

Alfa Romeo kuru sabitledi

Alfa Romeo Türkiye, 7 Ocak Cuma tarihine kadar MiTo, Giulietta ve 159 modelleri için Euro döviz kurunu 1.98 TL olarak sabitledi. Alfa Romeo Türkiye, Aralık ayı için düzenlediği Euro döviz kurunu sabitleyerek müşterilerine ekstra satın alma avantajları sunduğu kampanyasını, 7 Ocak tarihine kadar uzattı. Alfa Romeo MiTo, Giulietta ve 159 modelleri için Euro döviz kurunu 1.98 TL olarak sabitleyen Alfa Romeo Türkiye, sabit kur avantajının yanı sıra başta Alfa Romeo MiTo modeli için 2.450 Euro'ya varan özel indirimler sunmaya devam ediyor. Bununla birlikte kampanya kapsamında Alfa Romeo Finans tarafından sunulan ve 36 aya varan balon ödeme seçeneğiyle 770 TL'den başlayan aylık ödemelerle Alfa Romeo sahibi olmak imkanı sağlanıyor. Kampanya sonuna kadar Alfa Romeo MiTo modeli 22 bin 400 Euro; Alfa Romeo Giulietta 22 bin 500 Euro ve Alfa Romeo 159 modeli 39 bin 500 Euro'dan başlayan rekabetçi anahtar teslim satış fiyatlarıyla dikkat çekiyor.

Dizel Motorlu Evoque Türkiye'de Satışa Sunuldu

Borusan Otomotiv çatısı altında Land Rover markasının satış ve satış sonrası hizmetlerini başarıyla sürdüren Borusan Oto, 2011 yılında satışa sunulduğu günden bu yana tüm dünyada 400 bin adet satan Range Rover Evoque modelinin 2.0 litre dizel motorlu versiyonunun satışına başladı. Borusan Oto'nun İstinye, Avcılar, Ankara Balgat ve Adana şubelerinde yerini alan yeni Range Rover Evoque, 2.0 litre dizel ve 9 ileri otomatik şanzıman kombinasyonu ile 87 bin 216 Euro'dan başlayan anahtar teslim fiyatıyla müşterilerin beğenisine sunuldu. Hali hazırda 3 ayrı zengin donanım paketiyle tercih edilebilen dizel motorlu Range Rover Evoque, üstün 4 tekerlekten çekiş sistemi, teknolojik donanımları ve üstün güvenlik özellikleriyle ön plana çıkıyor.

Skoda Yeti 500 Bin Adetlik Üretimi Aştı

Çek üretici Skoda'nın ilk SUV modeli olan Yeti, üretimde 500 bin adedi geride bıraktı. Skoda'nın

Kvasiny tesisinde banttın inen kırmızı renkli Yeti Monte Carlo, markanın bu sınıftaki başarısının da simgesi oldu. Markanın ilk kez 2009 yılında üretimine başladığı Yeti, o günden itibaren Avrupa'nın yanı sıra uluslararası pazarlarda da büyük beğeniyle karşılandı. Kvasiny'nin yanı sıra Rusya'da ve Çin'de de üretimi yapılan Yeti, 2013 yılında geçirdiği yenilenme operasyonu sonrasında yenilenen iç mekanı, gelişmiş bilgi ve eğlence sistemleri, "akıllıca" unsurları barındıran pratik özellikleri, yüksek fonksiyonelliğinin yanı sıra geliştirilmiş motor ve vites kutusu kombinasyonlarıyla başarısını bir adım daha öteye taşıdı. Önden çekişli ve 4x4 versiyonlara sahip olan Yeti, Türkiye'de de sınıfının önemli oyuncularını arasında yerini almakta gecikmedi ve şu ana dek Türkiye'de 8 bin 860 adet Yeti modeli yola çıktı. 58 bin 700 TL'lik başlangıç fiyatına sahip olan Skoda Yeti, 1.2 lt benzinli manuel ve 1.4 lt TSI DSG vites kutusu seçenekleriyle satışa sunuluyor.

Renault'dan Yeni Bir Özel Seri: Clio Connect

Clio Connect, yeni nesil sürüş deneyimini kişiselleştirme özellikleriyle birleştiren yeni bir özel seri. Clio Connect kullanıcısı, akıllı cep telefonu üzerinden aracına ait bilgilere anında erişim sağlıyor. Clio Connect ile güvenlik hizmetleri, sürüş bilgileri ve online bilgiler sunuluyor. "Aracım nerede" hizmeti ile artık nereye park ettiğini unutmak imkansız. Vale modu ise aracın kullanıcısından uzaklaşmasına izin vermiyor. Araç, sürücüsünün 250 metre çapındaki alanın dışına çıkıldığında cep telefonuna uygulama üzerinden bildirim geliyor. Hız limiti modu, Clio'nun önceden belirlenen hız limitinin aşılması durumunda sürücüsünü uyarıyor. Aracın kontağı açılmaksızın hareket ettirilmesi, çekilmesi durumunda Clio Connect kullanıcısı, anında Çekilme Uyarısı sayesinde haberdar oluyor. Güvenlik hizmetleri kapsamında Akaryakıt Seviyesi menüsünden ise sürücü yakıt seviyesini aracın içinde olmasa da öğrenebilme imkanı sunuluyor. Araç kilometre bilgisinde Clio Connect ile aracın kaç km'de olduğu bilgisi her an görülebiliyor. Sürüş bilgileri menüsünde sürüş puanı ve analizi ile geçmiş sürüş bilgileri bulunuyor. Clio Connect, sürücüsünü farklı kriterlerde analiz ediyor, daha iyi bir sürüş deneyimine ulaşmasına destek oluyor. Sürücüsünün ekonomik ve güvenli sürüş puanını belirliyor. Geçmiş sürüş bilgileri menüsünde ise her seyahat tek tek kaydediliyor. Bu şekilde Clio Connect kullanıcısı, geçmiş seyahat bilgilerine dilediği zaman ulaşabiliyor. Seyahatlerinde kaç km yol kat edildiği, ne kadar yakıt tüketildiği ve TL karşılığı öğrenilebiliyor.

Zorunlu Kış Lastiği Kullanımı 1 Aralık'ta Başlıyor

Petlas, kış lastiği kullanımında ticari araçlar için yasal zorunluluğun 1 Aralık'ta başlayacağına dikkat çekiyor. Kış mevsiminde güvenli sürüş için +7 derecenin altındaki sıcaklıklarda kış lastiğinin kullanılması gerekirken ne yazık ki, ülkemizde kar yağması bekleniyor. Kış mevsimi ile birlikte güvenli yolculuklar için tedbirlerin alınma zamanı geldi. Tedbirlerden biri de kış lastiklerinin kullanımı. Tüm bölgelerde soğuk hava dalgasının yayılacağı ve kar yağışının artacağı duyurularının yapıldığı bugünlerde sürücülerin bu konuya azami özen göstermesi gerekiyor. Kış lastiği kullanımında yasal süreç 1 Aralık'ta başlıyor. Bakanlık kararı ile, il bazında valilik kararıyla değişmekle birlikte, 1 Aralık – 1 Nisan tarihleri arasında bütün ticari araçlara kış lastiği takma zorunluluğu geliyor. Ticari araç sahiplerinin bakanlığın yayınladığı genelgeye uygun donanım ile trafiğe çıkmaları gerekiyor. Aksi takdirde 519 TL'lik trafik cezası ödemek zorunda kalacaklar. Aslında kış lastiği yasal zorunluluk gereği değil, güvenli sürüş için mutlaka kullanılmalı. Kış lastiği almak için yasal sürecin başlayacağı günü beklemeyin...

Yeni Nissan Navara'ya Uluslararası Pick-up Ödülü

Kasım ayında Nissan'ın Barcelona Fabrikası'nda üretimine başlanan yeni Navara, Fransa'nın Lyon şehrinde düzenlenen törende "2016 Uluslararası En İyi Pick-Up Ödülü'nün" (International Pick-up Award 2016) sahibi oldu. Nissan'ın Kasım ayında Avrupa'da tanıtımını yaptığı yenilenen pick-up modeli yeni Navara, 'Uluslararası Pick-up Ödül Jürisi' tarafından yılın en iyi pick-up'ı seçildi. Yapılan değerlendirmede, Navara'nın iç ve dış tasarımı, yeni teknolojileri, 2.3 lt'lik dCi motoru, yükleme ve çekme kapasiteleri öne çıkan özellikleri arasındaydı. Tamamen yenilenen Navara, Uluslararası Pick-up Organizasyonu'nun zorlu test koşullarını başarıyla geçerken, arazi sürüş yeteneği, asfalttaki sürüş performansı ve fiyat-fayda oranı dikkate alınarak bir değerlendirmeye alındı. Navara'nın ilk neslinden gelen arazi sürüş yeteneğini, dayanıklılığını ve taşıma kapasitesini koruyan yeni Navara, crossover'lardan ilham alınan konfor ve sürüş özellikleriyle dikkat çekiyor. Araç aynı zamanda, çift kabin versiyonunda beş kollu arka süspansiyon sistemi ve bir önceki nesle göre 67 mm uzayan yük bölümü gibi yenilikleri ile de farklılaşıyor.

Volvo Cars, Otonom Sürüş Keyfi Sunan Concept 26 İle Zamanı Geri Kazandırıyor

Otonom sürüşle ilgili araştırmalarda, kullanıcılarının tercihini gözeten Volvo Cars, bu tercihler doğrultusunda oluşturduğu Concept 26 ile kullanıcıya; sürüşü otomobile devrederek yolda kaybettiği zamanı geri kazandırıyor. Volvo Cars'ın otonom sürüş ile ilgili yürüttüğü araştırmaları, günlük işe gidiş gelişlerin otomobil sürüş keyfini ortadan kaldırdığını bir kez daha doğruluyor. İnsanlar otomobillerinin sürüşünü, en çok işe gidiş gelişlerinde ve uzun mesafeli otoban

yolculuklarında otonom sürüşe devretmek istiyorlar. Volvo Cars, bu düşünce ile Concept 26'yı geliştirdi. Concept 26, adını dünya ortalamasına göre; insanların günlük ortalama işe gidiş geliş süresi olan 26 dakikadan alıyor, trafikte dur kalk yapmaktan daha anlamlı bir şekilde kullanılabilir olan bir 26 dakikadan. Volvo Cars, sürücüyü istediği zaman sürüş keyfini yaşama ve istediği zaman otomobilin sürüşünü devretme fırsatı sunarak özgürlüğünü geri veriyor. Sür, yarat, rahatla Volvo Cars, İç Tasarımdan Sorumlu Başkan Yardımcısı Robin Page, "Bu tamamen kişisel bir tercih meselesi. Araştırmalarımız gösteriyor ki, bazı insanlar işe gidip gelirken otomobillerini tam otonom sürüşe devrettikleri zaman, bu boş zamanı yaratıcı bir şekilde kullanırken, bazıları ise bu zamanı sadece arkasına yaslanıp dinlenerek, müzik ya da video seyrederek geçirmeyi tercih ediyor. Otonom sürüş tüm bunları mümkün kılıyor. İşte Concept 26'nın tüm otomobil deneyimini yeniden tasarlaması böyle bir şey" Concept 26, "Drive-Sürüş", "Create-Yaratıcılık" ve "Relax-Dinlenme" modlarından birine girmeden önce değişim fazı süresince sürücüyü kavrayan, tamamıyla yeni, patentli bir koltuk tasarımı üzerine oluşturuldu. Konsept, bu üç yeni modla birlikte zaman içerisinde oluşabilecek yeni ihtiyaçlara ve teknolojilere de uyum gösterebilecek, yeni bir otonom sürüş platformu oluşturuyor. Sürücü, sürüşü otomobile devretmek istediği zaman, direksiyon içeriye çekiliyor, koltuk arkaya yatıyor ve ön konsolda geniş bir ekran belirerek sürücüyü otomobilde geçireceği zamanı istediği gibi kullanma imkânı sağlıyor. Concept 26, otomobilin temel iç tasarımında radikal bir değişiklik yapma ihtiyacını karşılarken, sürücüyü/yolculara kullanmak istedikleri alanı da sağlıyor. Concept 26, günlük hayatımızın doğal bir parçası haline gelen teknolojiyi kullanarak otomobilin içerisinde eğlenceden çeşitli hizmetlere kadar pek çok olasılığı mümkün kılıyor ve yeni bir paradigmanın kapılarını açıyor. Ayrıca, yeni iş fırsatlarına yönelik yüksek bir potansiyelin ve otonom sürüşün getireceği ileri teknoloji iş birliklerinin de sinyalini veriyor.

İkinci el karnesi: Mitsubishi Carisma

Japon otomobil üreticisi Mitsubishi'nin Volvo işbirliğiyle tasarlayıp üretmiş olduğu Carisma modeli, ikinci el otomobil piyasasında fazla rağbet görmüyor. Bu nedenle rakiplerine oranla daha uygun fiyatlarla satılıyor. Teknoloji ve yenilikleriyle adından söz ettiren Mitsubishi, GDI (Doğrudan Benzin Püskürtmeli) motorlarını ilk üreten ve Carisma ile piyasaya sunan markadır. Mitsubishi Carisma, bantlardan indiği ve caddelerde dolaşmaya başladığı ilk günden itibaren gerek performans gerekse yakıt tüketimi değerleriyle dikkat çekmeyi başarmıştır.

Dinamik dış tasarımıyla birlikte iç mekanın genişliği ve ferahlığı Carisma'ya artı puanlar kazandırırken, dayanıklı yapısı ve yeni teknoloji motorlarıyla da, Avrupalı otomobil kullanıcılarının beklentilerin cevap vermeyi amaçlıyordu. Düşük yakıt tüketimi parolasıyla ilk olarak 1997 yılında üretilen GDI teknolojili motorlar, normal koşullarda ve standart motorlara oranla daha düşük yakıt tüketim değerleri sunma hedefindedir. Fakat bu durum standartları aşan ve güç gerektiren koşullar için geçerliliğini yitiriyor. Carisma bu tip durumlarda tutumlu kimliğinden uzaklaşıyor.

Carisma'nın zayıf yönleri özellikle fren tertibatı ve güvenlik donanımında ortaya çıkıyor. Çok fazla talep görmediği için ikinci el fiyatı oldukça düşük seviyelerde seyrediyor.

MODEL TARİHÇESİ

1995 Volvo işbirliğiyle Carisma tanıtıldı
1997 Doğrudan püskürtmeli benzinli GDI ve turbo dizel DI-D motorlar tanıtıldı.
1999 Makyajlandı. Ön tasarım yenilendi.
2002 Makyajlandı, yeni donanımlar eklendi
2004 Üretimi durduruldu.

ARTILAR VE EKSİLER

- + Yüksek güvenilirlik
- + Sorunsuz sürüş özelliği
- + Yeterli iç mekan genişliği
- + Düşük yıllık bakım masrafı
- + Tasarruflu benzinli motorlar
- Etkisini kaybeden fren sistemi
- Düşük malzeme kalitesi
- Eksik güvenlik donanımı (yan hava yastığı, ESP)
- Bozuk zeminde ön düzen sesi

TİPİK SORUNLAR

- Ön aks taşıma kolu arızası
- Frenlerde erken aşınma
- Far sistemi arızası

TAVSİYE EDİLEN MOTOR SEÇENEKLERİ

1.6 lt, benzinli, 4 silindirli, 100 HP. Yakıt tüketimi 100 km'de ortalama 9 litre.
1.9 lt, dizel, 102/115 HP, Yakıt tüketimi 100 km'de ortalama 6 litre.

Insignia'ya LPG taktırmak istiyorum

2009 Opel Insignia 1.6 Turbo aracımın 1 depo ile 500-600 km yol alabiliyorum. Aracın yakıt tüketimini düşürmek için LPG taktırmayı düşünüyorum. Bu konuda hem teknik olarak hem de şahsi düşünceleriniz neler? Aracın garantisi bozulmadan takılabilen LPG sistemi motorun ömrüne ve performansına nasıl bir etkisi oluşturur? Sizce bu montajı taktırmalı mıyım? Marka olarak Prins'i düşünüyorum. Ancak Irmscher'in Insigniaya özel LPG kiti çıkacakmış sizce bu kiti beklemeli miyim?

2009 model olan Opel Insignia 1.6 Turbo'nun yakıt masraflarını düşürmek için uygulamayı düşündüğünüz LPG sistemi bence riskli. 1.6 lt gibi küçük sayılabilecek bir hacme sahip turbo beslemeli motorun püskürtme ve elektronik sistemine uygun henüz üretilmiş bir LPG uygulaması yok. Prins marka LPG sistemi ise sadece atmosferik motorlar için uygulanıyor. Yani turbo beslemeli motorlar için henüz geliştirilmiş bir çözüm yok. Bu da zaten sistemin internet sitesinde açıkça belirtilmiş. Irmscher'in benzer bir üretimi hakkında ise henüz bir bilgi olmadığı gibi konu bence bir söylentiden öte değil. Bir depo ile hangi şartlarda 500-600 km yol yapabildiğinizi belirtmemişsiniz. Bu kullanım şehir içi yoğun trafik şartlarında ise tüketimi normal kabul edebiliriz. Ancak şehirlerarası yollarda ise fabrika verisi olarak 6.0 lt/100 km gibi bir tüketimde yine fabrika verisi 10.6 lt/100 km olurken Kış mevsiminde ise şehir içi kullanımda bu ortalama rahatlıkla 12.0 lt/100 km'ye çıkabilir. Sonuç olarak şehir dışı kullanımında 10.0 lt/100 km ve üstü bir tüketim varsa bu bence incelenmesi ve servise bildirilmesi gerekli bir konu olmalı.

Opel Astra'nın Teknik Özellikleri ve Test Ölçümü Değerleri Var mı?

Sahibi olduğum 2000 model Opel Astra Sedan 1.6 16V CD'nin teknik özelliklerine ve test bilgileriyle verilerine ihtiyacım var. Bu konuda yardımcı olur musunuz?

Opel'in kompakt sınıfta temsilcisi olan Kadett'in yerini alan Astra, 1991 yılında tanıtılmasının

ardından ikinci nesli 1998'de tamamen yenilendi. İkinci nesil Astra'nın hatchback ve sedan karoserleri aynı temellere sahipti. Her iki karoserinde de dingil mesafesi 2606 mm idi. Sedanın uzunluğu ise hatchbackten 141 mm daha fazlaydı, yani 4252 mm idi. Birinci nesil Astra'nın yumuşak hatları bulunurken ikincisi ise daha köşeli bir modeldi. Aracın işçilik ve plastik kalitesi kompakt sınıf bir otomobil için yeterliydi. Türkiye'de satışa sunulan ikinci nesil Astra'da ise 1.6 16V Ecotec motor ile GL ve CD donanım paketleri vardı. Bu otomobilde, birinci nesil Astra'da görev yapan 16 supaplı, çok noktadan püskürtmeli 1,6 lt'lik Ecotec motor görev yapıyordu. Astra 1.6 16V'nin motoru 6000 d/d'de 100 HP güç üretirken 3600 d/d'de 150 Nm maksimum tork sunuyor. Rahat devirlenen bu motor, çok düşük devirlere inilmediği takdirde Astra'yı zorlanmadan hareket ettirebiliyor. Astra'nın motoru biraz gürültülü çalışıyor ve yetersiz izolasyon yüzünden otoyol hızlarında kabine rahatsız edici ses giriyor. Karoser, şasi ve süspansiyon yapısı sayesinde başarılı yol tutuş özellikleri sunan Astra, döneminin en konforlu modellerindendi. Hatta kompakt sınıftaki en iyi yol tutuş özelliklerine sahip modellerinden biriydi diyebilirim. Hızlanma testlerinde 0'dan 100 km/s'ye 11,2 saniyede ulaşan Astra Sedan'ın ortalama yakıt tüketimini de 8,4 lt/100 km olarak ölçtük. O dönem için zengin bir standart donanım sunan Astra'da ön ve yan havayastıkları uzaktan kumandalı merkezi kilit, elektrik kumandalı ve ısıtmalı yan aynalar, ABS, klima, yol bilgisayarı, vardı.

TEKNİK VERİLER

Model yılı 2000

Motor tipi ve konumu 1598 cc sıralı, 4 silindri, 16 supaplı, enlemesine

Maksimum güç (kW/HP-d/d) 74/100-6000

Maksimum tork (Nm-d/d) 150-3200

0-100 km/s hızlanma (sn) 11,5

Maksimum hız (km/s) 188

Şanzıman 5 ileri manuel

Aktarma Önden

TEST Verileri

iç gürültü

3.vites 50 km/s dB(A) 60

4.vites 100 km/s dB(A) 68

5.vites 130 km/s dB(A) 70

Fren mesafesi

100-0 km/s ve süresi 40 m/3.2 sn

Fabrika verisi ortalama (lt/100 km) 7

Test tüketimi (lt/100 km) 8,4

Menzil 620 km

Kapasiteler

Uzunluk/genişlik/yükseklik 4252 mm/1709 mm/1425 mm, dingil mesafesi 2606 mm, bagaj hacmi 460 lt, depo 52 lt, ağırlık 1060 kg, lastikler 195/60 R15

Toyota Avensis D4'e LPG Taktırabilir Miyim?

Toyota Avensis D4 sahibiyim. 2001 olan aracım 150.000 km'de ve LPG taktırmak istiyorum. Ancak yaptığım araştırmalarda D4 motor için LPG kiti bulunmadığı söyleniyor. Sadece İzmir'de 1.500 TL'ye 70-80 tane otomobile takıldığı ve sorunsuz çalıştığı belirtiliyor. Sizce D4 motora LPG montajı mümkün mü? Eğer mümkünse Ankara'da LPG kiti uygulatabileceğim bir firma ve usta önerebilir misiniz? Eğer D4 motora LPG uygulaması yapılmıyorsa yakın gelecekte bu tür çalışmalar yapılır mı? Birde aracımı Toyota servisine götürüyorum ve servis çalışanları oksijen sensörünün bir tanesinin arızalı olduğunu belirttiler. Araçta bazen de VSC Off ışığı ve buna bağlı olarak ta motor arıza lambası yanıp sönüyor. Oksijen sensörünün 1 tanesi de 400 TL civarında ve bu onarım yapılırken 4 parçanın birlikte değişmesi mi gerekiyor? Bu onarım yapılmadığı zaman motor nasıl bir zarar görür? Oksijen sensörünü değiştirtmemi önerir misiniz? Ayrıca Volkswagen Golf 1.2 TSI BMT DSG'nin şehir içinde 5.6 lt/100 km yakıt tükettiği belirtiliyor. Bu aracın 1.2 lt'lik turbo beslemeli motoru için güç, tork, yakıt tüketimi ve DSG uyumu göz önüne alındığında neler düşünüyorsunuz?

Toyota Avensis D4'ün 2.0 lt'lik direkt püskürtmeli motorunun işletim sistemi nedeniyle LPG uygulamasında sorunlar vardır. LPG'nin sıralı uygulamasında işletim sistemi beyini mevcuttur ve aracın beyinle ortak çalışması gereklidir. Bu uyumu sağlayamayan ortak yazılım özelliği sonucunda ise çeşitli sorunlar yaşandı. Ancak gelişen teknoloji ve LPG beyin seçeneklerinin artması sonucu çeşitli çözümler de üretildi. Bu konuda uzman bir marka olan Prins'e danışmanızda fayda var derim. Oksijen (lambda) sensörü egzoz gaz çıkış analizi yaparak aracın işletim sistem beyin programlamasında bulunan yakıt karışımını saliselik aralıklarla kontrol ederek işletim sistemini bilgilendirir. Bu bilgilendirmenin hatalı olması sonucu yakıt tüketimi yükselir. Sonuç olarak araçta bozuk bir parça varsa onu yenilenmek zorundasınız. Bu sensörün tamiri de yok. Yan sanayi üretimleri ise ucuzdur ancak yorumlama becerileri yeterli olmayabilir. Bosch'un universal lambda sensörleri var ve yan sanayide en kalitelieleridir. Her araca uyum sağlayacak özelliklerde üretilen bu parçaların sizin belirttiğinize göre maliyetleri de düşük olduğu için denemekte fayda var. Volkswagen Golf 1.2 TSI'nin 105 HP'lik motor gücü ve 175 Nm'lik torkuyla 0-100 km/s hızlanmasını 10.2 saniyede tamamlarken maksimum hızı 192 km/s olan bu aracın ortalama yakıt tüketimi ise 5.6 lt/100 km'dir. Bu motorun hafifletilmiş özel gövde yapısının da bu sonuçlarda payı büyüktür. Ancak Fabrika verisi yakıt tüketim sonuçlarının kullanım karakterlerine paralel olarak değiştiği de göz önünde bulundurulmalıdır. Ancak agresif ve sert kullanımlarda zaten aracın tüketim değerleri fabrika verileriyle örtüşemez.

SEAT'tan Yeni Crossover

İspanyol marka SEAT, Leon ailesine SC ve ST versiyonlarından sonra X-PERIENCE'ı da ekledi. Geçtiğimiz yıl Türkiye'de satışına başlanan sportif karakteri ve geniş kapsamlı güçlü yönleriyle sınıfının en iyileri arasında yer alan Leon'un Sport Coupe ve ST versiyonlarından sonra crossoverı da gün yüzüne çıktı. Leon X-PERIENCE, üç kapılı Leon SC kadar sportif, Leon ST kadar işlevsel tasarlanmış. Yerden yüksek yapısı, Full LED farları ve agresif tasarımıyla kardeşleri kadar dikkat çeken otomobil, hem önden çekişli, hem de dört çeker olarak tercih edilebiliyor. Leon ailesine özel süslemelere sahip X-PERIENCE'ın iç mekanında çarpıcı renkler, siyah ve grinin hâkim olduğu sportif ve gösterişli döşemelere yer verilirken, alkantara ve deri döşeme de opsiyon olarak sunuluyor. Leon X-PREINCE'nin kapı eşiklerinde ve direksiyon simidinde X-PREINCE logosuna da yer verilmiş. Dinamik karakteri kadar işlevselliğiyle de ön plana çıkan Leon X-PERIENCE, 587 litrelik bagaj hacmine sahip. Arka koltuklar yatırıldığında ise bu hacim 1480 litreye kadar çıkabiliyor. Leon ST ile kıyaslandığında, 15 mm daha yüksek olan X-PERIENCE'da MacPherson süspansiyon sistemi kullanılmış. Otomobil, 2.0 litrelik 150 ve 184 HP güç üreten iki farklı TDi motorla tanıtılırken, 150 HP'lik motor 320 Nm tork üretirken, 6 ileri manuel şanzımanla beraber sunuluyor. 184 HP'lik versiyonda ise DSG şanzıman standart. Bu seçeneğe sahip Leon X-PERIENCE, 0'dan 100 km/s hıza 7.1 saniyede ulaşmayı başarırken, DSG şanzıman tercihinde "Eco", "Comfort" ve "Sport" üç farklı sürüş seçeneği bulunuyor.

LPG'li aracımda neden ateşleme bobini sık arızalanır?

Ford Fusion 1.6 kullanıyorum ve 2004 model aracımda LPG kiti var. Aracımda senede iki kere ateşleme bobini değişiyor. Bu konu ile ilgili bana daha detaylı teknik bilgiler verebilir misiniz? Ateşleme bobini veya endüksiyon bobininin arızalanmasında birkaç neden olabilir. Bunlar arasında; LPG'nin tutuşma direncinin benzinden daha yüksek olması ve LPG ayarlarının çok fakir karışımla çalışmak üzere ayarlanması nedeniyle motor sıcaklığının artmasıyla bobin tellerinde kopma meydana getirebilir. Ayrıca bujilerin ömürlerini yüzde 70-80 düzeyinde tamamlamış olması ve orijinal bobin kullanılmaması gibi nedenler yine problem yaratabilir. Yenilenen ateşleme bobininin kısa sürede bozulmasının sebebi, takılan parçanın (bobinin) kalitesinden de kaynaklıdır. Ateşleme bobini değişimlerinde orijinal bobin kullanılması gerekir. Çünkü yan sanayi parçaları orijinale göre daha kısa sürede arıza yapabiliyor. LPG'ye dönüştürülmüş araçlarda görülen bobin arızası genellikle bakımları ihmal edilmiş, bir çok otomobilde karşımıza çıkabilir.

Dizel Otomatik Honda CR-V'ye Kampanya

2015 yılında 5 yeni modelini satışa sunan Honda, yenilenen CR-V dizel otomatik ve 59 bin 950 TL'den başlayan Civic Sedan modellerinde Kasım ayına özel kampanya başlattı. Kredi kullanımlarında ilk ödemelerin ötelendiği kampanya kapsamında kredi kullanılarak dizel otomatik CR-V alımında ilk ödeme tam 12 ay sonra başlarken Civic Sedan alımında da ilk ödeme Mayıs 2016'da başlıyor. Hondaseverlere özel kampanya hazırlayan Honda Türkiye, dizel otomatik CR-V ve Civic Sedan modellerinde birbirinden cazip fırsatlar sunuyor. Dünyanın en iyi güç-tüketim oranlı motor-şanzıman kombinasyonuna sahip CR-V modelini 30 Kasım tarihine kadar kredi kullanarak alan Hondaseverler, arzu ederlerse taksit ödemelerine 12 ay sonra başlayabiliyorlar. 60 bin TL 36 ay vadeli kredi kullanımında yüzde 1,29'luk faiz oranı uygulanıyor. Civic Sedan sahibi olmak isteyenlereyse 30 Kasım'a kadar geçerli kampanya kapsamında 2 bin 250 TL değerindeki navigasyon sistemi Elegance, Executive ve Black Edition versiyonlarında standart olarak sunuluyor. Ayrıca yeni otomobilini kredi kullanarak alacak olan müşterilere de Mayıs 2016 il taksit ödeme kolaylığı sağlanıyor. 30 bin TL için 18 ay vadede yüzde 0,92'lik faiz oranı avantajı sunulan kredi imkanından yararlanmak istemeyen ve aracını takas etmek isteyen müşterilereyse bin 500 TL destek veriliyor. Türkiye pazarına iki motor seçeneği ve 5 donanım versiyonuyla giriş yapan Honda CR-V'nin başlangıç paketi olan Dream versiyonunda otomatik yıkama tertibatlı LED farlar, 17 inçlik alaşım jantlar, karbon görünümlü ön konsol, ısıtmalı ön koltuklar, start-stop sistemi, bluetooth telefon kiti, renkli TFT LCD bilgi ekranı, tek dokunuşla 60:40 oranında katlanan arka koltuklar ve çift bölgeli klima gibi donanımların yanı sıra Elektronik Fren Gücü Dağıtımı (EBD), Araç Denge Kontrol Sistemi (VSA), ABS, Acil Durum Fren Desteği (Brake Assist), Lastik Basınç Uyarı Sistemi (DWS) ve daha fazlası standart olarak yer alıyor. Dream, Premium ve Elegance versiyonlarının tamamını 1.6 i-DTEC 120PS 6 ileri manuel vites ve 1.6lt i-DTEC 160PS 9 ileri otomatik vitesli motor seçenekleri sunulurken, Executive ve Executive+ donanım versiyonları 1.6 i-DTEC 160PS ve 9 ileri otomatik şanzıman seçeneği ile müşterilerin beğenisine sunuluyor. 160 PS'lik dizel seçeneklerinde dört tekerlekten çekişli sistem de standart olarak sunuluyor.

TEST: Hyundai Tucson

Hyundai SUV konusunda da popüleleşebilmek adına, kompakt sınıfta önemli bir atak yaptı. Bilindik Tucson ismiyle, yepyeni bir karoser üstünden, ana akıma uygun bir motor ve çift kavramalı otomatik de sunuyor. Hyundai, kompakt SUV sınıfına adeta yeniden girdi. Bunun için dersine çok iyi çalışması gerektiğini bilen Koreli üretici, güçlü tasarım, yenilikçi motor ve şanzımanla, zengin donanım paketlerini listesinin başına koymuş. Altıgen formdaki ön panjur tasarımı Tucson'un güçlü görünmesini sağlıyor. Panjurun farlarla kesiştiği kısımdan krom çerçevesinin derinliğini göstermesi, daha önce başka markalar tarafından kullanılsa da güzel bir

detay. LED kullanılan farlar, tasarımıyla olduğu kadar aydınlatmasıyla da başarılı. Gündüz farları ise ana far grubu içerisinde değil, sis farlarıyla birlikte tamponda kendine yer bulmuş. Tampon altında, çizilmeye daha dayanıklı olması için plastik kaplama kullanılmış. Bu parça çamurluklarda ve kapı altlarında da kullanılıp, arka tampona kadar devam ettirilmiş. Bu sayede hem daha fonksiyonel bir yapı elde edilirken, aracın olduğundan daha yüksek gibi algılanması sağlanmış. Bununla birlikte güçlü bir arazi aracı görünümü elde edilmiş. Geniş çamurlukları doldurma görevi 19 inçlik jantlara verilmiş.

Arka tampon altında, sağ köşeye konumlandırılan çift egzoz çıkışı "güç" algısı yaratsa da, tasarımı gereği sanki solda da benzer bir çıkış arayışına yöneltiyor. Modern çizgiler içeride de devam ediyor. Dik orta konsol sürücüyü sarıyor. Merkeze konumlandırılan dokunmatik, renkli ekran rahat izlenebiliyor. Anlaşılır bir işletim sistemi olan ekrandan, navigasyon sistemi ya da geri görüş kamerası takip edilebiliyor. Kabinde kullanılan malzeme ve işçilik kalitesi, yerini aldığı ix35'ten daha iyi hissettirirken, rakipleri karşısında da başarılı seviyede.

Uzun ve yüks ek motor kaputu tasarımı Tucson'a güçlü bir görünüm kazandırsa da, manevralarda zorluk yaşıyor. Eğimli sütunlarla birlikte görüş açıları kısıtlanmış. Özellikle park sırasında çok işe yarayan geri görüş kamerasıyla birlikte ön tarafta da kamera olması iyi olurdu. Test aracımızda bulunan, açılabilir panoramik cam tavan kabinin aydınlık olmasını sağlıyor. Cam tavanda yer kaplamasına rağmen, arka koltuklardaki yaşam alanında sorun yaşanmıyor. Arka koltuk sırtlıklarının eğimli olması da ergonomiyi artırıyor. Ön koltuk minderleri yeteri kadar geniş ve konforlu. Ama yan destekleri biraz daha iyi olabilirdi.

Tucson'un konfor konusunda fazladan mesai harcanarak geliştirildiğini uzun bir rota sonrasında bir kez daha anladık. Yumuşak direksiyon sistemi sürücüyü çok yormuyor. Özellikle şehiriçindeki hızlarda konforu koruyan sistem manevralarda da farkını gösteriyor. Yüksek hızlarda ya da ani şerit değişimlerinde ise hissizleşiyor. Bu gibi durumlarda daha dinamik tepkiler bekleyenler için sürüş modu geliştirilmiş. Vites konsolundaki düğme ile sport seçeneği sunan sistem ile direksiyon biraz daha sert yapıya bürünüyor. Ancak bu sertlik kullanımı zorlaştıracak düzeyde değil. Hatta sürekli bu seçenekte yol almak rahatsız etmiyor. Ancak bu donanımına rağmen Tucson'un direksiyonu için "dinamik" tanımlaması yapmak mümkün değil. Genel olarak kabinin ses yalıtımı çok başarılı. Motor ve yol gürültüsü kabin içerisinde rahatsızlık verecek seviyeye ulaşmıyor. Yalıtım kadar süspansiyon sisteminin de konforda payı büyük. Süspansiyon sisteminin sönümlenme yeteneği oldukça iyi. Bu sayede yoldaki dalgalanmalardan sürücü çok etkilenmiyor. Sadece, asfalttan çıkılıp, arazi koşullarında yol alındığında, süspansiyon sisteminden sert tepkiler ve sesler ortaya çıkıyor. Süspansiyon sisteminin yumuşak çalışma yapısına rağmen, ani ağırlık transferlerinde karoserin aşırı derecede sallanmadığını görüyoruz. Şerit değişimlerinde de karoser tedirginlik yaratmayacak kadar kararlı. Dört tekerlekten çekiş sistemine sahip Tucson, normal şartlarda önden çekişli olarak ilerliyor. Sürüş güvenliğini ve sürekliliğini sağlamak için ise ihtiyaç duyduğunda torku dört tekerlek arasında dağıtabiliyor. İstenilirse tek bir düğmeyle devreye giren "kilit" modu sayesinde, 40 km/s hıza kadar, sürekli olarak da dört tekerlekten çekiş ile ilerleyebiliyor. Direksiyonu anlatırken bahsettiğimiz sürüş modu, şanzıman ayarlarına da müdahale ediyor. Otomobilin daha iyi hızlanma tepkileri vermesi için de şanzıman daha yüksek devirlerde ve daha hızlı vites değiştiriyor. 7 ileri vitesli, çift kavramalı otomatik şanzıman, hızlı ve sarsıntısız vites değiştiriyor. Ani hızlanma isteklerinde, zaman zaman, vites değiştirmede geciken şanzıman, genel olarak sorunsuz. İstenildiğinde manuel olarak da vites kolundan vites geçişlerine izin verilse de, buna çok gerek kalmıyor.

Sürüş destek sistemleriyle donatılan Tucson'da şerit takip asistanı, sürücüyü şeritler arasında

tutmak için direksiyona küçük müdahalelerde bulunuyor. İstenildiğinde de bu özellik devredışı bırakılabilir. Kör nokta uyarısı da, Tucson'un sürüş güvenliğini arttıran bir diğer donanım. Fren destek sistemi, öndeki araç ya da engele çarpma ihtimalini hesaplayıp, fren yapıyor. Nesneyi algılayan sistem, onun hareket ettiği yönü bilmediği için, her ihtimale karşı tam olarak fren yapıyor. Bu gibi ani frenlerden rahatsız olanlar için bu sistem de devre dışı bırakılabilir. Motor kaputu altında güçlü bir benzinli ünite yer alıyor. Turbo desteğiyle 177 HP güç üreten benzinli motor, hızlanma isteğiyle göz dolduruyor. Hızlanma testlerinde fabrika verisiyle benzer 0-100 km/s zamanına imza atan Tucson, ara hızlanmalarda da tatminkar sonuçlar sunuyor. 1500 d/d ile 4500 d/d arasında ulaşılan 265 Nm'lik maksimum tork sayesinde alt devirlerden itibaren başarılı bir ivmelenme elde ediliyor. Bu başarıda motorun, 7 DCT şanzıman ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle olan uyumunun da etkisi var. Hızlandığı kadar iyi duran Tucson 100- 0 km/s fren testinde 36 metrelik mesafeye imza attı. Arka arkaya yapılan frenlemelerde de performansını korumayı bildi. En çok merak edilen, yakıt tüketimi konusunda ise 9.5 lt/100 km'lik ortalama test tüketimine imza atan Tucson, kabul edilebilir bir tüketime sahip. En ciddi rakibi olan Kuga'nın 91.805 TL'den başlayan 1.5 182 HP A/T AWD seçeneğine göre benzer özellikteki Tucson 95.500 TL'den başlıyor. Bu kıyaslamaya göre Tucson'un rekabet sınırında kaldığını söyleyebiliriz.

Yazı: Koray Kodal

KAYNAK: OTOHABER COM