15.00 TL

SAYI: 68

otoSTİL

HAZİRAN

www.otostil.com

YERLİ OTOMOBİL DERGİSİ



Nissan X-Trail

Hyundai Tucson

BMW 4 SERİSİ

Mercedes EQB

Tamamen elektrikli

9 772458 851008 68

HAZİRAN 2021 YIL 05
SAYI 68 FİYAT 15.00 TL

AutoClub

“Mükemmel Parlaklık, Üstün Koruma”



AUTOCLUB SERAMİK KAPLAMA

Otomobilinizin her zaman ilk günkü ışıltısını koruması için özel olarak geliştirilmiş formülü ile mükemmel bir koruma sağlayan AutoClub Seramik Kaplama esnek yapısı ile boya yüzeyinde çatlama oluşumunun da önüne geçiyor.

AutoClub'ın profesyonel personelleri tarafından tüm alt yapı uygulamaları sonrasında elde edilen mükemmel parlaklığın en uzun süre otomobil yüzeyinde kalmasını sağlayan ve en üst düzeyde hidrofobik özelliğe ulaşan AutoClub Seramik Kaplama silisyum oksit, elmas, cam, kil, kaolen, kuvars, gümüş, feldspat başta olmak üzere birçok ürünün nano teknolojiyle bir araya getirilmesi sonucu üretilmiştir.

AutoClub Her Yerde..!









Yalı Mah. M. Fevzi Çakmak Cd. No: 45 Maltepe / İSTANBUL
0216 371 60 10 - 11
AutoClub
www.autoclub.com.tr
info@autoclub.com.tr



Mert DURAN
mert@otostil.com
twitter.com/mertotostil
instagram.com/mertduranmd

facebook.com/otostil
twitter.com/otostil
instagram.com/otostildergi

GEL DE BU YILDAN HAYIR BEKLE!

Tam işler yerine oturuyor; esnaf da sıkıntılı günleri geride bırakacak derken bu yazıları yazdığım sırada birden 17 günlük kapanma haberi geldi. Böyle olunca da içimi derin bir karamsarlık kapladı.

Ne yazık ki iki yıldır işler zaten iyi değildi. Sadece otomotiv veya medya değil, bir dokunup bin ah işitilmeyen sektör yok gibi. Buna bir de pandemi belası eklenince çoğu insan için bıçak kemiğe dayandı. Otomotiv için ekonominin lokomotiflerinden demek yanlış olmaz. Gerek üretim, gerek yan sanayi, gerek satış, gerek satış sonrası gerekse de onarımlar eklendiğinde bu sektördeki pasta çok büyük ve ülkenin önemli kısmı bu sektöre bir yoldan bağımlı şekilde para kazanıyor. Bu pandemi sürecinde işler iyice azalırken şu kapanma nerden çıktı demeden edemiyor insan!

Elbette bu işin bir mantığı var ve bence de kapanma için geç bile kalındı. Ancak zararın neresinden dönülse kardır.

Ancak etrafımda herkes bu kapanma bir işe yaramaz, bu yılı da kaybettik diye hayıflanıyor. Umalım ki bu kötümserlik haksız çıksın. Sonuçta eğer bir zarar doğacaksa emin olun herkesi etkiler. Bu konuda biraz iyimser olmanın doğru olduğu kanaatindeyim. Bence asıl süreç kapanma bittikten sonra başlayacak.

Eğer gerçekten de vaka sayıları düşer ve aşıya erişim de yaygınlaşırsa insanların geçen yıldan beri evde olmanın verdiği bunalma sonucu deli gibi sokaklara saldırması, eğlence mekanlarında kop kop alemler yapması işleri başladığımız noktaya geri getirir. Bu nedenle turizm sezonunun kaçırılmaması adına yapılacak yanlışların artık geri dönüşü olmaz. Umalım da hem insanlarımız hem de yetkililer sürecin bundan sonrasında hata yapmazlar.



BU AY ARABALARA DOYDUK

Nisan ayında öylesine güzel otomobiller test ettik ki keşke her ay böyle olsa dedik durduk. İç sayfalarda da okuyabileceğiniz Mercedes-Benz S Serisi, BMW 4 Serisi ve Honda Civic Type R başta olmak üzere gerek sportif gerek performanslı, gerekse de dikkat çekme konusunda eksiksiz modelleri test etme fırsatını yakaladık.

Ancak görünen o ki önümüzdeki süreçte hem çip krizi hem de dövizlerin yukarı tırmanışı sonucu yeni modellerin gelişi bir miktar ötelenecek. Zaten geçtiğimiz yıl yılın ilk yarısında satışa sunulacak denilen modellerin önemli bir kısmı hala satışa çıkmadı. Bakalım önümüzdeki dönemde sorunlar azalıp yeni modellere kavuşabilecek miyiz?

İÇİNDEKİLER

30 HONDA CIVIC TYPE R





8 DACIA SANDERO

BMW 4 SERİSİ 18



2021 #68

oto STİL
www.otostil.com
YERLİ OTOMOBİL DERGİSİ

YAYIN YÖNETMENİ (SORUMLU)
Mert Duran
mert@otostil.com

YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ
Ecem Saral
ecem@otostil.com

HABER MÜDÜRÜ & TEST EDİTÖRÜ
Tolga Çolak
tolga@otostil.com

GÖRSEL YÖNETMEN
Levent Akparmak

EDİTÖR
Banu Aygün
banu@stilyayincilik.com

KADIN GÖZÜYLE
Banu Aygün
Ecem Saral

FOTOĞRAF VE GEZİ EDİTÖRÜ
Barış Hasan Bedir

TEKNOLOJİ EDİTÖRÜ
Özgür Can Aydın
ozgur@stilyayincilik.com

KATKIDA BULUNANLAR
Kaan Tütüncüoğlu,
Emirhan Karamuk,
Onur Arseven,
Ahmet Said Özen

MUHASEBE
Cengiz Turmaz (SMMM)

REKLAM DEPARTMANI
info@otostil.com

STİL YAYINCILIK VE EĞİTİM HİZMETLERİ ADINA MERT DURAN

YÖNETİM YERİ:
Bahçelievler Mah. Neyire Neyir Sokak No:18 D:15
Bahçelievler / İst.

BASKI: Mars Baskı Çözümleri
DAĞITIM: Dünya Süper Veb Ofset A.Ş.
0 212 440 28 31
YAYIN TÜRÜ: Yerel, süreli, aylık

OTO STİL Dergisi, T.C yasalarına uygun olarak yayınlanmaktadır. OTO STİL'de yayınlanan ilanların sorumluluğu ilan sahiplerine aittir. Konular izinsiz ve kaynak gösterilerek dahi kullanılamaz.

Yeni Hyundai Tucson

377 bin TL'den satışa sunuldu



İlk kez 2004 yılında satışa sunulan Hyundai Tucson, şimdi de dördüncü nesliyle Türkiye'de satışa sunuldu. Benzinli ve dizel motor seçeneklerine sahip Yeni Tucson, Parametrik Dinamik Tasarım felsefesi ve teknolojik konfor öğeleriyle dikkat çekiyor.

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. 4×2 çekiş sistemi ve 7 ileri DCT ile birlikte sunuluyor. 7 ileri DCT şanzımanlı, 1,6 litrelik CRDi dizel motor ise 136 PS gücünde. 4×2 ve 4×4 çekiş sistemi var.

Hyundai Tucson, Türkiye'de ilk etapta benzinli ve dizel Hyundai SmartStream motor seçeneğiyle sunuluyor. Bu motorlar, donanım seviyesine bağlı olarak 4×2 ve 4×4 HTRAC çekiş sistemiyle optimize ediliyor. Tüm motor tipleri ve donanım seviyeleri 7 ileri çift kavramalı DCT ile sunulurken kompakt SUV segmentindeki en ideal ve en verimli güç aktarma organları yelpazesini sunuyor.

Benzinli 1.6 litre T-GDI motor, dünyanın ilk Sürekli Değişken Valf Süresi (CVVD) teknolojisine sahip. CVVD, motor performansını ve yakıt verimliliğini optimize ederken aynı zamanda çevre dostu. Valf kontrol teknolojisi,

sürüş koşullarına göre valf açma ve kapama süresini düzenliyor. Koşullara bağlı olarak sürüş sırasında valf açılma süresini değiştirebilen sistem, performansı yüzde 4, yakıt verimliliğini yüzde 5 arttırırken emisyonları da yüzde 12 azaltıyor. Daha fazla performans ve daha az emisyon için geliştirilen 1.6 litre turbo motor, Yeni Tucson'da 3 beygir artırılarak 180 beygire ulaşıyor.

Diğer bir seçenek olan 1,6 litrelik CRDi Smartstream dizel motor ise 136 beygir güç üretiyor. 7 ileri DCT ve dört veya iki tekerlekten çekiş ile sunulan bu motor, her zaman olduğu gibi C-SUV segmentindeki tüm beklentileri en iyi şekilde karşılıyor. Hem performans hem de ekonomi vaat eden bu seçenek, Tucson'un Türkiye pazarındaki en ideal kombinasyonu olarak da öne çıkıyor.

Yeni Hyundai Tucson kaç para?

Hyundai Assan, Yeni Tucson modelinde 4 farklı donanım seviyesi ve iki tip motor seçeneğine yer veriyor. Benzinli motor, Comfort donanım seviyesi ve 4×2 çekiş seçeneği ile satın alınabiliyor. Dizel motor ise Prime donanım seviyesinden itibaren başlıyor ve konforu artıran Elite ve Elite Plus seçenekler zenginleştirilebiliyor. Dizel motor, 4×2 ve 4×4 HTRAC ile satışa sunulurken tüm motor ve donanım seviyelerinde 7DCT şanzımana yer veriliyor. 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.



Tamamen elektrikli Mercedes EQB 2022'de Türkiye'de

Mercedes-EQ model ailesi hızla genişliyor Yeni EQB'nin Çin pazarı için olan versiyonu 21-28 Nisan 2021 tarihleri arasında gerçekleştirilen Şangay Otomobil Fuarı'nda tanıttı.



İster çekirdek, isterse de kalabalık aileler olsun, yedi kişilik koltuk seçeneğine sahip Yeni EQB, ailelerin farklı ulaşım gereksinimlerini karşılayabiliyor. Yeni EQB böylece sadece kompakt sınıfın değil, aynı zamanda elektrikli otomobil dünyasının da istisna örneklerinden biri olarak öne çıkıyor. Üçüncü sıradaki iki kişilik ek koltuk sırası, 1,65 metreye kadar yolcuları rahat ettirmenin yanında çocuk koltuklarının da eklenmesine olanak sağlıyor.

EQB; güçlü ve verimli elektrikli güç-aktarma sistemi, akıllı reküperasyon enerji geri kazanımı çözümü ve "Elektrikli Zeka"ya sahip öngörülü navigasyon olmak üzere birçok unsuru Yeni EQA ile ortak kullanıyor. EQB'nin bu yıl içinde Çin'de satışa sunulması planlanıyor. Mercedes-Benz'in elektrikli otomobil hamlesi hız kesmeden ilerliyor. Mercedes-EQ markasının tamamen elektrikli ilk modeli EQC, Türkiye dahil pek çok pazarda yerini aldı. Bir yandan Avrupa'da Yeni EQA'nın ilk teslimatları başlarken, Yeni S-Serisi ailesinin tasarım olarak tamamen özgün ve elektrikli üyesi EQS de geçtiğimiz hafta dünya lansmanı ile tanıtıldı. EQS lansmanından hemen sonra ise Çin'deki Şangay Otomobil Fuarı'nda Yeni EQB'nin Çin pazarı için olan versiyonu, dünya lansmanı ile tanıtıldı. Tamamen elektrikli yeni

kompakt SUV'un tasarımı, Mercedes-EQ'nun "Yenilikçi Lüks" anlayışını, özgün ve geleneksel bir yaklaşımla yorumluyor. Yeni EQB, Çin pazarında 215 kW güç seçeneği ile satışa sunuluyor. Avrupa pazarında ise önden çekişli veya dört tekerlekten çekişli ve kimi 200 kW üzerinde güç seçenekleri ile farklı versiyonlar sunulacak. Ayrıca oldukça uzun menzilli bir versiyon da planlanıyor. EQB 350 4MATIC'in Avrupa'daki NEDC karma güç tüketimi: 16,2 kWsa/100 km; karma CO2 emisyonları: 0 gr/km, menzil 478 km, WLTP karma güç tüketimi: 19,2 kWsa/100 km; karma CO2 emisyonları: 0 gr/km, menzil 419 km.







Yeni EQB (uzunluk/genişlik/yükseklik: 4.684/1.834/1.667 mm), Mercedes'in başarılı kompakt otomobil ailesini genişletiyor ve özellikle EQA ve bir diğer kompakt SUV GLB ile yakın bir bağa sahip. Uzun aks mesafesi (2.829 mm), geniş ve değişken iç mekân ve 7 kişilik koltuk seçeneği de bu ortak bağı gösteriyor.

Yeni EQB kullanıcılarına son derece geniş bir iç mekan vaad ediyor: Beş kişilik otomobilde ön koltuklarda 1.035 mm ve arka koltuklarda 979 mm baş mesafesi sunulurken arka koltuklarında sunulan 87 mm diz mesafesi de konfora ek katkı sağlıyor. Beş kişilik için 495-1.710, yedi kişilik seçenekte ise 465-1.620 litre bagaj hacmi bulunuyor. Beş kişilik otomobilde arka koltuklarında standart olarak katlanabilir ve eğim ayarlı koltuk sırtlıkları bulunurken isteğe bağlı olarak 140 mm ileri-geri hareket eden manuel ayarlanabilir koltuklar sunuluyor. Böylece ihtiyaca bağlı olarak bagaj hacmi 190 litre daha fazla büyütülebiliyor ve farklı kullanım şekilleri oluşturulabiliyor.

EQB isteğe bağlı olarak (Çin'de standart) 7 kişilik koltuk seçeneği ile alınabiliyor. Ekstra iki koltuk 1,65 metreye kadar yolcular için rahat bir oturma alanı sunuyor. Uzatılabilen koltuk başlıkları ve emniyet kemerleri dışında üçüncü koltuk sırasını da kapsayan perde hava yastıkları ile zengin bir güvenlik donanımı seviyesi bulunuyor. İkinci ve üçüncü sıra koltuklarda dört adet ve ayrıca ön yolcu koltuğunda bir adet çocuk koltuğu sabitlenebiliyor. İhtiyaç ve kullanım doğrultusunda bagaj kapasitesini büyütmek için üçüncü sıra koltuklar tamamen katlanarak bagaj zemini ile aynı seviyeye getirilebiliyor.

Yeni Hyundai Elantra 231.500 TL'den satışa sunuldu

Hyundai'nin yeni sedanı Elantra 231.500 TL'den satışa sunuldu. Aracın fiyatları üst versiyonlarda 410 bin TL'ye yükseliyor.



Hyundai Assan, 2021 yılındaki model atağına Yeni Elantra modeliyle başladı. Yeni Elantra, markanın Türkiye'de 2021 yılında lansmanını yapmayı planladığı beş modelden ilki konumunda. Sedan segmentine farklı bir bakış açısı getirmesi hedeflenen otomobil, özellikle sıra dışı sert ve keskin çizgilerden oluşan tasarım diliyle rakiplerinden ayrılıyor. Yeni Elantra'nın online basın toplantısında, açılış konuşmasını yapan Hyundai Assan Başkanı Sangsu Kim, şunları söyledi. "Hyundai'nin dünya çapında en çok tercih edilen modeli olan Elantra, 30 yılda 250'den fazla ödül ve övgü aldı. Son jenerasyon ise Ocak ayında kazandığı prestijli "Kuzey Amerika Yılın Otomobili" ödülüyle, iddialı olduğunu göstermeye başladı. Elantra her nesliyle kendi







segmentinde çıtaları yükselten ve çok sevilen bir model. Umarım Yeni Elantra, Türk halkı tarafından da sevilir ve dünya çapındaki milyonlarca mutlu Elantra sürücüsü gibi mirasını bu topraklarda da devam ettirir".

MODEL ATAĞININ BAŞLANGICI

Satışa sunulan yeni modelle ilgili görüşlerini dile getiren Hyundai Assan Genel Müdürü Murat Berkel ise, "Sedan Ruhu, Cazibesini Buldu" sloganıyla satışa sunduğumuz Yeni Elantra ile birlikte model atağımızı bugün itibariyle başlatıyoruz. Amacımız, Yeni Elantra ile sedan sınıfında fark yaratmak. Çünkü, geleneksel çizgilerden ve birbirine benzer modellerden sıkılan müşterilerimize daha farklı duruş sergileyen, hem cesur hem de modern bir otomobil sunmanın tam zamanı. Sadece Elantra değil, arka arkaya satışa sunacağımız sıra dışı ve estetik modellerimizle iddiamızı artırıyoruz" dedi.

,Hyundai Elantra, Türkiye'de ilk etapta tek motor seçeneğiyle satışa sunuluyor. Araç, 1.6 litre atmosferik beslemeli motora ve CVT şanzımana sahip. CVT'ye ek olarak, 6 ileri manuel şanzıman sadece Style donanım seviyesinde sunuluyor. Yakıt ekonomisi ve optimum verimlilik vaad eden bu motor, 123 beygir gücünde. Üstten çift eksantrikli motor, çok noktadan enjeksiyonlu yakıt püskürtme sistemi (MPI) özelliğine sahip.

Türkiye'de "Style", "Style Comfort", "Smart", "Elite" ve "Elite Plus" olmak üzere beş farklı donanım seviyesiyle satılan otomobilin, teknolojik özellikleri de en az tasarımı kadar iddialı. Dual LED farlar, LED gündüz sürüş farları, uzunlamasına yerleştirilen H formundaki LED arka lambalar, açılabilir tavan, 17 inç alüminyum alaşımlı jantlar, elektronik park freni, akıllı hız sabitleyici, kablosuz şarj sistemi, yağmur sensörü, ön çarpışma uyarı sistemi, şeritte kalma ve takip uyarı sistemi ve 10.25 inç bilgi ekranı, Yeni Elantra'nın en önemli donanımlarını oluşturuyor. Ayrıca, Elantra'da sunulan kablosuz Android Auto ve Apple Car Play özellikleri de 10.25 inçlik bilgi ekranıyla kombine bağlantı özelliği sunuyor. Elite Plus donanım seviyesinde sunulan 8 hoparlörlü Bose ses sistemi de müzik tutkunu kullanıcıların en beğendiği özellik.

Türkiye pazarında tek motor ve beş farklı donanım seviyesiyle satılan otomobilin lansmana özel başlangıç fiyatı 231.500 TL. Sportif ve dinamik bir görünüşe sahip otomobilin en üst donanım seviyesi olan Elite Plus ise 410.000 TL.

Yeni Dacia Sandero

rakiplerine fiyatıyla korku salmaya geldi

Şubat ayında Türkiye'de satışa sunulan Yeni Sandero Stepway'in ardından, Yeni Sandero modeli de Türkiye'nin dört bir yanına yayılmış Dacia bayilerindeki yerini aldı. Nisan ayında sınırlı sayıdaki Yeni Sandero, 152 bin 900 TL kampanyalı başlangıç fiyatıyla tüketicilerle buluşuyor.

Geçtiğimiz Şubat ayında ülkemizde boy gösteren ve büyük bir ilgi gören Yeni Dacia Sandero Stepway'in ardından, Yeni Sandero da bayilerde görücüye çıktı. Nisan ayında sınırlı sayıdaki Yeni Sandero 160 bin TL liste fiyatı yerine 152 bin 900 TL'lik avantajlı başlangıç fiyatıyla satışa sunuluyor.
Dacia'nın tamamen yenilenen B-HB modeli, bir önceki nesline göre aralarında X-Tronic şanzıman, kör nokta uyarı sistemi, kablosuz Apple Car Play ve elektrikli park freninin de bulunduğu birçok yeniliği de beraberinde getiriyor. Modern mobilite ihtiyaçlarını yeniden tanımlayan Dacia, Yeni Sandero modeliyle tüketicilere bir otomobilde olması gereken tüm özellikleri sunuyor. Renault Grubu'nun CMF-B platformunda üretilen model, estetik, teknoloji, konfor ve güvenlik anlamında çıtayı daha da yukarı taşıyor.

FİYAT-PERFORMANS OTOMOBİLİ

Tamamen yeniden tasarlanan Yeni Sandero, atletik ve iddialı bir yorumla eski nesline kıyasla çok daha modern bir görünüme kavuştu. Ön tarafta logo dışında tüm detayların değiştiği Sandero, yeni marka kimliğini tanımlayan Y şeklindeki ışık imzalı LED farlar ve krom görünümlü ön ızgara ile fark yaratıyor. İç mekanda ise direksiyon haricinde tüm öğeler değişirken, derinlik ayarlı ve elektrik takviyeli hale gelen direksiyon daha yüksek bir sürüş konforu vadediyor. Yeni Sandero'da Media Control, Media Display ve Media Nav olmak üzere her seviyedeki ihtiyaca cevap veren 3



farklı multimedya sistemi tüketicilerle buluşuyor. Yeni Sandero, en yeni sürüş destek sistemleriyle birlikte geliyor. CMF-B platformuyla birlikte otomatik yanan farlar, yağmur sensörü ve kör nokta uyarı sistemi modelde ilk kez kullanılıyor. İlkler arasında E-Call ve Start&Stop, elektrikli park freni ve eller serbest Dacia Kart sistemi de göze çarpıyor.
İlk kez sunduğu X-Tronic şanzımanla Yeni Sandero, sınıfının en ulaşılabilir otomatik vites seçeneğini getiriyor. Euro 6D-Full standardına uygun motorlardan 90 beygir güce sahip turbo beslemeli 1.0 litre TCe, 6 ileri manuel ya da X-Tronic şanzımanla sunuluyor. Turbo beslemeli 100 beygir gücündeki ECO-G LPG motor seçeneğine ise 6 ileri manuel şanzımanla sahip olunabiliyor. Ayrıca modelin giriş versiyonunda 5 ileri manuel şanzımanla donatılmış 65 beygir gücündeki SCe motor bulunuyor.





TOSEF tam kapanma için istisna istiyor



TOSEF Tüm Oto Servisleri Federasyonu olarak birçok sektör temsilcisinden alınan görüşler doğrultusunda, özel oto servislerinin ortak probleminin servislerde tamirat ve onarım için bekleyen hasarlı araçlar olduğuna dikkat çekildi. Binlerce aracın, pandemi etkisiyle aksayan yedek parça tedarik zinciri sebebiyle onarım sırası beklediğinin altını çizen TOSEF Başkanı Ünal Ünaldı "Oto servisleri, hasarlı araçların onarımı ve sonrasında belirli tarihlerde teslimi için anlaşmalı sigorta şirketlerine ve araç sahiplerine taahhüt vermektedir. Tam kapanmanın başlayacağı 29 Nisan Perşembe gününe kadar binlerce hasarlı aracın tamir ve onarım işlemlerinin gerçekleşmesi mümkün olmayacağından, tüketicilerin mağduriyet yaşamaması adına, Sayın İçişleri Bakanlığı'mızdan oto servislerinin muafiyet kapsamına alınmasını talep etmekteyiz." dedi.



Skoda Kodiaq

makyajlandı, Ağustos ayında ülkemizde olacak

Skoda, D-SUV segmentine ait modelini her açıdan geliştirdi. Skoda'nın yenilenen Kodiaq modeli, Ağustos ayından itibaren Türkiye'de de satışa sunulacak.



Kodiaq'ın yeniden tasarlanan ön bölümünde, yükseltilen kaput ve yeni Skoda ön panjuru aracın cesur duruşunu daha da güçlendiriyor. Bu büyük SUV modelinde led farlar standart olarak sunulurken full led ön far grubu Matrix özellikli sunulmaya başlanacak. Daha dar ön farlar, Kodiaq'ın şık



tasarımının karakteristik bir unsuru olarak öne çıkıyor. Yeni alaşım jantlar aracın dinamik duruşunu ve çekiciliğini artırırken yeniden tasarlanan ön ve arka tamponlar, yeni parlak siyah arka spoyler ve arka camların yanlarındaki kanatçıklar Kodiaq'ın hava sürtünmesini azaltıyor ve CO2 emisyonunun azaltılmasına katkı sağlıyor. Yenilenen arka tasarımda üçüncü fren lambası spoyler ile entegre edilirken arka cam biraz daha dar tasarlandı.

Bu sayede modelin dinamik görünümü güçlendirilirken stop lamba grubu da daha ince ve keskin bir tasarımla üretildi. Arka lambalar kristal tasarımıyla dikkat çekerken ve markaya özgü C şekli de kullanılmış.
Skoda Kodiaq'ın modern motorları, en güncel ve daha da verimli hale getirilen EVO ailesi güç ünitelerinden geliyor. İki dizel ve üç benzinli motor seçeneğine sahip modelde güç aralığı 150 HP'den 245 HP'ye uzanıyor. Ülkemizde giriş seviyesi olarak sunulacak 1.5 TSI 150 HP motor, 7 ileri DSG şanzımanla kombine ediliyor. Ürün gamının en üst seviyesini ise 2.0 TSI 245 HP kombinasyonuyla RS versiyonu temsil edecek. Skoda Kodiaq RS'in performansı da artırıldı Skoda'nın RS ailesinin üyesi olan Kodiaq RS de daha yüksek performans sunacak şekilde yenilendi. Yeni 2.0 TSI EVO benzinli motor, yerine geldiği 2.0 TDI 240 HP motora kıyasla 5 HP daha fazla güç sunuyor. Siyah gövde detayları, aerodinamik olarak optimize edilmiş yeni 20 inç Sagitarius alaşım jantlar ile bu sportif model, ilk bakışta RS ürün ailesine ait olduğunu belli ediyor. Modelde LED Matrix farlar standart olarak sunulurken içeride ise siyah Suedia spor koltuklar, kırmızı dikişlerle birlikte dikkat çekici bir atmosfer yaratıyor. İçeride kullanılan siyah elmas dikişli kapı panelleri sportiflik hissini destekliyor.

TOGG Gemlik Tesisi'nden 7/24 canlı yayın başladı



TOGG, Gemlik Tesisi'nde son hızla devam eden inşaat çalışmalarını canlı yayınla tüm dünyaya açtı. Üst yapı çalışmaları süren Gemlik Tesisi'ndeki tüm gelişmeler, togg.com.tr sitesindeki TOGG TV sekmesinden anlık olarak takip edilebilecek.
TOGG Gemlik arıtma, montaj, enerji, boya, gövde, giriş ve batarya birimlerinin temel güçlendirme çalışmaları tamamlandı. Boya, gövde, montaj ve enerji birimlerinde soket altı kaide ve kolon betonları dökülmeye başlanan Gemlik Tesisi'ndeki şantiyede 900 kişi görev yapıyor. Şantiyedeki çalışan sayısının ilerleyen dönemde 1500'e kadar çıkması bekleniyor.
TOGG Gemlik Tesisi'nde üretim ve montaj hatlarının kurulması ile 2022 yılının son çeyreğinde ilk seri otomobilin battan indirilmesi hedefleniyor. Gemlik Tesisi'nde üretim kapasitesi yıllık 175 bin adede ulaştığında toplam 4 bin 300 kişiye istihdam sağlanacak.

800 km menzilli MG Cyberster geliyor

MG, geçtiğimiz günlerde kapılarını açan 2021 Şanghay Otomobil Fuarı'nda iki kapılı, iki koltuklu, %100 elektrikli bir spor otomobili Cyberster adını verdiği yeni konseptini tanıttı.

2024 yılında kuruluşunun 100. yılını kutlamaya hazırlanan efsanevi İngiliz markası MG, güçlü tarihiyle bugün çizdiği yenilikçi ve yüksek teknolojili yaklaşım arasında bağ kuran Cyberster isimli yepyeni konsept otomobilini tanıttı. 2021 Şanghay Otomobil Fuarı'nda resmen görücüye çıkan MG Cyberster konsepti, sadece markanın sportif yönünü değil; aynı zamanda heyecan dolu bir gelecek vaad eden yaklaşımını da gözler önüne seriyor.

MG markasının sahibi olan SAIC'in uluslararası tasarım ekibi tarafından tasarlanan Cyberster konsepti, MG'nin geçmişindeki en önemli modellerden biri olan MGB Roadster'dan esinlenen tasarım ögeleriyle markanın geleneklerine olan bağlılığını simgeliyor. Ön bölümde çalıştırıldığında açılan interaktif "Magic Eye" farlar ve ince tasarımlı ızgara dikkat çekiyor. Elektrikli otomobil çağının estetik anlayışına uygun olarak MG Cyberster'ın ön ızgarası aerodinamik performansı iyileştiren, arkaya doğru uzanan kesintisiz bir çizgi oluşturacak şekilde tasarlanmış. Otomobilin yanlarındaki LED ışıklı 'lazer kemerler' ve MG'nin İngiliz mirasını yansıtan LED stop lambaları, dijital bir görsel şölen oluşturuyorlar. 7 kollu yüksek performanslı jantlar ise MG Cyberster'ın genel dinamizmini tamamlıyor. MG Cyberster, sahip olduğu yüksek teknolojiyi yansıtan detaylarla dolu, etkileyici bir iç mekana sahip.







MG CYBERSTER MODÜLSÜZ BATARYA İLE GELİYOR

MG Cyberster, mekanik performans ile akıllı teknolojiyi birleştiren bir yaklaşımla tasarlanmış. Konsept spor otomobil, batarya teknolojisinde günümüzün en dikkat çeken gelişme alanlarından biri olan "modülsüz batarya teknolojisinin (CTP)" ileri bir versiyonu ile akıllı, %100 elektrikli bir mimariye sahip. MG Cyberster, sahip olduğu bu teknolojik üstünlükler sayesinde kullanıcılarına 800 kilometrelik etkileyici bir menzil ve 3 saniyenin altında 0-100 km/s hızlanması sunuyor. Aracın sahip olduğu yüksek teknoloji kendisini akıllı sürüş, aktif güncelleme teknolojisi, 5G bağlanabilirlik ve 3. seviye otonom sürüş gibi gelişmiş akıllı teknolojilerle gösteriyor. SAIC Design Advanced London Direktörü Carl Gotham araçla ilgili değerlendirmesinde: "Cyberster, MG'nin geleceğine ışık tutan, iddialı ve güçlü bir tasarım. Geçmişten gelen mirasımızdan ilham alıyor; ancak daha da önemlisi, en ileri teknolojimizi ve gelişmiş tasarımımızı da bünyesinde barındırıyor. Spor otomobiller MG DNA'sının temelini oluşturuyor ve Cyberster her açıdan bizim için heyecan verici bir konsept" dedi.

MG ZS EV

394 bin TL'den Türkiye'de satışa sunuldu

Doğan Trend Otomotiv'in Türkiye distribütörlüğünü üstlendiği İngiliz kökenli efsanevi otomobil markası MG, Türkiye'deki ilk modelini tanıttı: %100 elektrikli ZS EV. Türkiye'nin en ulaşılabilir %100 elektrikli SUV modeli olma hedefiyle yola çıkan ZS EV 394 bin TL'den başlayan fiyat etiketine sahip.





MG'nin elektrikli kompakt SUV modeli ZS EV, markanın Avrupa pazarında büyüme planları kapsamında ülkemizde de satışa sunuldu. 394 bin TL'den başlayan anahtar teslim fiyatıyla dikkat çeken ZS EV, Türkiye'nin en ulaşılabilir yüzde 100 elektrikli SUV modeli olarak dikkat çekiyor. Konuyla ilgili olarak açıklamalarda bulunan Doğan Trend Otomotiv CEO'su Kağan Dağtekin, "MG'nin ileri teknoloji ürünü ZS EV modelini yoğun ilgiyle karşılandığı Avrupa'dan sonra ülkemizde de satışa sunmaktan heyecan duyuyoruz. MG markasını temsil edecek olmak, projenin ilk gününden itibaren bize büyük heyecan verdi. Aracı kullanır kullanmaz bu heyecan kuvvetli bir güvene dönüştü ve bize böylesi iddialı bir lansman programı hazırlama hususunda cesaret verdi. Doğan Trend Otomotiv olarak ZS EV'yi 'Yüzde 100 elektrikliye hiç bu kadar yakın olmadınız' sloganıyla müşterilerimize sunarak segment lideri olmayı hedefliyoruz" şeklinde konuştu.

Özel bir ön satış kampanyasıyla Comfort donanım seviyesindeki MG ZS EV 394 bin TL, daha yüksek Luxury donanımlı modeli ise 409 bin TL'lik anahtar teslim satış fiyatıyla sunuluyor. Bu fiyatlar, Mayıs sonuna kadar geçerli olup ön satışa özel ücretsiz Wallbox akıllı şarj cihazı ile kurulumunu da içeriyor. 40 bin TL kaparo veren MG ZS EV alıcıları Mayıs ayının sonundan itibaren otomobillerini teslim almaya başlayacaklar.

Dünya otomotiv pazarında elektrikli araçlar ile SUV'ların hızla büyüyen segmentler olduğunun altını çizen Kağan Dağtekin, geçtiğimiz yıl hem Avrupa'da hem Çin'de elektrikli ve hibrit otomobil satışlarının 1 milyonlu adetleri geçtiğini vurgulayarak 2020'nin tam bir değişim yılı olduğunu belirtti.

Kağan Dağtekin, "2020 yılı tüketicilerin elektrikli araçları hayatlarının bir parçası olarak görmeye başladıkları bir sene oldu. Tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgının bir yan etkisi de insanların çevreye verdiğimiz zararı sorguladıkları, farkındalığın arttığı bir ortam yaratması oldu. Bunlar ve regülasyonların da etkisiyle 2021'de Avrupa'da satılan her 7 araçtan 1'inin elektrikli olması bekleniyor" dedi. Geçtiğimiz yıl Norveç'te elektrikli araç satışının içten yanmalı motora sahip araçların satışını geçtiğine ve Hollanda'da elektrikli araçların toplam pazarda %20 pay aldığına da dikkat çeken Dağtekin "Çin bugüne kadar elektrikli otomobillerde dünyanın en büyük pazarıydı. 2020 yılında ilk kez Avrupa'daki elektrikli otomobil satışları Çin'i geçti ama Çin, elektrikli araç teknolojisinde sahip olduğu bilgi, tecrübe ve üretim gücüyle lider olmaya devam edecek" açıklamasında bulundu.



RESTORASYON MU YOKSA YENİLEME Mİ?

TOLGA ÇOLAK
tolga@otostil.com
instagram: omrumtolgacolak

Bir süredir köşe yazımda eski otomobiller ve bunların onarım süreçlerinden bahsediyorum. Yazıları takip edenlerin bileceği üzere bir aracın restorasyon süreciyle ilgileniyoruz. Bu otomobilin süreçleri ile ilgili biraz detay paylaşacağım bu sefer.

Bu aracın işlemlerine başladığımızdan beri zaman zaman kendime sorduğum tek bir soru oldu: Kaportasında kusurları olan bir otomobil mi mekanik sorunları olan bir otomobil mi almak daha mantıklı... Açıkçası benim her ne kadar yaptığım işten dolayı bu konularda geniş bir çevrem olsa da süreci bizzat yakından takip edemediğim alanda biraz çekincelerim oluşuyor. Ülkemizde işini iyi yapan ustalar, garajlar ve atölyeler elbette mevcut. Mevcut diyorum ama maliyetler de yüksek. Durum böyle olunca da işin bir kısmını kendinin yapabildiği durumlar hem maddi anlamda yükü hafifletirken hem de ileride karşılaşılabilecek sorunlar ile ilgili bilgi sahibi olmanı sağlıyor. Mekanik kısmı o yüzden benim içimin rahat olduğu bir alan olurken kaporta kısmında iş biraz değişiyor.

Kaporta denildiğinde çoğu insanın aklına göçüklerin düzeltilmesi, boyanın üzerine yapılan zımpara ve devamında astar, sonrası yeni boyanın yapılması gelirken bende durum biraz daha farklı. Çürük olan yerlerin kesilip onarılması, pasların iyice temizlenmesi, boyanın metal kısma kadar temizlenmesi, macun varsa oranın temizlenip onarılması ve boyanmasına kadar uzayan bir süreç. Bu konularda hassas olunca doğal olarak işinizi yapan kişi/kişilerin de aynı hassasiyeti göstermesini bekliyorsunuz.

Bu konuda aracımız için bir yerle görüştük. İşlemlere de hatta başlandı. Şimdilik sökülme ve temizlenme olarak devam eden bu süreçte bakalım paslı yerler, çürükler ve macunlu noktalarda nasıl bir süreç geçireceğiz bunu sizin kadar ben de merak ediyorum. İstenilen iş, işçilik anlamında zorlu olsa da uzun vadede kalıcılık için önemli bir detay. Uzun süreler beraber yol yapmayı planladığımız aracımız için iyi bir şeyler yapmaya çalışıyoruz. Bir sonraki yazımızı yazana kadar bitmesini beklediğimiz bu işlemler sonucunda ortaya nasıl bir sonuç çıkacak önümüzdeki ay hep beraber göreceğiz. Özetle gerçek anlamda yapılması gereken bir restorasyon işlemi için bu adımların yapılması şart, fakat günümüzdeki bir çok işletme bunlarla uğraşmak istemedikleri için parça değiştirme yolunu tercih ediyor. Bu yola başvurulunca da eski otomobillerde sıfır orijinal parça bulmak ya da çıkma orijinal parça bulmak gerçekten zorlayıcı olabiliyor. Bu yüzden kurtarmaya yönelik işlemler yapmak hem restorasyon işleminin mantığına ve ruhuna uyum sağlarken hem de yenileme sonucunda tercih edilmek zorunda kalınacak yan sanayi ürünlere muhtaç olma durumunu da azaltacaktır. Biz aracımızda olabildiğince orijinal parçalar almaya gözen gösteriyoruz ama bazı noktalarda yan sanayi ürünleri maalesef tercih etmek zorunda kaldık. Bakalım tercihlerimizin doğru olup olmadığının sonucu ne olacak!



Yeni Nissan X-Trail 2022 yazında yollarda

Nissan ülkemizdeki en büyük aracı X-Trail'in yeni neslini Çin'de tanıttı. Model yeni gövdesiyle Avrupa'da 2022 yazında yollarda olacak.





Kuzeni Qashqai gibi, Nissan'ın gelişmiş e - Power güç aktarım mekanizmasını barındırmak için tasarlanmış son derece gelişmiş bir mimari olan İttifak'ın CMF-C platformunu temel alacak ve son derece gelişmiş sürücü destek teknolojisinin bir vitrini olacak. Yeni Nissan X-Trail bu kez büyük sürprizlerle gelecek.

Tamamen yeni X-Trail, başarılı aile odaklı SUV'nin dördüncü nesli olacak ve önceki nesillerin formülünü koruyacak ve alıcılar için en yeni Nissan ile esnek ve çok yönlü bir iç mekan sunacak. Mevcut X-Trail gibi katlanabilir üçüncü bir koltuk sırası ile sunulacak.

Araçta yine öncüsü gibi 4 tekerlekten çekiş sistemi sunulacak ancak dileyen tüketiciler sadece önden çekişli versiyon da satın alabilecek. Araçta elektrikli bir motor olacak ancak şu aşamada tamamen elektrikli bir versiyondan ziyade yardımcı bir elektrikli motor ve içten yanmalı benzinli motor olacağı garanti. Dizel motor içinse herhangi bir açıklama şu anda yapılmadı.



BİZE YENİ KAHRAMAN LAZIM

SHADOW

YÜKSEK DEVİR

Yıllardır yazılı basında manşetlerden düşmeyen, televizyon anahaber bültenlerinin vazgeçilmezleri arasında yer alan ve bu işi para için yapsa aldığı reytinglerden dolayı belki de Hollywood yıldızlarından bile çok kazanabilecek biri var hayatımızda. Hepimiz tanıyoruz onu!
Olaya profesyonel açıdan baktığımızda kendisini Türkiye'nin en iyi PR'cısı olarak bile kabul edebiliriz. Niye en iyi PR'cısı diyorum çünkü kendi tanıtımını kendinden başka herkes yapıyor. Oysa PR'cılar bağlı bulunduğu kurumun bir haberinin çıkması için bile oldukça yoğun mesai harcıyor. Kendisinden her dakika söz ettiren bu şahsiyet ise günde bir dakika bile kendi tanıtımı için mesai harcamıyor çünkü onun yerine saatlerini, günlerini, aylarını, yıllarını ve hatta hayatını harcayan o kadar çok kişi var ki! Yaptığımız bir hata, sonucu kötüyle buluşan bir bencellik, saygıyı unuttuğumuz bir an bile bu kişinin ekmeğine sürdüğümüz yağın miktarını artırıyor.
Yazının en başından beri hep bir kişi gibi bahsettim olayın başrol oyuncusundan. Ama dedim ya kendisi değil bizler destekliyoruz, ne denecekse biz diyoruz, ne katılacaksa ünü için biz katıyoruz. Aslında kendisini bile biz yarattık; adını da biz koyduk zaten. Kısa bir isim de değil. Etkili olsun, akıllara kazınsın diye herkes çalıştı, kafa patlattı. Sonra biri çıkıp dedi ki: "Öyle bir isim buldum ki kimse unutmayacak ve onun ününe ün katacak birşey yapmaktan kaçınacak". Halka duyurmak için organizasyonlar yapıldı, reklam filmleri hazırlandı. Hepsi güzeldi de yapılan herşey yine ona yarayacaktı... ve ismi açıklandı : "TRAFİK CANAVARI".
Her kim olursa olsun, yaptığı bir hatanın sonrasında – hele ki vebali ağırsa– ilk olarak yaşadığı şoku da atlatmak için korumaya geçer ve farklı bir mazeret bulmaya çalışır. Kaldırımda tökezledikten sonra etrafımıza bakarken belediyeyi suçlarız, yanımızdan geçen güzel bayana kayan gözlerimizin hiç suçu yoktur çünkü, çocuğumuz yaşı biraz kemale erip de sigara içtiğini öğrendiğimizde ona kızarız ama yıllar öncesinden bugüne karşısında çakmak ya da sigara tutan ellerimizin, bu emri veren beynimizin bir suçu yoktur. İşte trafikte de bir günah keçisi bulmayı başarmışız. Altındaki minibüsle hız göstergesinin ibresini sona hatta en başa getirmeye uğraşan sorumsuzun –eğer yaptığı kazadan sonra sağ çıktıysa– ilk sözü ya "lastik patladı abi yaa, kontrolümü kaybettim" ya da "başka bir araç sıkıştırdı vallahi" olur. Sonra da biraz daha kabullenmeye başlayıp kaçışı olmadığını anladığında günah keçisinin adını zikretmeye başlar: "Trafik canavarına uydum." Yani anlayacağınız suçunu hafifletecek bir çıkışı yine vardır.
Kendimiz yarattık, kendimiz reklamını yapıyoruz. Çünkü hayatta kalmasını istiyoruz. Suçumuzu paylaşacak birinin olmasını istiyoruz. İtiraf edemiyoruz, hatalıyız diyemiyoruz çünkü dersek sorumluluk taşımamız gerekecek. Biz bu sorumluluğu taşıyamıyoruz. Bu yüzden de iftira atıyoruz aslında masum olan trafiğe. Hayat verdiğimiz ve varlığından kendisinin bile haberi olmayan canavarı yok etmek için ise dağları aşıp kutsal kılıcı tam kalbine saplamamıza gerek yok. Yeni, iyi bir kahraman yaratmaya ihityacımız var, her doğru hareketimizle büyüyen ve yarattığımız canavara karşı durabilen kahramana.
Sevgiyle kalın...



Toyota GT86 gitti daha yüksek hacimli GR 86 geldi

Toyota, GR ürün gamının en yeni üyesi spor otomobil GR 86'nın dünya lansmanını gerçekleştirdi. Yeni GR 86, ilk kez 2012'de tanıtılan ve 200 bin adedin üzerinde satış performansı yakalayan GT86'nın eğlenceli sürüş karakteristiğini yansıtmaya devam ediyor.



Toyota GR 86'nın alüminyum tavanı ve gövde panelleri gibi bir dizi ağırlık azaltma çalışmaları sayesinde 1.270 kg olmasıyla segmentinin en hafif dört koltuklu coupe aracı olarak dikkat çekiyor. GR 86'da yer alan yeni hafif dört silindirli motorun hacmi 2,4 litreye yükseltildi ve böylece performansı da selefine göre arttı.

Yeni GR 86, 4.265 mm uzunluk, 1.775 mm genişlik, 1.310 mm yükseklik ve 2.575 mm dingil mesafesine sahip. Bu ölçüler hemen hemen GT86 ile aynı kalırken, çevikliği artıracak şekilde ağırlık merkezi alçakta tutuldu. GT86'ya göre gövde sertliği yüzde 50 civarında artırılan yeni araç daha keskin yol tutuşa ve daha iyi yönlendirme kabiliyetine sahip olacak.

Toyota Gazoo Racing'in motorsporları deneyiminden faydalanarak geliştirilen araçtaki ön hava kanalları ve yan paneller gibi fonksiyonel aerodinamik parçalar ile birlikte, GR 86'nın sınıfının en iyi yol tutuşa ve dengeye sahip olması hedefleniyor. Önden motorlu ve arkadan itişli GR 86'nın global bir model olarak Avrupa'da da satışa sunulması planlanıyor.



Yılansss



Tamamen yenilenen BMW 4 Serisi, düşük hacimli motoru ile vergiden avantaj sağlarken sportiflikten biraz ödün veriyor. İlerleyen dönemlerde yollarda bu otomobilden daha fazla görebilmek mümkün.

Yazı: Tolga Çolak Fotoğraf: Emirhan Karamuk

BMW'nin tanıtıldığı ilk günlerde yoğun eleştiriler alan sonradan sevenlerinin arttığı 4 Serisi modeli geçtiğimiz aylarda ülkemizde de satışa sunuldu. Tasarımı ile dikkatleri üzerine çeken BMW 4 Serisini markanın birçok yeniliğini bünyesinde barındırıyor.

Otomobilin tasarımından başlamışken bu araçta BMW'nin yeni nesil ızgaraları yer alıyor. Böbrek olarak adlandırılan bu büyük ızgaraları ilk olarak 7 Serisi'nde daha sonra da 2 Serisi'nde görmüştük. BMW, aracın model numarasına göre bu ızgaranın büyüklüğünü değiştiriyor. Bu durum ilk bakışta modellerin birbiriyle bir bütün olmasını sağlarken aynı zamanda da kendi içinde ayrışmasını sağlıyor.

Araca ön taraftan baktığımızda keskin hatlarıyla fazlasıyla sportif göründüğünü söylemek mümkün. Bunda kaslı kaput tasarımı, kızgın bakışları andıran far tasarımının ve hava girişlerinin etkisi de büyük. Profilden incelediğimizde otomobil ise bize biraz 8 Serisi'ni andırdı. 8 Serisi'nin gövde çizgileri bu otomobilde de yer alıyor. Arkaya doğru uzanan büyük C sütunu otomobilin sportiflik algısını güçlendirirken aynı zamanda da ağabeyine gönderme yapıyor. Aracın arka tarafı ise ön taraftaki ve profildeki sportiflik algısını devam ettirecek şekilde tasarlanmış.

Test ettiğimiz otomobil ülkemizde 420i ismi ile satılan versiyon. Avrupa'da 2.0 litrelik 184 beygir güç üreten motor ile satışa sunulan otomobili ülkemizde 1.6 litrelik 170 beygir güç üreten bu motor ile satın alabiliyorsunuz. Bu motor sahip olduğu 170 beygir gücü 5000 d/d'den itibaren 250 Nm torku ise 2000 d/d'den itibaren üretebiliyor. 8 ileri otomatik şanzıman ile kombine edilen otomobilin ara hızlanmaları oldukça canlı. Maksimum torku ve gücü üst devirlerde üreten otomobil ilk hareket anında biraz hantal kalıyor ama ilk hareketi yaptıktan sonra beklediğimiz canlılığı bizlere göstermeyi başarıyor. 2.0 litrelik motor daha fazla güç, tork, hız ve hızlanma değerlerine sahip olsa da bu motor da güzel işler başarıyor. Ayrıca getirdiği vergi avantajı sayesinde aradaki bu fark son kullanıcının çok fazla önemsemeyeceği bir detay olacaktır.

Aracın kokpitine geçtiğimizde kullandığımız modele özgü opsiyonel bazı donanımlar bizleri karşıladı. Bunlardan en başında M tasarım koltuklar yer alıyor. Oldukça şık görünen bu koltuklar otomobilin dışındaki sportiflik algısını ve ruhunu içeride de devam ettiriyor. Tabii bu sportif ruhun bir bedeli de bulunuyor. Konfor konusunda standart koltuklar kadar cömert olamayan bu koltuklar maalesef uzun yolculuklarda sırtınızın ağrımasına neden olacaktır. Sürücüyü çok güzel kavramasına rağmen ince yapıları ve sert süngerleri bizleri rahatsız etti.

Konfor kısmından bahsederken otomobilde sürücü ve sürüş konforunu arttıracak detaylarda yer alıyor. Bunlardan ilki GestureControl adı verilen el hareketi ile kontrol edilebilen multimedya sistemi. Bu sistem önceki BMW modellerinden





daha iyi çalışıyor. BMW bu özelliğini 4 Serisi'nde biraz daha geliştirmiş ve sizin el hareketlerinizi daha hızlı anlamasını sağlamış. Konfor detaylarından ikincisi ise değişken spor direksiyon sistemi ve adaptif M süspansiyon sistemi. Bu ikisi aslında ayrı ayrı yer alan özellikler olmasına rağmen ikisini tek kalemde anlatmak daha mantıklı olacağı için bir arada bahsetmeye karar verdim. Adaptif M süspansiyon sistemi aracın konforunun ve sürüş dinamiklerinin keskin bir şekilde farklılaşmasını sağlarken, değişken spor direksiyon sistemi ise sportif sürüşlerde daha küçük hareketlerle daha keskin komutlar vermenizi veya konforlu sürüşte daha yumuşak bir sürüş yapmanızı sağlıyor.

Ön tarafta iki, arka tarafta iki kişi olmak üzere toplamda dört kişinin seyahat edebileceği oturma düzenine sahip olan modelde ön tarafta geniş bir yaşam alanı bulunurken arka taraf için aynısını söylemek pek mümkün değil. Aracın arka koltuklarında coupe formuna rağmen yeterli diz mesafesi bulunurken baş mesafesinden fazlasıyla ödün verilmiş. Özellikle 180 cm'den uzun boylular için çok fazla yaşam alanı sunamayan modelde arka koltukları daha minyon arkadaşlarınızı oturtmanızı tavsiye ederiz zira açılmayan arka camlar ve sabit koltuk kafalıkları arka tarafın bunaltıcı olmasına neden oluyor. Bunlara rağmen 440 litrelik bir bagaj hacmi sunan otomobil, uzun bir yolculuğa çıkmak istediğinizde dört kişinin bütün eşyalarını alabilecek kadar geniş bir hacme sahip.

Ülkemizde 2 farklı benzinli motor seçeneğine sahip olan modeli 420i veya 430i olarak adlandırılan versiyonlar ile satın alabiliyorsunuz. 420i versiyonu 784 bin TL'lik başlangıç fiyatına sahip olmasına rağmen test ettiğimiz model sahip olduğu opsiyonlardan dolayı 920 bin TL'lik satış fiyatına sahip.

OTOSTİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	**9.0**
0-400 m (sn)	**20.1**
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	**37.7**
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	**37.8**
Gürültü 100 km/s (dB)	**68**
Test tüketimi (lt/100 km)	**9.8**
Menzil (km)	**602**

TEKNİK VERİLER	20I
Motor (tip/silindir sayısı):	**Sıralı/4/Benzin**
Yerleşim:	**Önde uzunlamasına**
Supap/eksantrik sayısı:	**16/2**
Motor hacmi:	**1597 cc**
Maksimum güç:	**170 HP – 5000 d/d**
Maksimum tork:	**250 Nm – 2000 d/d**
Son hız:	**230 km/s**
0-100 km/s hızlanma:	**8.2 sn**
Şanzıman:	**8 ileri otomatik**
Aktarma:	**Arkadan itiş**
Frenler (ön/arka):	**Hava kanallı disk/ disk**
Lastikler:	**225/40 R19 – 255/35 R19**
Depo kapasitesi:	**59 lt**
Bagaj kapasitesi:	**440 lt**
Ağırlık:	**1605 kg**
Tüketim (fab. ver.):	**6.3 / 7.4 / 10.0 lt/100 km**
Uzunluk:	**4768 mm**
Genişlik:	**1852 mm**
Yükseklik:	**1383 mm**
Aks mesafesi:	**2851 mm**
FİYAT:	**784.000 TL**





SONUÇ

4 Serisi gerek görünümü gerekse de teknolojisi ile güzel bir otomobil. Garajınızı sportif görünen ikinci bir otomobil ekleyeceksiniz bu otomobile bakabilirsiniz. Fiyatı biraz göz korkutsa da sürüşü keyifli ve yetenekli bir otomobil.



“Boyalı, değişenli araç almakta bir sorun yok”

Son dönemde yaptığı yeniliklerle adından söz ettiren Aşin Otomobil, pandemi döneminde de yeniliklerine ara vermeden devam etme kararı almış. Firmanın hedeflerini, ilkelerini ve ikinci elle ilgili merak edilenleri Genel Müdür Okan Erdem’e sorduk.

OTOSTİL: Sektöre kaç yılında giriş yaptınız? Aşin'in kökleri ne zamana dayanıyor, kuruluş hikayeniz nedir?
Okan Erdem: 1971 yılında Mercedes-Benz ağır vasıta araçlarının yedek parça ithalat ve ihracatını gerçekleştirmek üzere kurulan ana firmamız Motor Aşin; karşılıklı güveni sağlamlaştıran ilkelerinden taviz vermeden 50 yıldır yurt içi ve yurt dışı pazarlarda faaliyet göstermekte. Otomobil grubunda ise Mercedes, BMW, Audi, Volkswagen, Seat, Skoda, Porsche, Opel, Land Rover, Japon ve Kore grubu araçların orijinal ve muadil yedek parçalarını tedarik ederek, yurt içi ve yurt dışına pazarlamaktadır.
Ürün gamında orijinal yedek parçalar ile beraber, dünyaca bilinen 130'dan fazla markayı içeren geniş ürün yelpazesi ve yüksek stok kapasitesine sahip olan Motor Aşin; kendine ait 7 farklı lokasyonda, toplam 35.000 m2 alanda, 300 kişiye yakın uzman ekibiyle müşterilerine kaliteli ve güvenilir bir hizmet sunmaktadır. Aşin Motorlu Araçlar A.Ş olarak ise 2014 yılı itibari ile Mercedes Benz Hafif Ticari Araç ve Ağır Vasıta grubunda Yetkili Servis hizmeti vermeye başladık. 2020 yılı 4. çeyreği itibari ile ise Aşin Otomobil markamız ile lüks otomobil segmentinde Mercedes, BMW, Audi, Porsche ve Land Rover grubuna servis hizmeti vermekteyiz.

OS: Kendinizden bahsedebilir misiniz? Gündelik araç tercihiniz nedir?
OE: 1984 İstanbul doğumluyum. 6 yaşında bir kızım, 3 yaşında bir oğlum var. Eğitim hayatımı Alman ekolü diyebileceğimiz okullarda tamamladım. 2003 yılında İstanbul Erkek Lisesini bitirdikten sonra 3 yıl Avusturya Viyana Ekonomi Üniversitesi’nde İşletme Eğitimi ve 1 yıl Marmara Üniversitesi Almanca İşletme olmak üzere lisans eğitimimi tamamladım. Ardından 7 ay süre ile Avustralya’da Melbourne Üniversitesi Business English programını bitirdim. 2014 yılı itibari ile Aşin Motorlu Araçlar A.Ş ve Aşin Otomobil Genel Müdürlüğü görevini yürütüyorum. Almanların belki de en iyi ürettiği ürün, kendini son derece güvende hissedeceğiniz otomobilleridir. Bu sebeple ilk otomobilim Audi A6 idi. 4-5 yıl kadar onu kullandım. Çok keyifli ve konforlu bir araçtı benim için. Ardından Mercedes Yetkili Servisliği almamız sebebi ile Mercedes'e geçiş yaptım. W212 E-Serisi 3 yıl kadar kullandım. Şimdi ise W213 E-Serisi kullanıyorum. Gayet keyifli bir sürüşü olan yine son derece güvenli bir araç.



OS: Sizi rakiplerinizden ayıran faktörler neler?
OE: Kendimizi en güçlü hissettiğimiz 2 ana faktör var. Birincisi gerçek bir yetkili servis standardında özel servis hizmeti veriyor olmamız. İkincisi ise ana faaliyet konumuz yedek parça ithalat ve ihracatı olması sebebi ile 130 a yakın OEM (Orijinal Ekipman Üreticisi) muadil yedek parça markasının Türkiye’de sayılı distribütörlerinden biriyiz. Bu sebeple yedek parça stok seviyemiz çok kuvvetli. Otomobilinize birinci elden yedek parçayı kendi stokumuzdan takarak misafirimize ciddi şekilde satın alma fiyat avantajı sağlayarak daha ekonomik onarım maliyetleri sunabiliyoruz.

OS: İkinci el oto sektöründeki hareketlilik, oto servislerini etkiledi mi?
OE: İkinci el araç fiyatlarındaki artış, araç sahiplerinin, sahip oldukları araca daha çok özen göstermesine sebep oldu. Eskiden 200 bin TL olan premium bir otomobil 400 bin TL bandına ulaşmış



durumda. İyi bakılan bir otomobilin ömrünün uzayacağı ve ikinci el değerini artıracağı bir gerçek. Pandeminin getirdiği olumsuz şartlar bir parça ikinci eldeki sirkülasyonla sönümlenmiş oldu.

OS: Sizce oto servisleri sektörü Türkiye'de hangi konumda? Avrupa ile karşılaştırdığınızda, servis anlayışında ne gibi farklılıklar söz konusu? Türkiye'de sürücülerin servis alışkanlıkları nasıl seyrediyor?
OE: Servis alışkanlığı Avrupa ülkelerine göre Türkiye'de çok farklı bir boyutta. Avrupa'da yüksek işçilik ücretleri, insanları periyodik bakımları "do it yourself-DIY" mantığıyla yapmaya yöneltiyor. Ağır bakımlar ya da önemli mekanik problemler yaşayan otomobiller ise gözden çıkarılıyor. Ülkemizde uygulanan servis işlemlerinin işçilikleri çok daha uygun, hatta Almanya'da yaşayan birçok vatandaşımızın tatil zamanı Türkiye'de araç bakımlarını yaptırdıklarına şahit olabilirsiniz.

OS: Yetkili servis yerine özel servis neden tercih edilmeli?
OE: Öncelikle bu tamamen tüketici tercihleri ile alakalı bir soru aslında. Bu soruya biraz stratejik cevap vermek gerekir. Biz Aşin grubu olarak hem yetkili servis hizmeti hem de özel servis hizmeti veren bir firmayız. Aracınızın garanti kapsamı devam ettiği sürece yetkili servis kullanımını devam ettirmek gerekir. Lakin garantisi biten otomobilinizi gerçekten işini yetkili servis standartı ile hizmet veren, TSE sertifikalı, mesleki eğitimini almış sertifikalı teknik bir ekibe sahip olan, merdiven altı, adı sanı belli olmayan yedek parçalar yerine, tüketici istediği zaman orijinal yedek parça ile ya da tercih ettiği takdirde dünyaca kendine kanıtlamış OEM yedek parçalar ile hizmet veren bizim gibi Özel Servislerden de hizmet almasında hiçbir sakınca bulunmamaktadır. Dikkat edilmesi gereken hizmet alınan kurumun taktığı yedek parçanın garantisini verip arkasında durması ve işçilik kalitesi ile düzgün hizmet vermesi olmasıdır.

OS: Boyalı, değişenli, ağır hasar kayıtlı araç satın alınır mı?
OE: Tamamen bir algı meselesi. Yine Avrupa'dan bir örnek verelim. Boyası eskimiş, soluk görünen, çürümüş, paslanmış bir otomobili Avrupa'da kimse satın almak istemez, boyanmış bir aracın değeri yükselir. Zaman içerisinde ikinci elde yapılan dolandırıcılıklar güvensizliğe sebep olduğundan böyle bir algı oluştu. Boyası, değişeni olan bir otomobil elbette alınır. Yeter ki doğru şartlar altında profesyonel bir şekilde onarımı sağlansın. Ülkemizdeki en büyük problem araç onarımında belirli standartların halen oturmamış olması. Aynı şekilde doğru ellerde onarımı yapılmış ve çok ciddi kontrolleri sağlanmış ağır hasar kayıtlı bir araç da satın alınabilir. Bu konuda her zaman TSE ve HYB belgeli bir oto ekspertiz şirketinde araç satın almadan önce tüketicilerin mutlaka gerekli kontrolleri sağlamasını öneriyoruz.

OS: Yüksek kilometreli premium araçlar satın alınır mı? Öneriniz nedir?
OE: Yüksek kilometreli premium araçlar genellikle uzun yolda kullanılan araçlardır. B segmenti bir sedan otomobil şehir içinde şirket aracı olarak senelerce kullanılmış ve yüksek kilometre yapmış olabilir, yüksek kilometreli premium araçların birçoğu otoban kullanımı sebebiyle bu kilometrelere ulaşıyor, bazı tüketiciler uçak yolculuğu yerine karayolunu tercih ediyor. Bakımları muntazam, zamanında yapılmış ve bakım geçmişi belli olan yüksek kilometreli araçları satın almakta bir sakınca görmüyoruz. Özellikle 10 yaş üstü premium birçok aracın üretim kalitesi çok yüksek ve kullandığınızda bu kilometreyi fark etmeniz kolay değil.

OS: Lüks segmentte en çok hangi büyük problemlerle karşılaşıyorsunuz?
OE: Standartlara uygun olmayan merdiven altı işletmelerde, yanlış uygulamalar yapılması premium araçların çok daha fazla problem yaşamasına sebep oluyor. Spesifik bazı parçalar gerçekten uzmanlık gerektiriyor ve doğru onarılmazsa çok büyük sorunlara yol açıyor. Aynı şekilde üreticilerin önerdiği soğutma suyu ve motor yağı kullanılmaması zaman içerisinde motor ve yağ eksilmesine sebep oluyor.

OS: Orijinal parça ile eşdeğer parça kullanımı hakkında değerlendirmeleriniz neler? Araç sahipleri orijinal mi, eşdeğer mi, çıkma mı yoksa yan sanayi mi tercih etmeli?
OE: Orijinal parça her zaman orijinal yedek parçadır. Orijinal yedek parçanın kullanımı ile alakalı konuşulacak tek konu kullanılan yedek parçanın fiyatı olabilir. Neticede orijinal yedek parça aracın içinden çıkan parçadır ve genelde en pahalı yedek parçadır. Pahalı parçaya alternatif daha ekonomik çözüm aramakta özellikle bugünkü ekonomik konjonktürde gayet doğaldır. Burada bilinmesi gereken OEM ve yan sanayi parçanın ne olduğunu doğru anlamaktır. OEM İngilizce bir terim olarak Original Equipment Manufacturer yani Orijinal Ekipman Üreticisi manasına gelir fakat çoğu tüketici orijinal olmayan her yedek parçaya yan sanayi algısı ile yaklaşıp korkmaktadır. Otomobil markaları bir otomobilde kullandıkları parçaların tamamını kendi üretmez, ekonomik açıdan üretemez. Bunun yerine kendi tasarladığı ürünlerini dünyaca ünlü, güvenilir ve birçok otomobil markasının montajında kullanılan Bosch, Textar,Hella, Sachs, Valeo, Garett, Knorr gibi üreticilere ürettirirler.
Fakat yan sanayi deyince biraz hassas olunması gerekir. Burada da aldığınız yan sanayi markanın belirli sertifikasyonlara sahip olunup olunmadığı bilgisini sorgulamak gerekir. Neticede aracınızla uyumlu çalışıp çalışmayacağını ancak parçayı satan kurum söyleyebilir ve bize göre başka tüketicilerden teyit alınması esastır.

OS: Araç sahipleri niçin periyodik bakım ve ağır bakımları atlamadan yaptırmalı?
OE: Otomobilinizdeki her parça ve her sıvı belirli ömürle işlevini yerine getirir. Atladığınız herhangi bir arıza, zaman içerisinde başka arızalara sebep olur ve bu arızalar yüzbinlerce TL'yi bulabilir. Örneğin aracınız yağ eksiltiyorsa ve bunun farkında değilseniz, bir bakım atladıysanız, yağsız kalan motor yatak vurmaya-sarmaya başlar. Motor revizyonu da günümüzde çok yüksek maliyetli bir işlemdir. Bu sebeple araç sahipleri üreticinin tavsiye ettiği yıl ve kilometre aralıklarında sürekli bakım görmeli.
İyi bakılmış bir otomobil sahibini hiçbir zaman üzmez.



Dört silindir gitti üç silindir geldi

Toyota, Corolla modelini küçük yeniliklerle taze tutmaya devam ediyor. 1.6 litrelik motora veda eden firma artık kullanıcılarına 1.5 litrelik 3 silindirli motor seçeneğini sunuyor.

Yazı Tolga Çolak Fotoğraf: Kaan Tütüncüoğlu

Toyota'nın en çok satan modeli Corolla yenilenmesiyle yine iddialı bir otomobil olarak pazara hızlı bir giriş yapmıştı. 12. neslinde model, tasarımı ile dikkat çekerken önceki nesillerde yer almayan yenilikler ile beraber geldi. 12'nci nesil Corolla'ya önden bakıldığında Toyota'nın Under Priority tasarım felsefesinin daha da evrimleştirildiği görülüyor. Daha çarpıcı tampon ve ön alt ızgara tasarımı, Corolla'nın kendine has tasarım temasını oluşturuyor. Üç boyutlu tasarıma sahip üst ön ızgara ise, keskin far dizaynıyla birbirini tamamlayacak şekilde oluşturulmuş. Arka tasarımda da, ön taraftaki dinamik tarz devam ediyor. Sedana özgü stop grubu ve farlarla buluşturulan krom detaylar, modelin sportif görünümünü destekliyor. Hatta arka taraftan baktığımızda otomobil premium kardeşi Lexus'a da oldukça benziyor. Otomobilin kokpitine geçtiğimizde alıştığımız Japon otomobili sadeliğinden kurtulduğunu görüyoruz. Modern ve kaliteli bir görünüme kavuşan ön konsol, kullanılan malzeme kalitesi ile de öne çıkmayı başarıyor. Yeni dokulara, yeni renklere ve yeni döşemelere sahip kabin, genişlik ve ergonomi açısından önceki nesilden daha kullanışlı.

MOTOR BAŞKA MODELLERDEN

Yeni Corolla'da yeni 3 silindirli 1.5 litrelik atmosferik motor yer alıyor. 123 beygir güç ve 153 Nm tork üreten bu motor, Multidrive S olarak adlandırılan CVT şanzıman ile kombine ediliyor. 0'dan 100 km/s hıza 12.1 saniyede ulaşan modelin maksimum hızı 190 km/s ile sınırlandırılmış. Aracın yakıt tüketimi ise pek çok dizelden daha düşük. 100 km'de 5.8 litrelik fabrika tüketim verisi sunan modeli kullandığım süre boyunca maksimum 7.0 litrelik tüketim verisi elde ettim. Aracın performansı ister istemez çok fazla değil. Bu motor aslında Yaris modelinde de karşımıza çıkmıştı. Ancak Yaris'in küçük gövdesi için bu motor yeterli olsa da sedanın büyük yapısı motorun nefesinin erken kesilmesine neden oluyor.
Toyota, yeni nesil ile beraber otomobilin süspansiyonlarında da geliştirme yapmış. Çok kollu süspansiyon sisteminin yer aldığı model, yoldaki kusurları başarılı bir şekilde



sönümlemeyi başarıyor. Viraj içerisinde de oldukça dengeli olan model, hızlı girilen virajlarda otomobilin çizgisini bozmadan ilerlemesini sağlıyor.
Türkiye'deki asfalt üzerinde de yurt dışındakine benzer bir performans sergilemeyi başaran model, oldukça sessiz ve akıcı bir şekilde ilerlemeyi başarıyor. Ayrıca aracın yol tutuşu da önceki nesillere göre ciddi oranda geliştirilmiş. Direksiyonunda boşluğu olmayan model, hissiyat konusunda da tatmin edici. Yeni Corolla'nın ister sunroof'lu modelini satın alın isterseniz de sunroof'suz modelini, her ne kadar konforlu bir otomobil olsa da iç mekanda uzun boylular için çok fazla bir alan yer almıyor. Özellikle arka tarafta baş mesafesi bu konuda biraz zayıf kalıyor. Benim gibi uzun boylu (188 cm) bireyler bu noktada biraz sorun yaşayabilirler.
Toyota Corolla'nın fiyat etiketi ise yeni nesilde biraz yüksek seyrediyor. Aracın başlangıç fiyatı 1.5 litrelik motorda 212 bin TL seviyesinde iken test aracındaki gibi üst paket tercih edildiğinde 338 bin TL'yi aşıyor ki bu fiyat onun cazibesini azaltıyor. Bu fiyat etiketi nedeniyle de tüketiciler benzinli model yerine hibrit motoru tercih ediyor ki bu da son derece yerinde bir karar. Yani eğer isteğiniz ekonomik fiyatlı bir modelse benzinli, donanımlı bir modelse hibrit versiyonu seçmekte fayda var.

OTO STİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	**12.4**
0-400 m (sn)	**24.7**
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	**39.0**
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	**39.2**
Gürültü 100 km/s (dB)	**67**
Test tüketimi (lt/100 km)	**7.0**
Menzil (km)	**714**



TEKNİK VERİLER	TOYOTA COROLLA 1.5 BENZINLI
Motor (tip/silindir sayısı):	**Sıralı /3/Benzinli**
Yerleşim:	**Önde enlemesine**
Supap/eksantrik sayısı:	**12/2**
Motor hacmi:	**1490 cc**
Maksimum güç:	**123 HP**
Maksimum tork:	**153 Nm**
Son hız:	**190 km/s**
0-100 km/s hızlanma:	**12.1 sn**
Şanzıman:	**MultidriveS CVT**
Aktarma:	**Önden çekiş**
Frenler (ön/arka):	**Hava kanallı disk/ disk**
Lastikler:	**225/45 R17**
Depo kapasitesi:	**50 lt**
Bagaj kapasitesi:	**471 lt**
Ağırlık:	**1375 kg**
Tüketim (fab. ver.):	**5.0/5.8/7.1 lt/100 km**
Uzunluk:	**4630 mm**
Genişlik:	**1780 mm**
Yükseklik:	**1435 mm**
Aks mesafesi:	**2700 mm**
FİYAT:	**212.250 TL**



SONUÇ

Yeni Corolla 11 nesildir devam ettirdiği başarılı formülü bozmadan yeniliklerle hayatına devam ediyor. Aracın en belirgin eksikliği sınırlı performansken fiyat konusunda da biraz kafa karıştırıyor.



2+2 Dublex ev konforunda



Mercedes'in amiral gemisi S Serisi 70 yaşında. Yenilenen S Serisi, büyüyen ölçüleri ve artan teknolojileri ile sınıfında yine çizgileri belirlemeye devam ediyor.

Yazı: Tolga Çolak Fotoğraf: Emirhan Karamuk



Yeni Mercedes-Benz S-Serisi Türkiye'de ilk olarak S 400 d 4MATIC L versiyonuyla satılıyor. 7'inci nesil Yeni S-Serisi W 223 kodu ile adlandırılıyor. İlk olarak 1951 yılında 220 adıyla ve W180 koduyla piyasaya çıkan S-Serisi, lüks sedan pazarında çizgiyi belirleyen model olmayı başardı. 70 yıllık tecrübe ile harmanlanan yeni S-Serisi; dijital, çok fonksiyonel ve interaktif. Yapay zeka ve sanal gerçeklik harika bir şekilde kullanılmış. Bununla beraber geleneksel S-Sınıfı kalitesi, tüm bu teknolojiyle uyum içerisinde. 0Yeni S-Serisi'nin 51 mm artan dingil mesafesi aracın dış boyutlarına etkili olduğu kadar iç mekanda da ferahlık sağlamış. Otomobilin uzunluğu 34 mm, genişliği 55 mm ve yüksekliği 12 mm artarak öncüsünden daha farklı ölçülere sahip olması sağlanış.

S-Serisi'ne önden bakıldığında statü sembolü, heybetli ve gösterişli radyatör ızgarası dikkat çekiyor. Radyatör ızgarası ve far tasarımı öncüsünden oldukça farklı tasarım sergiliyor. S-Serisi'ne özgü üç noktalı gündüz farlarına sahip farlar, daha düz ve genel olarak daha ince bir tasarımla dikkat çekiyor. Gerek dış gerekse de iç tasarımda yenilikçi dijital teknolojiye sahip aydınlatma Mercedes-Benz, tamamen yeni destek özelliklerini mümkün kılan DIGITAL LIGHT teknolojisini ilk kez seri üretimde kullanılıyor. Her far 1,3 milyon mikro ayna yardımıyla ışığı kıran ve yönlendirilen son derece parlak üç LED'li bir ışık modülünden oluşuyor. Yani her araçta 2,6 milyon pikselin üzerinde çözünürlük bulunuyor. Bu, son derece hassas bir ışık dağılımı sağlıyor. Böylece uzun far asistanı, karşıdan gelen trafik







veya trafik işaretlerinde 84 piksel ışık ile kıyaslandığında 100 kat daha doğru çalışıyor. Aydınlık-karanlık çizgisi veya ışık dağılımı gibi diğer tüm uyarlanabilir ışık işlevleri çok daha büyük bir hassasiyetle yerine getirilirken, böylece örneğin, sis farı, otoyol aydınlatması veya şehir içi aydınlatması optimize edilebiliyor.

Otomobilin görsel dinamizmi arka kısımda da devam ediyor. Stop lambaları birçok ayrıntıya sahip iç yapıları ve çeşitli, kısmen hareketli özellikleriyle otomobilin genel kalite algısına katkıda bulunuyor. Tüm bu tasarım detaylarıyla Yeni S-Serisi hem gece hem de gündüz özgün bir görünüm sergiliyor. Egzoz çıkışları bu iri sedanı sportif gösteriyor.

0Kapının tasarımıyla bütünleşen gizli kapı kolları baştan aşağı yeniden tasarlandı. Kapı kolu, kullanıcının kapı kolu yüzeyine dokunmasıyla otomatik olarak açılıyor. KEYLESS-GO ile anahtarsız giriş özelliği devreye giriyor. Gizlenen kapı kolları aerodinamiyi destekliyor.

0Yenilikçi yürüyen aksam sistemleri, Yeni S-Serisi'nde etkileyici bir sürüş deneyimi sağlıyor. 10 dereceye kadar dönüş açısına sahip arka aks yönlendirme sistemi şehirdeki manevra kabiliyetini kompakt bir otomobil seviyesine çıkartıyor. Örneğin, uzun dingil mesafesine sahip dört tekerlekten çekişli S-Serisi'nin dönüş çapı, arka aks yönlendirmesiyle 1,9 metre azalarak 10,9 metreye düşüyor. Sistem direksiyonu çevirdiğinizde arka tekerlekleri 10 dereceye kadar ters yöne çevirerek çalışıyor.

Yeni S-Serisi'nde kullanılan bir başka özellikte PRE-SAFE Impulse yan güvenlik sistemi, olası bir yandan çarpma öncesinde E-ACTIVE BODY CONTROL, süspansiyon sistemi üzerinden aracın gövdesini yükseltiyor. Böylece yandan gelen darbe aracın alt tarafına yönlendirilerek araç içindekilerin zarar görmesi engelleniyor.

Mercedes'in amiral gemisinin kesinlikle aka sağ koltuğunda oturmak istersiniz. Yine de bu otomobili kullanmakta size ayrıcalıklı bir yolculuk sunuyor. Ön koltuklardaki 19 adede kadar motor, yolcuların rahat etmesini sağlıyor. Yeni S-Serisi'ndeki her bir koltuktaki AGR onayı önemli bir sorumluluk üstleniyor. Titreşim

TEKNİK VERİLER	MERCEDES-BENZ S400D 4MATIC L
Motor (tip/silindir sayısı):	V/6/Dizel
Yerleşim:	Önde uzunlamasına
Supap/eksantrik sayısı:	24/2
Motor hacmi:	2925 cc
Maksimum güç:	330 HP – 3600 d/d
Maksimum tork:	700 Nm – 1200 d/d
Son hız:	250 km/s
0-100 km/s hızlanma:	5.4 sn
Şanzıman:	Otomatik 9G-Tronic
Aktarma:	Dört tekerlekten çekiş
Frenler (ön/arka):	Hava kanallı disk/ disk
Lastikler:	255/45 R19
Depo kapasitesi:	73 lt
Bagaj kapasitesi:	550 lt
Ağırlık:	2075 kg
Tüketim (fab. ver.):	6.8 / 7.2 / 8.0 lt/100 km
Uzunluk:	5216 mm
Genişlik:	1954 mm
Yükseklik:	1503 mm
Aks mesafesi:	3216 mm
FİYAT:	4.102.000 TL















motorlarını kullanan sistem, ısı ile sıcak taş prensibini kullanarak rahatlatıcı masajın etkisini artırabiliyor. Bu noktada koltuk ısıtması ile aktif ergonomik koltukların şişirilebilir hava odacıkları birleştiriliyor. Yüzeye, yani yolcuya daha yakın konumlandırılan hava odacıklarıyla masaj etkisi daha da arttırılıyor. 10 farklı masaj seçeneği iler masaj bitmeden araçtan inmek istemiyorsunuz.

Yeni S-Serisi'nin arka kısmını daha çok bir çalışma alanı veya bir dinlenme yeri olarak kişiselleştirme olanağı sunuyor. İki adet elektrik kontrollü arka koltuk için sunulan ısıtmalı arka koltuk başlıkları yeni bir özellik olarak öne çıkıyor. Şoförlü versiyonundaki ön yolcu koltuğunun ayar şekli ile açısı ve arkasındaki yatar koltukla birlikte daha da iyileştirildi. Orta konsolda bulunan 12.8 inçlik ekran aracın tüm fonksiyonlarını size rahatlıkla gösteriyor. Gösterge paneli 3 boyutlu ve özellikle navigasyonu yansıttığınızda gözünüze odaklanıp ekrana bakarken gözünüzü takip ediyor.

Arkadaki yolcular için ön koltuk başlarında sunulan 11.6 inçlik ekranla arkadan her türlü araç ayarına ulaşmanız sağlanıyor. Arka koltuğu yatırdığınızda ön kotlu sizden uzaklaşıyor ve ekranda uzaklaştığı için kol dayanağına portatif ve 7 inçlik bir tablet sizi bekliyor. Bu tablet 11.6 inçlik ekrandan yapabileceğiniz her türlü ayarı size sunuyor.



0Yeni S-Serisi Türkiye'de 3.0 litrelik turbo beslemeli 6 silindirli dizel motorla satılıyor. 2925 cc hacmindeki motor 330 HP maksimum güç üretirken 700 Nm'lik maksimum tork sunuyor. 9G-TRONIC otomatik şanzımanla kombine edilen otomobil 8.0 lt/100 km yakıt tüketimi sunuyor. Aracın maksimum hızı elektronik olarak 250 km/s ile sınırlandırılmış durumda. 0-100 km/s hızlanma değeri ise 5.4 saniye. Böylesine iri ve ağır bir gövdeye sahip bu otomobil için bu değerler fazlasıyla iyi.

OTOSTİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	**5.6**
0-400 m (sn)	**14.1**
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	**38.6**
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	**38.9**
Gürültü 100 km/s (dB)	**65**
Test tüketimi (lt/100 km)	**8.0**
Menzil (km)	**912**

SONUÇ

Patronlar dünyasına giriş yapacaksanız S400d size bu yolculukta güzel bir yoldaş olacaktır. Konfor, teknoloji ve lüksün tek bir beden de bütünleşmiş hali olan S Serisi, bütçenizde bir otomobile ayırabileceğiniz 4 milyon TL varsa garajınızda yer alması gereken bir araç.





5 kişilik safkan spor otomobil olur mu demeyin!



lmuş!!!

Ailenizle beraber seyahat edebileceğiniz gerektiğinde günlük kullanabileceğiniz, boş vakitlerinizde de piste çıkıp tozu dumana katabileceğiniz bir otomobil mi istiyorsunuz? İşte aradığınız otomobil Honda Civic Type R!

Yazı: Tolga Çolak Fotoğraf: Emirhan Karamuk

Honda'nın en çok satan modeli Civic'in spor versiyonu Civic Type R, ilk olarak 2017 yılında çıktığında da birçok ödüle ve rekora imza atmayı başarmıştı. Geçtiğimiz yıl yenilenen Civic Type R iddiasını bu yenilenme ile bir kademe daha ileri taşımayı başardı. Otomobilin tasarımından biraz bahsedecek olarak makyajlı versiyon ile makyaj öncesi model arasında görünüm anlamında bir fark bulunmuyor. Otomobilin ön yüzünden bakıldığında kızgın bir Japon'un gözlerini sizin üzerine diktiğini hissediyorsunuz. Test ettiğimiz otomobil kırmızı rengi ile ekstra dikkat çekerken siyah karbon trimler otomobilin bu görünümünü güçlendirmeyi başarıyor. Aracın arka tarafına baktığımızda ise cam üstündeki küçük rüzgarlıklar, bagaj kapağının üzerindeki büyük rüzgarlık ve üçlü egzoz dikkat çekiyor. Otomobilin tasarımında aerodinamik detaylara fazlasıyla yer verilmiş. Bu da otomobilin hırçın ruhunun dışarı vurmasını sağlıyor.

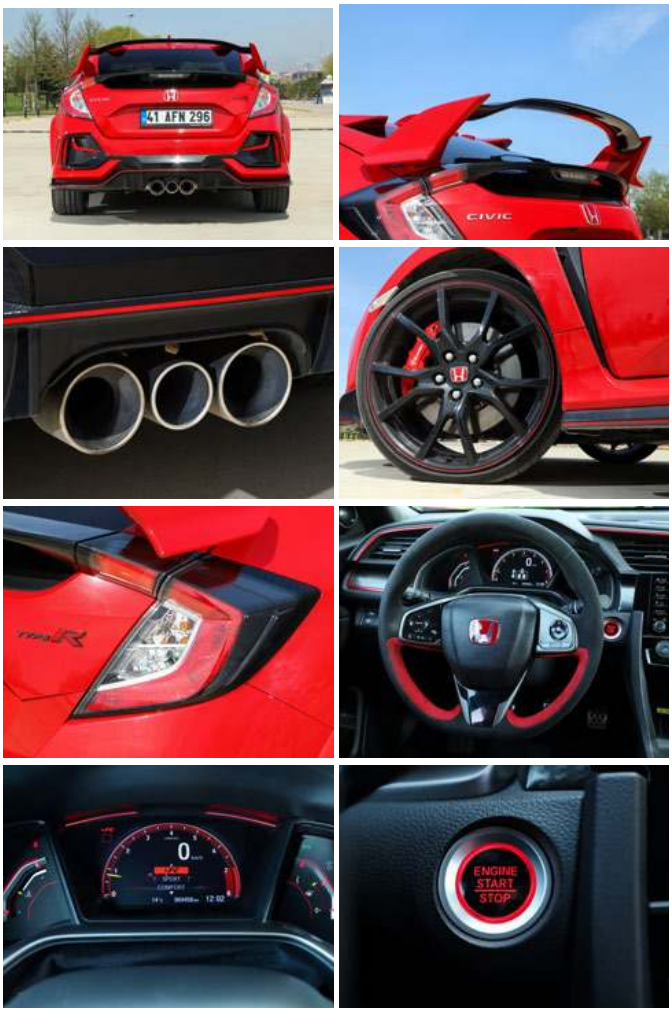
MOTOR EFSANE

Bu Japon canavarının kalbinde 2.0 litrelik turbo beslemeli VTEC motor bulunuyor. 320 beygir güç ve 400 Nm tork üreten bu motor, 6 ileri manuel şanzıman ile kombine ediliyor. 0'dan 100 km/s hıza 5.8 saniye de ulaşabilen otomobil sürücüsüne bu süreyi daha kısaymış gibi hissettirmeyi başarıyor. Makyajla birlikte aracın iç mekanında yeni bir vites topuzu bulunuyor. Bu vites ele iyi oturuyor ve sürüş keyfini artırıyor.

Honda, Civic Type R modelinde ayarlanabilir süspansiyon sistemine de yer vermiş. Comfort, Sport ve +R olarak adlandırılan üç farklı sürüş moduna sahip olan modelde her sürüş modunda aracın süspansiyon sertliği, gaz pedalı tepkimeleri ve direksiyon sertliği değişiyor. Comfort ile +R arasında uçurum farklılık bulunuyor. Type R'ı Comfort moduna aldığınızda araç konforu, yumuşaklığı ve sessizliği ile manuel bir standart Civic HB kullanıyormuşsunuz gibi hissetmenizi sağlıyor. +R modunda ise otomobilin içindeki uyuyan canavar bir anda uyanıyor. Aracın göstergeleri rengi kırmızıya dönüyor, süspansiyonlar en sert konuma geliyor, gaz pedalı hassaslaşıyor ve direksiyonda aşırı derece sertleşiyor. Her sürüş modunda ayrı bir keyif veren model, hem şehir içinde hem de pistte yüzünüzün sürekli gülmesini sağlıyor.

Type R'ın bu kadar iyi bir otomobil olmasının sırrı aslında süspansiyon sisteminde saklı. Aracın süspansiyon sistemi o kadar

TEKNİK VERİLER	HONDA CIVIC TYPE R
Motor (tip/silindir sayısı):	Sıralı/4/Benzin
Yerleşim:	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı:	16/2
Motor hacmi:	1996 cc
Maksimum güç:	320 HP – 6500 d/d
Maksimum tork:	400 Nm – 2500 d/d
Son hız:	270 km/s
0–100 km/s hızlanma:	5.8 sn
Şanzıman:	Manuel
Aktarma:	Önden Çekiş
Frenler (ön/arka):	Hava kanallı disk/ disk
Lastikler:	245/30 ZR20
Depo kapasitesi:	47 lt
Bagaj kapasitesi:	420 lt
Ağırlık:	1433 kg
Tüketim (fab. ver.):	6.6 / 7.7 / 9.7 lt/100 km
Uzunluk:	4557 mm
Genişlik:	1877 mm
Yükseklik:	1427 mm
Aks mesafesi:	2699 mm
FİYAT:	662.800 TL







iyi ki ister performanslı kullanın isterseniz de sakin sakin ilerleyin araç size ihtiyacınızı sunma konusunda eksiksiz. Üstelik modelde 20 inçlik jantlar olmasına rağmen arka koltukta bile konforlu bir sürüş geçirmenizi sağlıyor. Aracın gürültü seviyesi ise normal kullanımlarda standart bir Civic modelinden farklı değilken performanslı kullanımlarda kulakları okşar hale geliyor.

AİLE TATİLLERİNE DE UYGUN

Rakiplerine kıyasla Civic Type R, aile kullanımına da uygun bir model. Dört kişinin hatta 5 kişinin bile rahatlıkla seyahat edebildiği otomobilde yeterli baş ve diz mesafeleri mevcut. 420 litrelik bagaj hacmi bulunan model uzun seyahatler için yanınıza alacağınız çantalarınız için yeterli yükleme alanını sunuyor. Aracın koltukları alkantara kaplı ve yanal destekleri de oldukça iyi. Buna karşılık uzun yolculuklarda veya şehir içinde şaşırtıcı derece iyi. Manuel ayarlanabilen ön koltuklar geniş yapısıyla beğenilirken iç mekandaki ferahlık hissinizi de renkleri ile artırıyor.
Eski adı ile Civic Type R yeni adıyla Civic Type R GT olan otomobil ülkemizde 662 bin TL'den satışa sunuluyor. Fiyatına göre değerlendirildiğinde oldukça mantıklı bir model olarak Civic Type R, kullanışlılık, konfor, performans ve tüketim konusunda da rakiplerine göre avantajlı konumda.

OTOSTİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	**6.0**
0-400 m (sn)	**13.6**
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	**36.3**
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	**36.2**
Gürültü 100 km/s (dB)	**67**
Test tüketimi (lt/100 km)	**10.5**
Menzil (km)	**448**

SONUÇ

Her sürdüğünüzde keyif alabileceğiniz bir otomobil istiyorsanız ve bütçeniz 650 – 700 bin TL seviyesindeyse garajınızda kesinlikle bu otomobile yer vermelisiniz. Hem aile kullanımına hem de pist kullanımına uygun olan bir model ve parasının her kuruşunu hak ediyor.





Kalabalık ailelerin kurtarıcısı

Ülkemizde özellikle pandemi sürecinde geniş ve ferah otomobillere olan ilgi arttı. Bu süreçte de piyasada Peugeot 5008 modelini ikinci elde bulmak iyice zorlaştı.

Yazı Mert Duran Fotoğraf: Barış Hasan Bedir

Peugeot 5008 tam bir aile otomobili. Tasarım açısından çok dikkat çekmek gibi bir isteği olmayan araç asıl şovunu yaşam alanında yapıyor. Fiyat açısından tam bedeli olduğunu düşündüğüm bir rakama sahip. Bu aile eğlence merkezi iç mekanında yer alan herkesi memnun edecek kabiliyete sahip.

DİKKAT ÇEKMEK DERDİ DEĞİL

Tasarım açısından dikkat çekmek gibi bir sorunu yok. Sahip olduğu çizgileri ben beğendim. Ama o yolların dikkat çeken











oyuncularından biri değil. Zaten böyle de bir derdi yok. Yaşadığı yenilenmenin ardından biriz daha fazla dikkat çekmeyi başlamış durumda. Heybetli yapısıyla ön plana çıkan 5008 asıl şovunu yaşam alanında yapıyor. Genişlik konusunda onun eline su dökmek gerçekten de zor görünüyor. Arka koltuklarda sahip olduğu ekranlarla bu bölümde yolculuk yapanlara keyifli anlar yaşatıyor.

Bu kadar geniş bir yaşam alanı olmasına rağmen eşya gözleri açısında daha iyisi olmasını beklerdim. Kullanım karakteri açısından sevdim. Virajlı yollarda kullanım sırasında beklediğimden biraz daha fazla salınım yaptığı için daha dikkatli bir kullanım yaptım. Dizel ve otomatik şanzımanın mükemmel uyumu ise onun en önemli artısı. Performans beklentilerini zorlanmadan karşılayan dizel motoru, ekonomik tüketim sonuçlarıyla göz kamaştırıyor. Sessizlik konusunda yüksek hızlarda beklediğimden biraz daha fazla gürültülüydü.

Ortalama 135 bin TL fiyatla ikinci el de sağlam bir 5008 modeli bulabiliyorsunuz. Araç ikinci eldeki fiyatını sonuna kadar hak ediyor. Sunduğu geniş hacim, dayanıklılık ve kullanışlılıkla beraber bu fiyatlarda rakiplerinde çok fazla seçenek bulunmuyor.

OTOSTİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	**13.2**
0-400 m (sn)	**23.1**
100-0 km/s fren (soğuk)(m	**41.4**
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	**41.8**
Gürültü 100 km/s (dB)	**66**
Test tüketimi (lt/100 km)	**6.9**
Menzil (km)	**869**

TEKNİK VERİLER	PEUGEOT 5008
Motor (tip/silindir sayısı)	**Sıralı/4/Dizel**
Yerleşim	**Önde enlemesine**
Supap/eksantrik sayısı	**16/2**
Motor hacmi	**1560 cc**
Maksimum güç	**112 HP-3400 d/d**
Maksimum tork	**300 Nm-1750 d/d**
Son hız	**183 km/s**
0-100 km/s hızlanma	**12.8 sn**
Şanzıman	**6 ileri otomatik**
Aktarma	**Önden çekiş**
Frenler (ön/arka)	**Hava kanallı disk/disk**
Lastikle	**215/50 R17**
Depo kapasitesi	**60 lt**
Bagaj hacmi	**823 lt**
Ağırlık	**1510 kg**
Tüketim (fab. ver.)	**4.1/4.3/4.6 lt/100 km**
Uzunluk	**4529 mm**
Genişlik	**1837 mm**
Yükseklik	**1639 mm**
Aks mesafesi	**2727 mm**
FİYAT	**135.000 TL**



SONUÇ

Peugeot 5008 gerçek anlamda bir aile eğlence merkezi. Sahip olduğu özelliklerle onun eline su bile dökemeyecek rakipleri de var. Yaşam alanı genişliği ve 7 kişilik yapısıyla kalabalık yolculuklarda rahat ettiren bir araç. Arka koltuk kafalıklarında bulunan ekranlar gerçek anlamda nefis. Uzun süreli yolculuklarda inanılmaz keyif veriyor. Bu kombinasyondan başka seçeneğinin olmaması ise eline zayıf kılıyor.





Konfor mu sportiflik
İki ezeli rakip iki farklı tarz

Alman otomobilleri arasındaki en sert rekabet kuşkusuz BMW ve Mercedes arasında yaşanıyor. Markaların hemen hemen tüm segmentlerinde devam eden bu yarış sedanlar söz konusu olunca en çok 3 Serisi ve C Serisi arasında yaşanıyor. Peki ama konforlu bir sürüş mü yoksa sürücü odaklı bir kişilik mi önde olmayı sağlayacak?

BMW ve Mercedes arasındaki rekabet görünen o ki daha uzun yıllar devam edecek ve bu sayede biz kullanıcılar çok keyifli ve kaliteli otomobilleri kullanma şansına erişeceğiz. İki köklü alman markasının bu ezeli rekabeti hem ülkemizde hem de Avrupa'da 3 Serisi ve C Serisi söz konusu olduğunda daha da hiddetleniyor.

Bu iki modelin fanatikleri araçları öylesine savunuyor ki iki model arasında bir değişimi bile kolay kolay kabul etmiyor ve araçlarını yenilerken yine tercihlerini bu modellerin güncel versiyonlarından yana kullanıyorlar.

Ülkemizde BMW 3 Serisi daha yeni olmasının getirdiği bir avantaja sahip. Mercedes C Serisi her ne kadar kısa süre önce yenilense ve adeta küçük bir S Serisi olsa da biz bu yeni aracı en iyi ihtimalle daha 3-4 ay göremeyeceğiz. Eğer bu çip krizi atlatılmazsa görünen o ki yeni neslin gelişi de ötelenebilir.

BMW 3 Serisi daha yeni bir model olmasının sağladığı avantajla karşılaştırmamızda daha dikkat çekici bir otomobil olduğunu ortaya koyuyor. Modelin önden arkaya bütünlük içindeki sportif tasarımı şu anda satılmakta olan C Serisi'nden daha dikkat çekici ve albenili. C Serisi'nin tasarımı da elbette kötü değil ancak rakibi kadar dikkat çekmiyor ve daha ağırbaşlı bir imaj çiziyor.

Araçların iç mekanında da bu tasarım karakteristiği

k mi?

Yazı: Mert Duran Fotoğraf: Gökhan Celaloğlu

z sunuyor





TEKNİK VERİLER	BMW 320İ	MERCEDES-BENZ C200
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Dizel	Sıralı/4/Dizel
Yerleşim	Önde enlemesine	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2	16/2
Motor hacmi	1597 cc	1497 cc
Maksimum güç	170 HP-5500 d/d	184 HP-5800 d/d
Maksimum tork	250 Nm-2000 d/d	280 Nm-3000 d/d
Son hız	232 km/s	234 km/s
0-100 km/s hızlanma	7.7 sn	8.1 sn
Şanzıman	8 ileri otomatik	9 ileri otomatik
Aktarma	Arkadan itiş	Dört tekerlekten çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk	Hava kanallı disk/disk
Lastikler	205/60 R16	225/50 R17
Depo kapasitesi	59 lt	66 lt
Bagaj hacmi	480 lt	480 lt
Ağırlık	1525 kg	1495 kg
Tüketim (fab. ver.)	5.6/6.4/7.7 lt/100 km	5.6/6.9/9.0 lt/100 km
Uzunluk	4709 mm	4686 mm
Genişlik	1827 mm	1810 mm
Yükseklik	1435 mm	1442 mm
Aks mesafesi	2851 mm	2840 mm
FİYAT	636.100 TL	699.500 TL





devam ediyor. BMW yine sürücü odaklı bir kokpitle bizi karşılarken Mercedes daha klasik ve geleneksel bir anlayışla yaşam alanını şekillendirmiş. İki modelin de kalite ve işçilik anlamında eksiğini bulmak çok zorken yaşam alanı büyüklüğü bakımından da birbirlerine oldukça yakınlar. Ancak BMW'nin direksiyon ve koltuk ayarları rakibinden daha iyi ve sürücü odaklı olmanın getirdiği avantajla biraz daha öne geçiyor.

Buna karşılık Mercedes lüksü her fırsatta hissettiren ve güven bir yaşam alanı sunduğu için hitap ettiği kitle Avrupa'da daha yaşlı, ülkemizde ise daha fazla konfor isteyen tüketiciler oluyor.

İki modelin yaşam alanı büyüklüklerinin benzerliği bagaj kapasitelerinde de devam ediyor. Ancak iki modelin kullanım kolaylığı açısından farklılıkları bulunuyor. BMW'nin yükleme eşiği rakibinden daha fazla iken Mercedes 4 tekerlekten çekiş sisteminin de etkisiyle daha büyük amortisör yuvalarına sahip. İki modelde de bagaj alanında kaliteli malzeme kullanımı devam ettirilmesi ise oldukça iyi bir

detay.
Gerek BMW gerekse Mercedes iki araçta da model isimlerindeki 20 takısına rağmen eskiden olduğu gibi 2.0 litrelik motora sahip değil. BMW 1.6, Mercedes ise 1.5 litrelik 4 silindirli motorları araçlarına adapte etmiş. BMW'nin hacim olarak artısı olsa da ne yazık ki üretilen güç anlamında rakibinden geride kalması oldukça şaşırtıcı. Buna karşılık Mercedes 1.5 litrelik hacimden elde ettiği 184 HP gibi oldukça etkileyici gücüne karşılık 0-100 km/s hızlanmasında rakibine geçiliyor. Üstelik Mercedes C200 modelinde 9 ileri oranlı bir şanzıman yer alıyor.
Burada iki motorun karakteri de aslında birbirinden oldukça farklı. BMW sahip olduğu 170 HP gücü alt devirden itibaren kullanıcısına sunma konusunda oldukça cömert bir otomobil. Araç ilk kalkış anından itibaren sürüş modlarına bağlı olarak da size daha yüksek güce sahipmiş hissi veriyor.
C200 ise rakibinden daha güçlü olmasına karşılık hızlanma konusunda daha ağırkanlı bir görünüme sahip. Aracın ara hızlanmaları da rakibi kadar iyi olsa da yüksek gücüne karşılık daha düşük yakıt tüketimine sahip.
Burada da aslında Mercedes'in performanstan çok ödün vermeden ekonomik bir karaktere ağırlık verdiği belli oluyor.
İki modelin gürültü konusunda yalıtımlarının iyi olması sayesinde bir sorunu bulunmazken direksiyon sistemlerinde BMW ezelden beri gelen üstünlüğünü devam ettiriyor. Sürücüden gelen komutları gecikmesiz yola aktaran model, test aracındaki gibi büyük jantlı versiyonlar tercih edildiğinde ise özellikle şehir içinde yorucu oluyor. Mercedes'in direksiyon sistemi sürücüsüne güven veren bir karakterle çalışıyor ve rakibinden daha az yorucu.
Ayrıca Mercedes 4Matic dört tekerlekten çekiş sistemine sahip olduğu için yol tutuş konusunda da rakibinin önünde yer alıyor.
BMW arkadan itişli olmasının getirdiği avantajla eğlenceli sürüşlere de izin verse de konu güvenlik ve güvenli yol tutuş olduğunda rakibine geçilmekten kurtulamıyor.
Her iki aracın satış fiyatları aslında birbirine yakın olsa da başlangıç fiyatları konusunda BMW'nin avantajı bulunuyor. Her ne kadar bayiye gittiğinizde başlangıç fiyatlı 320i bulmanız çok mümkün olmasa da aradaki 60 bin TL'lik fark hiç de az değil. Mercedes ise daha yüksek bedel karşılığında daha fazla standart donanım sunmasıyla öne çıkıyor. Eğer iki aracı da benzer donanımlarla tercih ederseniz o zaman ödeyeceğiniz meblağlar hemen hemen aynı. Ancak burada da C Serisi'nin 4Matic sunması ona avantaj sağlıyor.

SONUÇ

BMW ve Mercedes rekabetinde Mercedes özellikle dört tekerlekten çekişi ülkemizde standart olarak sunmasıyla öne çıkıyor. BMW daha yeni oluşu ve iddialı tasarımıyla öne çıksa da rakibinin daha küçük hacimden daha fazla gücüne karşılık daha az yakıt tüketmesi nedeniyle ikinciliğe razı oluyor.



OTOSTİL TEST VERİLERİ	BMW 320İ	MERCEDES-BENZ C200
0-100 km/s hızlanma (sn)	8	8,2
0-400 m (sn)	21	20,9
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	36.4	36.7
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	36.6	36.9
Gürültü 100 km/s (dB)	67	67
Test tüketimi (lt/100 km)	8.2	7.8
Menzil (km)	719	846





PUANLAMA	MAKSİMUM PUAN	BMW 320İ	MERCEDES-BENZ C200
Tasarım	10	9	8
İç mekan	10	8	8
Motor	10	7	9
Şanzıman	10	8	8
Performans	10	8	7
Yol tutuş	10	8	9
Fren	10	9	8
Tüketim	10	7	8
Donanım	10	7	9
Fiyat	10	8	7
Toplam	100	79	81
SONUÇ		2.	1.

“Pandemi beni restorasyona yöneltti”

Bir türlü bitmek bilmeyen Covid-19 kimileri için başka kapıların açılmasına neden oldu. Bu kişilerden birisi de son zamanlarda adından sıklıkla söz ettiren BB Otomobil kurucu ortağı Burak Okur. Pandemi ile birlikte araç restorasyonuna yöneldiklerini belirten Okur aslında kendi aracına uygun usta bulamadığı için bu sürecin bir zorunluluktan ortaya çıktığını belirtiyor.

Yazı: Mert Duran Fotoğraf: Tolga Çolak



OtoStil: Pandemi ile birlikte araç restorasyon işleri arttı mı?
Burak Okur: Pandemi ile alakalı aslında bizim restorasyona geçiş sürecimiz başladı. Çünkü içerideki işlemler yavaşlayınca ustalar boşta kalmasın diye Benzin TV kurucusu olan dostumuz Burak Ertem'in aldığı Şahin aracın işlerine başlamıştık. Aslında kendisi için aldığı ancak bana verdiği bu aracın restorasyonu ile ilgili olarak "Hadi biz bu araba ile biraz vakit geçirelim" dedik. Ancak bu başlangıç ile birlikte işlerin ardı arkası kesilmemeye başladı. O süreç içerisinde de ben çok şükür ki tüm ödemelerimi yaptım önce kendimizi ekonomik olarak rahatlatmak istedim. Ödemeler de aradan çıkınca yenileme işlerine daha sakin kafayla başlayabildik.

OS: Restorasyona başlangıç sürecinde Şahin dışında hangi modellere yer verdiniz?
BO: Ben Mercedes W124 kasayı çok severim. Restorasyon olması gereken 3 tane araç aldım. Kırmızı, kahverengi ve bordo renklerini aldım. Bir tanesi hiç kazasız bir araçtı. Büyük motor koyduk. E 320 motor aldık. Ayrıca AMG kitler edindik. Aracın fotoğraflarını çekip instagrama koyduk. Birden talep patlaması yaşadık. Biz restorasyon sürecini aslında dışarıya sunmuyorduk. Bu süreçte restorasyoncu olup çıktık.

OS: Son zamanlarda youtube kanalınızda ilgi çekmeye başladı.
BO: Bu süreçte Burak Ertem diyordu ki "yaptığın işleri çek youtube kanalına koy." Biz de "Youtube kim, biz kim."diyorduk ki şu anda 15 bini geçen abonemiz var. Youtube sayesinde de Almanya'dan aralar geldi garajımıza. 2 tanesi devam eden proje iken yapıp teslim ettiklerimiz de var. Bizim restorasyona başlama sürecimiz tamamen tesadüf oldu.

OS: Restorasyondan kasıt sıfırdan parça üretimini de kapsıyor mu? Örneğin çamurluk üretebiliyor musunuz? Yoksa araçta sadece parça tedariği mi sağlıyorsunuz?
B.O: Restorasyonda ki süreçler; kuru kasaya kadar inip en baştan cıvatasına kadar bir şekilde revize edip yapmaktır. Günümüz koşullarında ülkemizde maalesef ki böyle bir süreçte mali anlamda kaldırabilecek kimse yok. Niye? Yurtdışında parça bedava, burada hem parça pahalı hem de yenisini almaya kalktığında 10 katı kadar. Biz ne yapıyoruz? Baştan aşağı kuru kasaya çevirip yaptığımız arabalar da var. Gerekli olan şekilde yapılanlar da var. Ben restorasyonu 3'e ayırdım. Ağır, orta ve hafif. Aslında hafif olan yenilemeye girer, kaporta boya gözüyle bakılır. İnsanlar temiz boya mantığıyla baktığı için cam çerçeve sökülmeden biz temizlik boyası bile yapmıyoruz. Biz parçaları söküp yine detaylarına giriyoruz.

OS: Parça temini yapıyor musunuz? Yurtdışından mı buradan mı parça sağlıyorsunuz?
B.O: Evet parça temini yapıyoruz. Buradan bir şekilde yapıyoruz. Kendi elle yaptığımız parçalar da oluyor. Kaynak yapıp koyacağımız parçalar var mesela. Ancak kısmı yerine tamamen kupa değişimine kadar değişiklik yapacağımız bir araba henüz görmedik. Biz öncelikle parçaları burada arıyoruz. Çıkma parçalar üzerinden yürüyoruz ki kalitesiz yurtdışı parça yerine orijinal çıkma parça kullanımı daha sağlıklı olduğu için. Ama Amerikan araçlarında özellikle gerekiyorsa sıfırdan da parça ürettiğimiz oluyor. Buna uygun altyapımız var.

OS: Ortalama teslim süreleri ve maliyetler çok değişkendir de; dışarıdan baktığında bu arabanın kaporta boyaya ihtiyacı var denilecek bir projenin ortalama maliyeti ve süresi nedir?
B.O: Bizden pek çok tüketici resim göndererek ya da telefon açarak fiyat almak istiyor. İlk önce bu boya işi değil. Boyamaya geçmek



için aracı sökmek lazım. Sonra kusurlarını gidermek lazım, kaportayı kusursuz hale getirdikten sonra ancak boya işlemine geçiyor. Biz bunu anlatmaya çalışıyoruz. Hem videolarımızda da görsel olarak gösteriyoruz. Bir arabanın en iyi şartlarla maliyeti 30 bin TL'den aşağı çıkmaz. Ama sökmeden de bazı şeyleri göremiyoruz. Dışarıdan gördüklerimiz tamam ama söktükçe neler neler görüyoruz. Piyasada bu işlemleri 8-10 bin TL'ye yapanlar da var. Bizim sadece kullandığımız boya malzemesinin maliyeti 8 bin TL'yi geçiyor. Ucuz etin yahnisi yavan olur misali ucuz fiyatlarla yapılan işlemler emin olun sadece günü kurtarmak için yapılan işlemlerdir ve 1 yıl içinde araç eskisinden de kötü hale gelir. Biz o tarz çalışmaları asla yapmıyoruz. Şahsen ben otomobilleri çok sevdiğim için detaylara da ekip olarak çok önem veriyoruz.

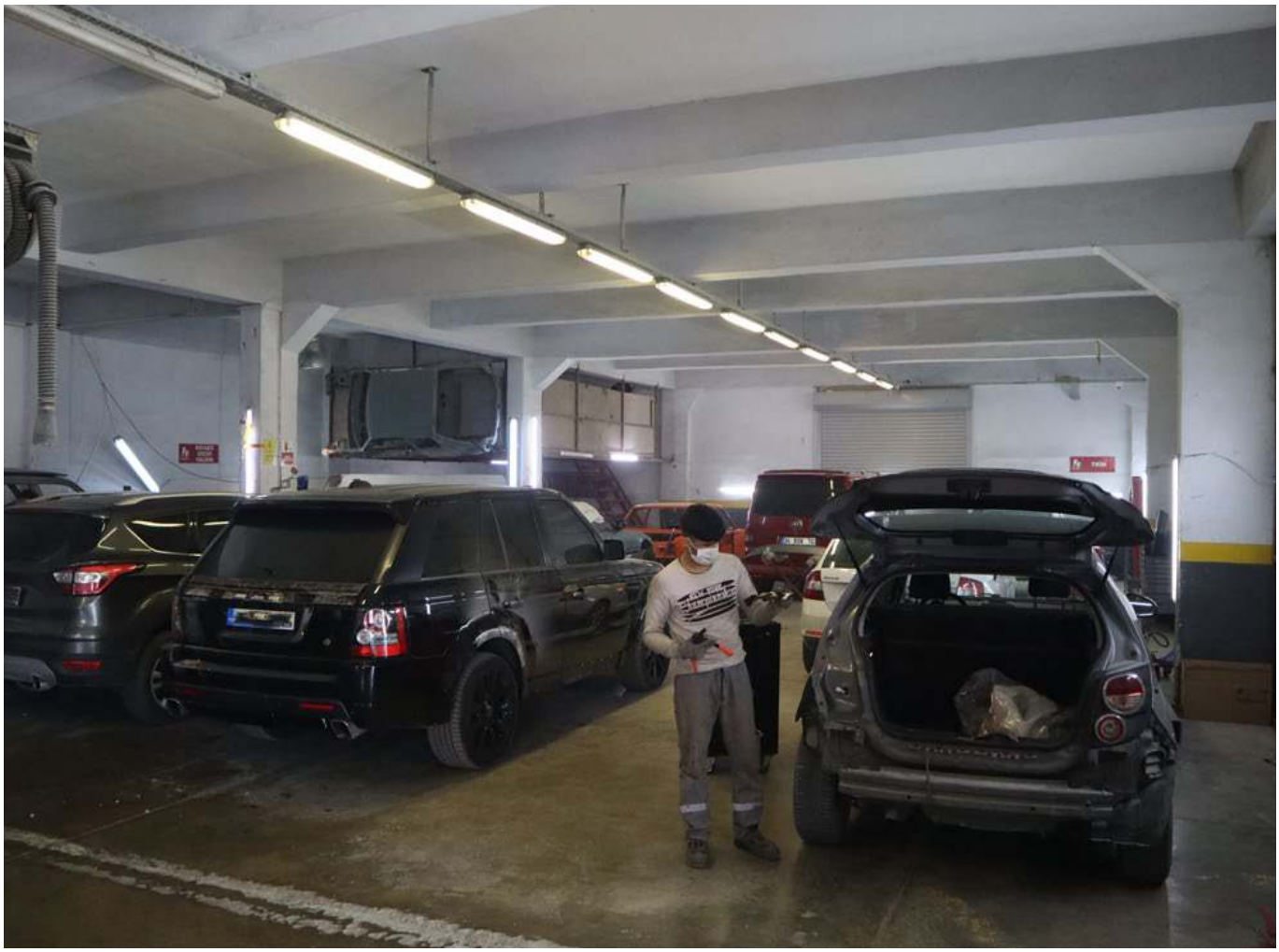
OS: Mekanik kısımlarda tüm hizmet veriyor musunuz?
B.O: Tamamına bizim hakim olma gibi bir şansımız yok. Mercedes ustası mesela Mercedes ustasıdır. Ama BMW ustası Mercedes'i gerektiği gibi tamir edemez. Elektrik konusunda ise deneyimli usta gitmiş kendisine yer açmış. Bu nedenle ben ona ancak müşteri olabilirim. Hepsini içerimizde yapamadığımız gibi dışarıdan destek alıp döşemeyi ve elektriği de yapıyoruz. Araç skalası çok geniş olduğu için elbette içimizde temel tüm ihtiyaçları çözsek de bazı tamiratlarda dışardan destek alıyoruz. Müşteriyi tek nokta ile muhattap ederek işlerini kolaylaştırıyoruz. Eskiden her bir işlem için ayrı ustalara giderdiniz. Bir aracı yaptırmak için 40 tane yer dolaşırdınız. Biz diyoruz ki tek noktayız. Bize gelin biz halledelim.

OS: Bir aracı yenilemek, restore etmek için kadar süre istiyorsunuz?
B.O: En az 1 ay gerekiyor. Çünkü restorasyonlarda sıktığımız astar bile hava koşullarına göre 7 gün beklemesi gereken bir bileşen. Ama normal hasar sürecindeki gelen otomobilde ertesi gün bu astar kurumuş oluyor.

OS: Özellikle klasik otomobiller için önemli olan kumlama işlemlerini yapıyor musunuz?
B.O: Kumlama yaptırdığımız araçlarımız var. Ama kumlamayı tamamına yapamıyorsunuz artık. Devlet bu işe el attı ve kumlama artık eski yöntemle yapılmıyor. Ufak bilyalarla ve cam tozu ile yapılıyor. Bazen kumlama öylesine yapılıyor ki parçanın kurtulma şansı kalmıyor. Çok fazla macun çekmeniz gerekiyor ki biz bu tarz fazla macun kullanımına sıcak bakmıyoruz. Ancak örneğin motor içini yaptırıyoruz, marşpiyellerini yaptırıyoruz. Aracın sert olan köşe yerlerine yaptırıyoruz, iç ve alt kısmına yapıyoruz. Ama kaputuna yapmaya özen gösteriyoruz.

OS: Sigortalarla anlaşmalı mısınız?
B.O: 21 tane sigorta anlaşmamız var. Biz aynı zamanda yetki belgelerine de sahibiz. Araçların garantisi bozulmadan mekanik servis hizmeti de verebiliyoruz. Ayrıca 5 tane sigorta şirketinin proje servisiyiz.

OS: Aynı zamanda sigortadan gelen araçlara da hizmet veriyorsunuz.
B.O: Bizim esas ana işimiz hasar onarımı. Periyodik



bakım da yapıyoruz. Restorasyon işi tamamen duygusal rahatlama operasyonu. Hesap etsek aslında restorasyon işlerinden para kazanmıyoruz. Ben bir tane restorasyon aracıyla uğraştığım süreci normal standart sigorta şirketinden gelen hasarlara yaydığım zaman en az 30 – 40 tane araba teslim ederim. 1 restorasyon işinden gelecek olan rakamla bunu yan yana koyduğun zaman, sürümden kazanmaktan ziyade restorasyondaki uğraştığımız emeği veriyoruz. Yeni arabanın onarımı daha kolay, kurtarılabilecek parça varsa değiştirmemeye özen gösteriyoruz. Milli sermaye gözüyle bakıyoruz biz buna, yurtdışından geliyor bu parçaların hepsi çünkü. Niye döviz yurtdışına gitsin ki!



Teknoloji kutusu

Yeni Citroen C3 küçük sınıfta özellikle tasarımı ile sıyrılmayı başaran bir otomobil. C3'ün canlı renkleri ve teknolojik donanımları araç kullanmayı daha keyifli hale getirmiş.

Yazı: Banu Aygün Fotoğraf: Tolga Çolak

Yeni Citroen C3'ün çekici ön yüzü ve belirgin kavisli çizgileri ile rakiplerinden ayırt edilmesi kolay. C3 de iki kademeli ön far tasarımı ile yukarıya doğru uzanarak kaputun yükseklik algısını güçlendirmiş. Aracın dış tasarımında iki renk alternatifi olması, tavanda dekor uygulama seçeneğinin sunulması gibi detaylar kendi tarzınıza uygun bir otomobil yaratmanıza da olanak tanıyor.

Yeni C3'un iç tasarımı ise ilgi çekici kumaşlar ve bunun ile birlikte özgün tasarıma sahip olmuş. Citroen'ın büyük ekranlı Connet Nav bilgi eğlence sistemi, Apple CarPlay, Android ve Mirrorlink sistemlerini destekliyor. Yeni Citroen C3 ilk çıktığında dikiz aynasının arkasındaki kamera ile video kaydedip fotoğraf çekme özelliği



bulunması ve çektiğiniz videoları ve fotoğrafları sosyal medya hesaplarınıza yükleyebilmenize olanak tanımasıyla sınıfında devrim yaratmıştı.
İç mekanda iki farklı ambiyansa sahi olabiliyorsunuz. Ancak bu kadar teknolojik ve iç mekanıyla dikkat çeken bir otomobilde biraz daha yumuşak plastik kullanılmasını tercih ederdim. Bir de aracın iç mekan aydınlatması yetersiz. Bu gibi birkaç küçük detay dışında iç mekanın genelini beğenmemek zor.
Citroen C3, manuelde 83, otomatikte ise 110 beygir güç üreten 1.2 litrelik motora sahip. 110 HP gibi etkileyici bir güç üreten test aracı 6 ileri otomatik şanzımana sahipti. Bu birliktelik kullanıcıya büyük ekonomi ve performans anlamında gerekenleri sorunsuz sağlıyor.
Yeni Citroen C3 özellikle şehir içinde kolay manevra yapabilen bir araç olmuş. Ufak tefek yerlere kolayca girip çıkabiliyor. İstanbul gibi büyükşehirde yaşıyorsanız ise sizin için çok büyük avantaj diyebilirim. Özellikle park sorunu yaşayanlar için C3 başarılı görüş açıları ve geri görüş kamerası sayesinde park manevralarında kolaylık sağlıyor.
Yol tutuşu konusunda da genel olarak başaralı bulduğum C3'de sürücüyü kolaylaştıracak birçok özellik mevcut. Bunlar yokuş kalkış desteği, şerit ihlal uyarı sistemi, sürücü yorgunluk uyarı sistemi vb. Aracın fren sistemi ise sürücüsüne güven veriyor. Olası bir tehlike anında C3 kısa sürede durabilmesiyle direksiyon başında güven veriyor. Ancak sürat arttıkça iç mekana yansıyan rüzgar sesi beni rahatsız etti. Şehir içinde ise genel olarak iç mekana ses gelmiyor.
Fransız araçlarını çok beğenmesem de yeni Citroen C3 bu konudaki fikrimi değiştirdi. Herkese hitap edecek bir araç yapmayı başaran Citroen küçük sınıfta iddialı olacağını kanıtlamış. Aracın 200 bin TL civarındaki satış fiyatı da yüksek değil. Üst pakette ise fiyat etiketi 220 bin TL seviyesine çıkıyor.













Corsa'nın yetenekleri gövdesinden büyük

Opel'in küçük modeli Corsa, 1.2 litrelik motoru ona canlılık katarken, teknolojisi ise kullanıcıyı tatmin etmeyi başarıyor.

Yazı: Tolga Çolak Fotoğraf: Kaan Tütüncüoğlu

Yenilendiğinin haberini ilk yaptığımızda bile heyecanlandığımız baştan sona yenilenen Corsa modern ve çekici tasarımı ile bizi karşılıyor. Yepyeni tasarım, yepyeni bir karaktere bürünen Yeni Opel Corsa B-HB segmentinin bütün karakteristik tasarım öğelerini bünyesinde barındırıyor.

Yüksek ve dik tasarımlı burun, uzun rüzgar kıvrımları olan motor kaputu, yüksek omuz çizgisi, tamponlar, geniş çamurluk ağızlarına sahip. Marşpiyeller de dahil geniş ve koruyucu çizgilerle devam ediyor. Büyük jantlar ve ince yanaklı tekerlekler, yerden yüksek yapı ve omuz çizgisi bu tasarımı bütünleştiriyor.

Yeni Opel Corsa, dik ve yüksek tasarımlı ön bölüm güçlü ve agresif bir görünüm sergiliyor. Net çizgilerle şekillendirilmiş olan ön bölüm geniş ve mercekli sis farları ve havalandırma kanalları ön bölüme güç temasını veriyor, ön plana çıkan diğer detay ise fark edilmeyi sağlayan marka amblemi ön ızgara tarafından domine ediliyor. IntelliLux LED matrix farlarla oluşan duygusal ve keskin ifade ön bölümdeki hava girişleri ile bir bütünlük oluşturuyor. Ön farların bitiminden itibaren başlayan ve ön cam direği boyunca devam eden tasarımda kalite algısını yükseltirken bu yapı otomobilin sportifliğini öne çıkartıyor. Ön bölümde kendini belli eden çizgiler ve profil boyunca devam eden çift renk modern tasarım yaklaşımı arka kısımda da kendini gösteriyor.

Yeni Opel Corsa'nın arka tasarımı ise kompakt bir izlenim ile güçlü ve dinamik bir duruş sunan bir anlayışla şekillendirilmiş. C sütunuyla bagaj kapağı arasındaki siyah renk kaplaması stop lambalarıyla destekleniyor. Yeni Opel Corsa'yı ilk kez görenler hangi açıdan bakarlarsa baksınlar yüksek kalite algısıyla karşı karşıya kalıyorlar. Tasarımdaki ince dokunuşlar akıcı çizgiler gibi detaylar zekice düşünülmüş, kalite algısı yüksek ve çekici bir görünümü beraberinde getiriyor.

İÇ MEKANDA PEUGEOT ETKİSİ VAR

Yeni Opel Corsa, ferahlık hissi veren yatay düzeniyle de oldukça temiz bir iç mekana sahip. Yüksek kaliteli iç malzemeler, sade ve sofistike atmosferi şık bir biçimde kombine ediyor. Gösterge tablosundaki gelişim ise yepyeni bir otomobil hissiyatını destekleyen noktalardan biri.

Daha okunaklı ve yeni teknolojiyi yakından takip eden Opel Corsa ayrıca çok fonksiyonlu direksiyonuyla da konfor ve sportiflik açısından zirveye doğru tırmanmaya devam ediyor. Tüm fonksiyonların ergonomik olarak konumlandırılmış olmasının haricinde butonların rahat kontrolleriyle kolay ve sezgisel olarak çalışmasını sağlanıyor. Yeni Opel Corsa, sürüş sırasında

kullanıcılarına akıllı telefonlarla kolay bağlantı da sunuyor. Kablosuz şarj imkanı da sunan model, Apple CarPlay, Android Auto bağlantı özellikleri ile bir takım teknolojik yenilikleri sunuyor.

Bu mobil çözümlerin yanı sıra güvenlik açısından da gelişim gösteren otomobil, Otomatik Acil Fren Sistemi'ne sahip. Akıllı Hız Sabitleyici, Aktif Şerit Takip Sistemi gibi en son aktif güvenlik özelliklerini de model bünyesinde barındırıyor. Ayrıca Opel Corsa'da sürüş keyfini artırmak için Sürücü Dikkat Uyarı Sistemi ve Kör Nokta Algılama Sistemi de kullanılıyor.

Sportif dış tasarımı için iç mekan genişliğinden ödün vermeyen Corsa, segmentinin en geniş iç mekanlarından birine sahip. Test aracında olmasa da istenirse alınabilen cam tavanıyla ferahlık hissi artırılırken aynı zamanda iç mekana daha fazla gün ışığı girişi de sağlanmış oluyor. Test aracımızda 1199 cc'lik yeni nesil turbo destekli motor yer alıyor. 5500 d/d'de 130 HP güç ve 1750 d/d'de 250 Nm tork üretiyor. 1.2 litrelik benzinli motor 8 kademeli tam otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Otomatik şanzımanlı araç 0-100 km/s hızlanmasını testlerimizde 8.9 saniyede gerçekleştirip fabrika verisi maksimum 208 km/s hıza çıkabiliyor. Motor yüksek güç üretmesinin yanında bu motorun önemli avantajı sakin kullanımlarda ekonomik tüketim değerleri sunuyor ve bu da model için önemli bir avantaj.

Sessiz çalışma karakteri de benzinli motora ayrı bir özellik kazandırıyor. Sürüş dinamikleri açısından son derece etkili olan Corsa, 8 ileri şanzımanla beraber üç farklı moda sahip. İsteğe bağlı olarak bir tuş aracılığıyla değiştirilen sürüş modu "Normal" "Eco" ve "Sport" olarak adlandırılıyor. Direksiyon tepkilerini ve vites geçiş sürelerini otomatik olarak değiştiren Opel Corsa sürüş keyfi konusunda da beklentileri karşılıyor.



TEKNİK VERİLER	OPEL CORSA 1.2 EAT8
Motor (tip/silindir sayısı):	Sıralı /3/Benzinli
Yerleşim:	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı:	12/2
Motor hacmi:	1199 cc
Maksimum güç:	130 – 5500 HP
Maksimum tork:	230 – 1750 Nm
Son hız:	08 km/s
0-100 km/s hızlanma:	8.7 sn
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Aktarma:	Önden çekiş
Frenler (ön/arka):	Disk/ disk
Lastikler:	205/45 R17
Depo kapasitesi:	44 lt
Bagaj kapasitesi:	309 lt
Ağırlık:	1233 kg
Tüketim (fab. ver.):	4.0/4.5/5.4 lt/100 km
Uzunluk:	4060 mm
Genişlik:	1765 mm
Yükseklik:	1433 mm
Aks mesafesi:	2538 mm
FİYAT:	277.900 TL







OTO STİL TEST VERİLERİ	
0-100 km/s hızlanma (sn)	8.9
0-400 m (sn)	18.9
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	39.2
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	39.5
Gürültü 100 km/s (dB)	67
Test tüketimi (lt/100 km)	6.0
Menzil (km)	733

SONUÇ

Corsa genel anlamda başarılı bir model. 1.2 litrelik motor ürettiği yüksek güç ile gençlerin gönüllerinde taht kurmayı başarıyor. Donanımı ikiz kardeşi Peugeot 208'den daha zayıf olmasına rağmen daha uygun fiyat etiketine sahip.

İkinci elin parlayan yıldızları



İkinci elde kompakt sınıfın üstünlüğü hala devam ediyor. Tıpkı sıfır km modellerde olduğu gibi kompakt segmentte ikinci elde de oldukça çetin devam eden bir rekabette en popüler bu dört otomobil arasından seçim yapmak hiç kolay değil.

Yazı: Mert Duran
Fotoğraf: Barış Hasan Bedir



Türkiye bir sedan cenneti olarak bilinir. Yıllardır tüm satış rakamları dikkate alındığında hep sedan modeller zirvede yer alır. Ancak artık bu durum değişmiş gibi görünüyor. Filo otomobillerini göz ardı edersek neredeyse sedan modelleri üst ve üst-orta sınıf dışında göremeyeceğiz.
Peki ama bu kadar büyük bir değişimin nedeni ne?
Her şeyden önce artık X kuşağının otomobil alımında etkisi yok denecek kadar. Artık söz sahibi onların çocukları olan Y kuşağı. Bu değişiklikle birlikte daha trend bir yaşam sürmek isteyen Y kuşağı HB modelleri tercih eder hale gelmiş.
Karoser farklılıklarının HB modellerdeki iddialı tasarımların ve park kolaylıklarının da etkisi büyük.
Dizel motor tercihinin ise yine ekonomiyi yapmayı seven Y kuşağı nedeniyle talep gördüğü bir gerçek. Artık sıfır km'lerde benzinli modeller revaçta olsa da yakıt tüketim avantajları nedeniyle ikinci elde hala dizel modeller popüler.
Trafiğin her geçen gün artması sebebiyle ve günümüzdeki otomatik şanzımanların manuel kutulara göre yakıt ve performans anlamında önemli dezavantajları olmaması sayesinde de otomatik şanzımana olan rağbet de önemli ölçüde artmış.
Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) verilerine göre de artık ülkemizde otomatik vitesli modeller manuel vites kutularına göre talep anlamında en iyi günlerini yaşıyor. Tüm bu veriler gösteriyor ki ülkemizde tüketiciler için artık dizel motorlu-otomatik şanzımanlı-kompakt modeller vazgeçilmez.
Peki ama bu sınıfta bu kadar tercih varken öne çıkmanın altın kuralı nedir? Hangi modeli tercih etmeli?
Açıkçası bu soruya objektif yanıt vermek çok zor.
Sebebi ise nihai satın almayı belirleyen tüketici beğenisi.
Yani aslında bu sınıfta pek çok model olmasına rağmen öne çıkmak çok zor.
Biz ise hem sıfır km hem de ikinci eldeki satış rakamlarını dikkate alarak bu sınıfın en iddialısı 4 modeli bir araya getirdik. Ford Focus, Opel Astra, Renault Megane ve Volkswagen Golf birinci olmak için karşı karşıya geldi. Bu zorlu mücadele birinciyi bulmak hiç kolay olmadı. Her modelin kendine has önemli bir artısı bulunurken toplamda birinciyi hangi özellikler mi belirledi? Sorunun cevabı yazının devamında...

TASARIM ÇOK ÖNEMLİ

Satın almada en önemli kriterlerin başında tasarım ve prestij geliyor. Kim ne derse desin araçların tasarımları kadın-erkek, genç-yaşlı



herkesin önem verdiği ancak bunu fazla dillendirmek istemediği bir konu. Gerçekçi olalım dikkat çekmeyi herkes sever ve tasarım da bunu sağlayan ilk başlık.
Renault Megane bu dört model arasında gruba en son dahil olan model. Renault'nun o dönemki tasarım felsefesinin ürünü olan Megane, ağabeyi Talisman ile benzer çizgilere sahip. Oldukça elit ancak buna karşılık sportif görünen model bu sayede sınıfının en dikkat çeken aracı oluyor. Megane'ın arka tasarımı onun karakteristiği olduğu için aynı zamanda çok radikal.
Bu sınıfa kısa süre önce dahil olan Opel Astra ise bu dörtlü içinde 2016 Yılın Otomobili ödülünü alması ile öne çıkan bir model. Avrupalı gazeteciler tarafından birinci seçilen Astra, konu tasarım olduğunda ne yazık ki çok öne çıkamıyor. Aslında bu modelin tasarımı göze son derece hoş gelse de ne yazık ki araçtaki "yeni" ibaresinin hakkını verecek önemli değişiklikleri bulmak mümkün değil.
Astra'nın tasarımında en belirleyici olan değişiklikler opsiyonel olan ödüllü Led Matrix farlarla fark ediliyor. Geceyi bir anda gündüze çeviren bu farlar aracın yüzünün premium modelleri andırmasını sağlamış. İkinci elde bu donanıma sahip modellerin fiyatı ortalama 4-5 bin TL daha fazlaya satılıyor.
Ford Focus ilk nesliyle çok radikal bir otomobildi. Asimetrik detayları ile fark yaratan Focus, önceki nesillere göre benliğinden bir hayli kaybetmiş olsa da sonuçta şık bir otomobil olarak karşımıza çıkıyor. Aracın ön tasarımı ABD'li modelleri andırırken arka tasarım daha sade ancak şık hatlarla bezenmiş.
Kompakt sınıfın her zaman birincisi kabul edilen Golf ise konu tasarım olduğunda artık geride kalıyor. Ne yazık ki Golf'ün tasarımında çok düz, albeniden uzak çizgiler tercih edilmiş. Sonuçta ortaya çıkan otomobil için kötü demek mümkün değil ancak ne yazık ki bu tasarım dikkat çekmekten uzak. VW'nin artık radikal değişikliklere ihtiyacı olsa da marka bir türlü bu değişikliğe sıcak bakmıyor.

DONANIM FİYATI DA ETKİLİYOR

Kompakt sınıftaki değişiklikler sayesinde 10 yıl öncesinin üst sınıf teknolojileri artık hayatımızda. Şerit takip sistemleri, otomatik park sistemleri, otomatik fren yardımcıları gibi pek çok donanım bu otomobiller için artık vazgeçilmez kalemler. Üstelik gün geçtikçe bu donanımların sayısı da artıyor. Buna karşılık iç mekanlarda genişlik ve geniş yükleme alanı da Y kuşağının önemli tercih sebepleri arasında yer alıyor.
Focus iç mekan konusunda koyu renkleri ile dikkat çeken bir otomobil. Ferahlık



konusunda eksikleri olan bu otomobil, yaşam alanı genişliği konusunda pek çok rakibini geçmeyi başarıyor. Kullanılan malzeme kalitesinin yüksek olduğu araçta bazı noktalarda montaj hatalarının olması dikkat çekiyor.

Opel Astra eski neslinde düğme sayısı nedeniyle sık sık eleştiri almasıyla ünlü bir modeldi. İç mekanında 40'dan fazla düğme ve şalteri bulunan modelin yeni neslinde bu sayı azaltılmış olsa da hala düğme sayısı hiç de az değil. Üstelik bu düğmelerin ergonomik sorunlarının olması da dikkat çekiyor. Aracın 2662 mm'lik dingil mesafesine rağmen sunduğu yaşam alanı rakiplerinden fazla değil.

Megane en yeni olmasının avantajını iyi kullanmış gibi duruyor. Rakiplerinin ne eksiği varsa o konuda iyileştirmelerin yapıldığı araçta ergonomi sorunun azaltılması adına tabletvari bir kumanda grubu kullanılmış ve aracın pek çok düğmesi ortadan kalkmış. Genel olarak Megane iç mekanıyla öne çıkan bir model olmasına rağmen ne yazık ki hala önemli eksikleri de bünyesinde barındırıyor. Örneğin 10 yıl öncesindeki Megane modeli ile ortak parçaların kullanılması ve konsolun alt kısmında ucuz malzemenin yer alması bu araca yakışmıyor.

Golf adı geçtiği yerde kendisine birinci gözüyle bakılan bir modeldir. Yaklaşık

















15-20 yıldır hangi test ve karşılaştırmaya katılsa hep birinci çıkan Golf'ün bu karşılaştırmada işi hiç de kolay değil. Ergonomi olarak sorunsuz olsa da aracın iç mekanında tıpkı dış tasarım gibi düz hatların olması artık bu sınıfta tercih edilmeyen bir uygulama. Genişlik konusunda ortalamaları yakalayan modelin iç mekanında rakiplerden daha az teknolojik ekipman olması Golf'ün önemli puanlar kaybetmesine neden oluyor.

DİZELLER DE KM'YE DİKKAT

Dizel motorların güçsüz olduğu için tercih edilmediği günler geride kaldı. Günümüzde neredeyse litre başına 100 - 120 HP güç üreten dizel motorları görmek mümkün. Kompakt sınıfta ise bu rakama ulaşan model çok çok az. Buna karşılık 1.6 lt'ye kadar olan kompakt dizel motorlularda ortalama 110 HP güç üretildiğini görüyoruz. Ancak Opel Astra gibi örnekler bu sınıfta çıta yüksekliğini belirliyor. Astra 136 HP gibi oldukça iddialı güç üretirken bu yüksek güç sayesinde rakiplerinden performans olarak önde yer alıyor.

Performans beraberinde tüketim sorunlarını da getirdiği için Astra yüksek güçle birlikte en çok tüketen model oluyor. Sürüş dinamiklerinde Astra öncüsünden 150 kg daha hafif olmasıyla öne çıkıyorken bu ağırlık azaltılması sayesinde sürüş karakterini bir hayli iyileştirmiş. Ancak bu modelde hala arka



Ne yazık ki Golf'ün tasarımında çok düz, albeniden uzak çizgiler tercih edilmiş.





süspansiyonun gürültülü çalışması ve arka koltuğuna gelen vuruntu seslerine çare bulunmamış.

Performans konusunda bu 4 model arasından en zayıf olan ise Renault Megane oluyor. Aslında Megane'da 1.6 litrelik 130 HP'lik güçlü bir seçenek olsa da bu motor sadece manuel şanzımanla alınabildiği için karşılaştırmamızda eski teknoloji 8 supaplı ünite ile yer aldı. Bu motor güç olarak ortalamaları yakalasa da performans olarak rakiplerinden bir hayli geride kalıyor. Buna karşılık bu güç ünitesinin ekonomisini değil kalan 3 model; bu sınıftaki neredeyse hiçbir araç yakalayamıyor.

Golf bu sınıfta en zengin motor ailesine sahip model olmasına rağmen konu dizel otomatik seçenek olduğunda sadece 1.6 TDI DSG seçeneği ile yer alıyor. Golf'ün motoru ile şanzımanın uyumu oldukça yüksekken, bu sayede kullanım keyfi artıyor.

Ford Focus 1.5 litrelik TDCi motoru ile dörtlü arasında en yeni teknolojik motora sahip model. 120 HP ile en küçük hacimden en fazla gücü elde ediyor. Bu motorun satışa sunulmasıyla bir anda satış rakamlarını artıran



İç mekanında rakiplerden daha az teknolojik ekipman olması Golf'ün önemli puanlar kaybetmesine neden oluyor.

Focus iç mekan konusunda koyu renkleri ile dikkat çeken bir otomobil.







Focus iddialı direksiyonu, kusursuz çalışan süspansiyonu ve verdiği sportif his ile motorundan gelen gücü yola sorunsuz ve neredeyse kusursuz biçimde aktarıyor. Bu özellikleri ile tam bir sürücü otomobili olan model rakipleri karşısında bu disiplinde önemli avantaja sahip.

Sıfırdaki fark ikinci elde yok! Kim bir otomobil aldığında fiyatına bakmaz ki? Bu dört model arasında da fiyatı tercih için önemli bir etken. Bu konuda Renault Megane rakipleri arasında bir avantaja sahip. Modelin rakiplerinden minimum 10 bin TL daha düşük ortalama ikinci el fiyatı ile satın almak için bir sebep olabilir. 10 bin TL kulağa çok gelmese de Buna karşılık Golf'ün en yüksek fiyata sahip olmasının izahı yok. Artık eskimeye yüz tutmuş bir modelin, üstelik de rakiplerinden daha düşük donanıma sahip olmasına rağmen bu kadar yüksek bedelle arz edilmesi tamamen marka imajının etkisi.

Asimetrik detayları ile fark yaratan Focus, yeni neslinde benliğinden bir hayli kaybetmiş olsa da sonuçta şık bir otomobil olarak karşımıza çıkıyor.



TEST VERİLERİ	FORD FOCUS	OPEL ASTRA	RENAULT MEGANE	VW GOLF
0-100 km/s hızlanma (sn)	11.3	10.3	12.9	10.8
0-400 m (sn)	18.8	17.8	20.7	18.1
100-0 km/s fren (soğuk)(m)	40.2	40.1	39.3	40.2
100-0 km/s fren (sıcak)(m)	39.9	39.5	39.5	40.6
Gürültü 100 km/s (dB)	66	66	67	68
Test tüketimi (lt/100 km)	6.3	6.5	5.7	5.9
Menzil (km)	841	738	824	847

PUANLAMA	MAKSİMUM PUAN	FORD FOCUS	OPEL ASTRA	RENAULT MEGANE	VW GOLF
Tasarım	10	8	8	9	7
İç mekan	10	8	7	9	7
Motor	10	8	9	7	8
Şanzıman	10	8	8	7	9
Performans	10	7	8	6	8
Yol tutuş	10	9	7	8	8
Fren	10	8	8	9	8
Tüketim	10	7	7	9	8
Donanım	10	8	7	8	7
Fiyat	10	8	8	9	6
Toplam	100	79	77	81	76
SONUÇ		2.	3.	1.	4.



SONUÇ

Ülkemizin en çok tercih edilen araçlarının başında dizel motor ve otomatik şanzımana sahip kompakt sınıf modelleri geliyor. Bu segmentte büyük bir rekabet yaşanırken model sayısı da oldukça fazla. En popüler modelleri bir araya getirdiğimiz bu karşılaştırmada Renault Megane teknolojik donanımları ve rakiplerini geride bırakan fiyat etiketi ile galibiyeti hak etti. Ford Focus üstün yol tutuşu ve kullanıcısına verdiği sportif hissi ile ikinci olurken, Astra bu sınıfın lideri olarak kabul edilen Golf'ü 1 puanla geçmeyi başardı. Golf'ün bu sonucu alması şaşırtıcı olabilir ancak unutmamak gerekiyor ki özellikle değişmeyen tasarım ve donanım eksikleri modelin elini zayıflatıyor.

TEKNİK VERİLER	FORD FOCUS	OPEL ASTRA	RENAULT MEGANE	VW GOLF
Motor (tip/silindir sayısı)	Sıralı/4/Dizel	Sıralı/4/Dizel	Sıralı/4/Dizel	Sıralı/4/Dizel
Yerleşim	Önde enlemesine	Önde enlemesine	Önde enlemesine	Önde enlemesine
Supap/eksantrik sayısı	16/2	16/2	8/1	16/2
Motor hacmi (cc)	1499	1598	1461	1598
Maksimum güç (HP-d/d)	120-3600	136-3500	110-4000	110-3200
Maksimum tork (Nm-d/d)	300-1750	320-2000	250-1750	250-1500
Son hız (km/s)	193	200	187	195
0-100 km/s hızlanma (sn)	10.9	10.1	12.3	10.5
Şanzıman	6 ileri Powershift	6 ileri otomatik	6 ileri EDC	6 ileri DSG
Aktarma	Önden çekiş	Önden çekiş	Önden çekiş	Önden çekiş
Frenler (ön/arka)	Hava kanallı disk/disk	Hava kanallı disk/disk	Hava kanallı disk/disk	Hava kanallı disk/disk
Lastikler	205/55 R16	225/45 R17	205/55 R16	205/55 R16
Depo kapasitesi (lt)	53	48	47	50
Bagaj hacmi (lt)	316	360	384	380
Ağırlık (kg)	1358	1289	1454	1317
Tüketim (fab. ver.)(lt/100 km)	3.9/4.6/5.8	4.9/5.6/6.8	3.6/4.0/4.7	3.6/3.9/4.4
Uzunluk (mm)	4360	4370	4359	4255
Genişlik (mm)	2010	1809	1814	1799
Yükseklik (mm)	1469	1485	1447	1452
Aks mesafesi (mm)	2648	2662	2669	2637
FİYAT	185.000 TL	165.000 TL	160.000 TL	190.000 TL



Artçı ile sürüşler kabus değildir

Motosiklet ile sürüş yapmaktan daha keyiflisi motorunuzun arkasına bir yolcu alarak yaptığınız artçılı sürüşlerdir.

Motosiklet ile yapılan sürüşler keyiflidir ve insan özgürlük verir. Ancak tek başına yapılan sürüşlerden daha güzel bir şey varsa o da motorunuzun diğer koltuğuna bir artçı alarak yolculuk yapmaktır. Genellikle artçılar eşler, kız arkadaşlar olsa da sürüş stilinizi bilen bir hem cinsinizle de bu sürüşler keyifli olabilir.

Elbette bu kadar keyifli güzel sürüşe kıyasla artçı ile yapılan sürüşler büyük bir kabusa da dönüşebilir. Bu kez size dikkat etmeniz gerekenleri aktaracağım. Çünkü özellikle artçı ile yapılan sürüşlerde kaza olasılığı önemli ölçüde artar.

Her şeyden önce artçı olarak bizimle sürüş yapacak kişi yolculuk öncesinde rota, yol, hava koşulları hakkında bilgilendirilmeli; motosiklet ile bu sürüş yapılacağı için kafasındaki beklentilerin ne olduğuna bağlı olarak sürüş sonunda büyük bir keyifte alabilir büyük bir hüsrana da uğrayabilir. Bu yüzden önceden bilgilendirme yapılarak nelerle karşılaşabileceğinizi açıkça paylaşmak son derece önemlidir. Filmlerdeki gibi romantik bir sürüş de olabileceği gibi sıcak altında ya da soğuk bir havada belki yağmur altında sırılsıklam bir halde sürüş yapılabileceğini bilmesi gerekir. Uzun yol sürüşlerinde mutlak konaklama yapılacak yerler hakkında bilgi verilmeli belki normalde hep kamplı sürüşler yaparken bu kez pansiyon ya da otellerde kalarak aralarda çadır konaklamalı bir tur planı ya da tamamı otel konaklamalı bir rota birlikte hazırlanmalı.

En başta artçının motosiklet ile sürüş yapma isteği olmalı asla zorlama olmamalı. Bu sonuçta gönül işi eğer istemiyor ise asla zorlamayın.









BİNİCİ OLARAK BİR ARTÇI İLE SÜRÜŞE ÇIKARKEN NELERE DİKKAT ETMELİYİZ?

1 İlk olarak bir artçı ile sürüş yapacaksak onun güvenliğinden bizim sorumlu olduğumuzu bilmeliyiz. Gerek sürüş rotasını gerekse sürüş stilimizi buna göre belirlemeliyiz. Yol boyunca artçımızı riske atabilecek hiç bir sürüş tarzını yapmayacağımızın bilincinde olmalıyız. Gerekirse normal sürüş tarzımızı değiştirerek çok daha yavaş ve emniyetli bir sürüş gerçekleştirecek şekilde tüm sürüşümüzü planlamalı ve yapmalıyız.

2 Artçınıza en başta nasıl motosiklete binmesi ve inmesi gerektiğini göstermelisiniz. Pek çok kez gördüğüm bir eksiklik var bu konuda. Artçı motora tıpkı bir ata biner gibi kendinden emin ve güvenli şekilde binmeli ve inmelidir. Bilmesi gereken ilk şey motora her zaman sol taraftan binileceği ve inileceğidir. İkinci aşama önce sol bacağı ile yolcu ayaklığına basması gerektiği ve yükselirken sol eliyle binicini omuzundan destek almasıdır. Sağ bacağını motorun üzerinden atarak sağ ayağını da bu şekilde diğer yolcu ayaklığına koymalıdır. İnişte tam bu işlemin terse doğru yapılması ile olur. Asla motora başka şekilde binilmez ve inilmez.

3 Artçınıza sağ bacağının altında egzozların olduğunu ve kesinlikle bu sebeple bacaklarını sağ taraftan aşağı sarkıtmaması ve motorun sağından asla biniş ve iniş yapılmayacağının aktarılması gerekir. Acemilerde sıklıkla sağ bacaklarda çok acılı olan egzoz yanıkları bu bilgi verilmediği için olur.

4 Artçınızla tercihen küçük turlar ile alıştırma yapmalısınız ve bu sürüşleri hava ve yol koşulları uygun zaman ve rotalarda yaparak stres yaratmamalısınız. Artçınız eşiniz ya da sevgiliniz ise bu konu çok daha önemli çünkü birlikte uzun km'ler yapacaksanız motorda artçılığı sevdirmelisiniz.

5 Artçınızın güvenlik ekipmanlarını tamamlamalısınız Koruyucu tüm giysiler olmalı. Ayrıca iklim şartlarına ve yapılacak sürüşe uygun; gerekli ise yağmurluk gibi ekipmanlar da tamamlanmalı.

6 Düşme hariç hiç bir şart altında durduğunuzda ayaklarını yere koymaması gerektiğini mutlaka belirtin.

7 Benzinlik gibi noktalarda eğer artçınızın inmesini istemiyorsanız ve motoru yan ayaklık üzerine yatıracaksanız bunun tecrübesini daha önce yaparak artçınızın tedirgin olmasını engelleyin. Bu şekilde de motosikletin dengede durabildiğini bilmesini sağlayın.

8 Virajlarda ve seyir halinde asla sağa veya sola yatışlar yapmaması gerektiğini ve kendini size ve motosiklete bırakması gerektiğini belirtin.

9 Artçınıza asla girdiğiniz virajın tersine doğru motoru düzeltmek amacı ile eğilmemesi gerektiğini belirtin. Bazen bunu özelikle ilk kez motosiklete binen artçılar yapar ve düşersiniz.

10 Artçınıza seyir halinde kalçasını hareket ettirmemesi gerektiğini böyle bir düzeltme yapma ihtiyacı varsa hafice ayağa kalkıp düz yolda bu düzeltmeyi yapması gerektiğini belirtin. Aksi taktirde motorda savrulma olacağını açıklayın.

11 Bazen artçılar farkında olmadan virajlarda sizin montunuzu çekiştirler. Bunu yapan artçıları uyarmak için sağa çekin ve rahat olmasını bu şekilde sizi çekiştirmemesi gerektiğini, eğer sürüş öncesi söylemediyseniz söylemenin tam zamanıdır.

12 Artçınıza en az ve gerekli malzemeleri sadece yanınıza alabileceğinizi, yük kapasitesinin sınırlı olduğunu belirtin.

13 Kadınlar genelde topuklu ayakkabı giymeyi severler. Motosiklete binmeden önce bu topukların egzoz ile temas etmediğinden emin olun yoksa egzozu çizik içerisinde bulabilirsiniz.

14 Özelikle sıcak havalarda artçınıza güneş yanıklarının önüne geçmek için kapalı giyinmesini tavsiye edin. Bu aynı zamanda güvenlik için de çok önemli.

En baba stil ve hediyeler



Maurice Lacroix 13.280 TL



NetWork 1.299TL



Apple iPhone 12 Pro Max 128 GB 16.099TL



Ducati by Arzum Circuit Erkek Bakım Seti 689.90 TL



Puma Black Fives Timeline Erkek Basketbol T Shirt360 TL



Bella Maison - Lacivert Velvet Erkek Bornoz – 134.95 TL



Calvin Klein Euphoria Men Erkek Parfüm 710 TL



LAV – Roma 3'lü Fincan 29.95 TL



Clinique For Men Göz Kremi 213.75 TL

Phytoil Aromatherapy Gentle Cleanser Gel 135 TL

women's style TÜRKİYE KATKILARIYLA



Us Polo Assn
149.95 TL



Colins 69.90TL



Çok Amaçlı Duş Jeli - Yüz, Vücut, Saçlar - 70 TL / 24 Saat Etkili Deodorant - 70 TL / Tıraş Jeli- 85 TL/ Tıraş Sonrası Balsamı- 150 TL / Çok Amaçlı Nemlendirici Jel- 150 TL/ Göz Çevresi Bakım Kremi- 150 TL

Docker's
269.95TL



Huawei Watch
Fit Elegant



Wacko Maria FTW UA OG
Classic Slip-On Brown/
Records 849 TL



Altınyıldız Classics
179.99TL



Lee Ceket
479.99 TL



Lumberjack
299.99TL



#GökyüzündeOlanlar

Haziran 2021 için 12 burcun yorumunu sizler için özetledim... Burç yorumlarınızı okurken, öncelikle yükselen burcunuzu okuyup dikkate almayı unutmayın... Sevgilerimle...

ASTROLOG Kalust ŞALCIOĞLU mail@kalustsalcioglu.com

KOÇ (21 MART - 20 NİSAN)
Haziran ayına, yaşadığınız ortamda değişiklikler yapma ve konfor duygunuzu artırma isteği hakim olacaktır... Bu duygunun neticesinde konu uygulamaya geldiğinde, cebinizden para çıkma aşamasında kararsızlıklar yaşayabilirsiniz... Kasım 2021'de ekonomik olarak zor etkiler görülebilir; şimdiden tasarruf etmenizde fayda var... Gürültülü ortamlara 6 - 12 Haziran aralığında tahammülsüz olabilir ve kısa süreli gerginlikler yaşayabilirsiniz; sakin olun... 20 - 23 Haziran arası şeker sorunu olanlar dikkatli olmalı...

BOĞA (21 NİSAN - 21 MAYIS)
Haziran ayı iştahınızın inanılmaz derecede açılması etkisiyle sizin için ön plana çıkıyor... Özellikle 22 Haziran'a kadar yeme miktarınızı kontrol edemezseniz önümüzdeki 3 ay kilo vermenize pek de izin vermeyecek etkiler getireceği için dış görünümünüzle ilgili sıkıntılar yaşayabilirsiniz... Ayın ikinci yarısında "İnsanların sorun ve sorumluluklarını gereğinden fazla üstleniyorum" uyanışı yaşayarak aniden çevrenizle olan iletişiminizi kesebilir ve bencilleşebilirsiniz... Bu tutumunuz 20 Ağustos'a kadar devam edecek ve ilk başlarda yadırgadığınız kendinizdeki bu değişiklik sonrasında, insanların size daha olumlu yaklaştıklarını göreceksiniz...

İKİZLER (22 MAYIS - 22 HAZİRAN)
3 - 18 Haziran arasındaki dönemde unutkanlıklar ve özellikle eşya kayıpları yaşayabilirsiniz; bu süreçte her şeyi not etmeye çalışın... Birkaç aydır maddi - manevi yorulduğunuzu hissediyor olabilirsiniz... 9 haziran sonrası elinize geçecek, sizin için çok da yüksek miktarda olmayan bir para ile maddi olarak rahatlarken bunun ruh halinize de olumlu olarak yansıdığına şahit olacaksınız... Yaz ayları ile ilgili planlar yapıyorsanız bu tatil isteğiniz önümüzdeki aylarda çok daha fazla artacağı için bu parayı harcamamaya ve tatiliniz için kullanmaya çalışın...

YENGEÇ (23 HAZİRAN - 22 TEMMUZ)
Haziran ayında ben odaklı günler sizi bekliyor olacak... Daha yalnız kalmak istediğiniz, kendinize yatırım yapacağınız, dinleneceğiniz bir sürece giriyorsunuz. Bu süreç aslında size hayatınızla ilgili ruhsal olarak önemli değişimlerin kapısını açacak ama siz bunu Temmuz ve Ağustos aylarında hissetmeye başlayacak ve insanlara karşı daha yardımsever olma yolunu seçerek huzur bulacaksınız. Özellikle 17 - 28 Haziran tarihleri arasında erken yatmaya özen gösterin; hava karardıktan sonra geçmişe dönük olaylarla ilgili duygularınızla baş etmekte zorlanabilirsiniz...

ASLAN (23 TEMMUZ - 22 AĞUSTOS)
Geçmişte yaptığınız hataları ve yaşadığınız tecrübeleri hatırlamanız gereken bir aya giriyorsunuz... Kendine güven duygusu iyidir ama özellikle 4 - 11 Haziran tarihleri arasında "Ben daha önce bunu yaşamıştım" duygularıyla karşılaştığınızda, karar vermeden önce kendinize güveniniz yanına mutlaka tecrübelerinizi de ekleyip kararınızı verin. 17 - 26 Haziran tarihleri arasında randevu ve toplantılarınıza geç kalabilirsiniz, dikkatli olun...

BAŞAK (23 AĞUSTOS - 22 EYLÜL)
Ayın başından 19 Haziran'a kadar olan sürçte iş hayatınızda ve özellikle iş hayatınızdaki üstlerinizle, patronunuzla ya da aile büyüklerinizle yanlış anlaşılmalar ve tartışmalar yaşayabilirsiniz; 20 Haziran'dan itibaren yavaş yavaş sakinleşeceğiniz günler başlıyor, o tarihe kadar tartışmalardan uzak durun... Dış görüntünüzle ilgili saç renginizi - modelinizi değiştirmek, rejime başlamak gibi kararlar için 26 Haziran ve Temmuz ayları çok uygun bir dönem.

TERAZİ (23 EYLÜL - 22 EKİM)
Çalışan Terazilerin iş hayatlarında yeni iş yatırımları, işleriyle ilgili eğitimler gibi konularda para harcamaları görünüyor. Çalışmayan ama evli olanlar içinse eşlerinin anne - babalarıyla ilgili aynı şekilde aile bütçelerinden para çıkışları söz konusu... Bu ay içerisinde hayatınızdaki konforla ilgili kendinizi talepkâr hissedebilir; maddi konularda "Neden buna sahip değilim!" gibi bir ruh halinde olabilirsiniz. Bu ruh haliyle borç alma ya da kredi kartı ile taksitlendirerek istediğiniz şeylere sahip olma eğiliminiz yüksek. 24 Haziran sonrası bu duygularınız kayboluyor; o tarihe kadar harcamalardan uzak durun.

AKREP (23 EKİM - 21 KASIM)
14 Haziran'dan başlayarak hayatınızda içinize sinmeyen, aklınıza yatmayan bir konu ile uğraşmak zorunda kalabilirsiniz... Bu konu sizin içinizi sıkan bir konu olabileceği gibi, sevdiklerinizi sorunları da sizin psikolojinizi etkileyeceği için sevdiklerinizin de dertleri olabilir... Daha çok maddi paylaşım odaklı yani nafaka, bir mal paylaşımı, tahsil edilemeyen bir alacak, alım satım konuları olma ihtimali yüksek bu sıkıntıların Temmuz ayının ikinci haftasına kadar sıkıntı yaratma ama bu tarihten sonra olumlu sonuçlanma ihtimali yüksek...

YAY (22 KASIM - 21 ARALIK)
Haziran ayını sizin için üçe bölebiliriz. İlk bölüm, ayın başından 9 Haziran'a kadar olan süreç; bu süreçte tansiyon hassasiyetine açıksınız... İkinci bölüm 10 - 21 Haziran aralığı; bu bölümde her türlü yazılı iletişimden ve imza konularından uzak durmalısınız çünkü yanlış anlaşılmalar ve ters gitme ihtimalleri oldukça yüksek. Yine bu ikinci bölümde gönül ilişkilerinde de sorunlar yaşayabilirsiniz, sakin kalmaya özen gösterin... 22 Haziran sonrası ay sonuna kalan olan süreçte ayın ilk iki bölümünün gerginlikleri yavaş yavaş ortadan kaybolacak...

OĞLAK (22 ARALIK - 21 OCAK)
Sağlığınızla ilgili sorunlara odaklanacağınız bir Haziran ayı geçirebilirsiniz... Geçen yaz yaşamış olduğunuz, özellikle sindirim sisteminizle ilgili sorunlar varsa tekrar etmemesine dikkat edin... Hayatınızda özellikle arkadaşlık ilişkilerinizde tahammülsüzlükler yaşayarak arkadaşlıklarınızı sonlandırma riskiniz var... 7 - 16 Haziran aralığında hırslı bir yapıda olacağınızı ve bu hırsınızdan dolayı tahammülsüzlükler yaşayacağınızı unutmayın... Cep telefonunuzu kırılmalara karşı koruyun; teknolojiye dayalı iletişim kesintileri etkisindesiniz...

KOVA (22 OCAK - 19 ŞUBAT)
8 - 23 Haziran tarihleri arasında gönül işlerinizde ya da çocuklarla olan iletişiminizde yanlış anlaşılmalar ve sert tartışmalar yaşayabilirsiniz. Yatırım kararlarınız varsa ki buna borç vermek de dahil ve bunda bir risk görüyorsanız 18 Haziran sonrasına erteleyebilmeniz yararınıza olacaktır... Böylece ya risk durumunu daha iyi değerlendirecek ya da yatırımdan / borç vermekten vazgeçeceksiniz... Vazgeçerseniz aynı konu 10 - 16 Ağustos 2021'de tekrar önünüze gelebilir; o tarihlerde daha olumlu sonuçlanma ihtimali yüksek...

BALIK (20 ŞUBAT - 20 MART)
Şubat ayından itibaren bir türlü çözülmeyen, ekonomik durumunuzla ilgili bir durum varsa 15 Haziran sonrasında çözülecektir. Bu ay içerisinde öğrenmeyle ilgili bir istek patlaması yaşayabilirsiniz ki bu özellikle teknoloji ve internetle ilgili konularda yoğunlaşacaktır. 21 - 27 Haziran aralığında geceleri uykunuzdan sıkça uyanabilir ya da huzursuz edici rüyalar görebilirsiniz... Kişisel inancınıza göre yatmadan önce dua etmeniz, meditasyon yapmanız uyku sorunlarınızın önüne geçecektir... Rüyalarınızı hayatınızdaki insan dışında kimseye anlatmayın (hayatınızda kimse yoksa gördüğünüz rüyayı kendinize saklayın)...

Teknolojiye siz de ayak uydurun



Kaybolan eşyaları bulmanın akıllı yolu: Yeni Galaxy SmartTag+
Samsung'un AR teknolojisi kullanan yeni Galaxy SmartTag+ cihazı sayesinde bulamadığınız eşyaların nerede olduğunu görüntüleyebiliyorsunuz. Samsung Electronics, yeni Galaxy SmartTag+ cihazının dünya çapında 16 Nisan'da satışa sunulacağını duyurdu. Hem Bluetooth Düşük Enerji (BLE) hem de geniş paylaşım ağı (UWB) teknolojisiyle donatılan Galaxy SmartTag+ sayesinde, eşyalarınızın konumunu artık çok daha doğru bir biçimde tespit etmeniz mümkün.



7Schneider Electric, İş Sürekliliğini Kolaylaştırmak için 3 Fazlı Easy UPS 3L serisini 250 kVA'dan 600 kVA'ya Yükseltiyor
Easy UPS 3L, artık yeni 250, 300 ve 400 kVA UPS'lerle 250 kVA'dan 600 kVA'ya kadar çıkıyor. Kompakt 3 fazlı UPS; konfigürasyon, kullanım ve servisi kolaylaştırıyor ve modernize ediyor. Orta ve büyük ölçekli ticari binalar ve endüstriyel uygulamalar için ideal çözüm, EcoStruxureTM ile bağlantılı olarak akıllı telefon aracılığıyla her zaman ve her yerde izleme ve servis desteğiyle yönetimi ve hizmetleri kolaylaştırıyor.

GoDaddy

GoDaddy, web Siteleri + pazarlama Araçları ürününe Instagram entegrasyonu ekledi
GoDaddy Web Siteleri + Pazarlama Araçları'nın yeni Instagram entegrasyonu ile müşteriler, yönetim panelinden doğrudan Instagram gönderisi yayınlayabilmenin yanı sıra, yorum ve görüntülenmeleri takip edebiliyor, ürünlerini paylaşabiliyor ve gönderilerini gelecekte yayınlanmak üzere planlayabiliyor.

Canon artan uzaktan ve canlı prodüksiyon talebine Pan-Tilt-Zoom video kamerayla yanıt veriyor
Görüntüleme teknolojileri lideri Canon, yeni ürünleriyle prodüksiyon ekiplerinin iş akışlarını kolaylaştırmaya devam ediyor. Canon, artan içerik talebine ve daha küçük ölçekli, verimli üretim yöntemlerine olan ihtiyaca, iki yeni pan-tilt-zoom video kamerasıyla çözüm sunuyor.





Sahte güncellemeye dikkat, Pembe WhatsApp'a sakın aldanmayın!

Android kullanıcıları, WhatsApp aracılığıyla yayılan yeni bir tehdit ile karşı karşıya. ESET Araştırmacısı Lukas Stefanko kullanıcıları WhatsApp ve diğer büyük mesajlaşma platformlarında dolaşan ve yeni bir WhatsApp renk teması öneren mesajlara karşı dikkatli olmaları konusunda uyardı.



HONOR Band 6 Türkiye'de!

Geniş ve canlı ekranı, farklı spor takip özellikleri, kandaki oksijen seviyesi ölçümü ve daha birçok özelliğiyle bir akıllı saati aratmayacak HONOR Band 6 şimdi Türkiye'de. Gençlere yönelik teknolojik ürünleriyle değer yaratan HONOR, yeni akıllı bilekliği HONOR Band 6'yı Türkiye'de satışa sundu. Büyük ve canlı renklere sahip ekranı, kir tutmayan silikon kayışı, uyku, stres gibi birçok farklı takip ve asistan özellikleriyle HONOR Band 6, akıllı saat özelliklerine sahip bir akıllı bileklik olarak öne çıkıyor.

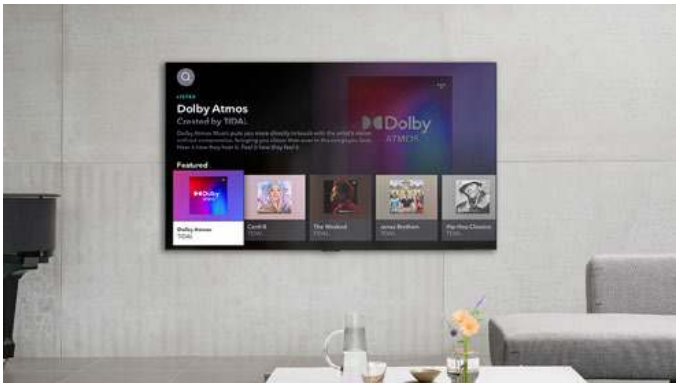
DESK360 BY TEKNASYON

Yerli yazılım Desk360, 3 ayda 750 kurumsal kullanıcıya ulaştı

Tüm iletişim kanallarını tek bir platformda toplayarak markaların müşterilerine çok daha hızlı ve kapsamlı bir müşteri deneyimi sunmasını sağlayan Desk360, 3 ay gibi kısa bir süre içerisinde dünyada 750 farklı firmaya hizmet sunmaya başladı.

Dolby Atmos destekli Tidal Uygulaması LG Smart TV'lere eklendi

LG TV Uygulama Mağazası'na yeni eklenen Tidal Uygulaması; Dolby Atmos desteği, kayıpsız Hi-Fi seste geniş şarkı seçimi, çeşitli videolar ve çok daha fazlasını kullanıcılara sunuyor.





Yeni ProBeam projektörlerle daha fazla performans, daha büyük kolaylık sağlıyor

6.000 ANSI Lümen Parlaklığa Sahip Yeni LG ProBeam Lazer Projektörleri Yüksek Çözünürlüklü Görüntü, Akıllı Bağlantı ve Şirketler için Daha Kullanışlı Özellikler Sunuyor.



Huawei MateBook X Pro 2021 Türkiye'de satışa sunuldu

Huawei dizüstü bilgisayarların estetik, yenilik ve akıllı DNA'sını miras alan yeni Huawei MateBook X Pro, performansı ve yenilikçi özellikleriyle üstün bir kullanıcı deneyimi sunuyor.



SW mi SUV mu yoksa liftback mi?

Citroen C5 X isimli yeni modelini tanıttı. Birçok karoser seçeneğinin özelliklerini tek bir altyapıda toplamayı hedefleyen otomobil markanın yeni amiral gemisi olacak.

Citroen, sedan ile station wagon gövde tiplerini harmanlayan özgün gövde orantılarıyla büyük hacimli yeni amiral gemisi C5 X'i tanıttı.
Hem benzinli hem de şarj edilebilir hibrit versiyonları bulunan yeni model, SUV segmenti müşterilerinin de beklentilerini karşılama iddiasında.
Lounge tarzındaki iç mekan Advanced Comfort koltuklarla gelişmiş bir konfor seviyesi ve özellikle ikinci sıradaki yolculara son derece geniş ve ferah bir yaşama alanı sunacağı belirtilen modelde 545 litrelik bagaj yer alıyor.
Günlük elektrikli sürüş ile e-Comfort özelliğini birleştiren şarj edilebilir hibrit versiyon huzurlu bir ulaşım deneyimi yaşatıyor.
2.785 mm dingil mesafesine sahip olan C5 X, 4.805 mm uzunluğu, 1.865 mm genişliği ve 1.485 mm yüksekliği ile heybetli boyutlar sunuyor.
C5 X şarj edilebilir hibrit versiyonuyla, elektrikli sürüş özelliği ile kısıtlamaların yaşandığı şehir merkezlerine erişim veya içten yanmalı motorla uzun yolculuklar olmak üzere üstün hareket özgürlüğü sunuyor. 225 HP güç üreten sistem, tamamen sessiz, titreşimlerden arındırılmış ve daha da önemlisi sıfır CO2 emisyon değeriyle ZEV sürüş modunda 50 km menzile imkan tanıyor. Maksimum 135 km/s hıza imkan tanıyan sistem böylece çoğu kullanıcının günlük sürüş gereksinimlerini karşılıyor.
C5 X ile bağlanabilirlik odaklı tamamen yeni bir bilgi eğlence sistemi kullanıma sunuluyor. Sistem 12 inçlik HD dokunmatik ekran, 4 adet Type C USB girişi ve akıllı telefonlar için kablosuz şarj özelliklerini bünyesinde barındırıyor. Gerçek zamanlı olarak havadan güncelleme özelliğine sahip olan bilgi-eğlence sistemi Ekran Yansıtma özelliği ile gelişmiş akıllı telefon entegrasyonu sunuyor. Dokunmatik ekranlı bir tablet gibi tasarlanan arayüz: kişiselleştirme, ayarlar ve görüntüleme tercihleri, ana ekran kısa yolları gibi kullanımı kolaylaştıran çözümler sunuyor. Sistem, 19_19 Concept çalışmasında sunulan kişisel asistana benzer şekilde, doğal ve kullanımı kolay sesli komut özelliği ile söylenenleri anlayan, soruları cevaplayan ve komutları yerine getiren kişisel bir asistan kullanıma sunuyor.
C5 X, benzinli ve hibrit motor seçenekleriyle 2021 yılının ikinci yarısından itibaren Avrupa'da yollara çıkacak.




TEGV'de 25 Yıldır
Çocuklarımızın
Heyecanlarını
Büyütüyoruz!
TEGV yaz
3353'e
gönder
10 TL bağış yap
www.tegv.org
Her SMS 10 TL değerindedir. Bütün operatörler için geçerlidir.
EĞİTİM GÖNÜLLÜLERİ
25.Yıl
TÜRKİYE EĞİTİM GÖNÜLLÜLERİ VAKFI



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.