

WWW.

AĞUSTOS 2013 SAYI:62

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Karşılaştırma: Cross Country & Countryman

• E 180 • 320d GT • CIVIC 1.6 DİZEL • LODGY 1.5 dCi • FOCUS 1.0 ECOBOOST • CLIO ST 1.5 dCi • FORTWO

Şanssız otomobiller

Biz otomobilleri birer canlı gibi gören insanlarız. Onlara isimler verir, onlarla konuşuruz, aramızda duygusal bir bağ kurulur. Canımız sıkıldığında otomobilimize atlayıp nereye gideceğimizi bilmeden sürmek ve onunla dertleşmek bizi rahatlatır. Hatta onların canlı olduklarının kanıtlandığı anlar bile yaşamışsınız. 10 yıl boyunca, periyodik bakımlar hariç servise girmeyen, bana sorunsuz arkadaşlık eden Tempra'm, sıfır kilometre bir Jazz alıp garajda yanına koyduğum günün ertesinde, ne yaparsam yapayım çalışmayarak ve çekici üstünde servise giderek bana küstüğünü belli etmişti mesele. 2008 İstanbul Autoshow'da bir bakanın bir süperspor otomobile binip, motor rölantide çalışırken boşta sonuna kadar gaza bastığı an yanımdaki Alman yöneticinin nasıl üzüldüğüne şahit olmuştum. O otomobil onun çocuğu gibiydi adeta ve bakan, çocuğun boğazını sıkıyordu. Bu tür şanssız otomobillerin sayısı çok fazla: Bakımsız, altı ayda bir yıkanan, orası burası vuruk içinde, hor kullanılan, bagajı her defasında "dan" diye vurularak kapanan, gazına sonuna kadar bilinçsizce basılan, vitesleri "katır kutur" değiştirilen, acemilikten sürekli fren yapılan otomobiller onlar. Geçmişte zevkle kullandığım üç kapılı 307'mi sattığım gün, satın alan kişi otomobile binip koltuğu en arkaya alıp sırtını neredeyse en geriye yatırıp bir elini vitesin üstüne, diğer elini direksiyona koyup caddeci kıvamında bir oturma pozisyonu aldığı anda nasıl üzüldüğümü anlatamam. Galiba araç satarken, bir arkadaşımıza vekâlet vermek ve duygusal bağ kurduğumuz o varlığın bundan sonraki sahibini hiç görmemek en iyisi. Fabrikadan çıkan otomobiller için de "Hayırlı bir kısmet" dilenmesi gerektiğine inanıyorum.

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

Her şey kararında güzel

Alışveriş yaparken ihtiyaçtan fazlasını satın alma isteği ve eylemi çoğu zaman olan bir davranıştır. Satıcılar da bu konuda her zaman için gaz verici olurlar. Bununla ilgili son tecrübemi de Temmuz ayında yaptığım akü alışverişinde yaşadım. Otomobilime 6 yıl önce takılan akü artık ömrünü tamamlamıştı ve değişmesi gerekiyordu. Akü satış noktasına vardığımda ellerinde 55 amperlik akü olup olmadığını sordum. Akücü, 55 amperlik akü olduğunu ama 60 amper takarsam daha iyi olacağını söyledi. Kendisine yüksek amperli akü takılması sonucunda elektrik aksamında sorunlar olabileceğini zaten 60 amperlik akünün ebatları da farklı olduğundan akü için tasarlanmış yere girmesinin mümkün olmadığını söyledim. Diyalog şöyle devam etti:

Akü satıcısı: Şöyle düşün, fotoğraf makinesine hafıza kartı alacaksın, 32 GB mı, yoksa 64 GB mı daha iyi olur?

Ben: İkisi farklı şeyler, ne alakası var?

AS: Sen soruya yanıt ver, hangisi daha iyi olur?

Ben: İkisi de iyi olmaz. Benim fotoğraf makinem maksimum 16 GB'a kadar destekliyor. Bu yüzden 32 veya 64 GB almam saçma olur. 55 amperlik akü ile 60 amperlik arasında fiyat farkı var mı?

AS: Evet, var.

Ben: Mmm, anladım, 55 amperlik akü takalım o zaman.

Akü satıcısı bu diyalog sonunda 60 amperlik akünün, mevcut alana sığmasının mümkün olmadığını da tecrübe ederek gördü. Bu arada ben de aslında 50 amper olan akünün amperini yanlış hatırladığımı sökülen akünün üstüne bakınca hatırlamış oldum. Bu sefer de aynı diyalog "50 amper alma, 55 amper al" şeklinde devam etti ve 50 amperlik akü almamla son buldu.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

- 5 MINI Vision Concept
- 6 Yeni Toyota Corolla
- 7 Opel Monza Concept
- 9 Peugeot RCZ R
- 15 Hyundai Assan İzmit Fabrikası
- 18 Haziran 2013 otomobil satışları
- 23 e-otodergi "ilk"ler ve "en"ler

BİLGİLENDİRME

- 24 Karbondioksit emisyon tablosu

KARŞILAŞTIRMA

- 25 Volvo V40 Cross Country T5 AWD
& MINI JCW Countryman ALL4

VİDEOLU TESTLER

- 35 Videolu test tanıtım yazısı
- 37 Mercedes-Benz E 180

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 50 Ford Focus Sedan 1.0 EcoBoost
- 55 Honda Civic HB 1.6 i-DTEC
- 60 Dacia Lodgy 1.5 dCi 5 Koltuklu
- 65 Renault Clio ST 1.5 dCi
- 70 smart fortwo
- 75 Nissan Qashqai 1.6 dCi 4x4

- 80 Hyundai Accent Blue 1.6 CRDi

- 83 Fiat Panda 1.2 69 HP

- 86 Yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 87 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 88 F1 Almanya GP'si
- 90 Moto GP Almanya
- 93 Moto GP ABD
- 95 Yeşil Bursa Rallisi
- 98 Kısa haberler



**45 BMW
320d GT**

**Okumak istediğiniz konunun sayfa
numarasına tıklayabilirsiniz!**

e-otodergi

AĞUSTOS 2013 - SAYI 62

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.



TOYOTA

İVİNİN DE İVİSİ

*Bir dilek hakkınız olsaydı,
onu dilerdiniz...*

YENİ COROLLA



Limuzin
Sınıfı
Konforu



'Keen Look' ve
'Under Priority'
Izgara Tasarımı



1.6 litre Benzinli
Multidrive S
5.6 lt/100km
Yakıt Tüketimi



Toyota Touch 2
Multimedya & Akıllı Park
Destek Sistemi



Onu daha yakından tanımak için tıklayın.
yenicorolla.com



Yeni MINI Cooper'ın ipuçları Vision Concept'te

MINI Vision Concept Frankfurt Motor Show 2013'te sergilenecek. MINI Tasarım Şefi Anders Warming tarafından Münih'teki Design Home etkinliğinde gün yüzüne çıkartılan MINI Vision konseptinin markanın

geçmişi ile geleceğini harmanladığı belirtiliyor. Öte yandan, MINI Vision Concept'in yeni jenerasyon MINI modellerinin tasarım dili hakkında ipuçları içerdiğini söylemek de yanlış olmaz.



Honda Civic Smart Multimedia içinde, multi eğlence seninle!

Pioneer AppRadio ile birlikte satışa sunulan Honda Civic Smart'ta, eşsiz Civic konforu teknoloji ve eğlence ile buluşuyor.

Navigasyon desteğinden Internet ve Bluetooth bağlantısına, Facebook ve Twitter'dan Youtube ve Internet radyosuna, favori film ve müziklerinize erişim imkânı Honda Civic Smart'ta sizi bekliyor.

honda.com.tr
facebook.com/HondaTR



Yeni Corolla satışa sunuldu

Türkiye'de de üretilen yeni Toyota Corolla'nın fiyatları açıklandı. Buna göre yeni Toyota Corolla'nın 1.33 litre VVT-i 99 HP benzinlinin satış fiyatı 45.400 TL'den başlarken, 1.6 litre Valvematic 132 HP benzinli Corolla'nın başlangıç fiyatı 51.400 TL'den, 1.4 litrelik D4-D turbo dizel motorlu yeni Corolla'nın fiyatı ise 58.900 TL'den başlıyor. Oto-

matik şanzıman arayışında olanlar için 1.4 D4-D motorda MultiMode otomatikleştirilmiş manuel şanzıman, 1.6 Valvematic'te ise MultidriveS CVT (sürekli değişken oranlı) şanzımanlar opsiyonel olarak sunulacak. Donanım seviyesi ise Life, Active, Advance ve Premium olmak üzere dört tane. Tüm fiyat listesi için BURAYA tıklayınız.



LÜKS, İHTİYAÇTIR. YENİ RANGE ROVER

Dört nesildir gelişen teknik özellikleri, göz alıcı iç mekan tasarımı ve zarif çizgileriyle karşınızda Yeni Range Rover.



ABOVE AND BEYOND

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 seçimsel hakların doğumuna neden olmaz.

Yeni Range Rover 3.0 TDV6; Yakıt tüketimi: Karma: 7,5 lt/100 km. CO₂ emisyonu: Karma: 196 gr/km.

Land Rover Türkiye Distribütörü Borusan Otomotiv

Monza Concept ortaya çıktı

Fotoğrafları basına dağıtılan Opel Monza Concept, kapılarını Eylül ayında açacak olan Frankfurt Motor Show 2013'te tanıtılacak. Opel'in gelecekteki tasarım çizgisini ortaya koyduğu ifade edilen Opel Monza Concept'in bilgileri, Opel CEO'su Dr. Karl-Thomas Neumann tarafından açıklandı. Opel'in gelecekteki tasarım anlayışı, atletik ve modern olarak tanımlanıyor. Neumann henüz otomobilin kokpiti gösteremeyeceğini, ancak geleceğe yön verecek teknolojiler barın-

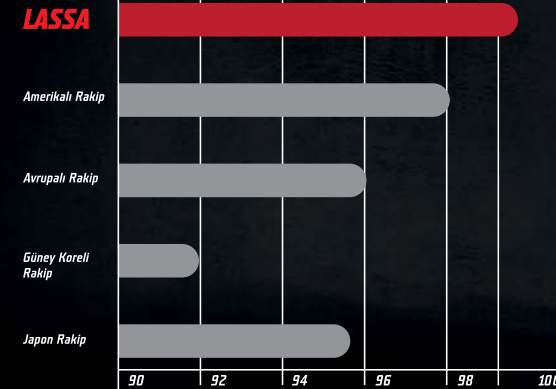
dırdığını belirtiyor. Opel'de 6000 toplam mühendis, teknik eleman ve tasarımcının yeni model geliştirme üzerine çalıştığını söyleyen Neumann, gelecekte otomobillerini içindeki bilgi ve eğlence sistemlerinin çok büyük rol oynayacağını sözlerine ekliyor. Opel, 1966 yılından bu yana, hemen hemen her otomobil fuarında yeni bir konsept otomobil tanıtıyor. Markanın tanıttığı ilk konsept otomobil, 1966 Cenevre Motor Show'daki Opel XVR idi.



TOPLAM PERFORMANSTA EN SAĞLAM 4x4 COMPETUS

>Frende en iyi Competus >Dengede en iyi Competus
>Yol tutuşunda en iyi Competus

Girdiği tüm testlerde birinci olan Competus H/P, toplam performansta en iyisi oldu.



COMPETUS H/P

*TUV, Almanya'da teknik muayene, kontroller ve yönetim sistem belgelendirilmesi için devlet tarafından yetkilendirilmiş 140 yılı aşkın bir geçmişe sahip bağımsız bir denetim ve kontrol kuruluşudur. Competus H/P testleri Nisan 2011'de, ATP Papenburg (Almanya), Centre d'Essais Fontange (Fransa) ve Nardo TC (İtalya) TÜV pistlerinde gerçekleştirilmiştir.



SAĞLAMSA
LASSA

Audi Kasko



Audi'nizi, en iyi Audi korur.

Audi'niz, şimdi Audi Kasko güvencesinde.

Audi'nizin size verdiği en üst düzeyde güven hissini, şimdi de siz Audi'nize sağlayın. Audi Kasko yaptırın, sizin için güç birliği yapan Eureka Sigorta ve Audi Finans'ın güvencesini aynı anda yaşayın. Ayrıntılı bilgi **444 28 34**'te. Audi'niz bundan böyle Audi Kasko güvencesinde.

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv

EUREKA
SIGORTA

Audi Finans



270 HP'lik RCZ R tanıtıldı

Daha önce Peugeot RCZ R Concept adıyla Cenevre Otomobil Fuarı 2013'te gösterilen otomobil, seri üretim versiyonuna kavuştu ve RCZ R adıyla Goodwood Hız Festivali'nde tanıtıldı. 6000 d/d'de 270 HP güç ve 1900-5500 d/d aralığında 330 Nm tork üreten 1.6 lit-

relik çift turbolu benzinli motora sahip olan Peugeot RCZ R 2014, bugüne kadar üretilmiş en güçlü Peugeot yol otomobili olarak tarihe geçti. RCZ R modeli, Eylül ayında Frankfurt Motor Show 2013'te gerçekleştirilecek olan tanıtımının ardından 2014 yılının ilk aylarında satışa su-

nulacak. Bu kadar güçlü olmasına karşın, 1.6 litrelik motora sahip olmasının da verdiği avantajla 145 g/km karbondioksit salımı sunan Peugeot RCZ R 2014, 0'dan 100 km/s'ye 6 saniyenin altında bir sürede ulaşıyor. Otomobilin boş ağırlığı 1280 kg olarak açıklandı.



iPad uygulamamız güncellendi

e-otodergi'nin Haziran 2011'den bu yana iPad App Store'da yer alan kendine özel uygulaması güncellendi. Son dönemde, bazı okuyucularımızın yaşadıkları "uygulama açıldığında kendi kendine kapanma sorunu" tamamen giderildi. e-otodergi uygulamasının, iPad'in tüm versiyonlarında (iPad, iPad2 ve yeni iPad) kusursuz bir şekilde çalışmasını sağlayan 25 Temmuz 2013 tarihli 2.96 güncellemesini indirmenizi rica ederiz. Uygulama-

yı indirmek için; güncelleme uyarılarınızı kontrol edebilir, iPad App Store'da "e-otodergi" adıyla arama yapabilir ya da BURAYA tıklayarak uygulamamızın iTunes sayfasına ulaşabilirsiniz. Ücretsiz olarak indirilen e-otodergi iPad uygulamasında, bugüne kadar yayınladığımız tüm sayılara yine ücretsiz olarak ulaşabilirsiniz. Keyifli okumalar ve izlemeler dileriz. Uygulamamıza yorum yazmanız ve puan vermeniz bizi sevindirecektir.



Yeni BMW 520i

www.bmw.com.tr



SÖZ BÜYÜĞÜN.

BMW 520i. Segmentinin değişmez lideri BMW 5 Serisi'nin yeni üyesi. Yenilenen tasarım. 170 bg'lik TwinPower Turbo motor. 8 ileri otomatik şanzıman. Üstün performans. Şaşırtıcı fiyat. Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda. Daha fazla bilgi için: 0850 252 10 10.

YENİ BMW 520i, ŞİMDİ 55.000 EURO.

BMW EfficientDynamics

1592 cc 170bg 0-100 km/8,7 sn

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

01.08.2013 tarihindeki 1 EUR = 2,5674 TL kura göre, Türkiye Paketli BMW 520i için geçerli, tavsiye edilen anahtar teslim fiyatı 55.000 EUR karşılığı 141,207 TL'dir. Fatura kesim tarihindeki kur dikkate alınacaktır. Otomobiller ilandakilere göre farklılık gösterebilir. CO₂ emisyonu ortalama 156 gr/km'dir.



Bottari, Brisa ile Türkiye'de

Türkiye'nin lider lastik üreticisi Brisa, iş zenginleştirme vizyonu doğrultusunda hayata geçirdiği yeni iş birliğiyle aksesuar sektörüne adım atıyor. Bu kapsamda İtalya'nın lider İtalyan otomobil aksesuarları markası Bottari ile distribütörlük anlaşması imzalayan Brisa, lastik dışındaki ürün yelpazesini genişleterek araç sahiplerine toplu çözüm önerileri sunuyor. Bottari markalı otomobil aksesuarları ve Yasibo marka araç bakım ürünleri Brisa güvencesiyle araç sahiplerine sunulacak. Söz konusu iş-

birliği ile Brisa'nın satış ve hizmet noktalarının daha geniş bir müşteri kitlesine hitap etmesi hedefleniyor. İtalya'nın önde gelen aksesuar firmalarından olan Bottari, akü şarj cihazından ön koltuk örtüsüne, güvenlik çekicinden üçgen reflektöre kadar geniş bir SOS malzemeleri yelpazesine sahip. 2013 yılı itibarıyla Brisa'nın distribütörlüğünü üstlendiği diğer araç aksesuarları arasında; Bottari S.P.A'nın Extra marka esnek kauçuk cam silecekleri ve Yasibo marka araç bakım ürünleri de yer alıyor.

Juke 1.5 dCi'nin torku arttı



Nissan Juke 1.5 dCi 110 HP'lik motor, artık 240 Nm yerine 260 Nm tork üretiyor. Temmuz ayında satışa sunulan bu yeni Nissan Juke dizel versiyonu, standart donanımında Stop&Start sistemine sahip olmasıyla da dikkat çekiyor. Bu motorun, bir önceki nesil dizel motora göre yüzde 10-15 arasında daha düşük yakıt tüketimi sağladığı belirtiliyor. Motorun karbondioksit salımı ise 109 g/km. Yeni dizel motorlu Nissan Juke 1.5 dCi 110 HP Stop&Start'ın fiyatı ise 49.630 TL'den başlıyor.

Panamera'ya 3 farklı Michelin

Yeni Porsche Panamera'nın, yollara Michelin lastikleriyle donatılmış olarak çıkacağı duyuruldu. Michelin ve Porsche mühendisleri tarafından 2.5 yıl süren ürün geliştirme çalışmaları ve testleri sonucunda hazırlanan bu lastikler farklı yol ve iklim koşullarına yönelik olarak hazırlanmış. Yeni Panamera'ya özel olarak hazırlanan bu lastikler Michelin Pilot Super Sport, Michelin Pilot Alpin 4 ve özellikle Kuzey Amerika pazarı için üretilen Michelin Pilot Sport All Season Plus serisinden oluşuyor.





Volvo Türkiye'ye yeni Genel Müdür

Greg Maruszewski Volvo Car Türkiye'nin yeni Genel Müdürü olarak atandı. Polonya Varşova doğumlu, aslen Güney Afrika'lı olan Maruszewski, Witwatersrand Üniversitesi mezunu ve iş hayatına 1992 yılında Yardımcı Maliyet Muhasebeci olarak başladı. Sekiz yıl boyunca çeşitli firmalarda yükselen bir kariyer profili çizip Finans Müdürlüğü'ne kadar yükselen Maruszewski, Volvo Car Group bünyesindeki görevine ise 2000 yılında Volvo Car Güney Afrika CFO'su olarak başladı. Greg Maruszewski üç yıl bu görevini sürdürdükten sonra önce Volvo Car Ortadoğu Ofisi Bölge CFO'su, sonra da dört yıl boyunca Bölge Genel Müdürü görevini üstlendi.

Yeni Santa Fe'nin Türkiye fiyatı açıklandı

Yeni Hyundai Santa Fe'nin Türkiye fiyatı 158.250 TL olarak açıklandı. Yeni Santa Fe, Türkiye için özel olarak geliştirilen 2.0 litre hacmindeki dizel motor ile ithal ediliyor. 184 HP maksimum güç ve 400 Nm maksimum tork üreten bu dizel motor, gücünü 6 ileri otomatik şanzıman ve 2 ya da 4 tekerden akıllı çekiş sistemi ile yola aktarıyor. Yol durumuna ve sürüşe göre ön ve arka akslarda güç dağılımı otomatik olarak gerçekleştiriliyor. Tam otomatik ve Spor otomatik şanzıman gibi iki çalışma modu bulunan 6 ileri otomatik şanzıman ise Spor modunda daha yüksek performans sağlıyor. Yeni Santa Fe'nin yeni şanzımanının, bilinen otomatik şanzımanlara göre 12 kilo daha hafif olduğu ve aynı zamanda yüzde 12 kadar daha düşük yakıt tüketimi sağladığı belirtiliyor. Yeni Santa Fe 2013, 0'dan 100 km/s hıza 10.9 saniyede çıkıyor, aracın maksimum hızı 190 km/s'lik ve ortalama yakıt tüketimi ise 100 km'de 5.6 litre.



Seat Leon ST hazır

Yeni Seat Leon modelinin station karoserli versiyonu olan yeni Seat Leon ST yüzünü gösterdi. Yeni Leon ST'nin bagaj hacmi 587 litre olarak açıklandı. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1470 litreye çıkıyor. Yeni Leon ST modelinde 1.2 litre ile 2.0 litre arasında değişen hacimlerde, 105 HP ile 265 HP arasında güç üreten, TDI ve TSI motorlar bulunuyor. Arka koltuklar bagaj bölmesindeki butonlarla yatırılabilir.



Pirelli'den gürültü önleme sistemi

Avrupa Lastik Etiketleme Yönetmeliği'nin de kriterleri arasında yer alan sürüş esnasında oluşan gürültü, hem otomobil üreticilerinin, hem de lastik üreticilerinin üzerinde hassasiyetle durdukları bir konu. Pirelli, Audi için ürettiği PZero lastikleri ile dış ses gürültüsünde 2-3 dB(A), yani kulağın duyduğu gürültü seviyesinde yüzde 50 kadar azalma sağlayarak daha konforlu ve çevreci bir sürüş sunmayı amaçlıyor. Gürültü Engelleme Sistemi adı verilen bu teknolojiye lastiğin iç kısmına yerleştirilen ses emici sünger ile lastik kaynaklı gürültüyü azaltabilmek mümkün olmuş. Yanaklarında PNCS ibaresi bulunan 275/30 ZR21 ölçülü PZero'lar Audi RS7'de kullanılırken, 285/30 ZR21 ölçülü PZero'lar ise Audi RS6'da kullanılıyor.

e-otodergi iPad'de

**25 TEMMUZ
2013'TE
GÜNCELLEME
YAYINLADIK
İNDİRMEK İÇİN
TIKLAYIN!**



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

Impetus Revo'ya TÜV SÜD'den tam not



Bu yıl 25'inci kuruluş yıl dönümünü kutlayan Brisa tarafından üretilen Lassa markalı lastiklerin sağlamlık ve uzun ömür performansı, Alman bağımsız test kuruluşu TÜV SÜD tarafından gerçekleştirilen testlerde büyük bir başarı gösterdi. Araç sahiplerine dengeli ürünler sunma hedefinde olan Brisa, Lassa markasıyla "Türkiye'deki yol koşullarına uygunluk, ekonomi, konfor ve sağlamlık" performans kriterlerine odaklanıyor. Lassa'nın en popüler ürünlerinden biri olan, sağlamlığı ve uzun ömrü ile 60'ın üzerinde ülkede araç kullanıcılarına tasarruf olanağı sunan Lassa Impetus Revo'nun başarısı da bu geliştirme ve üretim anlayışının bir sonucu. Lassa Impetus Revo; Amerikalı, Avrupalı, Uzakdoğulu ve yerli rakipleri ile girdiği "TÜV SÜD Automotive GmbH 2012 yılı Sağlamlık Testi"ni birincilikle tamamlayarak, en yakın rakibinden yüzde 21 daha iyi bir performans sergiledi. Impetus Revo, 2012 Brisa Saha Mühendisliği Ömür Testi'nde de ilk sırada yer aldı.

BMW 520i'ye yeni 1.6 lt motor

Borusan Otomotiv, makyajlı BMW 5 Serisi'ne 1.6 litre hacimli TwinPower Turbo, benzinli motor seçeneğinin eklendiğini duyurdu. 1.6 litrelik silindir hacmine sahip olmasına rağmen 520i adıyla satılacak otomobilin başlangıç fiyatı 55.000 Euro olarak açıklanıyor. 2013 Ağustos ayından itibaren satışa sunulacak yeni yüzü 520i'de isteğe bağlı olarak, Modern Line, Luxury Line ve M Sport olmak üzere 3 farklı Line seçeneği ile alınabilecek. Yeni BMW 520i'nin 1592 cc'lik TwinPower Turbo motoru 170 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 8.7 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı

zıysa 226 km/s. Ortalama yakıt tüketim değeri ise 6.7 lt/100 km. 8 ileri otomatik şanzımana sahip yeni BMW 520i'de farklı karakterdeki sürüş modları arasında seçim yapmaya olanak tanıyan Dinamik Sürüş Kontrolü'ne yeni eklenen "Seyir Modu" sayesinde, 50-160 km/sa arasındaki hızlarda sürücünün ayağını gazdan çekmesiyle, aktarma organlarının motordan ayrılması sağlanıyor.



Yeni Kia pro_cee'd modelinin fiyatları açıklandı

Kia cee'd'in sportif kardeşi yeni pro_cee'd Türkiye'de satışa sunuldu. Otomobilin 1.6 litre CRDi 128 HP turbo dizel ve 1.6 litre 204 HP turbo benzinli olmak üzere iki motor seçeneği sunuluyor. Sadece otomatik şanzımanla ve Premium donanım seviyesiyle satılan 1.6 litrelik pro_cee'd dizelin fiyatı 66.000 TL olarak açıklanırken, sadece manuel şanzıman ve GT donanım seviyesiyle satılan 1.6 litre benzinli pro_cee'd'in fiyatı 69.000 TL.



560 HP'lik RS7 Türkiye'de

Audi RS7 Sportback 243.354 Euro fiyatla satışa sunuldu. Otomobilin 3993 cc'lik, V8 silindirli, çift turbolu, direkt benzin enjeksiyonlu motoru 5700-6600 d/d aralığında 560 HP güç ve 1750-5500 d/d aralığında 700 Nm tork üretiyor. Bu güç 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla dört tekerleğe aktarılıyor. 0-100 km/s hızlanmasını 3.9 saniyede tamamlayan RS7 Sportback'te standart maksimum hız 250 km/s ile sınırlandırılmış. Fakat opsiyonel olarak alınan dinamik paketle maksimum hız 280 km/s'ye; dinamik plus paketle ise 305 km/s'ye yükseliyor. Fabrika verilerine göre yakıt tüketimi şehir içinde 13.9 lt/100 km, şehirdışında 7.5 lt/100 km, ortalama 9.8 lt/100 km.



Yeni i10'u beklerken

Yeni i10'un Eylül ayında üretime girmesini beklerken, Hyundai Assan'ın İzmit Ali Kahya'daki fabrikasını gezdik.

Yazı: Emre Anamur / İzmit
Fotoğraflar: Hyundai Medya

Bu yıl Hyundai Türkiye için yatırım ve yeni model anlamına geliyor. Geçen yıl açıklanan 1.1 milyar TL'lik dev yatırım kararının uygulanmakta olduğu Hyundai Assan'ın İzmit Ali Kahya fabrikasında Eylül ayında yeni Hyundai i10 üretilmeye başlanacak. Pres, gövde ve montaj hatlarının büyütüldüğü fabrikada bu yeni modelle birlikte 2800 kişiye ek istihdam sağlanacak. 15 Temmuz tarihinde, Hyundai Assan'ın davetlisi olarak, yıllık üretim kapasitesi 2014 yılında 200.000 adede çıkacak olan fabrikayı gezdik. Fabrikanın test pistinde yeni Hyundai i10'un kamuflajlı versiyonunu test ettik ve daha

sonra da kapalı kapılar ardında yeni i10'u kamuflajsız halde en ince detayına kadar inceleme fırsatı bulduk. Yeni i10 ile ilgili tüm bilgiler ve fotoğraflar ambargolu olduğu için şimdilik bunları paylaşamıyoruz.

2013 dönüm noktası

2013 yılı, Hyundai Assan Başkan ve CEO'su Won-Shin Chang'ın sözleriyle "Hyundai Assan İzmit fabrikası için bir dönüm noktası" olacak. Fabrika, 2010 yılından bu yana üretilen i20 modelinin yanına eklenecek olan yeni i10 ile birlikte Avrupa'nın küçük otomobil üre-

Hyundai Assan fabrikası

Fabrika toplam alanı: 1 milyon m2

Fabrika sahası: 687.000 m2

Kapalı alan: 123.000 m2

Yıllık üretim kapasitesi: 200.000 adet (2014)

İlk günden bu yana toplam yatırım miktarı: 1 milyar Euro

Toplam ihracat ülkesi adedi: 30'dan fazla

Mevcut istihdam: 1629 kişi

Yeni istihdam (Tedarikçi dâhil): 2804 kişi

Yenileme oranı: Fabrikanın yüzde 80'inden fazlası

Üretim hatları: Pres, gövde, boya ve montaj

Hyundai'nin Türkiye'deki tarihçesi

- 1990:** Hyundai Markasının Türkiye pazarında satışa sunulması
- Aralık 1993:** Hyundai Assan Otomotiv San. ve Tic. A.Ş. kuruluşu
- 26 Eylül 1995:** Hyundai Assan İzmit Fabrikası Temel Atma Töreni
- Temmuz 1997:** Hyundai Assan İzmit Fabrikası Üretim Başlangıcı
- 20 Eylül 1997:** Hyundai Assan İzmit Fabrikası Resmi Açılış Töreni

tim üssü haline gelecek. Bantlardan çıkan araçlar özellikle tüm Avrupa ülkelerinin de dâhil olduğu 30'dan fazla ülkeye ihraç edilecek. 2014 yılında 160.000 adedin üzerinde, 2015 yılında da 180.000 adet civarında aracın ihraç edilmesi ve Türkiye ekonomisine katkı sağlanması amaçlanıyor.

200.000 adetlik kapasite

1997 yılında üretime başlayan Hyundai Assan İzmit Fabrikası, Hyundai'nin Kore sınırları dışında en uzun süredir üretim gerçekleştiren fabrikası olma unvanına sahip. 2007 yılından bu yana yıllık 100.000 adetlik üretim yapan fabrika, yeni arttırılan

kapasitesiyle birlikte 2014 yılından itibaren 200.000 adedin üzerine çıkmış olacak. Bugüne kadar toplamda 1 milyar Euro'dan fazla yatırım yapılan fabrikanın ilk günden beri süre gelen başarısı, Hyundai'nin Avrupa'daki ikinci üretim merkezi olan Çek Cumhuriyeti Fabrikası'nın (HMMC) açılmasını beraberinde getirdi. 2008'de üretime başlayan HMMC, ilk yılında 114.000 araç üreten tesisten bugün tam kapasiteyle yıllık 300 bin adet araç üreten bir fabrika haline geldi. Türkiye'deki yeni yatırımla birlikte artık Avrupa'da satılan araçların yüzde 90'ı Avrupa'da üretiliyor olacak.

Hyundai Assan üretim tarihçesi

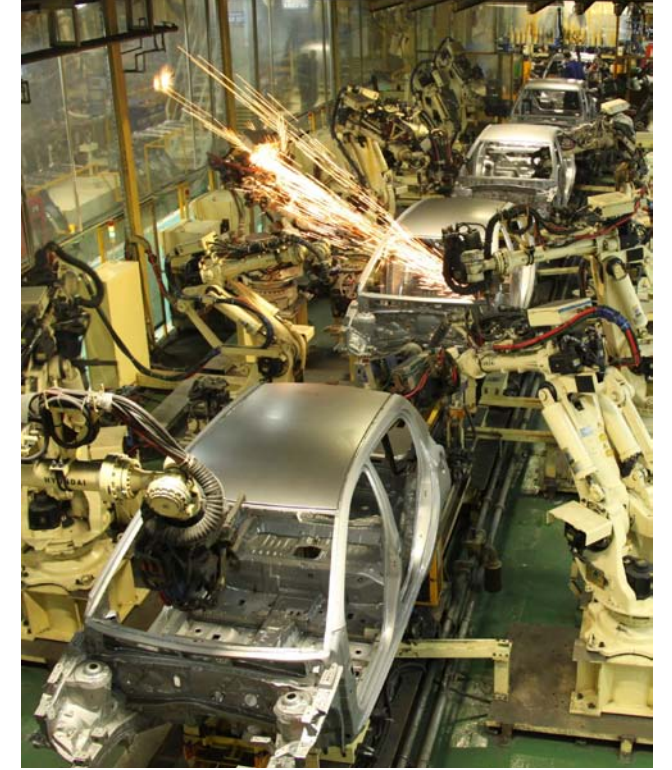
1997-2002:	H100 ve Accent
2002-2006:	Starex, Accent ve H100
2007:	Matrix, Accent ve Starex
2008-2009:	Matrix ve Accent
2010-2011:	i20 ve Accent
2012:	i20
2013:	i20 ve i10

Hyundai Assan'ın son 5 yıllık üretimi

2008:	81.590 adet
2009:	48.652 adet
2010:	77.000 adet
2011:	90.231 adet
2012:	84.006 adet
2013 (ilk 6 ay):	43.826 adet

Hyundai Assan'ın son 5 yıllık ihracatı

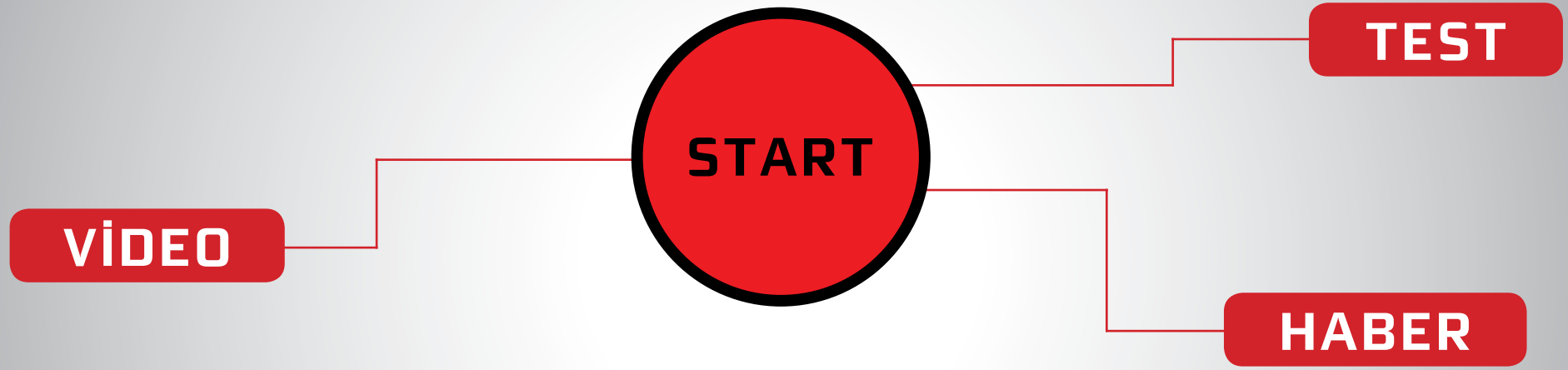
2009:	17.314 adet
2010:	42.249 adet
2011:	64.000 adet
2012:	67.453 adet
2013 (ilk 6 ay):	36.869 adet



YENİ i10 YATIRIMIYLA YÜZDE 80'İNDEN FAZLASI YENİLENEN HYUNDAI ASSAN FABRİKASI 2014'TE YILLIK 200.000 ADETLİK KAPASİTEYE KAVUŞACAK.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Satışlar yatay seyirde

Otomobil satışları Haziran ayında önceki aylara göre yatay bir seyir izledi. Haziran ayında 13.008 adedi yerli, 45.282 adedi ise ithal olmak üzere toplam 58.290 adet otomobil satıldı. **Yazı: İsa Demir**

Yılın ilk beş ayında sürekli artış eğiliminde olan otomobil satış Haziran ayında yatay seyre girdi. Haziran'da 13.008 adet yerli otomobil satıldı. Satışları biraz daha artan Renault, Haziran ayında 6215 adet sattı ve liderliğini devam ettirdi. Onun ardından tek model satışıyla Fiat geldi ve 4436 adet satmasıyla yerli piyasada ikinci oldu. Hyundai ise 1539 adet satışla üçüncü geldi.

Haziran ayında 45.282 adet ithal otomobil satıldı. Volkswagen, 7027 adetle ithaller arasında en fazla satış yapan marka oldu. Dikkat ederseniz Volkswagen, 2012 yılında olduğu gibi bu yıl da sürekli en üst sırada yer alıyor ve hemen hemen tüm modellerde sıra yazılıyor. İşte bu başarıyı diğer markaların biraz incelemesi gerekiyor. 5027 adetle Ford ikinci, 5020 adetle Opel üçüncü geldi. Model sıralamasına gelince: Haziran ayında yine en fazla satan modeller, C segmentinin sedan modelleri. 4172 adet satışla

Fiat Linea birinci olurken, 2822 adetle Renault Fluence ikinci, 2435 adetle Ford Focus Sedan üçüncü oldu. Bunca olumsuzluğa rağmen Haziran ayındaki satışlar bir önceki aya göre sadece yüzde 6.6 seviyesinde geriledi. Bu da talebin çok canlı olmasından kaynaklanıyor. Hatta bazı markalar uzun süreden beri "yok" satıyorlar ve müşterilerine altı aydan fazla süre veren oluyor. Ramazan ayından dolayı satışlar belki biraz gevşeyebilir ama bu canlı talepten dolayı satışların normal seyrinde gideceğini düşünüyoruz (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2012	2013
Ocak	21.077	25.835
Şubat.....	29.189	36.814
Mart	47.270	51.785
Nisan	45.645	56.999
Mayıs.....	50.460	62.383
Haziran.....	50.849	58.290
Toplam	244.490	292.106

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1 Volkswagen.....	7027.....	39.202
2 Ford	5027.....	24.355
3 Opel.....	5020.....	24.346
4 Hyundai.....	3028.....	13.927
5 Renault.....	2674.....	13.733
6 Dacia	2637.....	12.853
7 Toyota	2475.....	12.333
8 Citroen	2071.....	9683
9 BMW.....	2043.....	8508
10 ... Mercedes-Benz	1965.....	8252
11 ... Peugeot	1772.....	9911
12 ... Nissan.....	1461.....	7465
13 ... Skoda	1181.....	5484
14 ... Fiat	1085.....	4824
15 ... Seat.....	1061.....	4113
16 ... Chevrolet	1025.....	6165
17 ... Audi	1000.....	6505
18 ... Kia.....	995.....	6129
19 ... Volvo.....	314.....	2131
20 ... Honda.....	219.....	1568
21 ... MINI.....	169.....	763
22 ... Lancia	156.....	289
23 ... Suzuki.....	129.....	783
24 ... Geely	117.....	365
25 ... Mazda.....	113.....	450
26 ... Mitsubishi.....	82.....	621
27 ... Subaru.....	71.....	319
28 ... SsangYong	65.....	447
29 ... Alfa Romeo.....	64.....	597
30 ... Land Rover	58.....	623

Sıra Marka	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
31 ... Chery	43.....	352
32 ... Jeep	40.....	361
33 ... Porsche.....	35.....	212
34 ... Proton	25.....	275
35 ... smart	22.....	59
36 ... Tata	7.....	305
37 ... Infiniti.....	2.....	15
38 ... Jaguar	1.....	66
39 ... Bentley.....	1.....	10
40 ... Ferrari	1.....	12
41 ... Maserati	1.....	6
42 ... Lamborghini	0.....	2
43 ... Aston Martin	0.....	1
Toplam.....	45.282.....	228.420

Not: Sıralamalar Haziran ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1 Renault.....	6215.....	23.868
2 Fiat	4436.....	15.693
3 Hyundai.....	1539.....	6535
4 Honda.....	752.....	4252
5 Toyota	66.....	330
Toplam.....	13.008.....	50.678



Araya smart girdi

Daha önceki haberlerimizde de söz ettiğimiz gibi küçük sınıfın yeni yıldızı Skoda Citigo olmaya devam ediyor. Citigo 32 adetle Haziran ayının lideri oldu. Araya smart fortwo girerek 22 adet satışla ikinci gelirken, Fiat Panda 19 adet satarak üçüncü oldu. 107 16 adet, Picanto ise 15 adet sattı.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1 ....Skoda Citigo	32.....	214
2 ....smart fortwo	22.....	59
3 ....Fiat Panda.....	19.....	177
4 ....Peugeot 107.....	16.....	69
5 ....Kia Picanto	15.....	98
A Segmenti toplam satış	152.....	867
A Segmenti pazar payı.....	% 0,3.....	% 0,3

Bu sefer Opel Corsa

B segmenti hatchback kategorisinde son üç aydır lider isim değiştiriyor. Önceki ay Volkswagen Polo, geçen ay Ford Fiesta derken, Haziran ayında Opel Corsa liderlik koltuğuna oturdu. Bu arada belki de Renault tarihinde bir ilk yaşandı ve Clio HB modeli ilk kez Symbol satışlarını geride bıraktı.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1 Opel Corsa	2265	8861
2 Renault Clio HB	1922	9552
3 Volkswagen Polo	1733	10.074
4 Ford Fiesta	1635	8868
5 Hyundai i20.....	1539	8074
6 Dacia Sandero	946	4909
7 Fiat Punto	687	3468
8 Toyota Yaris	422	2142
9 Seat Ibiza	341	1434
10 ... Peugeot 208.....	325	1833
B Segmenti-HB toplam satış	12.596	64.784
B Segmenti-HB pazar payı.....	% 21,7	% 22,1



Sıralama değişmedi

Son üç aydır satışları düşen Renault Symbol yine de segmentinin en fazla satan otomobili konumunda. Fiat ve Hyundai'nin artık bu kategoride yer almamaları ilginç. Peugeot ve Citroen markaları B segmenti sedan otomobil satmaya başladıktan sonra sıralamada üst seviyelere çıkmaya başladılar.

B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1 Renault Symbol	1814.....	12.715
2 Citroen C-Elysee.....	949.....	4778
3 Peugeot 301	923.....	5169
4 Chevrolet Aveo Sedan	232.....	1558
5 Skoda Rapid.....	175.....	894
B Segmenti-Sedan toplam satış.....	4179.....	25.772
B Segmenti-Sedan pazar payı.....	% 7,2.....	% 8,8



Opel Astra HB yoluna devam ediyor

“Nasıl başlarsa öyle devam eder” sözüne en iyi örnek Astra. İlk önce HB versiyonu piyasaya sürülen Astra'nın sedan versiyonu da piyasada olmasına karşın HB versiyonu daha çok satıyor. Halbuki Türkiye'de sedan satışı daha fazla. Bu durum bir önceki modelde de aynı şekilde gerçekleşmişti.

Kompakt sedan satışları yükselişte

C segmenti sedan satışları hala yükselmeye devam ediyor. Bunu pazar payına bakarak rahatlıkla anlayabilirsiniz. Yılın ilk altı aylık ortalaması yüzde 25.5 iken bu oran sadece Haziran ayında yüzde 26.7 seviyesine çıktı. Bu yükselişte piyasaya yeni giren yeni Octavia ve CLA modellerinin payı var.



Volkswagen Passat tek başına

Aslında BMW 3 Serisi çok başarılı satışlara imza atmaya başladı, ancak Volkswagen Passat çitayı daha da yükselttiği için ikincilikle yetinmek zorunda kalıyor. Mercedes-Benz C Sınıfı yenileneceği için bu durum yıl sonuna kadar devam edecek gibi görünüyor. Audi A4 ise pek başarılı olamıyor.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1	Opel Astra HB	1681	8686
2	Volkswagen Golf	1080	7344
3	Hyundai i30	1021	4488
4	Toyota Auris	984	5177
5	Citroen C4	756	3030
6	Renault Megane	549	3418
7	Audi A3	356	2610
8	Mercedes-Benz A Sınıfı	316	2169
9	BMW 1 Serisi	243	1188
10	Kia cee'd	223	1424
C Segmenti-HB toplam satış		9233	47.506
C Segmenti-HB pazar payı		% 15,9	% 16,0

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1	Fiat Linea	4172	19.082
2	Renault Fluence	2822	12.401
3	Ford Focus Sedan	2435	8979
4	Volkswagen Jetta	1378	8542
5	Hyundai Accent Blue	1012	4876
6	Opel Astra Sedan	863	5371
7	Toyota Corolla	832	4228
8	Honda Civic	752	5004
9	Skoda Octavia	658	2076
10	Mercedes-Benz CLA	526	952
C Segmenti-Sedan toplam satış		15.531	74.626
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 26,7	% 25,5

D segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1	Volkswagen Passat	1595	7344
2	BMW 3 Serisi	1167	4383
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	557	2498
4	Audi A4	301	1614
5	Volkswagen CC	290	1435
6	Volvo S60	195	1350
7	Peugeot 508	166	1178
8	Toyota Avensis	165	679
9	Opel Insignia	107	792
10	Skoda Superb	71	724
D Segmenti-Sedan toplam satış		4736	23.096
D Segmenti-Sedan pazar payı		% 8,1	% 7,9

BMW 5 Serisi'nden 1.6 litre sürprizi

BMW 5 Serisi bayrağı önde götürmeye devam ediyor ve de devam ettirecek gibi. Her ne kadar Mercedes-Benz Türk yetkililerinin açıklamalarına göre Mercedes-Benz E Sınıfı yeni 1.6 litrelik motorla aylık 500 adet seviyelerinde satsa bile, BMW 5 Serisi'nden büyük bir sürpriz geldi. 1.6 litrelik motoruyla kullanıcısına 170 HP güç sunan BMW 520i 55.000 Euro fiyatla satışa sunuldu.



S'in boşluğunu CLS dolduruyor

Makam otomobili alacaklar birkaç aylığına mola vermiş görünüyor. Sadece Mercedes-Benz S Sınıfı değil, BMW 7 Serisi de az satıyor. Bu kategoride şimdilik Mercedes-Benz CLS modeli tek başına kalmış gibi görünüyor. Sportif makam otomobili merkalları ise Porsche Panamera modeline ilgisiz kalmıyor.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1 BMW 5 Serisi	439.....	2174
2 Mercedes-Benz E Sınıfı	256.....	1131
3 Audi A6	131.....	605
4 Volvo S80	19.....	154
5 Jaguar XF	1.....	37
E Segmenti-Sedan toplam satış	868.....	4.179
E Segmenti-Sedan pazar payı	% 1,5.....	% 1,4

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1 Mercedes-Benz CLS	32.....	152
2 Porsche Panamera	6.....	47
3 Audi A8	6.....	42
4 BMW 7 Serisi	2.....	62
5 Mercedes-Benz S Sınıfı	1.....	64
F Segmenti toplam satış	59.....	472
F Segmenti pazar payı	% 0,10.....	% 0,16

Rekabet artarak devam ediyor

Aylardır Nissan Qashqai ile Dacia Duster arasında kıyasıya bir rekabet devam edip gidiyor. Şimdilik Dacia Duster ipi önde götürüyor. En çok satan SUV segmentine baktığımızda en çok satan ilk sekiz modelin motor hacminin 1.6 litre ve altı olduğunu görüyoruz. Sadece son iki modelin motor hacmi 1.6 litre üzerinde.



Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1 Dacia Duster	1074.....	5364
2 Nissan Qashqai	962.....	4768
3 Hyundai ix35	768.....	3049
4 Volkswagen Tiguan	644.....	3210
5 Renault Captur	577.....	861
6 Kia Sportage	566.....	3283
7 Nissan Juke	338.....	1593
8 Chevrolet Captiva	288.....	1560
9 Skoda Yeti	115.....	794
10 ... Fiat Freemont	107.....	394
Alt-SUV Segmenti toplam satış	6.450.....	30.301
Alt-SUV Segmenti pazar payı	% 11,1.....	% 10,3

BMW X5 geri geldi

Yeni BMW X5 daha piyasaya sürülmedi, ancak değişmesinin haber olması bile satışları arttırmışa benziyor. Uzun zamandır pek sesi çıkmayan BMW X5 Haziran ayında 31 adet satarak herkesi şaşırttı ve liderlik koltuğuna yerleşti. Onun ardından Volkswagen Touareg ve Jeep Grand Cherokee modelleri geldi.

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

Sıra Marka-Model	Haziran 2013	Ocak-Haziran 2013
1 .....BMW X5	31.....	45
2 .....Volkswagen Touareg	24.....	107
3 .....Jeep Grand Cherokee	23.....	77
4 .....Porsche Cayenne	22.....	130
5 .....Mercedes-Benz M Sınıfı	22.....	88
Lüks SUV Segmenti toplam satış	124.....	665
Lüks SUV Segmenti pazar payı	% 0,2.....	% 0,2

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 yıllığı yayınlayan otomobil dergisi (28 Mayıs 2010)
- Türkiye'nin reklamlara link verilebilen ilk otomobil dergisi (Sadece bir tıklamayla, ilgili reklamı veren

şirketin web sitesine ulaşılır)

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

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Web + iPad olmak

üzere 100.000'i aşkın 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 kışkırtılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)

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

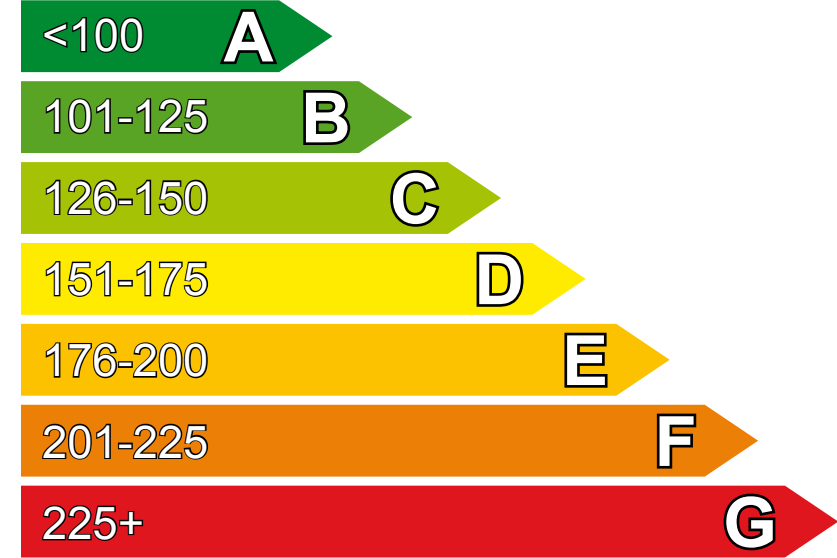
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 kullanmamaya, 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.





CROSS COUNTRY MAN

İki premium markanın benzer boyut, güç, performans, fiyat ve hatta isme sahip iki crossover modelini bir araya getirdik. **Yazı: Emre Anamur Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**

Bir tarafta MINI John Cooper Works Countryman ALL4, diğer tarafta Volvo V40 Cross Country T5 AWD. Model ailelerinin en güçlü versiyonları olan bu ikili, sırasıyla 109.519 TL ve 114.790 TL'lik fiyat etiketlerine sahip. Peki, bu parayı veren otomobil severlere ne vaat ediyorlar. İşte bu karşılaştırmamızda bu sorunun cevabını araştırdık.

Tasarımları çok farklı

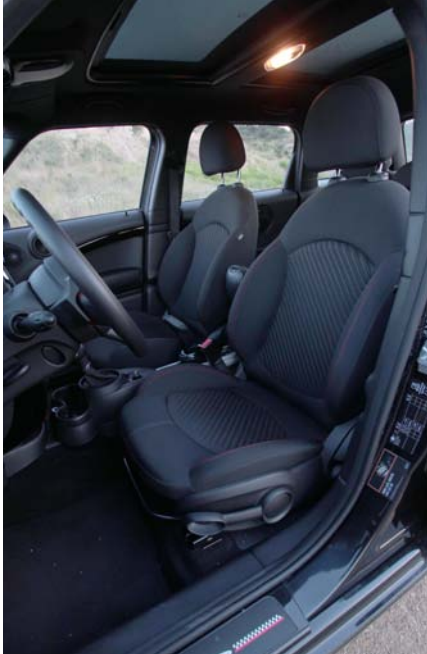
İki otomobilin birbirinden çok farklı tasarımlara sahip oldukları aşikâr. MINI'den başlayacak olursak; JCW Countryman ALL4'un siyah üzerine kırmızı bantlarla sportifleştirilmiş gövdesinde büyük yuvarlak farlar, buna uyumlu yuvarlak dış dikiz aynaları, motor kaputunun üstünde MINI amblemi, ön ızgara ve sağ arkadaki JCW logoları, büyük camlar, sağ ve sol çamurluklara yakın ALL4 logoları, arkaya doğru düz bir şekilde devam eden yüksek tavan çizgisi, arkada köşelere dik olarak yerleştirilmiş yuvarlatılmış stop lambaları ve uzun ince anteniyle dikkat çekiyor. Bu tür bir anten tasarımının premium bir otomobile hiç yakışmadığını belirtelim.

V40 Cross Country T5 AWD ise daha akıcı bir tasarıma sahip. Bunu ortaya koyan unsurlar arasında damla şekilli farlar, motor kaputunun üstünde dikey çizgiler, daha küçük yan camlar, arkaya doğru alçalan tavan çizgisi, köpekbalığı yüzgeci şeklinde anten, çift açılı bagaj kapağı ve bu merang şeklindeki stop lambaları sıralanabilir. Volvo ambleminin ön ızgarada yer aldığı otomobilde Cross Country logosu arka tamponun altına boylu boyunca, T5 ve AWD logoları ise sağ arkaya yazılmış. İki otomobilde de; köşelere yerleştirilmiş çift egzoz çıkışı, bagaj kapağının üst kısmına entegre spoiler ve tavan barları bulunuyor. Led gündüz farları ve dış dikiz aynalarında sinyal lambaları sadece V40 Cross Country'de var. JCW Countryman'de ise ekstra sinyal lambaları gövdenin sağına ve soluna yerleştirilmiş. Ayrıca burada küçük JCW logoları bulunuyor. Öte yandan; iki otomobilde de farklı tasarımlı marşpiyeler yer alıyor. Test araçlarında bulunan lastiklerin ölçüleri ise aynı: 225/45 R18. MINI'de Goodyear Efficient Grip Runflat lastikler, Volvo'da ise Pirelli Pzero lastikler bulunuyor.

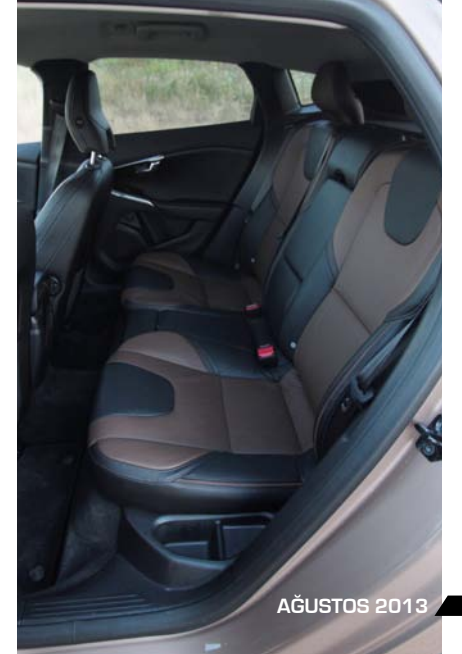


MALZEME VE İŞÇİLİK BAKIMINDAN SORUNSUZ OLAN İÇ MEKANLARDA İKİ FARKLI TARZ VAR. MINI YUVARLAK HATLARA, VOLVO İSE YUVARLATILMIŞ KÖŞELERE SAHİP.





*DIŞ BOYUTLAR
BAKIMINDAN MINI
DAHA KISA, GENİŞ VE
YÜKSEK. VOLVO'NUN
DİNGİL MESAFESİ
DAHA UZUN. MINI'NİN
ÖN KOLTUKLARI
DAHA SPORTİF.
DAR ARKA KAPI VE
ALÇALAN TAVAN
YAPISI VOLVO'NUN
DEZAVANTAJLARI.*





Boyutlarda küçük farklar var

JCW Countryman; 4133 mm uzunluğa, 1789 mm genişliğe ve 1549 mm yüksekliğe sahip. Bu değerler V40 CC'de 4370 mm, 1783 mm ve 1458 mm. Bir başka deyişle, MINI'nin modeli Volvo'nunkinden daha kısa, daha geniş ve daha yüksek. Dingil mesafesi konusunda 2646 mm ile Volvo önde

(MINI'ninki 2595 mm). Bagaj hacimleri hemen hemen eşit: Volvo 335 lt, MINI 340 lt. Ancak arka koltuklar öne katlandığında Volvo'nun bagaj hacmi 1032 litre olurken, MINI'ninki 1170 litreye kadar çıkıyor.

MINI yuvarlak, Volvo köşeli

Otomobillerin iç mekanına girdi-

ğimizde, genel kokpit tasarımı olarak MINI'nin yuvarlak, Volvo'nun ise çoğunlukla köşeleri yuvarlatılmış dikdörtgen birimlerden oluştuğunu görüyoruz. MINI'nin tasarımı markanın alışlagelmiş tasarım anlayışını ortaya koyuyor. Ancak Countryman'de cam açma-kapama butonları Cooper'dan farklı olarak kapı içlerinde. Motor, tıp-

kı Volvo'daki gibi anahtar bir yuvaya yerleştirildikten sonra "Start" butonuna basılarak çalıştırılıyor. Uçak kokpitlerinden esinlenilen el freni tasarımı ilgi çekiyor. Malzeme ve işçilik iyi düzeyde. Bardaklık sayısı yeterli, eşya gözü ise biraz kısıtlı. Kırmızı dikişli ve üç kollu sportif deri direksiyonun üstünde JCW logosu göze çarpıyor.



SOL SÜTUN VE ÜSTTE GÖRÜLEN DETAYLAR MINI'YE AİT. YUVARLAK GÖSTERGELER VE KROM PEDALLAR PERFORMANSA VURGU YAPIYOR. ALL4 LOGOSU ARACIN YANINA İŞLENMİŞ. VOLVO'NUN GÖSTERGE PANELİ YENİLİKÇİ VE BU ARACIN TEKNOLOJİ DONANIMI ÜST SEVİYEDE. GÖVDEDEKİ GRİ DETAYLAR CC'YE ÖZEL.





**BAGAJ
HACİMLERİ ÇOK
YAKIN: MINI 335
LT, VOLVO 340
LT. ANCAK ARKA
KOLTUKLAR ÖNE
KATLANINCA
MINI'NİN BAGAJI
1170 LT'YE,
VOLVO'NUNKİ
1032 LT'YE
ÇIKIYOR.**



Krom pedallar ve ön koltukların yan yükselteleri sportifliği pekiştiriyor. Arka kapı içlerinde ve ön koltuk sırtlarında cep bulunuyor. Volvo'nun kokpiti de markanın geleneklerine bağlı bir tasarıma sahip. Malzeme ve işçilik bu otomobilde de iyi. Standart tasarımlı el freni sürücüyeye yakın konumlandırılmış. Önde iki adet bardaklığın bulunduğu otomobilde eşya gözü MINI'den daha çok. Kokpitin eleştirilen alan yanı ise; bu modelin 213 HP güce sahip olduğunu ortaya koyan bir unsurun olmaması. MINI karşısında öne çıkan özellikler ise teknoloji bazlı: Bunlar arasında BLIS (Kör nokta

uyarısı), renkli geri görüş kamerası, çarpışma önleme sistemi, Stop&Start, şerit takip sistemi, otomatik park sistemi vb. sıralanabilir. Ön koltukların yan yükselteleri ise bu güçteki bir otomobil için yetersiz kalıyor.

İç mekân ölçüleri

Editör arkadaşım Tarık Akagün, iki test aracının önemli detaylarını ölçtü. Bu ölçümlere göre ön koltuklar eşit ayarlandığında (pedaldan geriye doğru 105 cm) Volvo, arka koltuklarda 1 cm daha fazla oturma alanı (diz mesafesi + koltuk minderinin sırt kısmına kadar olan mesafe) sunu-

yor (Volvo 68 cm, MINI 67 cm). Bu Alman tipi ölçüm şeklini tercih etmemizin nedeni şu: Eğer sadece diz mesafesini ölçersek, koltuk minderlerinde olabilecek farkları göz ardı etmiş oluruz. Çünkü bir otomobildeki minder diğerinden kısa olabilir. Bu da sadece ön koltuğun sırtından arka koltuk minderine kadar ölçüm yapılırsa diz mesafesini uzun göstebilir ama minder kısaysa, diz mesafesi o kadar da başarılı olmayabilir. Öte yandan iki otomobilde de arkadaki baş mesafeleri 91 cm çıktı. Ancak dar arka kapı ve alçalan tavan nedeniyle arka koltuğa iniş-binişin Volvo'da daha zor ol-

duğunu belirtelim. Önde; Volvo koltuk en alt pozisyonda iken 97.5 cm ile MINI'den 1.5 cm daha fazla baş mesafesi sunuyor. Arka koltuktaki dirsek mesafesi ise, Volvo'nun kapı içinin dışa doğru kıvrımlı olmasının avantajıyla MINI'den 10 cm (146 cm) daha iyi. Omuz mesafeleri hemen hemen aynı iken, iki otomobilde de arka koltuk sırasındaki zeminin düze yakın olması, burada üç kişi oturduğu zaman önemli bir avantaj sağlıyor.

Güçler çok yakın

MINI'de yer alan 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo benzinli motor

218 HP güç ve 280 Nm tork üretiyor. Tork değeri overboost sayesinde anlık 300 Nm'ye çıkabiliyor. Gücünü 6 ileri Steptronic (otomatik) şanzımanla dört tekerleğe birden ileten otomobilin maksimum hızı 223 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 7.0 saniye. ALL4 adlı dört tekerlekten çekiş sistemi, gücü standart kullanımda ön ve arka aks arasında 50:50 eşit dağıtırken, ihtiyaç halinde dağıtımı otomatik olarak düzenliyor. Ortalama yakıt tüketimi 7.9 lt/100 km olan otomobilin

karbondioksit salımı ise 184 g/km.

Volvo'da yer alan 2.0 litrelik, 5 silindirdirli, 20 supaplı, turbo benzinli motor ise, daha büyük motor hacmine rağmen 213 HP güç üretiyor. Motorun maksimum torku ise 300 Nm. Gücünü 6 ileri Geartronic (otomatik) şanzımanla dört tekerleğe birden ileten otomobilin maksimum hızı 220 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 7.2 saniye. Dört tekerlekten çekiş sistemi (AWD), gücü standart kullanımda

ön ve arka aks arasında 50:50 eşit dağıtırken, ihtiyaç halinde dağıtımı otomatik olarak düzenliyor. Ortalama yakıt tüketimi 8.1 lt/100 km olan otomobilin karbondioksit salımı ise 189 g/km. Tüm bu fabrika verileri JCW Countryman'ı öne çıkarıyor. Daha düşük vergi diliminde olan MINI modeli, rakibinden daha güçlü (+5 HP), daha hızlı (+3 km/s) ve daha çabuk (-0.2 sn). Öte yandan MINI daha az yakıt tüketiyor (-0.2 lt/100 km) ve daha düşük emisyonu (-5 g/km) sahip.

Farklı sürüş özellikleri

Karşılaştırmadaki iki yiğidin yoğurt yiyişleri farklı. MINI, her ne kadar Countryman gövdesinde Cooper gibi go-kart hissi vermese de, son derece başarılı ve keyifli sürüş özelliklerine sahip. Volvo'dan daha mekanik hissettiren ve viteslerin istenirse direksiyon simidindeki kolcuklarla da değiştirilebildiği otomobilde ALL4 dört tekerlekten çekiş sistemi üst düzeyde yol tutuş sağlıyor. Şanzıman motorla uyumlu ve otomatik kullanımda son





**MINI'DE 225/45 R18
ÖLÇÜLERİNDE GOODYEAR
EFFICIENT GRIP RUNFLAT
LASTİKLER BULUNUYOR.**

derece hızlı vites değiştiriyor. Direksiyon tepkileri de başarılı. Fren sistemi güven veriyor. Süspansiyon sistemi sert ayara sahip ve bozuk yollarda darbeleri iç mekâna alıyor.

Volvo ise, sahip olduğu çok sayıda elektronik sürüş destek ve güvenlik sistemiyle gücü otomatik pilota devretmişsiniz gibi hissettiriyor. Yol tutuş başarılı. Direksiyon tepkileri hızlı ve net, ancak hem daha iyi olabilirdi hem de bence bu otomobil daha küçük bir direksiyon simidini hak ediyor. Şanzıman, motorla uyumlu çalışıyor. Ancak açıkçası bu şanzımanı direksiyon simidindeki kolcuklarla da kontrol etmek keyifli olurdu. Bunu ancak vites topuzuyla gerçekleştirebiliyorsunuz. Fren hissi ve performansı iyi. Süspansiyon sistemi ise sert ve

Türkiye koşullarında, yoldan gelen darbeleri özellikle arka koltuğa yansıtır.

Fiyatları çok yakın

Model gamlarının en tepe noktasında yer alan iki güçlü modelden MINI Euro ile satılıyor ve etiketinde 42.969 Euro yazıyor. Bu da Borusan Otomotiv tarafından 109.519 TL olarak çevriliyor. Volvo modeli ise 114.790 TL'lik etikete sahip. MINI'nin 1.6 litrelik motordan dolayı hem satın alırken hem de kullanırken vergi avantajı olduğunu belirtelim. Boyut, güç, performans ve fiyat konularında birbirine son derece yakın bir tablo çizen otomobiller arasında seçim yapmak için marka tercihiniz, tasarım zevkiniz ve iç mekândan beklentileriniz gibi öznel konulara ağırlık vermeniz gerekiyor.



**VOLVO'DA 225/45 R18
ÖLÇÜLERİNDE PIRELLI
PZERO LASTİKLER TERCİH
EDİLMİŞ.**



**MINI'NİN 4
SİLİNDİRLİ 1.6
LT'LİK MOTORU 218
HP, VOLVO'NUN
5 SİLİNDİRLİ 2.0
LİTRELİK MOTORU
İSE 213 HP
GÜÇ ÜRETİYOR.
TORKLAR 300 NM.**



MINI John Cooper Works Countryman ALL4

Volvo V40 Cross Country T5 AWD

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri Steptronic (otomatik)
 Maksimum güç: 218 HP @ 6100 d/d
 Maksimum tork: 280 Nm @ 1900-5600 d/d (overboost ile 300 Nm)
 Maksimum hız: 223 km/s
 0-100 km/s: 7.0 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4133 / 1789 / 1549 mm
 Bagaj hacmi: 340-1170 lt
 Tüketim (ş.ıç./ş.dış/ort.): 10.7 / 6.3 / 7.9 lt/100 km
 Baz fiyat: 42.969 Euro

+ Sürüş özellikleri, performans, malzeme, işçilik

- Emisyon, güvenlik teknolojileri sınırlı

184 g/km

E

1984 cc, 5 silindirli, 20V, turbo, benzinli
 6 ileri Geartronic (otomatik)
 213 HP @ 6000 d/d
 300 Nm @ 2700-5000 d/d
 220 km/s
 7.2 sn
 4370 / 1783 / 1458 mm
 335-1032 lt
 11.3 / 6.3 / 8.1 lt/100 km
 114.790 TL

+ Güvenlik teknolojileri, malzeme, performans

- Dar arka kapı, emisyon, gücü hissettiren
 görsel öge yok

189 g/km

E



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 yayınlamak olmaktan büyük mutluluk ve gurur duyuyoruz.



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 62 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



KÜÇÜK PATRON

Bilindiği gibi gerçek lüks ve prestij üst orta sınıfta başlar. Mercedes-Benz'in makyajlı E Serisi'ne eklenen 1.6 litrelik benzinli motor seçeneği ve 142.000 TL'den başlayan fiyatı ile bu otomobil küçük patronlara yönelik bir otomobil halini almış.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Mercedes-Benz'in üst orta sınıftaki temsilcisi E Sınıfı (E-Class, ülkemizde E-Serisi olarak isimlendiriliyor) 2013'ün Ocak ayında kapsamlı şekilde makyajlanarak yeni yüze kavuştu. Yeni Mercedes-Benz E Serisi'nin Türkiye için en büyük sürprizi ise 1.6 litrelik benzinli motora sahip E 180 versiyonun yollara çıkması oldu. Biz de Elite donanım seviyesindeki yeni Mercedes-Benz E 180'i Türkiye'de test ettik.

Tasarım ve iç mekân

Yeni Mercedes-Benz E 180'i görsel olarak diğer makyajlı E Serisi otomobillerden ayıran tek detay bagaj kapağı üzerindeki E 180 ibaresi. E 180, kendi model gamının en alt seviyesi olsa bile arka tarafta sportif görünüm sunan krom kaplı çift egzoz çıkışları unutulmamış. Bu noktada makyajla birlikte Mercedes E Serisi'nin görsel ifadesinin tamamen değiştiğini de ekleyelim. Burun kısmında yeni tampon, yeni farlar ve yeni radyatör ızgarası adeta otomobilin imzası olmuş. Farlar eskisinden farklı olarak tek parça olmasına rağmen LED'li gündüz farlarının çizgisi nedeniyle iki parçalı his-



**İÇ MEKANDA KALİTE HISSİ
ÇOK İYİ. MAKYAJLA BİRLİKTE
HAVALANDIRMA IZGARALARI
DEĞİŞTİRİLMİŞ VE ANALOG SAAT
UYGULANMIŞ.**



KOLTUKLAR ÇOK RAHAT. ARKA TARAFTAKİ DİZ VE BAŞ MESAFESİ İYİ. 540 LT'LİK BÜYÜK BAGAJIN DİP KISMINDA YÜKSELTİ VAR.



si veriyor. Bu arada aracın kısa farlarının da LED teknolojili olduğunu belirtelim. Uzun farların da LED olması ise opsiyonel. Makyajın etkileri yandan bakıldığında da fark ediliyor ve önceki modelde yer alan arka çamurluklardaki "ponton" kıvrımının terk edildiği göze çarpıyor. Aracın arka tarafındaki değişiklikler de öndeki kadar belirgin ve makyaj kapsamında arka tampon ve stop lambaları değişime uğrayarak daha etkileyici görünüme ka-

vuşmuş. Sportiflikten çok rahatlığın ön planda tutulduğu iç mekânda da bir takım yenilikler söz konusu. Bunlardan ilki havalandırma ızgaraları ve orta konsolun üst kısmına yerleştirilen analog saat. Ayrıca önceden 5 parçalı olan gösterge grubunun artık 3 dairesel kadranı var. COMAND sisteminin orta konsolun üst kısmındaki ekranı da daha hoş bir çerçeveye sahip. Kalite hissi ve işçilik eskiye göre biraz daha iyileştirilmiş. Yumuşak dokunma

hissi plastik malzemeler, parlak ceviz kaplamalar ve açık renkli deri döşemeler iç mekâna seçkin ve huzurlu bir hava katmış. Diz ve baş mesafesi böyle bir araçtan bekleneceği gibi sorunsuz. Bunun dışında kullanışlılık konusunda da çeşitli eşya gözleri sayesinde bir sıkıntı yaşanmıyor. 540 litrelik bagaj hacmi de iyi bir değer. Yalnız bagajın en dip noktasındaki çıkıntı bavul yerleşimlerinde alanın verimli kullanılmasını zorlaştırabilir.

Performansı nasıl?

Yeni Mercedes-Benz E180 ile ilgili en çok merak edilen nokta kuşkusuz 1.6 litrelik mütevazı silindir hacmine sahip motorun, 1645 kg'lık bu kütleyi taşıyıp taşıyamayacağı sorusu. Kısaca yanıtlayalım. Evet, taşıyor, ama çok hızlı olduğunu söyleyemeyeceğiz. Aslında bu biraz da otomobilden beklentilerle ilgili, çünkü aracın sunduğu performans günümüz otomobil dünyası için kabul edilebilir seviyede. E



MANUEL VİTES DEĞİŞİMİ DİREKSİYON ARKASINDAKİ KULAKÇIKLARDAN YAPILIYOR. KOL DAYAMA YERİNİN İÇİNDE USB VE HARİCİ MÜZİK ÇALAR BAĞLANTISI VAR. KAPI İÇİ ERGONOMİSİ İYİ. STOP-START SİSTEMİ KUMANDASI ORTA KONSOLDA. 360 DERECE GÖRÜŞ KAMERASI FAYDALI BİR OPSİYON.



180'de de görev yapan 1595 cc'lik, 4 silindirli, turbo beslemeli motor 5300 d/d'de 156 HP güç ve 1250-4000 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. 7 ileri oranlı otomatik şanzıman 7G-Tronic Plus ile kombine edilen bu motor otomobile fabrika verilerine göre 9.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi ve 220 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Bu veriler kağıt üzerinde kulağa oldukça yeterli geliyor. Ama GPS teknolojili profesyonel test cihazı ile yaptığımız performans ölçümlerinde fab-

rika verilerinin gerisinde kaldık hiçbir zaman 10 saniyenin altına inemedik. Aracın baz hali için verilen lastik ölçüsü 205/60 R16 iken, test aracımızda 245/45 R17 ebadında lastikler takılıydı. Daha geniş ebatlı lastikler bu güçteki ve ağırlıktaki bir otomobilin performansına olumsuz etki etmiş olabilir.

Yakıt tüketimi

Performans ölçümlerini de kapsayan ve 600 km'yi bulan test sürecinde 9.3 lt/100 km'lik yakıt tüketim orta-

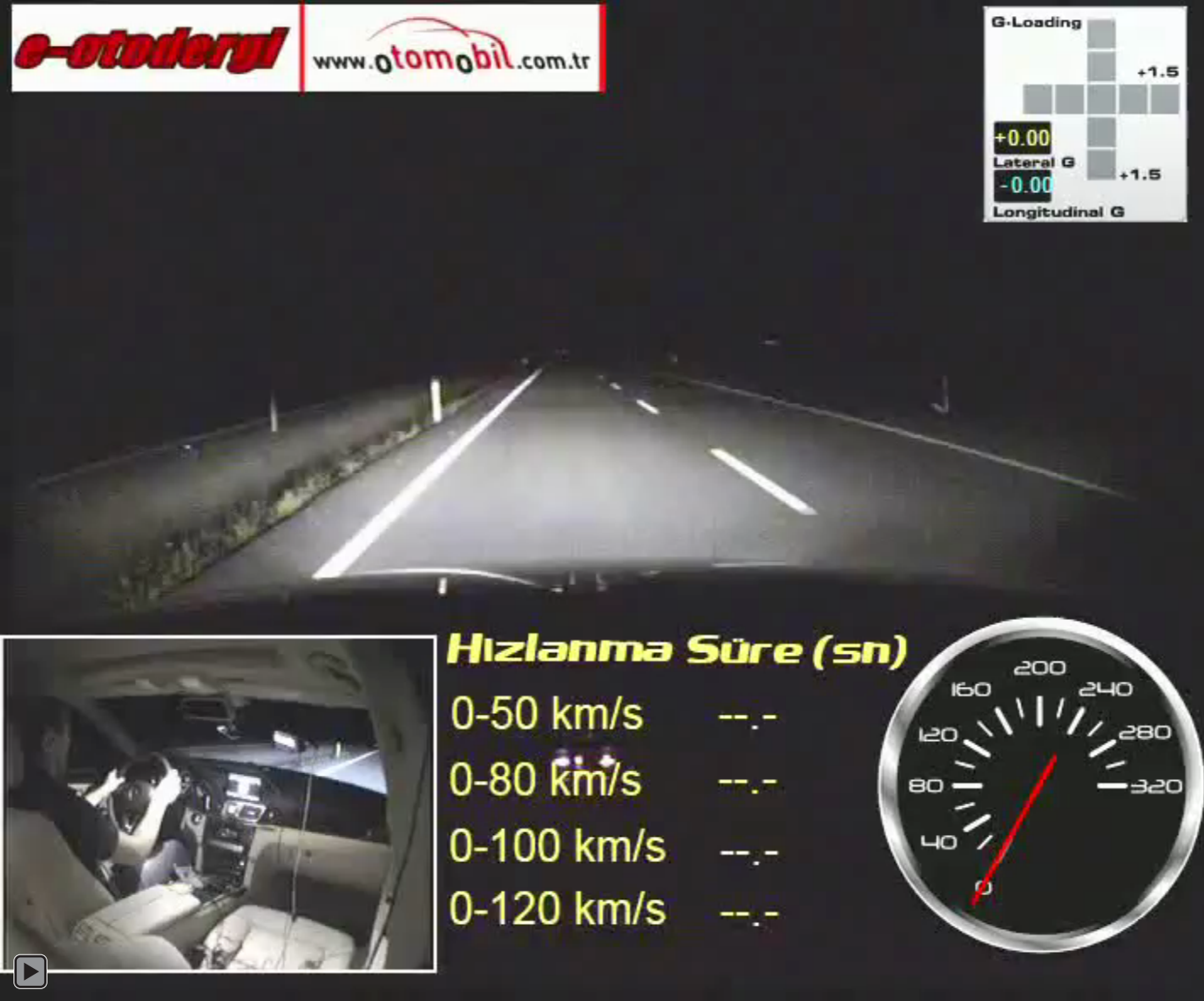
laması elde ettiğimiz yeni Mercedes-Benz E180 fabrika verilerine göre şehir içinde 8.3 lt/100 km, şehirdışında 5.5 lt/100 km ve ortalama olarak 6.6 lt/100 km'lik yakıt tüketim değerlerine sahip. Bu değerler biraz yüksek. Neye göre yüksek? Tabi ki daha güçlü ve daha hızlı (2.0 litre, 211 HP, 0-100 km/s 7.4 saniye) yeni E 250'ye göre. E 250'nin fabrika verisi yakıt tüketim değerleri E 180'den sırasıyla 0.6 lt/100 km, 0.4 lt/100 km ve 0.5 lt/100 km daha düşük.

Sürüş özellikleri

Otomobile binip de emniyet kemeri takıldığı zaman, emniyet kemeri otomatik olarak gerdirilerek boşluğu alınıyor ve bu sayede Mercedes-Benz'in güvenliğe verdiği önem bir defa daha görülüyor. Otomobilin ön görüş açısı çok ferah ve bu sayede otomobile daha rahat hakim olabilmek mümkün. Ayrıca test aracımızda opsiyonel olarak sunulan 360 derece kamera sistemli park paketi de mevcuttu ve bu sayede otomobilin etrafında-



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!**

ki cisimleri de görebilmek mümkün. Otomobille yola çıktığımda ilk fark ettiğim şey, motor gürültüsünün daha önceden kullanmış olduğum yeni E 250'den biraz daha yüksek olması oldu. Bunu normal karşılamak gerek, çünkü daha güçsüz olan bu motor, kasayı taşımak için daha fazla çaba sarf etmek zorunda. Bunun dışında iç mekân gayet sessiz. Test aracımızda Avantgarde tasarım konsepti kapsamında gelen Direct Control spor süspansiyon vardı. Standart süspansiyona göre 15 mm daha düşük olan bu süspansiyon yol tutuşa olumlu katkılar yapmasının yanı sıra çok konforlu. Bunu otomobille yola ilk çıktığınız andan itibaren hissediyorsunuz. Eğer zeminde çok abartılı bir bozukluk

yoksa otomobil adeta akarcasına ilerliyor. Otoyolda ise çok stabil ve uzun süreli kullanımlardan sonra bile bir yorgunluk hissi olmuyor. Direct Steer adlı direksiyon sistemi de şehiriçinde yormayan bir yumuşaklık sunuyor, bununla beraber tepkileri de iyi.

Şanzımanın S (spor) ve E (ekonomi) olmak üzere iki modu bulunuyor.

Mercedes-Benz E 180

Fabrika verileri

Motor:	1595 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	7 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	156 HP @ 5300 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1250-4000 d/d
Maksimum hız:	220 km/s
0-100 km/s:	9.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4879/ 1854 / 1474 mm
Bagaj hacmi:	540 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.6 / 5.0 / 5.7 lt /100 km
Baz fiyat/test aracı fiyatı:	142.000/168.160 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.1 sn
0-80 km/s:	6.75 sn
0-100 km/s:	10.55 sn
0-120 km/s:	14.7 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	6.9 sn
80-120 km/s (D'de):	8.0 sn

Frenleme

100-0 km/s:	36.9 m
80-0 km/s:	23.0 m
50-0 km/s:	9.0 m

+ Stabilite, konfor, iç mekân, fren mesafesi

- Tüketim

153 g/km

D

Araç ilk çalıştırma anında şanzıman E konumunda göreve başlıyor. Şanzıman E'de iken vites geçişleri yumuşak, vites geçişleri ve gaz pedalı tepkileriye biraz yumuşak. Şanzıman S'de iken vites geçişleri hızlanmasının yanı sıra gaz pedalı tepkileri de biraz iyileşiyor ve vitesler biraz daha geç büyütülüyor. Vitesler manuel olarak değiştirilmek istendiğindeyse direksiyon arkasındaki kulakçıklarla bunu yapabilmek mümkün.

Sonuç

E 180, üst orta sınıfa prestijine geçiş yapmak için iyi bir seçenek. İç mekânı kaliteli, lüks ve geniş. Çarpışma önleme uyarısı, aktif park yardımcısı, aktif motor kaputu (yaya güvenliği için) ve standart LED farlar gibi ekipmanları da içeren ekipman listesi ise gayet yeterli. Performans ise çok yüksek sayılmasa bile bu motor için kabul edilebilir seviyede. E 250'den bile yüksek tüketim ise negatif yönü.



e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



EKSTRA 3

BMW 320d GT, iç mekan genişliği konusunda sedan kardeşine göre ekstra alan sunuyor. Tabi fiyat etiketi de 5 bin Euro kadar ekstraya sahip.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Daha önce 5 Serisi GT ile 7 Serisi'ne geçiş yapamayan ama daha büyük 5 Serisi arayışında olanları hedef alan BMW, bu otomobille elde ettiği sonuçlardan memnun kalmış olacak ki aynı formülü 3 Serisi'ne de uyguladı ve 3 Serisi Gran Turismo'yu (GT) ortaya çıkardı.

Tasarım ve iç mekân

BMW 3 Serisi GT'yi boyutları itibarı ile ele alırsak 3 Serisi Sedan'a göre 200 mm daha uzun (4824 mm), dingil mesafesi 110 mm daha fazla (2920 mm), 81 mm daha yüksek (1508 mm), 520 lt'lik bagaj ise sedan versiyondan 45 lt daha büyük. Otomobil önden bakıldığında 3 Serisi olduğunu belli ediyor ama farklılıklar da var. En başta radyatör ızgarasının büyüdüğü ve ön tamponun da değiştiği görülüyor. Yandan bakıldığında görülen hava yarıkları diğer 3 Serisi karoserlerinde olmayan bir detay olarak göze çarpıyor. Solungacı andıran bu yarıklar otomobile saldırgan hava katmasının yanı sıra çamurluk davlumbazı içindeki türbülansın azaltılmasına yardımcı olmak gibi bir göreve sahip. Arka taraftaki dikkat çekici detay ise



İÇ MEKAN GELENEKSEL BMW ÇİZGİSİNDE VE SADE. ORTA KONSOLDAKİ EKRANDAN SÜRÜŞ MODUNU GÖREBİLMEK MÜMKÜN.





BAGAJ KAPAĞININ GENİŞ AÇILMASI BİR AVANTAJ. 520 LT'LİK BAGAJ, SEDANDAN 45 LT FAZLASINI SUNUYOR.





ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ 5 SERİSİ SEDAN'DAN BİLE DAHA FAZLA. ÇERÇEVESİZ KAPILARIN İÇ CEPLERİ GENİŞ. 2.0 LT'LİK DİZEL MOTOR PERFORMANS VE EKONOMİYİ BİR ARADA SUNUYOR.

110 km/s hızda açılan, 70 km/s hızda kapanan aktif spoyler. Dilenirse sürücü kapısı içindeki bir butonla da kumanda edilen bu spoyler, BMW'nin ilk aktif spoyleri unvanına sahip. Otomobilin sürüş pozisyonu sedan karosere göre 59 mm daha yüksek. Bunun dışında ön konsolda bir fark göze çarpmıyor. Farkı yaşamak için arka koltuğa geçmek şart. Çünkü arka koltuklarda sunulan diz mesafesi 3 Serisi Sedan'a göre 70 mm daha fazla. Hatta arkada sunulan diz mesafesi 5 Serisi Sedan'dan bile biraz daha fazla. Baş mesafesi konusunda da bir sorun yok. Üstelik arka koltuk sırtlıkları 15 farklı eğimde ayarlanabiliyor.

Sürüş özellikleri ve performans

BMW mühendisleri 3 Serisi GT'yi

uzun yol otomobili olarak tasarlamış ve süspansiyon sisteminde uzun yol konforunu yükseltecek ufak değişiklikler yapmış. Zaten artan dingil mesafesi de otomobilin otoyoldaki uzunlamasına yol dalgalanmalarıyla daha iyi baş edebilmesini sağlıyor. Açık söylemek gerekirse şehiriçinde bazı yol bozukluklarını da hissediyorsunuz. Ön-arka aks ağırlık dağılımı yüzde 50-50 olan otomobil virajlarda güvenli. Doğal olarak sedan versiyonların viraj limitleri biraz daha yüksek. Ama 320d GT'de gayet iyi.

Kısa turlu direksiyon sistemi sportif bir sertlik sunuyor ve direkt tepkileriyle de otomobil kullanmayı zevk haline getiriyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanansa hem vites değiştir-



me hızıyla hem de konforuyla başarılı. Sportif, manuel kullanımda ise vites geçişleri biraz daha hızlı ve belirgin. 4000 d/d'de 184 HP maksimum güç ve 1750-2750 d/d aralığında 380 Nm maksimum tork üreten 2.0 litrelik turbodizel motor ise hem yakıt tüketimi, hem de performans yönünden beklentileri tam anlamıyla karşılıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 7.9 saniyede tamamlayan 320d GT, maksimum 226 km/s'ye ulaşıyor. Yakıt tüketimi şehrinde

5.9 lt/100 km, şehirdışında 4.4 lt/100 km ve ortalama 4.9 lt/100 km olarak açıklanan otomobilde gerçek hayat kullanımında uzun yolda dikkatli bir sürüşle kolaylıkla 5.0 lt/100 km seviyelerini yakalamak mümkün.

Sonuç

320d GT geniş iç mekanı ve büyük bagajıyla, 320d'nin bilinen performansını ve düşük yakıt tüketimi değerlerini daha kullanışlı bir karosere taşıyor.



BMW 320d GT

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	184 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	380 Nm @ 1750-2750 d/d
Maksimum hız:	226 km/s
0-100 km/s:	7.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4824/ 1828 / 1508 mm
Bagaj hacmi:	520 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.9/ 3.4 / 4.9 lt /100 km
Baz fiyat/test aracı fiyatı:	58.148 Euro/84.897 Euro

- + Direksiyon hissi, iç mekan genişliği, performans
- Sarsıntılı stop-start sistemi

129 g/km

C

YAŞASIN TEKNOLOJİ

999 cc'lik EcoBoost turbo motor, yüksek teknolojisi sayesinde 125 HP güç çıkartıyor ve Focus gövdesini zorlanmadan taşıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



BLUETOOTH KUMANDASI ARTIK DİREKSİYONUN SAĞ ÜST KISMINDA. SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMLERİNE DİREKSİYONUN SOL ÜST KISMINDAKİ BUTON GRUBUNDAN KUMANDA EDİLİYOR.



Devir, downsizing adı verilen küçük silindir hacminden, yüksek verim alma devri ve Ford da 1.0 litrelik EcoBoost motor ile bu yeni akıma ayak uyduruyor. Daha önceden Ekim 2012 tarihli, 52. sayımızda hatchback karoseri ile video testini yayınladığımız Focus 1.0 Ecoboost 125 HP, şimdi de sedan karoseriyle sayfalarımıza konuk oluyor.

Tasarım ve iç mekan

Focus Sedan zaten 2 yılı aşkın bir süredir yollarda olan bir model olduğundan tasarımı uzun uzadıya anlatmayacağız. Focus HB ile Focus Sedan'ın 2648 mm'lik dingil mesafeleri aynıyken, sedan karoserli Focus'un 4534 mm'lik uzunluğu hatchback kardeşinden 176 mm daha uzun. Bu fark bagaj bölümünde kullanılmış. Ama 421 litre olarak açıklanan bagaj hacmi Astra Sedan'la birlikte bu sınıfın en alt değerleri arasında. Örnek olarak vermek gerekirse Renault Fluence 530 lt, Civic Sedan 440 lt, Opel Astra Sedan 420 lt bagaj hacmine sahip. Konu bagajdan açıl-

mişken tam boy stepneye sahip versiyonlarda bagaj hacminin 372 lt olduğunu da ekleyelim. Focus Sedan'da eskiden olmayan bir detay ise bagaj kapağının içine tutamak eklenmiş olması.

Otomobil, gerek önde, gerekse arkada yeterli oturma alanı sunuyor. Yalnız eşya gözleri açısından pek zengin değil. Test aracımızda Focus'larda daha önce sunulmayan "Navigasyon Paketi (2235 TL)" de mevcuttu ve bu paket kapsamında yine eskiden olmayan geri görüş kamerası gibi bir özel-

lik de var. İç mekandaki diğer bir değişiklik ise direksiyon simidinin sağ alt tarafında bulunan bluetooth bağlantı butonunun artık direksiyonun sağ üst kısmına taşınmış olması.

Motor kaç? 1000'e 1 var.

Saat kaç gibi sorulan bu soruya verilecek tek yanıt 1000'e 1 var olabilir. 999 cc'lik 3 silindirli, turbo beslemeli ve direkt benzin enjeksiyonlu motor 6000 d/d'de 125 HP maksimum güç ve 1400-4500 d/d aralığında 170 Nm maksimum tork üretiyor. Bu tork değeri dip gaz yapıldığı zaman anlık



İÇ MEKANDA KEŞKE BİRAZ DAHA FAZLA EŞYA GÖZÜ OLSA. ARAÇTA ARTIK NAVİGASYON PAKETİ OPSİYONU VAR VE GERİ GÖRÜŞ KAMERASI DA BU PAKET KAPSAMINDA GELEN BİR ÖZELLİK.



421 LT'LİK BAGAJ
SINIFIN KÜÇÜKLERİ
ARASINDA. BAGAJ İÇİ
TUTAMAK ESKİDEN
OLMAYAN BİR
DONANIM. 1.0 LT'LİK
MOTOR BAŞARILI.



olarak 200 Nm'ye çıkabiliyor. 3 silindirli motorlara has sesi derinden gelen 1.0 EcoBoost, otomobili 1.6 litrelik atmosferik motorlar kadar taşıyabiliyor. Vites boşta iken, gereksiz olarak gaz vermeyi seven kişiler, bu şekilde gaza bastıklarında gaz pedalının geç tepki verdiğini fark edeceklerdir, ama normal kullanımda bu gecikme pek hissedilmiyor. Fabrika ve-

rilerine göre 0-100 km/s hızlanması 11.4 saniyede tamamlayan 1306 kg ağırlığındaki otomobilin maksimum hızı ise 195 km/s. Fabrika verilerine göre 100 km mesafede ortalama 5.1 lt/100 km'lik benzin tüketen otomobille bu değeri yakalamak gerçekten çaba istiyor. Bizim test ölçümü yapmadığımız ve 300 km civarında gerçekleştirdiğimiz sürüşümüz boyunca

elde ettiğimiz tüketim değeri 6.5 - 7.0 lt/100 km civarında oldu.

Güvenli sürüş

Focus, iyi yol tutan bir otomobil ve sedan karoserde de bu devam ediyor. Kısa turlu (2.6 tur) direksiyon sistemi şehirinde yumuşak, otoyolda ise yeterli sertliğe ulaşarak güven veriyor. Eğer test aracımızdaki gibi



Tekno Paket de eklenirse otomobilin sürüş güvenliğini biraz daha artırabilmek mümkün. Şerit takip sistemi, şeritte kalma yardımcısı, sürücü dikkat takip sistemi, aktif şehir içi güvenlik sistemi, kör nokta uyarı sistemi, ısıtılmalı ön camı kapsayan bu paket 4785 TL ek ödeme gerektiriyor.

Bu sistemlerden şehir içi güvenlik sistemi 30 km/s'nin altında öndeki araca çarpma riskini azaltıyor. Şeritte kalma uyarısı direksiyonu titreterek sürücüyü uyarırken, şeritte kalma yardımcısı ise araç şeritten taşmaya başladığında direksiyona çok hafif bir kuvvet uygulayarak aracın şeride girmesin-

de sürücüye yardımcı oluyor.

Sonuç

1.0 Ecoboost motorlu Focus Sedan konforlu ve güvenli bir otomobil. Performans ise fazla yüksek sayılmaz ama tatminkar. Focus Trend X 1.0L EcoBoost 125 HP 4 Kapı'nın başlan-

gıç fiyatı 46.250 TL olarak açıklanırken, bu aracın Titanium donanım seviyesinde fiyat 51.780 TL'ye yükseliyor. Buna test aracımızdaki gibi Smart Paket (2075 TL), Navigasyon Paketi (2235 TL) ve Tekno Paket (4785 TL) eklendiğinde fiyat 60.875 TL'ye ulaşıyor.

Ford Focus Sedan 1.0 Ecoboost 125 HP

Fabrika verileri

Motor: 999 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, direkt benzin enjeksiyon
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 125 HP @ 6000 d/d
 Maksimum tork: 170 Nm @ 1400-4500 d/d (overboost ile 200 Nm)
 Maksimum hız: 195 km/s
 0-100 km/s: 11.4 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4534/ 1823 / 1484 mm
 Bagaj hacmi: 421 lt
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): 6.4 / 4.4 / 5.1 lt /100 km
 Baz fiyat/test aracı fiyatı: 46.250 TL/ 60.875 TL

+ Direksiyon hissi, güvenlik teknolojileri, düşük MTV

- Bagaj hacmi, opsiyonlarla yükselen fiyat

117 g/km **B**



BEKLENEN DİZEL

Honda Civic Hatchback ürün gamına eklenen 1.6 litrelik yeni dizel motor; yüksek performansına karşın düşük yakıt tüketimi ve 94 g/km'lik karbondioksit salımıyla övgüyü hak ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



M

Mayıs 2013 tarihli 59'uncu sayımızda, Bodrum'da düzenlenen basın lansmanında editör arkadaşım Tarkan Akagün'ün elde ettiği ilk sürüş izlenimini okuduğunuz Honda Civic HB 1.6 i-DTEC, bu kez İstanbul'da, daha uzun kilometre ve süre boyunca konuğumuz oldu.

Büyüyen boyutlar

Genel tasarım hatları korunan otomobilin uzunluğu 44 mm, genişliği 5 mm, yüksekliği ise 10 mm artmış. Bunlara karşın dingil mesafesi, 40 mm'lik kısalma sonucunda 2595 mm'ye düşmüş. Honda yetkilileri, yeni koltuklar sayesinde arka koltuktaki diz mesafesinin olumsuz etkilenmediğini belirtiyorlar. Bagaj hacmi 415 litreden 407 litreye düşmüş, ancak bu hacmin birçok rakibinden iyi olduğunu belirtelim.

Farklı iç mekân

Civic HB'nin iç mekânı, standart otomobillerden sıkılanlara hitap ediyor. İki parçalı ön konsol, otomobilin en ayırt edici özelliklerinden biri. Direksiyon simidinin arkasında; uzak tarafta hız göstergesi ve yol bilgisayarı yer alırken, sürücüye daha yakın tarafta motor devri, hararet ve yakıt göstergeleri bulunuyor. Direksiyon simidinin sol arka tarafındaki butonla açılıp kapatılan ECON özelliği, kullanım sırasında gösterge panelindeki aydınlatmayı yeşil ve mavi arasında otomatik olarak değiştirerek sürücüyü çevreci kullanım konusunda bilgilendiriyor. Torpido kapağı hariç kaliteli malzemenin kullanıldığı otomobilde, eşya



İKİ PARÇALI ÖN KONSOLA SAHİP CIVIC HATCHBACK, BİRÇOK KİŞİNİN BEĞENİSİNİ KAZANIYOR. VİTES KOLUNUN KONUMU VE VİTES GEÇİŞLERİ MÜKEMMELE YAKIN.

gözü ve bardaklık konusunda bir sorun yok. Koltuklar rahat ve yan yükseltileri başarılı, ancak hem önde (koltuk en alt kademedeyken bile) hem de arkada baş mesafesinin kısıtlı olduğunu belirtelim. Diz ve omuz mesafeleri ise başarılı. Arka koltukların hem sırtlıklarının öne doğru, hem de minderlerinin sırtlığa doğru yukarı kaldırılabilmesi işlevselliği artırıyor. Bu sayede istenirse bagaj hacmi artırılıyor, istenirse iç mekânda zemine bavul, sakı gibi eşya konulabiliyor.

Avantajlı motor

Merakla beklenen 1.6 litrelik dizel motor nihayet Civic HB'nin kaputunun altına girdi. Sedan karoserde ise bu motorun yer almayacağı belirtiliyor. 1.6 litrelik, 4 silindirli yeni turbo dizel motor, 120 HP güç ve 2000 d/d'de 300 Nm tork üretiyor. 2.2 litrelik dizel motorun vergi dezavantajını ortadan kaldıran bu yeni motor, Sport donanımlı otomobile 207 km/s maksimum hız sağlıyor. Civic Dizel'in 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.5 saniye. 94 g/km'lik değerle şaşırtıcı derecede az karbondioksit salımına sahip olan 1.6 i-DTEC'in ortalama yakıt tüketimi ise, 17 inç'lik jantlara sahip Sport donanımında 3.7 lt/100 km. Bu da çok dü-

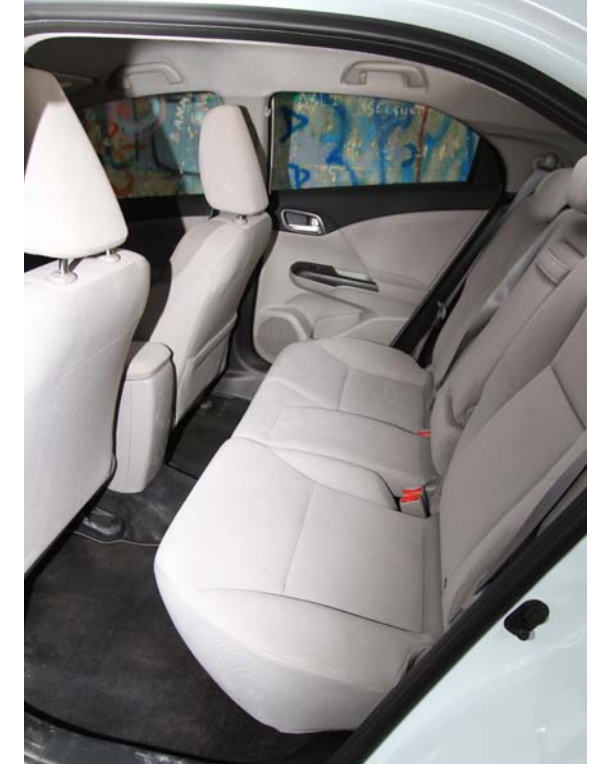


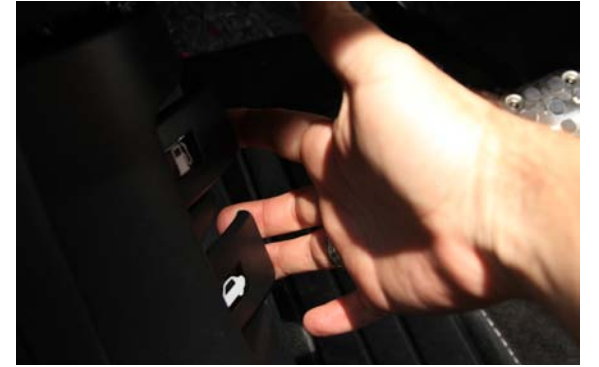
SÜRÜCÜYE YAKIN KISIMDA ANALOG, UZAKTA İSE DİJİTAL GÖSTERGELER VAR. ECON BUTONU, RENKLİ UYARILARLA DAHA ÇEVRECİ KULLANMAYA TEŞVİK EDİYOR. KOLTUKLAR RAHAT VE HEM ÖNDE HEM DE ARKADA BAŞ MESAFELERİ KISITLI.

şük bir değer. Biz, otomobili ağırlıklı olarak şehir içinde kullandığımız 400 km'lik testimiz boyunca 5.0 lt/100 km'lik düşük bir tüketime imza attık.

İyi şanzıman

ANC (Active Noise Cancellation) adı verilen ses önleme sisteminin ve 0.27 Cd'lik rüzgar direnç katsayısının da katkısıyla sessiz bir sürüş sağlayan otomobilin öne çıkan özelliklerinden biri, çok net geçişlere sahip ve vites yolları kısa olan 6 ileri manuel şanzıman. Kullanımı son derece keyifli olan şanzıman motorla uyumlu çalışıyor. Ancak ürün gamında otomatik şanzıman arayanlar da olacaktır, maalesef böyle bir seçenek yok. Yakıt tasarru-





**DEPO VE BAGAJ
KAPAKLARI KOKPİTTEN DE
AÇILABİLİYOR. GİZLİ KAPI
KOLU SPORTİF.**

fu sağlayan Stop&Start sistemi, istendiğinde devre dışı bırakılabiliyor. Tatlısert süspansiyon sistemiyle konfor ve güvenliği bir arada sunmayı başaran otomobil, maksimum torkun elde edildiği 2000 d/d'den itibaren canlı bir karaktere sahip. Yol tutuş güvenli. Zor durumlarda VSC sistemi devreye girip

görevini başarıyla yerine getiriyor. Kalın ve eğimli A sütunu ise özellikle ön çapraz görüşü biraz kısıtlıyor. Direksiyon sisteminin tepkileri hızlı ve net.

Artık rekabette o da var

Honda Civic HB 1.6 i-DTEC, dizel motorlu kompakt hatchback kullanı-

cıları için göz ardı edilmemesi gereken bir seçenek olarak yollarda. Yüksek performanslı ama düşük yakıt tüketimli motoru onu öne çıkarırken, otomatik şanzıman seçeneği bulunmaması ve 61.000 TL'den başlayan fiyatı ise otomobil severleri düşündürebilir.



Honda Civic Hatchback 1.6 i-DTEC Sport

Fabrika verileri

Motor: 1597 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 120 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 300 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız: 207 km/s
0-100 km/s: 10.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4300 / 1770 / 1470 mm
Bagaj hacmi: 407 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 4.1 / 3.5 / 3.7 lt/100 km
Fiyat (Comfort / Sport): 61.000 TL / 64.000 TL

➕ Tüketim, şanzıman, emisyon

➖ Arkada baş mesafesi, fiyat, otomatik şanzıman yok

94 gkm **A**



**YENİ DİZEL MOTOR;
120 HP GÜCÜ,
DÜŞÜK TÜKETİMİ VE
EMİSYONUyla ÖVGÜYÜ
HAK EDİYOR. BAGAJ 407
LİTRE HACİM SUNUYOR.**



AİLE BABASI

5 ve 7 kişilik gövde seçenekleri sunan kompakt MPV modeli Dacia Lodgy, işlevsel iç mekanı ve 827 litrelik devasa bagajıyla, kalabalık ailelerin tüm yükünü sırtlamak için biçilmiş kaftan.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Son dönemde büyük bir hızla genişleyen Dacia ürün gamının kompakt MPV modeli olan Lodgy, sahip olduğu tüm rekabetçi özelliklerin yanı sıra markanın genel politikası olan “uygun fiyat” avantajını da başarılı bir şekilde taşıyor.

Devasa bagaj

Renault, Nissan ve Dacia'nın kompakt modellerinde kullanılan B0 adlı platformda geliştirilen Lodgy, 5 kişilik versiyonda 4498 mm uzunluğa, 1751 mm genişliğe ve 1682 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2810 mm. Otomobile önden bakıldığında modern tasarım göze çarpıyor. Lodgy yandan bakıldığında yüksek tavan çizgisi ve büyük camlar nedeniyle hantal bir görünüm çizse de, bunun avantajını iç mekân genişliği ve ferahlığı konusunda hissettiriyor. Arka tasarım ise; büyük bagaj kapağı, büyük arka cam ve onun kenarlarına yuvalanmış farklı tasarımlı lamba grubuyla dikkat çekiyor. 5 kişilik kullanımda 827 litre gibi devasa bir hacim sunan otomobil, arka koltuklar öne katlandığında 2617 litreye



LODGY'NİN ÇİFT RENKLİ İÇ MEKANINDA MALZEME OLARAK SERT PLASTİK KULLANILMIŞ. KOLTUKLARI RAHAT VE GÖRÜŞ AÇILARI GENİŞ OLAN ARAÇTA CAM KUMANDALARI KAPI İÇİNDE YER ALIYOR. EŞYA GÖZÜ BOL VE BARDAKLIK SAYISI YETERLİ.



kadar yükleme alanına sahip oluyor. Bagaj hacmi, Lodgy modelini sınıfında öne çıkaran özellikler arasında yer alıyor.

Dacia kendini aştı

Lodgy'nin iç mekanına girdiğinizde, markanın Renault tarafından çıkartılan ilk modellerindeki birçok ergonomik sorunun ortadan kalktığını görüyorsunuz. Bunlar arasında elektrikli cam kumandalarının kapı içine ve elektrikli ayna kumandasının direksiyonun sol arka tarafına alınmış olması sayılabilir. Bu kumanda birimleri, eskiden daha zor ulaşılan böl-

gelerdeydi. Öte yandan; 1500 TL'ye opsiyonel olarak satın alınan Sürüş Paketi'nde yer alan 7 inç'lik (18 cm) renkli ve dokunmatik ekran, iç mekandaki kalite algısını hayli yükseltmiş. Bu pakette; navigasyon, bluetooth telefon bağlantısı, usb ve aux girişlerine sahip Media Nav ve multimedia sisteminin yanı sıra arka park sensörü bulunuyor. Kokpitin çift renkli yapısı iç mekana ferahlık katarken, tüm Dacia modellerinde olduğu gibi Lodgy'de de sert plastik malzeme tercih edilmiş. Fas'taki Tangier fabrikasında üretilen otomobilde bir işçilik kusuru gözümüze çarpmadı. Hız

sınırlayıcının ilk kez sunulduğu Dacia modeli olan Lodgy'nin yol bilgisayarcının dijital ekranı da artık üç satırlı ve anlık yakıt tüketimi bilgisini de veriyor. Otomobilin tüm koltukları, yetişkinler için gereken diz, baş ve omuz mesafelerini sunuyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun yok. Hatta ön konsolun üst kısmındaki kapaklı göz ile torpidonun üst kısmındaki açık bölme ekstra hacim sunuyor. Türkiye'de sadece Laureate donanımıyla satılan otomobilde yer verilen parlak siyah kaplama ve krom çerçeveler kalite algısını yükseltiyor. İkinci koltuk sırasında üç adet üç nokta-



KLİMA HOMOJEN ISITMA-SOĞUTMA SAĞLIYOR. NAVİGASYONLU R-NAV, KALİTEYİ YÜKSELTİYOR. OTURMA ALANLARI GENİŞ VE FERAH.



lı Isofix çocuk koltuğu bağlantısı sunan Lodgy, çok çocuklu ailelerin ihtiyaçlarını karşılıyor. Gösterge birimleri sade ve okunaklı. Az sayıdaki kumanda biriminin kullanımı kolay.

Tanıdık motor

Dacia Lodgy Türkiye'de tek motor

seçeneğiyle ve tek şanzımanla satılıyor: 1.5 dCi 90 HP ve 5 ileri manuel şanzıman. 1461 cc silindir hacmi ve 4 silindire sahip motor, gücünü ön tekerleklere aktarıyor. 3750 d/d'de 90 HP güç üreten motorun maksimum torku 1750 d/d'de 200 Nm. 0-100 km/s hızlanmasını 12.4 saniye-

de tamamlayan 1280 kg ağırlığındaki (sürücü dahil) otomobilin maksimum hızı 169 km/s. Düşük yakıt tüketimi (ortalama 4.2 lt/100 km) ve karbondioksit salımıyla (109 g/km) dikkat çeken otomobilde ABS, ESP, AFU (Acil Fren Destek Sistemi), ASR (Patinaj Önleme Sistemi) ile çift hava yastığı-



4498 MM UZUNLUĞA VE 2810 MM DİNGİL MESAFESİNE SAHİP OLAN LODGY'NİN DEVASA BAGAJI 827 LİTRELİK HACİM SUNUYOR.



nın standart olarak sunulması önemli bir avantaj. Performanstan daha çok, düşük yakıt tüketimini hedefleyen otomobil, diğer Dacia modellerinden daha sessiz olmasıyla öne çıkıyor. Bunda, arttırılan yalıtım malzemesinin etkisi büyük. Yumuşak süspansiyon sistemi sayesinde bozuk yollarda sürücü ve yolcularına konfor sunan oto-

mobil, büyük camları ve yüksek oturma konumu sayesinde sürücüye geniş görüş açıları sunuyor. Vites değişimleri biraz kemikli olsa da sorunsuz. Büyük ve yüksek gövde, özellikle yüksek hızda yan rüzgarlardan etkileniyor. Standart olan ESP'ye rağmen, keskin virajlara yüksek hızda girmekte de fayda var.

Cazip fiyat

Lodgy, Türkiye'de sadece 1.5 dCi 90 HP motor, 5 ileri manuel şanzıman ve Laureate donanımıyla satılıyor. Tek yapmanız gereken 5 ve 7 koltuklu gövde seçeneklerinden birine karar vermeniz. Araçta iki opsiyonel donanım bulunuyor: Metalik renk (550 TL) ve Sürüş Paketi (1500 TL). Bu sayfa-

lardaki test aracımızda ikisi de vardı. 5 koltuklusu 39.290 TL, 7 koltuklusu ise 41.400 TL baz fiyatla satılan otomobil, bu konuda rakiplerine karşı büyük bir avantaja sahip. Otomatik şanzıman seçeneği sunmaması bir dezavantaj olsa da, Lodgy'nin yüksek satış rakamlarına ulaşmaması için hiçbir neden yok.



Dacia Lodgy 1.5 dCi 90 HP Laureate 5 Koltuklu

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbo, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	169 km/s
0-100 km/s:	12.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4498 / 1751 / 1682 mm
Bagaj hacmi (7-5-2 koltuklu kullanımda):	827-2617 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	4.9 / 3.8 / 4.2 lt/100 km
Fiyat (Baz / Test aracı):	39.290 TL / 41.340 TL

- + Tüketim, emisyon, bagaj hacmi, süspansiyon konforu, işlevsellik
- Otomatik şanzıman yok, direksiyon tepkileri, sert plastik malzeme

109 g/ km **B**

SPORTİF STATION

Yeni Renault Clio'nun station gövde versiyonu olan Sport Tourer, aerodinamik tasarımı ve akıcı hatlarıyla adındaki "Sport" kelimesini hak ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni Clio Sport Tourer, Türkiye'de 0.9 TCe Turbo 90 HP, 1.2 16V 75 HP ve 1.2 Turbo EDC 120 HP olmak üzere üç benzinli ve 1.5 dCi 75 HP ve 1.5 dCi 90 HP olmak üzere iki dizel motor seçeneğiyle yollara çıktı. 75 HP'lik benzinli ve dizel motorlar Joy donanımı, diğer üç motor ise Icon donanı-

myla satılıyor. Dış tasarım ve iç mekanda çeşitli kişiselleştirme imkanlarının sunulduğu otomobil, bu ayki sayımıza, Icon donanımına sahip 1.5 dCi 90 HP versiyonuyla konuk oldu.

Akıcı tasarım

Clio'nun station gövde versiyonu,

yeni jenerasyonda adını Grand Tour'dan Sport Tourer'a çevirdi. Zaten otomobilin tasarımına bakıldığında bunun neden yapıldığı gayet net anlaşıyor: Clio Sport Tourer, son derece akıcı bir tasarıma sahip. Bunu otomobile hangi açıdan bakarsanız bakın hissediyorsunuz. 4267 mm uzun-

luğa, 1732 mm genişliğe ve 1445 mm yüksekliğe sahip olan otomobilin dingil mesafesi, hatchback gövdeli kardeşiyle aynı: 2589 mm. Clio HB'den 204 mm daha uzun olan Sport Tourer'ın bagaj hacmi de kardeşinden daha büyük. Standart kullanımda 443 litre olan bagaj hacmi, arka kol-



**YENİ CLIO AİLESİNİN
KOKPİTİ BEĞENİMİZİ
KAZANDI.
KİŞİSELLEŞTİRMEYE
İMKAN TANIMASI DA
AVANTAJ SAĞLIYOR.**



tuklar öne katlandığında 1380 litreye çıkıyor. Arka koltuklar öne, ön yolcu koltuğu da arkaya yatırıldığında 2480 mm uzunluğundaki yüklerin taşınması mümkün oluyor. Alçak yükleme eşiği ve geniş yükleme ağızı sayesinde

de bagajın kullanımı sorunsuz.

Kişiselleştirme imkanı

Clio Sport Tourer'da da tıpkı hatchback kardeşinde olduğu gibi iç ve dış kişiselleştirme imkanları sunuluyor.

Siyah ve fildişi renk seçenekli 16 inç (250 TL) ve siyah, kırmızı, mavi ve fildişi renk seçenekli 17 inç (950 TL) alüminyum alaşımlı jantlar; farklı renk ve desenlerde iç dekor seçenekleri sunan iç kişiselleştirme (300

TL), farklı renklerde dış dekor seçenekleri sunan dış kişiselleştirme (450 TL) ve farklı tavan sticker (çıkartma) seçenekleri (650 TL), otomobili tarzınıza göre şekillendirmenize imkan tanıyor. Test aracımızda, beyaz iç ve



**R-LINK SİSTEMİ,
ÖN KONSOLDAKİ
EKİRANI ADETA BİR
TABLET BİLGİSAYARA
DÖNÜŞTÜRÜYÖR.**





dış detaylar ile kahverengi iç detaylar son derece uyumlu bir birliktelik sağlamıştı. Oyak Renault Bursa fabrikasında çalışan Türk işçiler tarafından üretilen otomobildeki malzeme kalitesi çoğu bölgede iyi, işçilik de yeterli düzeyde. Sport Tourer, iç mekan tasarımını hatchback kardeşiyle paylaşıyor. Kolay takip edilen gösterge birimleri ve ergonomik yerleştirilmiş kumanda birimlerine sahip kokpitte eşya gözü konusunda bir sorun bulunmuyor. Bardaklık sayısı ise kısıtlı. Parlak piyano siyahı malzeme kalite hissini artırıyor. Test aracımızda yer alan (2000 TL'lik opsiyon) R-Link ise, adeta bir tablet bilgisayar. 7 inç'lik

renkli ve dokunmatik ekrana sahip R-Link, dahili internet bağlantısı sayesinde sürücü ve yolculara sınırsız eğlence ve hizmet sunuyor. Navigasyon, radyo ve bluetooth'lu telefonu da içeren bu sistemde, internete girebiliyor, uygulama indirip kullanabiliyor, e-posta ve tweet atabiliyorsunuz. Ayrıca Renault'nun özel R-Link uygulamalarından birini kullanarak otomobilinizin hızlanması sırasında, seçtiğiniz diğer bir aracın (motosiklet, Clio V6, klasik otomobil vb.) sesini hoparlörlerden duyabiliyorsunuz.

90 HP'lik 1.5 dCi

Test aracımızda yer alan 1.5 litrelik



ÖN KONSOLLA RENK UYUMU İÇERİSİNDEKİ KOLTUKLAR RAHAT. TORPİDONUN ÜST KISMINDA EKSTRA EŞYA GÖZÜ VAR. TAVAN RAYLARI VE YAN TASARIM SPORTİFLİK KATIYOR. BAGAJ HACMİ 443 LİTRE.

turbo dizel motor 4000 d/d'de 90 HP güç ve 1750 d/d'de 220 Nm tork ürettiyor. Standart donanımda Stop&Start sistemiyle gelen otomobil 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Kullancısına 178 km/s maksimum hız sağlayan 1121 kg ağırlığındaki aracın 0-100 km/s hızlanma süresi ise 11.6 saniye sürüyor. Fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise övgüyü hak ediyor: 3.6 lt/100 km. Bu değer için şartları biraz zorlamak gerek ama standart bir karma kullanımda 4.5-5.0

lt/100 km'lik tüketimler elde etmek gayet kolay ve bunlar da çok iyi değerler. Otomobilin karbondioksit salımı da 93 g/km ile son derece düşük. Clio Sport Tourer'ın dizel versiyonlarında sadece manuel şanzıman seçeneği sunulması, otomatik versiyon bulunmaması ise bir dezavantaj. Performans konusunda bir sıkıntı yaşatmayan otomobil, sert süspansiyon sistemi nedeniyle bozuk yollardaki darbeleri iç mekana yansıtıyor. Modern şehirlerde olması gereken kaymak

asfaltta ise konfordan taviz vermiyor. Direksiyon hissi ve tepkileri yeterli, vites oranları ise düşük yakıt tüketimi hedeflendiği için biraz uzun. ABS, ESP, ASR ve AFU gibi elektronik sürüş desteklerinin baz donanımdan itibaren standart olması olumlu bir özellik. Fren hissi ve duruş mesafesi başarılı.

İyi bir seçim

Clio Sport Tourer, küçük sınıfta bir otomobil satın almak isteyen ama kalabalık aile ve/veya hobi kullanımını

da hedefleyenler için göz ardı edilmemesi gereken bir seçenek. 34.500 TL baz fiyata (1.2 16V 75 HP benzinli Joy) sahip olan otomobil, test aracımız özelinde özetlersek; sportif tasarımı, modern iç mekanı, zengin donanımı, kişiselleştirme seçenekleri, büyük bagajı, düşük yakıt tüketimi, düşük emisyon değeri ve işlevsel özellikleriyle öne çıkıyor. Otomatik şanzıman eksikliği ve sert süspansiyon nedeniyle azalan konfor seviyesi ise bu modelin zayıf yönleri.

Renault Clio Sport Tourer 1.5 dCi 90 HP Icon Stop&Start

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbo, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	220 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	178 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4267 / 1732 / 1445 mm
Bagaj hacmi:	443-1380 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.1 / 3.3 / 3.6 lt/100 km
Fiyat (Icon):	49.300 TL

- + İşlevsellik, tüketim, emisyon, donanım, kişiselleştirme
- Otomatik şanzıman seçeneği yok, sert süspansiyon

93 gkm **A**



KÜÇÜK MAKYAJ

smart fortwo, kendisi gibi küçük bir makyaj geçirdi.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Emre Anamur



1998'de çıktığı ilk zamanlar başarısından şüphe edilen smart fortwo, bugün için toplamda 1.5 milyon adetlik üretime ulaşmış durumda. Bu şehir otomobili Daimler'in Fransa, Hambach'taki tesislerinde üretiliyor.

O dönemde smart city coupe olarak yollara çıkan otomobil, 2006 yılında ikinci nesliyle biraz daha büyüdü ve daha güvenli bir hal aldı. 2010 yılında teknik güncelleme ile emisyonları düşen ve yüzü yenilenen fortwo,

2012'de tekrar makyajlanarak bu sayfalarda görülen haline kavuştu.

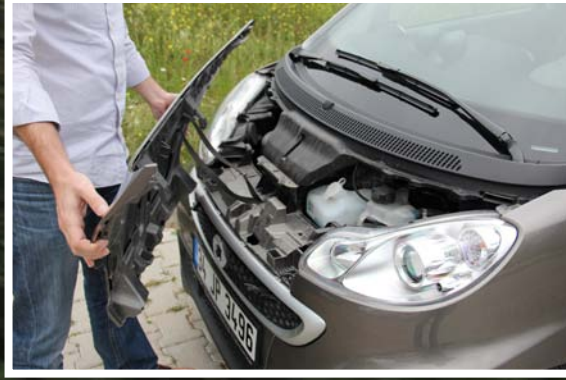
Aslında otomobilin makyajlı olduğunu ancak meraklıları anlayabilir. Çünkü otomobilin ifadesi eskisiy-

le aynı. Makyaj kapsamında plastik ön kapak üzerindeki (motor kaputu diyemiyoruz, çünkü motor arka tarafta, bagaj bölmesinin alt kısmına denk gelen bölgede) logo, ön ızgara üzerine taşınmış. Ayrıca ön plakanın alt



MINİMALİST ÇİZGİDEKİ İÇ MEKANDA DEVİR SAATI VE SAAT KONSOLUN ORTA ÜST KISMINDA. HIZ GÖSTERGESİ RAHAT OKUNUYOR.





ARAÇLA İLGİLİ SIVI KONTROLLERİ ÖN TARAFTAKİ KAPAK ELLE SÖKÜLDÜKTEN SONRA YAPILIYOR. BU KAPAĞA MOTOR KAPUTU DEMEDİK, ÇÜNKÜ 999 CC'LİK, 71 HP GÜÇ ÜRETEK MOTOR ARKADA.

kısımındaki hava girişi artık tek parça ve ön tamponda da ufak tefek değişiklikler söz konusu.

Minimalist iç mekan

Otomobilin iç mekanı, genel tasarım çizgisine uygun şekilde minimalist bir çizgide. Yeni döşeme rengi seçeneklerini saymazsak bir deği-

şiklik yok. Ön konsolun orta kısmında üstte duran dairesel göstegeler analog saat ve devir sayacı. İki kişilik otomobilin iç mekanındaki eşya gözleri yeterli. Özellikle koltukların arka kısmındaki eşya filesi, ufak tefek dağınıkları toplamak için ideal. 220 lt'lik bagaj hacmi iki kişi için gayet yeterli. Ancak motorun ürettiği ısının bagaj



zemininde biraz hissedildiğini belirtim.

Sürüş özellikleri

Otomobilin koltukları rahat, ancak yükseklik ayarı yok. Açıkçası şehiriçi otomobili bile olsa 42.822 TL'lik bir otomobilde bunun olmasını beklerdik. 999 cc'lik, 3 silindirli, 71 HP güç ve 92 Nm tork üreten benzinli motor fortwo'yu sportif sesler çıkartarak zorlanmadan hareket ettiriyor. Micro Hybrid Drive adı verilen start-stop sistemli bu araç, dur-kalklarda motoru otomatik olarak stop ettirerek tüketimi düşürüyor. softouch adı verilen otomatikleştirilmiş manuel şanzıman bulunuyordu. Hem otomatik, hem de manuel kullanıma olanak tanıyan bu şanzıman vites geçişlerini biraz gecikmeli olarak gerçekleştiriyor. Otomobilin park sorunu yok, ama biraz sert direksiyona, fren pedalının zemine bağlı olmasına ve şanzımanın kavrama anına alışmak gerekiyor. Fortwo, yumuşak görünüşünün aksine sert sürüşe sahip. fortwo şehiriçi otomobili olmasına rağmen otoyola da çıkılacağı gerçeğinden uzun yol sürüşünün sarsıntılı sürüş ve iç mekan gürültüsü nedeniyle yorucu olacağını söylemeliyiz. Yol tu-



KOLTUKLARDA YÜKSEKLİK AYARI YOK. KONTAK ANAHTARI YUVASI VİTES KONSOLUNDA. KOLTUK ARKASINDAKİ EŞYA FİLESİ UFAKTEFEK EŞYALARI SAKLAMAK İÇİN FAYDALI. FREN PEDALININ KONUMU ALIŞKANLIK GEREKTİREBİLİR.

tuş ise her zaman aktif olan ESP'nin güvencesi altında.

Sonuç

Meraklılarına özel bir otomobil olan smart fortwo, park yeri bulması kolay bir otomobil. Ama direksiyona, fren pedalına ve şanzımanına alışmak gerek. Otomobilin fiyat-donanım-performans ilişkisi ise zayıf. Öyle ki yan havayastıkları ve yol bilgisayarı gibi ekipmanlar bile opsiyonel.



smart fortwo coupe 52kw

Fabrika verileri

Motor:	999 cc, sıralı 3 silindir
Şanzıman:	5 ileri softouch
Maksimum güç:	71 HP @ 5800 d/d
Maksimum tork:	92 Nm @ 2800 d/d
Maksimum hız:	145 km/s
0-100 km/s:	13.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	2695 / 1559 / 1565 mm
Bagaj hacmi:	220 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.6 / 4.0 / 4.3 lt/100 km
Baz fiyat/test aracı fiyatı:	39.022 TL/42.822 TL

+ Tüketim, park yeri bulması kolay

- Fiyat-donanım ilişkisi

98 g/km **A**

**SMART FORTWO,
MERAKLILARINA YÖNELİK BİR
ŞEHİRİÇİ OTOMOBİLİ.**



OLGUNLUK DÖNEMİ

Yenilenmesine kısa bir süre kala, Nissan Qashqai'nin ürün gamı olgunluk dönemini yaşıyor. 4x4 aktarma sistemine kavuşan 1.6 dCi motorlu versiyon bunun en iyi kanıtı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Yüksek güç ve torkla başarılı bir performans sunan Qashqai 1.6 dCi modelini, 4x2 aktarma sistemiyle kullanıp e-otodergi'nin Aralık 2012 tarihli 54'üncü sayısında yayınlamıştık. Bu ayki sayımızda ise aynı modelin 4x4 versiyonunu konuk ediyoruz.



Ömrünü tamamlıyor

Türkiye'nin sınıfında en çok satan otomobillerinden biri olan Qashqai, herkes tarafından çok iyi tanınan bir model. Bu nedenle boyutlarını ve tasarım özelliklerini uzun uzadıya anlatmak yersiz. Öte yandan Qashqai'nin, Eylül ayında düzenlenecek olan Frankfurt Motor Show 2013'te yeni jenerasyonuna kavuşmasını ve bu yeni versiyonun da yılın son çeyreğinde yollara çıkmasını bekliyoruz. Ancak biz bu bekleyiş içerisindeyken, bir yandan da Qashqai'nin ürün gamı genişlemeye devam ediyor.

Pratik bir 4x4

1.6 litrelik turbo dizel motor, 130 HP güç ve 1750 d/d'de 320 Nm torka sahip. Bu değerlerden de anlaşılaca-



**KISA BİR SÜRE SONRA
YENİ JENERASYONUNA
KAVUŞACAK OLAN
QASHQAI'NİN İÇ MEKANİ
ARTIK EPEY ESKİDİ.**



ği üzere kullanıcıya yüksek performans vaat ediyor. Daha önce sadece 4x2 aktarma sistemine sahip olan motor, bir süredir 4x4 versiyonuyla da bayilerde. Sadece Tekna donanımı ve 6 ileri manuel şanzımanla satılan Qashqai 1.6 dCi 4x4, orta konsolda bulunan çevirmeli kumanda yardımıyla; istendiğinde 4x2 (2WD), istendiğinde Auto (aktarma sistemi otomatik ve anlık olarak sistem tarafından seçiliyor), istendiğinde de 4x4 olarak (Lock) kullanılabilir ve bu sayede pratik bir 4x4 deneyimi sunuyor. Nissan'ın uzun yıllara dayanan dört tekerlekten çekiş tecrübesini yansıtan sistem başarılı bir şekilde çalışıyor ve gerektiğinde gücün yüzde 50'sini arka tekerleklere aktarabiliyor. Qashqai'nin yerden yüksekliği 180 mm, yaklaşma açısı 17.4 derece, uzaklaşma açısı ise 30.2 derece. Bu özellikler onun arazide sorunsuz ilerlemesini sağlıyor. 4x4 sisteminin asfalt kullanımındaki etkisi ise kendini daha başarılı bir yol tutuş olarak gösteriyor. 1562 kg boş ağırlığa sahip Qashqai 1.6 dCi 4x4'ün maksimum hızı 190 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.9 saniye. Standart donanımda sunulan Stop/Start sistemi hızlı, sessiz ve etkin çalışıyor. Ana



**KÜÇÜK HACİMDE
İLK KEZ SUNULAN
4X4 SİSTEMİNİN
ÇEVİRMELİ BUTONU
VİTES KOLU
BÖLGESİNDE.**



gösterge ekranında, bu sistem sayesinde sağlanan karbondioksit tasarrufu belirtiliyor. Motorla uyumlu çalışan 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri net. Aracın fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 4,6 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 135 g/km.

Fiyatı 82.790 TL

Qashqai gövdesinde, 1.6 litrelik, yeni teknoloji ürünü, güçlü bir dizel motora ve 4x4 sistemine sahip olmak için ödemeniz gereken tutar 82.790 TL. Tekna donanım seviyesi çok zengin olmasa da, belli başlı ihtiyaçları karşılıyor. Bu aracın belki de tek dezavantajı ise, otomatik vites seçeneğinin sunulmuyor olması.



**ÖNDE VE ARKADA
YETERLİ BAŞ, DİZ VE
OMUZ MESAFELERİ
SUNAN QASHQAI'NİN
BAGAJ HACMİ 410
LİTRE. BU DEĞER,
ARKA KOLTUKLAR
ÖNE KATLANINCA
860 LT'YE ÇIKIYOR.**



Nissan Qashqai 1.6 dCi M/T 4x4 Tekna

Fabrika verileri

Motor:1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:6 ileri manuel
Maksimum güç: 130 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 320 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız: 190 km/s
0-100 km/s: 10.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4330 / 1780 / 1615 mm
Bagaj hacmi: 410-860 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.): 6.1 / 5.1 / 4.6 lt/100 km
Fiyat: 82.790 TL

+ Vergi dilimi, performans, tüketim, pratik 4x4 sistemi

- Otomatik şanzıman seçeneği yok, tasarım eskidi

135 g/km



DONANIMI YENİLENDİ

Hyundai'nin küçük sınıfta yer alan sedan modeli Accent Blue, kavuştuğu yeni donanımlarla albenisini arttırdı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Otomobil severler tarafından yakından tanınan bir model olan Hyundai Accent Blue'nun ürün gamı yeni donanımlarla güncellendi. Biz de bu sayımızda Accent Blue'nun 1.6 CRDi motora, 6 ileri manuel şanzımana ve Prime donanımına sahip versiyonunu konuk ettik.

Görsel dokunuşlar

"Biz", "Mode", "Mode Plus" ve "Prime" olmak üzere dört farklı donanım seviyesinin sunulduğu otomobil, önde modern görünümlü led gündüz farlarına kavuştu. Ön ızgaranın ortasındaki krom kaplı Hyundai amblemiyle dikkat çeken Accent Blue, projeksiyon tipi mercekli ön far yapısıyla artık geceleri daha iyi bir görüş sağlıyor. Öte yandan, otomobilin gövde renginde olan, elektrik kumandalı ve ısıtmalı dış dikiz aynalarına entegre edilen sinyal lambaları, Accent Blue sürücüsüne güvenlik konusunda bir avantaj sağlıyor. Biz ve Mode donanımlarında 14 inç çelik jantlarla sunulan otomobilin Mode Plus ve Prime donanımlarında 16 inç sekiz kollu alüminyum alaşım jantlar bulunuyor.



**2013 YILINDA
DONANIMI
YENİLENEN
OTOMOBİLDEKİ
GPS'Lİ YENİ
MULTİMEDYA
SİSTEMİ
KONFORU
ARTTIRIYOR.**



Yeni multimedya sistemi

Accent Blue'nun iç mekânındaki en önemli yenilik, Mode Plus versiyonundan itibaren standart olarak sunulan navigasyon özellikli, 6 inç renkli ve dokunmatik ekranlı multimedya sistemi. DVD oynatıcı, SD kart yuvası ve USB gibi özellikler de sunan bu ünite, aynı zamanda harici, bluetooth ve iPhone/iPod bağlantılarına da sahip. Kolay kullanımlı olan sistem, sürücü ve yolculara maksimum konfor sunuyor.

Tanıdık motor

Accent Blue'nun dizel motorunda bir değişikliğe gidilmedi. 1.6 litrelik VGT CRDi motor, 128 HP güç ve 258 Nm tork üretiyor. Gücünü 6 ileri manuel şanzımanla ön tekerleklerle ileten motor, sürücüye 190 km/s'lik maksimum hız ve 10.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Motorun ortalama yakıt tüketimi ise 4.4 lt/100 km. Biz yaklaşık 600 km'lik şehir dışı ağırlıklı kullanımımızın ortalamasında 6.0 lt/100 km'lik bir değer elde ettik.

Baz fiyatı 45.900 TL

1.6 CRDi motorlu Accent Blue'nun baz fiyatı, Biz donanımında 45.900 TL.

Bu sayfalarda gördüğünüz en üst donanım olan Prime'da ise fiyat 52.300 TL'ye yükseliyor. 1.4 benzinli motor, manuel şanzıman ve Biz donanımına sahip en ucuz Accent Blue'nun fiyatı 39.400 TL iken, satın alınabilecek en pahalı Accent Blue ise 1.6 dizel motor, otomatik şanzıman ve Prime donanımlı versiyon. Bu modelin fiyatı 55.800 TL. Tercih sizin.



YENİ DONANIMDA LED GÜNDÜZ FARLARI VE PROJEKSİYON TİPİ MERCEKLİ FARLAR VAR.



Hyundai Accent Blue 1.6 VGT CRDi Prime

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	128 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	258 Nm @ 1900-2750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	10.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4370 / 1700 / 1457 mm
Bagaj hacmi:	465 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.4 / 3.9 / 4.4 lt/100 km
Fiyat – 1.6 VGT CRDi (Baz / Test aracı):	45.900 TL / 52.300 TL

+ Yeni dış tasarım detayları, yeni multimedya sistemi

- Tüketim, fiyat

119 g/km **B**



FIAT'IN GİRİŞ MODELİ

Fiat'ın A segmentinde yer alan iki modelinden biri olan Panda, kardeşi 500'den daha uygun olan 29.450 TL baz fiyatıyla, binek modeller arasında "markanın giriş modeli" unvanını hak ediyor.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur

Daha önce İstanbul'da düzenlenen basın lansmanında kısa mesafe kullanıp Kasım 2012 tarihli 53'üncü sayımızda ilk sürüş yazısını yayınladığımız yeni Fiat Panda, bu sayımızda daha uzun süre boyunca ve toplam 450 kilometre kullandıktan sonra yazdığımız sürüş izlenimi yazısıyla karşınızda.

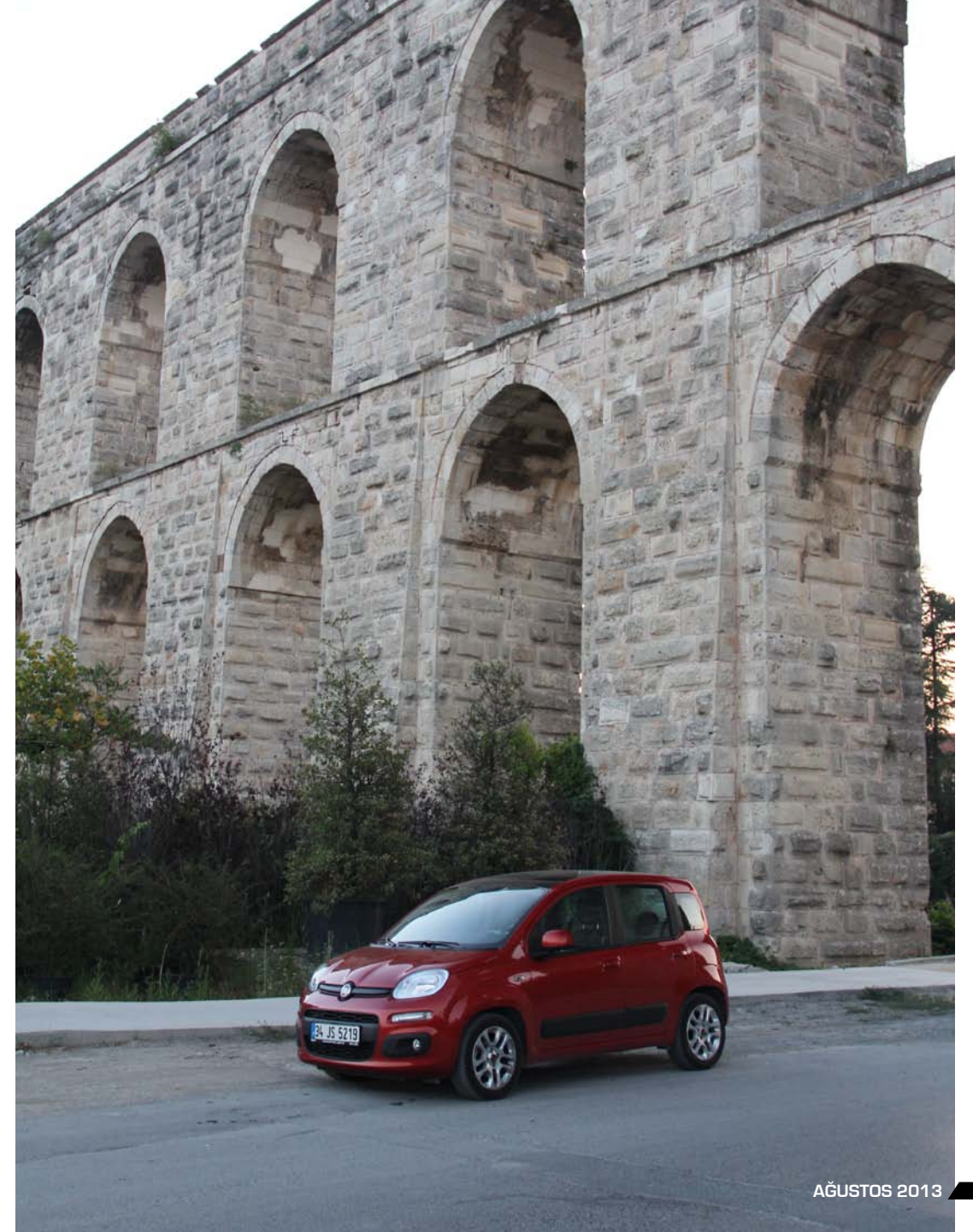
Şehirde avantajlı

Yeni Panda, her ne kadar yerini aldığı ikinci nesil Panda'dan daha uzun, geniş ve yüksek olsa da, yine de şehir içinde pratik kullanım özelliklerini koruyor. Öyle ki; dar sokaklarda manevra yapmak ve küçük park alanlarına park etmek diğer birçok otomobile göre daha kolay. Bunda da 3653

mm'lik uzunluk, 1643 mm'lik genişlik ve 9.3 metrelik dönüş çapının etkisi var. Yeni Panda'nın bagaj hacmi ise 225 litre.

Şirin iç mekân

İlginç el freni kolu tasarımı, teri önleyen kabartmalı koltuk sırtları, açık torpido gözü ve kenarları yuvarlatılmış küçük karelerin içindeki kumanda birimleriyle dikkat çeken Panda, şirin ve aydınlık bir iç mekâna sahip. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Kumanda birimleri genel olarak ergonomik yerleştirilmiş ama cam açma-kapama butonları vites topuzu bölgesinde yer alıyor. Göstergeler rahat okunuyor. Büyük camlar ve ince sütunlar görüş açılarını arttırı-



yor. C ile D sütunları arasındaki ekstra cam, şerit değiştirirken omuz üstünden sağa veya sola bakıldığında geniş görüş açısı sağlıyor.

1.2 litrelik motor

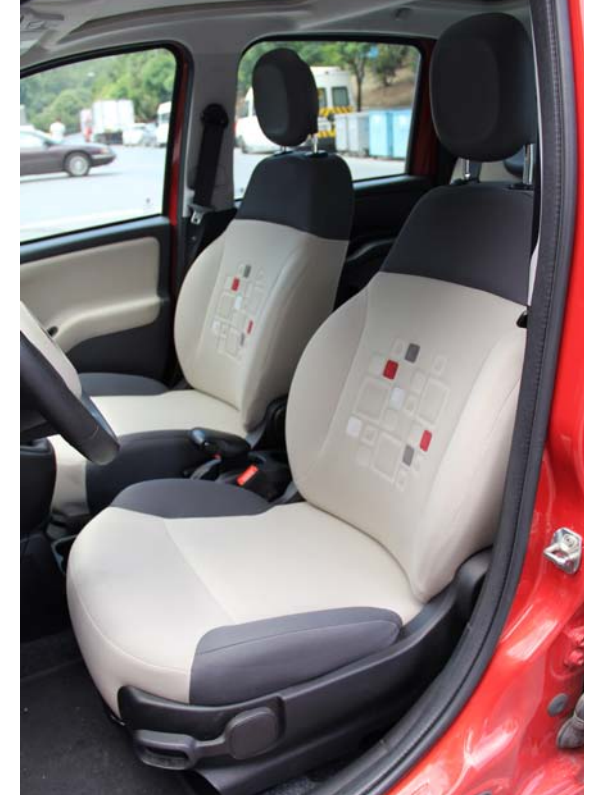
Test aracımızda 1.2 litrelik, 4 silindirli, benzinli motor bulunuyor. Eski nesil bir motor olan bu ünite, maalesef sadece 5 ileri manuel şanzıman seçeneğine sahip. 69 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 3000 d/d'de 102 Nm. BU değerlerden de anlaşılacağı üzere, Panda 1.2'nin performansı hayli düşük. Fabrika verisi maksimum hız 164 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 14.2 saniye. Fabrika verisi, şehir içinde 6.7 lt/100 km olan tüketim de 940 kg ağırlığında ve 1.2 litrelik motora sahip bir araç için hayli yüksek. 5.2 lt/100 km olarak verilen ortalama yakıt tüketimi ise, bizim kullanımımızda 6 lt/100 km'yi geçti. Vites kolu sürücüye yakın ve yüksekte konumlandırılmış. Bu durum, kullanımı kolaylaştırıyor. Ön konsoldaki "City" butonu, istendiğinde direksiyonu hafifleterek sürücüye kolaylık sağlıyor.

Yüzde 0,3'lük segment

Türkiye'deki toplam otomobil sa-



ŞİRİN KOKPİTTE YUVARLAK VE KÖŞELİ HATLAR BİR ARADA KULLANILMIŞ. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. OTURMA ALANLARI SINIF STANDARTLARINDA.



Fiat Panda 1.2 Fire 69 HP Lounge

Fabrika verileri

Motor: 1242 cc, 4 silindirli, benzinli
Şanzıman: 5 ileri manuel
Maksimum güç: 69 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork: 102 Nm @ 3000 d/d
Maksimum hız: 164 km/s
0-100 km/s: 14.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 3653 / 1643 / 1551 mm
Bagaj hacmi: 225 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 6.7 / 4.3 / 5.2 lt/100 km
Fiyat (Pop / Lounge): 29.450 TL / 32.950 TL

- ➕ Şehirde pratik kullanım, dönüş çapı, emisyon
- ➖ Performans, otomatik şanzıman yok, tüketim

tışından sadece yüzde 0,3'lük pay alan A segmentinde rekabet eden Panda, 177 adetlik satışla, 2013'ün ilk altı ayını Skoda Citigo'nun ardından ikinci kapattı. Yılın ikinci yarısında da benzer bir tablo yaşanırsa, Panda sınıfının önemli modelleri arasında yer almaya devam edecektir. En küçük sınıfta yer alan bir otomobilin fiyatının bile 29.450 TL'den başlıyor oluşu ise (Panda 1.2 Pop), sınıfı içerisinde rekabetçi bir etiket olmasına karşın, bize otomobil fiyatlarının ne kadar arttığını bir kez daha hatırlatıyor.



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.

Bu gençler bir harika adamım

Gezi Parkı eylemlerinden geriye kalan esprili duvar yazılarına göndermeli bir başlıkla bu ayki yazıma başlamak istedim. MotoGP Dünya Şampiyonası'nda yaz tatiline girildiği şu dönemde hiç kuşkusuz genç bir isim çok öne çıktı: Marc Marquez. İspanyolların iki senedir Moto2'de yetiştirdikten sonra bu sezon MotoGP arenasına sunduğu süper çaylak gösterdiği performansla şampiyonada liderliği eline geçirdi. Daha sezonun ikinci yarışında ilk galibiyetini kazanarak aynı zamanda Freddie Spencer'in yarış kazanan en genç sürücü unvanını ele geçiren 20 yaşındaki Marquez, bu ihtişamlı performansını devam ettirirse MotoGP'nin Valentino Rossi'den sonraki yeni efsanesi olmaya aday gözüküyor.

MotoGP'de Marc Marquez'in yanı sıra iki genç isim de bu sezon çok öne çıktı. Geçen sezon başladığı MotoGP macerasında istikrarıyla dikkat çeken Stefan Bradl, bu sene ise performans çitasını daha yükseltmeye başladı. Özellikle son Amerika MotoGP'sinde pole pozisyonu alıp yarışta da 19 tur lider sürmeyi başaran Alman sürücünün bu performansı, LCR Honda

gibi özel bir takım açısından hiç de fena sayılmamalı. 24 yaşında olan Stefan Bradl bu performansı ile gelecekte fabrika takımlarına göz kırparken, yine aynı yaşta olan başka bir genç sürücü de oldukça göze çarpmaya başladı. Power Electronics Aspar takımının CRT sınıfında yarışan sürücüsü Aleix Espergaro, bu sezon gösterdiği performans ile CRT sınıfının doğal lideri olurken, bazı yarışlarda da üst sıradaki rakiplerine kafa tuttu. Öyle ki, Almanya MotoGP'sinde sıralama turlarında üçüncü zamanı yaparak dikkat çeken Espergaro, Marquez'den sonra İspanyolların bu sezon ikinci öne çıkan genç yıldızı haline geldi.

MotoGP'de bütün bu genç yıldızların yanında hayal kırıklığı yaratan bir isim var ki, o da Tech 3 Yamaha'nın İngiliz sürücüsü Bradley Smith. Moto2'den gelen Smith, şu ana kadar gösterdiği performansla "MotoGP O'nun harcı değil" izlenimi veriyor.



Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn

İstanbul Superbike yarış biletleri satışta

13-15 tarihlerinde Intercity İstanbul Park Yarış Pisti'nde düzenlenecek World Superbike yarışlarının biletleri satışa sunuldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Şampiyon sürücümüz Kenan Sofuoğlu'nun ilk kez Türk seyircisi önünde yarışacağı World Superbike ve SuperSport yarışları 13-14-15 Eylül 2013 tarihlerinde Intercity İstanbul Park pistinde Türk izleyicisi ile buluşacak. Türk motorsporları severlerinin yoğun ilgisinin beklendiği yarışların biletleri 3 ayrı kategoride satışa sunuldu. Kapalı ana tribün arkasında oluşturulacak özel fuar ve şov alanları ile tüm aileye yönelik eğlenceli bir hafta sonu aktivitesi sunulacak etkinliklerle piste gelen yarışseverlerin keyifli bir hafta sonu geçirmesi amaçlandı. Intercity İstanbul Park Yarış Pisti'nin Kapalı Tribün, Açık Tribün 1, Açık Tribün 7, Açık Tribün 8 ve VIP localarından izlenebilecek olan yarışın biletleri www.biletix.com web sitesi üzerinden satışa çıkarıldı.

Biletler üç gün geçerli

World Superbike İstanbul yarışlarına bilet alan yarışseverler, kombine bilet sistemi olduğundan dola-

yı 13 Eylül Cuma tarihinden itibaren pistteki tüm aktiviteleri takip edebilecekler. 0-12 yaş grubu yanında ebeveynleri ile gelmeleri halinde ücretsiz olarak yarışları seyredebilecekler. Ayrıca tribünlerde numarasız olarak oturma düzeni bulunurken, etkinlik gününe kadar bilet fiyatları şöyle olacak: VIP Loca 530.00 TL, Kapalı Tribün 53.00 TL, Açık Tribün 1 27.00 TL, Açık Tribün 7 27.00 TL ve Açık Tribün 8 27.00 TL.

Etkinlik günü bilet fiyatları açık tribün biletleri 45.00 TL, kapalı tribün biletleri ise 80 TL olarak yükseleceği bildirildi. VIP Lounge biletlerine yiyecek ve içecek ikramı dahil olacak. Etkinlik ile ilgili tüm bilgilere www.turkeysbk.com web sitesinden ulaşabilirsiniz.



Vettel muradına erdi

Kariyerinde neredeyse her pistte yarış zaferi kazanmasına rağmen ülkesinde bu mutluluğu hiç yaşamamayan Sebastian Vettel, bu sene o özlemini giderdi. Nurburgring Pisti'ndeki mücadeledede çok iyi bir start alan Almanların şampiyon pilotu, yarış sonuna kadar liderliğini korumasına rağmen son bölümde arkasında yer alan Lotus Renault sürücülerinin baskısını en-

sesinde hissetti. Son hakkında Vettel ve Romain Grosjean'dan 10 tur sonra piste gelen Kimi Räikkönen, lider rakibine 1 saniye yaklaşmasına rağmen geçecek fırsatı bulamadı ve ikinciliğe razı olmak zorunda kaldı. Romain Grosjean da üçüncü sırada finişe gelerek Lotus Renault takımına mutlu bir haftaya sonu yaşattı. Fernando Alonso dördüncü sırada yarışını nok-

Kendi evinde bir türlü yarış zaferi tadamayan Sebastian Vettel, Almanya GP'sini kazanarak şeytanın bacağını kırdı

Yazı: Gürkan Çağlar



talarken, Lewis Hamilton yarışı beşinci sırada tamamladı. Sezonun mutsuz takımı McLaren'dan Jenson Button son turda eski takım arkadaşına geçilerek 6. sırada yer aldı. İlk pit stoplara kadar Vettel'in ardında ikinci sıradaki yerini koruyan Webber, pit stop esnasında lastiği tam olarak takılmadan kalkınca araçtan ayrılan lastik bir kameramanın ve Lotus pit ekibinin üzerine doğru savruldu. Lastiğin çarptığı kameraman hastaneye kaldırılırken, iki kaburga kemiği ile köprücük kemiğinin kırıldığı ve vücudunun çeşitli yerlerinde morarmalar olduğu belirtildi. Yarışın tam orta noktasında Marussia'dan Jules Bianchi'nin aracının motoru iflas ederken, pilotu aracı terk ettikten son-

ra geri geri pistin ortasından geçmesi de yarışın ilginç enstantanelerinden biri oldu.

Vettel: "Bu zafer bizi rahatlattı"

Almanya'da kazandığı ilk zaferle büyük sevinç yaşayan Sebastian Vettel, Lotus pilotlarından gelen baskının, kendi seyircisi önünde kazandığı ilk zaferi çok daha özel kıldığını söyledi. Vettel sözlerine "Red Bull takımıyla gurur duyuyorum. Bu zafer kendim için büyük bir rahatlatma sağladı. Bu zaferin önemini anlamak benim için biraz aman alacak. Bugün inanılmaz gururluyum. Takım strateji olarak ve pit stoplarda olağanüstü bir iş çıkardı. Zor bir yarıştı. Her tur

Lotus Renault pilotları Kimi Raikkonen ve Romain Grosjean podyumun diğer iki basamağında yer buldular.



Fernando Alonso'nun yarıştaki performansı üst sıraları zorlamaktan uzaktı.



Lewis Hamilton son turda Button'ı geçerek beşinci oldu.



maksimum atak sürdürdüm. Tabi her saniye limitlerde olmak zor. Bir taraftan lastiklere bakarken, diğer tarafta trafikte mümkün olduğunca hızlı olmak zorunda kalıyorsunuz. Lotus da bugün inanılmaz hızlıydı. Ayrıca Pirelli'yi de daha önce yaşanan

lastik problemini kısa sürede çözdüğü için kutluyorum" şeklinde devam etti. İkinci olan Kimi Raikkonen ise "İki tur daha olsaydı neler olurdu bilmek zor. Fakat hızımız iyiydi, muhtemelen onu geçmiş olurdum. Lastiklerimiz iyi durumdaydı" dedi.



Jules Bianchi'nin aracının yanması heyecan yarattı



Mark Webber pitteki takım hatasının kurbanı oldu.



Button önceki yarışlara nazaran daha üst sırada yer aldı.

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1	.....Sebastian Vettel.....	157
2	.....Fernando Alonso.....	123
3	.....Kimi Raikkonen	118
4	.....Lewis Hamilton.....	97
5	.....Mark Webber	93
6	.....Nico Rosberg	84
7	.....Felipe Massa	57
8	.....Romain Grosjean	41
9	.....Paul Di Resta.....	36
10	.....Jenson Button.....	33

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1	..... Red Bull-Renault.....	250
2	.....Mercedes.....	181
3	.....Ferrari	180
4	.....Lotus-Renault.....	159
5	.....Force India-Mercedes	59
6	.....McLaren-Mercedes	49
7	.....Toro Rosso-Ferrari.....	24
8	.....Sauber-Ferrari	7

Formula1 Almanya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1	.....Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault.....	1:41:14.711
2	.....Kimi Raikkonen	Lotus-Renault.....	+00:01.008
3	.....Romain Grosjean	Lotus-Renault.....	+00:05.830
4	.....Fernando Alonso.....	Ferrari	+00:07.721
5	.....Lewis Hamilton.....	Mercedes	+00:26.927
6	.....Jenson Button.....	McLaren-Mercedes	+00:27.996
7	.....Mark Webber	Red Bull-Renault.....	+00:37.562
8	.....Sergio Perez	McLaren-Mercedes	+00:38.306
9	.....Nico Rosberg	Mercedes	+00:46.821
10	.....Nico Hulkenberg	Sauber-Ferrari.....	+00:49.892

MotoGP Dünya Şampiyonası'nın Almanya'da yapılan yarışında Marc Marquez sezonun ikinci zaferini kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Şampiyonanın sekizinci yarışı öncesi antrenman turlarında sakat sol omzunun üstüne düşen Jorge Lorenzo ve tansiyon düşüklüğü sebebiyle doktorların izin vermediği Dani Pedrosa'nın yokluğunda zirve için iddialı olan Marc Marquez, bu avantajla çıktığı yarışı kazanmayı başarak şampiyona liderliğini de eline geçirdi. Yamaha Tech 3 takımının İngiliz sürücüsü Cal Crutchlow'un ikinci olarak podyuma çıktığı yarışta bir önceki Assen MotoGP galibi Valentino Rossi de üçüncü sırada finiş geldi. Kendi evinde vatandaşlarının yoğun desteğiyle yarışan Alman Stefan Bradl, ilk turlarda çok iyi start alarak bir süre lider olmasına rağmen fabrika sürücüsü rakiplerine geçilmekten kurtulamadı ve dördüncülüğü elde etti. Gresini Honda takımının İspanyol sürücüsü Alvaro Bautista ve Yamaha Tech 3'den Bradley Smith'in beşinci ve altıncı sıralarda finiş gör-

Marquez Almanya'yı fethetti



düğü yarışta Ducati ile performansı düşüşe geçen yeni isim olan Andrea Dovizioso yedinci oldu. CRT sınıfında bu sezon oldukça dominant bir performans sergileyen Aleix Espargaro yine harikalar yarattı. İlk turlarda üçüncülüğe kadar yükselip fabrika sürücülerine adeta kafa tutan Espargaro, motorunun düzlüklerde rakiplerine göre yavaş kalması sebebiyle kalan turlarda geriye düşerek damalı bayrağın altından sekizinci sırada geçti.

Marquez: "Bugün de çok şey öğrendim"

Yarıştan sezonun ikinci zaferiyle ayrılan Marc Marquez medyaya "Sekiz yarışın ardından şampiyonada liderliğe yükselmeyi beklemiyordum. Bu yarışta benim için koşullar Pedrosa ve Lorenzo olmamasından dolayı daha özeldi. Fakat en önemlisi şampiyonada 25 puan almaktı ve bunu başarıp şu an iyi bir yerde sezonu devam ettiriyorum. Bu MotoGP'deki ikinci zaferim, fakat bu yarış benim için biraz daha farklıydı. Liderliğe yerleştikten sonra önde arkamdaki sürücüler ile farkı kontrol altında tutmaya çalıştım ve bu da benim için eğitim gibi bir şeydi" dedi.



Cal Crutchlow giderek yükselen performans çitasını Almanyada da devam ettirdi.



Yamaha takımının yarıştaki tek ismi Valentino Rossi 3. oldu.



Sakatlığı nüksedip yarışamayan Lorenzo'ya takımından destek geldi.

Almanya Moto GP'si

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.....	Marc Marquez	Repsol Honda.....	41:14.653
2.....	Cal Crutchlow	Tech 3 Yamaha	+1.559
3.....	Valentino Rossi.....	Yamaha	+9.620
4.....	Stefan Bradl	LCR Honda	+13.992
5.....	Alvaro Bautista	Gresini Honda	+21.775
6.....	Bradley Smith.....	Tech 3 Yamaha	+25.080
7.....	Andrea Dovizioso	Ducati	+30.027
8.....	Aleix Espargaro	Aspar Aprilia	+30.324
9.....	Nicky Hayden	Ducati	+45.355
10.....	Michele Pirro	Pramac Ducati.....	+47.142

Marquez Yeni Dünya'yı da fethetti

Laguna Seca Pisti'nde yapılan MotoGP mücadelesinde son gülen sezonun genç flaş çaylağı Marc Marquez oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Yarıştan bir gün önce yapılan sıralama turlarında çok iyi bir performans göstererek pole pozisyonunda start alan Stefan Bradl 19 tur boyunca liderliği de kaptırmadı. Fakat bu sezon gösterdiği performansla ağabeylerine parmak ısırtan Marc Marquez, LCR Honda takımı sürücüsü rakibini geçerek liderliğe yerleşerek kalan turlarda aradaki farkı muhafaza ederek Almanya'nın ardından Amerika'daki yarışta da zafere ulaştı. İyi bir start alarak ikinciliğe kadar yükselen Valentino Rossi ise pistin efsanevi "tirbuşon" virajında Marquez'e 2008 senesinde Casey Stoner'ı geride bıraktığı hamlenin aynısına uğrayarak geçildi. Son turlarda Alvaro Bautista'nın baskısına başarıyla karşılık veren doktor, bu yarışta da

üçüncü sırada podyuma çıkmayı başardı. Sıralama turlarında üçüncü sırayı alarak bir sürpriz yapan Bautista yarışı dördüncü sırada noktalarırken, Almanya'da yarışa katılamayan Dani Pedrosa ve Jorge Lorenzo burada yarışı beşinci ve altıncı sırada noktalandılar. Marc Marquez yarışın ardından "Yarışın başlangıcı benim için zordu. Çünkü pistin yapısı nedeniyle motorun önünü kaçırma riski çok büyüktü. Rossi'yi geride bıraktıktan sonra Stefan Bradl'ı geçmek için acele etmeyip uygun anı bekledim. O anı yakaladıktan sonra da kalan turlarda dikkatle sürüp buradan da 25 puan almak çok sevindirici." dedi. Şampiyonada Marquez 163 puanla lider durumdayken, kendisini 147 puanla Dani Pedrosa ve 137 puanla da Jorge Lorenzo takip ediyor. Valentino Rossi ise 117 puanla dördüncü sıraya yükseldi.

Lorenzo: "Yarış hayatımı riske ettim"

Assen'de omzundan geçirdiği sakatlığından dolayı bir önceki yarış Almanya'da yarışamayan, burada da doktorlarının özel izniyle start alan Jorge Lorenzo, mücadelenin ardından bu pistte de düşseydi yarış hayatının bitebileceğini açıkladı. Lorenzo

"Burada üçüncü bir kaza olsaydı muhtemelen şampiyonluk ve daha da önemlisi kariyerimin sonuna gelmiş olabilirdim. Yine de bu zor durumu kurtardık. Şimdi önümüzde uzun bir süre var ve bu süre içerisinde iyileşip daha iyi bir şekilde pistlere döneceğim. Yeniden zafer için mücadele edebilirim. Buraya tam formda gelemedim. İki ciddi operasyondan sonra çok fazla antrenman yapma şansım olmadı. Yarışın ortalarına doğru baş dönmesi sorunuyla boğuştum ve sonlarına doğru da durum oldukça kötüye gidiyordu. Son olarak kendimi gururlu ve görevini yapmış hissediyorum" şeklinde konuştu.



Valentino Rossi meşhur virajda Marquez'e geçilerek "deja vu" yaşadı.



Podyumu bu kez gençler ve tecrübeli Rossi paylaştı.

Stefan Bradl 19 tur lider sürse de Marquez'in baskısına karşı koyamamış 2. oldu.



Amerika Moto GP'si

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.	Marc Marquez.....	Repsol Honda.....	44m00.695s
2.	Stefan Bradl.....	LCR Honda.....	+2.298s
3.	Valentino Rossi.....	Yamaha.....	+4.498s
4.	Alvaro Bautista.....	Gresini Honda.....	+4.557s
5.	Dani Pedrosa.....	Repsol Honda.....	+9.257s
6.	Jorge Lorenzo.....	Yamaha.....	+12.970s
7.	Cal Crutchlow.....	Tech 3 Yamaha.....	+15.304s
8.	Nicky Hayden.....	Ducati.....	+33.963s
9.	Andrea Dovizioso.....	Ducati.....	+34.129s
10.	Hector Barbera.....	FTR-Kawasaki.....	+1m02.369s

Yağız Avcı'dan yeni bir Bursa zaferi

Yağız Avcı - Bahadır Gücenmez ekibi 38'inci Yeşil Bursa Rallisi'ni kazanarak şampiyona liderliğine yükseldi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: TOSFED Medya

Kısa adı BOSSEK olan Bursa Otomobil Sporları Kulübü tarafından Oyak-Renault ana sponsorluğunda gerçekleştirilen Yeşil Bursa Rallisi'nde bu sene 41 ekip start aldı. Asfalt etaplarda 38. kez düzenlenen ülkemizin en köklü rallilerinden biri olan yarışta geçilen toplan 10 özel etabın ardından Castrol Ford Team Türkiye'den Yağız Avcı - Bahadır Gücenmez ekibi zafere ulaştı. Yine aynı takımdan Murat Bostancı - Onur Vatansever ikilisi Ford Fiesta S2000 otomobilleri ile 17,7 saniye farkla ikinciliği elde ederken, Pegasus Racing'den Fatih Kara - Güray Karacar ikilisi de üçüncü sırada finiş geldiler. Burak Çukurova - Ünal Tezel ikilisi Bursa'da bir kez daha Sınıf 3 birinciliğine ulaşıp-



larken, Sınıf 5'te ise Pegasus Racing adına Fiat Punto S1600 ile yarışan Kuvvet Erim - Burak Koçoğlu rakiplerine zirveyi kaptırmadılar. Yine Castrol Ford takımının hakimiyetinde geçen Sınıf 6 ve 2 WD klasmanında ise Orhan Avcıoğlu - Burçin Korkmaz birinciliğin sahibi oldular. "En İyi Genç Pilot" Castrol Ford Team Türkiye'den Murat Bostancı, "En İyi Genç Co-Pilot" Team 47 Motorsports'tan Ümitcan Özdemir ile yarışan Gökay Gökşen, "En İyi Bayan Co-Pilot" da Bonus Unifree Parkur Racing'den Burcu Burkut Erenkul ile yarışan Şeyma Yağız olarak sıralandılar. Historic rally klasmanında, son 2 yılın Türkiye Historic Rally Şampiyonu Engin Kap/Başar Yavuz ekibi bir kez daha zirvede yer alarak şampiyona liderliğini sürdürdü. Servis alanı olarak, FSM Bulvarı'nda yer alan Nilüfer Belediyesi konser alanının kullanıldığı organizasyonun mahalli klasmanı, Ford Fiesta ST ile yarışan Alptekin Işıkalp - Ahmet Kaya ikilisinin liderliği ile sonuçlandı.

Yağız Avcı: "Sezon daha uzun"

Sezonun son asfalt rallisinde birinci gelen Avcı yarışın ardından "Belki de bu sezonun en zor asfalt etapların-



Genç pilotlar birincisi Murat Bostancı özellikle son luptaki hızlı performansı ile göz doldurdu.



Fatih Kara bir önceki yarıştaki performansını Bursa'ya taşıyamadı.



Burak Çukurova Bursa'da da Sınıf 3 birinciliğini rakiplerine kaptırmadı.



Orhan Avcıoğlu yine asfaltta en hızlı 2WD pilotu oldu.



Engin Kap Historic sınıfında zaferin sahibiydi.



Alptekin Işıkalp Mahalli Klasmanda 1. geldi.



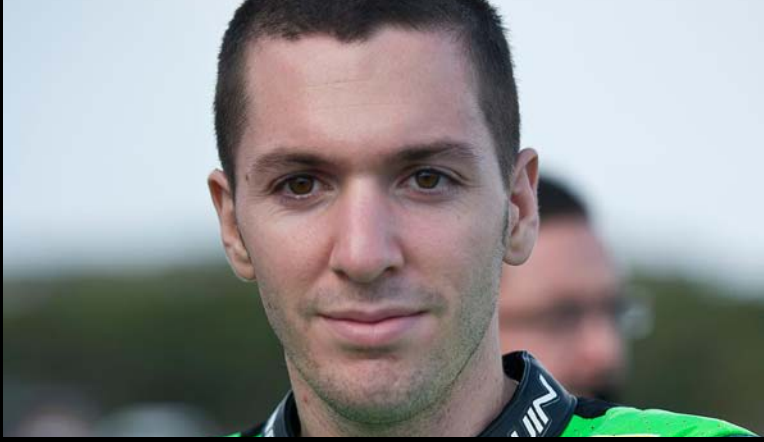
İlk üç ekip podyumda bir arada poz verdiler.

da yarıştık. İlk gün geçtiğimiz Kültür Park içinde ki seyirci etabı oldukça dar bir parkurdu ve seyirci güvenliği açısından da biraz sıkıntılı gibiydi. Hatasız bir sürüş ile tamamladık ve ertesi gün 9 etaplık yarışa başladık. İlk lup oldukça zor geçti ve özellikle ikinci etapta yağın yağmur hepimizi bir hayli zorladı. İlk lupun 3 etabında da en iyi zamanları elde etmeyi başardık ve 20 saniyelik bir avantaj elde ettik. Etapların çok değişken karakteri her geçen lup daha da zor-

laştı ve hatasız sürmeye çalışıp yerimizi korumaya çalıştık. İyi bir tempo tutturup pozisyonumuzu yarış sonuna taşıyabildik ve bu sezon ikinci asfalt yarışımızı kazanmış olduk. Takım arkadaşlarımızdan Murat Bostancı-Onur Vatansever de çok hızlı yarıştırlar ve ilk iki sırayı aldık. Rakiplerimizle ve etaplarla iyi bir mücadele oldu ve sonuçtan oldukça mutluyuz. Şampiyonada biraz daha avantaj elde ettik fakat daha sezon uzun ve 4 toprak rallimiz var" dedi.

Yeşil Bursa Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Yağız Avcı - Bahadır Gücenmez	Ford Fiesta S2000	1:02:50.2
2.....	Murat Bostancı - Onur Vatansever	Ford Fiesta S2000	1:03:07.9
3.....	Fatih Kara - Güray Karacar	Fiat Grande Punto S2000.....	1:04:31.0
4.....	Burak Çukurova - Ünal Tezel	Mitsubishi Lancer Evo9	1:06:25.3
5.....	Uğur Soylu - Emir Şahin	Mitsubishi Lancer Evo9	1:07:08.4
6.....	Orhan Avcıoğlu - Burçin Korkmaz	Ford Fiesta R2	1:07:52.2
7.....	Buğra Banaz - Taner Oylukan	Ford Fiesta R2	1:11:22.4
8.....	Bekir Kuvvet Erim - Burak Koçoğlu	Fiat Punto S1600	1:13:58.7
9.....	Eytan Halfon - Sedat Bostancı	Ford Fiesta ST	1:14:37.0
10.....	Hakan Ertarman - Y.Emre Bol	Renault Clio Ragnotti.....	1:15:13.4



Andrea Antonelli hayata veda etti

Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nın Rusya'da yağmur altında düzenlenen 8. ayağında, Go Eleven takımından İtalyan Andrea Antonelli geçirdiği kaza sonrasında yaşamını yitirdi. Rusya'daki Moskova pistinde 22 tur üzerinden koşulan yarışta ilk sıradan start alan Mahi Racing Team India adına yarışan Kenan Sofuoğlu, yağmur altında başlayan mücadele ilk turu lider tamamladı. Yakhnich Motorsport takımının şampiyona lideri Büyük Britanyalı pilotu Sam Lowes ile Sofuoğlu'nun birincilik için çekiştiği ikinci turun ilk metrelerinde, arka sıralarda yaşanan kaza sonrası kırmızı bayrakla yarışa ara verildi. Go Eleven takımından Andrea Antonelli, start düzlüğünde motorunun hakimiyetini kaybedip kendini yerde buldu. Antonelli'nin düştüğünü görmeyen diğer İtalyan pilot Lorenzo Zanetti, kullandığı motosikletle genç pilotun üstünden geçti. Hemen hastaneye götürülen Antonelli'nin yaşamını yitirdiği açıklandı.

Berkay Besler İtalya'da podyumda

Milli karting pilotu Berkay Besler, serinin İtalya'da gerçekleştirilen ikinci ayak yarışlarında podyuma çıkmayı başardı. 13-15 yaş grubu pilotların tek tip şasi ve motor ile yarıştığı ve üç ayaktan oluşan CIK-FIA Karting Academy Trophy'de ikinci ayak yarışları geçtiğimiz 19-21 Temmuz tarihlerinde İtalya'nın Ortona pistinde koşuldu. 7 turluk ilk eleme yarışını dördüncü, ikinci eleme yarışını ise bir rakibi ile yaşanan temas sonucu son sırada tamamlayan Besler, bu sonuçlarla finalde 15. sırada start almaya hak kazandı. 13 turluk ilk final yarışında 7.liğe kadar yükselmeyi başaran genç milli sporcumuz, ikinci final yarışına da 7.sırada başlayarak damalı bayrağın altından üçüncü sırada geçmeyi başardı. Berkay Besler, 2 ayak ve 4 yarışın ardından CIK-FIA Karting Academy Trophy puan durumunda 8. sırada yer alıyor. Genç pilot, Fransa'daki 3. ayak yarışında da podyum hedefliyor.



Citroen'in yeni WTCC otomobili

Citroen WTCC projesinin ürünü olan modelin çizimleri firma tarafından medyaya sunuldu. C-Elysse modeli temeline göre inşa edilen araç FIA'nın 2014 sezonu WTCC regülasyonlarına göre hazırlanıyor. Şu an Sebastien Loeb tarafından gizlilik içinde yürütülen testlerde kullanılan C-Elysse WTCC'de DS3 WRC ralli otomobilinde kullanılan 1.6 lt. turbo motor bulunuyor. Bu motor 380 HP gücünde ve



400 Nm torka sahip. Araçta 6 ileri Sadev sıralı şanzıman yer alırken, 1100 kg. ağırlığa ve 18 inch'lik jantlara sahip. Citroen'in CEO'su Frederic Banzet C-Elysse WTCC'den firma olarak oldukça umutlu olduklarını açıklarken, şampiyonanın Latin Amerika, Fas, Çin ve Rusya ayaklarında bu otomobilin yarışmasıyla global satışlarına da katkıda bulunacağını altını çizdi.

Sakarılıca tırmanma ile tanıştı

2013 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın 6. ayağı Eskişehir Otomobil Sporları Kulübü tarafından Eskişehir Sakarılıca köyünde düzenlendi. 6 kategoride 12 pilotun start aldığı mücadelede Kategori 1 Citroen Saxo VTS ile ev sahibi pilot Gürbüz Karel'in birinciliği ile sonuçlanırken, Kategori 2'de Eskişehirli genç pilot Buğra Banaz Ford Fiesta R2 ile günün en hızlısı oldu. Kategori 3'de Kocaeli'den yarışa Peugeot 206 RC ile katılan Tansel Karasu birinciliği elde ederken, Kategori 4 Pegasus Racing adına Fiat Punto S1600 ile yarışan Alkan Erden'in liderliği ile sonlandı. Erden 04:50,300 ile günün en iyi zamanına da imza attı. Kategori 5'de ise İzmirli Renault Clio Sport sürücüsü Erkan Yanıkoğlu, Antalyalı Subaru Impreza pilotu İbrahim Şendil'in önünde birinciliği kazanmayı başardı. Kategori 6'da Ankaralı iki Opel Astra GSI pilotundan Tansel Tunca birinci Cem Şit de ikinci oldular.



Hız tutkunları İzmir Park'ta buluştu

İzmir Park'ta 20 Temmuz Cumartesi günü ikincisi düzenlenen Karting turnuvası 55 kişinin katılımıyla gerçekleşti. Gecenin geç saatlerine kadar devam eden Time Trial'in ardından Karakaş Kuyumculuk'un düzenlediği karting turnuvasının bayanlar ve erkekler kategorisinde final yarışları 13 Hp'lik karting araçları ile yapıldı. Karting Turnuvasında, Karakaş Kuyumculuk Yönetim Kurulu Başkanı Kamış Karakaş birinci, Ayberk Ezer ikinci, Bahadır Çakarlar üçüncü oldu. Bayanlar kategorisinde erkeklere taş çıkartırcasına üstün performans gösteren Şerife Ergun birinci olurken, Cansu Soylu ikinci, Günşen Günay üçüncü oldu. Time Trial Etkinliğinde ise Atlantis Kategorisinde Taner Şengezener birinci, Fehmi Genç ikinci, Bahadır Çakarlar üçüncü oldu. Bayanlar Kategorisinde ise Burçin Kutlu birinci, Onur Karakaş ikinci, Aylin Pomaç üçüncü oldu.

TOSFED'in yeni başkanı Metin Çeker oldu

4 Temmuz 2013 tarihinde Ankara'da düzenlenen Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Olağanüstü Genel Kurulu sonucunda Metin Çeker Federasyon başkanlığına seçildi. 123 delegenin hazır bulunmasıyla başlayan toplantıda Dr. Sinan Kılıç tarafından yapılan açılış konuşmasının ardından Divan Kurulu seçimine geçildi. Divan Kurulu sadece tek bir önerenin gelmesinin ardından yapılan açık oylama ile belirlendi. Federasyon Başkanlığı için yapılan seçimde, toplam 150 delegenin 136'sı oy kullandı. Bir oyun geçersiz sayıldığı seçimin sonucunda başkan adaylarından Metin Çeker 81, Ercan Kazaz 54 oy aldı. Bu sonuçla beraber Metin Çeker, TOSFED tarihinin dördüncü Federasyon Başkanı olarak seçildi. Metin Çeker delegelere yaptığı teşekkür konuşmasında "Kişisel çatışmalara son vererek, yapıcı bir muhalefet yapılmasının sporumuza hızla kaliteyi katacağına inanıyorum" dedi.



e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



e-otodergi

