

WWW.

ARALIK 2013

SAYI:66

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**TÜRKİYE'DE  
İLK ve TEK!**

**VIDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**



## Haber: Porsche Macan

•420d COUPE •YENİ MINI •DUSTER •i3 •YETİ •JUKE NISMO •i10 •IBIZA CUPRA •CROSS CADDY •ALL4 •4MATIC

## Süpersporların kaderi

Geçen hafta “Hızlı ve Öfkeli” filmlerinin aktörü Paul Walker, arkadaşı eski profesyonel pilot Roger Rodas’ın kullandığı otomobilde geçirdiği bir trafik kazasında öldü. İçinde bulunduğu otomobil bir süpersporu: Porsche Carrera GT. Kazanın fotoğraflarına baktığımda yine aynı şeyi gördüm: Birçok süperspor otomobil kazasında olduğu gibi otomobil yanmıştı ve tanınmayacak haldeydi. Maalesef içindekiler de öyle. Ne zaman bir süperspor otomobil kazasının fotoğraflarına baksam, araç paramparça ve yanmış oluyor. Bu durum elbette, bu otomobillerin doğaları gereği hızlı kullanılmalarından da kaynaklanıyor, ama hepsinin aynı hale gelmesi çok düşündürücü. Bence bir insan milyon TL’ler verip bu tür bir otomobil satın aldığı anda, kesinlikle içinde yanarak ölmek istemez. Bugün en ucuz otomobillerde bile bulunan “kaza anında yakıt kesme sistemi” bu modellerde yok mu acaba? Zaten süpersporlar çok alçak karoserlere sahip ve bu da onların kaza anında, özellikle de başka bir araçla çarpışınca çok daha büyük hasar almalarına yol açıyor. Çünkü kaza tampon tampona gerçekleşmiyor. Hele diğer araç bir otobüs ya da kamyonsa, süperspor otomobil onun altına girdiğinden ölüm kaçınılmaz oluyor. Bu konuda ne yapılabilir bilemiyorum ama süpersporların güvenliği, Euro NCAP tarafından bile ölçülüyor. Bence ölçülseler 1 yıldız bile alamazlar. İşte bu nedenle, piyangodan milyonlar çıksa bile süperspor otomobil satın almayı düşünmüyorum. Zaten işim gereği yılda 1-2 gün de olsa süperspor zevki tatma imkânım oluyor. O kadar da riske değer. Fazlasını almayayım. Peki bu durumda, sizce ben yaşılanıyor muyum?

**Emre Anamur**  
emre@e-otodergi.com  
www.twitter.com/Emre\_Anamur

## Her horoz kendi çöplüğünde öter

2004 yılından beri Avrupa pazarında olan Chevrolet, Avrupa’daki zorlu ekonomik şartlar ve zorlu iş modelini öne sürerek 2016’da bu pazardan çekileceğini duyurdu. 2012 yılında Avrupa pazarında 171.287 otomobil satarak pazardan yüzde 1.7’lik bir dilim alan markanın aynı dönemdeki Avrupa’daki ticari araç satışı ise 388 adet. Gelelim işin küresel boyutuna. Chevrolet’nin 2012’de dünya çapındaki toplam satışları (binek+ticari) 4 milyon 950 bin adet. Yani Chevrolet’nin Avrupa’da attığı taş, ürküttüğü kurbağalara değmiyor gibiydi. Oysaki 2004 yılında Avrupa’ya girerken ne büyük umutlar vardı.

Açıklamadaki ilginç ifadelerden birisi GM’in Avrupa marka stratejisinin güçleneceği ifadesiydi. Zorlu iş modeline dayanamayıp markasını kitle otomobil pazarından çeken, yenilgiyi kabul eden bir üretici, bu işi nasıl yapar bilemiyorum. Çünkü Avrupa’da satılacağı açıklanan diğer bir GM markası olan Cadillac’ın özel bir marka olmasına rağmen, ait olduğu premium segmentte Mercedes-Benz, BMW ve Audi gibi çok güçlü rakipler var. Cadillac’ın şu anki mevcut ürün gamı, hem çeşitlilik-gövde tipi, hem de motorlar konusunda rakipleri ile rekabet edebilecek seviyede değil. Avrupa tüketicisinin tüketim alışkanlıkları farklı, premium segmentte ise bu farklar daha da belirgin olabilir. Sonuç olarak mevcut ürün gamı ile Cadillac’ın işi de Chevrolet’ninki kadar zor olabilir. Ama premium marka olması nedeniyle adetler daha az olacağı için bu operasyonun finansal yükü de GM için daha katlanabilir olacaktır.

**Tarik Akagün**  
tarik@e-otodergi.com



## HABERLER

04 Yeni BMW 7 Serisi casus fotoğraf

07 Porsche Macan

14 Yeni MINI Hatchback

18 Nissan GT-R Nismo

20 Ekim 2013 otomobil satışları

25 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

## BİLGİLENDİRME

26 Karbondioksit emisyon değerleri

## İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

31 Skoda Yeti 2.0 TDI 110 HP 4x4

36 BMW i3

## VIDEO LU TESTLER

41 Ölçümler nasıl yapılıyor?

43 Nissan Juke Nismo

50 Skoda Octavia 1.6 TDI DSG

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

58 Hyundai i10 1.0 Manuel

64 BMW 420d Coupe

70 Chevrolet Captiva 2.0 Dizel

75 Seat Ibiza Cupra 1.4 TSI DSG

80 VW Cross Caddy 1.6 TDI DSG

85 MINI Paceman ALL4 &amp;

Countryman ALL4

## TEKNİK

89 Mercedes-Benz 4Matic

## YASAL UYARI

94 e-otodergi hakkında yasal uyarı

## MOTORSPORLARI

95 Koşe yazısı: Gürkan Çağlar

96 Motorsporları haberleri

**27** **DACIA DUSTER**  
1.5 dCi 110 HP  
4x2

**Okumak istediğiniz konunun sayfa  
numarasına tıklayabilirsiniz!**

**e-otodergi**

ARALIK 2013 - SAYI 66

## Sahibi

**Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.**

Arnavutköy Merkez Mah. Yıldırım Beyazıt

Cad. No: 58 B, Gaziosmanpaşa / İstanbul

[www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com)

## Editörler

**Emre Anamur - Tarık Akagün**

[emre@e-otodergi.com](mailto:emre@e-otodergi.com)

[tarik@e-otodergi.com](mailto:tarik@e-otodergi.com)

## Görsel Yönetmen

**Zeynep Siren**

[zeynep@e-otodergi.com](mailto:zeynep@e-otodergi.com)

## Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

**Gürkan Çağlar**

[gurkan@e-otodergi.com](mailto:gurkan@e-otodergi.com)

## Katkıda Bulunan

**İsa Demir**

## Reklam

[reklam@e-otodergi.com](mailto:reklam@e-otodergi.com)

e-otodergi, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin tescilli markasıdır. Aylık ücretsiz elektronik otomobil dergisidir. Parayla satılamaz. e-otodergi'de yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir. İzin alınmaksızın tümüyle ya da kısmen kullanılamaz.





## Yeni 7 Serisi'ni testte yakaladık

20 Kasım 2013'te Marsilya'da makyajlı Dacia Duster'ın test sürüşünü gerçekleştirirken, 2015 yılının sonlarında ya da 2016 yılının başlarında yollara çıkacağı tahmin edilen yeni jenerasyon BMW 7 Serisi'ni halka açık yollarda kamufleli olarak test edilirken yakaladık. Yeni BMW 7 Serisi'ni kullanan sürücü, uzunca bir süre önümüzde seyretti ve fotoğraf çekmemize izin verdi. Yeni jenerasyonuna 2008 yılında kavuşan BMW 7 Serisi, en son 2012 sonbaharında makyajlanmıştı. Şirket içinde G11 koduyla geliştirilmekte olduğunu bildiğimiz yeni BMW 7 Se-

risi ise; alüminyum, çelik ve karbon karışımı özel bir malzeme kullanımı sonucunda güncel 7 Serisi'nden daha hafif ve aralarında termoelektrik sisteminin de bulunacağı yeni teknolojiler sayesinde daha çevreci olacak. Kulislerde, otomobilde Toyota'dan alınacak plug-in-hybrid sisteminin de yer alacağı konuşuluyor. Yeni BMW 7 Serisi'nde bulunacağı düşünülen yeni teknolojiler arasında ise 3D (3 boyutlu) harita, kablosuz (wi-fi) internet, indirilebilen uygulamalar ve ConnectedDrive sisteminin en gelişmiş versiyonu sıralanabilir.

## İster LPG'li ister benzinli alın, 6 yıl garantili Civic Sedan keyfini özel fiyata yaşayın!

Aralık ayı boyunca benzinli ve LPG'li Civic Sedan 47.900TL'den başlayan fiyatlar ve çok özel fırsatlarla Honda Yetkili Satıcıları'nda!



[www.honda.com.tr](http://www.honda.com.tr)  
[www.facebook.com/HondaTR](https://www.facebook.com/HondaTR)  
[www.twitter.com/HondaTR](https://www.twitter.com/HondaTR)

Honda Finans



# MONROE

## SÜSPANSİYON

**HERŞEY ZAMANLA ESKİR.  
AMORTİSÖRLERİNİZ DE.**

**AMORTİSÖRLERİNİZİ HER 20.000 KM  
DE BİR KONTROL ETTİRİNİZ!**

YIPRANMIŞ AMORTİSÖRLER ARACINIZIN GÜVENLİĞİNİ TEHLİKEYE SOKAR.  
AŞINMIŞ AMORTİSÖRLERİNİZİ 80.000 KM'DE MUTLAKA DEĞİŞTİRİNİZ\*  
AMORTİSÖRLERİNİZİ YENİLERKEN ARABA ÜRETİCİLERİNİN  
DÜNYANIN HER YERİNDE EN GÜVENDİĞİ MARKAYI SEÇİNİZ.



\* Sürücünün kullanımına göre araç tipi, sürüş tarzı ve yol koşullarına bağlı olarak farklı km ve sonuçlar elde edilebilir.

**TENNECO**  
[www.monroe.com](http://www.monroe.com)





BMW i



# ELEKTRİĞİN EN ÇARPICI HALİ.

BMW, daha az emisyon, daha fazla sürüş keyfi felsefesini geleceğe taşıyor. Karşınızda, en ince ayrıntılarına kadar elektrikle çalışmak için tasarlanan BMW i3 ve BMW i8. eDrive teknolojisiyle şehirde ilerlemenin en akıllı ve dinamik yolu BMW i çok yakında Türkiye yollarında.

**BMW i. BORN ELECTRIC.**

[www.bmw-i.com.tr](http://www.bmw-i.com.tr)

**Borusan Otomotiv**  
İnce zevkler, yüksek standartlar.

BMW i3 CO<sub>2</sub> emisyonu 0 gr/km, BMW i8 CO<sub>2</sub> emisyonu 69 gr/km ve BMW i8 ortalama yakıt tüketimi 2,5 lt/100 km'dir.



# Küçük Cayenne ortaya çıktı

Cayenne modelinin kardeşi Porsche Macan, 20 Kasım 2013 tarihinde Los Angeles Auto Show'da tanıtıldı. Alman üreticinin lüks kompakt sınıfta yer alan modeli Porsche Macan 4699 mm uzunluğa, 1923 mm genişliğe ve 1624 mm yüksekliğe sahip. Bu da onu ağabeyi olan Cayenne modelinden 146 mm kısa, 16 mm dar ve 82 mm alçak yapıyor. Macan, platformunu paylaştığı Audi Q5 ile karşılaştırıldığında ise 70 mm daha uzun, 24 mm geniş ve 30 mm alçak. Porsche Macan, önde çift kollu bağımsız, arkada ise çok kollu süspansiyon yapısına sahip. Ancak araçta opsiyonel olarak havalı süspansiyon da satın alınabilecek. Elektro-mekanik direksiyon sistemine yer verilen Macan, yine Q5 ile karşılaştırdığımızda ondan önde 35 mm, arkada ise 36 mm daha geniş iz açıklıklarına sahip. Bu da onun sınıfında en iyi yol tutuş değerlerini sunma iddiasını destekliyor.







**PORSCHE MACAN'IN İÇ MEKANI  
YÜKSEK KALİTEDE MALZEMEYE VE  
SPORTİF BİR TASARIMA SAHİP.**



**İlk etapta üç motor**

Porsche Macan ilk etapta üç farklı motor seçeneğiyle yollara çıkacak. Porsche Macan S 3.0 V6 çift turbo 340 HP motora ve 7 ileri otomatik şanzımana sahip. Macan S 0'dan 100 km/s'ye 5.4 saniyede çıkıyor (Opsiyonel Sport Crono paketiyle 5.2 saniye). Aracın maksimum hızı ise 254 km/s. Ortalama yakıt tüketimi 8.7-9.0 lt/100

km, karbondioksit salımı ise 204-212 g/km olarak veriliyor. İkinci versiyon olan Macan S Diesel'de ise yine 3.0 litrelik V6 motor bulunuyor. Turbo dizel motorun maksimum gücü 258 HP. Macan S Dizel 0'dan 100 km/s'ye 6.3 saniyede çıkıyor (Opsiyonel Sport Crono paketiyle 6.1 saniye). Aracın maksimum hızı ise 230 km/s. Ortalama yakıt tüketimi 6.1-6.3 lt/100 km,

karbondioksit salımı ise 159-164 g/km olarak veriliyor. Ürün gamının tepesinde yer alacak olan versiyon ise Macan Turbo. 3.6 litrelik çift turbo V6 benzinli motor 400 HP güç üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını sadece 4.8 saniyede (Opsiyonel Sport Crono paketiyle 4.6 saniye) tamamlayan 2014 Macan Turbo'nun maksimum hızı 266 km/s. Aracın ortalama yakıt

tüketimi 8.9-9.2 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 208-216 g/km olarak veriliyor. Porsche Macan ürün gamına ilerde 2.0 litrelik, 4 silindirli, 280 HP güç üreten turbo dizel motorlu Macan Diesel'in de ekleneceğini belirtelim. Porsche Macan 2014 yılının ilkbahar aylarında yollara çıkacak.

**AUDI Q5 İLE PLATFORM KARDEŞİ  
OLAN MACAN, AĞABEYİ  
CAYENNE'DEN DAHA KISA, DAR  
VE ALÇAK GÖVDEYE SAHİP.**







## Sakaryalı Verso'ya BMW motoru

Toyota ile BMW arasında iki yıl önce imzalanan işbirliği ilk meyvesini verdi: BMW tarafından tedarik edilen 1.6 litrelik turbo dizel motora Toyota Verso 1.6 D-4D 2014 yılının Ocak ayından itibaren Türkiye'de üretilmeye başlanacak. Böylece BMW motorlu ilk Toyota yollara çıkmış olacak. Toyota Motor Europe (TME) Başkan ve CEO'su Didier Leroy, "Toyota olarak, otomotiv sanayinin karşı karşıya geldiği çevre sorunları ile mücadelede birden fazla yaklaşımın gerekliliğine inanıyoruz. Hibrid teknolojisi, çevre açısından sürdürülebilir teknoloji ile araç üre-

tilmesine yönelik stratejimizin ana unsuru olarak artan oranda gelişmektedir. Bunun yanı sıra Toyota olarak, Avrupa'da temiz dizel konusunda da önemli bir sorumluluğumuz olduğunu düşünüyoruz. BMW grubu gibi otomotiv sanayinin bir başka lider kuruluşu ile birlikte yaptığımız bu projeye hem ürün tedarik süremizi iyileştirdik hem de ürün geliştirme maliyetlerimizi azalttık" dedi. Fabrikası Sakarya'da faaliyet gösteren Toyota Türkiye, Verso serisini üreten tek tesis olmasının yanı sıra, Haziran ayından bu yana yeni nesil Corolla'yı da üretiyor.

## Pirelli Takvimi 50 yaşında

Pirelli Takvimi'nin 50'nci yıl galası 21 Kasım 2013 Perşembe akşamı İtalya'nın Milano şehrindeki Pirelli'nin çağdaş sanat mekanı Hangar Bicocca'da gerçekleştirildi. Her yıl merakla beklenen Pirelli Takvimi, 1986'da Helmut Newton'un fotoğrafı olduğu ancak bugüne kadar hiçbir yerde yayınlanmayan ve arşivlerde saklanan takvimi lanse ederek Pirelli Takvim tutkunlarını şaşırttı. Pirelli Grubu ve Başkanı Marco Tronchetti

Provera'nın ev sahipliğinde gerçekleşen galaya Pirelli Takvimi'ni sanat eserine dönüştüren fotoğrafçılar ve mankenlerin yanı sıra, 1986 yılında Newton'un objektiflerine poz veren Antonia Dell'Atte ve Betty Prado, Susie Bick de katıldı. Her yıl olduğu gibi bu yıl da ünlüler geçidi havasında geçen galaya Sophia Loren ve Kevin Spacey de onur konuğu olarak katıldılar. Pirelli Türkiye'yi şirketin CEO'su Mete Ekin temsil etti.



**PIRELLI TAKVİMİ'NİN  
50'NCİ YIL GALASINA  
BİRÇOK ÜNLÜ KATILDI.**





# GÜÇLERİN BİRLİKTELİĞİ

**MICHELIN PILOT SUPER SPORT:  
YENİ PORSCHE PANAMERA GTS İÇİN REFERANS LASTİĞİ.**



MICHELIN SİZİ AKSİYONUN KALBİNE TAŞIYOR.  
GİRİŞ İÇİN [YÜKSEK-PERFORMANS.MICHELIN.COM.TR](https://www.michelin.com.tr)  
ADRESİNİ ZİYARET EDEBİLİRSİNİZ.

Konu yüksek performans olduğunda Porsche ve Michelin aynı tutkunun peşinden koşuyor: Mükemmellik. Yeni Porsche Panamera'nın yol ile temasını daha üst seviyelere çıkarmak için Porsche ve Michelin beraber çalışarak testlerden başarıyla çıkan yeni bir referans lastiği tasarladılar.

Basitçe anlatmak gerekirse bu lastik, ikilinin 50 yıldır peşinde oldukları otomobil ve motor sporlarındaki başarıda, şu ana kadar yapılabilenin en iyisi, kusursuzluğun son ürünü. Porsche'un lastik konusundaki stratejik ortağının Michelin olmasına şaşırmamalı!



En ileri teknolojileri tek lastikte bir araya getiren MICHELIN Total Performance sayesinde performansın keyfini güvenle sürün.

Otomobilinize uyan **MICHELIN Pilot Super Sport** lastikleriyle sportif sürüş keyfinizi artırın.





## Peugeot 208'e yeni versiyon eklendi

Peugeot 208 ürün yelpazesi yeni motor ve şanzıman seçenekleriyle genişlemeye devam ediyor. Eylül ayında yollara çıkan Peugeot 208 1.0 VTi motor seçeneğinden sonra, Kasım ayında 1.2 VTi ETG (Efficient Tronic Gearbox) otomatik şanzıman seçeneği sunuldu. İşletim sistemleri geliştirilen bu yeni robotize şanzımanın, tam otomatik şanzıman kullanım hissine sahip olduğu belirtiliyor. Peugeot 208 1.2 lt VTi ETG5 otomatik modelinin Türkiye fiyatı ise 35.400 TL olarak açıklandı. Otomobilde Access, Active ve Allure olmak üzere üç donanım seviyesi bulunuyor. Peugeot 208 1.2 lt VTi ETG5'de yer alan motor 5750 d/d'de 82 HP güç ve 2750 d/d'de 118 Nm tork üretiyor. 110 g/km karbondioksit salımı ile

dikkat çeken otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise fabrika verilerine göre 4.8 lt/100 km. Otomobilde vitesler direksiyondaki kolcuklarla değiştirilebiliyor.



## Euro NCAP 11 yeni çarpışma testi sonucunu açıkladı



Avrupa'da faaliyet gösteren bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, 27 Kasım 2013 tarihinde 10 yeni ve 1 eski otomobilin çarpışma testi sonuçlarını açıkladı. Daha önce 3 yıldızda kalan Mercedes-Benz Citan, marka tarafından yapılan bazı iyileştirmelerin ardından bir kez daha teste tabi tutuldu ve bu kez 4 yıldız almayı başardı. Teste katılan diğer otomobillerin aldıkları sonuçlar ise şöyle: Ford Tourneo Connect, Infiniti Q50, Maserati Ghibli, Mazda 3, Mitsubishi Outlander Hybrid (PHEV) ve yeni Peugeot 308 5 yıldız; BMW i3, Ford Ecosport, Nissan Note, Volkswagen T5 modelleri ise 4 yıldız aldı.

## i10'da otomatik seçeneği

Eylül ayı sonunda Hyundai Assan İzmit Fabrikası'nda üretimine başlanan Hyundai i10 1.0 ve 1.2 modelleri 4 ileri otomatik vites seçeneğine kavuştu. i10 1.0 lt Otomatik, 66 HP güç ve 94 Nm tork üretiyor. Otomobil, 100 km'de ortalama olarak 6.0 lt yakıt tüketiyor. 1248 cc'lik 1.2 lt Kappa motor ise 87 HP güç ve 120 Nm tork üretiyor. Bu motor ile 13.8 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını tamamlayan aracın maksimum hızıysa 163 km/s. İki motor da CVVT sistemine sahipken 1.0 lt'de kullanılan yeni nesil 3 silindir teknolojisiyle daha düşük sürtünme ve uzun ömürlü bir yapı elde ediliyor. 1.2 lt 4 silindirli otomatik versiyon ise ortalama olarak 100 km'de 6.2 lt yakıt tüketiyor. 1.0 lt benzinli otomatik Style'ın fiyatı 31.990 TL iken, 1.2 lt motor hacmine sahip model, sadece Elite donanım paketi ve otomatik şanzımanla 34.990 TL'ye satın alınabiliyor.





# PIRELLI'DEN OTOMOBİLİNİZİ DEĞİŞTİREN KIŞ LASTİĞİ



**PIRELLI**

KONTROLSÜZ GÜÇ, GÜÇ DEĞİLDİR™

**WORLD**'e özel  
peşin fiyatına **8 taksit!**



# Yeni MINI yüzünü gösterdi

Yeni MINI Hatchback, markanın İngiltere-Oxford fabrikasında gerçekleştirilen etkinlikle tanıtıldı. 2014 yılının ilkbahar aylarında satışa sunulması beklenen ve Türkiye fiyatı henüz açıklanmayan yeni MINI Hatchback, tamamen yeni bir platformda geliştirildi. Burnunda kenarları yumuşatılmış

altıgen MINI ızgarasını barındıran otomobilin uzunluğu 98 mm (3821 mm-Cooper S: 3850 mm), genişliği 44 mm(1727 mm) ve yüksekliği de 7 mm (1414 mm) artırılmış. Dingil mesafesi 28 mm artışla 2495 mm olan yeni MINI'nin ön iz açıklığı 42 mm, arka iz açıklığı da 34 mm artırılarak

yere daha sağlam basması hedeflenmiş. MINI, iç mekân ve bagaj hacmi konusunda hiçbir zaman ünlü olmadı. Ama yeni MINI'de bu konuda ufak iyileştirmeler yapılmış ve günlük kullanıma uygunluk artırılmış. Bagaj hacmi 51 lt artışla 211 lt olurken, diz ve omuz mesafelerinin de daha iyi oldu-

ğu söyleniyor. İç mekânda merkezi gösterge tablosu uygulaması devam etse de bu gösterge tablosu yeni ve içinde gelişmiş multimedya özelliklerini barındırıyor.

## 3 silindirli yeni motorlar

Yeni MINI'de ilk etapta üç motor





seçeneği sunulacak. Bir dizel ve iki benzinli motordan oluşan bu ailede, dizel motor ve benzinlilerden bir tanesi 3 silindirli. Bilindiği gibi BMW Grubu uzunca bir süreden beri 3 silindirli, dizel ve benzinli motorlarda ortak parçaların kullanıldığı yeni bir motor ailesi üzerinde çalışıyordu ve bu motorların ilk seri üretim uygulaması da MINI'ye oldu.

### Yeni MINI Cooper S

Ailenin seri başı olma görevi yine Cooper S'e ait. Ama bu sefer şanssız bir doğumdan söz edebiliriz. En azından Türkiye için durum böyle. Çünkü yeni MINI Cooper S'te 2.0 litrelik benzinli bir motor görev yapıyor ve bu da ülkemizde yüzde 80'lik ÖTV dilimine gireceği anlamına geliyor. TwinPower teknolojinin sahip bu motor turbo beslemeli ve direkt benzin enjeksiyonlu. 4700-6400 d/d arasında 192 HP güç, 1250-4750 d/d aralığında 280 Nm (overboost ile 300 Nm) tork üreten bu motor otomobile 6.8 saniyelik 0-100 km/s süresi, ve 235 km/s maksimum hız sağlıyor. Yakıt tüketimi ise ortalama 5.8 lt/100 km. Bu değerler otomatik şanzımanlı versiyon için sırasıyla 6.7 sn, 233 km/s ve 5.4 lt/100 km.



**İÇ MEKANDA MERKEZİ GÖSTERGE TABLOSU GELENEĞİ DEVAM ETTİRİLMİŞ AMA BU TABLO TEKNOLOJİK OLARAK BİRÇOK YENİLİĞİ BÜNYESİNDE BARINDIRIYOR.**



**Yeni MINI Cooper**

MINI Cooper'da yer alan 1499 cc'lik, 3 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor 4500-6000 d/d aralığında 136 HP güç ve 1250-4000 d/d aralığında 220 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanma süresi 7.9 saniye olan bu otomobil 210 km/s maksimum hıza ulaşıyor ve ortalama yakıt tüketimi 4.6 lt/100 km. Otomatik şanzımanlı versiyonda 210 km/s'lik maksimum hız değişmezken, 0-100 km/s hızlanması 7.8 saniye, ortalama yakıt tüketimi ise 4.8 lt/100 km olarak açıklanıyor.

**Yeni MINI Cooper D**

Bu otomobilde yer alan 1496 cc'lik, 3 silindirli, değişken turbo geometri- li, common rail enjeksiyonlu dizel motor 4000 d/d'de 116 HP güç ve 1750 d/d'de 270 Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 9.2 saniyede tamamlayan otomobil 3.6 lt/100 km yakıt tüketim ortalamasına sahip ve 205 km/s maksimum hıza ulaşabiliyor. 0-100 km/s hızlanma süresi otomatik şanzımanlı versiyon için aynı. Ancak maksimum hız 204 km/s, ortalama yakıt tüketimi ise 3.8 lt/100 km.

**YENİ MINI COOPER S'TE 2.0 LİTRELİK  
YENİ BİR MOTOR VAR. MAKSİMUM  
GÜÇ 192 HP, TORK İSE 280 NM.**





*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM



# İşte Nissan GT-R Nismo



Nissan GT-R Nismo yüzünü gösterdi. Fabrika çıkışlı yarış otomobili olarak tanımlayabileceğimiz bu süperspor otomobil, Japonya'da Şubat 2014'te, Avrupa ülkeleri ve ABD'de ise 2014 yılının ilerleyen aylarında satışa sunulacak. Nissan GT-R Nismo 2014'te yer alan 3.8 litrelik V6 motor 600 HP güç ve 652 Nm tork üretiyor. 0.26 Cd'lik rüzgar sürtünme katsayısıyla dikkat çeken otomobilin ön aksında 255/40 ZRF20, arka aksında ise 285/35 ZRF20 boyutlarında lastiklere yer verilmiş.

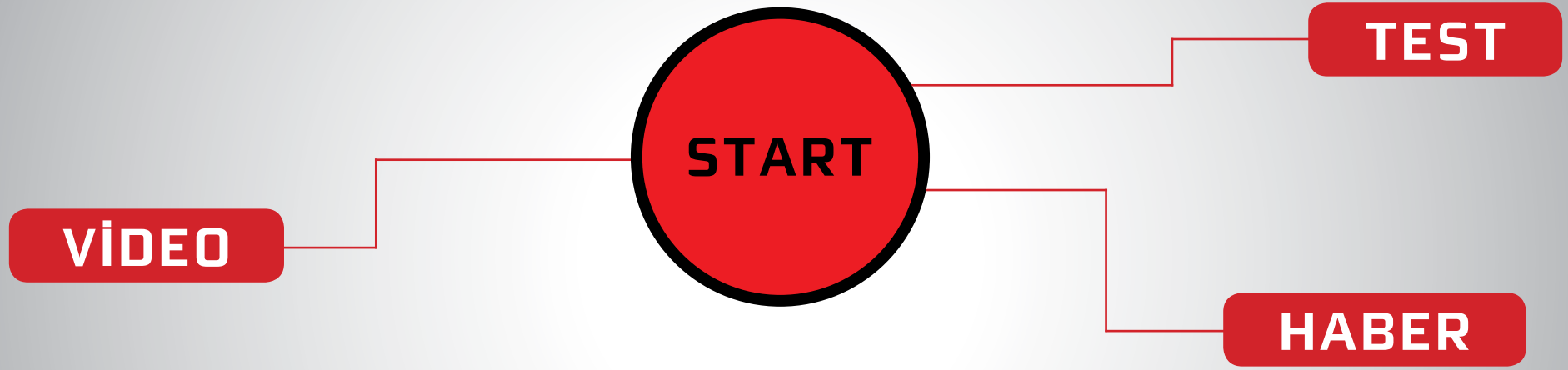


## Chevrolet 2016'da Avrupa'dan çekiliyor

General Motors markalarından Chevrolet, 2016 yılında Avrupa pazarından çekileceğini açıkladı. GM, Avrupa operasyonuna Opel markasıyla devam edecek. Öte yandan Cadillac markası Avrupa'da satılmaya başlanacak. Bunun gerekçesi olarak ise, grubun iş planındaki değişiklik ve Avrupa'da yaşanan ekonomik kriz gösterildi. Chevrolet'den yapılan açıklamaya göre ikonik model Corvette'in satışı ise devam edecek. Öte yandan markanın Rusya'daki varlığı da devam edecek. Benzer bir açıklamaya 2010 yılında Daihatsu'dan gelmiş ve marka Avrupa'daki faaliyetlerini 2013 yılında sona erdirmişti. Chevrolet'den yapılan bu açıklamanın ardından markanın çok satış kaybedeceğini söylemek yanlış olmaz.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



[www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)



# Mevsimsel düşüş gerçekleşti

Ekim 2013'te otomobil satışı bir önceki aya göre yüzde 11 oranında düşüş gösterdi. Ekim'de 10.984 adedi yerli, 36.001 adedi ise ithal olmak üzere toplam 46.985 adet otomobil satıldı. **Yazı: İsa Demir**

Otomobil satışları her yıl Ekim ayında mevsimsel olarak düşüş gösteriyor. Gelenek 2013 yılında da bozulmadı. Bu yıl Ekim ayında satılan otomobil sayısı bir önceki aya göre yüzde 11 düştü. Bunun nedeni olarak okul masraflarının fazla olmasını, kurban bayramını ve havaların soğuma-ya başlamasını gösterebiliriz. Ekim'de 10.984 adet yerli otomobil satıldı. Satışları dalgalı seyreden Renault, 4475 adet sattı ve liderliğini devam ettirdi. Onun ardından 2624 adetlik satışla Fiat geldi. Toyota, 1645 adetle üçüncü oldu. Ekim ayında 36.001 adet ithal otomobil satıldı. Volkswagen yine açık ara liderliğini devam ettirdi. Ekim ayında 7826 adetle Volkswagen ithaller arasında en fazla satış yapan marka olurken onu 4051 adetle Ford ve 3139 adetle Opel izledi. Model sıralamasına gelince: Ekim ayında yine en fazla satan model C segmenti sedan sınıfından çıktı. Bir ilk yaşandı ve Volkswagen Jetta 2610 adetle en fazla satan model oldu. 2541

adet satışla Fiat Linea ikinci olurken, 2191 adetle Renault Fluence üçüncü, 2020 adetle Volkswagen Polo dördüncü oldu. 2014 yılında otomotiv sektörünü sürprizler bekliyor. Yeni bankacılık kanununa göre taşıt kredileri 48 ayla sınırlandırılacak. Ayrıca aracın en fazla yüzde 70'ine kadar kredi kullanılabilir. Bu da özellikle şirketlerin alımlarını olumsuz etkileyebilir. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2012	2013
Ocak	21.077	25.835
Şubat	29.189	36.814
Mart	47.270	51.785
Nisan	45.645	56.999
Mayıs	50.460	62.383
Haziran	50.849	58.290
Temmuz	44.531	55.712
Ağustos	41.236	51.611
Eylül	49.360	52.925
Ekim	43.440	46.985
<b>Toplam</b>	<b>423.057</b>	<b>499.339</b>

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1 .... Volkswagen	7826	70.089
2 .... Ford	4051	41.064
3 .... Opel	3139	40.728
4 .... Hyundai	2273	23.155
5 .... Renault	1835	24.544
6 .... Nissan	1677	13.993
7 .... Dacia	1555	21.768
8 .... Toyota	1495	17.651
9 .... BMW	1415	15.013
10 ... Citroen	1326	15.112
11 ... Peugeot	1263	16.121
12 ... Mercedes-Benz	1228	15.330
13 ... Audi	1071	10.807
14 ... Kia	987	9961
15 ... Seat	865	8360
16 ... Skoda	788	9585
17 ... Chevrolet	781	9828
18 ... Fiat	652	8533
19 ... Volvo	453	3750
20 ... Mazda	191	914
21 ... Honda	172	2299
22 ... Suzuki	164	1296
23 ... Mitsubishi	126	1039
24 ... Land Rover	105	948
25 ... Subaru	92	833
26 ... Jeep	80	696
27 ... MINI	74	1183
28 ... Lancia	64	574
29 ... Alfa Romeo	56	815
31 ... SsangYong	53	742

Sıra Marka	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
32 ... Geely	40	550
33 ... Porsche	34	382
34 ... Proton	30	380
35 ... Chery	20	466
36 ... Jaguar	5	85
37 ... Maserati	5	19
38 ... smart	3	76
39 ... Bentley	3	18
40 ... Tata	2	323
41 ... Ferrari	2	19
42 ... Infiniti	0	23
43 ... Lamborghini	0	3
44 ... Aston Martin	0	1
<b>Toplam</b>	<b>36.001</b>	<b>389.076</b>

Not: Sıralamalar Ekim ayına göre yapılmıştır.

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1 .... Renault	4475	48.672
2 .... Fiat	2624	31.721
3 .... Toyota	1645	7486
4 .... Hyundai	1391	13.502
5 .... Honda	849	8882
<b>Toplam</b>	<b>10.984</b>	<b>110.263</b>





### Skoda Citigo yine önde

Birkaç aydır lider olan Skoda Citigo modeli Ekim ayında da en öndeydi. 30 adet satan Skoda Citigo'nun ardından 28 adetlik satışla Kia Picanto ve 13 adetle Fiat 500 geldi. 12'şer adet satan Fiat Panda ve Alfa Romeo Mito bu otomobilleri takip etti. Bu segmentin satışları çok düşük seviyede.

#### A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1 ..... Skoda Citigo .....	30	319
2 ..... Kia Picanto .....	28	178
3 ..... Fiat 500 .....	13	142
4 ..... Fiat Panda .....	12	261
5 ..... Alfa Romeo Mito .....	12	86
A Segmenti toplam satış .....	186	1475
A Segmenti pazar payı .....	% 0,4	% 0,3

### Volkswagen Polo lider

Volkswagen'in üç modeli birden kendi segmentinde lider durumda. Bunlardan biri olan VW Polo B segmentinde 2020 adet satışla lider olurken, tüm modeller arasında ise yine üçüncü geldi. Onun ardından 1717 adet satışla Ford Fiesta ikinci, 1633 adet satışla Renault Clio HB geldiler.



#### B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1 ..... Volkswagen Polo .....	2020	18.382
2 ..... Ford Fiesta .....	1717	14.569
3 ..... Renault Clio HB .....	1633	15.932
4 ..... Opel Corsa .....	1395	15.655
5 ..... Hyundai i20 .....	1340	13.451
6 ..... Dacia Sandero .....	512	8255
7 ..... Toyota Yaris .....	500	3690
8 ..... Fiat Punto .....	290	5273
9 ..... Fiat 500L .....	278	1821
10 ... Peugeot 208 .....	240	2935
B Segmenti-HB toplam satış .....	10.668	110.520
B Segmenti-HB pazar payı .....	% 22,7	% 22,1



### Renault Symbol önde

Aslında yenilendikten sonra daha fazla satması beklenen Renault Symbol modelinin satışları orta seviyede devam ediyor. Kimilerine göre bunun nedeni, aynı modelin diğer bazı ülkelerde Dacia Logan adıyla satılması olabilir. Bu modelin ardından kuzenler Peugeot 301 ve Citroen C-Elysee geliyor.

#### B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1 ..... Renault Symbol .....	1492	21.316
2 ..... Citroen C-Elysee .....	817	7827
3 ..... Peugeot 301 .....	581	8332
4 ..... Skoda Rapid .....	219	1692
5 ..... Chevrolet Aveo Sedan .....	123	2452
B Segmenti-Sedan toplam satış .....	3275	41.987
B Segmenti-Sedan pazar payı .....	% 6,9	% 8,4





### Az farkla Opel Astra HB

Ağustos ayında liderliğe yerleşen Opel Astra HB, Ekim ayında küçük bir farkla konumunu devam ettirdi. Eğer VW Golf satışını biraz daha arttırsaydı, VW'nin toplamda dört modeli segmentlerinde lider olacaktı. 841 adet satışla Toyota Auris üçüncü, 603 adet satışla Hyundai i30 dördüncü oldu.

### Bir ilk: Volkswagen Jetta birinci

Türkiye'de ilk defa VW Jetta modeli, bütün segmentler arasında en fazla satan model oldu. İnsanlara hoş gelen tasarımının yanı sıra motor ve donanım seviyelerinin beklentileri karşılama bu başarının göstergesi. Satışları düşmeye devam eden Fiat Linea 2541 adet satışla ikinci oldu.



### Volkswagen Passat tek başına

D segmentinde VW Passat, liderlik yarışında şu an tek başına görünüyor. Çünkü Passat'ın Ekim satışları kendisinden sonra gelen beş modelin toplamından daha fazla. 452 adet satarak ikinci olan BMW 3 Serisi'nin ardından 269 adetle Mercedes-Benz C Sınıfı ve 251 adetle Audi A4 geldi.

#### C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1	Opel Astra HB	1032	14.313
2	Volkswagen Golf	1010	12.200
3	Toyota Auris	841	8137
4	Hyundai i30	603	7358
5	Seat Leon	330	3732
6	Audi A3	304	4062
7	Citroen C4	270	4320
8	Renault Megane	259	4872
9	Mercedes-Benz A Sınıfı	243	3322
10	Kia cee'd	171	2207
C Segmenti-HB toplam satış		6231	77.772
C Segmenti-HB pazar payı		% 13,2	% 15,5

#### C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1	Volkswagen Jetta	2610	16.167
2	Fiat Linea	2541	30.259
3	Renault Fluence	2191	21.452
4	Ford Focus Sedan	1658	16.724
5	Toyota Corolla	1625	11.349
6	Honda Civic Sedan	849	8882
7	Hyundai Accent Blue	786	8152
8	Opel Astra Sedan	545	8608
9	Audi A3 Sedan	211	256
10	Skoda Octavia	177	3314
C Segmenti-Sedan toplam satış		13.943	132.197
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 29,7	% 26,4

#### D segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1	Volkswagen Passat	1490	13.563
2	BMW 3 Serisi	452	6919
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	269	4104
4	Audi A4	251	2738
5	Skoda Superb	229	1884
6	Volvo S60	203	2135
7	Volkswagen CC	196	2331
8	Peugeot 508	128	1773
9	Opel Insignia	91	1186
10	Toyota Avensis	77	1118
D Segmenti-Sedan toplam satış		3781	43.566
D Segmenti-Sedan pazar payı		% 8,0	% 8,7

### BMW 5 Serisi, 3 Serisi'ni geçti

BMW 5 Serisi sadece rakiplerini geride bırakmakla kalmadı, marka içerisinde de kardeşinden daha fazla satmayı başardı. Düşük kur politikasıyla fiyatı uygun olan BMW 5 Serisi, 1.6 litre 170 HP'lık motoruyla beklentileri karşılayınca satışların artması da sürpriz olmadı. Bu arada Mercedes-Benz E Sınıfı da başarılı gidiyor.



### S Sınıfı koltuğa yerleşti

En son teknolojilerle donatılan yeni Mercedes-Benz S Sınıfı satışa sunulduktan sonra liderlik koltuğuna iyice yerleşmeye başladı. Grey markette satılan Mercedes-Benz S Sınıfı adetlerini de hesaba katarsak, Türk insanını tarafından beğenildiğini ve şimdiden bu modele olan ilginin fazla olduğunu söyleyebiliriz.

#### E segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1 ..... BMW 5 Serisi .....	487	4297
2 ..... Mercedes-Benz E Sınıfı.....	405	3027
3 ..... Audi A6.....	110	1016
4 ..... Volvo S80 .....	45	260
5 ..... Jaguar XF .....	2	47
E Segmenti-Sedan toplam satış .....	1120	9299
E Segmenti-Sedan pazar payı.....	% 2,4	% 1,9

#### F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1 ..... Mercedes-Benz S Sınıfı.....	19	102
2 ..... Mercedes-Benz CLS .....	14	209
3 ..... BMW 7 Serisi .....	4	86
4 ..... Porsche Panamera.....	2	71
5 ..... Audi A8.....	2	56
F Segmenti toplam satış .....	60	713
F Segmenti pazar payı .....	% 0,13	% 0,14

### ix35'te başarı otomatikle geldi

Bazı markalar inatla otomatik vites seçeneğini sunmazken, bazıları da dizel versiyonunu pazara sunmaktan geri duruyor. Hyundai ix35 versiyonunda 1.6 litre altında dizel motor olmaması bir dezavantaj ancak; otomatik vites ciddi bir artı sağladı. ix35 752 adetlik satışla Ekim ayını lider kapattı.



#### Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1 ..... Hyundai ix35.....	752	5274
2 ..... Nissan Qashqai .....	640	8234
3 ..... Kia Sportage .....	568	5301
4 ..... Dacia Duster .....	482	8266
5 ..... Nissan Juke .....	379	3068
6 ..... Volkswagen Tiguan.....	318	4951
7 ..... Renault Captur.....	234	2314
8 ..... Chevrolet Captiva .....	137	2235
9 ..... BMW X1 .....	118	746
10 ... Peugeot 2008.....	97	404
Alt-SUV Segmenti toplam satış .....	5.303	55.217
Alt-SUV Segmenti pazar payı.....	% 11,3	% 11,0



**Efsane geri döndü**

Land Rover modelleri yenilenme aşamasında liderlik koltuğundan biraz uzaklaşmıştı. Ancak Ekim ayından itibaren sanki tekrar ringlere geri dönmüşler gibi. Çünkü markanın iki modeli birden liderlik koltuğunun ortağı oldu. Range Rover Sport modeli birinci olurken, Range Rover ikinci geldi.

**Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili**

Sıra Marka-Model	Ekim 2013	Ocak-Ekim 2013
1 .....Range Rover Sport.....	36 .....	232
2 .....Range Rover .....	31 .....	172
3 .....Jeep Grand Cherokee .....	29 .....	181
4 .....Porsche Cayenne .....	27 .....	250
5 .....Volkswagen Touareg.....	13 .....	173
Lüks SUV Segmenti toplam satış.....	159 .....	1.313
Lüks SUV Segmenti pazar payı....	% 0,34 .....	% 0,26

***e-otodergi***

HABERLERİMİZİ  
**TWITTER'DAN**  
 TAKİP ETMEK İSTERSENİZ  
 LOGOYA  
 TIKLAYINIZ



# e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

Sizinle e-otodergi'nin Türkiye otomotiv dergiciliğinde yaşattığı "ilk"leri ve sahip olduğu "en"leri paylaşmak istiyoruz.

## e-otodergi'nin "İLK"leri

- Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi (Temmuz 2008)
- Türkiye'nin ilk ücretsiz otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde video yayını (Mayıs 2009, Editör videosu)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde flash yayını (Ocak 2010, Lassa Snoways Era testi)
- Türkiye'nin ilk "her sayısı her an yayında olan" otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk ücretsiz test yillığı yayınlayan otomobil dergisi (28 Mayıs 2010)
- Türkiye'nin reklamlara link verilebilen ilk otomobil dergisi (Sadece bir tıklamayla, ilgili reklamı veren

şirketin web sitesine ulaşılır)

- Türkiye'nin ilk videolu reklam yayınlayan otomobil dergisi (Eylül 2009, Peugeot 3008)
- Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi (Ekim 2010)
- Türkiye'nin ilk videolu advertorial projesi yayınlayan otomobil dergisi (Haziran 2011, Bridgestone Ecopia EP100A)
- App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011)
- 3D video yayınlayan ilk Türk otomobil dergisi (3 Ağustos 2012)

## e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

● Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Birçok taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)

● Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)

● Türkiye'nin en çok kışkırtılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)

● Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)

● Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıla-

rı sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz takdirde, sonsuza kadar sizinle kalır)

● Türkiye'nin en hızlı haber yapabilen otomobil dergisi (Örneğin 6 Eylül'de yayına girecek bir sayı için 5 Eylül'de bile haber yazabiliriz, test yapabiliriz, ilan kabul edebiliriz)

● Türkiye'nin en kolay ulaşılan otomobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adresi yazarak ya da iPad uygulamamızı indirerek ulaşabilirsiniz. Dergiyi bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)



# Hangi otomobil ne kadar çevreci?

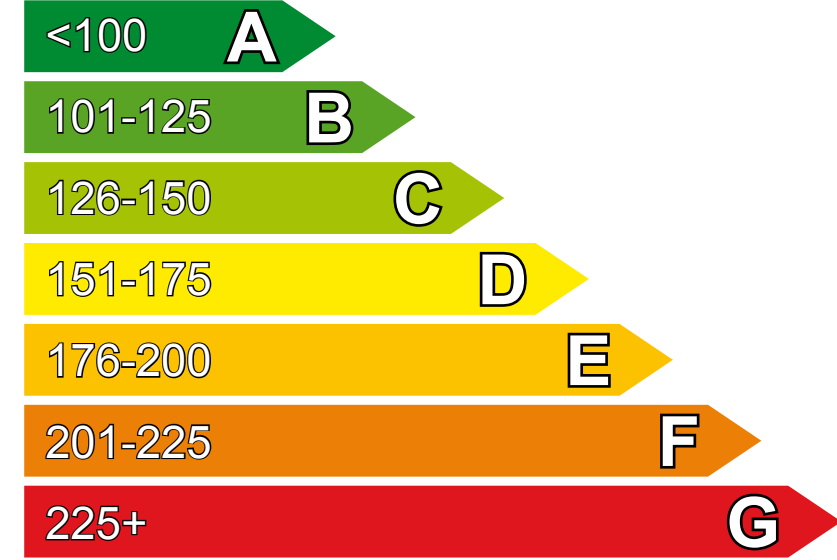
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi e-otodergi olarak, Temmuz 2010 sayımızdan bu yana her sayımızda, otomobillerin karbondioksit emisyonlarına göre derecelendirildiği ve bu sayede tüketicilerin küresel ısınma karşısında bilinçlendirildiği “karbondioksit emisyon değeri tablosu”nu yayınlıyoruz. Bu tabloda yer alan kriterler, araçları doğaya verdikleri zarara göre birer harfle (A, B, C gibi) sınıflandırıyor. Artık dergimizde yer alan tüm “İlk Sürüş”, “Sürüş İzlenimi”, “İkili Sürüş İzlenimi”, “Video-lu Test”, “Test” ve “Karşılaştırma” disiplinlerinde, her otomobilin karbondioksit emisyon değerini ve bu sınıflandırmada aldığı değeri açıklıyoruz. Amacımız, siz otomobilseverleri çevreye karşı duyarlı olma konusunda bilgilendirmek ve size hangi otomobilin hangi emisyon değeri sınıfına girdiğini daha çarpıcı bir şekilde gösterebilmek.

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

malara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

## CO<sub>2</sub> Emisyon Değeri (g/km)



### Dergiler sınıflandırılıysaydı, e-otodergi “A” sınıfında olurdu!

Eğer otomobil dergilerine de çevrecilik konusunda harf verilseydi e-otodergi “A” sınıfında olurdu. Nedenlerini sıralayalım:

- Basılı dergi değiliz: Kağıt kullanmıyoruz, ormanları koruyoruz.
- Dağıtımımız web sitemizde yapılıyor: Dağıtım için kamyon, uçak vb. taşıtlar kullanmıyoruz. Emisyon üretmıyoruz.
- İademiz yok: Basıp dağıttığımız dergilerden satılmayanlar tekrar elimize gelip çöpe dönüşmüyor. Her ay kaç kişi isterse, o kadar kişi dergimizi indirebilir.
- Emisyonumuz sıfıra yakın: Keşke sıfır olsaydı ama internetten yayın yaptığımız için dergimizi indirmek için elektrik enerjisi gerekiyor.
- Hemen belirtelim: e-otodergi'nin tüm çekimlerinde, konumuz otomobil olmasına karşın; tutum, davranış ve sürüş tarzımızla çevreye en az zararı verme gayreti içerisindeyiz.





# MAKYAJDAN ÖTE DEĞİŞİM

Makyajlanan Dacia Duster, yeni bir yüze kavuşmasının yanı sıra özellikle iç mekânda makyajdan öte bir değişim geçirmiş.

**Yazı: Emre Anamur / Marsilya-Fransa**  
**Fotoğraflar: Dacia Medya**



İlk kez 2010 yılının Mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan ve satışa sunulmasından bu yana global anlamda 450.000 adedin üzerinde bir satış rakamına ulaşarak (Türkiye'de Ekim 2013 sonu itibarıyla 28.815 adet) çok başarılı bir grafik çizen Da-

cia Duster, yenilenen tasarımı, iç mekanı ve donanımlarıyla Renault Mais bayilerindeki yerini aldı. Makyajlı Dacia Duster 1.5 dCi 110 HP 4x2 modelini, Marsilya'da düzenlenen uluslararası basın test sürüşü organizasyonunda kullandık.

## Yeni görünüm ve bakışlar

Makyajlı Duster, ilk bakışta hemen fark edilen yeni bir ön ızgaraya sahip. Ön yüzdeki bu yeniliğin yanı sıra, çift optikli far sistemi ve gündüz farlarının eklenmesiyle otomobilin bakışı da değişmiş. Yandan bakıldığında, Dus-

ter logolu yeni tavan barlarıyla dikkat çeken yeni Dacia Duster, arka tasarımında yeni stop lambaları ve krom kaplı egzoz çıkışıyla farklılaşıyor. Ayrıca 4x4 versiyonda 4x4 logosu artık arka camda değil, sağ stop lambasının sol kısmında yer alıyor. Kom-





**İÇ MEKANINDA KÖKLÜ  
DEĞİŞİKLİKLER OLAN  
DUSTER'IN SES YALITIMI  
DA ESKİSİNDEN DAHA İYİ.**

pakt SUV segmentinde yer alan makyajlı Duster'ın yerden yüksekliği 205 mm (4x4'te 210 mm). Bu da onu arazide başarılı kılan etkenlerden ilki. Diğerleri ise Nissan tarafından geliştirilen 4x4 sistemi, kısa birinci vites oranı ile 29.3 derece yaklaşma, 34.9 derece uzaklaşma ve 23 derece karın açıları. 4315 mm uzunluğundaki yeni

Duster'ın dönüş çapı ise 10.44 metre. Bu da bir kompakt SUV sürücüsüne hem arazi hem şehir içinde pratiklik kazandıran başarılı bir değer.

### **Kokpitte büyük değişim**

Duster'ın iç mekânı, dış tasarımdan çok daha fazla yeniliğe sahip. Otomobilin önceki versiyonunda eleştiri

konusu olan birçok konuya el atılmış. Bunlardan belki de en önemlisi cam açma-kapama butonlarının kapı içlerine alınmış olması (kapı içi eşya gözleri küçülmüş). Elektrikli ayna kumandası ise, kullanımı zor olan el freni bölgesinde kalmış. Yenilenen ön konsolda, biri torpidonun üst kısmında, diğeri ise orta havalandırma kanal-

larının üstünde olmak üzere iki tane açık eşya gözü elde edilmiş ve bu sayede 3.3 litrelik ekstra eşya gözü sunuluyor. Yenilenen gösterge tablosu rahat okunuyor, buradaki yeni güneşlik ışığı daha iyi perdeliyor. Malzeme olarak sert plastiğin devam ettirildiği yeni Duster'da, ürün gamına eklenen 7 inç'lik (18 cm) renkli ve dokunmatik ekranlı Media Nav, arka park sensörü ve hız sabitleyici-sınırleyici gibi özellikler kullanıcıların hoşuna gidecektir. ESP'nin artık tüm modellerde standart olması ve yüzde 10'a varan yakıt tasarrufu sağlayan, vites değiştirme göstergeli Eco sistemi de makyajlı Duster'da yer alıyor. Yeni koltuk döşemelerinin sunulduğu otomobilde; küçük değişiklikler olsa da, su fışkırması çalıştırıldığında sileceklerin otomatik devreye girilmesi ve yol bilgisayarı dış ısınnın da gösterilmeye başlanması bence önemli yenilikler. Dingil mesafesi değişmeyen (2674 mm) Duster, sürücü ve yolcularına hem önde hem de arkada yeterli diz, baş ve omuz mesafelerini sağlıyor. Aracın bagaj hacmi ise 4x2 versiyonda 475-1636 litre arasında değişiyor. 4x4 versiyonda ise bu değerler 408 ile 1570 litre arasında. Ön yolcu koltuk sırtlığının öne katlanabilmesi



**OPSİYONEL OLARAK SATILAN MEDIA NAV, MULTİMEDYA KONUSUNDA DUSTER'I EKSİKSİZ KILIYOR. KAPI AÇMA-KAPAMA BUTONLARI ARTIK KAPI İÇLERİNDE. ÖN KONSOLA EKLENEN İKİ AÇIK EŞYA GÖZÜ İŞLEVSEL.**



(tam değil, yarım şekilde), 2.70 metre uzunluğundaki yüklerin taşınmasına olanak tanıyor.

### **Daha sessiz bir sürüş**

Marsilya'nın asfalt yollarında Duster'ın ikisi de 4x2 aktarma sistemi olmak üzere, 1.2 TCe 125 HP tur-

bo benzinli (ilk etapta Türkiye'de satışa sunulmayacak) ile 1.5 dCi 110 HP turbo dizel motor seçeneklerini kullandık. Ayrıca bizim için özel olarak hazırlanmış bir off-road parkurunda, aracın arazi kabiliyetini test etmek için 1.5 dCi 4x4 versiyonlarla kısa bir sürüş de gerçekleştirdik. Yaklaşık üç

yıl boyunca özel hayatında Duster kullanmış biri olarak, ilk izlenimim aracın çok daha sessiz olduğuydu. Aynı konudan basın toplantısında da bahsedildi: Arttırılan yalıtım sayesinde yol, aerodinamik ve motor gürültüleri hissedilir seviyelerde azaltılmış. Süspansiyon (konfor odaklı), yol tu-

tuş (Hızlı-sert virajlarda ESP'ye iş düşüyor) ve direksiyon tepkilerinde (biraz hissiz) herhangi bir değişimin bulunmadığı Duster, 110 HP'lik turbo dizel motor ve 6 ileri manuel şanzımanla yeterli performansı sunuyor ve düşük yakıt tüketimi vaat ediyor (ortalama 4.8 lt/100 km). Otomatik şanzıman seçeneğinin sunulmadığı (Dacia yetkilileri ileride olabileceğini söylediler) Duster'da görüş açıları eskisi gibi geniş, fren hissi ve durma mesafesi de iyi. Standart donanımda mud & snow (çamur ve kar) özellikli dört mevsim lastiklerin bulunması ise, yılın her mevsiminde aynı lastiklerin kullanımını mümkün kıldığı için cep dostu bir özellik.

### **Baz fiyatı 36.600 TL**

Makyajlı Duster, Türkiye'de Ambiance ve Laureate adlı iki donanım seçeneği, 5 ve 6 ileri manuel şanzımanlar, 4x2 ve 4x4 aktarma sistemleri ve 1.6 16V 105 HP benzinli, 1.6 16V 105 HP LPG'li, 1.5 dCi 90 HP ile 1.5 dCi 110 HP motor seçenekleriyle yollara çıktı. Otomobilin fiyatları 36.600 TL ile 53.550 TL arasında değişiyor. Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar satış adedi tahmini vermese de hedefin segment liderliği olduğu kesin.





**ARKA KOLTUKLARIN YANI SIRA ÖN YOLCU KOLTUĞUNUN SIRTININ AZ DA OLSA ÖNE YATMASI AVANTAJ. BAGAJ 475 LİTRE.**

### Dacia Duster 1.5 dCi 110 HP 4x2

#### Fabrika verileri

Motor:	1561 cc, 4 silindirli, 8V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	110 HP@ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	169 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4315 / 2000 (aynalarla) / 1695 mm
Bagaj hacmi:	475-1636 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	5.5 / 4.5 / 4.8 lt/100 km
Baz fiyat/Test aracı:	36.600 TL / 49.250 TL

- + Fiyat, tüketim, iyileşen ergonomi, artan donanım
- Otomatik vites yok, sert plastik malzeme, hissiz direksiyon

127 g/km

C







# MACERACI KOSTÜM

Makyajla beraber yeni yüze kavuşan Skoda Yeti'nin en dikkat çekici yanı şehirli görünümüne sahip City versiyonunun yanı sıra, Outdoor adlı daha maceraperest görünümlü bir versiyonun da ürün gamına eklenmesi.

Yazı: Tarık Akagün / Düsseldorf - Almanya



Makyajlı Skoda Yeti Outdoor'u Türkiye'de satışı başlamadan önce Almanya'nın Düsseldorf şehri ve çevresindeki yollarda düzenlenen basın test sürüşü kapsamında kullandık. Test aracı tercihimizi yeni versiyon olan Yeti Outdoor'dan yana kullandık. 4x4 aktarmalı ve manuel şanzımanlı olan bu otomobilde şansımıza Avrupa'daki motor gamının en güçsüz 2.0 litre dizeli olan 110 HP'lik 2.0 TDI motoru bulunuyordu. Makyajlı Yeti ülkemizde ikisi benzinli, ikisi de dizel olmak üzere toplamda 4 motor seçeneği ile 2014 yılının Şubat ayından itibaren satışa sunulacak. Benzinli motor ailesi 1.2 TSI 105 HP ve 1.4 TSI 122 HP'lik motorlardan oluşurken, dizel motor ailesi 1.6 TDI 105 HP ve 2.0 TDI 170 HP'lik seçeneklerden oluşacak. Makyajlı Skoda Yeti 2014 1.6 TDI 105 HP'nin en büyük sürprizi ise 7 ileri oranlı çift kavramalı DSG şanzıman ile otomatik şanzıman arayışında olanların beklentilerini karşılayacak olması. 2.0 TDI ise 4x4 aktarmalı ve DSG şanzımanlı olarak yollara çıkacak. Makyajla beraber Yeti'nin radyatör ızgarası, tamponları, aydınlatma grupları ve bagaj kapağı yeni-



**ÜÇ KOLLU DİREKSİYON SİMİDİDİ  
TÜM MODELLERDE STANDART. OFF-  
ROAD TUŞU SAYESİNDE SÜRÜCÜNÜN  
ARAZİDEKİ İŞİ KOLAYLAŞIYOR.**





**KOLTUKLAR RAHAT. OUTDOOR VERSİYONU (YEŞİL RENKTEKİ ARAÇ) GÖRSEL DETAYLAR İLE CITY VERSİYONUNDAN AYRILIYOR. TEKNİK YAPILARI AYNI.**



lenmiş. Görünüm eskisine göre biraz ağırbaşlı gözüküyor. Ön tarafta dikkat çeken en büyük yenilik; farlarla iç içe geçmiş ve radyatör ızgarası hizasında, yukarıda konumlandırılmış dairesel viraj-sis farlarının, tamponların alt köşelerine çekilmiş olması. Bu uygulama özellikte arazi kullanımında bu aydınlatma gruplarının hasar görmesine neden olabilir.

İç mekândaki en büyük yenilikse üç kollu direksiyon simidinin tüm versiyonlarda standart olarak sunulması. Kumaş ve kauçuk olmak üzere iki taraflı kullanıma olanak tanıyan bagaj zemin kaplaması da makyajlı Yeti'nin yeniliklerinden. Bu modelle ayrıca ilk

defa bir Skoda modelinde geri görüş kamerası sunulmaya başlanıyor. İç mekânın diğer olumlu özellikleri (değişken koltuklar, makul yaşam alanı) aynen devam ediyor.

### İki farklı kostüm

Skoda Yeti, artık City ve Outdoor adlı iki versiyonla satışa sunulacak. Outdoor kostümlü Yeti, City versiyonundan ön tampon altındaki ters trapez formunun alüminyum görünümülü kaplama ile kaplı olması, bozuk yol şartlarına daha uygun gri renkli tampon altı ve marşpiye kaplamaları, arka tampon altı kaplamalar ve tavan raylarının kısmen koyu renk olması ile ayrılıyor.





**Sürüş Özellikleri**

Test sürüşü organizasyonunda kullandığımız otomobilde bulunan 2.0 TDI motor 4200 d/d'de 110 HP güç ve 1750-2750 d/d aralığında 280 Nm tork üretiyor. 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor, teknik özelliklerini tabloda görebileceğiniz otomobile pek de etkileyici olmayan performans verileri sağlı-

yor. Neyse ki alt devirlerde çekiş yeterli. Ayrıca vites geçişleri de rahat. 2.0 TDI motorun 140 HP ve 170 HP'lik versiyonları da mevcut ve DSG şanzımanlı, 4x4 aktarmalı bu araçları arazi parkurunda denedik. Araçta kullanılan beşinci nesil Haldex dört tekerlekten çekiş sistemi eskisinde 1.4 kg daha hafif. Tepki süresi iyileştirilen bu aktarma sistemi sayesinde çamur-

lu parkuru sorunsuz şekilde geçtik. Arazi sürüşü için sunulan eğim iniş kontrol ve yokuşta kalkış desteği de bu parkurdaki yardımcılarımızdı. Gelirim konunun bizi ilgilendiren kısmına, Yeti 1.6 TDI DSG'ye. Skoda yetkilileri bu motor-şanzıman kombinasyonunun öncelikli olarak Türkiye gözetilerek üretildiğini ifade ettiler. Türkiye öncelikli bu araç Avrupa'da dü-

zenlenen test organizasyonuna dâhil edilmemişti. 7 ileri oranlı DSG şanzımanla kombine edilmiş 1.6 TDI motor, 4400 d/d'de 105 HP güç ve 1500-2500 d/d aralığında 250 Nm tork üretilip, önden çekişli otomobile 12.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi ve 175 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimi ise 5.0 lt/100 km.





**Skoda Yeti 2.0 TDI 110 HP 4x4****Fabrika verileri**

Motor: ..... 1968 cc, 4 silindirli, common rail, turbo dizel  
Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
Maksimum güç: ..... 110 HP @ 4200 d/d  
Maksimum tork: ..... 280 Nm @ 1750-2750 d/d  
Maksimum hız: ..... 174 km/s  
0-100 km/s: ..... 12.2 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4222/ 1793/ 1691 mm  
Bagaj hacmi: ..... 405-510-1580-1760 lt (arka koltuklar sökülmiş)  
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): ..... 7.4 / 4.9 / 5.6 lt /100 km  
Fiyat: ..... Satılmıyor

+ Aktarma sistemi, vites geçişleri

- Performans

152 g/km

D



# ELEKTRİK İÇİN TASARLANDI

BMW'nin başka bir modelden devşirmek yerine, sıfırdan ve elektrikli otomobil altyapısı düşünülerek hazırladığı otomobili i3, 2014 yılında ülkemizde satışa sunulacak. Biz de bu otomobili İstanbul'da ufak bir parkurda deneyimledik.

**Yazı: Tarık Akagün / İstanbul**

**Fotoğraflar: BMW Medya-Tarık Akagün**





Otomobilin yüz yılı aşan tarihinde güç kaynağı birkaç deneysel otomobili saymazsak hep içten yanmalı motorlar olmuştur. Ama artık seçenekler arasında artık elektrikli otomobiller de mevcut. BMW i3'le ilk tanışmam bundan yaklaşık 2.5 yıl kadar önce otomobil henüz prototip bile değilken olmuştur. BMW'nin Münih'teki tesislerine yaptığım ziyarette bu otomobilin tamamen karbon fiberden mamul iskeletini ve eskizlerini görmüştüm. Şimdi ise canlı olarak İstanbul'da karşımda...

LifeDrive felsefesi ile tasarlanmış BMW i3, alışlageldik BMW'lerden oldukça farklı. 3999 mm'lik uzunluğu ve 1775 mm'lik genişliği ile küçük sınıf premium bir hatchback olan BMW i3, karbon fiber karbon fiber-takviyeli plastikten (CFRP-Carbon fibre-reinforced plastics) üretilmiş bir gövdeye sahip. Bunun en büyük avantajı kuşkusuz ki hafif olması nedeniyle enerji tüketimine ve menzile olumlu etki göstermesi. Alüminyumdan yüzde 30, çelikten ise yüzde 50 daha hafif olan bu malzeme sayesinde batarya grubunun ağırlığı tolere edilebil-



**BU OTOMOBİL TEMELİNDE SADELİK VAR VE İÇ MEKAN TASARIMINDA BU OLGU NET OLARAK ORTAYA KONMUŞ. VİTES KUMANDASI DİREKSİYON KOLONUNDA.**



miş ve 1195 kg'lık toplam ağırlık sağlanmış. Bu malzemenin korozyon, asit ve çözücülere dirençli olmasıysa diğer bir avantajı. Aracın üretiminde kullanılan malzemeler geri dönüştürülmüş veya yenilenebilir.

Gelelim iç mekâna. 4 kapılı bir otomobil olan BMW i3'ün arka kapıları ters yönde açılıyor. İç mekân son derece sade ama bir o kadar da alışılmadık. Bunun nedeniyse hem tarzı, hem de doğal malzemelerin kullanılmış olması. Özellikle konsol ve kapı içlerinde kullanılan kenaf bitkisinden elde edilen lifli kaplamalar doğallık ve farklılık hissini yükseltiyor.

### Nasıl çalışıyor?

Otomobilde anahtarsız çalıştırma sistemi bulunuyor ve çalıştırma butonu direksiyon kolunun sağ tarafında yer alan vites kumandasına entegre. Otomobilde yer alan elektrik motoru 170 HP (125kW) güç ve 250 Nm tork üretiyor. Doğal olarak ses yok. Elektrik motorları çalıştıkları andan itibaren maksimum tork sundukları için alıştığımız vites dişli kutusuna gerek yok. Bir ileri, geri, boş ve park vitesleri var. Bagaj zemininin altında yer alan motor maksimum torkunu ilk andan itibaren ürettiği için gaz pedalına ilk basma anından itibaren tepki almak mümkün. 0-60 km/s hızlanma-



**ARKA KAPILAR TERS YÖNDE AÇILIYOR. ARKA TARAFTAKİ YAŞAM ALANI HİÇ FENA SAYILMAZ. KENAF BİTKİSİNDEN ELDE EDİLEN LİFLİ KAPLAMALAR(SOL ÜSTTE) İÇ MEKANDAKİ DOĞALLIK HİSSİNİ ARTTIRIYOR.**



sını 3.7 saniyede tamamlayan otomobilin 0-100 km/s değeri ise 7.2 saniye. Bu değer GTi sınıfındaki araçlarla benzer. Direksiyon turu 2.5 ve son derece rahat kullanıma sahip. Elektrikli otomobillerin bir özelliği olarak rejeneratif fren tertibatı ile donatılmış bu araçta ayak gazdan çekildiği zaman geleneksel otomobillerin tersine, etkin bir yavaşlama eğilimi görülüyor. Yetkililer fren etkisinin ayağı gazdan hızlı çekip-çekmeme ile ilgili olarak değişkenlik gösterdiğini ifade ediyor.

### Şarjı ne kadar gidiyor?

Aracın tabanında, yaşam alanının altında yer alan lityum iyon batarya grubu, BMW i3'e günlük kullanım şartlarında 130-160 km arasında menzil sağlıyor. EcoPro+ modunda menzili 20 km kadar arttırmak mümkün. Bataryaların hızlı şarj ile 30 dakikada, BMW i Wallbox şarj tertibatı ile 3-6 saat arasında, geleneksel priz ile 6-8 saatte doldurulabildiği ifade ediliyor. BMW i3, menzil uzatıcı benzinli motorlu versiyona da sahip. Ancak bu aracın Türkiye'de satılması biraz zor, çünkü mevcut mevzuata göre otomobil benzinli araç muamelesi görecektir. Bu versiyonda 2 silindirli, 650 cc'lik

34 HP güç üreten benzinli motor elektrik üreterek otomobilin menzilini 300 km'ye yükseltiyor. Bu otomobilde motorlar arka aksta, 9 lt'lik yakıt tankı ise önde bulunuyor. Range extender-menzil uzatıcı benzinli motora sahip versiyonun ağırlığı ise 1315 kg.

### Sonuç

i3, şehirde pratik kullanımlı bir otomobil izlenimi verdi. İleride kapsamlı bir test sürüşü yaparsak sürüş dinamikleri ve gerçek hayat kullanımı ile ilgili daha fazla fikre sahip olabileceğiz. 2014 yılında Türkiye'de satışa sunulacak i3'ün fiyatı henüz belli değil.

### BMW i3

#### Fabrika verileri

Motor:	BMW eDrive elektrikli motor
Maksimum güç:	170 HP
Maksimum tork:	250 Nm
Maksimum hız:	150 km/s
0-100 km/s:	7.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3999 / 1775 / 1578 mm
Bagaj hacmi:	260-1100 lt
Menzil:	130-200 km
Fiyat:	Henüz belli değil

➕ İvmelenme

➖ Euro NCAP'ten 4 yıldız

0 g/km **A**



**HIZLI ŞARJ İLE ŞARJ SÜRESİ 30 DK, EV TİPİ PRİZDE İSE 6-8 SAAT. MENZİL 130-200 KM ARASINDA DEĞİŞİYOR.**



# e-otodergi iPad'de



Türkiye'de kendi iPad uygulaması yayına giren ilk otomobil dergisiyiz. "e-otodergi" adlı iPad uygulamamızı iPad App Store'dan ücretsiz olarak indirebilirsiniz.



# Türkiye'de ilk ve tek!

Türkiye'de sadece e-otodergi'nin sahip olduğu videolu test cihazıyla gerçekleştirdiğimiz test ölçümleri, otomobillerin performanslarını şüpheyi yer bırakmayacak bir şekilde gözler önüne seriyor.

## Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

Ekim 2010'dan itibaren otomobil test ölçümlerinde bir dönemi kapatıp yeni bir dönem başlattık! Artık testleri siz yapmışsınız gibi seyrediyor, test ölçümlerini gözlerinizle görüyor, doğruluğundan en ufak bir şüphe etmiyorsunuz.

## Mutlu ve gururluyuz

e-otodergi aylık otomobil dergisi ve www.otomobil.com.tr haber portalının yayıncısı Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti. olarak, Türkiye'deki ilk videolu test cihazına sahip olmaktan ve size dünyanın en ileri teknoloji ürünü test cihazının tartışmasız test ölçümlerini yayınlayacak olmaktan büyük mutluluk ve gurur duyuyoruz.



**VIDEOLU TEST CİHAZI;  
UYDU ANTENİ, İŞLEMCI,  
ANA EKRAN, YARDIMCI  
EKAN, MİKROFON  
VE KAMERALARDAN  
OLUŞUYOR.**





**İNGİLTERE'DEN  
GETİRTTİĞİMİZ BU ÖZEL  
CİHAZ, TÜRKİYE'DE  
YAPILAN TEST  
ÖLÇÜMLERİNDE ÇITAYI  
YÜKSELTİ.**

### Dünyanın en gelişmiş test cihazı

İngiltere'den getirttiğimiz, üstünde ve kaydedilen videolarda e-otodergi ve www.otomobil.com.tr logoları bulunan bu son teknoloji ürünü videolu test cihazı, entegre kameraları sayesinde hem yolu hem pilotu hem de ölçümleri görüntüleyebiliyor. İlk hızlanmadan ara hızlanmalara, "G" gücünden fren ölçümüne, slalom testinden tur zamanına kadar her türlü ölçümü GPS yardımıyla uydulara bağlanarak gerçekleştiren bu cihaz, ölçüm yapılan pistin haritasını çıkartarak her attığınız turu pist haritası üstünde öncekilerle karşılaştırma imkânına da sahip. Bu cihazı, yurtdışında yayın yapan saygın otomobil dergilerinin, önemli yarış takımlarının, dev lastik üreticilerinin ve kendini geliştirmek isteyen pilotların kullandıklarını belirtelim.

### Görüntüler yalan söylemez

Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm otomobil testleri, test ölçüm cihazı bağlanarak (ya da bağlandığı belirtilerek) elde edilen verilerin rakamlar halinde tablolarla yazılması şeklinde verildi. Bunları okurken belki de hep içinizde bir kuşku vardı. Otomobilin performansı gerçekten ölçüldü mü? Ölçümler doğruyu yansıtıyor mu? Artık bu tür şüpheler geride kaldı. Çünkü artık test ölçümleri videoya kaydediliyor ve gözünüzün önünde yapılmış gibi sunuluyor.

### Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 66 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

### Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

Bu özel görüntüleri, aylık otomobil dergimiz e-otodergi ve www.otomobil.com.tr haber portalımızda yayınlıyoruz. Kimi zaman dünyanın farklı bölgelerindeki pistlerde, kimi zaman gerçek yol koşullarında videolu test ölçümleri yapacağız. Bazı otomobiller için özel projelerimiz olacak. Lastik ölçümleri de gerçekleştireceğiz. İddia ediyoruz: Bir videolu testi izledikten sonra, bir sonrakini sabırsızlıkla bekleyeceksiniz.

**VIDEOLU TEST  
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA  
BAĞLANARAK  
YAPILIYOR.**





# FAZLASI VAR

Nissan Juke Nismo, tasarımı ve sürüşü ile özel bir otomobil. Ne yazık ki 1618 cc'lik motorunun 18 cc'lik fazlalığı nedeniyle yüzde 80'lik ÖTV dilimine giriyor.

**Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün**  
**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**







Küçük crossover sınıfında yer alan Nissan Juke'un şimdiye kadar ülkemizdeki en güçlü motor seçeneği 1618 cc'lik 190 HP'lik versiyondu. Ama artık bu otomobil fiyat listelerinde yer almıyor ve onun yerine 10 HP daha fazla güç ve 10 Nm daha fazla tork sunan Juke Nismo mevcut. Aslına bakarsak bu yerinde bir karar, çünkü 18 cc'lik hacim farkı nedeniyle otomobil zaten yüzde 80'lik ÖTV dilimine girmesi nedeniyle şanssız şekilde yükselen bir fiyata sahipti ve Nismo farkıyla bu fiyat biraz olsun daha kabul edilebilir hale getirilmeye çalışılmış.



**SÜET KAPLI DİREKSİYONUN DERİNLİK AYARI YOK. BÖYLESİNE SPORTİF BİR OTOMOBİLDE METALİK PEDAL TAKIMI OLMASINI BEKLERDİK.**





Satın alınabilecek (485 HP'lık Juke-R satılmıyor) en güçlü Nissan Juke olan Nismo, önden çekişli, manuel şanzımanlı (98.900 TL) ve dört tekerlekten çekişli, CVT şanzımanlı (129.900 TL) olarak iki farklı versiyona sahip. Bizim test otomobilimiz CVT şanzımanlı ve

dört tekerlekten çekişli olmalı.

#### **Tasarım ve iç mekân**

Nismo adı Nissan Motorsports'un kısaltması ve bu ibareyi taşıyan Nissan'lar hem görsel, hem de performans olarak kardeşlerinden ay-

rılıyorlar. Bu durum Juke Nismo için de geçerli. Ön tampon altı spoyler, LED gündüz farları, marşpiyeler, arka spoyler, arka tampon altı difüzörü içeren etkileyici bir gövde kitine sahip otomobilin 4165 mm'lik uzunluğu standart versiyonlardan 30 mm, 1770

mm'lik genişliği ise 5 mm daha fazla. 1565 mm'lik yükseklik ve 2530 mm'lik dingil mesafesiyle aynı.

Otomobilin iç mekânına geçtiğim-de siyahın ağırlıklı olduğu, karanlık bir ortamla karşılaştım. Yan destekleri





**ESP VE AKILLI DÖRT ÇEKER SİSTEMİNİN KUMANDASI DİREKSİYONUN SOLUNDA. 207 LT'LİK BAGAJ, 4X2 JUKE'LARA GÖRE UFAK.**

**SÜET KAPLI ÖN KOLTUKLARIN YANAL DESTEKLERİ BAŞARILI. ARKA KOLTUK SIRASINDA DİZ MESAFESİ MAKUL, BAŞ MESAFESİ İSE BİRAZ KISITLI. D-MODE KUMANDASI İLE SÜRÜŞ KARAKTERİNİ ECO, NORMAL VE SPOR OLARAK AYARLAYABİLMEK MÜMKÜN.**





arttırılmış Nismo imzalı süet koltuklar ve kırmızı çizgili süet direksiyon simidi iç mekândaki sportif detaylar. Keşke bazı yerlerde alüminyum veya karbon detaylar ile alüminyum pedal takımı gibi detaylara da yer verilseymiş. Arka koltuklarda ise diz mesafesi iyi ama baş mesafesi biraz kısıtlı. Önden çekişli versiyonlarda 251 lt olan bagaj hacmi de 4WD sistemi nedeniyle iyi-

ce ufalarak 207 litreye düşmüş.

### Sürüş özellikleri

Otomobilde önde McPherson, arkada çok kollu bağımsız süspansiyon mevcut. Önden çekişli versiyonlarda arkada daha basit bir sistem olan torsiyon çubuklu sistem bulunduğunu ekleyelim. Sürekli değişken oranlı şanzımana sahip otomobil-

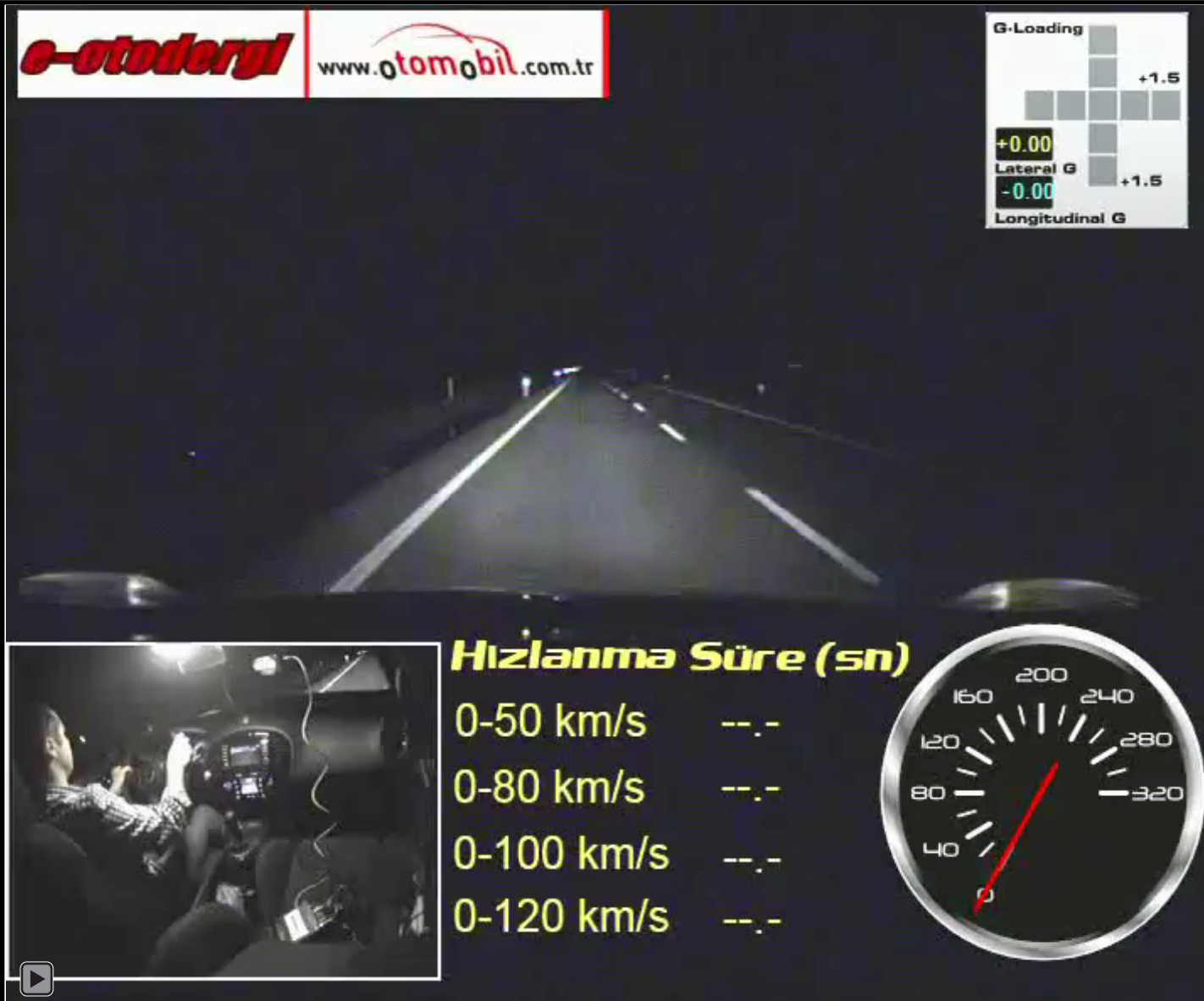
de TVS'ye (Torque Vectoring System) sahip All-Mode 4x4i aktarma sistemi bulunuyor. Direksiyonun sol tarafında yer alan butondan aktarmayı önden çekişli, 4WD-V ve 4WD olarak ayarlamak mümkün. Otomobilin sürüş karakteri de orta konsoldaki D-Mode düğmesine basarak Nissan Dynamic Control System (NDSC) normal, spor ve eco olarak ayarlanabiliyor.

Gelelim bunların gerçek hayat-taki yansımalarına. Otomobilde yer alan 1.6 litrelik, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor, 200 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. Otomobil eco modunda gaz pedalı tepkilerine daha yavaş tepki veriyor ve klimanın motora bindirdiği yük azalıyor. Normal modda ise biraz daha iyi sonuçlar almak mümkün. Bu iki mod-





**VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.**



**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

**OTOMOBİL  
TESTİNDE YENİ  
BİR DÖNEM  
BAŞLATTIK:  
ARTIK TESTLER  
TABLODAN  
DEĞİL,  
VİDEOLARDAN  
İZLENİYOR!**

da gaz pedalına basıldığı zaman CVT şanzımanların bir özelliği olarak motor devir saati üst devirde sabitleniyor ve otomobil monoton bir şekilde hızlanıyor. Spor modda ise işler biraz daha keyifli. Direksiyon daha direkt ve gaz pedalı daha tepkili. Ayrıca hızlanmak için dip gaz yapıldığında bu CVT şanzıman üst devirlerde adeta manuel vites değişimlerini taklit ediyor. Bu arada şanzımanın daha önceden belirlenmiş oranlar üzerinde 7 ileri oranlı olarak kullanılabildiğini de eklemeliyim. Peki araç ne kadar hızlı? Aslına bakarsak yeterince hızlı, çünkü 8.0 saniye civarlarındaki hızlanma performansı fena sayılmaz. Ama 200 HP'lık küçük sınıf bir otomobilden benim 0-100 km/s beklentim 7.0 saniye civarlarında. Otomobilin 1431 kg'lık ağırlığı daha iyi sonuçların alınmasının önündeki engellerden birisi.

Otomobil yol tutuş olarak da standart versiyonlardan daha sert süspansiyon sistemi sayesinde güvenli yol tutuşa sahip. Direksiyon sistemi de iyi çalışıyor ve direkt tepki veriyor. Yalnız önden çekişli kullanımda yüksek güç



## Nissan Juke Nismo 1.6L DIG-T 200HP M-CVT 4WD

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1618 cc, 4 silindirli, 16V, direkt enjeksiyon, turbo  
 Şanzıman: ..... Sürekli değişken oranlı (CVT)  
 Maksimum güç: ..... 200 HP @ 6000 d/d  
 Maksimum tork: ..... 250 Nm @ 2400-4800 d/d  
 Maksimum hız: ..... 200 km/s  
 0-100 km/s: ..... 8.2 sn  
 Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4165 / 1770 / 1565 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 207-786 lt  
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 9.8 / 6.0 / 7.4 lt / 100 km  
 Fiyat: ..... 129.900 TL

## Test verileri

## Hızlanma

0-50 km/s: ..... 3.05 sn  
 0-80 km/s: ..... 5.65 sn  
 0-100 km/s: ..... 8.15 sn  
 0-120 km/s: ..... 11.4 sn

## Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de): ..... 5.1 sn  
 80-120 km/s (D'de): ..... 6.2 sn

## Frenleme

100-0 km/s: ..... 40.8 m  
 80-0 km/s: ..... 25.5 m  
 50-0 km/s: ..... 10.1 m

- + Aktarma sistemi, yol tutuş
- Fren mesafesi, bagaj, görüş açıları, yakıt tüketimi

169 g/km

D

nedeniyle kafadan kayma eğilimi rahatsızlık verebilir. Onun için bence en iyi kullanım seçeneği 4WD-V. Bu sayede güç ihtiyaç olduğu anda ön-arka güç dağılımı yüzde 50-50'ye kadar ayarlanabiliyor. Ayrıca güç aktarımı elektronik olarak arka iki tekerlek arasında da ayarlanıyor. Bu da özellikle viraj çıkışlarında dip gaz yapıldığında 4x2 kullanıma göre hissedilir bir stabilite sağlıyor. Bu otomobille ilgili hoşuma gitmeyen nokta ise fren performansı oldu. 100 km/s ile yapılan fren-

lemelerde elde ettiğimiz 41 metrenin üzerindeki durma mesafesi bu otomobile yakışmıyor. Bunun dışında çapraz görüşlerin biraz kısıtlı olması ve geri görüş kamerasında park sensörü olmaması da diğer eksiklikler.

## Sonuç

Juke Nismo, sıra dışı tasarımı, yeterince performanslı. Ancak fren mesafesi ve yüksek yakıt tüketimi (test sürecinde 9.9 lt/100 km) günümüz beklentilerinden uzak.





# BÜYÜK DÜŞÜNÜYOR

Kompakt sınıfta yer alan Skoda Octavia sunduğu özelliklerle daha büyük beklentileri olanların da ihtiyaçlarını karşılayabilecek özellikle bir otomobil.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**BAZI YERLERİNDE SERT  
PLASTİK MALZEMELERİN  
KULLANILDIĞI KOKPİTİN  
ERGONOMİSİ BAŞARILI.**

Konu aile otomobilleri olduğunda beklentiler her zaman için fazladır. Özellikle bagaj hacmi ve iç mekân genişliği konularında. Tabii ülkemizde dizel motor ve otomatik şanzıman beklentisi de olmazsa olmazlar arasında.

Skoda'nın yeni tasarım çizgisi doğrultusunda şekillendirilen 3. nesil Octavia'nın dış tasarımın uzun uzadıya anlatmayacağım. Ama VW Grubu'nun MQB adlı platformu kullanılarak üretilen ve VW Golf ile kuzen olan yeni Skoda Octavia'nın, VW Golf'ten 404 mm daha uzun, 24 mm daha geniş, 9 mm daha yüksek olduğunu söylemem gerek. Dingil mesafesi de 49 mm daha fazla. Bunun sonucunda ise iç mekânda bu sınıf için rakipsiz sayılacak bir diz mesafesi ve ferahlık sunu-





ÖNKOLTUKLARIN YANAL  
DESTEKLERİ YETERSİZ.  
ARKA KOLTUKLARDAKİ  
DİZ MESAFESİ, BU SINIF  
İÇİN RAKİPSİZ.GÖSTERGE  
TABLOSU SADE.  
DOKUNMATİK EKRANDA  
GERİ GÖRÜŞ KAMERASI  
YOK.







yor. Bununla beraber 590 lt'lik bagaj hacmi de bu sınıf için rekor sayılabilecek bir değer. Yani uzun bir yolculukta 4 kişilik bir ailenin bagaj ihtiyacı fazlasıyla karşılanıyor. Üstelik eşya kanca-sı, file gibi detaylar da unutulmamış. İç mekân, fonksiyonellik konusunda da beklenileni veriyor. Kumandalar VW Grubu'nun alışlageldik ergonomisi-ne sahip. Tavanda gözlük kabı, yeterli sayıda ve hacimdeki eşya gözleri bu otomobili günlük hayat için pratik kılıyor. Orta konsoldaki dokunmatik multimedya ekranı, Elegance adlı üst donanım seviyesinde sunulan bir özellik.

### Motor ve performans

Otomobilde yer alan 1.6 litrelik, stop-start teknolojili turbo dizel motor, 3000-4000 d/d aralığında 105 HP güç ve 1500-2750 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. Otomobil severlerin yakından bildikleri bir güç ünitesi olan 1.6 TDI, 7 ileri oranlı çift kavramalı DSG şanzımanla kombine edilmiş. EA288 adı verilen yeni nesil bir dizel motor serisine mensup olan bu motorun enjeksiyon, turbo besleme ve termal yönetimi üzerinde çalışılarak daha verimli olması sağlanmış. Araç, 0-100 km/s hızlanma testlerinde fabrika verisinden az farkla gerisinde kalsa da



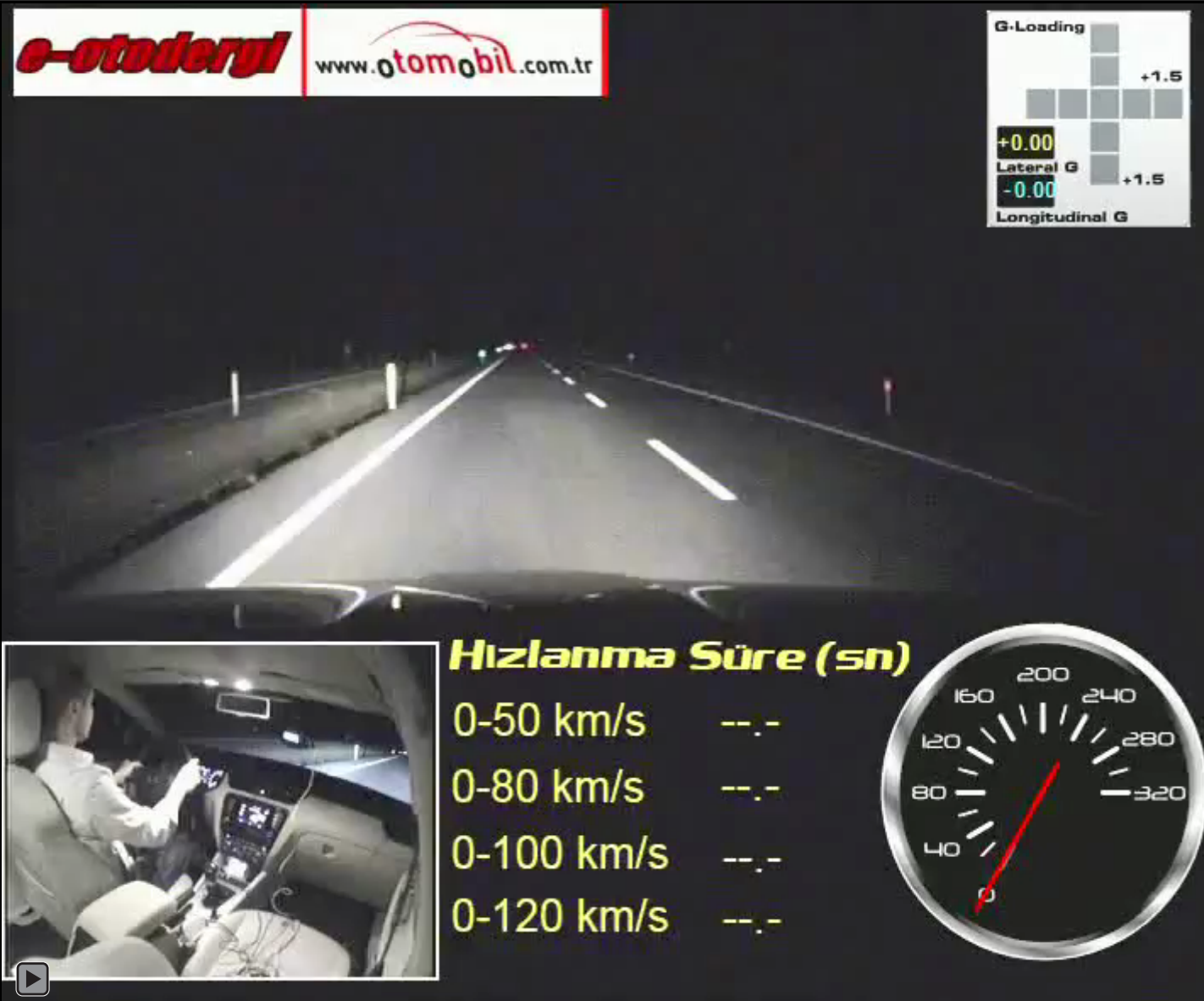


**GENİŞ AÇILAN BAGAJ KAPAĞI SAYESİNDE BÜYÜK YÜKLERİ 590 LİTRELİK BAGAJA YÜKLEMELERİ PROBLEM DEĞİL. FİLE, EŞYA KANCASI, KUMAŞ VE KAÜÇUK OLMAK ÜZERE ÇİFT TARAFLI KULLANIMA OLANAK VEREN BAGAJ ZEMİNİ KAPLAMASI PRATİK VE FAYDALI.**





**VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.**



**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

**OTOMOBİL  
TESTİNDE YENİ  
BİR DÖNEM  
BAŞLATTIK:  
ARTIK TESTLER  
TABLODAN  
DEĞİL,  
VİDEOLARDAN  
İZLENİYOR!**

yeterli sayılabilecek bir performans ortaya koyuyor. 7 ileri oranlı DSG şanzıman hızlı vites değişimleriyle beğenimizi topladı. Ancak dur-kalklı trafikte zaman zaman hafif mekanik sesler çıkardığını da söylemek gerek. 800

km'yi aşan test sürecinde elde ettiğimiz 5.5 lt/100 km'lik tüketim değeri ise makul. Otomobilin ön görüş açıları iyi. Bu durum özellikle şehir içinde dar alanda manevra yaparken rahatlık sağlıyor. Araç üst donanım seviyesinde olmasına

rağmen geri görüş kamerası opsiyonu yok. Aracın sürüş özellikleri gayet güvenli. Zaten elektronik stabilite programı standart ve her zaman devrede. Çekiş kontrol sistemi ise ön konsoldaki ekrandan devre dışı bırakılabiliyor. Aracın genel ka-

bin konforu da gayet iyi. Ama karşılaştırma yapmak gerekirse aynı motor şanzımanına sahip Golf, biraz daha az rüzgar ve yol sesi alıyor. Ön koltukların yan destekleri ise biraz yetersiz.

#### **Sonuç**

Octavia 1.6 TDI DSG, geniş iç mekanı ve makul yakıt tüketimi ile gerçek bir aile otomobili.



## Skoda Octavia 1.6 TDI DSG

## Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, common rail, turbo dizel
Şanzıman:	7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç:	105 HP @ 3000-4000 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1500-2750 d/d
Maksimum hız:	194 km/s
0-100 km/s:	10.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4659 / 1814 / 1461 mm
Bagaj hacmi:	590-1580 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.6 / 3.5 / 3.9 lt/100 km
Fiyat:	61.700 TL (Ambition)-70.000 TL (Elegance)

## Test verileri

## Hızlanma

0-50 km/s:	3.85 sn
0-80 km/s:	7.8 sn
0-100 km/s:	11.45 sn
0-120 km/s:	16.7 sn

## Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	6.4 sn
80-120 km/s (D'de):	8.3 sn

## Frenleme

100-0 km/s:	38.2 m
80-0 km/s:	23.5 m
50-0 km/s:	9.0 m

⊕ İç hacim, fiyat-donanım, bagaj, yakıt tüketimi

⊖ Yavaş stop-start sistemi, bazı yerlerde sert plastik kullanımı

102 g/km **B**





***e-otodergi***

**facebook**

SAYFAMIZI  
TAKİP ETMEK İSTERSENİZ  
LOGOYA  
TIKLAYINIZ





# MARİFETLİ MİNİK

Hyundai Assan tarafından Türkiye’de üretilen yeni i10, güzel tasarımının yanı sıra işlevsel iç mekânı, zengin donanımı ve pratik kullanımıyla dikkat çekiyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







**SERT PLASTİK MALZEMENİN KULLANILDIĞI KOKPİTTE ÇİFT RENKLİ KONSOL KALİTE ALGISINI YÜKSELTİYOR. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR, KUMANDA BİRİMLERİ GENELDE ERGONOMİK YERLEŞTİRİLMİŞ.**



Daha önce fabrikada kamuflajlı halde kullanma fırsatı bulduğumuz yeni Hyundai i10'un 1.0 litrelik motora sahip seri üretim versiyonunu İstanbul ve çevresinde test ettik.

### Yeni platform

Yeni i10'un en önemli altyapısal özelliği, elbette yeni bir platformda geliştirilmiş olması. Bu da yeni jenerasyon ile eskisinin bağına tamamen ortadan kaldırıyor. Öte yandan; yeni i10 eskisinden 80 mm daha uzun, 65 mm daha geniş ve 40 mm daha alçak. Bu artışın ardından 3665 mm uzunluğa, 1660 mm genişliğe ve 1500 mm yüksekliğe ulaşan otomobilin dingil mesafesi ise 2385 mm (eskisinden 5 mm daha uzun). Otomobilin tasarımı son derece sportif ve dinamik. 0.31 Cd'lik rüzgar sürtünme katsayısının, bu sınıfın (Minik sınıf-A segmenti) en iyi değeri olduğu belirtiliyor. Bu da daha düşük yakıt tüketimi ve daha sessiz bir sürüş anlamına geliyor.

### İşlevsel iç mekân

Yeni i10'un kokpitine girdiğinizde sizi sade bir tasarım, çoğunlukla yu-





**ZEVKLİ BİR KULLANIMI OLAN YENİ i10'UN ÖN KOLTUKLARI RAHAT, ARKADA DİZ MESAFESİ KISITLI. BİLGİ EKRANI ARACIN BOYUTLARIYLA UYUMLU. KLİMA ETKİN ÇALIŞIYOR. USB VE AUX GİRİŞLERİ İYİ YERDE.**



varlık gösterge ve kumanda birimleri, çift renkli ön konsol ve rahat koltuklar karşılıyor. Çift renk kullanımı, sert plastik malzemenin düşürdüğü kalite hissini biraz olsun yükseltiyor. İşçilik yeterli düzeyde, test aracında herhangi bir kusur göze çarpmıyordu. Kumanda birimleri, direksiyon simidinin sol arkasındakiler hariç ergonomik yerleştirilmiş. Usb ve aux girişleri iyi yerde. Eşya gözü ve bardaklık konusunda sorun bulunmuyor. Kapaklı torpido sınıf standartlarının üzerinde bir hacim sunuyor. Style donanımında ön koltuk sırtlarında cep yok (Elite'te var), sürücü emniyet kemerinin yükseklik ayar mekanizması da aynı şekilde. Ön koltuklar rahat oturma alanı sunuyor. Arka koltuklardaki diz mesafesi ise biraz kısıtlı ama bu çok doğal: Sonuçta i10 en küçük otomobil sınıfında yer alıyor. Bu bölgede zeminin düze yakın olması ise bir avantaj. 252

litrelik bagaj hacmi, 60/40 katlanabilen koltuklar sayesinde 1046 lt'ye çıkıyor.

### 3 silindirli motor

Test aracımızda 1.0 litrelik, 3 silindirli, atmosferik benzinli motor bulunuyor. Gücünü 5 ileri manuel şanzıman aracılığıyla ön tekerleklere ileten motor 66 HP güç ve 94 Nm tork üretiyor. Sürücüsüne 155 km/s maksimum hız ve 14.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi sunan 1008 kg boş ağırlığa sahip otomobilin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 4.7 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 108 g/km.

### Pratik kullanım

Motorun kâğıt üstündeki verilerini üstteki paragrafta okudunuz. Bu rakamlardan da anlaşılacağı üzere, i10 1.0 lt modeli, performans beklenecek bir otomobil değil. Amaç, şehir





**STANDART DONANIMDAKİ  
ESP'NİN BUTONU  
DİREKSİYON SİMİDİNİN  
SOL TARAFINDA. BAGAJ  
HACMİ 252 LİTRE.**



içinde minimum yakıt tüketimiyle ulaşım sağlamak. Bizim test kullanımı-  
mız sonrasında 6.6 lt/100 km yakıt tük-  
eten ve 40 litrelik bir depoyla yak-  
laşık 600 km menzil vaat eden oto-  
mobil, bu yönüyle pek de cimri sayı-  
lmaz. Bunun en önemli nedeni ise,  
alt devirlerde cansız olan motordan  
verim alabilmek için devirli kullan-

mak gerekmesi. 3 silindirli motorun  
horultulu sesi sportif olarak değer-  
lendirilebilir ama bu sesi sevmeyen-  
ler de çıkacaktır. Vites kolunun yeri  
ise çok iyi seçilmiş, kullanımı zevk-  
li. Görüş açıları geniş, ancak iç dikiz  
aynasının yuvarlatılmış üst kenarları  
görüşü azaltıyor. Sert süspansiyon  
yoldaki darbeleri iç mekâna yansı-



tiyor. Nasıl olsa yüksek hızlara çıkılmayacak olan bu araçta daha konforlu bir yapı tercih edilebilirdi. Direksiyon tepkileri bu otomobil için yeterli, fren sistemi sorunsuz çalışıyor. Manuel klima hızlı ve etkin çalışıyor. Küçük dış boyutlar, dar dönüşlerde ve

küçük park alanlarında pratiklik sağlıyor. Yeni i10'da, günümüzün olmazda olmazlarından renkli ve dokunmatik ekran bulunmaması, maliyet kaygısını yansıtıyor. ABS, EBD, ESP, BAS (Fren Desteği), VSM (Stabilite Yönetimi), HAC (Yokuş Kalkış Desteği) gibi

birçok elektronik sürüş destek sisteminin tüm donanımlarda standart olarak sunulması ise güvenlik açısından önemli bir avantaj.

### **Baz fiyatı 28.490 TL**

Style ve Elite olmak üzere iki do-

nanımla satılan yeni i10 1.0 lt Manuel, 28.490 TL'lik baz fiyata sahip. Öte yandan, otomatik vitesli versiyon da 31.990 TL fiyatla Aralık ayında satışa sunuldu. Hyundai, 2014'te 88.000 adet i10 satmayı ve segmentten yüzde 6.3 pay almayı hedefliyor.





## Hyundai i10 1.0 Manuel Style

## Fabrika verileri

Motor:	998 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	66 HP@ 5500 d/d
Maksimum tork:	94 Nm @ 3500 d/d
Maksimum hız:	155 km/s
0-100 km/s:	14.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3665 / 1660 / 1500 mm
Bagaj hacmi:	252 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	6.0 / 4.0 / 4.7 lt/100 km
Fiyat:	28.490 TL

+ Tasarım, donanım, pratik kullanım, işlevsel kokpit

- Malzeme, performans, sert süspansiyon

108 g/km

B







# M4 COUPE NİYETİNE

Geçen ay Avusturya'ya yaptığım MINI kış sürüşü etkinliğinden dönüşte, Münih'te yanımdan kamufajlı M4 Coupe geçmişti. İstanbul'a döndüğümde onun niyetine M Spor paketli 420d Coupe kullanarak kendimi avuttum.

**Yazı: Emre Anamur**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**



Yeni 3 Serisi Sedan'ın coupe karoserli kardeşi olarak yollara çıkan BMW 4 Serisi Coupe; dışarıdan bakıldığında ikiye katlı gerçek bir coupe olması ve sportif tasarımıyla dikkat çekiyor. Bakalım sürücü koltuğundaki hisler neler?

### Gözler üzerinde

Söylemem gereken ilk şey, M Spor paketli 420d Coupe test aracımız, tüm bakışları üzerine mıknatıs gibi çeken bir tasarıma sahip. Elbette bunda yepyeni ve daha pek ortalıkta görülmemiş bir otomobil olmasının da payı var, ama prestijli görünüm ve sportif hatlar, onu bir adım öne taşıyor. 3 Serisi Sedan kardeşinden daha uzun, daha geniş ve daha alçak boyutlar, onun akıcı görünümü ve yere sağlam basan imajındaki püf noktaları. M Spor paketle gelen birçok görsel ek de buna katkıda bulunuyor.

### Tanıdık kokpit

BMW 420d Coupe modelinin iç mekânı, özellikle de ön bölüm, diğer



**M SPOR PAKETLİ TEST  
ARACININ KOKPİTİ,  
PREMIUM MARKA  
HISSİNİ SONUNA KADAR  
YAŞATAN MALZEME VE  
İŞÇİLİĞE SAHİP.**





**ANALOG İLE DİJİTAL GÖSTERGELERİN BİRLEŞİMİNDEN OLUŞAN ANA GÖSTERGE TABLOSU KOLAY TAKİP EDİLİYOR. İDRIVE SİSTEMİNİN ÇEVİRMELİ VE BASMALI BUTONU EL ALTINDA. TÜM BİLGİLER ORTA KONSOLUN ÜSTÜNDEKİ EKRANA YANSIYOR. ÖN KOLTUKLARIN YAN YÜKSELTİLERİ VÜCUDU SARIYOR. İKİ KİŞİLİK ARKA KOLTUĞA GEÇİŞ BİRAZ ZAHMETLİ.**



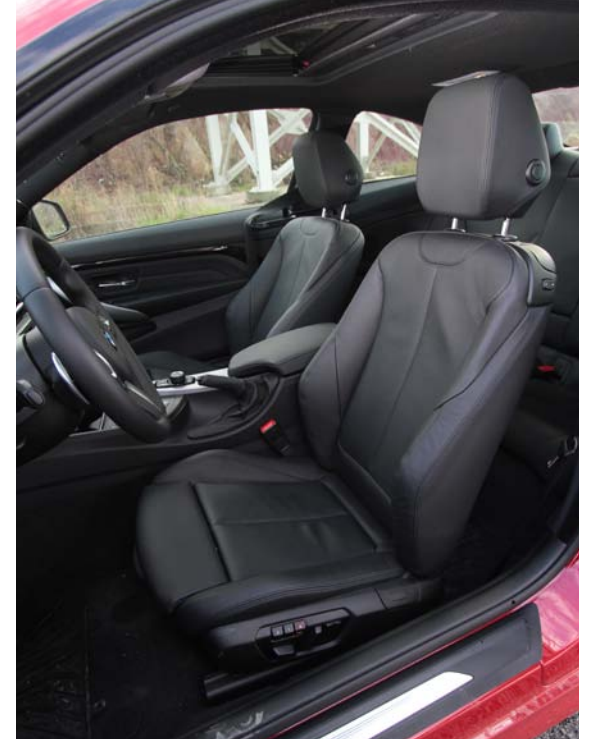
BMW modellerinden tanıdık. Sürücüye dönük bir açıyla yerleştirilen gösterge ve kumanda birimleri, otomobilin sürücü odaklı olmasını ve sürüş keyfini arttırmayı sağlıyor. Sade ve işlevsel tasarımlı iç mekânda malzeme ve işçilik kalitesi üst düzeyde. Gösterge birimleri rahat okunuyor. Kumanda birimleri de, Stop&Start sisteminin açma-kapama butonu haricinde ergonomik yerleştirilmiş. İki kişilik arka koltuk sırasına geçiş, her coupe otomobilde olduğu gibi biraz zahmetli. Aracın ön koltuğunun bir buton aracılığıyla elektrikli olarak öne ve geriye gitmesi önemli bir detay. Arka koltuktaki baş ve diz mesafeleri, uzun yolculuklarda sorun yaratabilir. Omuz mesafesinde ise bir sıkıntı yok. 2810 mm'lik dingil mesafesine sahip olan BMW 420d Coupe'nin bagaj hacmi ise bir coupe için oldukça yeterli: 445 litre.

### 2.0 lt turbo dizel motor

Otomobilde bulunan 2.0 litrelik, 4 silindirli, turbo dizel motor 184 HP güç ve 380 Nm tork üretiyor. Sürücüye 232 km/s'lik maksimum hız sunan motorun 0-100 km/s hızlanma performansı ise 7.3 saniye. Ortalama tüketim fabrika verilerine göre 4.6 lt/100 km. Biz, testimiz boyunca tüm sürüş modlarını (Eco Pro, Comfort, Sport ve Sport+) karma olarak kullandık, bazen Stop&Start'ı da kapattık ve 6.2 lt/100 km'lik bir ortalama elde ettik. Bu da bize göre başarılı bir değer. Otomobilin karbondioksit salımı ise 121 g/km.

### Keyif odaklı

420d Coupe'nin sürüşü keyif odaklı olarak nitelendirilebilir. Elbette ondan çok daha iyi performans sunan BMW modelleri var, ama M Spor paketle gelen spor süspansiyon; tepki-







*2.0 LİTRELİK TURBO DİZEL MOTOR 184 HP GÜÇ VE 380 NM TORK ÜRETİYOR. M SPOR PAKETİNDEKİ ÖZEL SÜSPANSİYONA SAHİP TEST ARACIMIZIN YOL TUTUŞU BAŞARILI VE SÜRÜŞÜ KEYİFLİYDİ.*







**SON YILLARDA BİR BMW KLASİĞİ OLAN SÜRÜŞ MODLARI, SÜRÜCÜNÜN KULLANIM İHTİYAÇLARINA ANINDA CEVAP VERİYOR. ECO PRO TASARRUFLU, COMFORT KONFORLU, SPORT PERFORMANSLI, SPORT+ İSE EN KEYİFLİ MOD.**

leri çok hızlı ve net olan direksiyon sistemi; hızlı ve kararlı çalışan, ayrıca viteslerin direksiyondan değiştirilmesine de olanak tanıyan 8 ileri otomatik şanzıman; süspansiyon, 50:50 ağırlık dağılımı ve düşük ağırlık merkezinin bir sonucu olan başarılı yol tutuş ve güvenli fren sistemi, otomobili kullan-

mayı keyfe dönüştürüyor. Sportif koltuklar vücudunuzu sarıyor. Görüş açıları geniş. İstekli motorun şanzımanla uyumu başarılı. Maksimum torkun 1750 d/d'den itibaren alınması, alt devirlerden itibaren etkili bir çekiş sağlıyor. Açma-kapama butonu zor bir yerde (Motor çalıştırma butonunun

üst kısmı) bulunan Stop&Start sisteminin gürültülü ve sarsıntılı çalışması ise, yakıt tüketimi sağlamasına karşın, sürücüde bu sistemi kapatma isteği uyandırıyor.

**Baz fiyatı 64.540 Euro (160.704 TL)**

BMW 4 Serisi Coupe ilk etapta iki

versiyonla satışa sunuldu: Bu sayfalarda gördüğünüz 420d Coupe ve 428i xDrive Coupe. 420d Coupe'nin baz fiyatı 64.540 Euro (160.704 TL), dört tekerlekten çekişli 428i Coupe'nin etiketi ise 70.912 Euro (176.570 TL). Prestijli, keyifli ve gerçek bir coupe arayanlar için iyi bir seçenek.



**SÜRÜŞ MODLARININ KUMANDA BİRİMİ VİTES KOLU BÖLGESİNDE YER ALIYOR. VİTESLER DİREKSİYON SİMİDİNDEKİ KOLCUKLARLA DEĞİŞTİRİLEBİLİYOR. 8 İLERİ OTOMATİK ŞANZIMAN ÇOK BAŞARILI.**





**GERÇEK BİR COUPE OLAN BMW 420d, ÖZELLİKLE BU AÇIDAN BAKILDIĞINDA ÇOK GÜZEL GÖRÜNÜYOR.**



### BMW 420d Coupe

#### Fabrika verileri

Motor: .....1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel  
Şanzıman: .....8 ileri otomatik  
Maksimum güç: ..... 184 HP @ 4000 d/d  
Maksimum tork: ..... 380 Nm @ 1750-2750 d/d  
Maksimum hız: .....232 km/s  
0-100 km/s: ..... 7.3 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): .....4638 / 1825 / 1377 mm  
Bagaj hacmi: ..... 445 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 5.4/ 4.1 / 4.6 lt /100 km  
Baz fiyat / Test aracı:64.540Euro(160.704TL)/83.750Euro(227.473TL)

+ Tasarım, direksiyon, yol tutuş, performans, tüketim

- Gürültülü ve sarsıntılı çalışan Stop&Start sistemi

121 g/km **B**



# GİZLİ MAKYAJ

2011 yılında yollara çıkan “yeni” Captiva, 2013 yılında stop lambalarında ve ön tamponunda ufak değişimler geçirdi.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







**İÇ MEKANDA  
YENİLEŞTİRMELER  
OLSA DA, DİJİTAL  
YAZI KARAKTERLERİ  
ARTIK DEMODE  
KALMAYA BAŞLADI.**



Ülkemizde 2006 yılında satılmaya başlanan Captiva, 2.0 litrelik dizel motoru, otomatik şanzımanı, 4x4 aktarması, o zamanlar için rakiplerinden daha iyi sürüş özellikleri ve donanımlar sunmasıyla dikkat çekmişti. Hatta o dönemde çalıştığım dergide Hyundai Santa Fe ve Kia Sorento gibi otomobillerle yaptığım karşılaştırmada da rakiplerini geride bırakmıştı. 2011 yılına gelindiğinde silueti aynı kalan Captiva yeni bir yüze ve yeni bir ön konsola kavuştu. 4x4 sistemi ise tarih oldu, en azından Türkiye'de satılanlar için.

Bunları bir kenara bırakıp, Captiva'nın bu yıl içinde gördüğü değişikliklere odaklanalım. Otomobilin burun yapısı genel hatlarıyla ko-





**CAPTIVA'NIN ÖN VE ARKA KOLTUKLARINDA SUNULAN YAŞAM ALANLARI BAŞARILI. DİREKSİYON KOLONUNUN SOL ALT TARAFINDA UFAK BİR EŞYA GÖZÜ VAR.**



runurken, ön panjur altındaki metalik kaplamanın tamponun kenarlarına doğru uzatıldığı ve önceden sis farlarının sadece üst kısmında bulunan krom çerçevenin bumerang formuna kavuşarak sis farlarını çevrelediği görülüyor. Arka tarafta ise stoplar, Led teknoloji ile yenilenmiş. Ayrıca arka tamponda da ufak bir değişim var ve tıpkı ön tarafta olduğu gibi metalik kaplama tampon kenarlarına

doğru uzatılmış.

İç mekâna girerken eskisinden farklı olarak anahtarsız giriş sisteminin yararlanmak mümkün ve aydınlatmalı kapı eşiğinden (sadece sürücü tarafı aydınlatmalı) geçince gösterge tablosunda da değişiklik olduğu görülüyor. 7 kişilik iç mekanın ilk iki sıra koltuğunda sunulan yaşam alanı başarılı. 3. koltuk sırasıysa ya çocuk-

lara, ya da kaynanalara yönelik. Motoru çalıştırıyorum. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş 163 HP gücündeki 2.0 litrelik dizel motor hafif bir gürültü çıkartıyor. Motor gaz pedalı tepkilerine ilk başta çok istekli yanıt vermese de biraz daha bastıkça yeterli performans alınabiliyor. Sonuçta 1903 kg'lık, 163 HP gücündeki bir otomobilden bahsediyoruz. Otomobilin düşük hızla yapılan dönüşler-



deki tepkileri biraz alışkanlık gerektirebilir. Şöyle ki, gaza biraz bastığınız zaman otomobil hemen tepki vermiyor ve güç; şanzımandan ön tekerlere biraz ani olarak aktarılıyor. Bunun sonucunda da çok hafif kafadan kayma eğilimi ortaya çıkabiliyor. Endişelenmeye gerek yok, çünkü elektronik sürüş destek sistemleri zaten standart ve araç da çok güçlü değil. Virajlar-

da hafif yana yatan otomobilin yol tutuşu ortalama seviyede. Tüketim biraz yüksek olsa da (test sürecinde 9.7 lt/100 km) aracın ağırlığı göz önüne alınınca normal karşılanabilir.

### Sonuç

Captiva, başarılı fiyat-donanım ilişkisi sunan bir otomobil. Ancak artık navigasyon sistemi gibi donanımlar

sunmanın ve Casio saatleri hatırlatan yazı karakterlerine sahip radyo ekranını değiştirme zamanının geldiği de gerçek. Eski Captiva'lara alışık olanlar bu otomobilde de 4x4 sistemini arayacaklardır. Çünkü ağır gövdeli bu otomobille arazi bile sayılamayacak gevşek, patika türü zeminde yol alırken, çamura veya toprağa saplanma ihtimali var.

**BAGAJ CAMI AYRI OLARAK AÇILABİLİYOR. BAGAJ ZEMİNİNE GİZLİ KOLTUKLAR AÇILARAK 7 KİŞİLİK OTURMA KAPASİTESİ SAĞLAMAK MÜMKÜN.**





## Chevrolet Captiva 2.0 D AT

## Fabrika verileri

Motor: .....1968 cc, 4 silindirli, common rail, turbo dizel  
Şanzıman: .....6 ileri otomatik  
Maksimum güç: ..... 163 HP @ 3800 d/d  
Maksimum tork: ..... 400 Nm @ 2000 d/d  
Maksimum hız: ..... 184 km/s  
0-100 km/s: ..... 11.2 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4673/ 1868/ 1756 mm  
Bagaj hacmi: ..... 447-962 lt  
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): ..... 9.9 / 6.5 / 7.7 lt /100 km  
Fiyat: .....99.470 TL

+ Fiyat-donanım, kullanışlı iç mekan

- Rüzgâr gürültüsü

152 g/km

D

**LED'Lİ STOPLAR YENİ. BUNUNLA BİRLİKTE ARKA  
TAMPONUN ALTINDAKİ METALİK KAPLAMA ESKİSİNDEN  
FARKLI OLARAK, KENARLARA DOĞRU UZATILMIŞ.**





# KÜÇÜK CANAVAR

1.4 litrelik turbo benzinli motoru 180 HP güç ve 250 Nm tork üreten Seat Ibiza Cupra, boyundan büyük işlere kalkıyor ve başarıyor.

**Yazı: Emre Anamur**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**







**MALZEME KALİTESİ VASAT OLAN OTOMOBİLDE DAMALI BAYRAKLI HIZ GÖSTERGESİ VE DİREKSİYON SİMİDİ CUPRA'YA ÖZEL AYRINTILAR.**

İlk kez 2009 yazında yollara çıkan hızlı hatchback Seat Ibiza Cupra, 2012 sonbaharında makyajlanmıştı. Türkiye'de Mayıs 2013'te satışa sunulan makyajlı Ibiza Cupra'yı İstanbul ve çevresinde kullandık.

### Yeni yüz

Makyaj operasyonu, Ibiza Cupra'ya yeni bir yüz getirdi. Led gündüz farları ve dönüşe duyarlı çift xenon farlarla hem modern bir bakışı olan hem de kullanıcısına görme ve görülme güvenliği sağlayan otomobil, sadece üç kapılı karoser seçeneğine sahip. Ön ızgaradaki damalı bayrak, Ibiza Cupra'nın performansına vurgu yaparken, led stop lambaları modern görünümü pekiştiriyor. Arka bölümde yer alan Cupra yazısı, damalı bayrak ve alt ortada konumlandırılan trapez egzoz çıkışı otomobilin diğer ayırt edici özellikleri. 4055 mm'lik uzunluğuyla küçük sınıfta yer alan Ibiza Cupra, 1693 mm genişliğe ve 1420 mm yüksekliğe sahip.



**Sade kokpit**

Ibiza Cupra'nın iç mekânı, yüksek performans konusunda çok az ipucuna sahip. Bunlar damalı bayraklı Cupra direksiyon simidi, yine damalı bayraklı Cupra hız göstergesi, direksiyon simidindeki vites değiştirme kolcukları, sportif pedal takımı ve sportif kol-

tuklardan ibaret. Diğer gösterge ve kumanda birimleri standart Ibiza'larla aynı. Sportif modellerde görmeye alışık olduğumuz ön panlede krom malzeme, logolu koltuklar, logolu kapı eşiği ve vites topuzu gibi ayrıntılar bu otomobilde yok. Malzeme kalitesi de vasat. ESP butonu orta konsolda, dört-

lü flaşörün hemen solunda yer alıyor. Arka koltuğa geçmek için, ön koltuklar yanlarındaki manuel mekanizmayla öne çekiliyor. 2469 mm dingil mesafesi bulunan otomobilde, tahmin edilebileceği gibi arka koltuktaki oturma alanı kısıtlı. Ibiza Cupra'nın bagaj hacmi ise 236 litre.

**Atak motor**

Gelelim Ibiza Cupra'nın en önemli özelliğine: Performans. Volkswagen Grubu'nun 1.4 litrelik, 4 silindirli, turbo benzinli motoru bu modelde 180 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. Gücünü 7 ileri çift kavramalı otomatik (DSG) şanzımanla yere aktaran







**ÖN KOLTUKLAR VÜCUDU SARIYOR. ARKADAKİ YAŞAM ALANI İSE KISITLI. 7 İLERİ DSG HIZLI VİTES DEĞİŞTİRİYOR. LED GÜNDÜZ FARLARI VE ÇİFT XENON FARLAR ŞİK DURUYOR.**

motor, otomobili 6.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. Fabrika verilerine göre ortalama 5.9 lt/100 km yakıt tüketen, 1184 kg boş ağırlığa sahip otomobilin maksimum hızı ise 228 km/s. Ibiza Cupra, kağıt üstündeki verilerden de anlaşılacağı üzere tam bir ateşli hatchback. Tüm bu verilerin kuzeni Polo GTI ile hemen hemen aynı olduğunu da belirtelim. Ibiza Cupra'nın motoru, direksiyon simidindeki kolcuklarla da vites de-

ğiştirilebilen şanzımanı, direksiyonu, süspansiyonu, yol tutuşu, frenleri, kısacası performanslı sürüşle ilgili tüm özellikleri üst düzeyde. Tüm bunların yanında, sürücüsüne yaşattığı sürüş keyfi de cabası. Bu keyifte sportif motor sesi ve vites değişimlerinde egzozdan gelen patlamaların da etkisi var elbette. Ancak "Her keyfin bir bedeli vardır" misali, performanslı kullanımda Ibiza Cupra'nın tüketimi 8.0 lt/100 km'nin üzerine çıkıyor.

Ama "Buna değmez" diyemem.

### **Fiyatı makul**

Ibiza Cupra'nın 48.300 TL'lik fiyatı, yüksek performansın ille de pahalı olmayacağını kanıtıyor. Baz fiyatta kuzeni Volkswagen Polo GTI'dan 2100 TL daha ucuz olan otomobil, hem ince hesap yapan hem de Polo'dan daha yeni bir modele sahip olmak isteyen hızlı hatchback severler tarafından tercih edilecektir.





## Seat Ibiza Cupra 1.4 TSI 180 HP DSG

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1390 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli  
Şanzıman: ..... 7 ileri otomatik (DSG)  
Maksimum güç: ..... 180 HP @ 6200 d/d  
Maksimum tork: ..... 250 Nm @ 2000-4500 d/d  
Maksimum hız: ..... 228 km/s  
0-100 km/s: ..... 6.9 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4055 / 1693 / 1420 mm  
Bagaj hacmi: ..... 236 lt  
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.): ..... 7.5/ 5.1 / 5.9 lt /100 km  
Fiyat: ..... 48.300 TL

➕ Tasarım, performans, şanzıman, fiyat

➖ Arka oturma alanı kısıtlı, bagaj hacmi

139 g/km



**IBIZA CUPRA'NIN  
BAGAJ HACMI  
236 LİTRE.**





# EN HAVALI CADDY

Makyajlı Volkswagen Caddy ürün gamına Ekim ayı başında eklenen Cross Caddy, kendisine crossover görünümü kazandıran gövde kiti sayesinde en havalı Caddy modeli.

**Yazı: Emre Anamur**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





**VOLKSWAGEN'İN BİNEK MODELLERİNİ ANDIRAN İÇ MEKAN, GENİŞ VE FERAH. SADE TASARIMLI GÖSTERGE BİRİMLERİ OKUNAKLI, KUMANDA BİRİMLERİ DE ERGONOMİK YERLEŞTİRİLMİŞ. GÖRÜŞ AÇILARI DA BASARILI.**

# V

Volkswagen'in herkes tarafından çok iyi tanınan hafif ticari araç modeli Caddy, bilindiği gibi 2010 yılının sonbaharında makyajlanarak bugünkü görünümüne kavuşmuştu. 2013 sonbaharında ise Cross Caddy adlı yeni versiyonuna kavuştu.

### Gövde kitiyle farklılaşıyor

Doğuş Otomotiv - Volkswagen Ticari Araç tarafından, Türkiye'de 55.340 TL kampanyalı baz fiyatla satışa sunulan VW Cross Caddy, "Cross" sıfatını hak edecek bir gövde kitine sahip. Cross Caddy, standart Caddy modeliyle aynı boyutlara ve yerden yüksekliğe sahip olsa da; ön ve arka tampon altındaki alüminyum kaplamalar (Cross tampon kiti), siyah plastik çamurluk korumaları, arka kapılardaki Cross çıkartmaları, karartılmış stop lambaları, 16 inç'lik Sacramento jantlar, karartılmış arka camlar ve gri





tavan raylarını içeren gövde kitiyle farklılaşıyor. Kombi olarak adlandırılan test aracımızın iç mekânında toplam beş kişilik oturma alanı ve hacmi koltuk kombinasyonlarına göre, 750 litre ile 3030 litre arasında değişen büyük bir bagaj bulunuyor. Bagaj pandizotunun düz ya da yukarı kalkık şekilde, iki farklı türde sabitlenebilmesi, yükleme sırasında avantaj sağlıyor.

#### **Kokpitte ince dokunuşlar**

Cross Caddy modelinin kokpiti de

bu versiyona özel unsurlarla farklılaştırılmış. Bunlar arasında; özel Cross Caddy koltuk döşemeleri, kontrast gri dikişlere sahip özel gri/antrasit koltuk ve kapı içi döşemeleri ile gümüş renk çerçeveli üfleçler sayılabilir. Önde ve arkada sunduğu geniş ve ferah oturma alanları (dingil mesafesi 2681 mm), ergonomik kumanda birimleri, sade ve anlaşılır göstergeleri, rahat iniş-biniş sağlayan sürgülü arka kapıları, çok sayıda eşya gözü ve yeterli sayıda bardaklığıyla öne çı-

kan kokpit, konfor ve tasarımda adeta binek otomobilleri aratmıyor. Arka sağ sürgülü kapıdaki camın, bir A4 kâğıdı büyüklüğünde bile olsa açılabilir olması, birçok rakibine karşı bir avantaj.

#### **TDI – DSG kombinasyonu**

Test aracımız olan Volkswagen Cross Caddy Kombi 1.6 TDI DSG, VW'nin yakından tanınan 1.6 litrelik turbo dizel motoru ve çift kavramalı DSG otomatik şanzımanını bir ara-

***CROSS CADDY 5 YETİŞKİN İÇİN YETERLİ İÇ MEKAN SUNUYOR. ÖN KAPILAR GELENEKSEL, ARKA KAPILAR İSE SÜRGÜLÜ YAPIYA SAHİP.***





da sunuyor. Gücünü ön tekerleklere aktaran, 102 HP güç ve 250 Nm tork üreten 4 silindirli motor, 7 ileri manuel şanzımanla uyum içinde çalışıyor. Otomatik kullanımda "D" (Drive) ve "S" (Sport) olmak üzere iki konum sunan sistemde, vitesler istendiği zaman vites kolunu kullanarak manuel olarak da değiştirilebiliyor. Hızlı ve sarsıntısız çalışan DSG övgüyü hak ediyor. Fabrika verilerine göre 168

km/s maksimum hız ve 13.0 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sunan bu motor-şanzıman kombinasyonunu, Mart 2011'de standart Caddy modelinde videolu olarak test edip yayınlamıştık (videolu teste ulaşmak için BURAYA tıklayınız), hızlanma süresi 14.0 saniye, 100-0 km/s fren mesafesi ise 42.6 metre çıkmıştı. Cross Caddy'de de benzer bir performans-tan bahsetmek mümkün. Süspansiyon

konforu hafif ticari araç olması ve yük taşımak için geliştirilmiş bir şasiye sahip olması nedeniyle vasat. Özellikle arka koltukta oturanlar, makaslı arka süspansiyon nedeniyle uzun yolculuklarda şikâyet edeceklerdir. Versiyonuna göre 1417-1570 kg aralığında ağırlığı bulunan aracın yakıt tüketimi ise fabrika verilerine göre ortalama 5.7 lt/100 km. Biz İstanbul ve çevresindeki kullanımımız süresinde 6.4

lt/100 km'lik bir ortalama elde ettik.

### Baz fiyatı 55.340 TL

Volkswagen Cross Caddy, Türkiye'de sadece 1.6 TDI motorla ve tek donanımla satılıyor. Aracın manuel şanzımanlı versiyonu 55.340 TL'lik baz fiyata sahipken, bu sayfalarda gördüğünüz Volkswagen Cross Caddy Kombi 1.6 TDI DSG modelinin fiyatı 61.590 TL. Ancak bu

**ARACIN BAGAJ HACMİ, ARKA KOLTUKLARIN DURUMUNA GÖRE 750-2852-3030 LİTRE ARASINDA DEĞİŞİYOR. PANDİZOT İSTER ORTAYA DÜZ ŞEKİLDE, İSTER YUKARIYA EĞİMLİ ŞEKİLDE SABİTLENEBİLİYOR. SAĞ SÜRGÜLÜ KAPIDA KÜÇÜK BİR CAM VAR.**





fiyatların kampanyalı fiyatlar olduğunu, liste fiyatlarının bunlardan 4700-5200 TL daha fazla olduğunu belirteyim. 2 yıl / sınırsız kilometre mekanik ve 12 yıl paslanmazlık garantisiyle satılan Volkswagen Cross Caddy; crossover görünümlü tasarımı, düşük tüketimli motoru, başarılı şanzımanı, binek otomobil kullanıyormuş gibi hissettiren işlevsel iç mekânıyla öne çıkarken, kombi versiyon olmasına karşın yük taşıma amaçlı geliştirilen makaslı arka süspansiyonu, ilk hızlanma ve fren performansı ile puan kaybediyor.

**10 KOLLU JANT, BİR HAFİF  
TİCARİ ARAC İÇİN SON DERECE  
ŞİK. 1.6 TDI MOTOR 102 HP GÜÇ  
VE 250 NM TORK ÜRETİYOR.**



### Volkswagen Cross Caddy Kombi 1.6 TDI DSG

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	7 ileri otomatik (DSG)
Maksimum güç:	102 HP@ 4400 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	168 km/s
0-100 km/s:	13.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4406 / 1856 / 1794 mm
Bagaj hacmi:	750 / 2852 / 3030 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	6.5 / 5.2 / 5.7 lt/100 km
Fiyat (Manuel / DSG):	55.340 TL / 61.590 TL

- + Crossover görünümü, tüketim, şanzıman, işlevsellik
- Makaslı arka süspansiyon, ilk hızlanma ve fren performansı

137 g/km





# TUTKAL ETKİSİ

Almanya-Avusturya arasında, Alp Dağları'nda gerçekleştirdiğimiz kış sürüşünde MINI Paceman ve Countryman modellerine yeni eklenen ALL4 çekiş sistemini test ettik.

**Yazı: Emre Anamur / Kaprun - Avusturya**

**Fotoğraflar: MINI Medya**



MINI markasının dört tekerlekten çekiş sistemi olan ALL4, Temmuz 2013'te Paceman ve Countryman modellerine eklendi. MINI'nin diğer modellerinde daha önce kullanmış olduğumuz ALL4'u bu kez bu iki modelde ve farklı motor seçeneklerinde kullanma imkanı bulduk.

## Start noktamız Garching

Garching, Almanya'nın Bavyera eyaletinde, Münih yakınlarında küçük bir şehir. BMW Grubu'nun test aracı dağıtım merkezi burada olduğu için yılda en az 3-4 kez geldiğim bir yer. İstanbul çıkışlı uçuşumun ardından, burada MINI Paceman ve Countryman ALL4'lar bizi bekliyor. Önce en güçlüsünden başlayalım diyerek MINI John Cooper Works Paceman ALL4'a biniyoruz. 1.6 litrelik turbo benzinli motoru 218 HP güç





ve 300 Nm tork üreten bu yüksek performanslı otomobil, 6.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaşıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 226 km/s. Motor, gücünü ALL4 sistemi aracılığıyla dört tekerleğe birden iletiyor ve bunu elektromanyetik merkezi diferansiyel sistemiyle yapıyor. Öte yandan, standart sürüşte ön ve arka aks arasında eşit dağıtılan güç, çekiş kaybı yaşanması halinde ihtiyaç duyan aksa otomatik olarak gönderiliyor ve maksimum çekiş sağlanıyor. ALL4 sistem

kontrollerinin, DSC (Dinamik Stabilité Kontrolü) sisteminin yönetim işlemcisine entegre edilmiş olduğunu da belirtelim. Bu da çekiş kaybı sırasında müdahalenin en hızlı ve etkin şekilde yapılmasını sağlıyor. Standart donanımda 6 ileri manuel şanzımanla gelen, ancak 6 ileri otomatik seçeneği de sunan John Cooper Works Paceman ALL4'un performansı üst düzeyde, yol tutuşu da çok başarılı. Kış lastiklerinin de verdiği güvenceyle, otomobili Alp Dağları'na çıkarken, trafik



**HEPSİ ALL4 OLMAK ÜZERE,  
PACEMAN VE COUNTRYMAN  
MODELLERİNİN ÇEŞİTLİ MOTOR  
VERSİYONLARININ YER ALDIĞI SÜRÜŞ  
ORGANİZASYONUNDA KIŞ MERKEZİ  
OLAN KAPRUN'DA BİR GECE KALDIK.**





kurallarının da el verdiği ölçüde zorluyoruz ve adeta bir tutkal gibi yere tutunduğunu görüyoruz.

### Gece Kaprun'dayız

Kaprun, Avusturya'nın kış sporları merkezlerinden biri. John Cooper Works Paceman ALL4 ile olan yolculuğumuz burada sona eriyor. Aslında MINI yetkilileri Kaprun'un zirvesinde, bizler için özel bir alan oluşturmuş ve bu karlarla kaplı ve trafiğe kapalı alanda özel bir sürüş gerçekleştirmemizi istemişlerdi. Ancak belediyeden gelen çığ tehlikesi uyarısı nedeniyle bu keyifli sürüş iptal edildi. Biz de ertesi günkü sürüşü düşünerek uykuya çekildik.

### Dizel Countryman ALL4

İlk gün John Cooper Works Paceman ALL4'un tadına baktıktan sonra ikinci gün MINI Cooper D Countryman ALL4'a biniyoruz. Elbette JCW Paceman ALL4'dan sonra bugün çok daha mutevaziyiz. Çünkü düşük işletme giderleri hedeflenerek geliştirilen bu modelin maksimum gücü 112 HP, maksimum torku ise 270 Nm. 4.4 lt/100 km'lik ortalama tüketim ise kullanıcının yüzünü güldürüyor. 4 kişilik Paceman'ın aksine 5 kişilik bir otomobil olan Countryman, kardeşinden çok daha düşük bir performans gösterse de, soğuk zemin ve sisli dağ yollarında rayda gider gibi ilerliyor. Bu modelde de standart donanım-





da 6 ileri manuel şanzıman bulunuyor ve istenirse 6 ileri otomatik şanzıman satın alınabiliyor. Bugünkü rotamız dünkünün tersi ve Kaprun'dan çıkıp Garching'e ulaşıyoruz.

#### Ayrılık vakti

Garching'te bizi bekleyen minibüs havalimanına doğru yola çıkıyor. Ama burası Münih'in, yani BMW Genel

Merkezi'nin yanı başı, kamufleli test otomobili görmeden olur mu? Tabii ki olmaz. Bu kez M4 Coupe geçiyor yanımızdan, yakalayamıyoruz. Ben de yine Münih'te yeni 3 Serisi'nin ilk kamufleli fotoğraflarını çekip öncelikli olarak twitter'da yayınladığımı ve o gün takipçi patlaması yaşadığımı hatırlıyorum. Bana hep güzel malzemeler veren Münih'i seviyorum.





4MATIC

# DAHA SIKI TUTUNUYORLAR

Mercedes-Benz'in kompakt model gamı (A Serisi, B Serisi, CLA Serisi) opsiyonel olarak sunulan 4Matic sistemi ile kaygan zeminlerde daha fazla tutunma sağlıyor.

Yazı: Tarık Akagün / Hochgurgl-Avusturya  
Fotoğraflar: Daimler Medya



Büyük gövdeli modellerinde 4Matic adlı dört tekerlekten çekiş sistemini uzun yıllardan beri sunan Mercedes-Benz, A Serisi, B Serisi ve CLA Serisi'nden oluşan kompakt ürün gamında dört tekerlekten çekişli versiyonlara sahip. Biz de e-otodergi olarak 4Matic sistemine sahip CLA 250 (211 HP), B 220 (184 HP) ve A 250'yi

(211 HP) Avusturya'da Innsbruck-Hochgurl arasında asfalt yollar ile kar ve buzla kaplı Alp Dağları'nda, -17C'yi bulan hava sıcaklığında kullanma imkânı bulduk.

### **Kompakt otomobillere kompakt dört çeker**

Bilindiği gibi Mercedes'in 4Ma-

tic adını verdiği 4x4 aktarmalı otomobilleri daha önceden temeli arkadan itişli olan C Serisi, E Serisi, CLS Serisi ve ML Serisi ile doğuştan bir arazi aracı olan G Serisi'nde kullanılıyordu. Önden çekişli altyapıya sahip kompakt Mercedes'lerde de bu sistemin sunulması ile Alman marka, toplam 12 model serisinde, 60 araçta

dört tekerlekten çekiş seçeneği sunuyor. Önden çekişli aktarmaya ve 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımana sahip A, B ve CLA'daki 4Matic, diğer modellerde kullanılanlardan tamamen farklı. Mercedes-Benz mühendisleri model yelpazesinin giriş seviyelerinde yer alan bu gövde tipleri için, hafif, etkin çalışan ve yakıt tüketimine mi-





nimum seviyede etki eden bir sistem üzerinde yoğunlaşmışlar. Sonuç olarak da rakiplerinden yüzde 25 daha hafif, yani otomobile 70 kg ek ağırlık getiren bir dört tekerlekten çekiş sistemi üretmeyi başarmışlar. 4Matic sisteminin performansına yaptığı etkiyi CLA 250'de ele almak gerekirse, bu otomobilin 6.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanmasının, önden çekişli CLA 250'nin 6.7 saniyelik 0-100 km/s hız-

lanmasından 0.1 saniye daha iyi olduğu görülüyor. Buna karşılık ortalama tüketim 0.4 lt/100 km'lik artışla 6.6 lt/100 km'ye yükseliyor.

Bu sistemin en büyük özelliği 7G-DCT adlı çift kavramalı şanzımana entegre edilmiş PTU (Power Take-off Unit) adlı güç aktarım sistemi ile gücün arka aksa aktarılması. Bu sayede ek bir yağlama ünitesine gerek

kalmadan mevcut sistemin yağlama sisteminden faydalanılarak ağırlık tasarrufu sağlanmış.

### Çok diskli aktarma

Kompakt sınıf 4Matic'lerde PTU ile şafta iletilen gücün arka aksa iletilmesi elektrohidrolik kavramaya sahip çok diskli kavramaya sahip bir sistemle gerçekleşiyor. Normal şartlarda tamamı ön tekerlere iletilen mo-

tor gücünün yüzde 50'si ihtiyaç anında bu şekilde arka aksa yönlendirilebiliyor.

### Sürüş özellikleri

Araçlarda 4Matic sistemi "gerektiği kadar sık, mümkün olduğunca az" prensibi ile hizmet veriyor. Yani bunu ihtiyaç duyulduğu an şeklinde özetlemek mümkün. Karla kaplı zeminde, kış lastikleri takılı olarak, ESP açık şe-





kilde yaptığımız tam gaz hızlanma denemelerinde otomobil gücünü problemsiz şekilde zemine aktardı. Viraj çıkışlarında yine dip gaz yapılması neticesinde oluşabilecek önden veya arkadan kayma öncelikle aktarma sistemi tarafından güç aktarımının düzenlenmesi ile stabilize edilmeye çalışılıyor. ESP ve 4ETS (4 tekerleğe etki eden çekiş kontrol sistemi) son çare olarak devreye giriyor. Elektronik sü-

rüş destek sistemleri kapalıyken yaptığımız denemelerde ise otomobil kolay kontrol edilebilen kayma eğilimi gösteriyor. Bu durumda kaygan zemin üzerinde otomobili gaz pedalı hareketlerine bağlı ağırlık transferi ile yönlendirebilmek mümkün. Eco mod seçiliyse otomobil daha önden çekişli bir karakter sergiliyor, sport ve manuel modda ise arka aksa aktarılan güç biraz daha fazla oluyor.

### Sonuç

Kompakt Mercedes-Benz'lerde yer alan 4Matic sistemi kaygan zeminlerde sürücülerin işini kolaylaştıran bir sistem. Ama unutmamak gerek ki her otomobil fizik kuralları çerçevesinde yol alır. Bunun sonucunda uygun lastik olmadan yapılan karlı zemin sürüşlerinde, sistemden verim almak mümkün olamayacağı için sürüş güvenliği konusunda riskler doğabilir.



**4MATIC SÜRÜŞ  
ETKİNLİĞİNE TARIK  
AKAGÜN KATILDI.**





# ÇOK DİSKLİ ELEKTROHİDROLİK ARKA AKS KAVRAMA SİSTEMİ

Ana transmisyon-  
dan arka aksa güç  
aktarımını sağlayan  
PTU dişlisi

Güç  
aktarımını  
sağlayan  
konik dişli

Flanş

Ana transmisyon

Sol ön  
güç aktarma mili

7G-DCT  
çift kavramalı  
şanzıman

Yağ soğutucusu

Elektro-  
hidrolik  
kontrol  
ünitesi

Sol ön  
güç aktarma mili

Prizdirek  
mili

Çift kavrama

Kavrama basıncı  
kontrolünü  
sağlayan valf

Şaft flanşı

Düşük ağırlıklı  
muhafaza

Sol arka  
aktarma  
mili

Arka aks  
diferansiyeli

Sağ arka  
aktarma mili

Torku sağ ve sol arka aks  
arasında değişken olarak  
dağıtan elektrohidrolik  
kontrollü çok diskli kavrama

Sistem basıncını  
sağlayan rotor  
tipinde pompa

## ENTEĞRE GÜÇ AKTARMA SİSTEMİNE SAHİP 7G-DCT ŞANZIMAN



## **e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,**

Aylık periyotta ve ücretsiz olarak yayınlanan e-otodergi, tüm yayın hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan ve kanunlarla korunan tescilli bir markadır. e-otodergi'nin dağıtımı, sadece [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) ve aynı şirkete ait olan haber portalı [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) adreslerinden yapılmaktadır.

Ancak tespit edilmiştir ki, bazı internet kullanıcıları, e-otodergi'nin çeşitli sayılarını başka sunuculara yükleyip dağıtmaktadırlar. e-otodergi'yi maddi zarara uğratan bu durum, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Yasası'na göre suç teşkil etmektedir ve tazminata tabidir.

e-otodergi'yi farklı sunuculara yükleyip oradan indirilmesine imkan tanıyanlar hakkında suç duyurusunda bulunulacak ve yasal işlem başlatılacaktır.

Önemle duyurulur.

**Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.**

## **Sayın e-otodergi okuyucuları,**

Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi ve e-otodergi Test Yıllığı gibi çeşitli özel sayılarımızın ücretsiz dağıtımları, yasal olarak sadece [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) ve [www.testyilligi.com](http://www.testyilligi.com) web sitelerinden yapılmaktadır.

Lütfen her ay yayınlanan e-otodergi sayılarını ve yılda bir kez yayınladığımız Test Yıllığı gibi özel sayılarımızı sadece [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) ve [www.testyilligi.com](http://www.testyilligi.com) adresleriyle başlayan linklerden indiriniz. Ayrıca iPad App Store'daki e-otodergi uygulamasını da indirebilirsiniz.

Şirketimiz, diğer web sitelerinden ya da linklerden indireceğiniz e-otodergi adlı pdf dosyaların orijinal ve virüssüz olduğunu garanti etmemektedir.

Önemle duyurulur.



## Yarış bizim neyimize

Sonuna doğru yaklaştığımız 2014 senesinde bu ay köşemde geride kalan yarışların bir değerlendirmesini yapmayı planlamıştım aslında. Fakat tam yazımı yazmaya hazırlandığım dönemde aldığım son haber konu değişikliğine sebep oldu. Haber şöyleydi: Bu sene Intercity İstanbul Park Pisti'nde yapılan ve sonrasında oldukça kavga gürültü kopartan Dünya Superbike Motosiklet Şampiyonası yarışımız 2014 taslak takviminde yer almamıştı. Motorsporlarımızın yegane dünya şampiyonu Kenan Sofuoğlu'nu seyretme imkanı bulduğumuz bu yarış sonrası bildiğiniz gibi Intercity İstanbul Park Pisti yönetimi ile Türkiye Motosiklet Federasyonu arasında kızılca kıyamet kopmuştu. Günlerce basında yer alan bu tartışmaların ardından Intercity İstanbul Park'ın kapıları motosiklet pist yarışlarına süresiz olarak kapandı. World Superbike yarışlarında ise onbinlerin seyrettiği konuşulurken para verip bilet almaya gelen seyirci sayısı 3700 civarındaydı. Gerisi ise davetiye ile gelen seyirciler. Ülkenin yegane dünya şampiyonu piste çıkacak, bilet almaya gelen seyirci adedine bak. Yarış sonrası ise Sofu-

oğlu padokta ekibi ve ailesiyle sevincini yaşarken, hemen yanında kopan hırğüre birebir şahidim. TMF Başkanı Bekir Yunus Uçar destek verdiği yarışta güvenlik görevlileri tarafından yaka paça dışarı çıkartılmaya çalışıyordu neredeyse. Bu olayları da organizatör firma Dorna'nın üst düzey yetkilisi bizzat iPad'iyle kameraya çekiyordu. Öyle ya da böyle, artık WRC, MotoGP, WTCC, DTM ve Formula 1'den sonra World Superbike da ellerimizin arasından kaydı gitti. Gelir ve eğitim düzeyi düşük ülkemizde motorsporlarının geneline yurdum insanının "Kodaman tabakanın hafta sonu eğlencesi" bakış açısı yıkılmadığı sürece bu düzen böyle devam eder. O yüzden giden yarışların ardından pek de yakınmamak lazım.



Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com  
www.twitter.com/caglar\_grkn

# e-otodergi

HABERLERİMİZİ  
TWITTER'DAN  
TAKİP ETMEK İSTERSENİZ  
LOGOYA  
TIKLAYINIZ







### İzmir'de Super Sport araçlar kapıştı

İzmir Park'ta 32 aracın katıldığı Drag yarışında Super Sport araçların yarıştığı 3200 cc ve üzeri Kategori'de 9 araç ile rekora imza atan İzmir'li ünlü işadamları kıyasıya rekabet için piste çıktı. Mesut Sancak, İzmir'de bir tek kendisinde olan Lamborghini Aventador aracı ile bu kategoride birincilik kupasını aldı. İkinciliği alan isim ise Ferrari 458 İtalia ile Tarkan Önal olurken, üçüncülüğü Kamil Karakaş Bentley Continental GT aracı ile elde etti. Kamil Karakaş'ın eşi Onur Karakaş'ta bu yarışta da Bayanlar Kategorisi'nde katıldı ve Porsche Cayenne aracı ile kupa aldı. Pistte kıyasıya rekabet için iddialı araçlarıyla piste çıkan Kadir Haner, Mazhar Uslu Ferrari 458 İtalia araçlarıyla ilk üçün yakın takibinde olan isimlerdi. Güzel bir havada, iddialı araçlar ve yoğun katılımcıyla gerçekleşen Drag Yarışı'nda yavaş yavaş sezon sonuna yaklaşıırken tüm kategorilerde heyecan ve rekabet doruktaydı. 1400 – 1600 Kategori'de Hüseyin Kızılsu, Sport Kategori'de Dağsu Şener ve 2000 – 2500 CC Kategori'de Kaan Kara da birinciliği elde ettiler.

### İspanya'yı Gymkhana Grid ateşi sardı

Tüm dünyada oldukça fanatik bir takipçi kitlesi bulunan Gymkhana Grid heyecanı Madrid'te doruğa tırmadı. Bu sene yeni eklenen Super Car yarış finalinde Nani Roma ve Ken Block arasındaki rekabette Roma kazanan pilot oldu. "İspanya'da Ken Block'un karşısında kazanmak çok güzel" diyen Nani Roma "Aynı zamanda, bu otomobili kendi elleriyle üreten ekibim için bu çok özel bir ödül. Birçok TV kanalı ve dünyanın en iyi drift pilotları karşısında bu yarış kazanmak çok daha önemli. Gerçekten kendimi çok iyi hissediyorum ve beni yarışa davet ettikleri için gerçekten minnettarım." dedi. Ken Block ise hafta sonunu "Bu hafta sonu İspanya'da muazzam bir zaman geçirdim. Bu etkinliğe katılmak için bu kadar insanın buraya gelmesi beni çok heyecanlandırdı. Dört çekişli sürüş kategorisindeki başarılı yarışmacılarla yarışmaktan keyif aldım" sözleriyle değerlendirdi.



### Yağız Avcı liderliğe yerleşti

İki yıl aradan sonra yine Antalya'nın zorlu toprak etaplarında yapılan Expo 2016 Hitit Rallisi'nde Castrol Ford Team Türkiye adına start alan Yağız Avcı / Bahadır Gücenmez ekibi birinciliği elde ettiler. Yine aynı takımdan Murat Bostancı / Onur Vatansever ikinci sırada podyuma çıkarken, Fatih Kara / Güray Karacar ekibi de üçüncü sırada finiş geldiler. Bu sonuçla şampiyonada sezonun bitimine bir yarış kala Yağız Avcı pilotlar klasmanında liderliğe yerleşti. Castrol Ford Team Türkiye bu sonuçla Takımlar Şampiyonluğu'nu garantilerken, yine aynı ekipten Murat Bostancı Genç Pilotlar klasmanında, Orhan Avcıoğlu ise iki çeker kategorisinde şampiyonluklarını ilan ettiler. Kadın sürücüler klasmanında Simin Bıçakçioğlu finiş lider olarak gelirken Historic sınıfında da Kerem Üstünkaya / Özden Yılmaz birincilik kupasını aldılar. Ulusal klasmanda 17 ekip finiş varmayı başardı.





## Borusan Motorsport şampiyon

Türkiye Pist Şampiyonası'nın İzmir Ülkü Yarış Pisti'nde koşulan final yarışları büyük çekişmeye sahne oldu. Super Grup'ta Aytaç Biter ve Kaan Gürgenç, Maxi Grup'ta ise Can Artam ile mücadele eden Borusan Otomotiv Motorsport, Bmw 3.20'nin 7'nci şampiyonluğunu kutlamak hem de Takımlar Şampiyonluk kupasını kaldırmak amacıyla yola çıktığı yarışta hedefine ulaştı. Son 2 senenin Türkiye Süper Grup Şampiyonu Kaan Gürgenç, final yarışlarında rahattı ve takımına puan kazandırdı. Takımlar Şampiyonası mücadelesi için son yarışa 16 puan önde başlayan Borusan Otomotiv Motorsport, bu avantajını kaybetmedi ve rakiplerinin önünde şampiyonayı tamamlayarak 2009 ve 2011 sezonlarında olduğu gibi 2013 sezonunu da Türkiye Takımlar Şampiyonu olarak tamamladı. Aytaç Biter'in BMW 320si ile Süper Grup yarışındaki 56,885'lik derecesi ile Süper Grubun en hızlı tur zamanını elde etti.



## Kenan Sofuoğlu İzmir'de start aldı

Bu sezon Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nın ikinci sırada noktlayan milli sürücü Kenan Sofuoğlu TMF Supermoto Şampiyonası yarışına renk kattı. Türkiye Motosiklet Federasyonu ve İzmir Ülkü Motorsporları Kulübü'nün organize ettiği yarışta yoğun bir seyirci katılımı gözlemlendi. 2 Kasım Cumartesi günü antrenmanlar ve sıralama turlarının yanı sıra TMF 125 SP ve Bayanlar Kupası yarışları gerçekleştirildi. Pazar günü ise ilk start SuperMoto kategorileri ile başlarken ardından Türkiye Pist Şampiyonası kategorileri ve SuperMoto ikinci yarışları start aldı. Supermoto A sınıfında birinci olan Kenan Sofuoğlu gün boyu hayranlarına imza dağıtarak, bol bol hatıra fotoğrafı çekti. Pist Şampiyonası'nda ise 1000 cc. (A) sınıfında Tolga Uprak, 600 cc. (A) sınıfında ise Red Bull Rookies Cup'da ülkemizi temsil eden Toprak Razgathoğlu zafere ulaşan sürücüler oldular.

## Moto GP'de sezonun kralı Marquez oldu

Sezona çaylak olarak başlamasına rağmen hep zirveyi zorlayan Repsol Honda sürücüsü Marc Marquez, Valencia'daki son yarışta 3. olarak kariyerinin ilk şampiyonluğunu elde etti. Geçen yılın şampiyonu Jorge Lorenzo ve Dani Pedrosa'nın ilk iki sırayı aldığı yarışta Valentino Rossi de dördüncü sırada finişe geldi. 20 yaşındaki Marquez bu zaferiyle ayrıca MotoGP tarihinin en genç şampiyon olan sürücüsü olarak kayıtlara geçti. İspanyol genç şampiyon yarışın ardından "Bu benim için bir rüyanın gerçek olması. Kendi ülkemdeki seyircilerin önünde şampiyonluk turu atmayı ve Jorge ile Dani gibi iki fantastik sürücüyle sezon boyu rekabete girmeyi hayal bile edemedim. Sezon boyunca bana inanan ve destek veren tüm Honda ekibine, aileme ve taraftarlarıma çok teşekkür ederim" açıklamasını yaptı. Honda takımı ayrıca bu sezonu Yamaha'nın önünde markalar şampiyonu olarak noktaladı.





## Ross Brawn yuvaya dönebilir

Ferrari'nin Michael Schumacher ile altın yıllarında teknik direktör olarak büyük başarılar imza adan Ross Brawn'ın, İtalyan ekibine geri dönebileceği dedikoduları yapılmaya başlandı. Bir İngiliz TV kanalına konuşan Stefano Domenicali "Yerine başka bir ismin gelebilmesi için farklı bir pozisyona atanmanın en iyi çözüm olduğunu görürsem, hemen yarın bunu yaparım, kesinlikle. Ayrıca bu kararı alacak patronlarım var. Sonuç olarak en önemli şey Ferrari'nin her zaman Formula 1'de rakipleri tarafından başarı ölçüsü alınan bir takım olmasıdır" dedi. Yeniden Ross Brawn'la yan yana çalışmaktan mutlu olup olmayacağı sorusuna ise İtalyan direktör "Bu soruya cevap veremem. Çünkü ne cevap verirsem vereyim, gazetelerde bir sürü başlık olacaktır. Ross Brawn'a, her şeyden önce bir arkadaş olarak, bir profesyonel olarak saygım büyük. O yüzden neler olacağını hep birlikte bekleyip görelim" dedi.



## Galler Rallisi'nde Ogier son noktayı koydu

İlk katıldıkları sezonda iyi bir başlangıç yapan Volkswagen Motorsport takımı, WRC'de yılın son rallisinde de şampiyon ekipleri Sebastien Ogier / Julien Ingrassia ile zafere ulaştı. Bu seneyi ayrıca Dünya Takımlar Şampiyonu olarak noktlayan Alman takımın diğer ekibi Jari Latvala / Miikka Anttila ise ikinci olarak podyuma çıkarak güzel bir sezon finaline imza attılar. Önümüzdeki sezon parkurlara



geri dönecek olan Hyundai takımında yer alacak olan Thierry Neuville / Nicholas Gilsoul ise üçüncü sırada podyuma çıkarak kendisi açısından mutlu bir hafta sonunu geride bıraktı. Mads Ostberg dördüncü sırada finişe gelirken, Norveçli pilotu Andreas Mikkelsen takip etti. Citroen ekibinde ise Mikko Hirvonen mekanik arıza ile yarış dışı kalırken, Dani Sordo ise yedinci sırada finişe geldi. Şampiyonada ilk kez WRC otomobille start alan WRC-2 şampiyonu Robert Kubica ise takla atarak ralliye veda etti.



## Mark Webber F1'e veda etti

Red Bull Racing takımının Avustralyalı pilotu Mark Webber, Formula 1 kariyerini sezonun son yarışı olan Brezilya GP'sinde sonlandırdı. Takım arkadaşı Sebastian Vettel'in ardından ikinci sırada podyuma ülkesinin bayrağını sallayarak çıkan Webber: Kariyerimin büyük bir bölümünde beraber çalıştığım tüm bu insanlarla birlikte iyi bir mücadele, kariyerim için çok iyi bir finiş oldu. Seb, Fernando, Lewis, Nico; bu yarışta hepsine teşekkür etmek istiyorum, son turlar çok keyif vericiydi, benim için çok güzel bir finiş oldu. Avustralya'da herkese teşekkür etmek istiyorum, kariyerimin başında aldığım destek olmasaydı bugün burada olamazdım. Başından sonuna kadar eğlenceli, gurur duyduğum bir kariyer, harika bir yolculuk oldu. Kariyerimde özel olarak rol oynayan birçok kişi bulundu. Onlar, kim olduklarını biliyorlar, hepsine çok, çok teşekkürler" ifadelerini kullandı.



e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



***e-otodergi***