

WWW.

AĞUSTOS 2012 SAYI:50

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

3D
video

Videolu test: BMW 640d Gran Coupe

• M135i • SL350 • A5 SPORTBACK • CRUZE SW • ACTIVEHYBRID 3 • DS5 • i40 • 328i TOURING



**LÜTFEN
3D GÖZLÜK
TAKINIZ!**



**TÜRKİYE'DE İLK KEZ BİR OTOMOBİL DERGİSİ
3D (3 BOYUTLU) OTOMOBİL VIDEOSU YAYINLIYOR!
BU VİDEOYU 3D OLARAK İZLEYEBİLMENİZ İÇİN 3D GÖZLÜK
KULLANMANIZ GEREKİYOR. ŞİMDİ 3D GÖZLÜĞÜNÜZÜ
TAKIN, "OYNAT" BUTONUNA TIKLAYIN VE BU YENİ
TEKNOLOJİNİN TADINA VARIN.**

ÖNEMLİ BİLGİ:
VİDEOLARI İPAD'DE
İZLEYECEK OLAN
OKUYUCULARIMIZIN,
DERGİYİ AÇTIKTAN
SONRA VİDEOLARIN
İNDİRİLMESİ İÇİN BİR
SÜRE BEKLEMELERİ
GEREKMEKTEDİR.



Emre Anamur
emre@e-otodergi.com
www.twitter.com/Emre_Anamur



Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

5x5

Borusan Otomotiv

www.landrover.com.tr / 0850 252 30 30



Borusan Otomotiv tarafından ithal edilen Land Rover'lara 3 yıl ya da 100.000 km (hangisi önce dolarsa) olmak üzere özel garanti verilmektedir. Bu özel garanti, yasal garantiyi aşan süre ve km bakımından bedelsiz onarım için olup, yasal mevzuatın garanti içinde tüketicilere tanıdığı diğer seçimlik hakların doğumuna neden olmaz.

Land Rover yakıt tüketim değerleri (lt/100 km): Freelander 2 Şehir içi: 13,5 - Şehir dışı: 7,5 - Karma: 9,6 - **CO₂ emisyonu:** 224 g/km'dir. Range Rover Evoque Şehir içi: 11,9 - Şehir dışı: 6,9 - Karma: 8,7 - **CO₂ emisyonu:** 199 g/km'dir. Discovery 4 Şehir içi: 9,8 - Şehir dışı: 8,1 - Karma: 8,8 - **CO₂ emisyonu:** 230 g/km'dir. Range Rover Şehir içi: 11,5 - Şehir dışı: 8,2 - Karma: 9,4 - **CO₂ emisyonu:** 253 g/km'dir. Range Rover Sport Şehir içi: 9,8 - Şehir dışı: 8,1 - Karma: 8,8 - **CO₂ emisyonu:** 230 g/km'dir.

Land Rover Türkiye Distribütörü Borusan Otomotiv

Resimdeki araçlar opsiyonel donanım içermektedir.

HABERLER

07 Ford Transit & Tourneo Custom

09 Makyajlı Audi R8

15 Haziran 2012 otomobil satışları

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

BİLGİLENDİRME

20 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

21 BMW 328i Touring

50

**MERCEDES-BENZ
SL 350**

26 BMW ActiveHybrid3

30 BMW M135i

35 Chevrolet Cruze SW 1.4 Turbo MT

VIDEO LU TESTLER

41 Ölçümler nasıl yapılıyor?

43 BMW 640d Gran Coupe

57 Audi A5 Sportback 2.0 TFSI quattro S tronic

63 Hyundai i20 1.4 CRDi

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

68 Citroen DS5 1.6 e-HDi MCP

74 Hyundai i40 1.6 GDi Prime

YASAL UYARI

78 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

79 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar

80 F1 Almanya GP'si

83 F1 Macaristan GP'si

86 İtalya Moto GP'si

88 Amerika Moto GP'si

90 ERC Boğaziçi Rallisi

93 Kocaeli Rallisi

96 Haberler



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz!

e-otodergi

AĞUSTOS 2012 - SAYI 50

Sahibi

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.
Arnavutköy Merkez Mah. Yıldırım Beyazıt
Cad. No: 58 B, Gaziosmanpaşa / İstanbul
www.e-otodergi.com

Editörler

Emre Anamur - Tarık Akagün
emre@e-otodergi.com
tarik@e-otodergi.com

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

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 BMW 640d
Gran Coupé

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



Sheer
Driving Pleasure



TUTULMA SIRASI SİZDE.

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

YENİ BMW 6 SERİSİ GRAN COUPÉ.

BMW EfficientDynamics

2993 cc 313 bg 146 gr/km CO₂



Borusan Otomotiv

İnce zevkler, yüksek standartlar.

1000'inci Lamborghini Aventador üretildi



1000'inci Lamborghini Aventador'un 19 Temmuz 2012 günü üretildiği açıklandı. Üretilen 1000'inci Lamborghini Aventador LP 700-4 turuncu renkte ve Almanya'daki bir mimara teslim edilecek. Bavyera bölgesinde yaşayan Hans Scheidecker adlı müşterinin bir tane de Diablo'sunun bulunduğunu belirtiyor.

Frankfurt Otomobil Fuarı 2011'de tanıtılan Lamborghini Aventador, böylece 1 yıl 3 aylık sürede 1000'inci adede ulaşmış oldu. Halbuki Murcielago modelinin 1000'inci adede ulaşması 2 yıl 5 ay sürmüştü. Bu başarıda Bologna-Sant Agata'daki fabrikanın kapasitesinin artırılmasının da etkisi büyük.

Yeni Nissan Note yüzünü gösterdi

Yeni Nissan Note'un ilk fotoğrafı basına dağıtıldı. Bu yılın Eylül ayında Japonya'da satışa sunulacak yeni Nissan Note 2013 yılının ilk aylarında Avrupa yollarına çıkacak. B segmentinde (küçük sınıf) yer alan bir otomobil olan Note eski jenerasyonunda da olduğu gibi hatchback gövdeye sahip. Yeni Nissan



Note'un dünya tanıtımı Japonya'nın Yokohama şehrinde gerçekleştirildi. Markanın tıpkı yeni Micra gibi "global model" olarak konumlandıracağı yeni Note 2013'ün; aerodinamik tasarımı, hafif platformu ve çevreci motorları sayesinde düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit salımına sahip olduğu belirtiliyor.



Güven verir.
Değer katar.

Motosiklet tutkunları için istasyonlarımız açılıyor!

TÜVTURK Araç Muayene İstasyonları, İstanbul'daki motosiklet tutkunları için bir ilki gerçekleştiriyor ve sadece motosikletlere hizmet verecek olan muayene istasyonlarını hizmetinize sunuyor. Çok yakında hizmete girecek olan istasyonlar sayesinde, ister Avrupa ister Anadolu yakasında olun motosikletinizin muayenesini hızlı ve kolayca yaptırabileceksiniz.

Motosiklet en büyük keyiflerinizden biriye, keyfinizi kaçırarak durumlara mahal vermemek için motosikletinizin muayenesini mutlaka yaptırın.

Kızıltoprak Motosiklet Muayene İstasyonu: Taşköprü Caddesi, İntaş Blokları, A Blok, No: 30, Zemin Kat, KADIKÖY (Fenerbahçe Stadi karşısı)
Maslak Motosiklet Muayene İstasyonu: Atatürk Oto Sanayi, 2. Kısım, 27. Sokak, No: 1078, MASLAK



Ford Otosan'dan iki yeni model

Ford'un efsanevi ticari aracı Transit'in yeni segmentteki temsilcisi Tourneo Custom ve Transit Custom'ın banttandırılma töreni 23 Temmuz 2012 günü Ford Otosan Kocaeli Fabrikası'nda gerçekleştirildi. Ford Transit-Tourneo Custom, ürün yelpazesinde Transit Connect ve Transit'ten sonra yeni bir segmente giriyor. Tourneo Custom ve Transit Custom, Ford'un otomobillerinde de kullanılan kinetik tasarımla

şekillendirilmiş ve bu sayede sportif ve göze güzel geliyorlar. Binek versiyon olarak düşünülen Tourneo Custom, sekiz ya da dokuz koltuklu düzenlemelerle, kısa (4.97 metre uzunluk) ve uzun dingil (5.34 metre uzunluk) olarak iki versiyona sahip Uzun versiyonunun ek uzunluğu, üçüncü koltuk sırasının arkasında ilave geniş bagaj alanı sağladığı belirtilirken iki metrenin altındaki yüksekliğiyle ayrıca birçok otopar-

kın yükseklik sınırına uygun olduğu ifade ediliyor. Transit Custom'da ise 4.97 m ve 5.34 m olmak üzere iki gövde uzunluğu mevcut. Düşük kullanım maliyeti her araç için önemliyken, ticari araç kullanımında daha da önemli. Araçlarda 2.2 litre Duratorq TDCi dizel motora yer verilmiş. Motorun 100 HP güç - 310 Nm tork, 125 HP güç - 350 Nm tork ve 155 HP güç - 385 Nm tork üreten üç seçeneği mevcut.

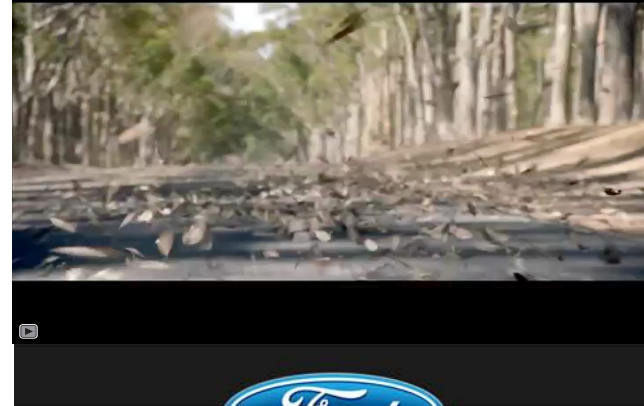


**TRANSIT CISTOM VE
TOURNEO CUSTOM
MODELLERİ BU YILIN
SON ÇEYREĞİNDE SATIŞA
SUNULACAK. YENİ TRANSIT
İSE 2013'TE TANITILACAK.**

Daha fazlası için Ford Türkiye sosyal medya hesaplarını ziyaret edin.



-  /FordTurkiye
-  /FordTurkiyeRalli
-  /FordTurkey
-  /FordTurkiye



Go Further
ford.com.tr

Honda Civic
tutkusu
40
yaşında



1972



2012

Honda Civic efsanesi tam 40 yıldır devam ediyor!

Harekete duyarlı direksiyon sistemi ile daha güvenli, **ECON** modu ile hem ekonomik hem de daha çevreci!



www.honda.com.tr
www.facebook.com/HondaTR



Honda Finans

Audi R8'e 2013 makyajı

Audi R8 2013'e makyajlı yüzle geliyor. 2012 Paris Otomobil Fuarı'nda gösterilecek yeni yüzü Audi R8'in teknik anlamdaki en büyük yeniliğiye, 6 ileri oranlı otomatikleştirilmiş manuel şanzımanın yerini 7 ileri oranlı çift kavramalı S tronic şanzımana bırakması. Spyder ve Coupe olmak üzere iki karoser seçeneği bulunan Audi R8'in görsel anlamdaki en dikkat çekici yeniliği aydınlatma grubunda yapılmış. Bunun sonucunda da ışık şeridi halinde yanan LED'li gündüz farları ile daha çekici bir görünüm elde edilmiş. El işçiliği ile birleştirilen motorlar önceden de olduğu gibi... Bu motorlar 430 HP güç ve 430 Nm tork üreten 4.2 litrelik V8 FSI ile, 525 HP güç ve 530 Nm tork üreten 5.2 litrelik V10.

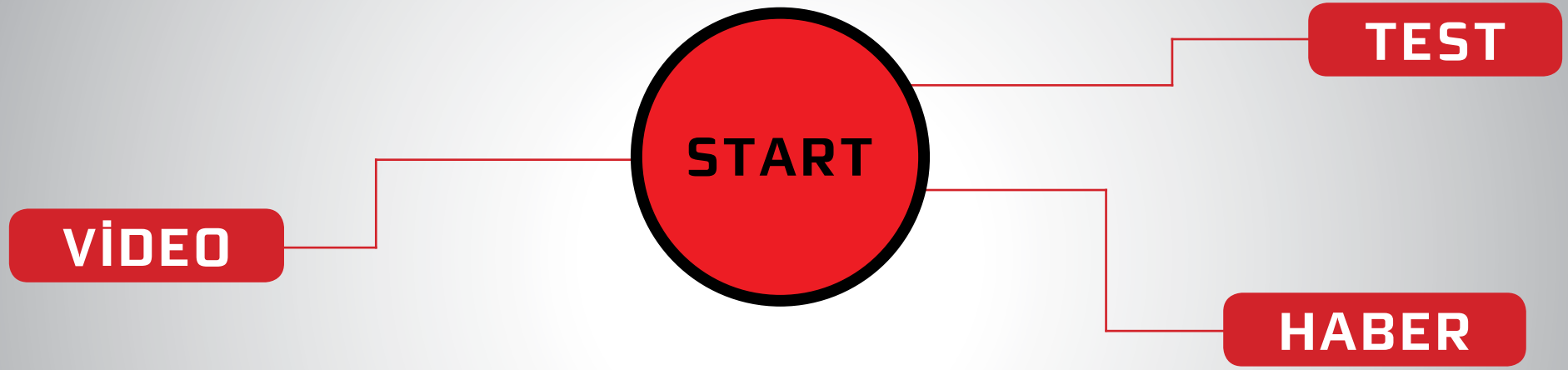
Manuel şanzımanlı R8 4.2 lt Coupe, 0-100 km/s hızlanmasını 4.6 saniyede tamamlarken, maksimum 302 km/s'ye ulaşabiliyor. Bu değerler coupe karoserli 4.2 lt S tronic için 4.3 saniye ve 300 km/s olarak açıklanırken, 5.2 V10 S tronic'te 3.6 sn ve 314

km/s. Manuel şanzımanda ise 3.9 sn ve 316 km/s.

2012 sonunda müşterilerle buluşacak otomobilin Almanya'daki başlangıç fiyatı 113.500 Euro (V8 Coupe) olarak açıklanırken, bu fiyat R8 V10 plus'ta 173.200 Euro'ya kadar çıkıyor.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Skoda Fabia 1.6 TDI CR bayilerde



Skoda, Türkiye'deki Fabia gamına yeni bir motor seçeneği ekledi. Fabia'da sunulan 1.6 lt TDI CR dizel motor, 90 HP güç ve 230 Nm tork üretiyor. 5 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor Fabia'ya 12.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisi sağlarken, maksimum 176 km/s'ye ulaştırıyor. Fabrika verilerine göre şehir içinde 5.1lt/100 km, şehir dışında 3.6 lt/100 km, ortalamada 4.2 lt/100 km yakıt tüketen Fabia 1.6 TDI CR'nin CO2 emisyonuyse 109 g/km. Ambiente ve Optimal olmak üzere iki donanım seviyesi bulunan otomobil, Ambition donanım seviyesinde 38.100 TL'lik etikete sahip. Optimal donanım seviyesindeki Fabia 1.6 TDI CR'nin fiyatı ise 41.100 TL.

Yeni Ford Ranger satışa sunuldu

Ford, Temmuz 2012 itibarı ile yeni Ranger'ın Türkiye'de satışına başladığını duyurdu. Yeni Ford Ranger'da ilk etapta Ford Otosan tarafından geliştirilen 2.2 litrelik global Duratorq motoru yer alıyor. Maksimum 150 HP güç, 375 Nm tork üreten bu motorun ortalama yakıt tüketimi 7.6 lt/100 km olarak açıklanıyor. Şimdilik sadece 4x2 aktarmalı olarak satışa sunulan yeni Ford Ranger'ın XL ve XLT donanım seviyeleri mevcut. 49.900 TL'lik fiyata sahip Ranger XL çift kabinde siyah renkli, elektrikli ve ısıtmalı yan aynalar, 16 inç jantlar, yük alanı içinde bağlantı noktaları, arka sis farı, klima, elektrikli ön ve

arka camlar, tek dokunuşla açılıp kapanabilen sürücü camı, hız duyarlı ön cam silecekleri, 4 hoparlörlü radyo/CD/MP3 çalar, sürücü ve ön yolcu ön hava yastıkları standart. Bir üst seçenek olan ve 56.900 TL'lik fiyata sahip XLT donanım seviyesinde 3000 TL ödeyerek 6 ileri otomatik şanzıman alınabiliyor.



Alfa Mito'ya 2 silindirli TwinAir motor

Fiat Grubu'nun yeni 2 silindirli turbo benzinli motoru TwinAir; Fiat markasının Panda, 500 ve Punto modellerinin ardından şimdi de Alfa Romeo Mito'da yer alıyor. İlk etapta İngiltere yollarına çıkacak olan Alfa Mito TwinAir, 875 cc'lik motorunun ürettiği 85 HP güç 145 Nm torkla 12.5 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 170 km/s. 98 g/km'lik karbondioksit salımıyla övgüyü hak eden Alfa Romeo MiTo TwinAir'de 6 ileri manuel şanzıman bulunuyor.



Yeni Mazda6 Sedan Moskova'da tanıtılacak

Mazda, yeni nesil (2013) Mazda6'nın 29 Ağustos - 9 Eylül 2012 tarihleri arasında düzenlenecek olan 2012 Moskova Otomobil Fuarı'nda tanıtılacağını duyurdu. CX-5'ten sonra Kodo – Hareketin Ruhu (Soul of Motion) adlı tasarım felsefesi ve Skyactiv teknolojileri ile hazırlanan ikinci otomobil olan yeni nesil Mazda6'da i-ELOOP adlı rejeneratif fren sistemine de yer verilecek. Mazda'nın orta sınıf olarak da bilinen D segmentindeki yeni temsilcisi hakkında ilk etapta kapsamlı teknik bilgiler açıklanmadı. Fuarda sergilenecek yeni Mazda6'nın Skyactiv 2.0 benzinli motora ve 6 ileri oranlı otomatik Skyactiv şanzımana sahip olacağı belirtiliyor.

Hyundai'den havaalanı hizmeti

Hyundai yeni bir satış sonrası hizmete başladı: "Havalimanındaki Servis Hyundai". 9 Temmuz 2012 itibariyle, tüm Türkiye'de başlayan "Havalimanındaki Servis Hyundai" ile Hyundai müşterileri, araçlarını tatile veya iş gezisine çıkmadan hemen önce, havalimanında Hyundai Yetkili Servisleri'nin uzman ekibine teslim ettikten sonra seyahate çıkabiliyorlar. Seyahatten dönen müşteriler, araçlarını teslim alırken üç farklı seçenekten birini tercih edebiliyorlar: Havalimanında teslim alma, ev-iş adresinde teslim alma ve Hyundai Yetkili Servisi'nde teslim alma.



Kia K9'un Avrupa'daki adı Quoris oldu

Hyundai Genesis platformunda geliştirilen Kia K9, Güney Kore pazarında bu isimle yollara çıkıyor. K9'un ihracat pazarlarındaki adı ise farklı olacak: Kia Quoris. Adının İngilizce "Core" ve "Quality" kelimelerinden türetildiği açıklanan Quoris, ikisi de 3.8 litrelik V6 olmak üzere iki farklı motora sahip. Bunlar: 3.8 MPI V6 286 HP ve 3.8 GDI V6 329 HP.



e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



200 milyonuncu Toyota üretildi

Toyota'nın 1935 yılında başlayan otomotiv üretiminin üzerinden geçen yaklaşık 77 yıllık süre içinde 200 milyonuncu aracın banttan indirilerek kullanıma sunulduğu bildirildi. Bu araçlardan 145 milyon adedi Japonya'da üretilirken, Japonya dışındaki üretim adedi 55 milyon adet oldu. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu Çek Cumhuriyeti, İngiltere, Fransa, Portekiz ve Rusya'daki üretim tesislerinde ise geçen yılın sonuna kadar 7 milyon 440 bin araç üretildi. Toyota Dünya Başkanı Akio Toyoda şunları söyledi: "Yıllardır Toyota ve Lexus modellerinin üretiminde çaba sarf eden herkese teşekkür ederim. En iyi ürünleri sunmaya devam etmek için araçlarımızı her zamankinden daha iyi yapmaya kararlıyız. Bu dünyada çalışan 300.000 Toyota çalışanının ortak gayesidir".



PSA-Toyota işbirliği

PSA Peugeot Citroen ve Toyota Avrupa, Avrupa'da hafif ticari araçlar segmentinde yeni bir işbirliği anlaşmasını imzaladıklarını duyurdular. PSA Peugeot Citroen Grubu böylece Toyota'ya Avrupa'da Toyota markası altında ticarileştirilecek hafif ticari araçlar temin edecek. İlk etapta, 2013'ün ikinci çeyreğinden itibaren, PSA Peugeot Citroen mevcut Peugeot Expert ve Citroen Jumpy gamlarından alınan hafif ticari araçlar temin edecek. Anlaşma aynı zamanda



PSA Peugeot Citroen tarafından üretilen yeni nesil araçlar konusunda da işbirliğini öngörüyor. Bu işbirliğinin 2020 sonrasında da devam etmesi planlanıyor. Toyota Avrupa'nın bu yeni nesil araçlarla ilgili geliştirmelere ve endüstriyel yatırımlara doğrudan katılması öngörülüyor.

Doğuş Otomotiv - Işık Üniversitesi işbirliği

Işık Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiye Güneç Kıyak, Doğuş Otomotiv İcra Kurulu Başkanı Emir Ali Bilaloğlu, Doğuş Otomotiv Yönetim Kurulu Üyesi Cem Yurtbay ve Işık Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Ahmet Aran'ın katıldığı basın toplantısıyla ayrıntıları aktarılan protokol ile Işık Üniversitesi ve Doğuş Otomotiv işbirliğiyle Türkiye'nin ihtiyacı olan uzmanlaşmış insan gücünün sektöre kazandırılacağına müjdesi verildi. Işık Üniversitesi Mühendislik Fakültesi'nin 2012-2013 öğretim döneminde öğrenci alacak olan Otomotiv Mühendisliği Lisans Programı, Türkiye'nin otomotiv sektöründe dünyayla rekabet edebilmesini sağlayacak genç mühendisleri yetiştirecek. Açılan programda öğrenciler sanayi ile doğrudan temas ederken, Işık Üniversitesi akademisyenleri araştırma-geliştirme çalışmalarıyla sektöre destek verecek.



Moted, motosiklet kullanmayı öneriyor

İstanbul Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'ndeki bakım ve onarım çalışmalarını nedeniyle İstanbul trafiğinin felç olmasının ardından her iki köprüdeki geçiş ücretleri 17 Tem-



muz 2012 Salı gününden itibaren kaldırıldı. Sıkışıklık probleminin tek kaynağının ücret ödeme gişeleri olmadığını söyleyen Motosiklet Endüstrisi Derneği (MOTED) Yönetim Kurulu Başkanı Başarı Erbaş, "Bu uygulama trafiği bir parça da olsa rahatlatacaktır. Bu rahatlamının karşılığında devlet günlük ortalama 633 bin TL olan köprü geçiş gelirinden vazgeçti. Oysa bu geçici önlemler yerine yapılacak bir takım düzenlemeler sayesinde trafik kalıcı olarak rahatlatılabilir" dedi. Erbaş, sürücülerin otomobil yerine iki tekerli araç kullanmalarını için yapılacak en küçük bir teşvikte bile devletin ve bireylerin büyük kazanç sağlayacağını belirtti.

e-otodergi iPad'de

**ARTIK VİDEOLAR
DA iPad'DE!**



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

Satışlar yatay seyretti

Haziran ayında toplam otomobil satışı 12.853 adedi yerli, 37.996 adedi ise ithal olmak üzere 50.849 adet olarak gerçekleşti. Haziran ayındaki satışlar Mayıs ayına göre aynı seviyede gerçekleşti.

Yazı: İsa Demir

Türkiye otomotiv pazarında 2012 yılı Ocak-Haziran döneminde, otomobil pazarı yüzde 16.4 civarı azalarak 244.490 adet olarak gerçekleşti. Yazın gelmesiyle satışların yatay seyretmesi bir açıdan bakılırsa kötü değil. Çünkü Avrupa'daki zor ekonomik koşullara rağmen satışların düşmemesinin aslında sevindirici olması gerekir. Haziran ayında 12.853 adet yerli otomobil satıldı. Satışları bir önceki aya göre biraz düşen Renault, Haziran'da 5616 adet satışla yerli piyasanın en önde gelen firması oldu. Haziran ayında 3715 adet satan Fiat ikinci olurken, onun ardından 1632 adet satışla Hyundai geldi. 957 adet satışla Honda dördüncü olurken, 933 adet satışla Toyota beşinciliği elde etti.

Haziran ayında ithal pazarda toplam 37.996 adet otomobil satıldı. Haziran'da genel toplamda satışlar pek değişmedi, ancak bu sefer Volkswagen'in satışları azaldı. Ama

yine de 5960 adet satan Volkswagen ithal pazarın lideri oldu. Ford, 4890 adetle ikinci olurken, 4409 adede ulaşan Opel üçüncü, 2491 adet satışla Dacia dördüncü geldi.

Model bazında ise, Fiat Linea, Haziran'da satışlarını arttırarak 3622 adetle yine lider oldu. Onun ardından 2368 adet satışla Renault Fluence ve 2236 adetle Ford Fiesta geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Şubat.....	39.004	29.189
Mart	54.023	47.270
Nisan.....	53.835	45.645
Mayıs.....	56.302	50.460
Haziran.....	56.714	50.849
Toplam	289.746	244.490

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1 Volkswagen.....	5960	29.648
2 Ford	4890	21.877
3 Opel.....	4409	20.003
4 Dacia	2491	11.796
5 Hyundai.....	2307	9140
6 BMW.....	2293	6680
7 Chevrolet	2243	9945
8 Nissan.....	1588	7720
9 Audi	1443	6024
10 ... Toyota	1402	7306
11 ... Mercedes-Benz	1279	4714
12 ... Citroen	1203	5802
13 ... Peugeot	1087	5608
14 ... Kia.....	979	4996
15 ... Skoda	703	3904
16 ... Volvo.....	594	2397
17 ... Fiat	586	3357
18 ... Seat.....	563	1961
19 ... Renault.....	546	2926
20 ... MINI.....	230	802
21 ... Honda.....	213	1522
22 ... Land Rover	126	793
23 ... Suzuki.....	111	694
24 ... Alfa Romeo.....	101	447
25 ... Jeep	88	273
26 ... Mitsubishi.....	84	682
27 ... Geely	81	466
28 ... Mazda.....	54	469
29 ... SsangYong	52	453
30 ... Tata	52	280

Sıra Marka	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
31 ... Chery	47	486
32 ... Proton	41	645
33 ... Subaru.....	41	227
34 ... Porsche.....	41	227
35 ... Lancia	29	95
36 ... smart	25	63
37 ... Jaguar	6	34
38 ... Maserati	3	8
39 ... Infiniti.....	3	6
40 ... Ferrari	1	7
41 ... Aston Martin	1	3
42 ... Bentley.....	0	8
43 ... Lamborghini	0	2
Toplam.....	37.996	174.496

Not: Sıralamalar Haziran ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1 Renault.....	5616	32.919
2 Fiat	3715	17.372
3 Hyundai.....	1632	8985
4 Honda	957	6220
5 Toyota	933	4498
Toplam.....	12.853	69.994



Fiat 500 lider oldu

Mini segmentteki mücadele İtalyanlar ile Uzakdoğulu markalar arasında devam ediyor. Yine küçük bir farkla İtalyan Fiat 500 modeli en fazla satan minik oldu. Chevrolet Spark, 19 adet satarak ikinciye yükselirken, 18 adet satışla Citroen C1 üçüncü, 15 adetle Fiat Panda dördüncü geldi. Daha önce de belirttiğimiz gibi satılan modeller Alfa Romeo ve Fiat 500 gibi genelde özgün tasarımlar.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1 Fiat 500	22.....	84
2 Chevrolet Spark	19.....	82
3 Citroen C1	18.....	75
4 Fiat Panda.....	15.....	148
5 Kia Picanto	13.....	49

Filo müşterileri de "Fiesta" diyor

Ford'un filo konusunda iddialı olduğu bir gerçek. Eskiden Focus daha çok tercih edilen model olarak ön plana çıkıyordu. Fakat şimdilerde Focus'un yerini Fiesta almışa benziyor. Bireysel müşterilerin yanı sıra filo kapsamında da değerlendirilmesi, Fiesta'nın satışlarının yüksek olmasını sağlıyor. Haziran'da Fiesta'yı Corsa takip etti.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1 Ford Fiesta	2236.....	10.254
2 Opel Corsa	1963.....	7518
3 Renault Symbol	1531.....	11.884
4 Volkswagen Polo	1277.....	7444
5 Hyundai i20.....	1115.....	5753
6 Dacia Sandero	855.....	3639
7 Chevrolet Aveo Sedan.....	784.....	3512
8 Renault Clio SW.....	656.....	2545
9 Renault Clio HB	501.....	2946
10 ... Fiat Punto	497.....	2677



Fiat Linea yine önde

"Fiat Linea'nın fiyatının rakiplerinin oldukça altında kalması, satışlarının da fazla olmasını beraberinde getiriyor" yorumunu daha önce de yapmıştık. Bunun yanında makyajdan sonra daha alımlı hale gelen Fiat Linea'nın satışları artarak devam ediyor. Fiat Linea, Haziran'da 3622 adetlik satış gerçekleştirdi. Onun ardından 2368 adetle Renault Fluence geldi.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1 Fiat Linea.....	3622.....	15.826
2 Renault Fluence	2368.....	12.398
3 Opel Astra HB.....	1925.....	8893
4 Ford Focus Sedan.....	1772.....	7572
5 Volkswagen Golf	1185.....	5340
6 Volkswagen Jetta	1170.....	7034
7 Honda Civic	957.....	6220
8 Toyota Auris	906.....	4322
9 Toyota Corolla.....	873.....	4683
10 ... Hyundai Accent Blue.....	614.....	3079



Liderlik yarışı hızlandı

D segmentindeki rekabet daha çok Volkswagen Passat ile Mercedes-Benz C Sınıfı arasında yaşıyordu. Ancak yenilenen ve özellikle arka tasarımı beğenilmeye başlanan BMW 3 Serisi Haziran'da ciddi bir sıçrayış gerçekleştirdi. 1494 adet satan Passat'ın ardından 1244 adetle ikinci olan 3 Serisi ileride daha yüksek rakamlara da ulaşabilir.

BMW 5 Serisi gaza bastı

BMW 5 Serisi ile BMW 3 Serisi'nin yakaladığı sinerji satışları tetiklemişe benziyor. 5 Serisi'ni tasarım olarak beğenen kişiler, maddi olarak ulaşamadıklarında tercihlerini 3 Serisi'ne kaydırabiliyorlar ya da 3 Serisi'ni beğenenler biraz daha para vermeyi göze alıp 5 Serisi'ne yönelebiliyorlar. Böylece yollarda görünürlük de, satış adetleri de artış gösteriyor



BMW 7 Serisi öne geçti

BMW 7 Serisi Haziran ayında lider oldu ancak ondan daha dikkat çekici olan Porsche Panamera'ydı. Önce iki kapılı spor otomobillerin yanına SUV ekleyen ve yüksek satış adetlerine ulaşan Porsche, şimdi de Panamera modeliyle insanları şaşırtıyor. Porsche Panamera, Haziran'da 13 adetlik satışa ulaşarak başarısını sürdürdü.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1	Volkswagen Passat	1494	5838
2	BMW 3 Serisi	1244	2601
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	782	2614
4	Audi A4	396	1495
5	Volvo S60	315	1093
6	Peugeot 508	303	1340
7	Opel Insignia	268	1389
8	Renault Latitude	220	1316
9	Volkswagen CC	218	1115
10	Toyota Avensis	169	1115

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1	BMW 5 Serisi	460	1721
2	Mercedes-Benz E Sınıfı	294	1175
3	Audi A6	249	788
4	Volvo S80	36	133
5	Jaguar XF	6	31

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1	BMW 7 Serisi	14	43
2	Porsche Panamera	13	49
3	Audi A8	9	66
4	Mercedes-Benz S Sınıfı	4	57
5	Jaguar XJ	-	3

Qashqai - Duster düellosu

SUV segmentindeki rekabette, aynı motoru kullanan iki modelin isimleri ön plana çıkıyor: Nissan Qashqai ve Dacia Duster. Haziran ayında rakibinden sadece üç adet daha fazla satan ve 891 adede ulaşan Duster lider olurken, 888 adet satan Qashqai ikinci geldi. Bayrağı Sorento'dan devralan Kia Sportage 546 adet satarak dördüncü oldu.



Amerika'nın sesi

Lüks SUV segmentindeki hızlı gidişe kısa bir ara vermiş olan Jeep Grand Cherokee, tekrar atak yaparak Haziran'da 41 adetlik satışla liderlik koltuğuna yerleşti. Küçük bir farkla, sadece 3 adet daha az satan Range Rover Sport kendi sınıfında Haziran ayının en fazla satan ikinci aracı oldu. Onun ardından 24 adetlik satışla Porsche Cayenne ve 18 adetle Mercedes-Benz M Sınıfı geldi.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1	.....Dacia Duster	891.....	4091
2	.....Nissan Qashqai	888.....	3985
3	.....Kia Sportage	546.....	2322
4	.....Volkswagen Tiguan	430.....	1974
5	.....Hyundai ix35	413.....	2456
6	.....Chevrolet Captiva	404.....	1945
7	.....Nissan Juke	403.....	2180
8	.....Skoda Yeti	139.....	803
9	.....Nissan Qashqai+2	93.....	238
10	...Peugeot 3008	85.....	531

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2012	Ocak-Haziran 2012
1	.....Jeep Grand Cherokee	41.....	145
2	.....Range Rover Sport	38.....	179
3	.....Porsche Cayenne	24.....	153
4	.....Mercedes-Benz M Sınıfı	18.....	126
5	.....BMW X5	12.....	47

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 her sayısında okuyucu sayısını arttıran ilk otomobil dergisi
- 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 çok okunan otomobil dergisi (Web + iPad olmak üzere 100.000'e yakın okuyucu)
- 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 kiskanılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomo-

bil 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 sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz taktirde, 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?

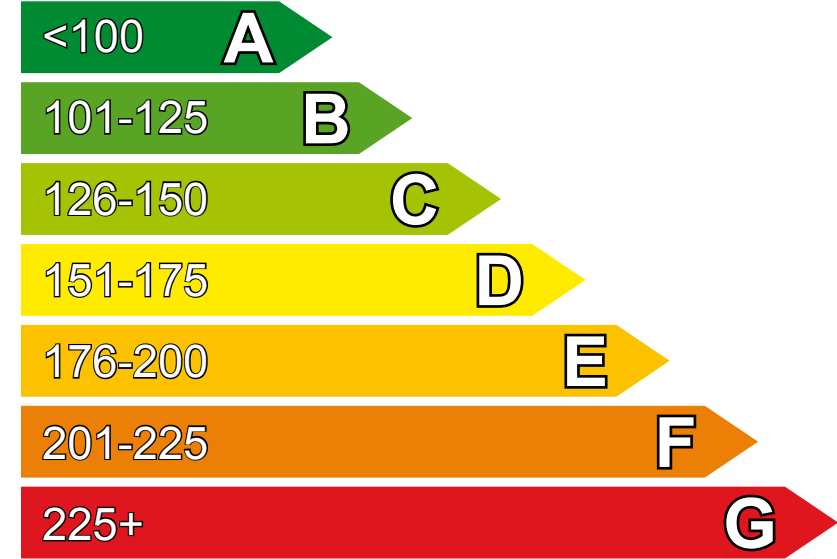
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 kullanmaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

CO₂ 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 üretmiyoruz.
- 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.



BAGAJ SİHİRBAZI

Yeni BMW 3 Serisi Touring bayilerdeki yerini almaya hazırlanıyor. Bagajının işlevsel özellikleriyle öne çıkan bu yeni modeli Münih ve çevresinde kullandık.

Yazı: Emre Anamur / Münih-Almanya
Fotoğraflar: BMW Medya



Yeni BMW 3 Serisi Sedan'ın çeşitli haberlerini, ilk sürüş yazısını ve en son da videolu testini e-otodergi'nin önceki sayılarında okudunuz. Bu sayfalarda ise station karoserli yeni 3 Serisi'yle karşınızdayız.

Öncelik fonksiyonellikte

Yeni BMW 3 Serisi Touring, eski nesille karşılaştırıldığında 4624 mm'lik değerle eskisinden 97 mm daha uzun. Bu uzunluk artışı dingil mesafesine de yansımış. 2810 mm'lik dingil mesafesi eskisinden 50 mm daha uzun. Öte yandan arka koltuktaki baş mesafesinde 9 mm, diz mesafesinde de 17 mm'lik bir artış söz konusu. Baş mesafesindeki artışta, yeni modelde tavan çizgisinin geriye doğru gidildikçe alçalmaması etkili olmuş. 1811 mm genişliğe ve 1429 mm yüksekliğe sahip otomobilin bagaj hacmi ise 35 litrelik artışla sınıfının en iyi değeri olan 495 litreye çıkmış. Bagaj hacminin maksimum değeri ise 1500 litre. Konu bagajdan açılmışken, station karoserli bir otomobilin bu en önem-



SÜRÜŞ KARAKTERİ ECO PRO, COMFORT, SPORT VE SPORT+ OLARAK AYARLANABİLİYOR. ÇARPIŞMA UYARISI, ŞERİTTEN ÇIKMA UYARISI GİBİ TEKNOLOJİLER ÇOK YARARLI.



BMW 3 SERİSİ TOURING SPORTİF BİR TASARIMA SAHİP.



li yeriyle ilgili daha fazla bilgi verelim: Yeni 3 Serisi Touring'in arka camı, artık bagaj kapağından bağımsız olarak açılabilir. Bu da aracın bagaj kapağı açılmadan da içine bir şey konabileceği ya da içinden bir şey alınabileceği anlamına geliyor. Tüm modellerde standart donanımda yer alan bir sistemle, tek bir dokunuşla açılabilen (anahtar ya da bagajdaki butonla) ve bir butona basılarak elektrikli olarak kapatılabilen bagaj kapağı, eskisinden daha geniş açılması ve 62 cm'lik düşük yükleme eşiğiyle de övgüyü

hak ediyor. Arka koltukları 40:20:40 oranında öne katlanabilen ve bu sayede düz bir zemin elde edilebilen bagajın bir önemli özelliği de, bu tür bir kullanımda gereksiz kalan pandizot barı için bagaj zemininin altında bir yuva yapılmış olması. Pandizot barını bu yuvaya takarak kesintisiz bir bagaj alanı elde edebiliyorsunuz. Bagaj konusunda vermem gereken bir diğer bilgi de, bagaj kapağını, ayağınızı iki kez arka tamponun altına götürerek de açabilmeniz. Elbette bunu yaparken aracın anahtarının elinizde, cebi-



**KOLTUKLAR RAHAT.
TAVAN ÇİZGİSİNİN ARKAYA
DOĞRU GİDİLDİKÇE
ALÇALMAMASI ARKADAKİ
BAŞ MESAFESİNİ
İYİLEŞTİRİYOR.**



nizde, çantanızda vb. olması gerekiyor. Buraya yerleştirilen sensör, anahatarı tanıyarak bagaj kapağının açılmasını sağlıyor. Bu da özellikle eliniz doluyken çok işinize yarayan bir sistem. Ayrıca, file ve ayırıcı bar gibi donanımlar, bagaja koyduğunuz eşyanın virajlarda kenarlara vurmamasını ve birbirlerine temas etmesini engellemesi bakımından yararlı.

Üç motorla yola çıkacak

Yeni BMW 3 Serisi Touring'de ilk etapta 320d, 330d ve 328i motor seçenekleri yer alacak. Ben Münih'teki uluslararası basın test sürüşünde 328i modelini kullandım. 2.0 litrelik 4 silindirli turbo benzinli motora sahip bu versiyon, yüksek performansının yanı sıra başarılı sürüş özellikleriyle öne

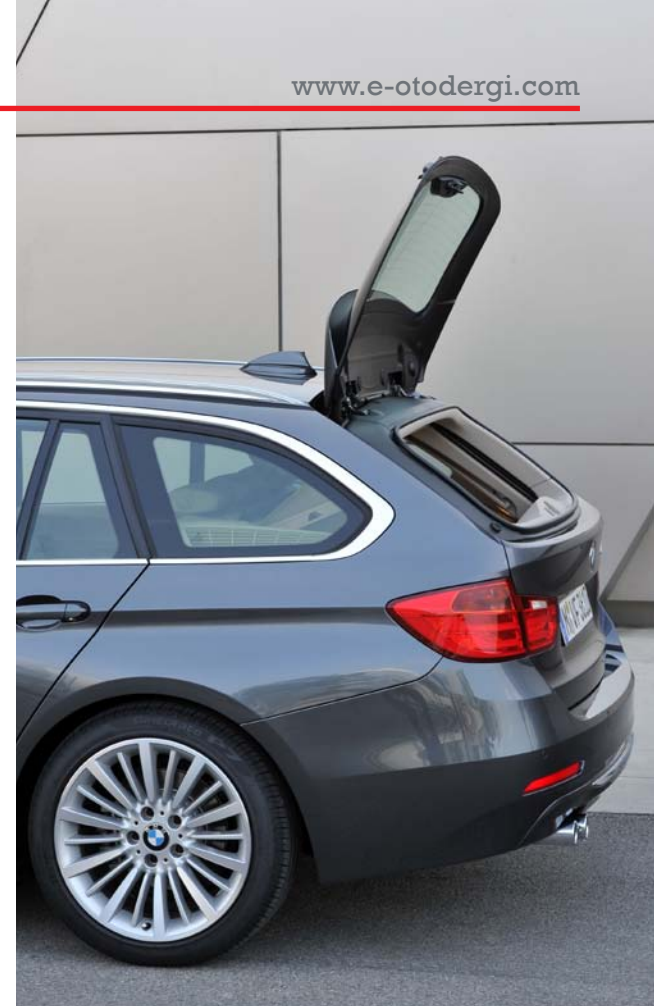
çıkıyor. 245 HP güç ve 350 Nm tork üreten motor, gücünü 8 ileri otomatik şanzımanla arka tekerleklerle iletiyor (Standart donanımda 6 ileri manuel var).

Otomobilin 0-100 km/s hızlanması sadece 6.0 saniye sürüyor, maksimum hız ise 250 km/s. Tüm bu performansa karşın 328i Touring'in ortalama yakıt tüketimi 6.5 lt/100 km. Motor, şanzıman ve direksiyon uyumu çok başarılı. Aracın sürüş karakterini Eco Pro, Comfort, Sport ve Sport+ olarak kendi isteğinize göre ayarlayabiliyorsunuz. Bu da ekonomik, konforlu ve sportif sürüş arasında tercih yapabilmenizi sağlıyor. Sürüş özellikleri sedan gövdeli modelden farksız. Hatta iddia edebilirim ki, bir otomo-

bil severi bu otomobile karoseri göstermeden oturtup kullandırın, onun bir Touring olduğunu anlamayacaktır.

Rakiplerine örnek olacak

Yeni BMW 3 Serisi Touring'in, bir paragraf boyunca anlattığım ve yazıma "Bagaj sihirbazı" başlığını attıran özelliklerden dolayı, en sıkı rakipleri olan Mercedes-Benz C Estate ve Audi A4 Avant'ın yeni jenerasyonları geliştirilirken onlara örnek olacağını düşünüyorum. Çünkü bu otomobil, bir bagajdan beklenen her şeyi bünyesine toplamış ve bu nedenle de, station karoserli bir premium otomobil satın almayı düşünenler için öncelikli seçenek olacaktır. Elbette diğer özellikler de önemli ve zaten BMW o özellikler bakımından da başarılı.



BAGAJ BÖLÜMÜ ÇOK İŞLEVSEL. ALTTA EKSTRA BÖLME VAR. BAGAJ KAPAĞI ELEKTRİKLİ.



ARKA CAMIN BAGAJ KAPAĞINDAN BAĞIMSIZ AÇILMASI ÇOK İŞE YARIYOR. 495 LİTRELİK BAGAJ 1500 LİTREYE ÇIKABİLİYOR.

SON DERECE ŞIK VE SPORTİF BİR ARKA TASARIMA SAHİP OLAN YENİ BMW 3 SERİSİ TOURING, KALABALIK AİLELER İÇİN BİÇİLMİŞ KAFTAN.

BMW 328i Touring

Fabrika verileri

Motor: 1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 8 ileri otomatik
 Maksimum güç: 245 HP @ 5000-6000 d/d
 Maksimum tork: 350 Nm @ 1250-4800 d/d
 Maksimum hız: 250 km/s
 0-100 km/s: 6.0 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4624 / 1811 / 1429 mm
 Bagaj hacmi: 495-1500 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.4 / 5.4 / 6.5 lt/100 km
 Türkiye fiyatı: Henüz açıklanmadı

+ Tasarım, bagaj, işlevsellik, performans

- Bu gövde tipinin Türkiye'de pek ilgi görmemesi

152 g/km

D



DİNAMİK ÇEVRECİ

BMW ActiveHybrid ürün gamının en genç üyesi ActiveHybrid 3, yüksek performanslı sürüşten ödün vermeden çevreci özellikler sunmayı başarıyor.

Yazı: Emre Anamur / Münih-Almanya

Fotoğraflar: BMW Medya



BMW'nin hibrid teknolojili modellerine verdiği örnek olan "ActiveHybrid", bugüne kadar X6, 7 ve 5 Serisi modelleri için kullanıldı. Bu ailenin en genç üyesi ise, Münih ve çevresinde kullanma fırsatı bulduğumuz 3 Serisi Sedan karoserine sahip ActiveHybrid 3.

Piller bagajın altında

Sedan karoserli BMW ActiveHybrid 3 ile 3 Serisi Sedan'ı karşılaştırdığımızda, sadece bagaj hacminde bir farklılık olduğunu görüyoruz. Bunun nedeni ise, hibrid modeldeki lityum iyon pillerin bagajın alt kısmına yerleştirilmiş olması. Bu nedenle hibrid model, 390 litrelik değerle, standart sedan modelden 90 litre daha düşük bir bagaj hacmi sunuyor. Otomobilin ActiveHybrid 3 logosu; sağ ve sol C sütunlarında, kapı eşiklerinde, öndeki benzinli motorun üstünde ve vites konsolunda yer alıyor. Mat krom çift egzoz çıkışı ve Streamline adlı farklı jant tasarımıyla da dikkat çeken otomobilin "Liquid Blue" (Sıvı Mavi) olarak adlandırılan rengi de kendine özel.



PİL VE YAKIT KULLANIM BİLGİLERİ, DEVİR GÖSTERGESİNİN ALT KISMINDAN VE ÖN KONSOLDAKİ EKRANDAN ANLIK OLARAK TAKİP EDİLEBİLİYOR. KOKPİT STANDART 3 SERİSİ'NDEN FARKLI DEĞİL.





BU OTOMOBİLE ÖZEL BİR JANT TASARIMINA VE ÇEVRECİ LASTİKLERE YER VERİLMİŞ. PİLLER BAGAJIN ALTINA YERLEŞTİRİLMİŞ. OTOMOBİLİN AÇIK MAVİ RENGİ DE KENDİNE HAS ÖZELLİKLERDEN BİRİ. BAGAJ HACMİ 390 LİTRE.



Benzinli + elektrikli motor

ActiveHybrid 3'te iki motor bulunuyor. Bunlardan ilki, 3.0 litrelik sıralı 6 silindirli turbu benzinli motor. Bu motor 306 HP güç ve 400 Nm tork üretiyor. İkinci motor ise, şanzımanın hemen ön kısmına yerleştirilmiş olan elektrikli motor. Bu motorun ürettiği güç 55 HP, tork ise 210 Nm. Bu iki motorun birleşiminden doğan toplam güç 340 HP, toplam tork ise 450 Nm olarak açıklanıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi 5.3 saniye, mak-

simum hızı ise 250 km/s. Ortalama 5.9 lt/100 km yakıt tüketen otomobilin karbondioksit salımı 139 g/km. Bu önemli verileri verdikten sonra bir de işleyişi anlatalım: ActiveHybrid 3'ün lityum iyon pilleri tam doluyken otomobili 4 kilometre boyunca hiç benzin harcamadan taşıyabiliyor. Sadece elektrik motoru kullanılarak çıkılabilen maksimum hız ise 75 km/s. Piller bitince, ani bir hızlanma gerekince ya da rampa yukarı çıkarken elektrikli motor devreye giriyor ve hem ara-

ca güç sağlıyor hem de pilleri şarj ediyor. Öte yandan piller frene basıldığında da şarj oluyor. Standart olarak sunulan Start&Stop sistemi tüketimi ve emisyonu düşürmeye yardımcı oluyor. Ayrıca Eco Pro modu kullanıldığında bu iki parametre daha da düşüyor. Sonuçta ActiveHybrid 3, aynı motora sahip 335i ile karşılaştırıldığında ondan ortalama 1.0 lt/100 km daha düşük yakıt tüketiyor ve 30 g/km daha düşük karbondioksit salımına sahip. Tüm bunlara karşın, iki mo-

torun birleşimi sayesinde daha yüksek performans sunuyor (335i 0-100 km/s: 5.5 sn). Üretilen gücü arka tekerleklerle ileten 8 ileri otomatik şanzıman, diğer tüm BMW modellerindeki gibi görevini eksiksiz yapıyor. Hızı ve sarsıntısız vites değiştirmesiyle övgüyü hak ediyor.

En büyük avantajı şehir içinde

ActiveHybrid 3, şehir içinde ne kadar çok kullanılırsa o kadar çok fayda sağlıyor. Çünkü sadece elektrikli mo-

torla yol almak, en kolay dur-kalk trafikte ve düşük hızda mümkün oluyor. Eğer aracınızı ağırlıklı olarak otolda yüksek hızda kullanıyorsanız, tüketim ve dolayısıyla da emisyon azalmayacak ve bu nedenle de 335i satın almanız daha mantıklı olacaktır. İstanbul trafiği gibi yoğun şehir içi trafiği düşünüldüğünde ActiveHybrid 3 mantıklı bir seçenek ama o noktada da 3.0 litrelik motorun Türkiye’de satın alma sırasındaki ÖTV’si ve sonrasındaki Motorlu Taşıtlar Vergisi akla geliyor. Bu durumda, aynı performansı sağlamayacak olsa da, bana 320d modelinde karar kılmak en doğrusu gibi geliyor.

BMW ActiveHybrid 3

Fabrika verileri

Motor:	2979 cc, 6 silindirli, 24V, turbo, benzinli
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	306 HP @ 5800-6000 d/d
Maksimum tork:	400 Nm @ 1200-5000 d/d
Elektrikli motor:	55 HP & 210 Nm
Toplam güç:	340 HP
Toplam tork:	450 Nm
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	5.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4624 / 1811 / 1429 mm
Bagaj hacmi:	390 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.3 / 6.4 / 5.9 lt/100 km

+ Teknoloji, performans, tüketim, emisyon

- Bagaj hacmi, MTV dilimi

139 g/km

C





M'E GEREK BIRAKMIYOR

Bir süre önce "M Performance Automobiles" (M Performanslı Otomobiller) adı altında M modellerine kardeş bir ürün gamı yaratan BMW markasında, bu yeni ailenin en yeni üyesi olan M135i; görünümü, performansı, sürüş özellikleri ve motor sesiyle M modellerini aratmıyor.

Yazı: Emre Anamur / Münih-Almanya
Fotoğraflar: BMW Medya

Yeni BMW 1 Serisi'nin 3 kapılı gövdesinde geliştirilen M135i, BMW M Performance Automobiles ailesinin bir üyesi. Performansı ve motor sesiyle dikkat çeken otomobili Münih ve çevresinde kullandık.

Dururken bile kıskırtıcı

Önde M tamponu ve geniş havalandırma ızgarası, yanda 18 inç'lik M Performance tasarımlı jantları ve M modellerine özel etekleri, arkada ise M Performance tasarımlı tamponu ve çift egzoz çıkışıyla dikkat çeken M135i, tüm bu tasarım özellikleri sayesinde, daha park halindeyken bile potansiyelini ortaya koyuyor. M135i logosunun gövdenin arka sağ kısmına ve kapı eşiklerine işlenmiş olduğunu görüyoruz. M Performance logosu motorun üstünde ve gösterge tablosunda yer alırken, M logosu ise kendine direksiyon simidinde, sol ayak dayama alanında ve fren kaliperlerinde yer bulmuş. Öte yandan M135i, dış boyutlar olarak standart 3 kapılı 1 Serisi modellerinden 16 mm daha uzun ve 10 mm yere yakın. Dingil mesafesi ve genişlik konusunda



**"M PERFORMANCE"
LOGOLU GÖSTERGE
TABLOSU 260 KM/S'Yİ
VE 7500 D/D'DE BİTİYOR.
KALIN DİREKSİYON SİMİDİ
ELE ÇOK İYİ OTURUYOR.
ŞANZİMAN 8 İLERİ
OTOMATİK.**



**3 KAPILI 1 SERİSİ GÖVDESİNDE
GELİŞTİRİLEN M135i, STANDART 1
SERİSİ'NDEN 10 MM DAHA YERE YAKIN.**



ise bir fark bulunmuyor. Bagaj hacmi de aynı: 360-1200 lt.

335i'den daha güçlü

M135i'de 3.0 litrelik sıralı silindirli turbo benzinli motor bulunuyor. Standart donanımda 6 ileri manuel şanzımana sahip modelde 8 ileri otomatik şanzıman da tercih edilebili-

yor (Test aracımız otomatikti). Ayrıca, şu an için sadece arkadan itişli olan M135i'de, Kasım 2012'den itibaren xDrive seçeneği de sunulmaya başlanacak. Otomobilin motoru 320 Hp güç ve 450 Nm tork üretiyor. Bu noktada, bir karşılaştırma yapabilmek için, BMW 335i'nin 306 HP güç ve 400 Nm torka sahip olduğunu ha-

tırlamakta fayda var. Maksimum 250 km/s'ye çıkan M135i'nin 0-100 km/s hızlanması ise son derece etkileyici: 4.9 saniye (manuel'de 5.1 sn). Tüm bu yüksek performansla karşın otomobilin ortalama yakıt tüketimi 7.5 lt/100 km (manuel'de 8.0). Karbondioksit salımı ise 175 g/km ile biraz yüksek (manuel'de 188).

Keyif makinesi

M135i'nin sürücü koltuğuna oturup motoru çalıştırdığınız an yüzünüze bir gülümseme geliyor. İşim olmasının ötesinde, her şeyden önce bir otomobil sever olarak, motordan gelen agresif ve güzel sese hayran olmamak imkansız. Otomobil, gaza bastığınızda sırtınızı koltuğa yapış-



tıracak kadar güçlü bir G kuvvetiyle öne atılıyor. Mükemmele yakın bir şekilde çalışan 8 ileri otomatik şanzımanı, eğer isterseniz, direksiyon simidindeki kolcuklarla da kumanda edebiliyorsunuz. Direksiyon simidinden bahsetmişken, kalın yapısının ele çok iyi oturduğunu ekleyelim. Öte yandan, M135i'de standart olarak sunulan "Variable Sports Steering" in (Değişken Spor Direksiyon) tepkileri çok hızlı ve net. Bu model için özel olarak geliştirilmiş süspansiyon sistemi, her modda (Eco Pro, Comfort, Sport ve Sport+) görevini çok iyi yapıyor. Eco Pro ve Comfort'ta maksimum darbe emişi sağlayan sistem, Sport'ta sertleşiyor, Sport+'ta ise pist performansı sunuyor. Yere tutunma performansı yüksek bir lastik olan Michelin Pilot Supersport'un da M135i'nin başarılı yol tutuşunda payı olduğunu belirtelim. Frenlere gelince: Önlerde 4'er, arkalarda ise 2'şer pistonlu alüminyum kaliperler ve geniş disklerin yar-

dımıyla otomobil kısa sürede ve güvenli bir şekilde durdurulabiliyor. Arkadan itişin sürüş keyfini sonuna kadar yaşatan M135i'nin (xDrive seçeneği de olacak), motor sesi ise ayrı bir keyif. Sırf bu sesi duymak için, otoyol kullanımında birkaç vites birden düşürüp ani ara hızlanmalar yaptım. Münih ve çevresindeki otoyolların bir güzelliği de belirli bölgelerde hız limitinin kalkması ve sizin de hevesinizi alabiliyor olmanız. Sonra tekrar 110-120 km/s gibi hızlara düşüyorsunuz. İşte bu hız limiti olmayan bölgelerden birinde, otomobilin maksimum hızına çok rahat bir şekilde çıkabildiğini de gördük.

Tadı damakta kalıyor

İki günlük Münih seyahatimde BMW 328i Touring, ActiveHybrid 3 ve M135i kullanma fırsatım oldu. Diğer iki otomobil de keyiliydi ama M135i'nin tadının damağımda kaldığı bir gerçektir.

SPOR KOLTUKLARA VE ÇOK ŞIK JANTLARA SAHİP OTOMOBİLİN 3.0 LİTRELİK TURBO BENZİNLİ MOTORU 320 HP GÜÇ VE 450 NM TORK ÜRETİYOR. 0-100 KM/S HIZLANMA SÜRESİ SADECE 4.9 SANİYE. MAKSİMUM HIZ İSE 250 KM/S. ORTALAMA TÜKETİM 7.5 LT/100 KM.

**İLK ETAPTA ARKADAN İTİŞLİ VERSİYONU
YOLLARA ÇIKACAK OLAN OTOMOBİLİN xDrive
MODELİ KASIM AYINDA ÜRETİLECEK.**



BMW M135i Otomatik

Fabrika verileri

Motor: 2979 cc, 6 silindirli, 24V, turbo, benzinli
Şanzıman: 8 ileri otomatik
Maksimum güç: 320 HP @ 5800 d/d
Maksimum tork: 450 Nm @ 1300-4500 d/d
Maksimum hız: 250 km/s
0-100 km/s: 4.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4340 / 1765 / 1411 mm
Bagaj hacmi: 360-1200 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.): 10.3 / 5.8 / 7.5 lt/100 km
Türkiye fiyatı: Henüz açıklanmadı

+ Performans, şanzıman, sürüş keyfi, motor sesi

- Emisyon

175 g/km

D

AİLE GENİŞLEDİ

Cruze ailesi, model gamına eklenen station karoser seçeneğiyle genişliyor. 1.4 litre 140 HP'lik benzinli turbo motor da, bu karoserle birlikte Cruze ailesinde göreve başlıyor.

Yazı: Tarık Akagün / Köln-Almanya

Fotoğraflar: Chevrolet Medya



GM'in Chevrolet'i global anlamda çok satan marka yapma kararının ardından, 2009 yılında yollara çıkan Cruze, bugüne kadar 1.3 milyon adetten daha fazla satarak marka için itici güç oldu. Cruze; sedan ve hatchback karoserin ardından model yelpazesine eklenen "station wagon" ile daha fazla kullanışlılık arayan müşteriler için de bir seçenek sunmaya başlıyor. Biz de bu otomobili Almanya'nın Köln şehri çevresinde düzenlenen basın test sürüşü organizasyonu kapsamında kullanma şansını bulduk.

Cruze SW, arkasında taşıdığı sırt çantasına rağmen şık bir otomobil. Yüzünde Cruze ailesinin 2013 yılı için gördüğü makyajı taşıyan otomobil, bu kapsamda yeni bir ön tam tampona ve enine çizgili radyatör ızgarasına kavuşmuş.

Bu otomobil bir station olduğundan iç mekan konusuna bagajdan girmekte fayda var. Zemini halı kaplı olan bagaj, arka koltuklar dik konum-



YENİ MODEL YILI KAPSAMINDA İÇ MEKANDA UFAK DEĞİŞİKLİKLER VAR. KONSOL ÜSTÜ EŞYA GÖZÜNÜN VE HAVALANDIRMA IZGARALARININ FORMUNU BUNA ÖRNEK VEREBİLİRİZ. MYLINK BİLGİ-EĞLENCE SİSTEMİ İLK DEFA CRUZE SW'DE KULLANILDI.

dayken 500 lt, yatık konumdayken 1478 lt. Arka koltuklar yatık konumda bagaj zemininin neredeyse dümdüz olması kullanışlılığı arttıran bir etken. Fikir vermek açısından bu değerlerin Renault Megane Sport Tourer'da 486-1595 lt, Astra Sport Tourer'da 500-1550 lt olduğunu belirtelim. İç mekandaki eşya gözleri de gayet işlevsel, kapı içi gözler de geniş. Ön konsolda da 2013 yılı kapsamında çeşitli değişiklikler yapılmış. Havalandırma ızgara-

larının formu ve konsolun üst kısmındaki kapaklı gözü'nün yeri değiştirilirken, ayrıca MyLink adlı bilgi-eğlence sistemi eklenmiş. 7 inçlik yüksek çözünürlüklü ekranı olan bu sistem sayesinde USB ve Bluetooth bağlantıları ile MP3 çalar, iPad, iPod gibi elektronik cihazlara bağlanıp, fotoğraf galerilerine, telefon rehberine bakmak, araç dururken videoları izleyebilmek mümkün. Otomobilin arka koltuklarında sunulan baş mesafesi de, tasarı-

mı nedeniyle sedan karoserli kardeşine göre yaklaşık 2 cm kadar daha iyi. Aracın toplam uzunluğu da farklı tamponlar nedeniyle sedan versiyondan 78 mm daha fazla.

1.4 lt turbo motor

Cruze SW ülkemizde sadece 1.4 litrelik, turbo beslemeli benzinli motor seçeneği ile satılacak. Atmosferik 1.8 litre benzinlilerle benzer güçte olan bu makine, 140 HP'lik mak-

simum gücünü 6000 d/d'de, 200 Nm'lik maksimum torkunu da 1850-4900 d/d aralığında üretiyor. 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor 1405 kg'lık boş ağırlığa sahip otomobili fabrika verilerine göre 9.5 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartıyor. Kullanım sırasında ilk üç viteste makul bir ivmelenme sağlayan motor, 4. vitesten itibaren biraz daha ağırkanlı olsa da büyük vites ve düşük motor devrinde motorda sarsıntı olmadan



MYLINK SİSTEMİNE USB VEYA BLUETOOTH İLE BAĞLANILIYOR. 500 LT'LİK BAGAJIN ZEMİNİNİN ALTINDAKİ UFAK BÖLMELER KULLANIŞLILIĞI ARTTIRIYOR.



*CRUZE AİLESİ, STATION KAROSER İLE GENİŞLEYEREK,
DAHA FAZLA BAGAJ ALANI İSTEYENLERE DE ULAŞMAYI
HEDEFLİYOR.*



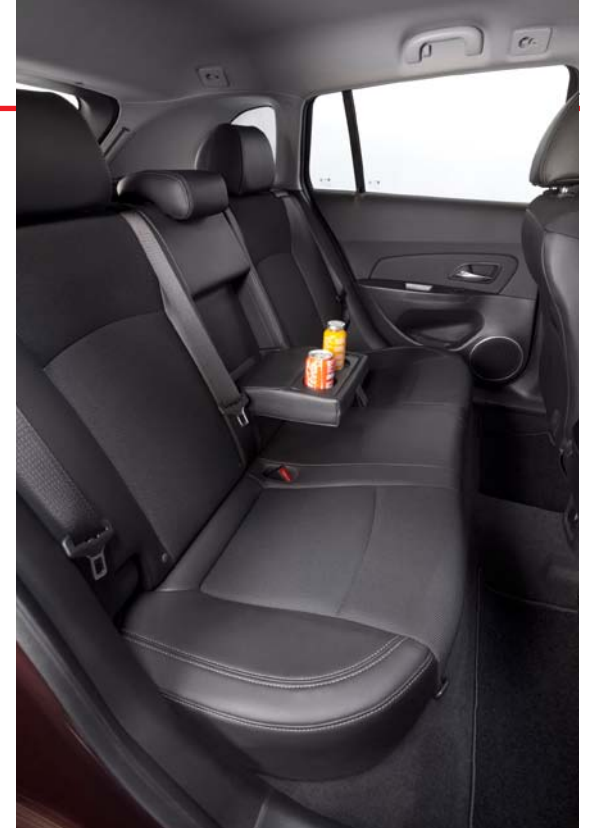
ilerlemek mümkün. Yol tutuş yönünden bize rahatsızlık vermeyen otomobil, büyük yan yüzeyleri nedeniyle yan rüzgarlardan sedan kardeşine göre biraz daha fazla etkileniyor hissi verdi.

Sonuç

Ülkemizde kompakt station'lar fazla rağbet görmese de Avrupa'da C segmentinde satılan otomobillerin yüzde 22'si station karoserli. Ülkemizde Ekim 2012'de sadece 1.4 litre 140

HP turbo beslemeli, benzinli motorla satılmaya başlanacak Chevrolet Cruze SW'nin 4 ay hedefi 200 adet. Fiyat net olarak açıklanmasa da 45.000 TL-50.000 TL aralığında olacağı belirtiliyor.

**CRUZE
SW'NİN ARKA
KOLTUKLARINDA
BAŞ MESAFESİ,
SEDAN
KARDEŞİNE GÖRE
BİRAZ DAHA İYİ.**



Chevrolet Cruze SW 1.4 Turbo MT

Fabrika verileri

Motor: 1364 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 140 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork: 200 Nm @ 1850-4900 d/d
Maksimum hız: 200 km/s
0-100 km/s: 9.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4675/1797/1484 (tavan rayıyla 1521) mm
Bagaj hacmi: 500-1478 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.4 / 4.7 / 5.7 lt / 100 km
Fiyat: Henüz satılmıyor-45.000-50.000 TL tahmini

+ İç mekan

- Yan rüzgarlardan biraz etkileniyor, hissiz direksiyon

134 g/km

C

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

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, İŞLEMÇİ,
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 50 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 90.000'e yakın 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.**



BMW, Gran Coupe adlı dört kapılı coupe karoser seçeneği ile 6 Serisi'nde alternatif arayanlara daha kullanışlı bir sportiflik sunuyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

ALTERNATİF SPORCU

Dört kapılı coupe... Otomobil pazarlama departmanlarının kullanmaya bayıldığı bu kavram, 2005 yılında tanıtılan Mercedes-Benz CLS ile hayatımıza daha çok girmeye başladı. Sonrasında birçok firma bu furyaya katılarak "gerçek coupe" kullanmaya cesaret edemeyenleri tavladı.

6 Serisi Gran Coupe, gerçekten büyük bir otomobil. 5007 mm'lik uzunluğu, gerçek coupe kardeşinden 113 mm daha uzun ve neredeyse 7 Serisi kadar. Bu artışın tamamı dingil mesafesinin arttırılmasıyla (2968 mm) sağlanmış.

BMW'nin dört kapılı coupe'si bunun tasarımıyla coupe ve cabrio kardeşleriyle benzeşiyor. Ön çamurluktan geriye doğru ve aşağıya doğru akıp, sonra kapiya doğru kıvrılarak arkaya doğru devam eden kat izleriyse bu otomobilin yandan görünümüne heyecan katan en önemli detay. Ön kapının bittiği, arka kapının başladığı yerde 2 kapılı gerçek coupe kardeşi ile olan farklılaşma ortaya çıkıyor. Yayvan tasarımıyla adeta yere yapışık



**KALİTELİ ÖN KONSOL
DİĞER 6 SERİSİ
BMW'LERLE BENZER.
VİTESLER DİREKSİYONDAN
DA DEĞİŞEBİLİYOR.
GÖSTERGELER OKUNAKLI.**





ARKA KAPININ D SÜTUNUNA DEĞDİĞİ YERE GRAN COUPE YAZISI İŞLENMİŞ. KAPILAR ÇERÇEVESİZ OLSA DA KELEBEK CAM GÖZE BATIYOR. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI LOGONUN ALTINDA. ARKADA BAŞ MESAFESİ YETERLİ.

duran otomobil, arkadan bakıldığında enine çizgili stop lambalarıyla da bu hissi pekiştiriyor. Açık söylemek gerekirse BMW 640d Gran Coupe gerçekten çekici bir tasarıma sahip, ama benim gözüme bir coupe'den çok, çok güzel ve sportif bir sedanmış gibi geliyor.

Kokpit, cabrio ve coupe kardeşleriyle aynı. İç mekanda özellikle ön

konsolun yolcu tarafından başlayan ve kol dayama yerine doğru giden kıvrım sıra dışı ve şık. Otomobilin iç mekanında en fazla dikkat çeken bölüm, 10.2 inçlik ekran. Otomobilin ön konsolunun ve kapı içlerinin deri ile kaplanmış olması kalite hissini yükseltiyor. Kullanılan ahşap kaplamalar da birinci sınıf. Yeni nesil BMW'lerde gördüğümüz Driving Experience Control (Sürüş Deneyimi Kontrolü)





*6 SERİSİ GRAN COUPE, 5 METREYİ AŞAN
UZUNLUĞU VE YERE YAPIŞMIŞ GİBİ DURAN
TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKİYOR.*

sistemi bu otomobilde mevcut. Kumandası vites konsolunun sol tarafında olan bu sistem sayesinde farklı sürüş stillerine yönelik seçimler yapılabilir. Sistemde standart olarak Eco Pro, Comfort, Comfort+, Sport, Sport + seçenekleri mevcut. Eco Pro seçeneğinde stop-start sistemi devreye giriyor ve dur-kalk trafikte motor otomatik olarak stop edilerek gereksiz yakıt tüketiminin önüne geçiliyor. Comfort + seçeneği ise opsiyonel olarak sunulan Dynamic Damper Control (Dinamik Amortisör Kontrolü) adlı aktif süspansiyon sistemi ve

Adaptive Drive sistemiyle birlikte geliyor.

Sıra geldi merak edilen arka koltuklara... Gran Coupe'nin arka koltuklarına inerken başı hafifçe eğmek gerek. Arka koltuklara geçtikten sonra çok geniş diz mesafesi ve fena sayılmayacak bir baş mesafesi sunulması burada yolculuk edecekleri sevin-direcek.

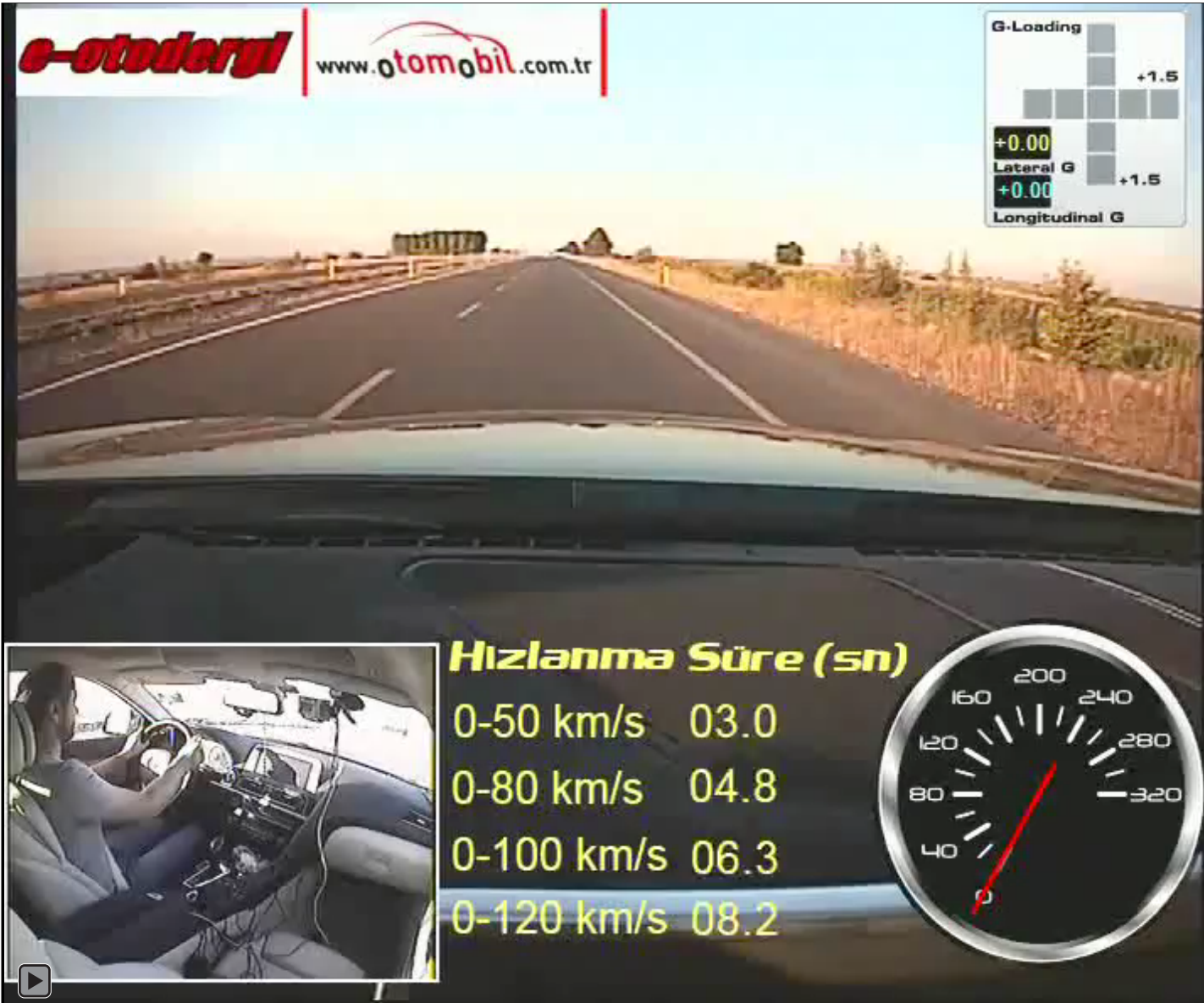
Bu otomobilde en çok sevinecek kişi ise kuşkusuz sürücü. Otomobilin adında 640d ibaresi yer alsa da

bu otomobilde beklenilenin aksine 3.0 litrelik çift turbolu dizel motor görev yapıyor. Bu noktada BMW Twin-Power Turbo motor ailesinin bazılarında twin scroll (çift girişli) tek turbo, bazılarında ise bu örnekteki gibi çift turbolu olduğunu belirtelim. Tama-mı alüminyum alaşımdan üretilmiş bu motor, 4400 d/d'de 313 HP güç, 1500-2500 d/d aralığında 630 Nm tork üretiyor. 3.0 litrelik turbodizeller arasında en güçlü örneklerden biri olan bu motor, ürettiği gücü manuel kullanıma da olanak tanıyan 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla arka tekerlekle-

re aktarıyor. Maksimum hızı 250 km/s ile sınırlandırılmış otomobil fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 5.4 saniyede tamamlıyor. Açık konuşmak gerekirse bu otomobil performans konusunda beklenileni fazlasıyla veriyor. Hatta spor kullanım durumunda vahşi bir karaktere büründüğü ve eğer elektronik sürüş destek sistemleri de kapalıysa gaz pedalına sorumlulukla basmayı gerektirdiği de gerçek. Tecrübeli sürücüler bu durumda otomobilin yan gitmesinden mutluluk duyacak olsalar da, tecrübesiz sürücüler için korkutucu olabi-



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!**

lir. Otomobil yol tutuş olarak kusursuz ve adeta vücudunuzun bir parçasıymış gibi yönlendirme yapmak mümkün. Otoyol sürüşlerinde ise raydaymışçasına yol alınıyor.

Fabrika verilerine göre standart ebat olarak sunulan 225/55 R17 lastiklerle 5.5 lt/100 km'lik ortalama tüketim söz konusuysa, test aracımızdaki gibi önde 245/40 R19, arkada 275/35 R19 ebadında lastikler varsa tüketim ortalaması 5.7 lt/100 km'ye çıkıyor. Bizim performans ölçümünü de kapsayan ve 800 km'yi aşan kullanım boyunca elde ettiğimiz tüketim değeri ise 8.4 lt/100 km. Bu değeri dikkatli kullanımla rahatlıkla 5.0 lt/100 km seviyesinin altına indirebilmek mümkün.

Sonuç

640d Gran Coupe, çocukların da rahatlıkla binebilecekleri spor bir otomobil isteyen üst düzey yöneticilere yönelik, 5 Serisi'nden daha özel ve güzel, ayrıca sportif; 6 Serisi'nden de daha kullanışlı ve daha büyük bir otomobil.



6 SERİSİ GRAN COUPE, 2 KAPILI 6 SERİSİ COUPE'DEN 27 MM DAHA YÜKSEK.

BMW 640d Gran Coupe

Fabrika verileri

Motor: ... 2993 cc, 6 silindirli, çift turbo, common rail enjeksiyon
 Şanzıman: 8 ileri otomatik
 Maksimum güç: 313 HP @ 4500 d/d
 Maksimum tork: 630 Nm @ 1500-2500 d/d
 Maksimum hız: 250 km/s
 0-100 km/s: 5.4 sn
 Bagaj hacmi: 460-1265 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 5007 / 1894 / 1392
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 6.9 / 4.9 / 5.7 lt/100 km
 Baz fiyat: 198.115 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 2.45 sn
 0-80 km/s: 4.2 sn
 0-100 km/s: 5.7 sn
 0-120 km/s: 7.55 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 3.1 sn
 80-120 km/s (D'de): 3.8 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 39.1 m
 80-0 km/s: 24.5 m
 50-0 km/s: 9.6 m

➕ Stabilite, kalite, teknoloji, tüketim, performans

➖ Opsiyonlarla çok yükselen fiyat, fren mesafesi

149 g/km



BAZILARI SICAK SEVER

Mercedes-Benz'in insanın içini yakan efsane roadster'ı SL, yeni nesliyle daha düşük tüketimli ve daha dinamik.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Bugün otomobil piyasasına baktığımızda fark yaratmaya çalışan birçok otomobil olduğunu görebiliriz. Bunu gerçekten başarabilen ender modellerden biri de ilk defa 1952 yılında yarış versiyonu olarak ortaya çıkan, 1954'te ise Gullwing – Martı Kanat formuyla seri üretim versiyonu olarak yollara çıkan Mercedes-Benz SL. 60 yıllık bir maziye sahip bu model, ilk çıktığı günden itibaren, saygın, seçkin, hali vakti yerinde olan ve hayattan zevk almasını bilen insanların otomobili oldu ve toplamda 650.000 adeti aşan bir üretime ulaştı.

Yeni nesil Mercedes-Benz SL, özellikle üstü açıkken göze çok güzel gelen bir otomobil. Tasarım çekici ama kardeşi SLK'ya fazlaca benzediği bir gerçek. Eskiden model gamlarının alt modelleri üsttekilere benzetilmeye



SPORTİF DETAYLARA SAHİP KONSOL ZOR BEĞENENLER İÇİN. GÖMÜK GÖSTERGELER OKUNAKLI. AIRSCARF SİSTEMİNİN HAVA ÜFLEÇLERİ KOLTUK BAŞLIĞINDA.





OTOMOBİLİN ÜSTÜ, DURUR VAZİYETTEYKEN AÇILIYOR VEYA KAPANIYOR. BUNUN İÇİN KOL DAYAMA YERİNİN ÖN TARAFINDA BULUNAN KAPAĞI AÇIP, ALÜMİYUM BUTONU ÇEKMEK GEREKİYOR. TAVAN AÇMA İŞLEMİ 16 SANİYE SÜRÜYOR. BAGAJDA KATLI DURAN TAVAN, YÜKLEME İÇİN YUKARI DOĞRU KALKARAK KOLAYLIK SAĞLIYOR.



çalışılırken (eski SLK'nın SLR'a benzetilmiş tasarımına nasıl vurgu yapıldığı halen akıllarda), şimdi tersi olmuş ve markanın efsane modeli SL, alt model olan SLK'ya benzetilmiş. Sonuçta SL çok özel bir otomobil ve bu otomobile para verenler tasarım olarak da kardeşine göre daha özgün bir tasarım isteyebilirler. Şimdiye kadar SLK ile SL hiç bu kadar benzer olmamıştı. Markaların model gamlarına yönelik tasarım stratejileri ve ortak tasarım dili yaratma istekleri olabilir ama bu durum SL gibi bir modelde istisna olabilirdi.

4612 mm'lik uzunluğu eskisinden 5 cm, 1877 mm'lik genişliği eskisinden 5.7 cm fazla olan otomobilin yük-

sekliği 1314 mm. SL'in gövdesindeki en büyük değişim kullanılan malzemelerde. Alüminyumun yoğun olarak kullanılması sayesinde aracın gövdesinin çelikten yapılmışa göre 110 kg daha hafif olması (254 kg) sağlanmış. Bununla birlikte otomobilin 1685 kg'lık toplam ağırlığı ise eskiye göre 140 kg daha hafif. Hafifliğin bir çok avantajı var. Bunlardan ilk akla gelenler tüketim ve daha dinamik sürüş. 140 kg'lık ağırlık tasarrufu için Mercedes mühendisleri deyim yerindeyse sinekten yağ çıkartmışlar. Mesele, akustik filmli ön camlar sayesinde cam kalınlığı 0.5 mm inceltilmiş, bu sayede 1 kg, arka camın 0.7 mm inceltilmesiyle 1 kg, cam açma sisteminin raylarının çelik yerine alüminyum



tercih edilmesiyle 0.5 kg, jantlarda 4 kg, akslarda 11 kg, koltuklarda 11 kg, süspansiyonda 10 kg ağırlık tasarrufuna gidilmiş. Kapıyı açıp iç mekana geçtiğimde kaliteli deri ile kaplanmış, alüminyum parçalar ile detaylandırılmış, sportif bir şıklık iç mekanla karşılaştım. Sürüş özelliklerine geçmeden önce iç mekandan kısaca bahsedeyim.

Vites kolu Mercedes'in yeni spor araçlarında kullanmaya başladığı joystick formunda bir kol. Bu kolun sol tarafında konfor (C) spor (S) ve manuel (M) seçimlerini yapmaya yarayan düğme, sol alt tarafındaysa yarı aktif süspansiyonuna kumanda eden S ve C seçenekleri bulunan düğme yer alıyor. Ayrıca Eco düğmesi de mevcut. Eşya gözleri ise yeterli sayıda, hem kol dayama yerinin altında, hem de koltukların arka kısmındaki kapaklı gözlerde 2 kişinin iç mekanda taşımak isteyeceği eşyalar için fazlasıyla alan mevcut. Bagaj da bir roadster için gayet büyük, tavan açıkken 364 lt (neredeyse bir kompakt hatchback kadar), tavan kapalıyken 504 lt (D segmenti bir sedan kadar). Kol dayama yeri demişken, bu otomobilin tavan açılım mekanizma ku-



mandası, kol dayama yerinin ön kısmındaki kapaklı gözün altında. Bu kapak açıldıktan sonra kolun çekilmesi suretiyle tavan 16 saniyede katlanarak bagaja giriyor. Bu işlemin yapılabilmesi için aracın durur vaziyette olması gerek.

Sıra geldi sürüş özelliklerine... Bu otomobil, gamın düşük güçlü modeli SL 350. Yurtdışında SL 350 ve SL 500 olmak üzere (şimdilik) iki seçenek varken, Türkiye listelerinde sadece SL 350 yer alıyor. Bu motorun ailenin en güçsüz seçeneği olması

üstelik maksimum motor gücünün 9 HP azalarak 306 HP'ye inmesi sizi yanıltmasın. Güç azalmış olmasına rağmen, maksimum tork 360 Nm'den 370 Nm'ye yükselmiş. Yumuşak karakterli motor alt devirlerden itibaren canlı ve istekli. Ayrıca 7 ileri oranlı otomatik şanzımanla mükemmel bir uyum içinde. Motor ve egzozdan gelen sportif sesler de otomobil kullanma zevkini daha da artırıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 5.9 saniyede tamamlayan otomobil, hızlanma testimizde bu değer biraz gerisinde kalmasına rağmen performans

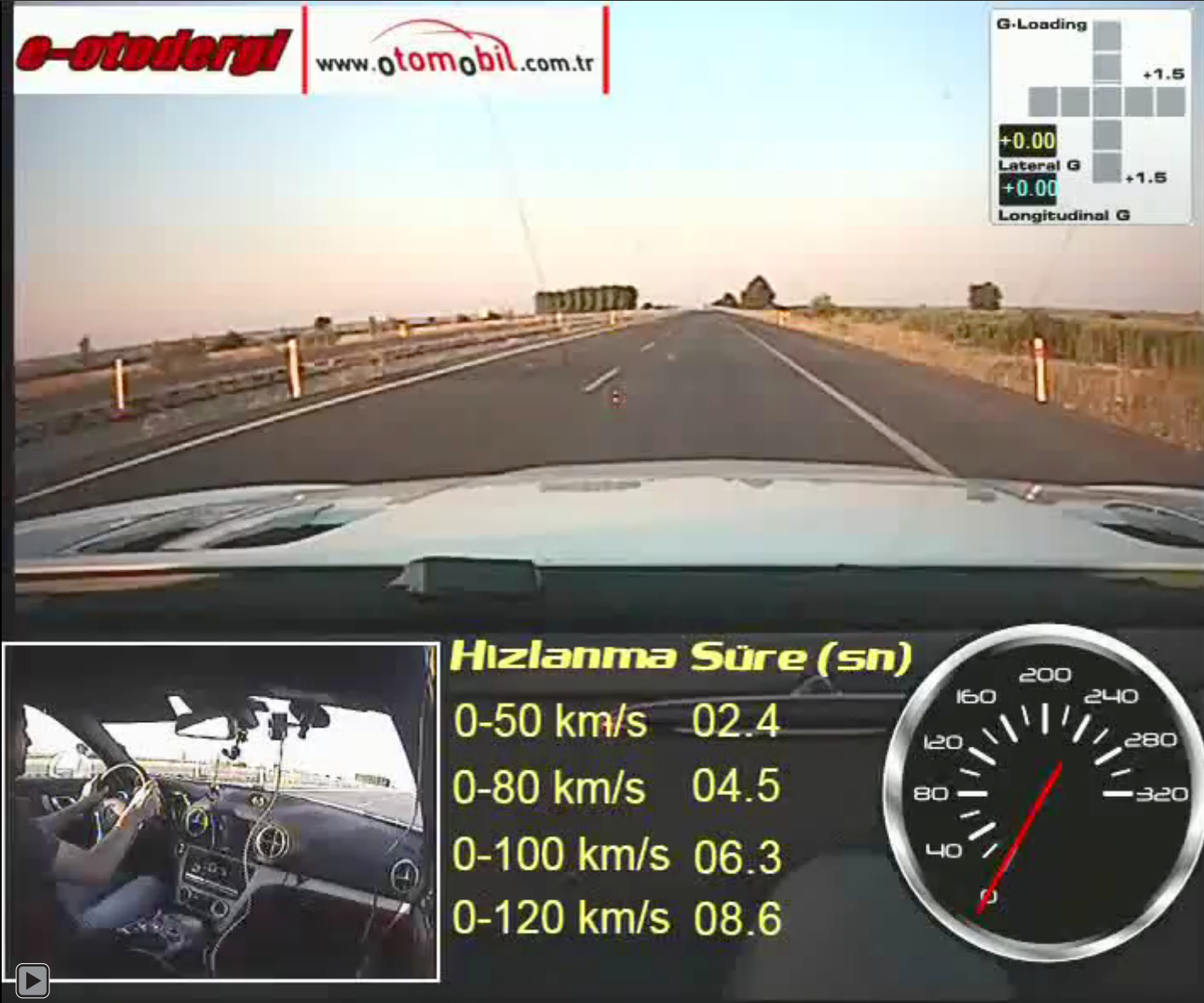
konusunda benim beklentilerimi karşıladı. Bu yüzden birçok sürücü için de fazlasıyla yeterli gelecektir. Bu otomobili farklı yol yüzeylerinde yaklaşık 800 km kadar kullanma şansım oldu. Standart olarak sunulan, çelik yaylar ve sertlik ayarlı amortisörlerden oluşan yarı adaptif süspansiyon (ABC adlı aktif süspansiyon opsiyonel) çok abartılı olmayan darbeleri pürüzsüz şekilde sönmüyor. Virajlarda tam bir eğlence. DirectSteer adlı direksiyon sistemi, geniş iz açıkları ve gövdeyi 10 mm alçaltan opsiyonel AMG süspansiyon ile (41.017 TL ek ücretle

alınan AMG Spor Paket, spor süspansiyon, AMG gövde kiti, AMG paspaslar, ve yüksek performanslı fren sistemini kapsıyor. 19 inçlik AMG jantlar için 11.517 TL daha ödemek gerekiyor) sayesinde virajları oyun oynarcasına dönmek mümkün. Bu otomobilin virajları zevk haline getiren diğer bir unsuruysa 10.658 TL'lik ek ödeme ile alınabilen Aktif Ergonomik Koltuk Paketi. Bu paketdeki koltukların yan destekleri, virajlarda ve dönüşlerde şişerek oturanları adeta belinden kavrayarak, koltuktan kaymasını engelliyor. Otoyolda stabil, virajda

SPOR VE KONFOR AYARLARI BULUNAN YARI AKTİF SÜSPANSİYONUN DÜĞMESİ DE VİTES KOLUNUN ALTINDA. SİNYAL KOLU ESKİ MERCEDES-BENZ'LERDEN DAHA RAHAT KULLANIMLI. DİREKSİYON YÜKSEKLİK-DERİNLİK AYARI ELEKTRİKLİ OLARAK YAPILIYOR. DİREKSİYONUN ALT KISMINA MERCEDES-BENZ YAZISI NAKŞEDİLMİŞ.



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!**

oturaklı olan otomobil, şehiriçindeyse prestiji sonuna kadar yaşıyor. Üst açık kullanımda rüzgar deflektörü iç mekandaki rüzgar türbülansını azaltarak konforu artırıyor. Bozuk yollar da gerek üstü açık, gerekse üstü kapalı kullanımda karoserde herhangi bir titreşim ve sallantı yok. Yalnız zaman zaman güneş siperlikleri biraz ses yapabiliyor. Tüketim standart lastik ebatlarıyla (ön-arka 255/45 R17) fabrika verilerine göre yüzde 30 azalarak ortalama 6.8 lt/100 km olmuş. Düşen tüketim sayesinde depo hacmi de 80 lt'den 65 lt'ye indirilmiş. Test aracımızda önde 255/35 R19, arkada 285/30 R19 ebadında lastikler takılıydı ve test sürecinde 10.8 lt/100 km'lik tüketim elde ettik. Bu değer performansa göre başarılı.

Sonuç

Mercedes SL, özel insanlara yönelik özel bir otomobil. Bu yüzden fiyatı yüksek olsa bile SL satın alanların bu seçimi, asla yanlış bir tercih olmayacaktır. SL; prestiji, kalitesi, güvenliği ve sürüş özellikleriyle roadster sınıfının en iyi örneklerinden.

DİYET YAPTI HAFİFLEDİ, AMA GÖVDENİN RİJİTLİĞİ YÜZDE 20 DAHA İYİ. GÖVDE AERODİNAMİK: 0.27CD. SL-SUPER LIGHT (SÜPER HAFİF) İBARESİNİ ARTIK DAHA ÇOK HAK EDİYOR.

Mercedes-Benz SL 350

Fabrika verileri

Motor: 3499 cc, V6 silindirli, 24V, direkt benzin enjeksiyon
 Şanzıman: 7 ileri otomatik
 Maksimum güç: 306 HP @ 6500 d/d
 Maksimum tork: 370 Nm @ 3500-5250 d/d
 Maksimum hız: 250 km/s
 0-100 km/s: 5.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4612 / 1877 / 1314 mm
 Bagaj hacmi: 364-504 lt
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): 9.9 / 6.1 / 7.5 lt/100 km
 Baz fiyat: 507.900 TL (test aracı 603.356 TL)

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 2.4 sn
 0-80 km/s: 4.4 sn
 0-100 km/s: 6.2 sn
 0-120 km/s: 8.35 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 3.9 sn
 80-120 km/s (D'de): 4.5 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 36.8 m
 80-0 km/s: 22.7 m
 50-0 km/s: 8.8 m

+ Yol tutuş, performans, konfor, prestij, güvenlik, bagaj hacmi

- Ayakla açılan bagajı açmak her zaman mümkün olmadı, güneşlik çitirtısı

176 g/km





TAT VERİYOR

A5 Sportback, 211 HP'lık turbo beslemeli motoru ve dört tekerlekten çekişli aktarmasıyla tat veren bir model.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Çeşitli yazılarda belirttiğim gibi günümüzde her alçak tavanlı otomobile "coupe" adı verilmesi, bir pazarlama stratejisi olarak pek revaçta. Ama bunun dışında kalan markalar da mevcut. Mesela Audi... A5 Coupe ile gerçek bir coupe sunan Audi, sportif görünümlü 5 kapılı D segmenti otomobili için coupe tanımlamasını yapmıyor.

Tasarım ve iç mekan

Audi'nin "fastback" olarak tanımlanabilecek bir karosere sahip otomobili, A5 Sportback olarak isimlendirilmiş ve A4'ü çok sıradan, A5 Coupe'yi de kullanışsız bulanların beklentilerine yönelik olarak tasarlanmış. İlk defa 2009 yılında yollara çıkan A5 Sportback, 2011'in sonlarında gördüğü makyajla güncel halini aldı. Makyajla birlikte daha kızgın bakışlara sahip LED teknoloji ışık bandına sahip aydınlatma grubu kullanılmış, motor kaputunun kavisine daha fazla vurgu ya-



AUDI'LER HER ZAMAN İÇİN BAŞARILI İÇ MEKANLARIYLA ÖNE ÇIKIYOR. A5 SPORTBACK DE BU GENELLEMENİN DIŞINDA DEĞİL.

pan trapez formu radyatör ızgarası-nın köşeleri de biraz daha gerdiril-miş.

Otomobilin arkaya doğru alça-lan tavan çizgisi otomobilin dina-mik görünümünde pay sahibi. A5 Sportback'ın 4712 mm'lik uzunluğu, A5 Coupe'den 86 mm, 2810 mm'lik dingil mesafesi 59 mm, 1391 mm'lik yüksekliğiye 19 mm daha fazla. Oto-mobilin ön konsolu için söyleyecek-lerimiz daha önce Audi S5 ve A4 için söylediklerimizle aynı. Kalite his-si çok iyi olan iç mekanda bu konu-da eleştirilecek bir olumsuzluk göze batmıyor. Kapı içindeki eşya gözü ve orta konsoldaki eşya gözleri yeterin-ce geniş ve kullanışlı. Makyajla bir-likte MMI'n (Multi Media Interface –Multi Medya Arayüzü) kullanımı ko-laylaştırılmış ve düğme sayısı azaltıla-rak fonksiyonlar 4 ana düğme üzerin-de toplanmış. Görseelliğe yönelik ola-rak ise direksiyon simidi yenilenmiş. Vites kolu da değişenler arasında. Kolun değişmesiyle birlikte kullanım prensibi de eskiye göre farklılaşmış. Artık şanzımanın normal-spor seçimi vites kolu geriye çekilerek yapılıyor. Otomobilin arka koltuklarındaki diz mesafesi tatminkar, baş mesafesiye



VİTES KOLU ESKİSİNDEN FARKLI. SARSINTISIZ ÇALIŞAN STOP-START SİSTEMİNİN DÜĞMESİ VİTES KOLUNUN ALTINDAKİ İKİNCİ SIRADA. KAPI İÇİ DÜĞMELER ERGONOMİK. ÇİFT BÖLGELİ OTOMATİK KLİMANIN PERFORMANSI İYİ.



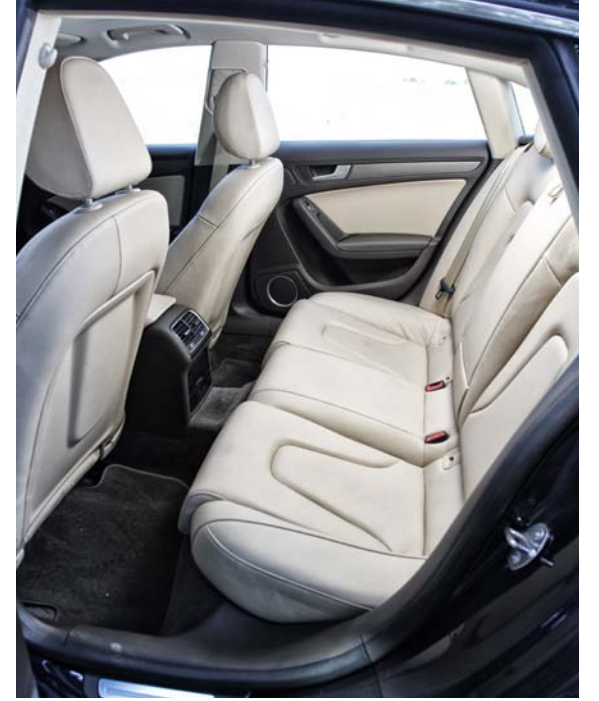
alçalan tavan çizgisi nedeniyle biraz kısıtlanmış. 480 litrelik bagaj, çok büyük olmasa da 4 kişi için gayet yeterli.

Sürüş özellikleri

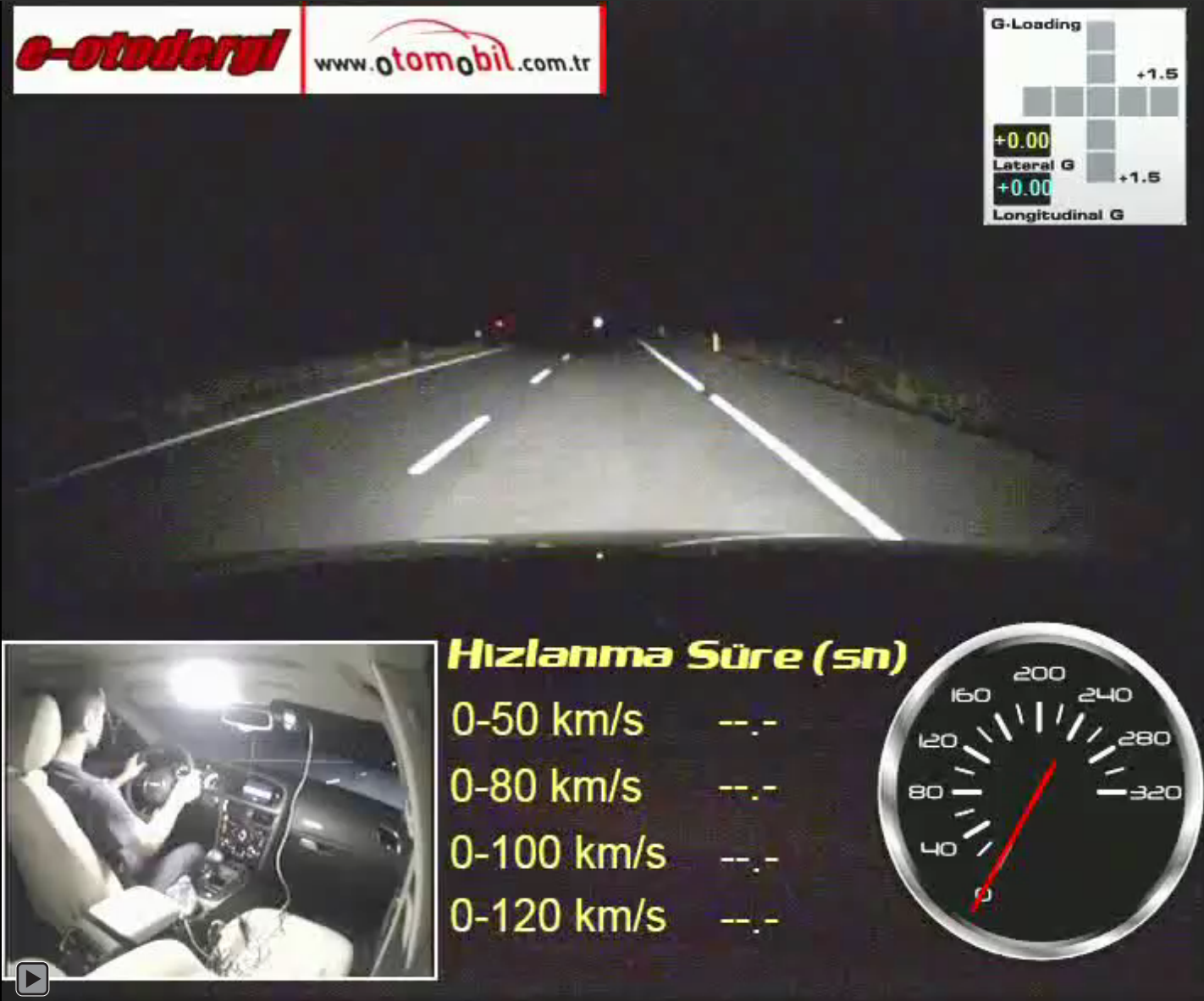
Test aracımızda yer alan 2.0 TFSI motor, otomobil severlerin iyi bildikleri bir makine. Direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli bu motor, 1500-4200 d/d aralığında 350 Nm tork üretiyor. Maksimum torkun düşmeye başlamasından hemen sonra ise 4300 d/d'de 211 HP'lik maksimum güç, 6000 d/d bandına kadar sürekli olarak sunuluyor. Bu sayede otomobil adeta nefesi kesilmeden hızlanıyor. Kullanım sırasında bu gücü fazla hissettirmeyen otomobil, hızlanma testlerinde fabrika verilerinden biraz yavaş hızlanmış olsa da küçümsenmeyecek bir performans sundu. Vites kutusu, VW-Audi markalarında kullanılan 1.4 litre aşırı beslemeli motor + çift kavramalı şanzıman kombinasyonuna göre daha sessiz.

Ürettiği gücü 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla, dört tekerleğe aktaran otomobil, virajlarda takdir edilecek bir tutunma sunuyor. quattro dört tekerlekten çekiş sistemi sayesinde tozlu ve ıslak zeminlerde de güç aktar-

**480 LİTRELİK BAGAJ
ARKA KOLTUKLARIN
YATIRILMASIYLA 1283
LT OLUYOR. ARKA
KOLTUKLARDAKİ BAŞ
MESAFESİ BİRAZ KISITLI.**



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**

rımı başarılı. Otoyolda stabil olan otomobil şehir içinde yumuşak direksiyon sistemiyle sürücüsünü yormuyor. Standart sunulan stop-start sistemi de sarsıntısız. Bu arada araç standart olarak sunulan 225/50 R17 ebadında lastikler yerine, opsiyonel olarak alınan 245/40 R18 ebadında lastiklerle donatılmıştı. Buna rağmen konfor konusunda bir rahatsızlık yaşamadık.

Sonuç

A5 Sportback 2.0 TFSI quattro şık ve performanslı bir otomobil. Baz fiyatı 73.916 Euro olan A5 Sportback 2.0 TFSI quattro S tronic'in fiyatı, bu sayfalarda görülen opsiyonlarla zenginleştirilmiş versiyonda (metalik ayışı mavi boyası, 18 inç

jantlar, elektrikli ayarlanır ön koltuklar, elektrikli açılır tavan, Milano deri döşemeler, Bang&Olufsen ses sistemi gibi) 91.225 Euro'ya ulaşıyor. Biz bu aracı almayı düşünenlere, otomobilin sürüş karakteri üzerine (konfor, ekonomik, dinamik, otomatik) eden Audi Drive Select opsiyonunu ve aktif süspansiyon opsiyonlarını almalarını öneririz.

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

Audi A5 Sportback 2.0 TFSI quattro S tronic

Fabrika verileri

Motor: 1984 cc, 4 silindirli, turbo, direkt benzin enjeksiyon
 Şanzıman: 7 ileri çift kavramalı
 Maksimum güç: 211 HP @ 4300-6000 d/d
 Maksimum tork: 350 Nm @ 1500-4200 d/d
 Maksimum hız: 241 km/s
 0-100 km/s: 6.6 sn
 Bagaj hacmi: 480-1283 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4712 / 1854 / 1391 mm
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.8 / 5.8 / 7.0 lt/100 km
 Baz fiyat: 73.916 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 2.45 sn
 0-80 km/s: 4.85 sn
 0-100 km/s: 7.0 sn
 0-120 km/s: 9.8 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 4.5 sn
 80-120 km/s (D'de): 4.9 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 38.1 m
 80-0 km/s: 23.9 m
 50-0 km/s: 9.3 m

+ Aktarma sistemi, şanzıman, motor

- Arkada baş mesafesi

159 g/km

D

VİRAJ LİMİTLERİ YÜKSEK OLAN
OTOMOBİL, OTOYOLDA DA STABİL.



GÜNCELE UYDU

Hyundai'nin küçük sınıftaki temsilcisi, markanın güncellenen tasarım çizgisine uygun şekilde yenilendi. i20'de teknik olarak da iyileştirmeler yapıldı.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**ÖN KONSOL KOLAY KULLANIMLI.
ÖNCE DEN ANALOG OLAN GÖSTERGE
TABLOSUNUN ORTASINDAKİ YAKIT VE
HARARET GÖSTERGELERİ ARTIK DİJİTAL.**

Hyundai'nin Almanya'daki tasarım merkezinde Avrupalı müşterilerin beklentilerine yönelik olarak tasarlanan i20, yeni yüzüyle karşımızda. Ülkemizde üretilen bu model, gördüğü makyaj ile Hyundai markasının yeni dönemdeki tasarım çizgisine daha uygun getirilmiş. Yeni yüzü i20'de 1.2 lt benzinli 85 HP, 1.4 lt benzinli 100 HP ve 1.4 lt CRDi turbodizel 90 HP motorlar sunuluyor. Kısa zaman içinde 1.1 lt 75 HP turbodizel motor da aileye dahil olacak. Donanım seçenekleri ise Jump, Sense, Tune ve Elite olmak üzere dört adet.

Neler değişmiş?

Otomobile dışarıdan bakıldığında yeni ve daha yakışıklı bir görünüme sahip olduğu görülüyor. i20'nin yüzüne karakter veren en önemli unsur, göz kalemi çekilmiş gibi bir ifade katan farlar. Far grubunun arasında yer alan ızgara ve tampondaki trapez form ise bu ifadeyi tamamlayan diğer unsurlar. Günümüzdeki makyaj uygulamalarının olmazsa olmazlarında olan LED'li gündüz farları Tune donanım seviyesinden itibaren standart.

Bunlar dışında kapı fitilleri değiştirilerek kapıların daha rahat kapanması da sağlanmış.

İç mekan ana hatlarıyla korunsa da, burada da bir takım değişiklikler mevcut. Eskiden gösterge tablosunun orta bölümünde hararet ve yakıt göstergeleri analog olarak yer alırken, şimdi bu göstergeler dijital. Fakat bu dijital bölümdeki yazılar, yansıma nedeniyle zaman zaman zor takip ediliyor. Bununla birlikte orta konsoldaki havalandırma ızgaraları önceden yatay çizgiliyken, şimdi dikey çizgili. Bu noktada tüm havalandırma ızgaralarında çevirmeli açma-kapama kumandasının da faydalı bir detay olduğunu belirtelim. Müzik sistemi butonları, dördü flaşör ve yol bilgisayarı düğmeleri de değişenler arasında. Müzik sisteminin üst kısmında bulunan yol bilgisayarı butonunun sürücüye daha yakın yerleştirilmiş olması daha kolay bir kullanım sağlıyor. Diz ve baş mesafesi konusunda sorun ya-

ratmayan otomobilin 295 litrelik bagaj hacmi sınıfı da sınıfının iyi değerleri arasında. Hatırlanacağı gibi 45. Sayımızda i20 1.4 CRDi ISG'yi test etmiştik ve 185/60 R15 Hankook Optimo K415 lastiklerle donatılmış bu otomobilin 100-0 km/s fren mesafesini 42.4 m bulmuştuk. Aynı ebatta Dunlop Sport 01 ile donatılmış şimdiki test otomobilimiz yaklaşık 2 m daha kısa mesafede durdu.



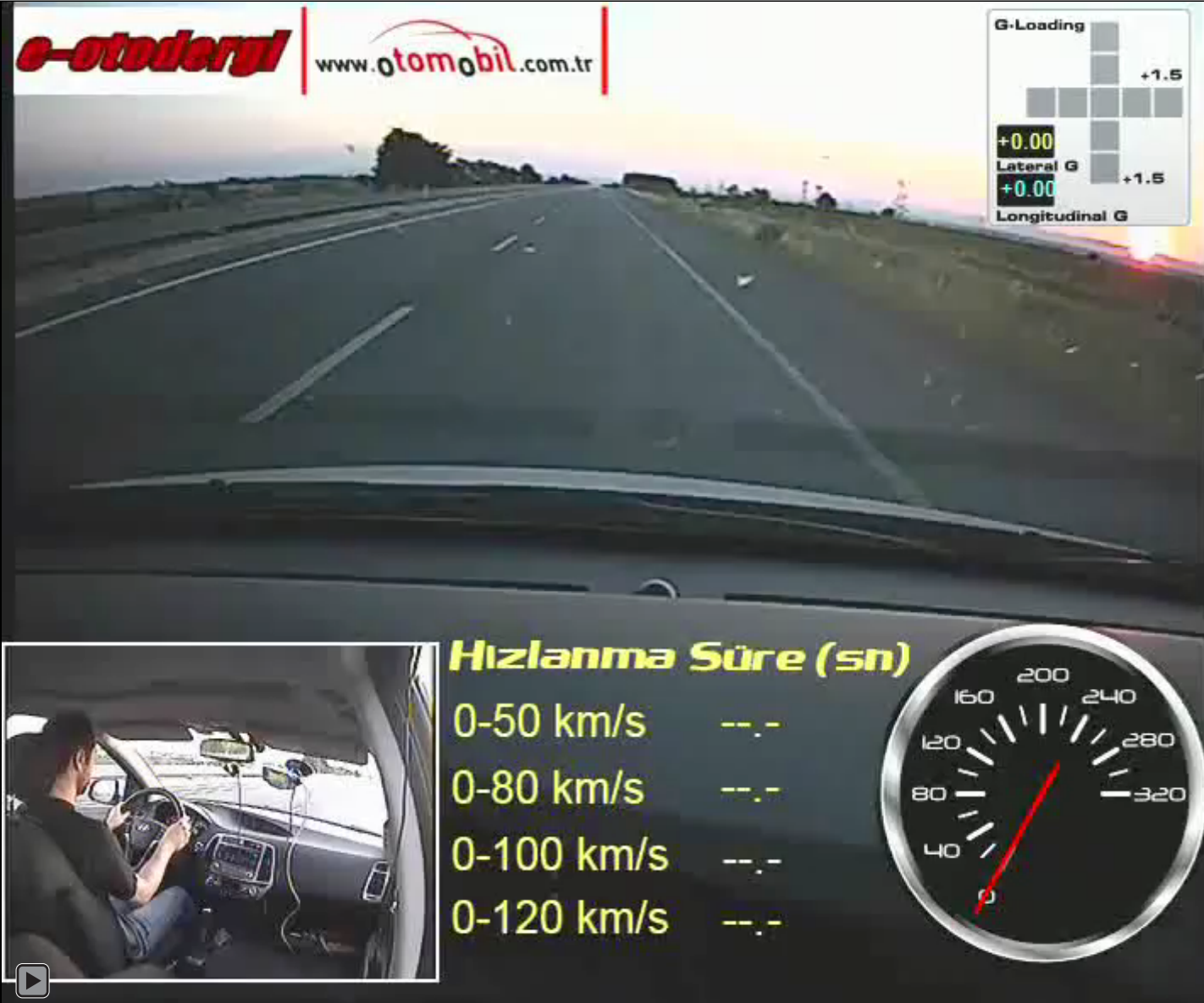
DİREKSİYONUN SOL ALTINDA FAR YÜKSEKLİK, ESP VE REOSTA DÜĞMELERİ VAR.



ÖN KOLTUKLARIN YÜKSEKLİK VE SIRT EĞİM AYARI KOLAYCA YAPILABİLİYOR. ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN ALAN RAKİPLERİYLE BENZER. YOL BİLGİSAYARI (TRIP) TUŞU ARTIK SÜRÜCÜYE DAHA YAKIN.



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!**

Kullanımı nasıl?

Süspansiyon sisteminde ufak değişimler yapılmış olması sayesinde konfor biraz daha iyileşmiş. Bu otomobil bir yol tutuş ustası olmasa da yol tutuş-konfor dengesini makul şekilde sağlayabiliyor ve virajlarda terdirginlik vermiyor. Alt devirlerde biraz cansız olmasına rağmen makul bir çekiş sunan bu motor, maksimum torkun geldiği 1750 d/d'den sonra kendine geliyor ve esnek bir kullanım sunuyor. Dizel olduğunu hissettiren hafif bir sesle çalışan 1.4 CRDi 90 HP, test aracımızı fabrikanın vaat ettiğinden daha kısa bir sürede 0'dan 100 km/s'ye taşıdı. Makyajlı versiyonla, makyajsız versiyon i20 1.4 CRDi 90 HP'nin fabrika verilerine baktığımızda maksimum hızın 171 km/s'den 174 km/s'ye çıktığını, 0-100 km/s değerinin ise 13.5 saniyeden 13.1 saniyeye indiğini görüyoruz.

Sonuç

i20, küçük dokunuşlarla hem eskinden daha güzel görünüyor. Donanım olarak beklentileri karşılayan otomobilin tüketim değeri de düşük.



Hyundai i20 1.4 CRDi

Fabrika verileri

Motor:	1396 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	220 Nm @ 1750-2750 d/d
Maksimum hız:	174 km/s
0-100 km/s:	13.1 sn
Bagaj hacmi:	295 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3940 / 1710 / 1490 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.0 / 3.8 / 4.3 lt/100 km
Baz fiyat:	35.980 TL (44.780 TL, Elite donanım seviyesi)

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.75 sn
0-80 km/s:	8.15 sn
0-100 km/s:	11.8 sn
0-120 km/s:	18.0 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4./5. viteste):	8.7 sn / 14.1 sn
80-120 km/s (5./6. viteste):	11.1 sn / 15.0 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	40.1 m
80-0 km/s:	24.8 m
50-0 km/s:	10.0 m

+ Tüketim

- Hissiz direksiyon, gösterge tablosundaki yansımalar

110 g/km **B**

FARKLI OLMAK İSTEYENLERE

Bir efsaneyi günümüze taşıyan Citroen DS ailesinin en yeni üyesi olan DS5, dış tasarım bakımından çarpıcı, iç mekân bakımından da farklı ve kaliteli bir otomobil arayanlar için biçilmiş kaftan.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



DS3 ve DS4 modellerinin ardından DS ailesinin amiral gemisi olarak yollara çıkan DS5, ikisi de 1.6 lt olmak üzere benzinli ve dizel motor seçeneklerine sahip. Bu sayımızda, dizel-otomatik kombinasyonuna sahip DS5'le karşınızdayız.

Fransız estetiği

Citroen DS5, her şeyden önce estetik bir otomobil. Onun yolda tüm bakışları üstüne çeken bir tasarımı var. D segmentinde yer alan DS5; Passat, 3 Serisi, C Sınıfı ve A4 gibi sedan modellerin (Türkiye'de ilk 6 ayın D segmenti ilk dördü) egemen olduğu bu sınıfta, onlardan farklı olarak hatchback karoserle yer alıyor. Otomobilin uzunluğu 4530mm, genişliği 1850 mm ve yüksekliği ise 1508 mm. 2727 mm dingil mesafesi bulunan Citroen DS5'in bagaj hacmi ise 468-1290 lt. Citroen Türkiye yetkilileri tarafından rakip olarak gözüne BMW X1, Audi A4 Avant, Highline donanımlı Volkswagen Passat Sedan ve Volkswagen CC'yi kestirdiği belirtilen Citroen DS5; dinamik tasarım çizgilerini, örneğin siyah arka-yan ve arka camla yer yer ağırbaşlılığa çevirmeyi de biliyor.



DS5'İN İÇ MEKANI ALIŞILMADIK BİR TASARIMA SAHİP. MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ YÜKSEK. KOL DAYAMA ÇOK DERİN.



Çıtayı yükseltti

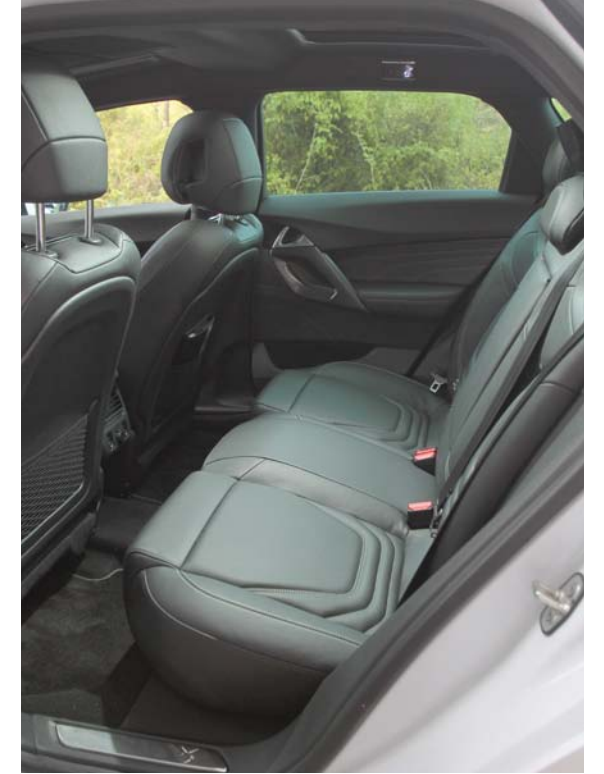
DS5, iç mekânındaki malzeme ve işçilik kalitesiyle, markanın çıtasını hayli yükselten bir otomobil. Sade ve az butonlu kokpitlerden hoşlananlara hitap etmeyen, "oyuncaklı" tabirinin yanlış olmayacağı iç mekânı, otomobili kullanmaya başlamadan önce kurcalamak ve neyin nerede olduğunu keşfetmek gerekiyor. Çünkü ben usta şoförüm edasıyla otomobilin iç mekân düzenini anlamadan yola çıkarsanız, camları bile açamayabilirsiniz. Bu alışma sürecinden sonra, arada bir karıştırıp yanlış butonlara basarsanız da, "farklı" bir deneyim sizi bekliyor. Orta konsola ve tavana yerleştirilmiş olan butonlar çok şık gözüküyor ve kullanımı da zevkli. Ancak orta konsoldaki bu buton fazlalığı, bardaklığa yer bırakmamış, o nedenle bardak değil ama (içindeki dökülür), pet şişenizi kapı içine koymanız gerekiyor. Bu bölgedeki eşya gözü de sembolik. Ama kapı içlerinin, orta kol dayamanın (içine kol girecek kadar derin) ve torpidonun varlığı da göz ardı edilemez. Sürücü için ayrı, ön yolcu için ayrı açılır tavan sunulması, pek de alışık olduğumuz bir durum değil. Ayrıca arka tarafta bir üçüncü açılır tavan daha var. Kısacası bu konuda sürücü ve yolculara tam bir seç-





ANALOG SAAT ÖZELLİKLE GECE GÜZEL GÖRÜNÜYOR. ORTA KONSOLDAKİ BUTONLAR ŞİK. EL FRENİ ELEKTRONİK. DİREKSİYON SİMİDİNİN SOL ARKA TARAFINDA DA BİRÇOK KUMANDA BİRİMİ VAR. 468 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, 1290 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR. SÜRÜCÜ KOLTUĞUNDAKİ MASAJ ÖZELLİĞİ İNSANI ŞİMARTIYOR.





me özgürlüğü sunuluyor. Önde ve arkada son derece rahat oturma alanları sunan DS5'in koltukları uzun yolculuklara uygun. Sürücü koltuğundaki masaj fonksiyonu ise (opsiyonel) insanı şımartıyor. Oldukça büyük ve alt kısmı düz tasarlanmış direksiyon simidi, belki tasarım olarak bu araca uygun olabilir ama kullanım konusunda pek de başarılı değil. İki parçalı A sütunu ve arka camı yatay olarak ortadan ikiye bölen spoiler görüşü biraz kısıtlasa da, geri görüş kamerası-

nın da yardımıyla bu konuda önemli bir sorun yaşanmıyor. DS5'te kaliteli bir şekilde müzik dinlemeyi sağlayan Denon ses sistemine yer verilmiş. Motoru çalıştırmaya yarayan Start butonunun hemen üstüne konumlandırılan analog saat, kokpitteki premium atmosferi pekiştiren ve özellikle karanlıkta çok güzel görünen şık bir detay.

Aranan birleşim: Dizel-otomatik

Bu sayfalarda gördüğünüz DS5'te

PSA Peugeot Citroen Grubu'nun 1.6 litrelik turbo dizel motoru ve 6 ileri robotize şanzımanı yer alıyor. Birçok otomobil sever için iyi bir birleşim olan bu dizel-otomatik kombinasyonu, şanzımanın tam otomatik olması (robotize), bu nedenle de vites değişimlerinde sık sık kararsız kalması ve vites değiştirirken de sarsıntı yapması nedeniyle DS5'te istenen sonucu vermiyor. Bence bu şanzımanı "A" (Auto) konumunda değil de, "M" (Manuel) konumunda kullanmak ve

vitesleri de direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla değiştirmek daha konforlu bir sürüş sağlıyor. Ama bu şanzımanın hiçbir yararı yok da değil: 112 HP güç ve 270 Nm tork üreten 1.6 litrelik motorun ortalama yakıt tüketimi ise sadece 4.4 lt/100 km. 191 km/s'lik maksimum hıza ulaşabilen DS5'in 0-100 km/s hızlanma süresi ise 12.4 saniye. DS5, sert süspansiyonunun yanı sıra geniş ön ve arka iz mesafelerinin de etkisiyle başarılı bir yol tutuş sunuyor. Ancak bozuk yol-

larda hem zemindeki bozuklukların iç mekâna yansıdığını hem de bu tür zeminlerdeki sürüşler sırasında süspansiyondan ses geldiğini belirtelim.

Fiyatı 84.900 TL

Türkiye'ye sadece DSport adlı donanımla ithal edilen Citroen DS5 1.6 e-HDi MCP'nin fiyatı 84.900 TL. Citroen'in imajını bir adım öteye taşıyan modellerden biri olan DS5, D segmentinde sedan karoserden sıkılan ve farklılık arayanların tercihi olacaktır.

Citroen DS5 1.6 e-HDi MCP

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri MCP (robotize otomatik)
Maksimum güç:	112 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork:	270 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	191 km/s
0-100 km/s:	12.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4530 / 1850 / 1508 mm
Bagaj hacmi:	468-1290 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.8 / 4.2 / 4.4 lt/100 km
Fiyat:	84.900 TL

- + Tasarım, malzeme, işçilik, donanım, tüketim, emisyon
- Robotize şanzıman, alışkanlık gerektiren kumandalar, büyük direksiyon simidi

114 g/km **B**



AİLENİN EN YENİSİ

i10, i20, i30, ix20, ix35 derken Hyundai "i" ailesi i40 modeliyle D segmentine de giriş yaptı. Yepyeni bir model olan i40, bu sayımıza 1.6 benzinli manuel modeliyle konuk oldu.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**MAVİ-BEYAZ
AYDINLATMALI
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. USB & AUX
ÇIKIŞLARI ÖNDE. SADE
TASARIMLI KOKPİT
ERGONOMİK.**



Hyundai'yi orta sınıfta temsil etmeye başlayan yepyeni i40 modeli, Türkiye'de 1.6 benzinli ve 1.7 turbo dizel motorlarla Haziran ayında satışa sunulmuştu. Bu sayımız için i40'ın benzinli versiyonunu kullandık.

Sportif tasarım

Hyundai'nin Avrupalı otomobil severler için Avrupa'da geliştirdiği modellerden oluşan "i" ailesinin bir üyesi olan i40, Hyundai'nin altıgen ızgarasına sahip yüzü ve akıcı çizgileriyle son derece sportif bir tasarıma sahip. Led'li gündüz farları, dış dikiz aynalarında sinyaller ve yine led'li stop lambaları, günümüzün olmazsa olmazları olarak bu otomobilde de yer alıyor. 4740 mm uzunluğa, 1815 mm genişliğe ve 1470 mm yüksekliğe sahip i40'ın dingil mesafesi 2770 mm. Bu dingil mesafesi, hem ön hem de arka koltukta yeterli diz mesafesi bulunmasını sağlıyor. Arka koltuktaki baş ve omuz mesafeleri de başarılı. Otomobilin bagaj hacmi ise 503 litre.

Sade iç mekân

Otomobilin iç mekânı, gösteriştan uzak bir tasarıma sahip. Yumuşak dokunuşlu malzeme kullanılmış olması bir avantaj. İşçilik konusunda da göze çarpan bir sorun bulunmuyor. Kumanda birimlerinin yerleşimi ergonomik. Far kumandalarının direksiyon simidinin sol arka tarafında olması ve tasarım şekli, Alman otomobillerine gönderme yapıyor. Üç kollu direksiyon simidi sportif. Üstünde yer alan butonlarla ses sistemi, telefon, hız sınırlayıcı ve sabitleyici, yol bilgisayarı gibi birçok birime erişim sağlanıyor. Mavi-beyaz aydınlatmalı ve gözü yormayan göstergeler kolay takip ediliyor. i40, eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert. Elektronik el frenine yer verilmiş olması, orta konsolda ekstra yer kazandırmış. Vites kolunun ilerisindeki USB ve Aux girişlerinin yeri iyi, kullanımı kolay. Görüş açılarının geniş olduğu otomobilde renkli geri görüş kamerasından elde edilen görüntü iç dikiz aynasına yansıtılıyor.

1.6 benzinli motor

Hyundai i40'ta yer alan 1.6 litrelik benzinli motor 135 HP güç ve 164 Nm tork üretiyor. Gücünü 6 ileri manuel şanzıman kullanılarak ön tekerleklerle aktaran otomobilin maksimum hızı 197 km/s, 0-100 km/s hızlanma süre-

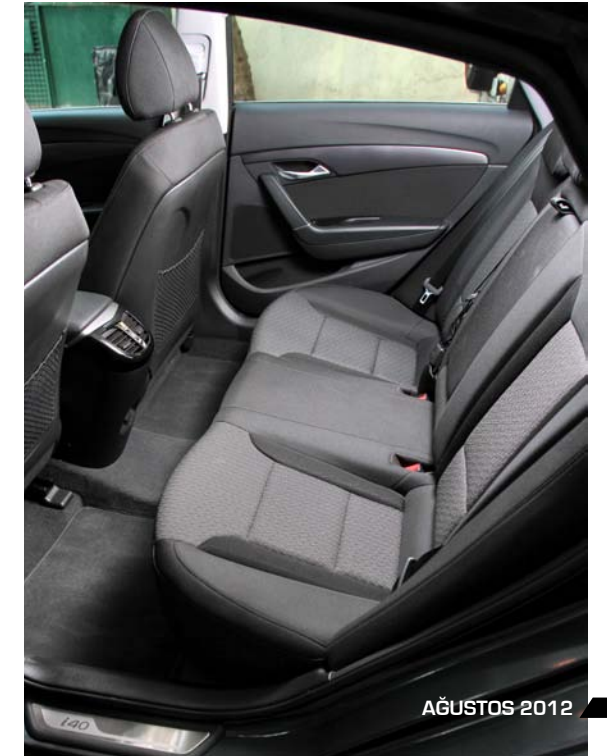
si ise 11.6 saniye. i40'ın fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 6.6 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 155 g/km. Otomobilin D segmentinde yer almasına karşın otomatik şanzıman seçeneği sunmaması bir dezavantaj. Öte yandan düşük kalan maksimum tork değeri nedeniyle i40'ın performansı da istenen seviyelere çıkamıyor. İlk kalkış ve ara hızlanmalarda bir isteksizlik söz konusu. Frenleme konusunda bir sorun yaşatmayan i40'ın süspansiyon sistemi ise, bu sınıftan beklendiği gibi konfor odaklı ve bu sayede sıkıntı yaşatmıyor. Otomobilin ses izolasyonu da başarılı. Direksiyonun tepkileri ve otomobilin yol tutuş performansı ise ortalama seviyelerde.

Fiyatı 63.900 TL

Benzinli i40 ülkemizde sadece Prime adlı donanım ile satılıyor. Hayli zengin bir içeriğe sahip olan bu donanım; özellikle konfor ve güvenlik konularında rakiplerine fiyat-donanım üstünlüğü kuruyor. 63.900 TL'lik fiyat, bu sınıf için makul sayılabilir, ancak yukarıda da belirttiğimiz gibi performans düşüklüğü ve otomatik şanzıman seçeneğinin bulunmaması, benzinli i40'ın iki önemli dezavantajı durumunda.



OTOMOBİLDE ELEKTRONİK PARK FRENİNE YER VERİLMİŞ. PARK SENSÖRÜ VE YOKUŞTA KALKIŞ DESTEK SİSTEMİ ORTA KONSOLDAN KUMANDA EDİLİYOR. BAGAJ HACMİ 503 LİTRE. OTURMA ALANLARI GENİŞ VE FERAH.





Hyundai i40 1.6 GDi Prime

Fabrika verileri

Motor:	1591 cc, 4 silindirli, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	135 HP @ 6300 d/d
Maksimum tork:	164 Nm @ 4850 d/d
Maksimum hız:	197 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4740 / 1815 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	503 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.3 / 5.6 / 6.6 lt/100 km
Fiyat:	63.900 TL

+ Donanım, tasarım, iç mekân, bagaj hacmi

- Performans, otomatik şanzıman seçeneği yok

155 g/km

D

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 ve aynı şirkete ait olan haber portalı 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 ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan www.otomobil.com.tr ve 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 ve 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.

Yöneticimiz uyuyor mu?

Yaşları 30 ve üstü olanlarınız yukarıdaki başlığı görünce 80'li yıllardaki meşhur bir reklamın repliğini hemen hatırlamışlardır. Hatırlamayanlar için kısaca izah etmek gerekirse bir apartmandaki oluşan ısınma sorunundan dolayı kat sakinleri kapıya çıkarak "yöneticimiz uyuyor muuu" diye bağırıp duruyorlardı.

Geçtiğimiz ay yurtdışında yapılan iki ralliden acı ölüm haberleri alarak üzüntü yaşadık. Önce Bohemia Rallisi'nin üçüncü etabında yaşanan kaza sonucu Martin Semerad'ın yardımcı sürücüsü Bohuslav Cepplecha hayatını kaybetti. Ardından İtalya'da düzenlenen 47. Coppa Citta di Lucca Rallisi'nde Peugeot 207 Super2000 ile yarışan Valerio Catelani ve Daniela Bertoneri ikilisi bir virajı alamayarak duvara çarpıp bir yara yuvarlandı. Bu sırada araçları alev alarak ikili feci biçimde can verdi. 10 yıldır özel hayatlarında da birlikte olan bu çiftin hyata böyle acı şekilde veda etmesi oldukça üzücüydü.

Geçtiğimiz ay hayatını yitiren Gareth Roberts'ın acısı henüz tazey-

ken bu ay da iki acı eksiler hanesine yazıldı. Kısa adı FIA olan Uluslararası Otomobil Sporları Federasyonu bu kadar ölümlü kazalar yaşanmasına rağmen halen somut bir adım atmadı. 1986 senesindeki Korsika Rallisi'nde Henri Toivonen'in ölümlüyle sonuçlanan kaznın ardından jet hızıyla karar alınırken FIA'nın şimdiki başkanı Jean Todt o dönem Peugeot takımının başındaydı. Otomobillerin içindeki güvenlik önlemleri iyileştirilip F1 araçlarındaki gibi bir yaşam ünitesi oluşturulmadıkça maalesef bu acılar yarın öbür gün yine yaşanabilir. Son iki ayda üç can yitip gitip hala FIA'dan ses çıkmıyorken insan yukarıdaki başlığı yüksek sesle söylemeden edemiyor.

Bohuslav Cepplecha, Valerio Catelani ve Daniela Bertoneri'nin mekanları cennet olsun.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



Alternatif enerjili araç yarışları başladı

TÜBİTAK'ın 2005 yılından itibaren düzenlediği Alternatif Enerjili Formula Araç Yarışları İzmit Körfez Yarış Pisti'nde başladı.

Alternatif enerji kaynaklarına dikkat çekmek ve üniversite öğrencilerinin fikirlerini üretime geçirebilmelerine imkan sağlamak amacıyla düzenlenen TÜBİTAK Formula G-Güneş Arabaları Yarışı ve Hidromobil-Hidrojen Enerjili Araba Yarışı, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ev sahipliğinde İzmit Körfez Yarış Pisti'nde yapılıyor. TÜBİTAK Formula G Güneş Arabaları Yarışına ilk yıl 16 takım katılırken, 2012'de sayı 42 oldu. Hidrojen Arabaları Yarışının ilk yılında 12 takım yer alırken, bu yıl 24 takım yarışıyor. Formula G ve Hidromobil Yarışları 1950 metrelik İzmit Körfez Yarış Pisti'nde yapılıyor. Hidromobil araçları için ücretsiz yakıt, teknik destek ve kuru buz Linde Gaz A.Ş. tarafından sağlanıyor.

Üniversite öğrencilerinin geliştirdiği alternatif enerjili araçlar, tasarımları, isimleri ve logoları ile dikkat çekiyor. Türkiye'nin en hızlı olabilmek için yarışacak arabaların isim ve logolarında bulundukları kentlerin tarihi ve yöresel simge-

leri yer alıyor. Formula G'de Hatay Mustafa Kemal Üniversite'nin aracı ismini Asi Nehri'den alırken, Kocaeli Üniversitesi aracına 'Körfez', Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi 'İstiklal', Hava Harp Okulu 'Feza', Hitit Üniversitesi 'Kadeş', Gazi Üniversitesi 'Şems-i Gazi', Akdeniz Üniversitesi de 'Portacar' ismini verdi. Hidromobil kategorisinde Uludağ Üniversitesi'nin aracına 'Timsah' ismi verilirken, Gaziantep Üniversitesi'nin araçlarından biri 'Zeugma', diğeri ise 'Hidrofistik' ismiyle yarışıyor. Dumlupınar Üniversitesi '21. Yüzyıl Hazerfen', Selçuk Üniversitesi de 'Selçuk Sümer' isimli araçlarıyla yarışmada yerini aldı.





Alonso zirveyi sevdi

Almanya GP'sinde zafere ulaşan Fernando Alonso, sezonun üçüncü galibiyetine imza atarak şampiyonadaki liderliğini korudu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Sezona istediği gibi başlayamamasına rağmen daha sonra Ferrari takımında araçtaki yapılan son güncellemeler ile özlenen performansını sergilemeye başlayan Fernando Alonso, sezonun üçüncü zaferini kazanmayı başardı. Pole pozisyonunda yarışa başlayan İspanyol pilot, yarış boyunca rakipleri ile farkı fazla açamamasına rağmen mesafesini korumayı başararak damalı bayrağın altından ilk sırada geçti. Sebastian Vettel ikinci sırayı elde ederken, son turlarda şampiyon Alman rakibini geçemeyen Jenson Button da üçüncülüğüne razı olmak zorunda kaldı. İstikrarlı çizgisini devam ettiren Kimi Räikkönen dördüncü sırada finişe gelirken Fin pilotu Sauber takımından

Kamui Kobayashi ve Sergio Perez, 5. ve 6. sıraları alarak takımlarına çok önemli puanlar kazandırdılar. Üç pit stop stratejisi ile yarışı tamamlayan ve son turlarda yarışın en hızlı tur zamanını elde eden Michael Schumacher ise, Sergio Perez'i geçmeyi başaramadı ve 7. sırada kaldı. Kariyerinin 100. yarışına çıkan Lewis Hamilton ilk turlarda lastik patlatarak ken-

disi için önemli olan bu mücadelede zirve çekişmesinden uzak kaldı. Yarışın orta bölümünde en hızlı isim olan Hamilton'un kendisine tur bindiren Sebastian Vettel'i tekrar geçerek turunu geri alması, yarışın en önemli olayı oldu.

Domenicali: Alonso performansının zirvesinde

Ferrari takım patronu Stefano Domenicali, bu sezon Almanya'da üçüncü zaferine ulaşan Alonso'nun bu yıl her zamankinden daha iyi bir sürüş çıkardığını ifade etti. Domenicali: "Ben de onun hala en hızlı araca sahip olmadığını düşünüyorum. Eğer



Red Bull takımından Sebastian Vettel, zaferin sahibi Alonso kendisine yaklaşmasına izin vermeyince ikincilikte kaldı.



Jenson Button Almanya GP'sinde podyuma olan hasretini giderdi.



Raikkonen kendisinden zafer bekleyen hayranlarını Almanya'da da sevindiremedi.



Almanlar ev sahibi Schumi'den podyum bekletiler ama istedikleri gerçekleşmedi.



Sekizinci olan Mark Webber şampiyonadaki ikinciliğini sürdürdü.



Sauber pilotları Sergio Perez ve Kamui Kobayashi beşinci ve altıncı oldular.

en hızlı araçla yarışmış olsa kazanması daha kolay olurdu. Aracı geliştirmemiz lazım. Böylesine sıkı bir şampiyonada her yarışta aracı geliştirdiğinizden emin olmanız gerekiyor. Aksi takdirde puan kaybediyorsunuz. Bu yıl Fernando için önemliydi. Sezon başındaki o zorlu günlerde, bu takıma güvenini yitirmede. O'nu

böyle işine her zaman motive ve odaklanmış görmek gerçekten güzeldi. Tabi bu baskı altında olduğunuzda bir fark ortaya koyuyor. Aracı geliştirmek gibi büyük bir görevimiz vardı. Böyle bir ortamda dünya şampiyonu pilotunuzuzun takımı doğru yönde motive etmesi gerçekten mühîş" dedi.

Formula1 Almanya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.	Fernando Alonso	Ferrari	1:31:05.862
2.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+3.732
3.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+6.949
4.	Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	+16.409
5.	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	+21.925
6.	Sergio Perez	Sauber-Ferrari	+27.896
7.	Michael Schumacher	Mercedes	+28.960
8.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+46.900
9.	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	+48.100
10.	Nico Rosberg	Mercedes	+48.800

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot	Puan
1.	Fernando Alonso	154
2.	Mark Webber	120
3.	Sebastian Vettel	110
4.	Kimi Raikkonen	98
5.	Lewis Hamilton	92
6.	Nico Rosberg	76
7.	Jenson Button	68
8.	Roman Grosjean	61
9.	Sergio Perez	47
10.	Kamui Kobayashi	33

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.	Red Bull	230
2.	McLaren	160
3.	Ferrari	177
4.	Lotus	159
5.	Mercedes	105
6.	Sauber	80
7.	Williams	47
8.	Force India	46
9.	Toro Rosso	6



Macar kralı Hamilton

McLaren takımının İngiliz pilotu Lewis Hamilton, Kanada'dan sonra Macaristan'da da ilk kez zafere uzandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Hungaroring Pisti'ndeki mücadelede Lewis Hamilton yarışın büyük bölümünde liderliğini koruyup zafere ulaşmayı başarırken, yarışın neredeyse tamamında arkasındaki Lotus pilotları ile çekişme yaşadı. İngiliz pilotun yarışın ikinci bölümünde Kimi Raikkonen ile girdiği mücadele, geçişin çok zor olduğu yarışın belki de en hareketli anlarına sahne oldu. İki eski şampiyon pilot arasında yarış sonuna kadar 1 saniyelik farkla birbirlerini takip etmelerine rağmen herhangi bir geçiş hamlesi yaşanmadı. Lotus Renault'nun genç pilotu Roman Grosjean ise Sebastian Vettel'in önünde üçüncü sırayı almayı başarak bu sezon bir kez daha podyumun son basamağında yer aldı. Bir önceki Almanya GP'sini kazanarak moral bulan Alonso, beşinci olarak şampiyonada liderliğini sürdürdü. Yarıştan önceki üç pit stop kumarı başarılı olmayan Jenson Button altıncı sırada yer alırken, Efsane Ayrton Senna'nın yeğeni olan Bruno Senna ise iyi bir pilotajla Mark Webber'i arkasında

tutmayı başararak yedinci sırayı elde etti. Ferrari'deki yeri artık sallantıda olan Felipe Massa dokuzuncu sırada yer alırken, puan parajında son puanı Nico Rosberg aldı.

Alonso: "Puan farkı şampiyonluk için yeterli değil"

Fernando Alonso, Hungaroring'den beşinci sırada ayrılmasına rağmen en yakın rakibi ile arasındaki puan farkını 34'den 40'a çıkarmaktan memnun

olduğunu ancak bunun henüz şampiyonluk açısından yeterli bir fark olmadığını ifade etti. Alonso, Jenson Button ve mücadeleyi önünde bitirmeyi hedeflediği Mark Webber'in, kötü bir hafta sonu geçirmelerine işaret ederek, "Aslında yarışı yedinci sırada bitirmiş olacaktık" dedi. İspanyol pilot ayrıca "Red Bull, McLaren ve Lotus'un daha hızlı araçlara sahip olduklarını biliyoruz. Önümüzdeki yarışlar öncesinde yapılacak

Kimi Raikkonen geri döndükten sonra ilk F1 zaferi için çok bastırdı, ama yine muradına eremedi.



Son iki yılın şampiyonu Vettel, halen o ihtişamlı çizgisini yakalayamadı.



Roman Grosjean Macaristan'da sezonun ikinci podyum derecesini elde etti.

değişikliklerimiz var. Endişe etmiyoruz, işimize odaklanmaya devam etmek zorundayız. Puan avantajımızın şampiyonluğu kazanmak için yeterli olmadığını bilerek tatile başlamamız gerek" açıklamasını yaptı. McLaren sportif direktörü Sam Michael ise " Bizi yarış boyunca zorlayan Lotus Renault takımı gerçekten iyi bir yarış aracına sahipler. Onları sıralamalardaki başarılarımızdan dolayı mağlup ettik. Burada sollama yapmak zor, aksi takdirde onları geride bırakmak gerçekten güç olurdu. İyi bir sıralama pozisyonları yüksek olsaydı ve önümüzde yer alsalardı, burada geçişlerin zor olmasından dolayı onları mağlup etmek gerçekten zor olurdu" dedi.



Jenson Button, Alonso'nun arkasından altıncı geldi.



Bruno Senna kendi adına keyifli bir haftasonu geçirdi.



Webber sekizinci oldu ama şampiyonada halen ikinci sırada.



Felipe Massa finiş dokuzuncu sırada geldi.



Fernando Alonso beşinci olarak şampiyonada liderliğini sürdürdü.

Formula1 Macaristan GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	1:41:05.503
2.	Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	+1.032
3.	Roman Grosjean	Lotus-Renault	+10.518
4.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+11.614
5.	Fernando Alonso	Ferrari	+26.653
6.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+30.243
7.	Bruno Sena	Williams-Renault	+33.899
8.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+34.458
9.	Felipe Massa	Ferrari	+38.300
10.	Nico Rosberg	Mercedes	+51.200

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot	Puan
1.	Fernando Alonso	164
2.	Mark Webber	124
3.	Sebastian Vettel	122
4.	Lewis Hamilton	117
5.	Kimi Raikkonen	116
6.	Nico Rosberg	77
7.	Jenson Button	76
8.	Romain Grosjean	76
9.	Sergio Perez	47
10.	Kamui Kobayashi	33

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.	Red Bull	246
2.	McLaren	193
3.	Lotus	192
4.	Ferrari	189
5.	Mercedes	106
6.	Sauber	80
7.	Williams	53
8.	Force India	46
9.	Toro Rosso	6

Lorenzo'nun Mugello keyfi

Moto GP İtalya Grand Prix'sini Yamaha'nın İspanyol pilotu Jorge Lorenzo kazanarak şampiyonada en yakın takipçisi Dani Pedrosa ile arasındaki puan farkını 19'a çıkardı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Tüm hızıyla devam eden Moto GP'de heyecan sezonun 9. yarışı olan İtalya Grand Prix'ine taşındı. Mugello pistinde koşulan mücadelede bu yarış öncesinde Yamaha ile sözleşmesini iki sene daha uzatan İspanyol Jorge Lorenzo zafere uzanan sürücü oldu. Jorge Lorenzo'yu ikinci sırada vatandaşları Dani Pedrosa izledi. Yamaha Tech 3 takımının ev sahibi sürücüsü Andrea Dovizioso ise 3. sırada podyuma çıkarak İtalyan seyircilere bir nebze olsun teselli oldu. Üst sıralara yakın derecelere yaparak sezonu oldukça başarılı sürdüren çaylak



Alman sürücü Stefan Bradl, yine istikrarlı çizgisini koruyarak dördüncülüğü elde etti. MotoGP kariyeri süresince Mugello'da zaferi kimseye bırakmayan Valentino Rossi ise Ducati ile mutsuz geçen kariyerinde yine makus talihine engel olamadı. İtalyan sürücü 5. sırada yarışı noktaladı. Önümüzdeki sezon için Ducati takımı ile adı geçmeye başlayan İngiliz Cal Crutchlow, Rossi'nin arkasında 6. olurken, diğer Ducati fabrika sürücüsü Nicky Hayden da 7. sırada damalı bayrağın altından geçti. Bu sezon 5. kez finiş çizgisini ilk sırada geçen Lorenzo, sürücüler klasmanında puanını 185'e çıkardı ve en yakın takipçisi Dani Pedrosa ile arasında 19 puanlık fark yarattı.

Lorenzo: "Kendimi yarış boyunca harika hissettim"

MotoGP İtalya'da zafere ulaşan Jorge Lorenzo yarışın ardından: "Piste ilk çıktığımdan beri Mugello'da kendimi harika hissettim. Asfaltta tutunma bir önceki Sachsenring'den oldukça farklıydı. Orası bizim için bir kabus gibiydi. İlk antrenman turlarından beri kendimi çok güçlü hissettim. Her tur zamanımı lastikler ısındıkça 1:48'den 47'ye çekmeyi başardım. Bu zamana inince Pedrosa ile aramı açmam daha kolaylaştı. Yamaha takımı ile yeniden anlaşmamı böyle bir derece ile süslediğim için çok mutluyum. Bana bu hafta sonu için mükemmel bir motosiklet sundular." açıklamasını yaptı.



Andrea Dovizioso kendi evindeki yarışta podyuma çıkarak İtalyanları sevindirdi.



Valentino Rossi yine geleneği bozmadı ve Mugello'ya özel yeni tasarım kaskla yarıştı.



Bir önceki yarışın galibi Dani Pedrosa vatandaşı Lorenzo'nun performansına karşı koyamadı.

İtalya Moto GP'si Genel Klasman

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.....	Jorge Lorenzo.....	Yamaha Factory Racing.....	41:37.477
2.....	Dani Pedrosa.....	Repsol Honda Team	+5.223
3.....	Andrea Dovizioso	Monster Yamaha Tech 3	+10.665
4.....	Stefan Bradl	Lcr Honda Motogp	+10.711
5.....	Valentino Rossi.....	Ducati Team.....	+11.695
6.....	Cal Crutchlow	Monster Yamaha Tech 3	+12.060
7.....	Nicky Hayden	Ducati Team.....	+12.235
8.....	Casey Stoner	Repsol Honda Team	+30.617
9.....	Hector Barbera	Pramac Racing Team.....	+31.728
10.....	Alvaro Bautista	San Carlo Honda Gresini.....	+34.589



Yeni kovboy Casey Stoner

Sezonun 10'uncu yarışında damalı bayrağı ilk sırada gören isim Casey Stoner oldu. Yarışa pole pozisyonunda başlayan Jorge Lorenzo finişe ikinci sırada ulaşırken, Dani Pedrosa yarışı üçüncü sırada noktaladı.

Yazı: Gürkan Çağlar

T Laguna Seca Pisti'ndeki mücadelede iyi bir start alarak liderliğe yerleşen Jorge Lorenzo yarışın ilk bölümünde farkı sabit tutarak liderliğini sürdürüyordu. İyi start aldığı herkesçe bilinen Dani Pedrosa yine geleneği bozmadı ve vatandaşı Lorenzo'nun ardından ikinci sıraya yerleşti. Takım arkadaşının gerisinde bulunan geçen yılın şampiyonu Casey Stoner ise ilerleyen turlarda Pedrosa'yı geride bıraktı ve Jorge Lorenzo'nun peşine düştü. Aradaki farkı her turda giderek azaltan Stoner, son 10 tura girildiği sırada ilk virajda Lorenzo'yu düzlükte geçti ve farkı açarak rahat bir galibiyet aldı. Son şampiyon Casey Stoner bu zaferiyle sezonun 4. galibiyetine uzandı. Evinde yarışan ve galibiyet için istekli olan Ben Spies ise yarışı dördüncü sırada sürdürürken meşhur Corkscrew virajında düşerek yarışı hüsrarla noktaladı. Ben Spies'in düşmesinden sonra Yamaha Tech 3 sürücüleri Andrea Dovizioso ve Cal Crutchlow damalı bayrağın altından 4. ve 5. sırada geçtiler. Kendi evinde yarışan ve yarış ön-

cesinde Ducati ile kontratını uzatan Nicky Hayden ise, senenin flaş çaylağı Stefan Bradl'ı geçerek yarışı altıncı sırada bitirdi. Önümüzdeki sene Yamaha'ya geri döneceği dedikoduları yapılan takım arkadaşı Valentino Rossi ise yarışı 9. sırada sürdürürken bitime 2 tur kala Corkscrew'a gelirken düşerek Ducati'sine hasar verdi ve finişe ulaşamadı. Yarışı 9. sırada bitiren Paul Espargaro en iyi CRT sürücüsü olurken, geçirdiği sakatlığın ardından pistlere geri dönen Cardion Ducati sürücüsü Karel Abraham yarışı 10. sırada bitirdi. Bu yarışla birlikte MotoGP'ye Pramac Ducati renklerinde geri dönen Toni Elias ise 2. turda yarışa veda etti.

Ben Spies Yamaha'dan ayrılıyor

2009 senesinde World Superbike şampiyonu olduktan sonra MotoGP'ye geçen Amerikalı sürücü Ben Spies, kendi Twitter hesabında yaptığı açıklamada sezon sonunda Yamaha fabrika takımından ayrılacağını açıkladı. Spies "Bazı sebepler nedeniyle bu sezon sonunda Yamaha'dan ayrılmaya karar verdim. Uygun olduğumu hissettiğimde daha fazla ayrıntı vereceğim. Şu anda durumu sponsorlarımla da görüşüyö-

rum ve onlar da benim arkamda. Yamaha'dan ayrılırken geride bırakmaktan hiç hoşlanmadığım bazı insanlar var. Onlar kim olduklarını biliyorlar. Yamaha'ya en iyi dileklerimi sunuyorum. Resmi açıklama yapılana kadar daha fazla konuşmayacağım." şeklinde konuştu. Spies, sözlerine: "Taraftarlarım ve kendim için sezonun geri kalanında mümkün olduğunca üst sıraları zorlayacağım. Gelecek sene yeni bir macera başlıyor." şeklinde devam etti. Spies'in ayrılacağını açıklamasının ardından 2004-2010 seneleri arasında bu markaya altın yıllarını yaşatan Valentino Rossi'nin geri dönebileceği konuşuluyor.



Sezonun büyük bölümünde olduğu gibi Laguna Seca'da da podyum Stoner, Lorenzo ve Pedrosa üçlüsünden oluştu.



Pistin meşhur Corkscrew virajı sürücüleri yine oldukça zorladı.



Ben Spies yarış öncesinde sezon sonu Yamaha'dan ayrılacağını açıkladı.

Amerika Moto GP'si Genel Klasman

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.....	Casey Stoner	Repsol Honda Team	43'45.961
2.....	Jorge Lorenzo.....	Yamaha Factory Racing.....	+3.429
3.....	Dani Pedrosa.....	Repsol Honda Team	+7.633
4.....	Andrea Dovizioso	Monster Yamaha Tech 3	+18.602
5.....	Cal Crutchlow.....	Monster Yamaha Tech 3	+18.779
6.....	Nicky Hayden	Ducati Team.....	+26.902
7.....	Stefan Bradl	Honda Motogp	+28.393
8.....	Alvaro Bautista	San Carlo Honda Gresini.....	+50.246
9.....	Aleix Espargaro	Power Electronics Aspar	+1'18.993
10.	Karel Abraham.....	Cardion Ab Motoracing	+1'22.076

Boğaziçi'nden bir şampiyon geçti

Ülkemizin tek uluslararası ralli organizasyonu olan ERC Boğaziçi Rallisi'nde IRC ve SWRC şampiyonu Juho Hanninen zafere ulaştı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Bu sene 41'inci kez düzenlenen ve 6 ülkeden 56 ekibin start aldığı Boğaziçi Rallisi'nde ve toplam 14 özel etaptan oluşan 774 km. uzunluğundaki 41'inci Boğaziçi Rallisi, son gün 6 özel etabın geçilmesiyle son buldu. Bu sene ülkemize gelen misafir pilotlardan şüphesiz en önemlisi 2010 IRC ve 2011 SWRC şampiyonu Finli pilot Juho Hanninen'di. 2009'da bu yarışta yer alırken, geçen sene bu yarışta 12 sene aradan sonra kazanan Yağız Avcı zorlu rakiplerine rağmen unvanını koruma amacındaydı. Skoda fabrika takımı adına yarışan Juho Hanninen-Mikko Markula rallinin ilk günü ele geçirdikleri liderliği yarış sonuna kadar koruyarak rahat bir zafere kazandı. İlk etaplarda elinden geleni yapmasına rağmen son gün ulusal şampiyona puanlarını riske atmak için ayağını gazdan çeken Yağız Avcı, 1 dakika 28 saniye farkla ikinciliğe razı oldu. Genel klasman üçüncülüğünü ise daha bu yarışta 2008 ve 2010 senelerinde iki kez kazanmış olan Pegasus Racing'in İtalyan ekibi Luca Rossetti-Matteo Chiarcos-



Yağız Avcı çifte şampiyon rakibi Hanninen ile zaman zaman başabaş mücadele etse de bu azmi zafere yetmedi.

si elde etti. Bonus Parkur Racing'den Ercan Kazaz-Emire Cantürk dördüncü ve Peugeot 207 S2000 ile yarışan Polonyalı Michal Solowow-Maciek Baran beşinci olarak finiş podyumuna ulaştılar.

Murat Bostancı genç pilotlar birincisi oldu

Castrol Ford Team Türkiye takımının genç ekibi Murat Bostancı-Onur Vatansever, yarış öncesi Fransız tek-

nik kontrol şefinin onay vermeme-si nedeniyle kurallar gereği yarışın resmi klasmanında yer alamadılar. İki özel etapta en iyi zamanın sahibi olan Bostancı-Vatansever ekibi, ulusal şampiyonaya Genel klasman dördüncülük ve Genç Pilotlar Birinciliği puanlarını taşıdılar. Subaru Impreza STI ile yarışan Sabri Ünver-Ufuk Uluocak Sınıf 3 birincisi olurken, sınıf 5'de Simin Bıçakçıoğlu-Afşin Baydar, sınıf 6 ve İki çeker klasmanı birinci-



Luca Rossetti daha önce iki kez zirvede çıktığı podyumda bu kez üçüncüyü.



Dördüncü olan Ercan Kazaz – Emire Cantürk finişte hallerinden memnun objektiflere gülümsediler.

si Castrol Ford Team Türkiye'den Orhan Avcıoğlu-Burçin Korkmaz, sınıf 8 ve Kadın Pilotlar Birincisi Bonus Parkur Racing'den Burcu Burkut Erenkul, sınıf 9 birincisi Team 47 Motorsports'dan Yiğit Timur-Efe Ersoy oldular. Bayan co-pilotlar birinciliğini Bonus Parkur Racing'den Emire Cantürk kazanırken, Avrupa Ralli Şampiyonası yarışlarında verilen Richard Burns Özel Ödülü'nü de aynı zamanda Genç Pilotlar Birincisi olan 19 yaşındaki genç pilot Buğra Banaz kazandı. 30 yaş üzeri ralli otomobillerinin katıldığı historic rally klasmanında her iki günün birincisi Engin Kap-Başar Yavuz oldular.



Abdulaziz Al Kuvari yine TOK Sport servis destekli MINI Cooper JCW ile yarışa renk kattı.



Sezonun dikkat çeken genç yeteneği Yiğit Timur, Sınıf 9'da birinciliği elde etti.



Volkan Işık fotoğraftaki su geçilişinin ardından stop eden otomobili yüzünden üst sıralardan uzak kaldı.



Yarışa katılan ekipler Haydarpasa Garı'ndaki startta objektiflere toplu halde poz verdiler.

ERC Boğaziçi Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman
1.	Juho Hanninen / Mikko Markula	Skoda Fabia S2000	2:29:50.8
2.	Yağız Avcı / Bahadır Gücenmez	Ford Fiesta S2000	2:31:19.7
3.	Luca Rossetti / Matteo Chiarcossi	Skoda Fabia S2000	2:32:33.9
4.	Ercan Kazaz / Emire Cantürk.....	Skoda Fabia S2000	2:36:36.5
5.	Michal Solowow / Maciek Baran.....	Peugeot 207 S2000.....	2:37:47.1
6.	Volkan Işık / Vedat Bostancı.....	Skoda Fabia S2000	2:39:07.8
7.	Antonin Tlustak / Jan Skaloud.....	MINI Cooper JCW	2:42:33.1
8.	Burak Çukurova / Ünal Tezel.....	Skoda Fabia S2000	2:43:22.6
9.	Orhan Avcıoğlu / Burçin Korkmaz	Ford Fiesta R2	2:48:53.1
10.	Sabri Ünver / Ufuk Uluocak.....	Subaru Impreza	2:53:24.8



Burcu Burkut Erenkul kadın pilotlar kupasını alarak şampiyona için kıymetli puanlar elde etti.

Ford kendi evinde yenilmedi

Türkiye Ralli Şampiyonası'nın beşinci ayağı olan Ford Otosan Kocaeli Rallisi, Castrol Ford Team Türkiye'den Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ikilisinin zaferiyle sonuçlandı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Aynı takımdan Murat Bostancı-Onur Vatansever ekibinin ikinci sırada tamamladığı mücadelede, Bonus Parkur Racing'den Ercan Kazaz-Emire Cantürk üçüncülüğü elde etti. Kısa adı KOSDER olan Kocaeli Otomobil Sporları Kulübü tarafından organize edilen ve Türkiye Ralli Şampiyonası 5. ayağı olan Ford Otosan Kocaeli Rallisi, 28-29 Temmuz tarihlerinde gerçekleştirildi. 2 gün boyunca 12 özel etap geçen ekipler, toplamda 125 kilometresi özel etap olmak üzere 377,67 km. boyunca zaman ve rakiplerine karşı mücadele ettiler. Start alan 42 ekipten 24'ünün finişe ulaşabildiği organizasyonda iddialı ekiplerden şampiyona lideri Luca Rossetti ve Volkan Işık yarış dışı kalarak ralliyi puansız noktaladılar.

Sınıflarda kıyasıya mücadele yaşandı

Sınıf 3'de bu sezon ilk ralli startını alan Dağhan Ünlüdoğan – Aras Din-



çer ekibi Mitsubishi Lancer Evo9'ları ile birinci sırada yarışı noktaladılar. Sınıf 6 ve İki Çeker klasmanı birincisi ise Castrol Ford Team Türkiye'den Orhan Avcıoğlu-Burçin Korkmaz ikilisi oldu. Genç pilotlar Birincisi Castrol Ford Team Türkiye'den Murat Bostancı, Genç Co-Pilotlar Birincisi Team 47 Motorsports'dan Efe Ersoy, Kadın Pilotlar Birincisi Pegasus Racing'den Simin Bıçakçioğlu ve Kadın Co-Pilotlar Birincisi de Bonus Parkur Racing'den Emire Cantürk oldular. 30 yaş üzeri ralli otomobillerine açık historic klasmanında ise Engin Kap-Başar Yavuz birinci, Can Eroskay-Doğuş Gökay ikinci ve Kerem Üstünkaya-Özden Yılmaz üçüncü oldular. Ford Otosan Kocaeli

li Rallisi sonuçlarıyla Yağız Avcı 2012 Türkiye Ralli Şampiyonası'nda liderliğe yükselirken takımın genç pilotlarından Murat Bostancı ise 64.2 puanla 4'üncülüğe çıkarak 2012 Genç Pilot Birinciliği liderliğini de sürdürdü. Türkiye Ralli İki Çeker Kupası Birinciliği'nde liderliğini sürdüren Orhan Avcıoğlu da Kocaeli Rallisi birinciliği ile genel klasmandaki yerini iyice pekiştirdi.

Haydar Yenigün: “Biz büyürken, faaliyetlerde bulunduğumuz bölgeyi de büyütüyoruz”

Castrol Ford Team Türkiye pilotlarının Ford Otosan Kocaeli Rallisi'nde elde ettikleri sonuçtan mutluluk duyduklarını belirten Ford Oto-



Murat Bostancı yine zıplamalarda objektiflere güzel atlayışlar sundu ve Genç Pilotlar Kupası'nı kazandı.



Ercan Kazaz MINI ile katıldığı rallide uzun bir aradan sonra ilk 3'e girdi.



Burak Çukurova dördüncü sırada finiş yaparak genel klasmandaki tek Skoda pilotu oldu.

san Genel Müdürü Haydar Yenigün, "Türkiye'nin en çok satan 5 kapılı aracı olan Fiesta modelimizin dayanıklılığını ve üstün sürüş performansını ralli parkurlarında da kanıtlayan pilotlarımızı tebrik ediyoruz. Bugün kendi evimiz olan Kocaeli'nde elde ettiğimiz çifte, zafer Ford Otosan kadar Kocaelili hemşerilerimizi de gururlandırdı. Hem ekonomisine hem de sportif, kültürel ve sosyal yaşantısına katkı yapmayı görev bildiğimiz Kocaeli'nde yatırımlarımızda olduğu gibi motorsporları alanında da öncülük etmeye devam edeceğiz" dedi. Castrol Ford Türkiye Team Takım Direktörü Serdar Bostancı ise "Ken-

di evimiz olan Kocaeli'nde gerçekleştirilen rallide pilotlarımızın verdiği mücadeleyle gurur duydum. Liderlik mücadelesinin kendi pilotlarımız arasında tatlı rekabete dönüşmesi, ekibimizdeki hırs ve motivasyonu gözler önüne serdi. Bu mücadele, pilotlarımızın kendi yarış kariyerleri açısından hızlarını daha yukarıya çıkarmasıyla takıma pozitif şekilde katkıda bulunuyor. Elde edilen duble finışı ekip olarak Kocaeli halkına armağan etmek istiyoruz. Diğer pilotlarımız Orhan Avcıoğlu ve Emre Yurdakul'a gösterdikleri performanstan dolayı teşekkür ederim," dedi.



Dağhan Ünlüdoğan uzun bir aradan sonra Kocaeli'nde start alarak Sınıf 3'te birinciliği elde etti.



Adil Küçükşan emektar Clio Ragnotti'si ile Sınıf 5 kupasını aldı.



Simin Bıçakçioğlu Kadınlar kupasını kazandı.



Orhan Avcıoğlu genel klasmandaki en iyi iki çeker otomobilin pilotuydu.

Yiğit Timur bu yarışın ardından Sınıf 9 Şampiyonluğu'nu ilan etti.



Kocaeli Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Yağız Avcı / Bahadır Gücenmez.....	Ford Fiesta S2000	1:41:30.1
2.....	Murat Bostancı / Onur Vatansever	Ford Fiesta S2000	1:42:04.8
3.....	Ercan Kazaz / Emire Cantürk.....	MINI JCW.....	1:43:43.1
4.....	Burak Çukurova / Ünal Tezel.....	Skoda Fabia S2000	1:44:51.2
5.....	Dağhan Ünlüdoğan / Aras Dinçer	Mitsubishi Lancer Evo9	1:45:56.3
6.....	Uğur Soylu / Emir Şahin	Mitsubishi Lancer Evo9	1:48:03.5
7.....	Orhan Avcıoğlu / Burçin Korkmaz	Ford Fiesta R2	1:50:17.9
8.....	Emre Yurdakul / Burak Erdener	Ford Fiesta R2	1:51:24.1
9.....	Nebil Erbil / Onur Ahıskalı.....	Mitsubishi Lancer Evo9	1:52:08.5
10.	Sabri Ünver / Ufuk Uluocak.....	Subaru Impreza STI	1:53:32.5



Abant'ın en hızlısı Alkan Erden

Türkiye Tırmanma Şampiyonası 4'üncü ayağı olan, Abant Tırmanma Yarışı, Ankara Otomobil Sporları Kulübü (ANOK) tarafından 22 Temmuz Pazartesi günü Bolu Abant'ta organize edildi. Üç farklı kategoride yedi yarışmacının mücadele ettiği yarış, sıcak bir havada keyifli bir mücadeleye sahne oldu. Kategori 1'de Ender Kozlu bu sezon ilk birinciliğini kazanırken, Kadir Murat Altıntaş, Kategori 2'de elde ettiği birincilik ile Türkiye Şampiyonluğunu matematiksel olarak garantilemiş oldu. Kategori 3'te lider durumda olan Pegasus Racing pilotu Alkan Erden ilk çıkışta yaptığı 02:48,20'lik derecesi ile günün en iyi zamanına imza attı. Üç çıkışın toplamında da hem Kategori 3 hem de genel klasmanda en hızlı olma başarısını elde etti. Ankaralı pilotlardan Cem Şit ise Kategori 3'de ikincilik kürsüsünün sahibi oldu. Ankaralı sporcuların ön plana çıktığı yarışta toplam 7 yarışmacı start alırken, 120 kişilik bir kadro görev aldı.

Halim Ateş otokrosta yine zirvede

Türkiye Otokros Şampiyonası'nın üçüncü ayağı olan Ankara Otokros Yarışı beş kategoride 16 pilotun katılımı ile Yenikent Otokros Pisti'nde düzenlendi. Başkent Otomobil Off-Road ve Motorsporları Kulübü tarafından düzenlenen yarış, 1050 metre uzunluğundaki toprak zeminli Yenikent Otokros Pisti'nde gerçekleştirildi. Kategori 5'te MINI JCW WRC ile Team 47 Motorsport'tan Halim Ateş birinci ve Osman Tüter ikinci olurken, ferdi yarışan Hakan Kargın üçüncülüğü elde etti. Halim Ateş aynı zamanda 4.04.00 ile günün en iyi zamanının da sahibi oldu. Kategori 4'te ilk gün Sinan Saatçi birinci sırada podyuma çıkarken ikinci gün Cabbaroğlu birinci oldu. Kategori 3'te Fiat Punto Kit Car ile yarışan Mustafa Göçer, Kategori 2'de Ford Fiesta R2 ile Onur Sürmeli, Kategori 1'de ise ilk gün Ümitcan Özdemir, ikinci gün Osman Kaya birinci oldu.



Control 2 dünya arenasında

Avitaş Motorsport yeni otomobili Control 2'yi 12-15 Ocak 2012 tarihleri arasında İngiltere Birmingham'da düzenlenen Autosport International The Racing Car Show'da tanıtmıştı. Tubiler bir



konstrüksiyona, kompozit plastik iç ve dış kaportaya sahip olan Control 2, dört tekerleğinde de çift salıncaklı bağımsız süspansiyonu sayesinde her türlü ayar alt yapısını bünyesinde barındırıyor. Otomobil 255 BHP gücünde, 800 kg, arkadan iter ve 6 ileri sıralı şanzıman ile donatıldı. Ford'un Global RallyCross süreçleri konusundaki tek yetkilisi OlsbergMSE'nin sahibi Andreas Eriksson tarafından tasarım ve üretim süreçleri takip edilip onaylanan Control 2'nin önümüzdeki dönemde farklı organizasyonlarda kullanılması gündemde.

Karting'de çifte yarış

2012 Türkiye Karting Şampiyonası'nın ertelenen 2'nci ayağı ile 4'üncü ayağı dört farklı kategoride 25 sporcunun katılımıyla aynı hafta sonu Körfez Karting Pisti'nde gerçekleştirildi. Mini kategoride her iki yarış Mehmet Mert birinciliği ile sonuçlandı. İlk gün koşulan 2'nci ayak yarışında Bora Özcan ikinci İzel Karasu üçüncülüğü elde ederken, ikinci gün koşulan 4'üncü ayak yarışında Özcan ve Karasu bu kez podyumda yer değiştirdi. KF3'te ise birinci yarış Berkay Besler, Emir Kalafatoğlu ve Gülhüseyin Abdullayev sıralamasıyla sona ererken, ikinci yarışta Emir Kalafatoğlu birinci, Berkay Besler ikinci, Yiğit Çetin üçüncü oldular. Rotax Max Junior kategorisinde Berkay Besler'in üstünlüğü yaşandı ve başarılı sporcu her iki gün de podyumun en üst basamağında yer aldı. Hafta sonunun son kategorisi olan Rotax Max Senior'da ise Batuhan Ünlü her iki yarışı da birinci sırada bitirdi.



Doktor önemli karar aşamasında

Sezon sonunda Ducati takımı ile sözleşmesi sona erecek olan Valentino Rossi, geleceği hakkındaki kararını Indianapolis'de yapılacak yarıştan sonraki yaz tatilinde vereceğini açıkladı. Ducati'ye geçtiğinden bu yana zirveden uzak kalan ve hayranlarını zafere hasret bırakan İtalyan sürücü, La Gazzetta Dello Sport'a verdiği röportajda gelecek yıl seçimi hakkında, "Bu kariyerimin en zor seçimi. Çünkü belkide bu seçim kariyerimi nerede ve nasıl sonlandıracağımı da belirleyecek. Masada üç takım var. Üçünün de olumlu ve olumsuz yönleri var. 2004 ve 2010 sezonları arasında büyük başarılar elde ettiği takıma dönüşünün, Jorge Lorenzo'nun mükemmel formu nedeniyle, Honda'dan Yamaha'ya geçtiği zamankinden daha zor bir karar. Belki de bu seçim, 2003'de yaptığım'dan daha da zor." dedi. Rossi ayrıca Audi'nin Ducati'yi satın almasıyla alternatifler arasında güçlü bir seçenek olduğunu belirtti.

Sofuoğlu kırmızı bayrağa takıldı

Kenan Sofuoğlu, Dünya Supersport Şampiyonası'nın Çek Cumhuriyeti'ndeki 8. ayak koşusunu ikinci sırada tamamladı. Brno Pisti'nde gerçekleştirilen yarışmaya Kenan Sofuoğlu, ilk sıradan başladı. Kawasaki DeltaFin Lorenzini takımıyla yarışan sürücümüz, bir süre ikinci sıradan devam ettiği koşunun tamamlanmasına 5 tur kala yaptığı atakla Fransız Fabian Foret'i geçerek ilk sıraya yerleşti. Bu tur içinde arka sıradaki bir motosikletçinin düşmesi nedeniyle yarışma durduruldu. Kural gereği start çizgisini son turda ilk sırada geçen Fabian Foret yarışmanın birincisi ilan edildi. Yarışmayı Kenan Sofuoğlu ikinci ve Avustralyalı Broc Parkes de üçüncü sırada tamamlamış oldu. Kenan Sofuoğlu, elde ettiği 20 puanla toplamda 137 puana ulaşarak genel klasmandaki liderliğini sürdürdü. Büyük Britanyalı Sam Lowes 114 puanla ikinci, Fransız Fabian Foret ise 108 puanla üçüncü sırada yer aldı.



e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



**TÜM ESKİ SAYILARIMIZA,
WEB SİTEMİZDEKİ ARŞİV
BÖLÜMÜNDEN YA DA
iPad UYGULAMAMIZDAN
ULAŞABİLİRSİNİZ.
HER SAYIMIZ HER
AN YAYINDADIR VE
İNDİRİLEBİLİR.**

**TEMMUZ 2012 SAYIMIZI,
2 AĞUSTOS TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 72.581 KİŞİ,
iPad'den İSE 24.042 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi