konu. Şu anda herkes elektrikleniyor ama bizim farklı olarak daha duygusal bir kullanıcı deneyimi sunmamız gerek." İşin güzel yanı Aston zaten yüksek bir kullanıcı deneyimi sunuyor; aynen DBS'in V12'si gibi veya DBX'in virajlı yolda sunduğu heyecan gibi. Moers'in AMG'de yaptıkları büyük işlerdi. Aston Martin ve Tobias Moers, adeta cennette bir buluşma gibi.

SİLAHINIZI SEÇİN



VANTAGE
İSTEDİĞİNİZ ARAÇ
Yeniden tasarlanan araç herkesin tarzı değil. Agresif ön görünümü ilk bakışta etkiliyor. Ayrıca AMG V8 motor ile birlikte çok daha iddialı oldu.

VANTAGE ROADSTER
HARİKA AMA 911 KADAR DEĞİL
0-100 km/s hızlanması 0.1 saniye daha yavaş ve maksimum hızı 8 km/s daha az ama Roadster sizi çok iyi hissettiriyor. Ancak ne yazık ki fiyatı yüksek.

DBX
HEYECAN VERİCİ SUV
Aston satış adedi elde etmek istiyordu ve DBX bu açıdan oldukça yetenekli. Yakışıklı SUV'un tek zayıf noktası kabini. Hızlı, eğlenceli ve kapasitesi yüksek.

DB11
ESKİ AMA İYİ
Aston her zaman size bir şeyler vaat etmiştir. Sansasyonel ve dikkat çekici. V8 motorludan, üstü açık Volante'ye veya daha güçlü AMR V12'ye kadar birçok seçeneği var.

DBS
BİR AMİRAL GEMİSİ
Son derece pahalı karbon bir gövdeye sahip. 715 HP üreten V12 motoru tam olarak istediğiniz deneyimi size sunacak.

VALKYRIE
21. YÜZYILIN McLAREN F1'İ Mİ?
V12 motorlu, Adrian Newey tasarımı araç için bekleyiş devam ediyor. Kokpit dar olabilir ama son derece rahat ve sesiyle de iddialı olacak.



"ASTON MARTIN'İ NEYİN ÇOK HEYECAN VERİCİ YAPABİLECEĞİNİ BİLDİĞİMİ DÜŞÜNÜYORUM."
TOBIAS MOERS



KABLOLU ÇOCUKLAR

Peugeot ve Volvo'dan gelen plug-in hibritler, hem çılgınlık yapmak hem de daha düşük vergiler ödemek için ideal mi? Kulağa fazla iyi gibi geliyor...




KN21 EUH

E


Monster Energy mi?
Evet, onu hatırlatıyor.


Yavaşlayarak ne
yapıyorlar?

Evde Hamilton'ın Şapkaları diye bir kitap var. Burada bir domuzun komik derecede geniş bir şapka koleksiyonu bulunuyor. Oğluma o kadar çok okudum ki gözlerim kapalı bile tekrar okuyabilirim. Kafatasımı açtığınızda oksipital lobumda onun yazılı halini bulabilirsiniz.

Bunu buraya yazdım çünkü kafamda Hamilton dahi, Peugeot 508 Sport Engineered'den daha normal konumda. Bu otomobil sıra dışı birçok şapkayla aynı durumda. Akıcı tasarıma sahip sedan, rahat bir otoyol aracı, sıfır emisyon meraklılarını memnun edebiliyor ve görünüşe göre şimdi de güçlü bir spor otomobil oldu. İşte böyle bir CV'si var.

Bu, işleri fazlasıyla karıştırmaz mı? Çoğu Sport Engineered 508 şirket aracı olarak satın alınacaktır. Yeterince kolay bir şekilde müşterilerini memnun edebileceğini düşünebilirsiniz. Mesela bir M Sport gövde kiti iş arkadaşlarını etkileyebilir ve dizel motor ise düşük tüketimle filo müdürlerini etkiler. Onun dışındaki her şey ikinci plandadır.

Ancak saydığımız dizel maddesi artık geçmişte kaldı. Bunun gibi plug-in benzinli hibritler ve Volvo S60 T8 Polestar Engineered her akşam şarj etmeye istekliyseniz, size yüksek performans ve düşük vergi bedelleri sunacaktır. Yüzde 100 elektrikli bir araç da bunların her ikisini yapabilir ama onların tam olarak her yer için hazır olduğunu söyleyemeyiz. Şimdilik böylesine fikirler iyi gibi görünüyor.

Planımız bugün şirket aracı sürüşleri yapmak. Sabah kahvaltısında benzinlikten alınan protein bar ve filtre kahve var. Buradan sonra Cambridge'in merkezine bir 'iş toplantısı' sürüşü yapacağız. Hızlı otoyol sürüşünün ardından şehir içinde biraz sıfır emisyonlu sürüşü yapacağız. Klasik plug-in hibrit sürüşünün ardından onların kendilerini göstermeleri için farklı bir yerde şans da vereceğiz.

Elbette sıradan hibritler olmadığını biliyoruz.

Herkesin ve her yerin elektrikli araca hazır olduğunu söyleyemeyiz. Bu yüzden buradaki Peugeot gibi plug-in hibritler iyi bir fikir gibi. Şimdilik.





Performans uzmanları tarafından şekillendirildi ve bu çalışmanın altı 'engineered' ismiyle çizildi. Bu yüzden eğlenceli kırsal virajlı yollarda birkaç saatlik sürüş yapmak kaçınılmaz. Zor iş, ama birinin bunu yapması gerek. İş arkadaşım Tom Wiltshire sadık bir Peugeot fanı ve annesinin doğum günü olmasına rağmen 508 sürüşünü ajandasına yazmıştı. Bu arada ben de hızlı Volvo'ları seviyorum ve S60 T8'i kullanmaya hazırım. 508 Sport Engineered, şu ana kadar yol için yapılmış en güçlü Peugeot. 1.6 litre motor ve iki elektrikli motorunun kombinasyonuyla 360 HP güç ve 520 Nm tork üretiyor. Volvo ise tek elektrikli motoru ve daha büyük 2.0 litrelik içten yanmalı motoruyla 400 HP'ye sahip.



Kızgın görünüyor ve aslanın şu ana kadar ki en hızlı yol otomobili olarak zaten öyle.



Peugeot'dan son derece cesur bir kokpit.



BMW ile güreşen Volvo zarif ve yakışıklı bir otomobil.



Şehir içinde sadece bataryayı kullanarak fısıldayabiliyor.

Peugeot'nun 4 çeker sistemi, Ari Vatanen'in 405 T16 ile yan yan gittiği Pikes Peak gibi sürüşler için değil daha çok kötü hava şartlarında çekişi iyileştirmek için.

Tasarım olarak S60 bana göre harika görünüyor ve hatta Volvo'nun yaptığı en iyi görünen otomobil: Kompakt, oranları harika, kaslı görünüyor ve temiz hatları var. Polestar ise bunu biraz daha ileriye taşıyor. 19 inç jantları, altın rengi fren kaliperleri, parlak siyah ön panjuru ve egzoz çıkışları var.

Peugeot'nun sportif gövdesi ilk bakışta biraz daha sade görünüyor. Yaklaştıkça daha fazla detay ortaya çıkıyor: Çift bombeli tavan, agresif difüzör ve ön tamponda aero kanalları var. Sevebilirsiniz veya nefret edebilirsiniz ama tüm bunlar, Peugeot'nun Alman otomobili gibi görünmesini ve hissettirmesini önlüyor. Birçok kişi için çekiciliğin kilit noktası bu olacak. Üç pençe motifleri, Kripton Yeşili detaylarla tamamlanmış. Dikkat çekici bu renk, bir zamanlar Porsche'nin E-Hybrid'lerde kullandığı asit yeşili rengi hatırlatıyor. Bu kötü bir şey değil. Bu 508 versiyonunun sadece siyah, gri veya beyaz olarak sunulduğunu düşününce, bu ağırbaşlı temaya heyecan katıyor.

508, Volvo gibi dört tekerlekten çekişe sahip. Elbette bu sistem, Ari Vatanen'in 405 T16 ile yan yan gittiği Pikes Peak gibi sürüşler için değil daha çok kötü hava şartlarında çekişi iyileştirmek için. Peugeot'nun iki aksını tahrik etmesini gücünü temiz bir şekilde yola aktarmasını sağlıyor. Ne yazık ki Cambridge'e giderken aracın otoyolda maksimum gücünü denemek adına çok az fırsatımız oldu. Ancak adaptif süspansiyonlarla bolca oynadık, koltuğun masaj özelliğini aktif hale getirdik ve Focal müzik sisteminden bass yoğunluklu müzikler açtık. Tüm bu güzellikler standart ve Peugeot'ya özel bir hava katıyor. Ayrıca müziğin sesini açarak, Michelin Pilot Sport 4S lastiklerinden gelen derinden sesi ve aynalardan gelen rüzgar sesini dinlemek zorunda kalmıyorsunuz.

Volvo'nun geleneksel kabinine göre Peugeot'nun i-Cockpit sistemine alışmak için daha fazla zaman gerekiyor çünkü burada daha fazla şey olup bitiyor. Küçük direksiyon göstergelerin altında konumlandırılmış; 10 inç medya ekranının önünde piyano tuş tasarımı var ve karbonfiber efektli materyallerin bir karışımı bulunuyor. Fütüristik görünüyor ve güzel tasarlanmış ama kapı içlerinde ve kol dayama yerinin altında bu fiyatta bir araçta beklemeyeceğiniz bazı sert plastik parçalar var. Bu eleştiri, S60'ın ekranlarına yapılabilir çünkü düzeni ve çözünürlülüğü eski görünmeye başlamış. Volvo'nun kabini Peugeot'ya göre biraz daha sakin. Sadece normal bir otomobil gibi görünüyor ki bu günlerde ironik şekilde cesur bir karar. S60, büyük ölçüde sert Öhlins süspansiyonlardan dolayı otoyolda daha gürültülü ve daha az konforlu. Fransız otomobil daha geniş çalışma aralığına sahip ve daha sakin hissettiriyor.

Cambridge'e giderken bataryayı koruma modundayken çünkü maksimum elektrikli menzilini şehir içine taşımak istedik (508'de 42 km menzil; Volvo'da 44 km menzil var).



İKİNCİ GÖRÜŞ
TOM WILTSHIRE
Peugeot'nun problemi, ikonik 205 GTI gibi hızlı araçlarla karşılaştırılmak ama öyle olmamalı. 508 SE, 505 GTI gibi büyük, konforlu ve yakışıklı araçların ruhunu taşıyor. Elbette bolca hız ve çeviklik var. Sürüşü eğlenceli ama Polestar'ı unutmayın. İsveçli aracın güç avantajı var ve dururken de giderken de etkileyici görünüyor. Peugeot ise her hızlı Fransız aracı gibi asit yeşili detayları ve tuhaf sürüş pozisyonuyla ilginç.

UÇUŞ ÖNCESİ BRİFİNG VOLVO S60 T8 POLESTAR

Neden burada?
Alman olmayan premium alternatif size akıcı bir dış tasarım ve rahat bir kokpit sunuyor. Otomobil ağır kontrolleri size farklı gelebilir ama viraj ortasında tümsekler karşısında dengesini koruması, süper spor motosikletlerde görebileceğiniz amortisör sertliğiyle oluyor.

Akıllıca özellikler var mı?
Süspansiyonlar Öhlins, frenler Brembo ve emniyet kemerleri Polestar. Sert bir sürüşe sahip ama bu sayede kendine özel bir yol tutuş sunuyor. Yine de sert sürüşüyle şehir içerisinde sizi biraz sarsabilir.

Hangi versiyon burada?
S60 Polestar Engineered, en güçlü T8 R-Design versiyonuna sahip. Ayrıca ona bazı sportif tatlar da katılmış. Mesela 19 inç jantlar, altın rengi kaliperler ve siyah krom egzoz çıkışları bunlardan birkaçı. Sizi V60 Polestar heyecanına yaklaştırıyor.





İşte bu yüzden ön cama yansıtmalı göstergeler icat edildi.



Hibrit ama piste çıkmaya hazır süspansiyonları var. Kafanız mı karıştı?

Volvo'nun sesi iyi ve amacına uygun. Peugeot daha tek düze.

Bize kızgın bir e-posta atmadan önce, en verimli sürüşün bu olmadığını bildiğimizi ifade edelim. Bu açıdan navigasyona rotayı girip bataryadan işini yapması beklemek daha fazla verimlilik sağlar. Ancak buraya bataryamız boş şekilde gelseydik; şehir içinde araçların elektrikli modunu deneme şansımız olmayacaktı. Peugeot'da iki elektrikli motorları arasında genel olarak elektrikli modunda arkadaki kullanılıyor. Vites kutusuna entegre öndeki elektrikli motor ise performansı artırmak adına devreye giriyor. Bu sayede bir elektrikli olarak 508 çok daha canlı hissettiriyor ama farklar küçük ve şehir içi sürüşte büyük bir avantaj sayılmaz.

Daha kullanışlı olanı ise Volvo'nun ekstra menzili. 508 ile 29 km menzil kalırken S60'ta 37 km kalmıştı. Ama bunun verimlilik odaklı bir sürüş olmadığını da ekleyelim. Volvo yolun bozuk bölümlerinde biraz daha sert hissettiriyor ve Fransız aracın adaptif süspansiyonlarının sunduğu uysallığa sahip değildi. Bununla birlikte 205 kg ekstra ağırlığı ise düşük hızlarda kendisini hissettiriyor. Bataryalar boşalınca Cambridge Service alanına yöneldik. Sadece benzinli motorla çalıştığında konfor açısından daha fazlasını sunuyor. Peugeot'nun şanzımanı daha akıcıyken Volvo'nun sekiz ileri şanzımanı biraz sarsıntılı hissettiriyor. Daha az güce sahip Volvo PHEV'ler çift kavramalı otomatik kullanıyor ve bu doğru bir adımmış gibi görünüyor (buradaki S60, bu şanzıman için fazla güçlü). Yine de T8'in sesi iyi ve amacına uygun. Peugeot daha tek düze ve fazla sentetik bir tona sahip. Her iki aracın da şarjlarını doldurduğunuzda tüm bu problemler çözülüyor. Her iki batarya da 11.5 kWh boyutlarında ve 3.7 kW standart şarj ile 3-4 saat dolması gerekiyor. Peugeot için ekstra 7.4 kW şarj özelliğini alabiliyorsunuz ve böylece süre 1 saat 45 dakikaya düşüyor ancak bu seçenek Volvo'da yok.

UÇUŞ ÖNCESİ BRİFİNG PEUGEOT 508 SPORT ENGİNEERED

Neden burada?
Hızlı Peugeot'lar havalıdır ama Fransız üretici aynı zamanda GTI hızlı hatchback'lerin ötesine eğlenceli sürüşe uygun. Peugeot Sport'un çevik sürüşü ve hızlı hatchback karakteri, boyutlarını saklıyor

Akıllıca özellikler var mı?
Adaptif amortisörler geniş ayar seçenekleriyle günlük kullanıma ve diğer yandan

Hangi versiyon burada?
Sport Engineered, 508'in en üstünde yer alıyor. Ürün gamında altında daha az güce sahip plug-in hibritler var. Bu araçta bolca donanım da geliyor: Focal ses sistemi, masaj özellikli koltuklar, 20 inç jantlar, aero etkisi olan gövde kiti ve Kriptonit renkler. Station daha pratik ve daha iyi görünüyor ama bu araca göre fiyatı daha yüksek.







Alüminyum pedallar, Polestar versiyonuyla gelen iyileştirmenin bir parçası.



Sonuna kadar basın ve S60 kademeli olarak hızlansın.



Hayır binaları uzatmadık; günümüzün SUV saldırısına rağmen bu araçlar daha alçak.



Kaliperler güzel görünüyor.



Bu araç sadece üç pinli kabloyla geliyor ve evde wallbox yoksa sizin için iyi değil. 508 ise Type 2 ile geliyor ve aynı şey onun için de geçerli. Hamburger yerken bir halka açık şarj istasyonundayken bu yüzden bunun önemi yoktu. 1 saat boyunca araçlar mümkün olduğunca şarj oldu. Bu da kırsal yollarda sürüş yapmak için biraz elektrik gücü demekti. Bu araçların tüm potansiyellerini sunmaları için batarya gücü gerekiyor. Bu sayede Peugeot 360 ve Volvo 400 HP sunuyor. Kağıt üzerinde Volvo önemli bir avantaja sahipken bu pratiğe o kadar yansımıyor. Bunu tam anlamıyla denemek için boşluk buluyoruz ve S60 uzaklaşmaya başlıyor. Ancak çok fazla çaba sarf etmeden her zaman görüş alanında kalıyor. Virajlara gelindiğindeyse bu iki aracın çok farklı yaklaşımları var. 508 dikkat çekici derecede Peugeot Sport aracı gibi hissettiriyor. Sedandan ziyade hızlı hatchback gibi. Kontrolleri hafif, çok az gövde burulması var ve genel çeviklik hissi memnun edici. Buna karşın Volvo kaslı bir otomobil; saf ve sade. Düzlükte bunu açıkça gösteriyor ve virajlarda da dengeli olsa da biraz tek yönlü bir otomobil gibi. Hata derinlerden gelen vızıltı bu araç hem turbo hem de kompresörlü olduğunu hatırlatıyor.

Polestar'ın yaptıkları (sözünü ettiğimiz Öhlins amortisörler, Brembo frenler, hafif alaşım jantlar, vites kutusu ve direksiyon için yazılım değişimi), S60'ın yol tutuşunu kapsamlı şekilde yukarıya taşımış. Hatta viraj girişlerinde esnemeyi azaltmak adına iki amortisör kulesinin üzerine bir gergi eklenmiş. Continental PremiumContact 6 lastiklerle birlikte yol tutuş seviyesi muazzam. Bu arka arkaya gelen virajlarda araca güvenmenizi sağlıyor.

S60 T8 artık bir Volvo gibi viraj almıyor; direksiyon daha lineer ve ağırlığı daha iyi (özellikle de küçük hamlelerde). Bu sayede ekstra gücü kullanmak için size daha fazla güven aşılıyor. İşte Öhlins süspansiyonlar da burada kendisini gösteriyor ve daha iyi dikey kontrolüyle, viraj ortası tümseklerde 508'den daha oturaklı yapıyor. Şehir içi konforu bunu görünce unutuluyor.

Öhlins süspansiyonlar daha iyi dikey kontrol ve viraj ortasında tümseklerde daha dengeli olmasıyla kendisini gösteriyor.

Ayrıca fren pedalının da iyi bir hissi var. Peugeot'nunki biraz daha sünger gibi ve onunla başa çıkmak daha zor. Fransız otomobilin Alcon kaliperleri ve iki malzemeli diskleri bolca durdurma gücü sunuyor ama fren hissi açısından eksikleri var. Diğer yandan 508 virajda daha nötr ve viraj ortasında ayağınızı gazdan çektiğinizde bir Peugeot Sport'tan bekleyeceğiniz bir arkadan kayma oluyor. Bu departmanlar aynı zamanda bu performans modellerini standart araca göre daha alçak ve daha geniş hale getirmiş. Bu sayede özel olarak kullanılan yayları, amortisörleri ve viraj denge çubuklarını adapte edebilmişler. Volvo, bu tarz kırsal virajlı yollarda daha verimli ve hızlı olsa da Peugeot eğlenceli olanı.

Bu defa bataryası ilk biten otomobil İsveçli oluyor. Her iki otomobil de elektrik desteği olmadan iyi bir kapasiteye sahip ama bir anda yumruğunuzun gücü azalmış hissediyorsunuz ve bu da sportif bir plug-in hibritin kısıtlayıcı yanı. Bir F1 pilotu gibi, sahip olduğunuz enerjiyi yönetmeyi bilmelisiniz.

İşte bu yüzden her iki otomobil de günün sonun da 8.6 lt/100 km tüketim ortalaması elde etti. Plug-in hibrit standartlarında elbette bu çok kötü bir değer, ama sunduğu performansları ve testimizde normal sürüşlere göre daha fazla yakıt tüketildiği gerçeğini de aklınızda tutmalısınız. Standart bir günlük kullanımda tüketim çok daha düşük olacaktır. 300 HP'nin üzerinde benzinli bir araca göre çok daha verimli sonuçlar gelecektir.



İKİNCİ GÖRÜŞ
JAKE GROVES
Harika görünüyor, üretim kalitesi iyi ve güzel bir güç ünitesi var. Peki ya S60'a göre ne kadar farklı. Bunun farklı bir versiyon olduğunu söyleyebiliriz. Standart T8'e göre bataryası ileriye taşınmış ve Öhlins süspansiyonlar gereksiz. Polestar 1'de harika bir iş çıkardılar ama S60 en yumuşak ayarlarda bile sert. Kritik bir şekilde Volvo, Engineered olmayan versiyonda da Polestar güncellemesi sunuyor. Böylece S60 T8 R-Design da göründüğü gibi keyifli oluyor.



Bazı parlak detaylar hariç, her iki otomobil siyah/gri/beyaz temasını kullanıyor.

SON KARAR

Aslanın 'sessiz' kükremesini duyun

8.6 lt/100 km ortalama yakıt tüketimi hızlı PHEV konsepti için bir gurur kaynağı olmayabilir ama bu rakamlar tüm hikayeyi anlatmıyor. Sürekli şarj edilmesiyle birlikte 7.0 lt/100 km civarını rahatlıkla gördük ve son günlerde herkesin yaptığı kısa sürüşlerde bu çok daha düşük olacaktır. Bu açıdan her ikisinin de derecesi gelişebilir.

Ama bir pürüz var. İçten yanmalı bir araca batarya ve elektrikli motor ekleyip, onu performans odaklı yapmanın içsel bir çelişkisi yok mu? Şu anda bu alana girmiş çok az araç test ettik. Bunlardan biri de Skoda Octavia vRS'ti ve vRS olmayan Octavia çok daha ikna edici bir otomobildi.

Peugeot pratiklik ve konfor açısından daha az ödün veriyor ve objektif konuşursak daha iyi bir otomobil. Bagaj kapasitesi, 487 litreyle plug-in olmayan 508 ile aynı. Aynı zamanda fastback yapısı sayesinde Volvo sedanın 390 litrelik bagajına göre daha kolay yükleme imkanı sağlıyor. T8'in bagajı, önden çekişli S60'a göre daha küçük. Ayrıca batarya zeminde çıkıntıya sebep olurken 508'inki düz bir zemine sahip.

Koltuk konforu bir yana (çok konforlu değil) Peugeot'nun daha rahat bir otomobil. Buna karşın standart 508'den daha eğlenceli ve daha bütünsel bir sürüş sunuyor. S60 virajlı yollarda iddialı ama buna karşın ödediğiniz bedel şehir içerisinde sert sürüş ve otoyolda bitmek bilmeyen rahatsızlık hali oluyor. Bununla birlikte Peugeot'nun imajı gökyüzüne doğru yükselse de, S60 bazı açılardan daha çekici bir otomobil. Daha olgun hissettiriyor ve doğal rakibi BMW 330e gibi olgun bir duruş sergiliyor. Elbette Volvo son derece hoş görünüyor. Yakışıklı, hızlı, güzel ve eşsiz bir karakteri var. Onunla burada aşk yaşayanlar için uzun dönemli bir ilişki şekillenecek demektir.

Ofis otoparkında 330e hala üstünlüğe sahip olabilir fakat bu iki aracın gösterdikleri onun günlerinin sayılı olduğu anlamına geliyor.

Burada asıl alınacak ders, kafa karıştırıcı diğer birçok plug-in hibritten farklı olarak bu iki araç sıfır emisyon faydası sağlarken harika bir sürüş de sunabiliyorlar. Ancak bunu göstermeleri için mutlaka şarja ihtiyaç duyuyorlar. Şimdilik bu hızlı Peugeot daha inandırıcı görünüyor.



1.

PEUGEOT 508 SE

Hız, pratiklik ve çekici tasarım. Tüm bunlara sahip.

2.

VOLVO S60 T8 PE

Akıcı, güzel görünüyor ve oldukça hızlı. Ama Peugeot kadar çevik ve konforlu değil.

PEUGEOT 508 SE ve VOLVO S60 T8 PE DETAYLAR



FİYAT

CAR YORUMU	PEUGEOT 508 SPORT ENGINEERED	VOLVO S60 T8 POLESTAR ENGINEERED
Peugeot az farkla buradaki en pahalı araç. Ama opsiyonlarla Volvo daha pahalı.	Fiyat £53,995 (£53,995 test aracı fiyatı)	£51,100 (£57,810 test aracı fiyatı)

GÜÇ ÜNİTESİ

CAR YORUMU	PEUGEOT 508 SPORT ENGINEERED	VOLVO S60 T8 POLESTAR ENGINEERED
Volvo daha güçlü motora sahip ama vites kutusu o kadar iyi değil	11.5 kWh batarya, 1598 cc 16v turbo dört silindir + elektrik motorları, sekiz ileri otomatik, dört çeker sürüş	11.6 kWh batarya, 1969 cc 16v turbo ve kompresörlü dört silindir + elektrik motoru, sekiz ileri otomatik, dört çeker sürüş

PERFORMANS

CAR YORUMU	PEUGEOT 508 SPORT ENGINEERED	VOLVO S60 T8 POLESTAR ENGINEERED
Tüm Volvo'lar gibi S60'ın maksimum hızı 180 km/s ile sınırlı.	Güç 360 HP @ 6000 d/dak Tork 520 Nm @ 3000 d/dak Maksimum hız 250 km/s (sınırlı) 0-100 km/s 5.2 sn	Güç 400 HP @ 5800 d/dak Tork 670 Nm @ 4500 d/dak Maksimum hız 180 km/s (sınırlı) 0-100 km/s 4.4 sn

GÖVDE/ŞASİ

CAR YORUMU	PEUGEOT 508 SPORT ENGINEERED	VOLVO S60 T8 POLESTAR ENGINEERED
Peugeot daha hafif (ama hafifsıklet değil), daha büyük ve daha geniş bagajı var.	Malzeme Çelik ve alüminyum Ağırlık 1850 kg Süspansiyon Önde MacPherson ve arkada çok kollu Uzunluk/genişlik/yükseklik 4750/1859/1403 mm Bagaj hacmi 487 litre	Malzeme Çelik ve alüminyum VAğırlık 2055 kg Süspansiyon Önde çift salıncak ve arkada bağımsız süspansiyon Uzunluk/genişlik/yükseklik 4761/1916/1437 mm Bagaj hacmi 390 litre

VERİMLİLİK

CAR YORUMU	PEUGEOT 508 SPORT ENGINEERED	VOLVO S60 T8 POLESTAR ENGINEERED
508'in elektrikli menzili, kağıt üzerinde Volvo'nun arkasında. Ama Cambridge'de öyle olmadı.	Resmi tüketim 2.4 lt/100 km Test tüketimi 8.6 lt/100 km Elektrikli menzili 42 km Elektrikli menzili (test) 29 km Emisyon 46 g/km CO2	Resmi tüketim 2.7 lt/100 km Test tüketimi 8.6 lt/100 km Elektrikli menzili 43 km Elektrikli menzili (test) 37 km Emisyon 48 g/km CO2



YAMAHA NMAX

Yakıt cimrisi scooter!

Yamaha NMax'ın sınıfındaki diğer modellere göre çok daha düşük motor devirlerinde ürettiği maksimum tork, güçlenme hızlanma ile mükemmel yakıt tasarrufu sağlamış.

Motosiklet günümüzde bu kadar tehlikeli bir taşıt olmasına rağmen neden bizi kendine çekiyor? Hiç düşündünüz mü?

Bunun iki sebebi var, birincisi pratikliği… Trafiğe takılmaması, park problemi yaşamaması ve özellikle son dönemde pandemi sebebiyle bireysel taşıtların öne çıkması ve motosikletin bu açıdan en güvenli araç olması sebebiyle bizi kendisine doğru çekiyor. Normal şartlarda bir yerden bir yere gitmek büyük bir ıstırap olurken motosiklet ile gidilen aynı yollar bir keyfe dönüşüyor.

Fakat ikinci çekim noktası çok daha ilginç, Basitçe şöyle açıklayalım, bu esasında tanımlanamayan bir içgüdü, hücrelerimize kodlanmış bir dürtü. Bu noktada önemli soru şu, insanlar belki son 100 yıldır motorlu ve tekerlekli araçları bir yerden başka bir yere gitmek için kullanıyorlar, yüzlerce yıldır insanlar nasıl hareket ediyorlardı?

Evet, atlarla çağlar boyu dörtnala… Hikâye aşağı yukarı 5000 yıl evvel atların ehlileştirilmesiyle birlikte başlıyor. Ulaşımda, taşımacılıkta ve iletişimde büyük bir başlangıç oluyor, bilginin yayılmasını ve ticaretin gelişmesini sağlıyor.

Ama asıl sıçrama 2000 yıl evvel eyerin ve daha da önemlisi üzenginin bulunmasıyla oluyor, bu buluşlar sayesinde atlara hem daha kolay biniliyor hem de kolaylıkla idare edilebiliyor.

Tarihte şöyle bir geri gittiğimizde Moğol imparatorluğu, Osmanlı imparatorluğu, Güney Amerika, Kızılderililer, kovboylar, Cengizhan, Napolyon, bütün bunların içinde atlar var, süvariler var, ordular var ve buradaki tek ulaşım aracı AT!..

Peki, ne oluyor da bu kadar kıymetli olan Atın pabucu dama atılıyor? Atın egemenliği modern çağa geçişte hiç de şaşırtıcı olmayan bir şekilde "beygir gücü" ile ölçülen motorların gelişiyle azalmaya başlıyor. Ve 1791 de Fransa'da bulunan bisikletin, yine Fransa'da 1867 de tek silindir ve buharlı olarak bulunan ilk motosiklete evirilmesi ve bu noktadan itibaren motosikletler adım adım AT'ın yerini alıyor.

Modern çağın atı motosiklettir

İşte bizim atalarımızdan bize transfer olan, doğada olmak, gücü altımızda hissetme arzusu sebebiyle ortaya çıkan ve yüzyıllardır hücrelerimize kayıtlı bu içgüdü bizi çekiyor, buna engel olmanın imkânı yok… Motosiklet sürmek içgüdüsel bir dürtüdür bu bir dayanılmaz istektir ve bu bir çağrıdır esasında!

Nasıl bir çağrıdır?

Modern dünyanın sıkışıklığından, problemlerinden, karmaşasından kurtulmak için atalarımızdan gelen bir çağrı. Doğada, açık havada daha fazla olmamız için bir çağrı.

Şimdi dizginlerin yerine gidonları tutuyoruz, eyere oturur gibi motosikletin selesine oturuyoruz, üzengiye ayaklarımızı geçirir gibi motosikletin pedallarına basıyoruz, direkt açık havanın içerisinde, aynı ata biner gibi yüzümüzde rüzgârı hissediyoruz.

Bu ayki konuğum Yamaha Nmax:

Yamaha'nın en yeni nesil 125 CC Blue Core euro 5 motoru olağanüstü, güvenilirlikte maksimum verimlilik sağlayan en son teknolojiye sahip. Sınıfındaki diğer modellere göre çok daha düşük motor devirlerinde ürettiği maksimum tork, güçlenme hızlanma ile mükemmel yakıt tasarrufu sağlamış. Nmax 125'in sportif ve dinamik yeni gövdesi, şık ön ve arka LED farlara ve rüzgâra, yağmura karşı çok iyi koruma sağlayan aerodinamik bir grenaja sahip. Yepyeni şasisi kalabalık şehir trafiğinde gelişmiş manevra kabiliyetini oldukça arttırmış.

NMax, Start-Stop teknolojisinden yararlanan nadir Scooter'lardan biri. Motosiklet hareketsizken motorun çalışması durdurularak emisyonlar azaltıyor ve yakıt tasarrufunu arttırıyor. Bu da, şehirdeki hava kirliliğinin azaltmamıza yardımcı olurken aynı zamanda paradan tasarruf etmemizi sağlıyor.

Buna ilaveten standart donanım olarak sunulan diğer yüksek teknolojiler insanda gerçekten şaşkınlık yaratıyor.

Nmax'e kısa bir bakış yaparsak:

125 CC Euro5 Blue Core Motor



Sportif yeni bir gövde
CCU iletişim kontrol birimi
Akıllı anahtar sistemi
Çekiş kontrol sistemi
Start-stop
Sele altı bagaj bölmesi
Daha büyük LCD göstergeler
Güç soketi ve ön cepler
ABS özellikli ön ve arka disk frenler

Sonuç:

Şimdi şehir içinde ve dışında yolculuk yapmanın yeni yollarını aradığımız bir dönem, sosyal mesafenin sağlanmasına duyulan ihtiyaç sebebiyle toplu taşıma sistemleri çekiciliğini yitiriyor, otomobil ise trafik sıkışıklığı, pahalı park ücretleri ve artan geçiş ücretleri nedeniyle artık uygun bir seçenek olmaktan çıktı.

Yeni Nmax 125 şık görünümü ve üzerinde barındırdığı teknolojik özellikleriyle çok başarılı bir Scooter ve özellikle şehir içi ulaşımında ihtiyaç duyduğumuz her şeyi barındırıyor.

Tamer ATSAN (MotoMania)
e-mail: tamer.atsan@gmail.com
instagram: tamer_atsan
kanatsiz_ucus
Blog kanatisucus.com
youTube kanatsız uçuş

MERCEDES E-SERİSİ CABRIOLET

Modaya uydu

Mercedes E-Serisi Cabriolet, makyajla birlikte birçok yeniliklerle geldi. 2.0 lt motor yarı hibrit teknolojisine sahip ve 48 Volt beslemeli marş-jeneratörü ile ilave güç ve tork sunuyor. Bu motor tipi artık bir çok güncel otomobilde kullanılıyor.

AHMET SAİD ÖZEN
FOTOĞRAFLAR: OKTAY ERGİNOĞLU



Mercedes E-Serisi Sedanla birlikte Coupe ve Cabriolet versiyonları da makyajdan nasibini aldı. Sportif bu iki kasa tipi makyajla birlikte yeni teknolojileri bünyesine kattı. Testimizin konuğu olan Mercedes E-Serisi Cabriolet makyajın ardından daha çekici bir görünüme kavuştu. Ön bölümde tasarım daha sportif hale geldi. E-Serisi Cabriolet'de Led yüksek performanslı farlar standart olarak, Ultra Range uzun far dahil Multıbeam Led teknolojili farlar ise opsiyonel olarak sunuluyor. Ön kısımda yeni tip far tasarımı, panjur ve sportif ön tampon otomobile sert bir görünüm sunuyor. Komple Led olan farlar daha ince bir tasarıma sahip. Arka kısımda da stop grubunun Led iç tasarımı komple yenilendi. E-Serisi Cabriolet'nin jant seçenekleri makyajla birlikte değişti ve yakıt tüketimi düşüren aero jant dahil olmak üzere yeni seçenekler eklendi.




34 DLF 002




34 DLF 002



Otomobilin tavanında bulunan tente bir tuş yardımı ile çok kısa sürede açılıp kapanıyor. E-Serisi Cabriolet, her mevsimde dikkatleri üzerine çekecek asarıma sahip.

Makyajlı E-Serisi Cabriolet'nin iç mekanı daha önceki versiyonlarında olduğu gibi lüksü ve sportifli bir arada sunuyor. Kaliteli malzemeler ve yüksek işçilik seviyesi iç mekanda ilk dikkat çeken detay oluyor. Bu da dışarıdaki sportif ve lüks otomobil hissini iç mekana aktarıyor. Yeni açık damarlı gri dişbudak ağacı kaplama kokpite lük bir hava katarken 3 kollu direksiyon simidi sportifliği destekliyor. E-Serisi Cabriolet, makyajla birlikte tamamen yeni ve akıllı bir direksiyonla donatılıyor. Deri direksiyon simidi üzerinde bulunan kontrol butonlaı ile oldukça işlevsel. Gösterge panelinin ve medya ekranının kumanda fonksiyonları, fiziksel prensibi optik yerine artık kapasitif çalışan Touch-Control üzerinden kontrol ediliyor.

Yeni E-Serisi Cabriolet, en güncel bilgi-eğlence sistemi MBUX ile sunuluyor. Sistem, bir araya geldiklerinde geniş ekran görünümü oluşturan iki adet 12.3 inçlik ekrandan oluşuyor. Gerek gösterge ekranı, gerekse bilgi-eğlence sistemine ait ana ekran olsun, tüm bilgiler kolaylıkla okunuyor. Parlak grafiklere sahip sunum, sezgisel kontrol yapısını daha anlaşılabilir kılıyor.

Akıllı uyarlanabilir koltuk ayarı önemli oranda hayatı kolaylaştırıyor. Bilgi-eğlence sistemi üzerinden sisteme sürücünün vücut ölçüleri girildiğinde sistem, koltuğu buna uygun bir konumda ayarlıyor. Sürücüye ise sadece ince ayarları yapmak kalıyor.

Tek parça olarak tasarlanan ön spor koltuklar, güçlü yan destekleri ve entegre koltuk başlıklarıyla vücudu kavrıyor. Koltuğun orta bölümü uzunlamasına veya enlemesine şekillendirilebiliyor. Serin havalarda da aracın üstünü açabilmeniz için ön koltukların ense bölümünde sıcak fava üfleyen havalandırmalar mevcut.

Mercedes ürün gamında tüm versiyonlarda olduğu gibi E 300 Cabriolet'de yüksek verimlilik seviyesine sahip güçlü bir motorla yollara çıkıyor. Modern teknolojinin tüm nimetlerinden yararlanan yarı hibrit sistemde benzinli motoru 48 Volt beslemeli bir marş-jeneratörü destekliyor. 1991cc hacimdeki turbo beslemeli benzinli motor 258 HP güç ve 370 Nm tork üretiyor. 48 Volt beslemeli marş-jeneratörü ise 14 HP ilave güç ve 150 Nm ilave tork ile benzinli motoru destekliyor. E 300 Coupe'de 9G-TRONIC şanzımanla kombine edilen motor 250 km/s maksimum hızla sınırlandırılıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma değeri ise 6.6 saniye.




34 DVR 340



AUDI A3

Dördüncü dönem

Audi'nin premium kompakt sınıftaki başarılı temsilcisi A3 dördüncü nesli ile karşınızda. İlk olarak 1996 yılında tanıtılan A3, artan teknolojileri ile karşımızda.

AHMET SAİD ÖZEN

Audi A3, hatchback ve üç kapılı olarak yer 1999 yılında Cenevre Fuarı ile tanıtıldı. A3, 2005 yılında eklenen yeni versiyonlar ve yeni bir görünümle kinci nesil olarak pazara sunuldu. Modelin 5 kapılı versiyonuna verilen Sportback ismi de ilk kez bu nesille ortaya çıktı. Kumaş tavanlı bir cabriolet modelin de aileye eklenmesiyle A3 artık kompakt sınıfın en iddialı modelleri arasında gösterilmeye başlandı. 2012 yılında yine bir Cenevre Otomobil Fuarı'nda üçüncü nesli tanıtılan A3, ilk kez hem 3 hem de 5 kapı seçenekleriyle aynı anda sunuldu. Bir yıl sonra, gövde tipine bir Sedan eklendi.

Sınıfında dijitalleşmenin örnek modeli olan Yeni 4'üncü nesil A3, Sportback ve Sedan olmak üzere iki farklı gövde seçeneğiyle alınabiliyor. Her iki karoserde de iki donanım seviyesi ve iki farklı motor seçeneği bulunuyor. A3 Türkiye'de 1.5 litrelik 4 silindirli 35 TFSI ve 1 litrelik 3 silindirli 30 TFSI motor seçenekleri ve iki farklı donanım seviyesinde sunuluyor.

Yeni Audi A3 Sportback, markanın tasarım son zamanlardaki sportif karakterini yansıtıyor. Ön kısımda yer alan tek çerçeveli ızgara ve büyük hava girişleri, dinamik karakterini ortaya koyuyor. Omuz çizgisi, ön farlardan arka stoplara kadar yumuşak bir çizgi halinde uzanıyor. Aşağıdaki alan daha içe kıvrımlı bir hal alıyor ve bu sayede çamurluklar güçlü görünüm kazanıyor.

Farlar düz, kama benzeri şekilleriyle, yeni A3 modellerinin sportif karakterinin altını çiziyor. Dış köşelerindeki yamuk açılar aşağıya doğru iniyor. Opsiyonel Matrix LED farlarla sunulan dijital gündüz farları bir başka yenilik olarak göze çarpıyor.



LED matrislerin değişken şekilde çalıştırılabilmesi, yeni A3 modellerinin her birinin özel imzalara sahip olduğu anlamına geliyor.
Yatay çizgiler temel modelin karakteristik özelliği iken, iki dikey LED çizgi ise S Line dış tasarımın sportifliğini vurguluyor. Matrix LED farlar, parlama önleyici uzun huzmeli far, dinamik dönüş sinyali ışığı ve otomobilin kilidinin açılmasıyla veya araçtan çıkarken yeni animasyonlar dahil birçok işlevi sunuyor.
Sportif iç mekan tasarımı sürücü odaklı yapıya sahip. Altı düz direksiyon simidi sportif kullanımı destekliyor. Direksiyonun arkasında yer alan kulakçıklar ele çok rahat oturuyor. Sürücü tarafında, havalandırma delikleri, gösterge panelinin üstüyle etkileyici bir şekilde bütünleşmiş görünüyor ve sportif karakterin altını çiziyor. Ön yolcu içinse ince ve uzun tasarlanan havalandırma delikleri torpido gözünün üstünde şık bir tasarım sunuyor. Kapıları açmak için kullanılan kolların hokey sopası şekli, farları ve arka lambalarını anımsatıyor. Gösterge panelinin ortasına entegre edilen 12.3 inçlik dokunmatik ekran, iki gövde seçeneğinde de Audi Virtual Kokpit Plus ile standart olarak sunuluyor. Ekran, gösterge panelinin orta alanını kaplayan yamuk siyah bir panel kaplamasına gömülü. Kapatıldığında, ekran neredeyse hiç fark edilmiyor. Ayrıca gösterge paneli de dijital ve çok işlevli direksiyon simidi üzerinden sürücü tarafından kontrol edilebiliyor.
Orta konsol da son derece ergonomik tasarlanmış. Sürücüye tamamen yeni bir çalışma deneyimi sunan, siyah panelli yüzeyine entegre yenilikçi bir vites değiştirici var. Yanında da bir başka yenilik göze çarpıyor. Dairesel parmak hareketlerine tepki veren yuvarlak, duyusal ses seviyesi kontrolü.
Audi A3 Sportback test aracımız S line'nın donanım paketinde yer alan sportif koltukların yan destekleri sürüş performansınızı olumlu yönde etkiliyor. Arka koltuklar konfor konusuna beklentileri karşılıyor. 380 lt olan bagaj hacmi arka koltuklar yatırılarak 1200 lt'ye çıkıyor.





Audi A3'te kullanılan 1498 cc hacmindeki motor 7 ileri otomatik şanzımanla şehiriçinde konfor sunarken beklenen performansı da karşılıyor.

Yeni A3 Türkiye'de her iki gövde tipinde aynı olmak üzere 2 farklı TFSI motorla sunuluyor. İlk motor seçeneği 30 TFSI. 3 silindirli 1 litrelik bu motor, 110 HP güç üretirken, 200 Nm tork sağlıyor. İkinci motor seçeneği ise 35 TFSI. Test aracımızda kullanılan 4 silindirli 1.5 litrelik bu motor ise 150 HP güç ve 250 Nm tork değerlerini veriyor. Her iki motor seçeneğinde de 7 ileri S tronic şanzıman seçeneği standart olarak sunuluyor. Yeni A3'ler 48 V'luk mild hibrit sistemine(MHEV) sahiptir. 48 volt MHEV teknolojisi, olağanüstü rahatlık ve verimlilik sunuyor. Mild hibrit sistem, yavaşlama sırasında enerjiyi geri kazanıyor, düşük motor hızlarında kalkışta ve hızlanırken motoru 50 Nm'ye kadar torkla destekliyor ve günlük sürüşte, 100 kilometrede 0,4 litreye kadar yakıt tasarrufu sağlıyor.

Audi A3'te kullanılan 1498 cc hacmindeki motor 7 ileri otomatik şanzımanla şehiriçinde konfor sunarken beklenen performansı da karşılıyor. 224 km/s maksimum hıza çıkan aracın 0-100 km/s hızlanma değeri ise 8.4 saniye. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 5.8 saniye.



HONDA JAZZ

Şehrin yeni yıldızı

Honda'nın ürün gamında e:HEV logosunu taşıyan ilk modeli olan yeni Honda Jazz ve aileye katılan Crosstar versiyonu yollara çıktı. Şık tasarımı ve ferah iç mekanı ile dikkat çeken otomobil tarzı ile şehrin yıldızı olmaya aday.

AHMET SAİD ÖZEN

Honda Jazz, 4'üncü nesli ile Türkiye yollarına çıktı. Yeni nesil Jazz ile birlikte aileye katılan Jazz Crosstar versiyonu ise tasarım detaylarıyla SUV benzeri görünümü ile dikkat çekiyor. Test ettiğimiz ailenin yeni üyesi Jazz Crosstar, yerden yüksek yapısı, suya dayanıklı döşemeleri ve entegre tavan rayları ile standart versiyondan ayrışıyor. Jazz Crosstar; iddialı ön ızgara tasarımı, çamurluk kemerindeki siyah kaplamalar ve şık yan eşikler dışında versiyona özgü 16 inçlik gümüş ve siyah alaşımlı jantlarla da SUV tarzını yansıtıyor. Ön panjur gibi ön tamponda farklı tasarıma sahip ve SUV havası bu bölümde de devam ettiriliyor. Ön tamponun alt kısmındaki siya detaylar kapı altlarında ve arka tamponun altında da devam edip küçük bir arazi aracı görünümü destekleniyor. Yüksek konumlandırılan ve bagaj kapağına da taşan stop grubu otomobile şık bir hava katıyor.

Jazz Crosstar'ın içine girdiğinizde ilk olarak ferahlık hissi sizi cezp ediyor. İnce A sütunları, önceki nesilde 69 derece olan yatay görüş açısını 90 dereceye çıkartıyor. Yeni Jazz'ın tasarımında yapılan yenilikler sayesinde ince sütunlar, gizli cam silecekleri ve sade konsol tasarımı, panoramik ön cam ve ön kelebek camları daha fazla görüş alanına imkan sağlıyor. Ön camın eğimi ve kelebek camlarının büyüklüğü içeride ferahlık hissini oluşturuyor.

Çift kollu direksiyon simidi Hona E'yi anımsatıyor. Yeni Jazz'ın modern bir görünüm sunan kaliteli malzemeler ve yumuşak dokunma hissi uyandıran yüzeyleri dikkat çekiyor. Sürücü odaklı konsolun ince ve yatay tasarımı geniş bir görüş alanı sağlıyor ve kabin içi ferahlık hissini güçlendiriyor. Pratik kullanımı ile dikkat çeken 7 inçlik TFT gösterge paneli ve tüm versiyonlarda standart olarak sunulan 9 inçlik HMI dokunmatik ekran ile kullanım kolaylığı sunuluyor. Sürücünün elinin altında ve erişimi kolay kumandalar kullanım ergonomisini destekliyor.



Pratik kullanımı ile dikkat çeken 7 inçlik TFT gösterge paneli ve tüm versiyonlarda standart olarak sunulan 9 inçlik HMI dokunmatik ekran ile kullanım kolaylığı sunuluyor.

Ön koltuklar bu sınıf bir otomobili için yeterli konforu sunuyor. Hibrit sisteme ait donanımların Honda mühendisliği ile şasi ve motor bölgesine entegre edilmesiyle bagaj hacmi koltukların kullanım şekline bağlı olarak 298 litre ile 1199 litre arasında değişim gösteriyor. Arka koltuklar 1 metre diz mesafesi (tam olarak 986 mm) ve tek dokunuşla katlanıyor. Arka koltuklar daha önceki Jazz'lardaki gibi oldukça fonksiyonel.

Jazz için geliştirilen e:HEV teknolojisinde sistem; bir adet elektrik motoru, bir adet jeneratör, bir adet 1.5 i-VTEC benzinli motor, lityum iyon batarya, yenilikçi bir sabit oranlı şanzıman ve tüm sistemin birbiriyle uyum içerisinde çalışmasını sağlayan akıllı bir güç kontrol ünitesinden oluşuyor. Elektrik motoru 109 PS gücüne sahip ve 253 Nm tork üretiyor. 1498 cc hacmindeki benzinli motoru 98 PS güç ve 131 Nm tork üretiyor. Yeni Jazz Crosstar'ın 0-100 km/s hızlanmasını 9.9 saniyede tamamlıyor ve 175 km/s maksimum hız değerine ulaşan motor performansıyla dikkat çekiyor. Akıcı bir sürüş deneyimi sunan hibrit sisteme sahip yeni Jazz Crosstar'ın ortalama yakıt tüketim değeri ise 4.0 lt.

e:HEV sistem; üstün sürüş keyfi ile yüksek yakıt verimliliği sunmak üzere üç farklı sürüş modundan yararlanıyor. EV Sürüş modunda lityum iyon batarya elektrik motoru daha yoğun bir şekilde beslerken; Hibrit Sürüş modunda iken motor, elektrik jeneratörünü harekete geçiriyor ve jeneratör elektrik motoru besliyor. Benzinli Sürüş modunda ise benzinli motor kilitli bir kavrama üzerinden doğrudan ön tekerlekleri harekete geçiriyor. Genel olarak şehir içi sürüş koşullarında, sistem EV Sürüş ve Hibrit Sürüş arasında geçiş yaparak verimliliği en üst seviyeye taşırken; otoyol sürüşlerinde ve hızlanma anında ise Benzinli Sürüş elektrik motoru tarafından destekleniyor. Hibrit Sürüş modunda benzinli motorun gücü, jeneratör motoru ile bataryayı şarj etmek üzere yönlendiriliyor. Ayrıca Elektrikli Sürüş modu otomobil yavaşlarken de devreye giriyor ve rejeneratif fren yoluyla elde edilen enerji ile bataryayı şarj ediyor. Yolcular tarafından hissedilmeyen sürüş modları arasındaki geçiş için yüksek hızlı elektrik motoru mümkün olduğu kadar hafif, kompakt ve verimli olacak şekilde Honda mühendisleri tarafından geliştirildi. Geleneksel bir şanzıman yerine yeni Jazz, hareketli bileşenler arasında doğrudan bağlantı sağlamak için tek bir sabit dişli oranına sahip olan yeni Elektronik Sabit Hızlı Şanzıman (e-CVT) donanımı ile sunuluyor.





Hibrit sisteme ait donanımların Honda mühendisliği ile şasi ve motor bölgesine entegre edilmesiyle bagaj hacmi koltukların kullanım şekline bağlı olarak 298 litre ile 1199 litre arasında değişim gösteriyor.



SUZUKI VITARA

Olgun ve çevreci

Suzuki Vitara, 30 yılı aşkın zamandır hayatımızda. Yeni Vitara makyajın ardından hibrit motor ile gündeme geldi. Hafif hibrit teknolojisi ile Vitara daha çevreci hale geldi.

AHMET SAİD ÖZEN

Suzuki Vitara yakın zamanda makyajlanarak satılmaya başlandı. 2021 yılında sadece hibrit motorla satılacak olan Vitara, düşürülen emisyon değerlerini ile rekabette kalmaya devam ediyor. Vitara'da yapılan makyajla yenilenen farlar şık görünümü destekliyor. Mavi şerit eklenen farlar hibrit motora vurgu yapıyor. Makyaj panjur ve tamponu da olumlu yönde değiştirdi. Tamponda kullanılan gündüz farları ön tamponun köşelerine dikey olarak yerleştirildi.

Vitara'nın yan kısmında 17 inç çapındaki parlak jantlar Viatara'ya şık bir hava katıyor. Makyajın arka kısımda etkisi LED teknolojisine sahip ve kırmızı renkli stop grubu ile modernize edilen tampondan ibaret.

Suzuki Vitara'nın içine girdiğinizde makyaj öncesinden çok farklı olmadığını görüyorsunuz. Birkaç noktada renk ve malzeme kalitesi değişirken orta konsoldaki ekranın da biraz küçüldüğünü ve 9 inç olduğunu görüyoruz. Ekranda kullanılan multimedya sistemi de güncellenerek rekabete uygun hale getirildi.

Direksiyon simidi Suzuki'nin klasikleşen öğeleri arasında. Direksiyon üzerindeki butonlarla aracın detaylarına ulaşmak kolay. Göstergelerin ortasında bulunan 4.2 inçlik ekrandaki bazı verilere ulaşmak için gösterge panelindeki 2 çubuk şeklinde butonu kullanmak gerekiyor.

Otomobilin sürücü ve ön yolcu koltuğu konfor konusunda sorunsuz. Arka koltukta da yeterli baş ve diz mesafesi sunuluyor. Üst donanım paketinde sunulan cam tavan sunroof özelliğine de sahip. Suzuki Vitara'da kullanılan 1.4 lt turbo benzinli motora ilave olarak Swift modellerinde kullanılan 12V Hibrit sisteme benzer bir prensibe sahip olan yeni 48V hibrit güç-aktarma sistemi kullanıyor. Sistem hafif tasarımıyla dikkat çekerken tüm bileşenleriyle aracın toplam ağırlığına 15 kg'dan daha az ekliyor. Suzuki'nin yeni ve



daha yüksek güce sahip sistemi, 48V lityum iyon batarya, entegre marş jeneratörü ve aydınlatma, ses sistemi ve klima gibi daha düşük voltaj gerektiren donanımları beslemek üzere 48V-12V (DC / DC) dönüştürücü olmak üzere son derece gelişmiş bileşenlerden oluşuyor. Hem bir jeneratör hem de marş motoru görevi yapan ISG, sisteme kayışla bağlı ve 2.000 d/d'dan 3.000 d/d'ya kadar 235 Nm ek tork kullanıma sunarak hızlanma anında içten yanmalı motoru destekliyor. Kompakt ve yüksek performanslı lityum iyon batarya, yavaşlama ve fren anında geri kazanılan elektrik enerjisini depoluyor ve entegre marş jeneratörü tarafından yönetilen start stop fonksiyonunda sistemi besliyor. Batarya ve DC / DC dönüştürücü ünitesi, ağırlık dağılımına yardımcı olmak için ön koltukların altına yerleştiriliyor. 48V sistem ayrıca yeni tork doldurma kontrolü ve tork yükseltme özelliklerine sahip. Bu çözüm, hızlanma esnasında elektromotorun torkuyla içten yanmalı motorun torkunu destekleyerek sürüş hissini artırıyor. Sistem, motor ECU'su, motor devri ve gaz kelebeği konumuna bağlı olarak sürücünün ne zaman hızlanacağını tespit ediyor ve içten yanmalı motoru desteklemek üzere elektromotoru devreye sokuyor. 48V sistem, sürücünün isteği üzerine hızlanmayı da destekleyebiliyor. Elektromotor, benzinli motora gecikmeden ek tork sağlayabildiğinden, tork doldurma kontrolü özelliği sürücü gaza hızlı bir şekilde bastığında devreye giriyor.



1373 cc hacmindeki Boosterjet motor 129 PS ve 235 Nm tork üretiyor. K14D olarak kodlanan motor; emme tarafında yeni bir elektrikli Değişken Supap Zamanlaması (VVT) sisteminin yanı sıra yeni yakıt enjektörleri ve daha yüksek basınçlı bir yakıt pompası gibi özelliklere sahip. Egzoz tarafındaki eksantrik mili geleneksel bir Hidrolik VVT ile kumanda ediliyor. Dual VVT sistemi, motorun çalışma koşullarına bağlı olarak hem giriş hem de egzoz supap zamanlamasını sürekli olarak değiştirerek motor performansını iyileştiriyor. Elektromotor tahrikli emme VVT, motor yağı sıcaklığı ve motor devrinden bağımsız olarak zamanlamayı daha yumuşak bir şekilde değiştirebiliyor. Suzuki tarafından geliştirilen ve Suzuki'ye ait bir teknoloji olan Boosterjet, küçük hacimli motor ve yüksek tork üretimi sağlayan turbo besleme ile yakıt verimliliğini iyileştiriyor ve sürüş keyfini artırıyor. K14D motorun Boosterjet turbo beslemesi henüz 2.000 d/d'dan itibaren maksimum torkunu kullanıma sunmaya başlıyor, alt devirlerden itibaren yüksek çekiş gücü üretmeye başlıyor, tork eğrisini optimize ediyor ve tam gazda hızlanma anında çok daha dengeli ve homojen bir hızlanma sağlıyor. 6 ileri otomatik şanzıman ve 4X4 çekiş sistemine sahip olan test aracımız olan Suzuki Vitara 1.4L BOOSTERJET 48V SHVS Mild Hybrid'in maksimum hıxı 190 km/s. Araç o'dan 100 km/s hıza 10.2 saniyede çıkıyor. Ortalama yakıt tüketimi ise 6.2 lt/100 km.

RENAULT SYMBOL

Yaşasın yeni kral

Renault Taliant, markanın B-Sedan pazarındaki yeni oyuncusu. Dizel motor seçeneği olmayan Taliant, rekabete benizli ve LPG'li motorlarla hazır. Modern tasarımı ile dikkatleri üzerine toplayan Taliant, iç mekanda konusunda da rakiplerinden geri kalmayan detaylara sahip.

AHMET SAİD ÖZEN

Renault Symbol, B sınıfı sedan pazarında güçlü oyuncular içinde yer alıyordu. Renault Symbol isminden vazgeçip Taliant adı ile B-Sedan pazarında güncellemeye gitti. Daha önce Renault Symbol'da olduğu farklı ülkelerde Dacia Logan olarak da satılan Taliant, güncel Renault tasarım anlayışını yansıtıyor. Taliant, modern tasarım çizgileri, teknolojik donanımları, artırılmış kalite ve konfor unsurlarıyla B-Sedan segmentine farklı bir perspektif getiriyor. Filo, kiralama şirketleri ve ticari araç kullanıcılarına hitap etmesi hedeflenen Taliant, bireysel tüketicilerin de ilgisini çekecek tasarıma sahip.

Taliant'ın motor gamında dizel motor seçeneği bulunmuyor. Dizel motor yerine LPG motor seçeneği sunularak filo ve ticari amaçlı kullanımlar için bir seçenek olarak sunuluyor. 1.0 lt'lik benzinli 3 silindirli motorun 65 HP'lik atmosferik motoru 5 ileri manuel şanzımana sahip. Aynı motorun turbo versiyonu ise 90 HP gücünde. Bu motor 6 ileri manuel ve X-Tronic adı verilen otomatik şanzımanla sunuluyor. 100 HP gücündeki 1.0 lt LPG'li versiyon ise 5 ileri otomatik şanzımana sahip. Taliant, Joy ve Touch donanım paketlerine sahip. 65 HP'lik versiyonu sadece Joy donanım paleti ile satılıyor. Touch donanım paketine opsiyonel donanım paketlerle Taliant, C-Sedan seviyelerine yükseliyor.

Renault Taliant, Symbol'ün aksine güncel bir bir platform kullanıyor. Renault Grubu'nun CMF-B adı verilen modüler platformunda

üretilen Taliant, güncel Clio ve Captur ile Nissan Micra'yla aynı platforma sahip.
Taliant'ın dış görünüşü güncel Megane Sedan'ın küçük kardeşi gibi duruyor desek yanlış olmaz. Özellikle ön ve yan görünüşte bu daha çok ortaya çıkıyor. Ön görünümde güncel Renault markasıyla özdeşleşmiş olan C şeklinde farlarla tasarım imzasını ortaya koyuyor. Havalandırma ızgarasında kullanılan krom detaylar ve tampondaki estetik sis farları ile tamamlanıyor. Kaput üzerindeki kat çizgileri otomobile sportif bir hava katıyor.
Renault Taliant 4.396 mm uzunluğu ve 2.649 mm aks açıklığına eşlik eden eğimli ön camı ve toplam 1.501 mm yüksekliği ile zarif bir görünüme sahip. Akıcı tavan çizgisi, arka tarafta konumlandırılan radyo anteni ve tavan çizgisiyle birlikte küçülen arka camlar, modelin dinamik yapısını pekiştiriyor.
Yan görünümde yerini aldığı Symbol'e oranla şık ve modern tasarıma sahip. Taliant'ın arka kısmında yine C şeklinde stop grubu otomobilin şık tasarımını destekliyor.

Yeni Renault Taliant'ın iç mekanı modern ve ergonomik bir görünüm sunuyor. Orta konsolda kullanılan kumaş kaplama iç mekana farklı bir hava katıyor. Sürücü odaklı ve kalitesi artırılmış bir iç mekan teknolojik anlamda da rekabetçi. Orta konsolun üstünde bulunan 8 inçlik ekran Navigasyon opsiyon paketine sahip. Bu pakette dokunmatik bilgi ekranı, eğlence ve Navigasyon sistemi ile kablosuz Aplee CarPlay özellikleri sunuyor.
Touch donanım paketinde standart olarak sunulan otomatik klimanın dizaynı ve tuş takımı ergonomik açıdan sorunsuz.
Test aracımızda opsiyonel olarak sunulan teknoloji paketinde elektrikli park freni ve eller serbest Renault kart sistemi bulunuyor. Sürüş destek paketinde ise kör nokta uyarısı, ön ve arka park sensörü ve geri görüş kamerası sunuluyor.
Renault Taliant'ın ön koltukları yeterli konfora sahip. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi konusunda sorunsuz. Ön koltukların sırt kısmındaki katlanır sehpalar arka koltuk konforuna destek oluyor. Renault Taliant'ın en büyük artılarından biri bagaj hacmi. 628 lt hacme sahip olan bagaj sınıfının ötesinde bir alan sunuyor
Renault Taliant'ta kullanılan 3 silindirli, 1.0 litre ve turbo destekli motor görev yapıyor. Araç istenirse manuel istenirse de değişken oranlı X-Tronic şanzımanla alınabiliyor. Test aracımızda X-Tronic şanzımana sahip. 999 cc hacmindeki motor 4500 d/d'da 90 HP güç ve 1750 d/d'da 142 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 169 km/s ve 0-100 km/s hızlanma değeri 13.9 saniye. Otomobilin ortalama tüketim değeri ise 6.1 lt/100 km.





OPEL CROSSLAND

Makyaj yaradı

Opel Crossland makyajlanırken modern ve şık görünümle birlikte ismindeki X ten de kurtuldu. Crossland, markanın yeni tasarım dilini yansıtıyor.

AHMET SAİD ÖZEN

Opel Crossland, markanın Crossover modeli olurken aynı zamanda Meriva üretimi durması ile küçük sınıf MPV tercih edecek kişilere de hitap ediyor. Crossland, rekabetin bol olduğu bir sınıfta ve MPV özellikleri taşıması Crossland'e avantaj kazandırıyor.

Opel, PSA ile birleştiğinde ortak platformlu araçlar üretimine başladı. Opel, tasarım olarak bu birleşimden negatif olarak etkilenmeden yoluna devam etti. Marka kimliğini koruyarak ilerleyen Opel, modellerinde hala kendi çizgisini yansıtıyor.

Opel Crossland, zorlu rekabette sempatik bakışlı ön kısmı ile dikkat çekiyor. Bunda MPV tüketicisine de hitap etmesinin payı olduğunu düşünüyorum. Daha yumuşak ön tasarım Crossover'dan çok bir MPV modelini yansıyor. Makyajla birlikte Crossland'in ön panjurunun tıpkı elektrikli otomobillerde olduğu gibi düz ve hava girişi olmadığını görüyoruz. Bu yeni tasarımı diğer Opel modellerini de etkileyeceğe benziyor. Logonun da bulunduğu siyah panjur ve komple LED farlar otomobile modern bir hava katıyor. Ön tampon aracın Crossover özelliklerini ortaya koyacak şekilde tasarıma sahip. Çift renkli ön tampondaki hava girişleri üst kısımda kapanan yerleri telafi ediyor.

Yan kısımda kar tanesi gibi tasarıma sahip çift renkli jantlar Crossland'e şık bir hava katıyor. Yan kısımdaki kat çizgileri ve C sütunundaki eğim ile Opel çizgilerini yansıtan aracın arka kısmı da oldukça şık. Yüksek konumlandırılan şeffaf stop grubu bagaj kapağına kadar taşıyor. Makyajla birlikte bagaj kapağındaki Crossland yazısı oldukça büyük yazılarak dikkatleri üzerine çekiyor.

Opel Crossland X'in içine girdiğinizde modern bir hava sizi karşılıyor. Aracın iç tasarımında Opel'in diğer modellerinden alıştığımız düzenin devam ettiğini görüyoruz. 3 kollu direksiyon simidi ve gösterge paneli bu durumun başlangıcı oluyor.



Orta konsolda diğer Opel modellerinden izler taşıyor. Özellikle alt kısımda bulunan tuş takımı birçok güncel Opel modelini anımsatıyor. Şık gösterge paneli 3.5 inçlik sürücü bilgi ekranına sahip. Orta konsolda yer alan 8 inçlik multimedya ekranı ise kullanışlı ve kolay alışılacak türden. Direksiyon simidi ve ön koltuk ısıtıcıları konforu artırıyor.

AGR onaylı ön koltuklar konfor konusunda sorunsuz. 8 yönlü ön koltuklar otomobilin en çok öne çıkan özellikleri arasında. Arka koltuklar da konfor konusunda yeterli alanı size sunuyor. İleri geri hareket eden arka koltuklar sayesinde bagaj hacmi 410 lt'den 520 lt'ye çıkyor. Arka kotlular komple yatırıldığındaysa bagaj hacmi 1255 lt'ye yükseliyor.

Opel Crossland'ta kullanılan 1.5 lt turbo dizel motor GM kökenli. 1499 cc hacmindeki motor 120 HP güç ve 300 Nm torka sahip. Motor 6 ileri otomatik şanzımanla sunuluyor. 183 km/s maksimum hıza ulaşan otomobilin 0-100 km/s hızlanma değeri ise 11.5 sn. 3.9 lt/100 km yakıt tüketimi sunan otomobil bu konuda cimri olduğunu gösteriyor.



DS 7 CROSSBACK

Teknoloji üssü!

DS 7 Crossback E-TENSE 4x4, önden benzinli ve arka akslarda elektrikli motorlara sahip. Hibrid motorlu DS7, lüks ve çevreci sürüş keyfini bir arada sunuyor.

AHMET SAİD ÖZEN

Fransız mükemmeliyetçiliğinin otomobile yansıması olan DS 7 Crossback, E-TENSE 4x4 ile artık daha çevreci.

DS 7 Crossback dış tasarımda DS'in 2'inci nesil modellerinden biri olarak nitelendiriliyor. Sıra dışı tarsımı kendisinden sonra gelecek DS modellerine ışık tutan DS 7 Crossback, son derece akıcı bir tasarıma sahip.

Ön kısımdan itibaren akıcı tasarım ve Premium detaylar dikkat çekiyor. Farklı far yapısı sadece tasarım olarak değil teknolojik olarak da kendini gösteriyor. Araç çalıştığı andan itibaren kristal çeklindeki farlar tek tek şekil değiştiriyor ve bu aşama aracın içinden bir ışık oyunu gibi seyrediliyor. Ayrıca teknolojik olarak da farlar övgüyü hak ediyor. Direksiyon hareketine göre aydınlatmayı yönlendiren farlar uzun mesafe aydınlatarak sürüş güvenliğini artırıyor.

Önde sadece farlar değil iri ve şık panjur dışında tampona diklemesine yerleştirilmiş gündüz farları da araca farklı bir karakter sunuyor. Kromla zenginleştirilmiş ön kısım araca lüks imajı veriyor.

DS 7 Crossback'in yandan görünüşü de son derece şık ve karizmatik. Akıcı hatlar arka kısma kadar gidiyor. Bagaj kapağı ile hareket eden stop grubuna da kristal şekli verilmiş ve LED teknolojisine sahip. İnce stop grubunun etrafı da krom detaylarla zenginleştirilmiş.

İç mekânda lüks bir hava elde edilmeye çalışılmış. Orta konsolun üstünde yer alan ve isterseniz kaybolan analog saatin altında bulunan butonla araç çalıştırılıyor olması alışkanlıkların değişeceği anlamına geliyor. Cam butonları vites kolunun etrafında ve bu da alışkanlıkların tersine bir durum olarak karşımıza çıkıyor. Dış dikiz aynasının butonu da direksiyonun sol tarafında yer alıyor.

Otomobilin içinde de DS logosunun kristal etkisini birçok detayda görüyorsunuz. Bu durum gösterge paneline dahi yansımış durumda. Bolca kullanılan bu desen marka imajını yansıtıyor. Gösterge panelinde en etkilendiğim detay gece görüş özelliği. Karanlık bir yerde karşıdan karşıya geçmekte olan bir yay varsa gösterge paneline yansıyor ve size uyarı vererek olası kazaların önüne geçiliyor. Ön koltuklar ve ar aka koltuklar son derece konforlu. Lüks hissi koltuklarda da kendini hissettiriyor. Arka koltukların sırt eğimi elektrikli olarak ayarlanıyor. Bu da arka koltuğun konforunu daha da artırıyor.

DS 7 Crossback E-TENSE 4x4, benzinli ve elektrikli motoru bir araya geliyor. Plugin hibrid olarak adlandırılan teknolojiye sahip olan DS 7 Crossback E-TENSE









4x4'ü şarj etmek için prize takmanız gerekiyor. Ev tipi elektrikle yaklaşık 9-10 saat ve hızlı şarj ünitesi ile 1 saat 40 dakika gibi kısa bir sürede yüzde 100'ünü şarj edebiliyorsunuz. Önde benzinli motor yer alırken arka aks üzerinde elektrikli motor yer alıyor. Şanzımanda da ilk kalkışta tahrike yardımcı olması için elektrikli bir motor daha bulunuyor. Elektrikli motorlara güç veren piller Arka koltuğun altına gizlen piller sayesinde bagaj hacminde kaybın önüne geçilmiş.

Benzinli ve turbo beslemeli motor ve elektrikli motor toplam 300 HP güç ve 520 Nm tork sunuyor. 235 km/s maksimum hıza sahip Otomobil elektrik modunda iken, ev-iş arasındaki günlük kullanım ihtiyaçlarınızı karşılayacak 58 km (WLTP) menzil sunuyor. Menzili azaltmak veya artırmak sizin sürüş sitilinizle değişebiliyor. Dejenerasyon konusunda başarılıysanız yüzde 20 bu menzili artırmak elinizde. Aracın hibrid kullanımda yakıt tüketimi oldukça düşük. Ortalama 1.5 lt/100 km olan yakıt tüketimi son derece tatminkar.

DS 7 Crossback'in yandan görünüşü de son derece şık ve karizmatik. Akıcı hatlar arka kısma kadar gidiyor.





FIAT EGEA CROSS

Ailenin yeni üyesi

Fiat Egea ailesine yeni bir üye geldi. Egea Cross, aile yenilenirken gündeme oturdu. Crossover sınıfına farklı bir bakış getirecek olan Egea Cross, Türkiye'de üretilip yurt dışına ihraç ediliyor.

AHMET SAİD ÖZEN

Fiat Egea ailesi İlk olarak 2015 yılında üretilmeye başlandı ve makyajlanarak modern bir yapıya kavuştu. Fiat Egea, yeni bir karoser tipi ve daha çevreci yeni bir motorla gündeme geldi. Türkiye'de üretilen Egea, yurtdışında Tipo olarak satılıyor. Üretilmeye başlamasından itibaren segmentinin en çok satan otomobili olmayı başaran Egea ailesi Türkiye'de olduğu kadar yurt dışında da ilgi gördü. Egea ailesi makyajdan sonra Sedan, Hatchback, Station Wagon karoser seçeneklerine ek olarak Egea Cross adında Crossover seçeneğine kavuştu.

Egea ailesinin en yeni üyesi olan Cross, HB versiyonundan türetildiğinden büyük oranda benzerlik gösteriyor. İki karoser arasındaki farkı Crossover özelikleri belirliyor. Fiat'ın yeni ve iri logosu Egea alisinin tümümde dikkat çekiyor. Logonun bulunduğu panjur Cross versiyonunda koyu renkli ve sportif bir tasarıma sahip. Yeni far tasarı ve panjurun uyumu Egea'yı öncüsüne oranla daha sportif görünmesini sağlıyor. Full LED far teknolojisi otomobilin sürüş güvenliğini olumlu yönde etkiliyor. Yeni gündüz far tasarımı farların üst tarafına kaydırılarak makyajlı Egea'nın görüntü olarak farklı olduğu gösteriliyor. Egea Cross'un ön tamponu ailenin diğer üyelerine göre oldukça farklı. Tamponun alt tarafı arazi şartları için tasarlanarak Crossover özellikleri ön tarata sergileniyor.

Yan kısımda ön tampondan arka tampona kadar çamurlukları da kapsayan siyah plastik kaplama dikkat çekiyor. Birçok Crossover araçta kullanılan bu plastik kaplama aracın hafif arazi şartlarında en çok çizilen yerleri koruyor. Marşpiyelerin altında buluna gri renkli bölüm tamponlar, tavan rayı, kapı kolları ve dikiz aynalarında kullanılarak bütünlük oluşturuluyor. Egea Cross, HB kardeşine oranla 4 cm yerden daha yüksek. Bunun nedeni kullanılan süspansiyon sistemi, jant ve lastiklerden kaynaklanıyor. Tavan rayı ile birlikte Cross, HB kardeşinden toplamda 7 cm daha yüksek.

LED stop grubu otomobili şık ve modern gösteriyor. Arka tampon tıpkı ön tampon gibi ilave plastik aksamlara sahip.



Fiat Egea ailesine makyajla birlikte iç mekanda teknolojik olarak yapılan iyileştirmeler kendini hissettiriyor. Ailenin yeni üyesi Cross, bu yeniliklerle gündeme geldi. Kokpit tasarımı Oldukça moder ve yenilikçi. 7 dijital gösterge paneli ve orta konsolda buluna 10 inç dokunmatik ekrana sahip tamamen yeni 5'inci nesil UConnect multimedya sistemi ile entegre çalışıyor. Direksiyonun üstünde ve arka tarafında bulunan botonlarla multimedya sistemi, gösterge paneli ve cep telefonu gibi detayları kontrol ediyor. Orta konsolda bulunan iklimlendirme ve diğer butonlara ulaşmak ergonomik açıdan başarılı. Orta konsolun en altında bulunan kapaksız ve derin bölümde kablosuz cep telefonu şarj sistemi bulunuyor. Egea Cross, en güncel Sürüş Destek Sistemleri (ADAS) kullanılıyor. Multimedya sistemi aynı anda iki telefonu Bluetooth üzerinden kablosuz bağlama olanağı da sunuyor. ayrıca 'trafik işareti tanıma sistemi', 'akıllı hız asistanı', 'şerit takip sistemi', 'sürücü yorgunluk uyarı sistemi', 'akıllı uzun far', 'kör nokta uyarı sistemi', ön park sensörleri ve anahtarsız giriş/çalıştırma gibi güncel teknolojiler geldi.

Egea Cross'un gri renkli koltuk kumaşı kardeşlerinden farklı. Sportif ön koltukların yan destekleri ise hafif arazide sportif kullanıma yatkın şekle sahip. Egea Cross, 1.0 lt 100 HP ve 1.4 lt 95 HP benzinli ve 1.3 lt 95 ve 1.6 lt 130 HP dizel motor seçenekleri ile satılıyor. Test otomobilimizde kullanılan 1568 cc hacmindeki turbo dizel motor 3750 d/d'da 130 HP güç ve 1500 d/d'da 320 Nm tork üretiyor. 200 km/s maksimum hıza sahip olan otomobilin 0-100 km/s hızlanma değeri ise 10.5 saniye. Egea Cross 1.6 Multijet II'nin yakıt tüketimi ise 4.6 lt/100 km.







Kokpit tasarımı Oldukça moder ve yenilikçi. 7 dijital gösterge paneli ve orta konsolda buluna 10 inç dokunmatik ekrana sahip tamamen yeni 5'inci nesil UConnect multimedya sistemi ile entegre çalışıyor.



RENAULT ZOE

Çevre dostu

Renault ZOE, üçüncü nesli ile aramızda. Yüzde yüz elektrikli motora sahip ZOE, üretilirken de çevreci. Dönüştürülmüş malzemelerle üretilen iç mekanı bunun en iyi örneği.

AHMET SAİD ÖZEN

Elektrikli araç teknolojisinin öncüsü markalarından olan Renault'nun, bu alandaki amiral gemisi ZOE'nin üçüncü nesli geleneklerine bağlı tasarımı ile tekrar aramızda. İlk kez 2012 yılında Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılan ZOE, sektöre yön veren modeller arasında yer alıyor.

ZOE'nin diğer Renault modelleriyle pek benzerlik gösterdiğini söyleyemeyiz. Kendine has bir tasarım anlayışı olan ZOE'de diğer elektrikli otomobillere benzediğini söylemek lazım. Aerodinamik yapı elektrikli otomobiller için çok önemli bu yüzdende akıcı ve girintiden çıkıntıdan uzak bir tasarıma sahip. Ön kısımdaki yenilenen iri Renault logosu otomobilin şarj bağlantısını gizliyor. Yeni ZOE'nin far tasarımı öncüsüne benzese de komple LED teknolojisine sahip far oldukça modern bir tasarım sunuyor. Yeni gündüz farı tasarımı güncel Renault tasarımlarından farklı ve kendine haz çizgilere sahip. Tamamen yeniden tasarlanmış ön tamponda, krom detaylarla çevrelenmiş sis farları bulunuyor. Tamponun yeni şekli, ızgaradaki ve sis farlarının çevresindeki krom detaylarla aracın alt kısmına yepyeni bir görünüm kazandırıyor. Yeni ön difüzörler aracın hava akış sirkülasyonunu geliştiriyor. Bu durum, Yeni ZOE'nin aerodinamik özelliklerine önemli ölçüde katkı sağlıyor.

Arka kapı daha önceki gibi gizli kapı koluna sahip. Bu da aerodinamiye katkı sunuyor. Yeni ZOE'nin stop formu eskisine benzese de LED ve çizgili stop yapısı otomobile farklı bir hava katmış.

Yeni ZOE'nin iç mekanı komple yenilenerek modern bir havaya bütünmüş. İşlevsel konsolu, multimedya sistemi ve mat dokuya sahip yumuşak iç malzemesi araç içindeki şık ve rahat ambiyansa katkıda bulunuyor. Sürüş yardımcılarından 10 inç sürücü ekranına, Renault EASY LINK multimedya sistemine ve yeni Mod B gibi tüm sistemler, günlük sürüşleri daha kolay ve keyifli hale getirmek için tasarlandı.

Orta konsolda bulunan 7 inç dokunmatik ekran oldukça işlevsel ve sürüş konforunu artırıyor.

Yeni ZOE, üretim aşamasında da oldukça çevreci. Otomobil, geri dönüşüm ilkelerine göre üretilmiş döşemeleri ve geri dönüştürülmüş polipropilenden üretilmiş parçaları gibi, yolcu bölmesindeki görünür parçalar dahil yüzde 100 geri dönüştürülmüş sentetik malzemeler içeriyor. Yeni ZOE yüzde 100 geri dönüştürülmüş kumaştan üretilmiş döşemeler sunuyor. Bu döşeme kumaşı plastik şişe ve kumaş artıklarından üretiliyor.



Yeni ZOE, WLTP döngüsünde 395 kilometreye kadar menzil ve doğru akımla (DC) şarj edilebilen 52 kWh batarya sayesinde daha kısa şarj süresi sunuyor. Mod B sürücünün gaz pedalından ayağını çektiğinde aracın yavaşlamasını sağlarken, farklı sürüş modları için mekanik vites kolunun yerini e-shifter alıyor.

Yeni ZOE, WLTP döngüsünde 395 kilometreye kadar menzil sunan 52 kWh gücündeki Z.E. 50 batarya ile donatıldı. Otomobilin üçüncü nesliyle birlikte, araçta artık evde veya yolda kullanılabilen alternatif akımlı şarj seçeneklerine ek olarak doğru akımlı hızlı şarj seçeneği de sunuluyor. Yeni ZOE artık, doğru akımla (DC) tasarlanmış bir şarj kontrol ünitesine sahip. Elektrikli güç aktarma sistemi ile akünün ortasına monte edilen bu yeni ve tamamen Renault'ya ait şarj kontrol ünitesi, aracın DC terminallerde 50 kW ile şarj edilebilmesini sağlıyor. Yüzde yüz elektrikli motor 108 BG güce ve 225 Nm torka sahip. 135 km/s maksimum hız ve 11.4 saniye 0-100 km/s hızlanma değeri sunan otomobilin şehiriçinde sürüş keyfi konusunda sundukları oldukça başarılı.



Süper aşırı besleme

Düşük devirlerde gecikme olmadan aşırı besleme mi istiyorsunuz? O halde bu yöntemleri mutlaka okumalısınız.

1929 Birkin ve aşırı beslemeli Bentley'leri



WO, daha fazla güç için motor kapasitesini artırmayı tercih ederken Sir Tim Birkin ise kompresörlü besleme konseptini dikkat alıyordu (hiç şüphe yok ki Mercedes'in çalışmalarından esinlenmişti). Atölyesine roots tipi üfleyiciler kullandı (bunlar bir dizi gerilmiş dişliye benzeyen bir çift ağ örgülü lob oluşumuna sahip ve emme basıncını pompa gibi çalışarak artırıyor). Bunu 4.5 litre Bentley'lerde kullandılar.

1937 Rolls-Royce'ın sihirli Merlin'i

Sıvı soğutmalı V12 Merlin aero motorunun evrim hikayesi, verimlilik konusunda bir ders olarak okutulabilir. İlk Merlin'ler 1000 HP kadar güç üretiyordu. 1945'te önemli geliştirmelerle birlikte bu güç ikiye katlandı. Süperşarj ile birlikte performans artırılıyor ve atmosferik motorun nefesi kesilmeden çalışması sağlanıyor.



1938 Kompresör bir kraldır

1920'lerde Mercedes motorları kompresörün gelmesiyle fark yaratıyordu. Bunların en yüksek potansiyele sahip olanı ise, Ferdinand Porsche'nin kaleminden çıkan SSK'ydı. Mercedes bu teknolojiyi giderek evrimleştirdi; 1938-39'da W154 ve V12 ile zirveye ulaştı.



1984 Lancia'nın Delta S4'ü iki aşırı besleme

Çoğu mühendis turboların ve kompresörlünün güçlü ve zayıf yanlarını karşılaştırarak kendilerine en iyi uyan çözümü tercih ederler. Ama Lancia'da durum farklıydı. Grup B yarışlarında teknolojik tarafıydı ve hiçbir çözüm çok pahalı sayılmazdı. Lancia turbo ve kompresör uygulamasını, 1759 cc dört silindirli motora adapte etti. Böylece daha az gecikme ve daha büyük güç elde edildi. Resmi rakamlar 480 HP civarında güç ürettiğini söylerken, 500 HP'ye de çıktığı ifade ediliyor.



1989 Ralli ateşi!

Volkswagen daha önce elit olan teknolojileri halka indirmeyi seviyor (orijinal Beetle'ı hatırlayın. Aynı zamanda ID3. de elektrikli dünyasında bunu yapıyor). 1980'lerin sonunda kompresörlü 1.8 litre motoru 1980'lerin ikinci nesil Golf'ünde kullandılar. Bunu Syncro dört çeker sürüşle birleştirdiler. G-lader salyangoz tipi kompresör, krank tahrikli yer değiştiriciyle birlikte basınç üretiyordu.



2014 Her sürüş yeni bir maceradır

Dodge'un 707 HP'lik kaslı aracı, torkuyla birlikte gittiğiniz yolları mahvedebilecek kapasiteye sahip. Hellcat'in 6.2 litrelik V8 motoru, dökme derin blokla yapılmıştı ve silindir başına iki supap var. 2.4 litrelik kompresör ile birlikte besleniyordu. Elbette kompresörün turboya göre daha az verimli olmasıyla birlikte Hellcat elbette yüksek bir tüketime sahipti.

2021 Yeni Defender, eski V8

Yeni dünya sizi bekliyor olabilir. Ama daha heyecan verici gerçekler de var. Yeni Defender, Land Rover'ın kompresörlü 5.0 litre V8 uygulamasına sahip oldu. Defender 90'ın 525 HP güç üreten aracın 0-100 km/s hızlanmasını 5 saniyenin altında tamamlayabiliyor. Özel şasi ayarları sayesinde bu güçle baş edebilecek bir yapısı var.





LÖSEV
Lösemili Çocuklar Vakfı

Ramazan Bağışlarınızla Fitre ve Zekatlarınızla ÖNCE ÇOCUKLAR İYİLEŞSİN



Ramazan ayında
yoksul bir aileyi doyurmak,
hasta bir çocuğu
iyileştirmek,
gözü yaşlı bir anneyi
güldürmek
ibadetlerin en güzelidir.

0312
447 06 60

TÜM BANKA ŞUBELERİNDEN
LÖSEV BAĞIŞ

BAĞIŞ yaz
3406'ya gönder

ONLİNE BAĞIŞ
losev.org.tr