

WWW.

EYLÜL 2012

SAYI: 51

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



**TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Yenilik: Yeni Volkswagen Golf

• 911 CARRERA 4 & 4S • 316i • C 63 AMG COUPE • A1 SPORTBACK • YENİ RANGE ROVER • AURIS • CEE'D • PUNTO

Araç içi teknolojileri tehlikeli mi?

Frost & Sullivan araştırma kuruluşu, araç içi teknolojilerinin sürüş güvenliğine etkisini araştırmış ve raporuna somut bir veri de eklemiş: ABD Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği Genel Müdürlüğü'nün (NHTSA) araştırmasından çıkan sonuca göre, 2010 yılındaki kazaların yüzde 17'si araç içi cihaz/kontrol kullanımı sırasında sürücünün dikkatinin dağılmasından kaynaklanmış. Raporda, araç içindeki teknoloji arttıkça, bu tür kazaların da arttığı vurgulanıyor. Elbette, içinde sadece direksiyon simidi, vites topuzu ve pedalların bulunduğu bir aracı kullanırken bu kadar çok şeyle uğraşmıyorduk. Dikkat dağıtabilecek tek unsur, araç içindekilerle konuşmak olabiliirdi. Bugün geldiğimiz noktada ise, araç kullanırken yol bilgisayarı, hız sabitleyici, navigasyon, gelişmiş ses sistemleri, telefon, dokunmatik ekranlar ve hatta internetle haşır neşiriz. Bunları kullanmamız sırasında gözümüzü yoldan ayırdığımız ve dikkatimizin dağıldığı doğru. Ama bu noktada gözden kaçırılan çok önemli bir konu var: İnsan da, teknoloji gibi gelişen bir varlık. Babalarımız bilgisayarsız günlerde ehliyet almışken, şu an 2-3 yaşındaki çocuklar iPad'de kendilerine oyun satın alıyorlar. Bir başka deyişle, insanların bu tür teknolojik cihazlara yatkınlığı da artıyor. Gençler, cep telefonunun ekranına bakmadan mesaj atar hale geldi. Öte yandan, yeni teknolojilerin birçoğu, dikkat dağıtmak bir yana, sürüş güvenliğini arttırır durumda. Otomatik farlar, otomatik park sistemleri, şeritten çıkınca uyarı veren sistemler, kendi kendine fren yapan sistemler bunlardan sadece birkaçı. Bu nedenle, yeni teknolojileri sonuna kadar destekliyorum. Dikkatsizlik ise, hayatın her anında karşınıza çıkabilir ve yolda yürürken çukura da düşebilirsiniz.

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

Fark yaratmak

Günümüz otomobil dünyasında hem firmaların tasarım hem de pazarlama departmanları ürünlerini farklılaştırma üzerine düşünüp, kafa patlatıyorlar. Tasarımcılar otomobil tasarımları ile ilgili olarak genelde doğadan ilham alırlar. Bunun sonunda geniş omuzlu, kartal bakışlı, kedi burunlu veya bir kadının kıvrımlı kalçasını andıran çamurluklara sahip otomobiller ortaya çıkar. Ortalama kullanıcıya yönelik otomobillerin pazarlama faaliyetlerinde fark yaratmak, genelde aile olgusunun ve güven duygusunun ön plana çıkartılması; sportif görünümlü otomobillerde genç erkek ve kadının ara sıra birbirine bakarak yol alması, SUV tarzındaki araçların ise ne kadar maceracı olduklarının vurgulanması şeklinde karşımıza çıkar. Ama nadiren de olsa bunun tersi durumlar ortaya çıkabiliyor: Ülkemizde "Toyota gibi adam" ve "çıkarm senle her yola" gibi sloganlarla insanlarda pozitif çağrışımlar yapan Toyota'nın yeni Auris için Japonya resmi YouTube hesabındaki videolar gibi. Toyota, Japonya resmi YouTube sayfasındaki Auris videolarında boy gösteren İsrailli transseksüel model aracılığıyla, farklı olduğu mesajını çok farklı bir şekilde veriyor. Moda değil, sıradan değil, herkese değil şeklindeki Türkçe'leştirebileceğimiz spotları olan bu internet videoları alışılmışın çok dışında. Çünkü otomobil denilince akla gelen kavramlar aile, erkek ve kadındır. Diğer taraftan videodaki modelin dâhil olduğu camia, çoğunlukla toplumda kabul görmez, hoş karşılanmaz. Sonuçta Auris bir kompakt hatchback ve Toyota bu sınıf için gerçekten riskli bir çalışmaya imza atmış. Yıllar önce sarı renkli Opel Tigra'lar ve sarı renkli Renault Megane Coupe'lerin başına gelenler, bu çalışmayla üretici firma tarafından Auris'e yapılmış gibi.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

TECHNOLOGY & REFINEMENT

CHANGE ERA



NEW CITROËN DS5

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



HABERLER

- 07** Yeni Volkswagen Golf
- 09** Yeni Toyota Auris
- 15** Citroen DS3 Cabrio
- 16** Euro NCAP çarpışma testleri
- 18** Temmuz 2012 otomobil satışları
- 22** e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 23** Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMİ

- 24** Peugeot 208

VİDEOLU TESTLER

- 30** Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 32** Mercedes-Benz C 63 AMG Coupe
- 39** BMW 316i Sedan Otomatik
- 46** Audi A1 Sportback
1.6 TDI S tronic
- 52** Kia cee'd 1.6 CRDi VGT Otomatik
- 57** BMW Z4 sDrive20i
- 68** Fiat Punto 1.4 MultiAir
- SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**
- 64** Hyundai i30 1.6 CRDi
- 73** Hyundai ix35 1.6 GDI 4x2

YASAL UYARI

- 77** e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 78** Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 79** F1 Belçika GP'si
- 82** WRC Almanya Rallisi
- 85** Hitit Rallisi
- 88** World Supersport Motosiklet
Rusya Yarışı
- 90** Amerika Moto GP'si
- 92** Çek Cumhuriyeti Moto GP'si
- 94** Haberler



12 **PORSCHE 911
CARRERA 4 & 4S**

**Okumak istediğiniz konunun sayfa
numarasına tıklayabilirsiniz!**



e-otodergi

EYLÜL 2012 - SAYI 51

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 Bulunanlar

İsa Demir, Yaman Yılmaz

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.

Tüvtürk'ten motosiklet muayene istasyonları

Motosiklet kullanıcılarına muayene kolaylığı getirerek trafik güvenliğini arttırmayı hedefleyen Tüvtürk, şehir içinde, ulaşımı kolay noktalarda motosikletlere özel istasyonları hizmete soktu. Sadece motosikletlere hizmet veren istasyonlardan ilk ikisi, İstanbul Maslak Atatürk Oto Sanayi ve İstanbul Kadıköy Kızıltoprak'ta açıldı. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın belirlediği standartlarda tüm ülke çapında araç muayene hizmeti veren Tüvtürk Araç Muayene İstasyonları, özellikle mo-

tosiklet sürücülerinin, şehir merkezlerine uzak istasyonlara ulaşımında sorun yaşadıklarının tespit edilmesinin ardından, şehir içinde, ulaşımı kolay noktalarda motosikletlere özel istasyonlar açarak motosikletlerin güvenliğinin arttırılmasını amaçlıyor.



Volkswagen Caddy Sportline Türkiye'de

Volkswagen Ticari Araç, Caddy ürün gamına sınıfının en güçlü modelini ekledi: Caddy Sportline 2.0 TDI 140 HP. Volkswagen Caddy Sportline'ın 2.0 litrelik turbo dizel motoru 140 HP güç ve 1750-2500 d/d aralığında 320 Nm tork üretiyor. Caddy Sportline 2.0 TDI 140 HP, 0'dan 100 km/s hıza 10.1 saniyede çıkıyor. Araçta 16 inç'lik alüminyum alaşımlı Sircusa jantlara yer verilmiş. 100 km'de ortalama 6.1 lt yakıt tüketen VW Caddy Sportline 2013, isteğe bağlı olarak 6 ileri DSG ile de satın alınabiliyor. Sınıfında bütün modellerinde ESP'nin standart olarak sunulduğu ilk ticari araç olan Caddy'nin donanımı hayli zengin.



BMW Motorrad

Borusan Otomotiv
BMW Motorrad
Distribütörü
www.bmw-motorrad.com.tr



The Ultimate
Riding Machine

BAZI EFSANELER GERÇEKTİR.

BMW R 1200 GS efsanesini yaşama sırası şimdi sizde. %0 faizli cazip kredi seçenekleri ve R 1200 GS'ye özel avantajlı aksesuar paketleri Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda sizi bekliyor. Ayrıntılı bilgi için BMW Motorrad Türkiye İletişim Merkezi: 0850 252 40 40.

BMW R 1200 GS İLE EFSANEYİ YAŞA.

PREMIUM FINANCE
HAYALİNİZDEKİ OTOMOBİLİ ŞİMDİ HAYATINIZDA
WWW.PREMIUMFINANCE.COM.TR

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

Premium Finance, anlaşmalı olduğu banka ve finansal kurumların sunduğu en uygun taşıt kredisi koşulları hakkında kullanıcılarını bilgilendirmek ve kullanıcı kredi taleplerini söz konusu banka ve finans kuruluşlarına iletmek dışında bir yükümlülük taahhüt etmemektedir.

HONDA

The Power of Dreams

Honda Civic
tutkusu

40
yaşında



1972



2012

Honda Civic efsanesi tam 40 yıldır devam ediyor!

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



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



Honda Finans

İSTE GOLF VII



Otomobil dünyasında yeri başka olan otomobiller vardır. İlk defa 1974 yılında tanıtılan ve 2012'ye kadar 6 nesilde 29 milyon adetten fazla satarak bir efsane haline gelen VW Golf de bunlardan biri. Kompakt hatchback sınıfının yaratıcısı olarak bilinen VW Golf'ün yedinci nesli 4 Eylül 2012 tarihinde Almanya'nın Berlin kentinde düzenlenen bir etkinlikle tanıtıldı. Yeni nesil Golf, tasarım olarak bir Golf'ten beklendiği gibi. Yani tasarımda bir devrimden söz etmek söz konusu değil. Alışılmış Golf çiz-

gilerinin biraz daha gerdirilmiş gibi. Yapılan açıklamaya göre MQB (Modularer Querbaukasten- Modular Transverse Matrix) adlı platformda üretilen 7. nesil Golf'ün 4255 mm'lik uzunluğu eskisinden 56 mm, 1799 m'lik genişliği ise eskisinden 13 mm daha fazla. Yükseklikse 28 mm azalarak 1452 mm olmuş. Bu sayede 0.27 Cd'lik rüzgar direnç katsayısına sahip aerodinamik bir gövde elde edilmiş. 2637 mm'lik dingil mesafesi de 59 mm artış göstermiş ve ön tekerleklerin 43 mm öne çekilmesiyle iç

mekanda daha fazla alan sağlanmış. VW yetkilileri yedinci nesil olarak yollara çıkacak yeni Golf'ün arka koltuklarında diz mesafesinin 15 mm, önde omuz genişliğinin 31 mm, arkada omuz mesafesinin ise 30 mm daha iyi olduğunu belirtiyor. Yeni üretim teknikleri ve malzemeler sayesinde toplam ağırlığın 100 kg kadar azatlığı da verilen bilgiler arasında. Yeni Golf'ün tüm motorlarında stop/start sistemi standart. İlk etapta benzinli motor olarak 4.9 lt/100 km'lik ortalama tüketim sunan

1.2 lt TSI 85 HP, 4.8 lt/100 km ortalama yakıt tüketimi sunan silindir deaktifasyon teknolojili 1.4 TSI 140 HP seçenekleri sunulacak. Dizellerse 3.8 lt/100 km ortalama tüketim sunan 1.6 TDI 105 HP ve 4.1 lt/100 km ortalama tüketim sunan 2.0 TDI 150 HP. 2013 Golf'te ilk defa sürücü profil seçimi olanağı da sunulacak. Buna göre sürücü Eco, Sport, Normal ve Individual olmak üzere 4 farklı sürüş seçeneğinden birini tercih edebilecek. DSG şanzımanında bunlara ek olarak Comfort seçeneği olacak.

YEDİNCİ JENERASYON GOLF'ÜN İÇ MEKANI TAMAMEN YENİLENMİŞ. MALZEME KALİTESİNİN ARTTIRILDIĞI BELİRTİLEN KOKPİTTE SÜRÜCÜYE DÖNÜK KONSOL DİKKAT ÇEKİYOR. YENİ ARKA TASARIM SADE VE MODERN HATLARA SAHİP.





Fark arayanlara

Toyota, yeni Auris'i duyurdu. Çeşitli kanallardan gerçekleşen bu duyurunun en ilginçiyse Toyota'nın Japonya resmi YouTube kanalından yaptığı transseksüelli videoydu. Toyota bu video çalışmasıyla yeni Auris'in farklı olduğunu vurgulamaya çalışmış. Corolla'nın hatchback'i olarak düşünebileceğimiz Auris, kompakt sınıf olarak da bilinen C segmenti bir otomobil. 2012 Paris Otomobil Fuarı'nda gösterimi yapılacak yeni Auris'in 4275 mm'lik boyu eski-

sinden 35 mm daha fazlayken, 1760 mm'lik genişliği ve 2600 mm'lik dingil mesafesi eskisiyle aynı. Yükseklikse 55 mm azalarak 1460 mm olmuş. Otomobilin 0.28 Cd'lik rüzgar direnç katsayısının kendi segmentinde en iyi değerlerden olduğu ifade ediliyor. Yeni Toyota Auris'in iç mekanı, eskiye göre daha geleneksel görünse de, kullanışlılık yönünden daha iyi olacağı belirtiliyor. 2013 Auris'te 1.8 litrelik tam hibrid (full hybrid), 1.33 lt ve 1.6 lt benzinli, 1.4 ve 2.0 litre turbo dizel motor seçenekleri sunulacak.



ESKİYE GÖRE DAHA GELENEKSEL GÖRÜNEN İÇ MEKANIN DAHA KULLANIŞLI OLACAĞI AÇIKLANDI.

Ford'u sosyal medyada takip etmek için linklere tıklayın!



/FordTurkiye



/FordTurkiyeRalli



/FordTurkey



/FordTurkiye



Yeni Fiat Panda 4x4 Paris'i bekliyor



A segmentinin ilk 4x4 modeli olacak yeni Fiat Panda 4x4 Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak. İlk kez 30 yıl önce yollara çıkan Panda modelinin üçüncü jenerasyonunu temsil eden yeni Panda, bu versiyonunda yer alan dört tekerlekten çekiş sistemi ve standart modelden farklı süspansiyon sayesinde hafif arazide de iddialı. 5 kapılı yeni Fiat Panda 368 cm uzunluğa, 167 cm genişliğe ve 160 cm yüksekliğe sahip. Dingil mesafesi 230 cm olan Panda 4x4'ün iz açıklıkları önde 141 cm, arkada ise 140 cm. Panda'nın 4x4 sisteminin sürekli dört tekerlekten çekiş olduğunu da belirtelim. Standart donanımında ESC'ye sahip olan araçta elektronik diferansiyel kilidi de var.

Fiat 500 Turbo 135 HP tanıtıldı

Kuzey Amerika pazarı için geliştirilen Fiat 500 1.4 MultiAir Turbo tanıtıldı. 135 HP'lik turbo motora sahip 500 Turbo, sportif süspansiyonu, pistte etkinliği kanıtlanmış frenleri, dinamik dış tasarımı, sportif tarza sahip iç mekânı ve Beats by Dr. Dre ses sistemiyle dikkat çekiyor. Fiat 500 model ailesinin yeni üyesi, 1.4 litre hacimli atmosferik beslemeli motoruyla karşılaştırıldığında yüzde 34 daha fazla güç ve yüzde 53 daha fazla torka sahip. Fiat 500 Turbo; çabuk hızlanma ve daha yüksek maksimum hız için 3.35 son dişli oranına sahip C510 kodlu 5 ileri manuel şanzımanla donatılmış. Siyah boyalı boşluklara sahip olan

16 inç'lik alüminyum jantların arkasında Fiat 500 Turbo'nun daha fazla fren gücüne sahip olması için yarı metalik fren balatalarına, daha geniş 11 inç'lik havalandırılmalı ön rotorlara ve kırmızı boya ile verniklenmiş fren kaliperlerine de yer verilmesi dikkat çekiyor.



Infiniti LE Concept Paris'te tanıtılacak

Infiniti'nin ilk yüzde 100 elektrikli konsept aracı olan LE Concept'in Avrupa prömiyeri Paris Otomobil Fuarı 2012'de gerçekleştirilecek. LE Concept, kablosuz şarj edilme sistemi sayesinde, ilk jenerasyon elektrikli otomobillerin bir adım önüne geçiyor. 4 kapılı sedan gövdeye sahip olan LE Concept, 0.25 Cd'lik değerle, rüzgâr sürtünme katsayısı konusunda çok başarılı. 4.7 metre uzunluğundaki otomobil, 100kW (134 HP) güç ve 325 Nm tork üreten elektrikli motora sahip. Infiniti LE Concept'in menzili ise, tam dolu lityum iyon pillerle (24 kW's) 160 km olarak açıklandı. Hızlı Şarj ünitesi kullanılarak pillerin yüzde 80'inin 30 dakikada doldurulabildiği ifade ediliyor.

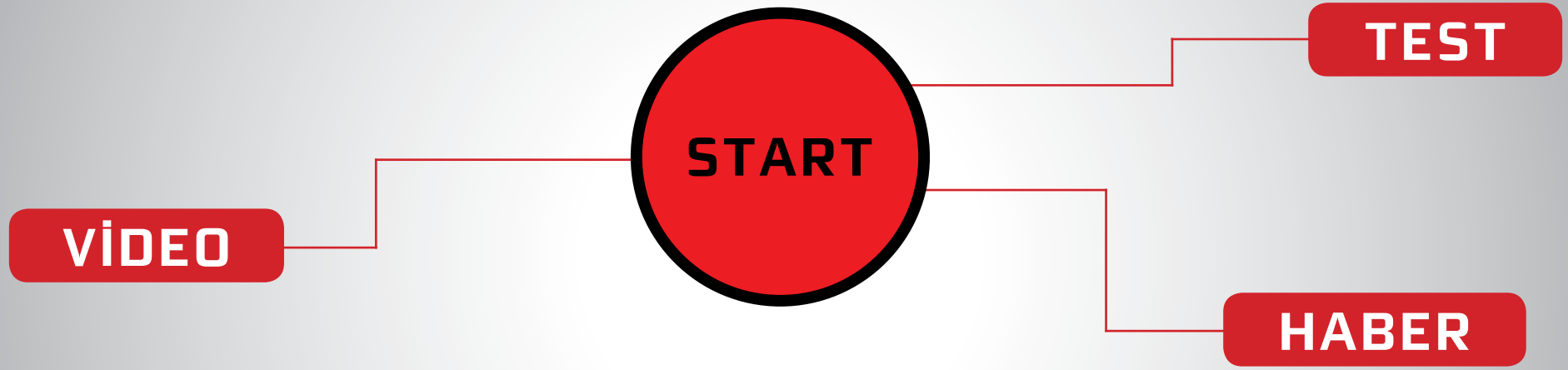
Toyota Türkiye'nin tamamı Abdul Latif Jameel'in oldu

Toyota Pazarlama ve Satış A.Ş. ortaklık yapısına dair gerçekleşen bir değişikliği duyurdu. Toyota ve Mitsui&Co ile birlikte alınan karar doğrultusunda, çoğunluk hissesi ALJ'ye ait olan şirketin, Toyota Avrupa'ya ait yüzde 25 ve Mitsui &Co şirketine ait yüzde 10'luk hisselerinin de tamamının satın alınması sonucunda ALJ tek hissedarı oldu.

Hisse devriyle ilgili yapılan açıklamada; Toyota Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt "ALJ'nin Toyota markasına ve Türkiye'ye duyduğu güvenin neticesinde alınan bu kararla Toyota'yı faaliyet gösterdiği her alanda lider ve öncü marka yapma hedefimize sonuna kadar inanıyoruz" dedi.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Yeni 911 dörtledi

Porsche, 2012 Paris Otomobil Fuarı'nda 911 ailesinin dört tekerlekten çekişli versiyonları 911 Carrera 4 ve 4S'i tanıtmaya hazırlanıyor. Coupe ve cabrio karoser seçenekleri bulunacak bu modeller Porsche'nin açıklamasına göre arkadan itişli versiyonlarla aynı motor, süspansiyon ve şanzıman sahip. Otomobiller standart olarak 7 ileri manuel şanzımanla alınabileceği gibi, opsiyonel olarak çift kavramalı PDK şanzımanla da sipariş edilebilecek. 350 HP güç üreten 3.4 litrelik motora sahip yeni 911 Carrera 4 Coupe 0-100 km/s hızlanmasını 4.5 saniyede tamamlarken, maksimum hız 285 km/s olarak belirtiliyor. Bu değerler cabrio karoser için 4.7 sn 282 km/s. Fabrika verisi ortalama tüke-

tim değerleri ise PDK şanzıman için 8.6 lt/100 km (coupe), 8.7 lt/100 km (cabrio). 400 HP güç üreten 3.8 litrelik motorlu 911 Carrera 4S'te ise değerler doğal olarak biraz daha iyi. Coupe karoser için 0-100 km/s hızlanma 4.1 sn, maksimum hız 299 km/s olarak açıklanırken, bu değerler cabrio versiyonda 4.3 sn ve 296 km/s. Yeni 911 Carrera 4 S'in fabrika verisi ortalama tüketim değerleri 9.1 lt/100 km (coupe) ve 9.2 lt/100 km olarak belirtiliyor. 2013 model olarak yollara çıkacak yeni Porsche 911 Carrera 4'ün Almanya'daki başlangıç fiyatı 97.557 Euro, 4S'in başlangıç fiyatı ise 112.313 Euro olarak açıklandı.



Trax Paris'te sergilenecek

Chevrolet, yeni küçük SUV'u Trax'ı Paris Otomobil Fuarı'nda sergileyeceğini önceden duyurmuştu ve biz de bu habere yer vermiştik. Şimdiyse 2013 model olarak yollara çıkacak bu otomobilin daha kapsamlı bilgileri açıklandı. Opel Mokka'nın kuzeni olacak Trax, 4248 mm'lik uzunluğa, 1776 mm'lik genişliğe ve 2555 mm'lik dingil mesafesine sahip.

İç mekanının kullanışlı olacağı belirtilen otomobilin bagaj hacmi 358 lt olarak veriliyor. Motor seçenekleriyse üç tane: 140 HP güç-200 Nm tork üreten 1.4 Turbo benzinli, motor gücü henüz belirtilmeyen 1.6 litre atmosferik benzinli (muhtemelen 124 HP) ve 130 HP güç-300 Nm tork üreten 1.7 litre turbo dizel. Tüm motorlarında stop/start özelliği bulunacak Trax'ta, dört tekerlekten çekiş sistemi 1.4 lt ve 1.7 lt'lik motorlarda sunulacak. 6 ileri otomatik şanzıman seçeneği de yine 1.4 lt ve 1.7 lt'lik motorlarla alınabilecek.



Chevrolet Spark makyajlandı

Spark, 2013 model yılı için makyajlanarak yeni bir ön görünümüne kavuşuyor. Chevrolet'den yapılan açıklamaya göre 2012 Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak makyajlı Spark'a yeni ön tampon ve daha farklı görünen çift parçalı radyatör ızgarası uygulanmış. İç mekanda da yeni renkler uygulanmış ve orta konsolun tasarımı biraz elden geçirilmiş.

Spark'ta 1.0 lt 68 HP benzinli ve 1.2 lt 82 HP benzinli olmak üzere 2 motor seçeneği mevcut. Bu motorların ikisinin de ortalama tüketimleri 5.0 lt/100 km olarak açıklandı.



**Günde 19 TL'ye Ford fırsatı bitmedi!
Yaz fırsatı
Eylül'de de devam ediyor!
Yazdan kalma fiyat avantajları
Ford Yetkili Satıcıları'nda!**

FORD BİNEK ARAÇLAR



Eylül fırsatları için tıklayın.



Yeni Range Rover yüzünü gösterdi

Land Rover, markanın en lüks kanadını temsil eden Range Rover'ın yeni neslinin Paris Otomobil Fuarı 2012'de tanıtılacağını duyurdu. Siyah renkli A-B-C ve D sütunları ve ön çamurlukları tamamen kapatan motor kaputu gibi geleneksel geleneksel Range Rover tasarım öğelerini yeni Range Rover'da da görmek mümkün. Bununla beraber gövde de yapısal anlamda çok büyük değişiklikler yapılmış. Dünyanın ilk tamamı hafif alüminyum alaşımlı monokok gövdesine sahip SUV'u olduğu ifade edilen yeni Range Rover, eskisinden 420 kg

daha hafif. Bu hafiflemenin yakıt tüketimi ve dinamizme olumlu katkısı olacağını şimdiden söyleyebiliriz. Ayrıca tamamen yenilenmiş havalı süspansiyon sisteminin de yol tutuş ve konfora olumlu katkılar sağlayacağı ifade ediliyor. Mevcut Terrain Responce sisteminin daha gelişmiş olan Terrain Response 2 Auto ise değişik zemin şartlarında sürücünün işini kolaylaştıracak. V8 benzinli ile TDV6 ve SDV8 dizel motorların kullanılacağı otomobilin hızlanma süresi, yakıt tüketimi gibi teknik verileri Paris Otomobil Fuarı zamanı açıklanacak.



Makyajlı Freelander 2 Moskova'da tanıtıldı

Makyajlı Land Rover Freelander 2 Moskova Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Hem dış tasarım hem de iç mekânında yenilikler bulunan otomobil, daha sportif hatlara kavuştu. "Dynamic" ve "HSE Lux" adı verilen iki yeni donanım sunulmaya başlanacak olan makyajlı Freelander 2, yenilenen iç mekânında yeni eşya gözleri ve kumanda birimlerine sahip. Yeni 7 inç'lik dokunmatik renkli ekran da makyajla gelen yenilikler arasında sıralanıyor. 825 W'lık ve 17 hoparlörlü Meridian ses sistemi otomobilin içini konser salonuna çevirmeyi amaçlıyor. Sesli kumanda sistemi ve renkli geri görüş kamerası ise konforu artıran diğer özellikler.



DS3 üstünü açtı

Citroen DS3 Cabrio, kapılarını bu ayın sonunda açacak olan Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak. Standart modelden sadece 25 kg daha ağır olduğu belirtilen DS3 Cabrio, açılabilir ve ses geçirmeyen soft top tavana sahip. Üç kademeli olarak açılabilen tavan, 16 saniyede tamamen açılabilir ya da kapanabiliyor. Bu işlem 120 km/s hıza kadar gerçekleştirilebiliyor. DS3 Hatchback ile aynı iç mekanı paylaşan Citroen DS3 Cabrio'nun bagaj hacmi 245 litre. Otomobilin tavanının üç kademe olarak açıldığı da verilen bilgiler arasında yer alıyor.



DS ÜRÜN GAMININ EN KÜÇÜK MODELİ OLAN DS3, PARİS'TE CABRIO VERSİYONA KAVUŞACAK.



e-otodergi iPad'de

**ARTIK VİDEOLAR
DA iPad'DE!**



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



**ÇARPIŞMA TESTLERİNİN
VİDEOLARINI İZLEMEK
İÇİN FOTOĞRAFLARIN
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

6 yeni modelin test sonucu açıklandı

Euro NCAP, 29 Ağustos 2012 tarihinde altı yeni modelin çarpışma testi sonucunu açıkladı. Yeni Audi A3, Ford B-Max, yeni Renault Clio, yeni Kia cee'd ve Volvo V40 testten 5'er yıldızla ayrıldı. Yeni Isuzu D-Max ise 4 yıldızda kaldı.

	Yeni Audi A3	Ford B-Max	Yeni Isuzu D-Max
Yetişkin koruma.....	34 puan (yüzde 95)	33 puan (yüzde 92)	30 puan (yüzde 83)
Çocuk koruma	42 puan (yüzde 87)	41 puan (yüzde 84)	33 puan (yüzde 67)
Yaya koruma	27 puan (yüzde 74)	24 puan (yüzde 67)	18 puan (yüzde 51)
Güvenlik desteği.....	6 puan (yüzde 86)	5 puan (yüzde 71)	5 puan (yüzde 71)
	★★★★★	★★★★★	★★★★

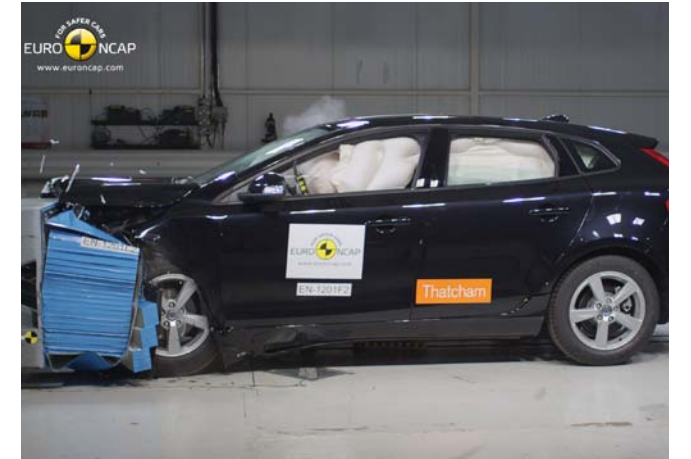




**ÇARPIŞMA TESTLERİNİN
VİDEOLARINI İZLEMEK
İÇİN FOTOĞRAFLARIN
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

**VOLVO V40, BUGÜNE KADAR “GÜVENLİK DESTEĞİ”NDE
100 TAM PUAN ALAN İLK OTOMOBİL OLDU.**

	Yeni Kia cee'd.....	Yeni Renault Clio.....	Volvo V40.....
Yetişkin koruma.....	32 puan (yüzde 89).....	32 puan (yüzde 88).....	35 puan (yüzde 98)
Çocuk koruma.....	43 puan (yüzde 88).....	43 puan (yüzde 89).....	37 puan (yüzde 75)
Yaya koruma.....	22 puan (yüzde 61).....	24 puan (yüzde 66).....	32 puan (yüzde 88)
Güvenlik desteği.....	6 puan (yüzde 86).....	7 puan (yüzde 99).....	7 puan (yüzde 100)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★



Satışlardaki düşüş durdu

2012 Temmuz ayındaki satışlar, Haziran ayına göre düşerken, geçen yılki Temmuz ayına göre arttı. Temmuz ayında 10.890 adedi yerli, 33.641 adedi ise ithal olmak üzere toplam 44.531 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

Temmuz 2012 satışları, 2011 Temmuz satışlarının yüzde 2.33 üzerinde gerçekleşti. Yılın ilk yedi ayına baktığımız zaman ise, otomobil satışlarının yüzde 13.28 gibi bir gerileme kaydettiğini anlıyoruz.

Temmuz ayında 10.890 adet yerli otomobil satıldı. Satışları bir önceki aya göre biraz daha düşen Renault, Temmuz ayında 4384 adet satışla yerli piyasanın yine önde gelen markası oldu. Temmuz ayında 2897 adet satan Fiat ikinci olurken, onun ardından 1451 adetlik satışla Toyota geldi. 1279 adet otomobil satan Hyundai dördüncü olurken, Honda 879 adetlik satışla beşinci geldi.

Temmuz ayında ithal pazarda 33.641 adet otomobil satıldı. Temmuz ayında genel toplamda satışlar azaldı, ancak bu sefer Volkswagen'in satışları pek değişmedi. 5873 adet otomobil satan Volkswagen ithal pazarın lideri oldu. Opel, 4043 adetle ikincili-

ğe yükselirken, Ford 3546 adetlik satışla üçüncülüğe düştü.

Temmuz ayında en fazla satan modellerin ilk üç sıralamasında C segmenti otomobiller yer alıyor. Fiat Lincea, Temmuz ayında 2755 adetlik satışla yine lider oldu. Onun ardından 2057 adetle Opel Astra ve 1861 adetle Renault Fluence geldi.

Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Şubat	39.004	29.189
Mart	54.023	47.270
Nisan	53.835	45.645
Mayıs	56.302	50.460
Haziran	56.714	50.849
Temmuz	43.518	44.531
Toplam	333.264	289.021

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Temmuz 2012	Ocak- Temmuz 2012
1	Volkswagen	5873	35.521
2	Opel	4043	24.046
3	Ford	3546	25.423
4	Hyundai	2314	11.454
5	Dacia	1933	13.729
6	Chevrolet	1703	11.648
7	Nissan	1711	9431
8	Toyota	1636	8942
9	Citroen	1421	7223
10	BMW	1173	7853
11	Audi	1059	7083
12	Skoda	1004	4908
13	Peugeot	989	6597
14	Kia	957	5953
15	Fiat	746	4103
16	Mercedes-Benz	736	5450
17	Renault	614	3540
18	Seat	470	2431
19	Volvo	414	2811
20	Honda	199	1721
21	MINI	185	987
22	Suzuki	153	847
23	Land Rover	112	905
24	Geely	109	575
25	Alfa Romeo	90	537
26	Mitsubishi	85	767
27	Jeep	57	330
28	Mazda	54	523
29	Subaru	47	274
30	Tata	35	315

Sıra	Marka	Temmuz 2012	Ocak- Temmuz 2012
31	SsangYong	34	487
32	Proton	34	679
33	Porsche	34	261
34	Chery	28	514
35	Lancia	26	121
36	smart	9	72
37	Maserati	3	8
38	Ferrari	3	10
39	Jaguar	2	36
40	Infiniti	2	8
41	Aston Martin	1	4
42	Bentley	0	8
43	Lamborghini	0	2
Toplam		33.641	208.137

Not: Sıralamalar Temmuz ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Temmuz 2012	Ocak- Temmuz 2012
1	Renault	4384	37.303
2	Fiat	2897	20.269
3	Toyota	1451	5949
4	Hyundai	1279	10.264
5	Honda	879	7099
Toplam		10.890	80.884



Liderlik Spark'a geçti

Mini segmentteki liderlik mücadelesini Temmuz ayında Chevrolet Spark kazandı. 24 adet satan Spark'ı Fransız temsilcisi Peugeot 107 20 adetle takı etti. Yine bir Fransız otomobili olan Citroen C1 ise 10 adetlik satışla beşinci geldi. İtalyan temsilciler Fiat 500 ve Alfa Romeo Mito modelleri kendilerine ortalarında yer buldular.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak- Temmuz 2012
1 Chevrolet Spark	24.....	106
2 Peugeot 107	20.....	99
3 Fiat 500	16.....	100
4 Alfa Romeo Mito	11.....	69
5 Citroen C1	10.....	85

VW Polo liderliği kaptı

Boyut, tasarım ve motor özellikleri bakımından birbirine yakın olan VW Polo, Ford Fiesta ve Opel Corsa arasında kıyasıya rekabet yaşanıyor. Bu mücadelede Temmuz ayında Polo galip geldi. Bu segmentin lideri olan Symbol Temmuz ayında ciddi bir sessizliğe büründü ve sadece 832 adetlik satış gerçekleştirerek sürpriz bir şekilde beşinci oldu.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak- Temmuz 2012
1 Volkswagen Polo	1616.....	9060
2 Ford Fiesta	1592.....	11.846
3 Opel Corsa	1500.....	9018
4 Hyundai i20.....	1240.....	6993
5 Renault Symbol	832.....	12.716
6 Dacia Sandero	727.....	4366
7 Fiat Punto	690.....	3367
8 Chevrolet Aveo Sedan	672.....	4184
9 Renault Clio HB	619.....	3555
10 ... Renault Clio SW.....	610.....	3155



Fiat Linea hep önde

Artık C segmentinin lideri standartlaşmış durumda sanki. Küçük bir makyaj gördükten sonra daha alımlı hale gelen Fiat Linea uzun bir süredir liderliği kimseye bırakmıyor. Opel Astra da istikrarlı bir şekilde satışlarını devam ettiriyor. 2057 adet satış gerçekleştiren Opel Astra'nın arkasından, 1861 adet satışla Renault Fluence geldi. Toyota Auris 1393 adet satışla dikkatleri çekti.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak- Temmuz 2012
1 Fiat Linea.....	2755.....	18.581
2 Opel Astra HB.....	2057.....	10.950
3 Renault Fluence	1861.....	14.259
4 Toyota Auris	1393.....	5715
5 Ford Focus Sedan.....	1301.....	8873
6 Volkswagen Golf	1128.....	6468
7 Volkswagen Jetta	988.....	8022
8 Hyundai Accent Blue.....	971.....	4050
9 Toyota Corolla.....	896.....	5579
10 ... Honda Civic	879.....	7099



Volkswagen Passat yalnız kaldı

Temmuz ayında VW Passat liderlik konusunda yalnız kaldı. 1000 adet sınırını geçen tek model olan Passat 1264 adet satış gerçekleştirdi. BMW 3 Serisi 519 adetlik satışla ikinci gelirken, Mercedes-Benz C Sınıfı ise Temmuz ayında 344 adette kaldı. Bu modelleri VW CC takip etti. CC'nin fiyatının uygun olması satışlarını arttırıyor.

Mercedes-Benz E Serisi uyandı

Mercedes-Benz E Sınıfı birkaç aydır liderlik koltuğuna oturamamıştı. Temmuz ayında 254 adetlik satış gerçekleştiren otomobil nihayet birinci oldu. Audi A6 235 adetlik satışla ikincilik koltuğuna oturdu. BMW 5 Serisi'nin satışları bir önceki aya göre yarıya düştü. 5 Serisi, 223 adetlik satışla üçüncü oldu. Bu sınıfta Mayıs ve Haziran aylarındaki satışların yüksek olması Temmuz'a eksi olarak yansımış görünüyor.



Hızlı ve gösterişli

Porsche markası geçmişte sadece "hız" kavramıyla bütünleşmiş durumdaydı. Ancak son yıllarda buna makam aracı kavramını da eklemiş durumda. Yani gösterişli ve hızlı olan, prestijli bir makam otomobili. Ve bu konuda başarılı da olduğu ortada. Zira Temmuz ayı verilerine göre Porsche Panamera sekiz adetlik satışla Mercedes-Benz S Sınıfı ve BMW 7 Serisi'nin önüne geçerek lider oldu.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak-Temmuz 2012
1 Volkswagen Passat	1264	7102
2 BMW 3 Serisi	519	3120
3 Mercedes-Benz C Sınıfı	344	2958
4 Volkswagen CC	299	1414
5 Opel Insignia	224	1613
6 Renault Latitude	212	1518
7 Audi A4	211	1706
8 Peugeot 508	190	1530
9 Volvo S60	189	1282
10 ... Toyota Avensis	154	1269

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak-Temmuz 2012
1 Mercedes-Benz E Sınıfı	254	1429
2 Audi A6	235	1023
3 BMW 5 Serisi	223	1944
4 Volvo S80	30	163
5 Jaguar XF	2	33

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak-Temmuz 2012
1 Porsche Panamera	8	57
2 Mercedes-Benz S Sınıfı	5	62
3 Audi A8	3	69
4 BMW 7 Serisi	2	45
5 Jaguar XJ	-	3

Nissan Qashqai öne geçti

SUV segmentindeki başarılı iki modelden biri olan Nissan Qashqai, iki aydır aynı satışı gerçekleştiren Temmuz ayında lider oldu. Dacia Duster 610 adetlik satışla ikinci geldi. 521 adetlik satış gerçekleştiren Hyundai ix35 sessiz ve emin adımlarla ilerliyor. Nissan Juke, Kia Sportage ve Volkswagen Tiguan diğer başarılı modeller.



Land Rover tekrar önde

Lüks SUV segmentinde Land Rover tekrar marka olarak öne geçmiş durumda. Range Rover Sport 28 adetlik satışla liderlik koltuğuna yerleşti. 22 adetlik satış gerçekleştiren Porsche Cayenne istikrarlı satışını sürdürürken, Jeep Grand Cherokee 12 adetlik satışla üçüncü oldu. Ne zamandır sesi çıkmayan Volkswagen Touareg 10 adetlik satışla dördüncü gelmeyi başardı.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak-Temmuz 2012
1Nissan Qashqai	888.....	4873
2Dacia Duster	610.....	4701
3Hyundai ix35	521.....	2977
4Nissan Juke	410.....	2590
5Kia Sportage	403.....	2725
6Volkswagen Tiguan	392.....	2366
7Chevrolet Captiva	322.....	2267
8Skoda Yeti	220.....	1232
9Nissan Qashqai+2	114.....	352
10 ...Peugeot 3008	66.....	597

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak-Temmuz 2012
1Range Rover Sport	28	207
2Porsche Cayenne	22	175
3Jeep Grand Cherokee	12	157
4Volkswagen Touareg.....	10	42
5Mercedes-Benz M Sınıfı.....	8	134

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Web + iPad olmak üzere 100.000'e yakın okuyucu)
- Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi
- Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Birçok taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)
- Türkiye'nin en çok kışkırtılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomo-

bil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)

● Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz taktirde, sonsuza kadar sizinle kalır)

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

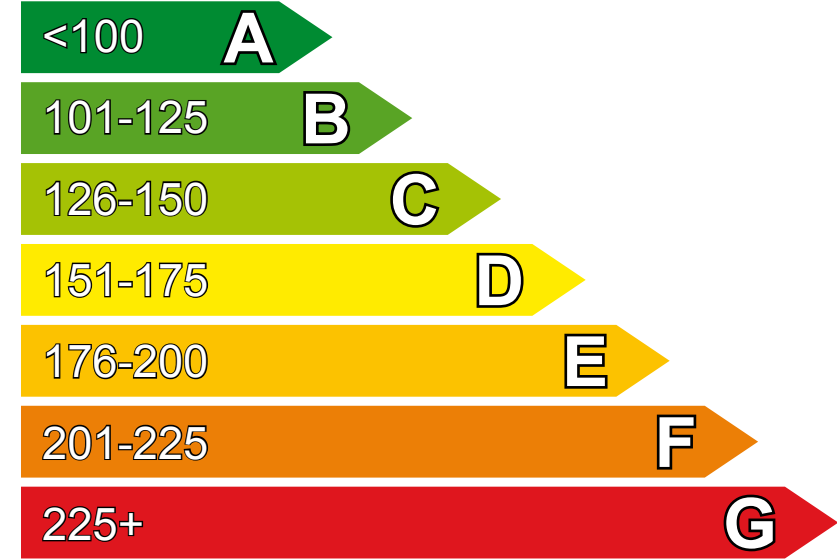
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

malara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz 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.



205 RUHU CANLANIYOR MU?

Peugeot'nun ikonik modeli 205'in devamı niteliğini taşıyan 206 ve 207, hiçbir zaman onun kadar popüler olamamışlardı. Bu serinin son modeli 208, tamamen yenilenen tasarımı, devrim niteliği taşıyan iç mekân özellikleri ve eğlenceli sürüşüyle 205 ruhunu canlandıracağı benziyor.

Yazı: Yaman Yılmaz / Batum-Gürcistan
Fotoğraflar: Peugeot Medya



Otomotiv dünyasında ikon olmuş bazı modeller vardır. MINI Cooper, Fiat 500 ve VW Golf'ü rahatlıkla bu modeller arasında sayabiliriz. Peugeot için "Bu model hangisidir?" diye sorarsanız cevap kesinlikle 205 olacaktır. Hem rallilerdeki başarısı hem de ikonik tasarımıyla Peugeot denildiğinde akla gelen modellerin başında 205 geliyor. 205, 1983-1998 yılları arasında 5.3 milyon adet satarak satış anlamında da başarısı yadsınmayacak bir modeldir. Peugeot, 208 modeliyle birlikte yeniden 205 ruhunu canlandırmayı hedefliyor. Markalar genelde yeni bir model çıkardıklarında, yerini aldığı modelden daha büyük boyutlara sahip otomobiller tasarlarlar ve bununla da övünürler. Peugeot, yeni 208'le farklılık yaratmaya çalıştığını öncelikle boyut anlamında ortaya koyuyor. 208, şaşırtıcı bir şekilde 207'den 7 cm daha kısa tasarlanmış. Ayrıca 207'ye oranla genişlik 1cm, yükseklik ise 2 cm azaltılmış. Bunlar tasarımın farklılığını rakamsal olarak ortaya koyan değerler. Çizgisel olarak baktığımızda 207 ile neredeyse alakası olmadığını görüyoruz.



YEPYENİ BİR İÇ MEKANA SAHİP PEUGEOT 208'DE, YENİ DİREKSİYON SİMİDİNİN ÇAPININ FERRARI 458 ITALIA'NINKİNDEN DAHA DAR OLDUĞU BELİRTİLİYOR. OTOMOBİLDE SPORTİF TASARIMLI GÖSTERGELERE YER VERİLMİŞ.

208, her çizgisiyle 207'nin devamı olmadığını ortaya koyuyor. Tamamen yeni bir otomobille karşı karşıyayız. Bir dönem sıkıcı sayılabilecek tasarımlara imza atan Peugeot, bu konuda tekrar oyuna döndüğünü RCZ ile kanıtlamıştı. 208 de RCZ'nin başlattığı akımın devamı niteliğini taşıyor. Özellikle otomobilin ön tasarımını çok beğendim. Sınıfının en başarılı tasarımlarından biri gibi duruyor. 208'de 3 ve 5 kapılı kasa seçenekleri sunuluyor. 3 kapılı versiyon, şimdilik sadece 156 HP gücündeki motor seçeneğiyle

le satılıyor. Bu versiyonun daha sportif görüldüğünü de belirtmem lazım. 208'in 0.28 Cd'lik rüzgâr direnç katsayısı da tasarımının önemli özellikleri arasında yer alıyor.

208 lansmanında otomobilleri Hopa sınır kapısında teslim aldık. Trabzon'a kadar 200 kilometrelik bir parkur bizi bekliyordu. Otomobilin tasarımını beğendiğimi yukarıdaki satırlardan anlamışınızdır. Ancak benim bu otomobille ilgili en çok merak ettiğim konu iç mekân ve direksiyon

tasarımıydı. Çünkü bütün yabancı yayınlarda otomobilin direksiyon tasarımından bahsediliyordu. Bu yüzden Hopa'da otomobili teslim alır almaz, dış tasarımından çok iç mekânını merak ettiğimden dolayı, hevesle koltuğuna oturdum. Peugeot yetkililerinin belirttiklerine göre direksiyon simidi, çap olarak Ferrari 458 Italia'nın direksiyonundan daha dar ve konsolu daha derli toplu gösterme düşüncesinin bir parçası. O kadar dar bir çapı var ki, gösterge panelini görmeyeceğinizden dolayı, panel genel

MPV tarzında normalden yukarı yerleştirilmiş. İlk bakışta bu durumu yadırgıyorsunuz. Çünkü boyunuz 1.80 cm'nin üzerindeyse, gösterge tablosunu tamamen görmek için direksiyonun konumunu ayarlamak adeta bir sanat haline geliyor. Açıkçası ben bunu halledebilmek için, direksiyonu normalden daha fazla bacaklarıma yaklaştırdım ve kendimi de biraz daha aşağı kaydırdım. Ayarlaması zor, ama kullanımı da bir o kadar zevkli. Küçük olması ve ele iyi oturması kullanıcıyı gaza getiriyor. Direk-



208'İN YÜZÜ SPORTİF VE GÜZEL. İÇ MEKANDA KROM AYRINTILARA YER VERİLMİŞ.



siyonun hissi gayet iyi. Bana sorarsanız ben bu direksiyon simidinin sürüşe yönelik pozitif etkisini çok beğendim. Ancak ayarlanması ve buna alışılması biraz zaman alabilir.

İç mekânın bir diğer farklı bölümü de orta konsolun en üstünde yer alan dokunmatik ekran. Peugeot, bu ekran konusunda çok iddialı. Bana bu ekran ile Apple ürünlerinin hissi sağlanmaya çalışılmış gibi geldi. Bu anlamda başarılı olunduğunu da söyleyebilirim. Dokunmatik ekran, gayet hızlı ve keyifli çalışıyor. 7 inç'lik ekran, radyo, eller serbest Bluetooth kiti, USB bağlantısı ve audio streaming yoluyla müzik dosyalarının okunması, iPod/iPhone entegrasyonu gibi farklı işlevlere kolay erişim sağlıyor. Bu arada otomobilin iç mekânının küçük sınıf bir otomobile oranla oldukça sessiz olduğunu belirtmem gerekiyor. Peugeot'nun diğer modellerinde sıkça rastlanan süspansiyon tıkırtısının iç mekâna yansımaları bu otomobilde neredeyse tamamen yok edilmiş.

Peugeot'nun 208 modeliyle en iddialı olduğu konulardan biri de yeni motor seçenekleri ve düşük yakıt tüketimleri. En çok dikkat çeken motor

ise yeni 3 silindirli 1.2 lt hacme sahip 82 HP güç üreten makine. PSA Peugeot Citroen Grubu'nun downsizing stratejisinin yeni aşamasını oluşturan bu yeni motor nesli, yakıt tüketimi ve CO2 salımları konusunda gerçekten iddialı. 1.2 lt VTi 104 g/km emisyon değerine sahip. Ayrıca 100 km'de sunduğu 4.5 litrelik ortalama tüketim dizel otomobilleri aratmıyor. İlk kez 208'de kullanılan EB kodlu bu motorlar, iddialı bir şartname bazında tamamen PSA Grubu tarafından tasarlanmış. Eşdeğer güçteki bir 4 silindirliye göre, 3 silindirli 1.2 VTi'nin ağırlığı 21 kg azaltılırken, yakıt tüketimi ve CO2 emisyonları ise yüzde 25 düşürülmüş. Tüketim değerlerinin bu başarısında 207 versiyonlarına oranla 208'in ortalama olarak 110 kg daha

hafif olmasının da etkisi büyük. 208, bu motor dışında 1.6 lt 120 HP ve 1.6 lt 156 HP gücünde benzinli motor seçenekleri sunuyor. Dizel motor seçeneklerini ise 1.4 lt 68 HP, 1.4 lt 68 HP e-HDi ve 1.6 lt 92 HP e-HDi oluşturuyor. Yeni motorlarda 5 ileri manuel, 6 ileri manuel, 5 ileri otomatik, Auto5R ve Auto6R şanzıman seçenekleri sunuluyor.

208, 29.900 TL'den başlayan özel lansman fiyatlarıyla, Eylül ayından itibaren Türkiye'de satılmaya başlandı. Peugeot'nun 2012'nin kalan bölümünde Türkiye'de satış hedefi 2500-3000 adet arasında. Markanın asıl hedefi ise 2013 yılı. 2013'te dünya çapında 550.000, Türkiye'de ise 8000-10.000 adet arasında bir satış hedefleniyor.



**DETAYLARDAKİ ÖZEN
KALİTEYİ ARTTIRIYOR.
USB VE AUX GİRİŞLERİ,
BARDAKLIĞIN ÖNÜNDE.**



**PEUGEOT, 208
MODELİ İÇİN
GLOBALDE
OLDUKÇA
YÜKSEK SATIŞ
HEDEFLERİNE
SAHİP: 2013
YILINDA
550.000 ADET.**

Peugeot 208 1.2 VTi

Peugeot 208 1.6 e-HDi Auto6R

Peugeot 208 1.6 THP 3 Kapı

Fabrika verileri

Motor:	1199 cc, 3 silindirli.....	1560 cc, 4 silindirli, turbodizel	1598 cc, 4 silindirli, turbo
Şanzıman:	5 ileri manuel.....	6 ileri robotize	6 ileri manuel
Maksimum güç:.....	82 HP @ 6000 d/d.....	92 HP @ 4000 d/d	156 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:.....	118 Nm @ 2750 d/d.....	230 Nm @ 1750 d/d	260 Nm @ 1750-4000 d/d
Maksimum hız:	175 km/s.....	183 km/s	215 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn.....	11.8 sn	7.3 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	3962/1829/1460 mm.....	3962/1829/1460 mm	3962/1829/1460 mm
Bagaj hacmi:	286-1076 lt.....	286-1076 lt	286-1076 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort):.....	5.5 / 3.9 / 4.5 lt/100 km.....	4.3 / 3.5 / 3.8 lt/100 km	7.9 / 4.5 / 5.8 lt/100 km
Baz fiyat:	29.900 TL.....	49.400 TL	46.900 TL

104 g/km **B**98 g/km **A**135 g/km **C**

e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 51 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'e yakın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



GERÇEK EFSANE

BMW 3 Serisi'nin efsane modeli denilince akla ilk gelen M3 olsa da, Türkiye'de 3 Serisi'nin efsane modeli her zaman için 316i olmuştur. Bunun nedeniyse markanın Türkiye'deki en popüler modelinin 316i olması.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İşıltılı premium markalar, her zaman için tüketicilerin dikkatini çekiyorlar. Birçok insanın premium bir markaya geçiş yapabilmek için can attığı bir gerçek. Ülkemizde premium marka ayrıcalığının orta sınıf olarak bilinen D segmentinde yaşanabilmesi için gereken reçete uzun yıllardan beri aynı: 1.6 litre motor ve otomatik şanzıman. Bu reçeteyi alan kullanıcılar premium sınıfa geçerken, performanstan ödün vermeyi peşinen kabul etmiş oluyorlardı. Son yıllarda motor teknolojisinin ilerlemesiyle, küçük silindir hacimli motora sahip orta sınıf otomobillerde performanstan ödün verme konusu da tarihe karışmış durumda. Bugün için Audi dışında üç premium marka orta sınıfta 1.6 litrelik motor seçeneği sunuyor.

Bu motor bu kasayı taşıyor mı?

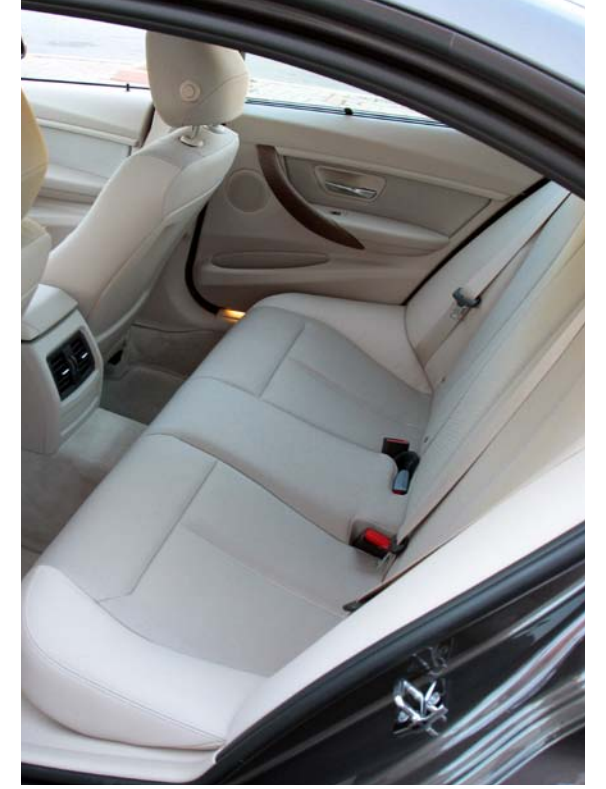
Tek kelime ile yanıtlamak gerekirse “taşıyor”. Hem de fazlasıyla... Orta sınıfta 1.6 litrelik otomatik şanzıman ve 1.6 litrelik motor birlikteliği uzun zamandan beri fazla etkileyici olmayan performans anlamına geliyordu. Ama bu durum otomatik şanzıman-



SÜRÜCÜ ODAKLI ÖN KONDOLDAKİ KUMANDALARIN KULLANIMI KOLAY. TIRTIKLI AHŞAP KAPLAMALAR MODERN LINE'A ÖZGÜ. BEJ RENGİ ZEMİNE SAHİP GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR.



316i MODERN LINE'İN ÖN KOLTUKLARINDA YAN DESTEKLER BİRAZ YETERSİZ. ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN DİZ MESAFESİ ESKİ MODELE GÖRE 15 MM ARTMIŞ OLSA DA BUNU ANLAMAK KOLAY DEĞİL. STANDART SÜSPANSİYON, DAHA ÖNCEKİ ADAPTİF SÜSPANSİYON SİSTEMLİ 3 SERİLERİNE GÖRE DARBE EMİŞTE BİRAZ DAHA ZAYIF .



lı yeni BMW 316i için geçerli değil. Otomobilde bulunan 1.6 lt'lik BMW TwinPower teknolojili turbo beslemeli, benzinli motor, 4350 d/d'de 136 HP güç ve 1350 d/d'de 220 Nm tork üretiyor. Maksimum torkun bu kadar düşük bir devirde edilmesi sayesinde 1480 kg boş ağırlığa sahip otomobil, düşük motor devirlerinde bile rahatça yol alabiliyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilen bu motor fabrika verilerine göre otomo-

bili 9.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartırken, maksimum 210 km'lik hız sağlıyor. Motorun çıkardığı ses fazla etkileyici olmasa da, kullanımda 136 HP'den biraz daha güçlüymüş hissi veriyor. Zaten bunu test sonuçlarında da görebilmek mümkün. Otomobil dolu depoyla, Sport+ modunda yaptığımız hızlanma testlerinde fabrika verilerinden daha iyi zamana imza attı. Gaz pedalı tepkileri özellikle Sport ve Sport+ kullanımında bi-

raz daha canlı. Manuel kullanıma da olanak sağlayan 8 ileri şanzıman bu motorla uyumlu bir birlikteliğe sahip olmasının yanı sıra hızlı ve sarsıntısız geçişlere sahip.

Bu otomobilden beklenen diğer bir özellikse yakıt ekonomisi. Stop-start sistemimin standart olarak sunulduğu otomobilin fabrika verisi yakıt tüketimi değerleri teknik tabloda görebilirsiniz. Bizim test ölçümlerini

de kapsayan 500 km civarındaki tüketim ortalamamız ise 7.8 lt/100 km. Tüketim sunulan performansa göre başarılı. Bu tüketim değerini uzun yollarda ekonomik sürüş kurallarına uyararak 5.0 lt/100 km seviyelerine indirebilmek mümkün. Ayrıca EcoPro modu da ekonomik sürüşü destekleyen bir seçenek.

Otoyol kullanımlarında son derece stabil olan otomobil, yüksek hızla gi-

**STANDART OLARAK
SUNULAN STOP-START
SİSTEMİ KIRMIZI IŞIKTA
MOTORU DURDURARAK
GEREKSİZ YAKIT
TÜKETİMİNİ ÖNLÜYOR.**

derken iç mekana biraz rüzgar sesi olsa da fazla rahatsız edici sayılmaz.

Sürüş özellikleri

Daha önce test ettiğimiz 3 Serisi BMW'lerde opsiyonel donanımda yer alan adaptif süspansiyon seçeneği vardı. Test ettiğimiz 316i ise stan-

dart süspansiyona sahipti. Bu fark kullanımında açıkça hissediliyor. Adaptif süspansiyonlu versiyonlar darbelere daha rahat emerken, standart süspansiyonlu 316i, şehiriçi yollarda karşılaşılan kısa sert darbelerden, viraj içindeki yol bozukluklarından biraz daha fazla etkileniyor ve yol bozuk-

luklarını daha fazla hissediyorsunuz. Yeri gelmişken belirtmekte fayda var, vites konsolunun sol alt tarafında yer alan kumandadan Eco Pro, Comfort, Sport ve Sport+ ayarlarını yapmak mümkün. EcoPro modunda klima daha ekonomik çalışırken, Comfort'ta vites değişimleri ve gaz pedalı tep-

kileri daha fazla konfor odaklı oluyor. Sport'ta ise gaz pedalı biraz daha hassas ve vites değişimleri daha üst devirlerde gerçekleşiyor. Sport+ ise Sport ile benzer, fakat elektronik sürüş destek sistemlerinin etkinliği biraz daha kısıtlı. Bu düğme adaptif süspansiyonlu versiyonlarda süspansi-



*ÇİFT BÖLGELİ
KLİMANIN
SOĞUTMASI
BAŞARILI. 8
İLERİ OTOMATİK
ŞANZİMAN HIZLI
VE SARSINTISIZ.
1.6 LT'LİK
TURBO MOTOR
PERFORMANS
OLARAK
BEKLENENİ
FAZLASIYLA
VERİYOR.*



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!**

yon sisteminin sertliğini de ayarlıyor. Temiz asfaltta yola çok iyi tutunan otomobilin direksiyon tepkileri de iyi. Yalnız Modern Line donanım seviyesinde koltukların yan destekleri biraz yetersiz. Arkadan itişli otomobil, 136 HP'lik gücüne rağmen, sürüş destek sistemleri kapatıldığında yaşadığı arkadan kayma ile kendine güvenen sürücülere zevk verecektir. Ama biz bu sistemlerin aktif olmasını tavsiye ediyoruz.

İç mekan

Yeni nesil 3 Serisi'nin iç mekanından daha önce bahsettik. Kısaca anlatmak gerekirse Dingil mesafesi eskiye göre 50 mm artan otomobilin arka koltuklarındaki diz mesafesiye sadece 15 mm artmış ve doğal olarak bu artış hissedilebilir bir fark değil. Yeni neslin bagaj hacmi de 20 lt'lik artışla 480 lt olmuş. Sürücü odaklı ön konsola sahip otomobilin ön görüş açıları başarılı. İlginç görünümlü ahşap kaplamalar ise Modern Line'in bir özelliği.

Sonuç

BMW, otomatik şanzımanlı 316i ile

model gamında önemli bir eksiği giderdi ve bu sayede birçok yeni müşterini kazanması muhtemel. Performansı ile göz dolduran otomobilin, frenleri başarılı, tüketimi de mantıklı. Yalnız standart süspansiyon sistemi ilk defa BMW sahibi olacaklara biraz sert gelebilir. Otomobilin 39.943 Euro'luk baz fiyatı (yaklaşık 91.717 TL, Line için vergiler hariç 1600 Euro ek ödeme yapmak gerekiyor) fiyatı

ilk başta yüksek gibi gelse de, birebir rakibi olan 1.6 lt benzinli motorlu Mercedes-Benz C180'in 93.600 TL'lik fiyatıyla benzer. Test otomobilinin fiyatıysa Modern Line farkı, bi-xenon farlar, far yıkama sistemi, eller serbest sistemi, USB bağlantısı, dinamik direksiyon kontrolü, elektrikli cam tavan, elektrikli yan-arka perdeler gibi donanımlarla 117.406 TL'yi (52.401 Euro) buluyordu.



BMW 316i

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
 Şanzıman: 8 ileri otomatik
 Maksimum güç: 136 HP @ 4350 d/d
 Maksimum tork: 220 Nm @ 1350 d/d
 Maksimum hız: 210 km/s
 0-100 km/s: 9.2 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4624 / 1811 / 1429 mm
 Bagaj hacmi: 480 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.5 / 4.8 / 5.8 lt/100 km
 Baz fiyat: 49.941 Euro (yaklaşık 118.455 TL)

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 2.75 sn
 0-80 km/s: 5.75 sn
 0-100 km/s: 8.5 sn
 0-120 km/s: 12.25 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 5.5 sn
 80-120 km/s (D'de): 7.0 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 37.2 m
 80-0 km/s: 23.6 m
 50-0 km/s: 9.2 m

➕ Performans, şanzıman, yol tutuş, tüketim

➖ Süspansiyon bazı darbelerde sert

134 g/km



ZEVK MAKİNESİ

Mercedes-Benz AMG Coupe, 6.2 litrelik V8 motoru ve AMG Speedshift MCT şanzımanıyla yüksek performansın yanı sıra kulakları mest eden bir ses de sunan bir zevk makinesi.

Yazı: Emre Anamur

Ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Mayıs 2011'de New York'ta tanıtılan ve ardından pistlere ve yollara çıkan Mercedes-Benz C 63 AMG Coupe, bu ayki videolu testlerimizin en hızlısı. Bunu da 6.2 litrelik V8 motoruna borçlu.

Tasarımda AMG imzası

Mercedes-Benz'in resmi tuning şirketi olan AMG, C Sınıfı Coupe karoserinin hem dış tasarımında hem de iç mekanında çeşitli değişiklikler yaparak, standart durumda bile sportif olan görünümünü, özellikle de arkadan bakıldığında son derece agresif bir hale getirmiş. Zaten yere 235 40 R18 boyutlarındaki lastiklerle basan otomobilin ön çamurluklarına kazılmış 6.3 AMG logosu her şeyi anlatıyor. Bagaj kapağının sol tarafına C 63, sağ tarafına ise AMG logoları işlenmiş. Arkadaki dört egzoz çıkışı, mükemmel bir sesin ve yüksek performansın habercisi adeta. 4705 mm uzunluğa, 1770 mm genişliğe ve 1390 mm yüksekliğe sahip C 63 AMG Coupe'nin dingil mesafesi

ise 2765 mm. 450 litrelik bagaj hacmi sunan otomobilin 0.27 Cd'lik rüzgar sürtünme katsayısı, tasarımın aerodinamik olarak da ne kadar başarılı olduğunu ortaya koyuyor. Bu modele özel jant tasarımı ve AMG logolu fren kaliperleri de dikkat çeken özellikler.

Kokpitte küçük dokunuşlar

C 63 AMG Coupe'nin iç mekanı, standart coupe karosere göre dış

tasarımda yapılan değişikliklerden daha az değişikliğe sahip. Elbette AMG logoları kokpitte de gözümüze çarpıyor. Logo; kapı eşiklerine, gösterge tablosuna ve spor koltukların sırt kısmına işlenmiş. 8000 d/d'de son bulan devir göstergesine ise 6.3 V8 logosu yerleştirilmiş. AMG Speedshift MCT şanzıman ve direksiyon simidindeki vites değiştirmeye yarayan kolcuklar da onun bir AMG olduğu-

nu ortaya koyuyor. Vücudunuzu saran spor koltuklara oturduğunuzda, alışılmış bir C Sınıfı ön ve orta konsoluyla karşılaşılırsınız. Ergonomi açısından başarılı olan kokpitte eşya gözü ve bardaklık konusunda da bir sıkıntı yok. Görüş açıları iyi olan C 63 AMG Coupe kokpitinde malzeme ve işçilik kalitesi de başarılı. 2+2 oturma düzenli otomobilde; ön koltukların, arka koltuklara geçiş ve bu koltuklardan

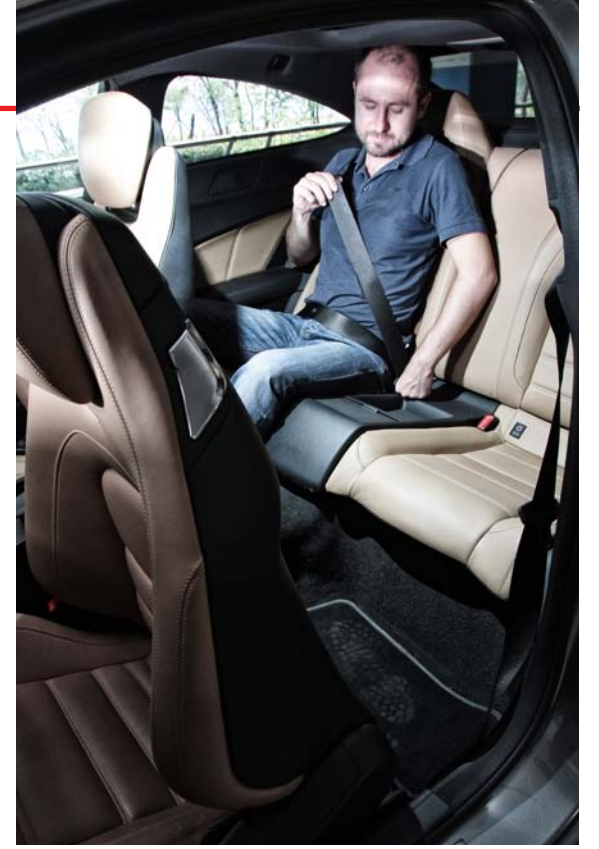
**KALİTELİ İÇ
MEKANDA SPOR
KOLTUKLAR VE
GÖSTERGELERE
YER VERİLMİŞ.**





“AMG” LOGOLU HIZ VE “6.3 V8” LOGOLU DEVİR GÖSTERGESİNE SAHİP OTOMOBİLDE “RACE START” FONKSİYONU SOL ALTTAKİ FOTOĞRAFTA GÖRÜLEN ÇEVİRMELİ KUMANDAYLA SEÇİLİYOR. BU SEÇİM YAPILDIKTAN SONRA DA, DİREKSİYON SİMİDİNDEKİ KOLCUKLARDAN SAĞDAKİYLE (UP) ONAY VERMEK GEREKİYOR. SONRASI SİZE KALMIŞ!





SPOR KOLTUJKAR VÜCUDU İYİ SARIYOR. TAMPON VE JANTLAR BU MODELE ÖZEL. ÖNDE UZUNLAMASINA YERLEŞTİRİLMİŞ 6.2 LİTRELİK V8 MOTOR 457 HP GÜÇ ÜRETİYOR. ARKA KOLTUKTAKİ OTurma ALANI KISITLI.

kalkış sırasında elektrikli ve otomatik olarak öne-arkaya kayması güzel bir özellik. Ama bu özellik, arka koltuklarda kısıtlı baş ve diz mesafesi sunulmasına engel olamıyor. Arka koltuklardaki omuz mesafesi ise, iki kişilik olması sayesinde sorunsuz.

Atmosferik canavar

Test aracımızda bulunan ve önde uzunlamasına yerleştirilmiş 6.2 litre-

lik V8 atmosferik benzinli motor, 6800 d/d'de 457 HP güç ve 5000 d/d'de 600 Nm tork üretiyor. Gücünü 7 ileri AMG Speedshift MCT (Multi Clutch Technology) şanzımanla arka tekerleklerle ileten otomobil, fabrika verilerine göre 0'dan 100 km/s'ye sadece 4.4 saniyede (Test aracımızda bulunmayan AMG Spor Paketi ile 4.3 saniyede) çıkıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 250 km/s'yle elektronik olarak



sınırlandırılmış. Yine fabrika verilerine göre otomobilin yakıt tüketimi 100 km'de şehir içinde 18.1 lt, şehir dışında 8.5 lt, ortalamada ise 12.0 lt. Euro 5 egzoz normlarını karşılayan motorun karbondioksit salımı ise ürkütücü: 280 g/km.

Videolu test çok kısa sürdü

Bildiğiniz gibi, editör arkadaşım Tarık Akagün, elimize geçen birçok test aracının gerçek performansını, uydu bağlantılı özel test cihazımızla Türkiye yol şartlarında ölçüyor. Tarık'ın bu yorucu mesaisi, bazı güç-

süz otomobilleri ölçerken epey uzun sürüyor. C 63 AMG Coupe ölçümlerinin ise son derece kısa sürdüğünü söyleyebiliriz. 0-50 km/s'yi 2.2 saniyede, 0-80-km/s'yi ise 3.6 saniyede geride bırakan otomobil, 0-100 km/s hızlanmasını sadece 4.8 saniyede tamamladı. C 63 AMG Coupe'nin 0-120 km/s hızlanması ise 6.3 saniye sürdü. Otomobilin ara hızlanma değerleri de etkileyici: 60-100 km/s ara hızlanmasını 2.6 saniyede tamamlayan test aracımızın 80-120 km/s performansını ise 3.2 saniye olarak ölçtük. Fren konusunda ise C 63 AMG Coupe'den

daha iyisini beklerdik: 100-0 km/s fren mesafesi 38.4 metre çıktı. Gerçi hem 0-100 km/s hızlanmasının fabrika değerinden daha kötü çıkması hem de fren mesafesinin 36-37 metrenin üzerinde kalması, test aracımızın periyodik bakıma kısa bir süre kala bize teslim edilmesi nedeniyle gerçekleşmiş olabilir.

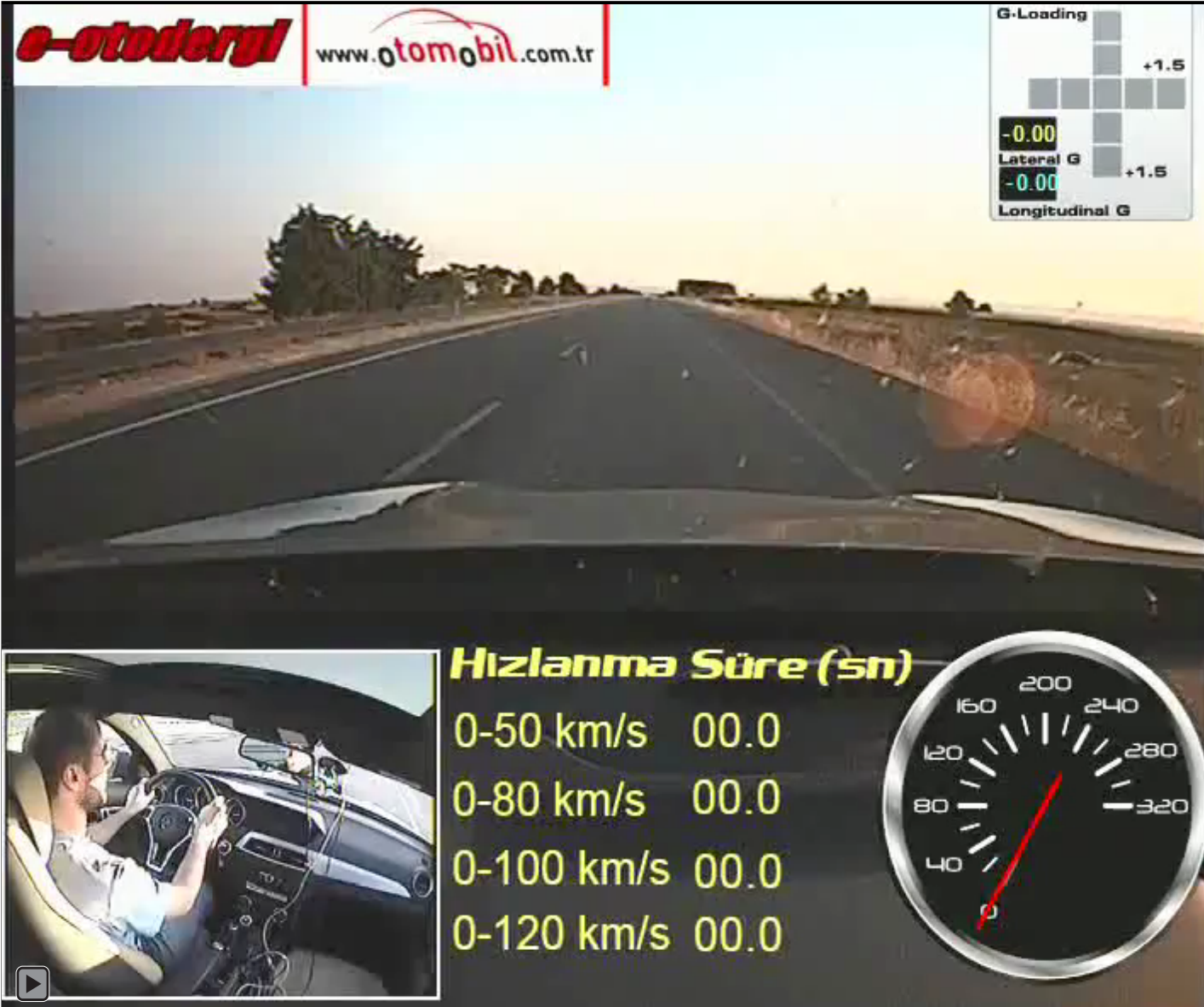
Ses sistemi gereksiz

Böyle güzel bir motor ve egzoz sesine sahip olan bir otomobilde ses sisteminin gereksiz olduğunu düşünenlerdenim. Çünkü 6.2 litrelik V8, daha

ilk çalıştırılma anında konser vermeye başlıyor. Ara hızlanmalarda ve özellikle de vites düşürmelerde, hele bir de tünel geçişlerinde o sesi duymanın verdiği zevk tarif edilemeyecek türden. Araçta bulunan AMG Drive Unit'in C (Comfort), S (Sport), S+ (Sport Plus), M (Manuel) seçenekleri, vites kolunun sol tarafındaki döner kumandayla ayarlanıyor. Bu kumandada RS seçeneğini seçtiğinizde ise, Race Start (Yarış Başlangıcı) pozisyonuna gelmiş oluyorsunuz ve bu araçla gerçekleştirebileceğiniz en hızlı kalkışı yapıyorsunuz. Öyle ki, şan-



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!**

zıman vitesleri 100 milisaniyede değiştiriyor. Direksiyonun tepkileri de çok hızlı ve etkin. Gaza asıldığınızda arkadan itişin verdiği sürüş zevki de bambaşka. Doğal olarak sert ayarlanmış olan süspansiyon sistemi, günlük kullanımda, özellikle de bozuk yollarda darbeleri iç mekana yansıtıyor, ama kullanımım boyunca çok da rahatsız edici bir durumla karşılaşmadım. Elbette kasislerden dikkatli ve yavaş geçtiğimi belirtelim.

Baz fiyatı 402.300 TL

Şimdi gelelim kötü habere: Mercedes-Benz C 63 AMG Coupe'ye sahip olmak için en az 402.300 TL'yi gözden ve elbette cepten çıkarmanız gerekiyor. Ayrıca işletme giderlerini (Özellikle MTV ve benzin) de düşünmek gerekiyor. Ama ülkemizdeki vergi sistemiyle, 6.2 litrelik motora sahip bir otomobil söz konusu olduğunda bu fiyatı ve işletme giderlerini normal karşılamak gerekiyor. Ayrıca bu paranın karşılığında, neredeyse yarış otomobillerindeki gibi bir performansı da satın aldığınızı unutmamak gerek.



**İKİSİ SAĞDA, İKİSİ SOLDA OLMAK ÜZERE DÖRT
EGZOZ ÇIKIŞI PERFORMANSIN GÖSTERGESİ.**

Mercedes-Benz C 63 AMG Coupe

Fabrika verileri

Motor:	6208 cc, V8, 32V, atmosferik, benzinli
Şanzıman:	7 ileri otomatik (AMG Speedshift MCT)
Maksimum güç:	457 HP @ 6800 d/d
Maksimum tork:	600 Nm @ 5000 d/d
Maksimum hız:	250 km/s (sınırlandırılmış)
0-100 km/s:	4.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4705 / 1770 / 1390 mm
Bagaj hacmi:	450 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	18.1 / 8.5 / 12.0 lt/100 km
Baz fiyat:	402.300 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	2.2 sn
0-80 km/s:	3.6 sn
0-100 km/s:	4.8 sn
0-120 km/s:	6.3 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	2.6 sn
80-120 km/s (D'de):	3.2 sn

Frenleme

100-0 km/s:	38.4 m
80-0 km/s:	24.4 m
50-0 km/s:	9.6 m

+ Motor sesi, performans, sürüş zevki, şanzıman

- Yakıt tüketimi, emisyon, fiyat

280 g/km

G



CİMRİ VE ÇEVRECİ

3 kapılı kardeşinin ardından yollara çıkan 5 kapılı Audi A1 Sportback, 1.6 TDI 90 HP motor seçeneğinde, hem düşük yakıt tüketimi hem de 99 g/km'lik karbondioksit salımıyla dikkat çekiyor.

Yazı: Emre Anamur / Test ölçümleri: Tarık Akagün / Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Audi markasının en küçük modeli olan A1, 3 kapılı karoserinin ardından yollara çıkan 5 kapılı Sportback modelinde, Türkiye'de 1.2 TFSI 86 HP, 1.4 TFSI 122 HP, 1.4 TFSI 185 HP ve 1.6 TDI 90 HP olmak üzere dört motor seçeneği sunuyor. A1 Sportback, bu ayki videolu test sayfalarımıza 1.6 TDI 90 HP S tronic modeliyle konuk oldu.

Boyutları A1'le aynı

Bildiğiniz gibi, 3 kapılı A1'e A1, 5 kapılı A1'e ise A1 Sportback deniyor. Test aracımız olan A1 Sportback, A1'le hemen hemen (birkaç mm değişiyor) aynı boyutlara sahip. 3954 mm'lik uzunluk, onu en küçük Audi modeli yapıyor. 1746 mm genişliğin-



KALİTELİ MALZEME VE İŞÇİLİKLE ŞEKİLLENDİRİLMİŞ OLAN İÇ MEKANDA SADE BİR TASARIM HAKİM. KUMANDALAR ERGONOMİK, GÖSTERGELER KOLAY OKUNUYOR.

deki otomobilin yüksekliği ise 1422 mm. 2469 mm dingil mesafesi bulunan A1 Sportback'ın bagaj hacmi de, kardeşi A1'le aynı: 270 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 920 litreye çıkıyor. A1 Sportback'ın rüzgâr sürtünme katsayısı ise 0.33 cd. Sportback'te yer alan iki ekstra kapı, A1'e oranla daha az sportif bir görünüm sunsa da, otomobile biniş ve otomobilden iniş sırasında önemli bir avantaj sağlıyor. Öte yandan, daha küçük olan kapılar, dar park alanlarında da daha rahat kullanım sağlıyor.

İç mekân sade ve kullanışlı

Sade tasarımlı kokpitte Audi'den beklendiği gibi yüksek malzeme ve işçilik kalitesi söz konusu. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş ve kullanımları kolay. Sade tasarımlı gösterge birimleri rahat okunuyor. Eşya gözü konusunda cömert olmayan otomobilde vites kolunun ilerisinde iki adet bardaklığa yer verilmiş. Üç kollu direksiyon simidi ve birbirinden bağımsız yerleştirilmiş yuvarlak tasarımlı havalandırma kanalları otomobilin genelinde var olan sportif görünümü kokpitte de devam ettiriyor. Koltuklar rahat. A8'den alınan MMI merkezi kumanda birimi,



YUVARLAK HATLI TASARLANMIŞ OLAN GÖSTERGE BİRİMLERİ VE KUMANDALAR, DIŞ TASARIMDAKİ SPORTİF ÇİZGİLERİ İÇ MEKANA TAŞIYOR. CAM VE Ayna KUMANDALARI KAPI İÇİNE YERLEŞTİRİLMİŞ.



7 İLERİ S TRONIC OTOMATİK ŞANZIMANIN GEÇİŞLERİ HIZLI VE SARSINTISIZ. ANCAK 90 HP'LİK MOTOR, YÜKSEK PERFORMANSTAN ZİYADE DÜŞÜK YAKIT TÜKETİMİ SAĞLIYOR. KARBONDİOKSİT SALIMI İSE SADECE 99 G/KM.



multimedya sistemine kumanda etmeyi sağlıyor. Arka koltuklardaki diz ve baş mesafesi biraz kısıtlı. Ama bu durum, otomobilin sınıfı ve boyutları dikkate alındığında normal.

“A” sınıfı motor

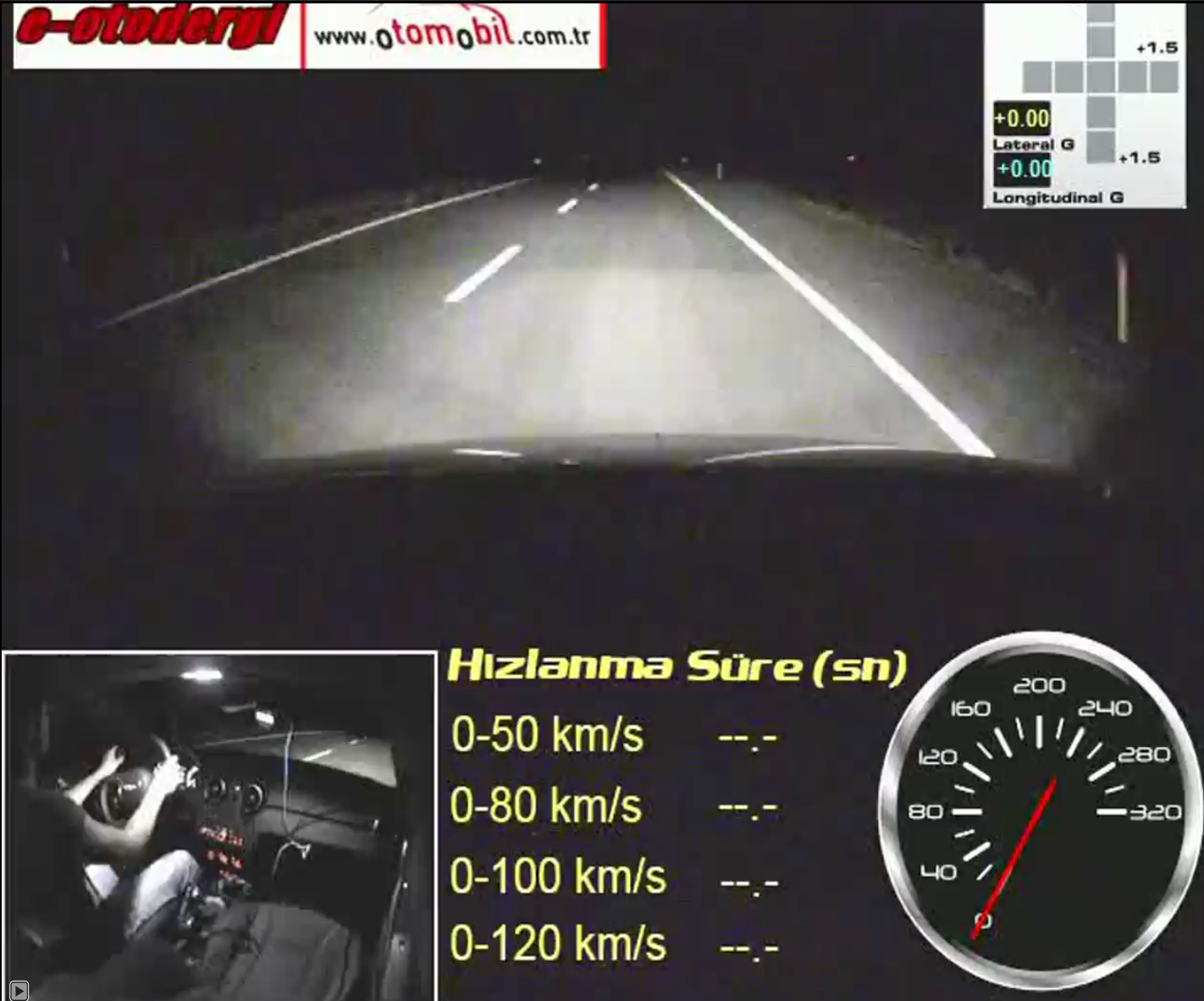
Test aracımızda bulunan 1.6 litrelik turbo dizel motor, 90 HP güç ve 230 Nm tork üretiyor. Çift kavramalı 7 ileri S tronic otomatik şanzımanla kumanda edilen motorun en fazla öne çıkan özellikleri ise düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit salımı. Fabrika verilerine göre şehir içinde 4.4 lt, şehir dışında 3.4 lt ve ortalama 3.8 lt/100 km yakıt tüketen motorun ortalama karbondioksit salımı ise 99 g/km. Bu da onu emisyon değerleri tablosunda “A” harfiyle ödüllendiriyor. Otomobili maksimum 182 km/s hıza ulaştıran motorun 0-100 km/s hızlanma performansı ise 11.6 saniye. Çevrecilik ve tüketimde cimrilik konularında çok başarılı olan otomobil, madalyonun diğer tarafında, hızlanma ve ara hızlanma performansı bakımından o kadar da başarılı değil. Özel test cihazımızla Türkiye yol şartlarında gerçekleştirdiğimiz ölçümlerde, otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresini 12.5 saniye olarak tespit ettik. Ara hızlanma-



**ARKA KOLTUK
KULLANIMI,
5 KAPILI A1
SPORTBACK'TE
3 KAPILI
KARDEŞİNDEN
DAHA RAHAT.**



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**

larda 60-100 km/s'yi 7.90 saniyede, 80-120 km/s'yi ise 9.90 saniyede kat ederek biraz hantal kalan otomobil, 100-0 km/s fren testinde ise 37.0 metrelik dereceyle başarılı oldu. Volkswagen Polo platformunda geliştirilen Audi A1 Sportback'ın süspansiyon sistemi başarılı bir yol tutuş sunuyor, ancak Türkiye'nin bozuk yollarında, zaman zaman iç mekâna sert darbeler de hissettiriyor. Standart donanımda sunulan Start-Stop sistemi hızlı ve etkin çalışıyor. Çift kavramalı otomatik şanzıman hızlı ve sarsıntısız vites değiştiriyor. Direksiyonun tepkileri de iyi. 1.6 TDI motor, ilk çalıştırma anında biraz gürültülü, ancak bu ses motor ısındıkça azalıyor.

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

Baz fiyatı 26.428 Euro

Audi A1 Sportback 1.6 TDI 90 HP S tronic'in Türkiye'deki baz fiyatı 26.428 Euro. Ancak bu fiyat, eklenen opsiyonel donanımlarla yükseliyor. Bu sayfalardaki test aracının fiyatı 35.887 Euro'yu buluyor. Bu da insana "Yüksek donanımlı bir A1 mi, yoksa daha az donanımlı bir A3 mü almak daha mantıklı olur?" sorusunu sorduruyor.

EN KÜÇÜK AUDI MODELİ OLAN A1, SPORTBACK VERSİYONUNDA 3 KAPILI KARDEŞİYLE HEMEN HEMEN AYNI BOYUTLARA SAHİP.

Audi A1 Sportback 1.6 TDI 90 HP S tronic

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 7 ileri otomatik (S tronic)
 Maksimum güç: 90 HP @ 4200 d/d
 Maksimum tork: 230 Nm @ 1500-2500 d/d
 Maksimum hız: 182 km/s
 0-100 km/s: 11.6 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 3954 / 1746 / 1422 mm
 Bagaj hacmi: 270-920 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 4.4 / 3.4 / 3.8 lt/100 km
 Baz fiyat / Test aracının fiyatı: 26.428 Euro / 35.887 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 4.20 sn
 0-80 km/s: 8.40 sn
 0-100 km/s: 12.50 sn
 0-120 km/s: 18.25 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 7.90 sn
 80-120 km/s (D'de): 9.90 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 37.0 m
 80-0 km/s: 23.3 m
 50-0 km/s: 9.1 m

+ Tasarım, kalite, işçilik, yakıt tüketimi, fren, emisyon

- Performans, ek donanımlarla artan fiyat

99 g/km **A**

ŞIK VE KONFORLU

Şık bir tasarıma sahip olan yeni Kia cee'd, Concept Plus donanımı ve otomatik şanzımanıyla maksimum konfor vaat ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümleri: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Temmuz sayımızda Bodrum'daki basın test sürüşü organizasyonunda elde ettiğimiz ilk sürüş izlenimini paylaştığımız yeni Kia cee'd bu kez İstanbul ve çevresinde gerçekleştirdiğimiz videolu performans testimize konuk oldu.

Peter Schreyer imzalı

Kia'nın 4310 mm uzunluğa, 1780 mm genişliğe ve 1470 mm yüksek-

liğe sahip olan kompakt hatchback modeli yeni cee'd, başarılı tasarımcı Peter Schreyer'in imzasını taşıyor. Selefinden göre 50 mm daha uzun ve 10 mm daha alçak olan otomobil, 2650 mm'lik dingil mesafesi sunuyor. Şık ve sportif tasarımıyla dikkat çeken cee'd'in bagaj hacmi 40 litrelik artışla 380 litreye ulaşmış. Farlarda ve stop lambalarında yer verilen led teknolojisi, modern tasarımı pekiştiriyor.



DIŞ TASARIMDA HEMEN HEMEN HERKES TARAFINDAN BEĞENİLEN CEE'D, İÇ MEKANDA DA GÖZE HOŞ GELEN ERGONOMİK KOKPİTİYLE ÖVGÜYÜ HAK EDİYOR. OTOMOBİLİN HEM ÖN HEM DE ARKA KOLTUKLARINDA OTURMA ALANLARI RAHAT VE YETERLİ.

Donanımı zengin

Yeni cee'd'in zengin donanımlı iç mekanında ergonomi ve işlevsellik konularında bir sorun bulunmuyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda da son derece cömert olan otomobil, sade tasarımlı gösterge birimlerine sahip. Şık direksiyon simidi ele iyi oturuyor ve üstünde yer alan butonlar sayesinde birçok fonksiyona kumanda edilebiliyor. Ayrıca vitesler direksiyon simidindeki kolcuklarla da değiştirilebiliyor. Çift bölge klima hızlı ve etkin çalışıyor. Ön konsolun üst kısımlarında ve kapı içlerindeki malzeme kalitesi başarılı. Ön konsolun alt kısmında ise sert plastik kullanılmış. İşçilik ise sorunsuz.

Videolu testimizin konuğu

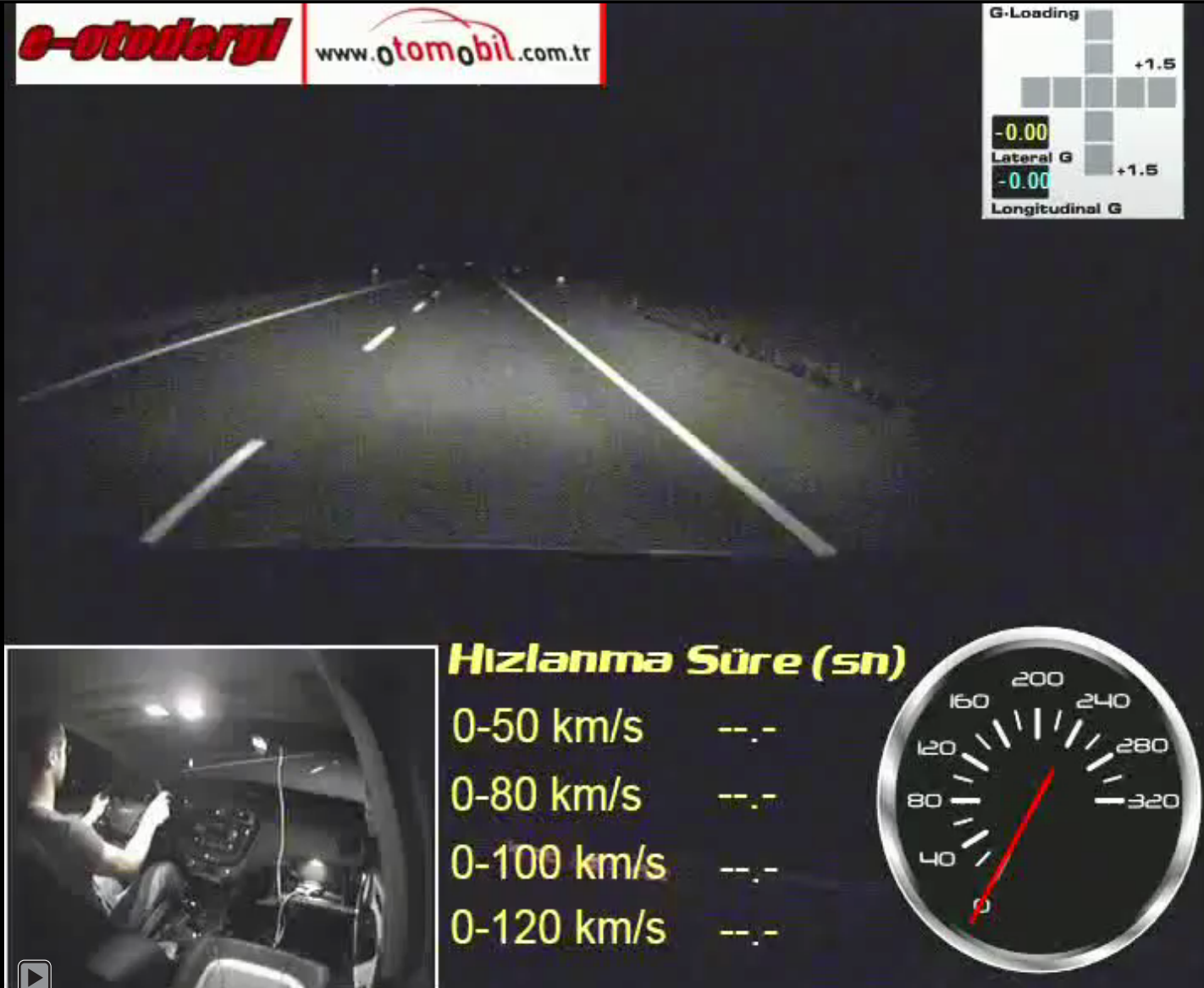
Test aracımızda 1.6 litrelik CRDi turbo dizel motor bulunuyor. 128 HP güç ve 260 Nm tork üreten bu motor 6 ileri otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Maksimum 190 km/s'ye ulaşan otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi fabrika verilerine göre 10.9 saniye. Türkiye koşullarında gerçekleştirdiğimiz videolu test ölçümümüzde çıkan 0-100 km/s hızlanma değeri ise 11.55 saniye. 60-100 km/s ara hızlanmasını 7.5, 80-120 km/s ara hız-



**YUVARLAK TASARIMLI
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. ÇİFT
BÖLGELİ KLİMA ETKİN
VE HIZLI ÇALIŞIYOR.
OTOMATİK ŞANZIMANA
KOLCUKLARLA DA
KUMANDA EDİLEBİLİYOR.**



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**

lanmasını ise 10.7 saniyede tamamlayan otomobilin 100-0 km/s fren testinin sonucu ise 38.7 metre çıktı. cee'd 1.6 CRDi Otomatik'in ortalama yakıt tüketimi 5.5 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 145 g/km. Süspansiyon sistemi konfor odaklı ayarlanmış olan otomobilin direksiyonunda Normal, Konfor ve Spor olmak üzere üç ayar bulunuyor. Şanzıman, motorla uyumlu çalışıyor ve vites geçişleri sarsıntısız. Ayrıca yokuşta kalkarken geri kaydırmıyor.

Fiyatı 58.400 TL

Şu an Türkiye'de satın alınabilecek en pahalı yeni cee'd modeli olan test aracımızın fiyatı 58.400 TL. Aynı motorun manuel şanzımanlısı Concept donanımıyla 51.600 TL'ye satılıyor.

Otomatik şanzımanlı ve Concept donanımlı versiyonun fiyatı ise 54.600 TL. Yeni cee'd'in; şık tasarımı, işlevsel iç mekanı ve zengin donanımıyla kompakt hatchback sınıfına yeni bir heyecan getirdiği kesin. Bu sınıfta bir otomobil için satın alma kararı verirken değerlendirilmesi gereken bir seçenek.

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

Kia cee'd 1.6 CRDi VGT Otomatik Concept Plus

Fabrika verileri

Motor:1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
 Şanzıman: 6 ileri otomatik
 Maksimum güç: 128 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 260 Nm @ 1900-2750 d/d
 Maksimum hız:190 km/s
 0-100 km/s: 10.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4310 / 1780 / 1470 mm
 Bagaj hacmi: 380-1318 lt
 Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): 7.2 / 4.5 / 5.5 lt/100 km
 Fiyat:58.400 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 3.5 sn
 0-80 km/s: 7.7 sn
 0-100 km/s: 11.55 sn
 0-120 km/s: 16.45 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de): 7.5 sn
 80-120 km/s (D'de): 10.7 sn

Frenleme

100-0 km/s:38.7 m
 80-0 km/s:24.4 m
 50-0 km/s:9.7 m

+ Tasarım, konfor, donanım, bagaj

- Emisyon, fiyat

145 g/km

D



HAVALI VE HAVADAR

BMW'nin şık roadster modeli Z4, sDrive20i versiyonunda 68.443 Euro'dan başlayan bir bütçeyle, hem havalı hem de havadar bir sürüş vaat ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





SÜRÜCÜ ODAKLI KOKPİT SÜRÜŞ ZEVKİNİ ARTTIRIYOR. MALZEME VE İŞÇİLİK BMW KALİTESİNİ YANSITIYOR. YUVARLAK TASARIMLI SPORTİF GÖSTERGELER RAHAT TAKİP EDİLİYOR.



BMW Z4, Türkiye'de sDrive20i, sDrive28i, sDrive23i ve sDrive35is versiyonlarıyla ve 68.443-115.288 Euro arasında değişen fiyatlarla satılıyor. Bu ayki videolu test sayfalarımıza konuk olan modelin adı ise sDrive20i.

Sportif tasarım

BMW Z4; 4239 mm uzunluğu ve 2496 mm'lik dingil mesafesiyle, yere iyi tutunduğu daha park halindeyken belli olan ölçülere sahip. 1790 mm genişliğindeki gövdenin yüksekliği ise sadece 1291 mm. Elektronik olarak açılıp kapatılabilen sert tavana sahip otomobilin tasarımı, her roadster'da olduğu gibi iki kapılı ve iki kişilik. Yaklaşık 20 saniyede açılan tavan, mekanizma bagaja girdiği için, üstü kapalı kullanımda 310 litre olan bagaj hacmini 180 litreye düşürüyor. Bu noktada, her cefanın bir cezası vardır diyelim.

Sürüş odaklı kokpit

BMW modellerinde alıştığımız sürücü odaklı kokpit, Z4 sDrive20i'de de yer alıyor. Ön konsolun hafif bir açıyla sürücüye dönük olması, bu-

radaki kumandalara ulaşmayı kolaylaştırıyor. Sade ama sportif tasarımlı kokpitte, kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Gösterge ve kumanda birimlerinin yuvarlak tasarımı olması, dış tasarımdaki sportifliğin iç mekanda da devam etmesini sağlıyor. Eşya gözü konusunda bir sorun yaşatmayan Z4 (ön konsolun üst kısmındaki kapaklı göz işlevsel), bardaklıkların kol dayamanın içine yerleştirilmiş olmasıyla kullanıcıyı üzüyor (Geride kaldığı için kullanımı zor). Koltukların sırtlığı ile bagaj bölümü arasında kalan alan ise eşya gözü olarak kullanılabilir ve faydalı. Sportif tasarımlı ve ısıtmalı koltuklar, buna karşın sürücü ve yolcu-

ya geniş ve rahat oturma alanı sunmayı başarıyor. Çift bölgeli otomatik klima hızlı ve etkin çalışıyor. Ses sistemi de başarılı. Elektronik park freni kullanımı, orta konsolda yerden tasarruf etme imkanı sağlamış. Tavanı açıp kapatmaya yarayan butonlar ise vites kolunun ilerisine yerleştirilmiş ve kullanımları kolay. İç mekandaki malzeme ve işçilik kalitesi ise, bir BMW'den beklendiği şekilde üst düzeyde. Özellikle üstü açık kullanımda geniş görüş açıları sunan otomobilin kokpiti, üstü kapalı kullanımda da bir sorun yaşatmıyor. Bunda büyük arka ve yan camların etkisi büyük. Ayrıca açık renkli iç tavan döşemesi sayesinde, üstü kapalı kullanımda da karanlık



ELE ÇOK İYİ OTURAN JOYSTICK TASARIMLI VİTES KOLU 8 İLERİ OTOMATİK ŞANZIMANI KUMANDA EDİYOR. COMFORT, SPORT, SPORT+ VE ECOPRO MODLARI VAR.



2 KİŞİLİK BİR ROADSTER OLAN BMW Z4'ÜN ÜSTÜ YAKLAŞIK 20 SANİYEDE AÇILIYOR VE YİNE 20 SANİYEDE KAPANIYOR. TAMAMEN ELEKTRONİK OLARAK YAPILAN BU İŞLEMLER İÇİN SADECE BİR BUTONA BASMANIZ YETERLİ. KATLANARAK BAGAJA GİREN SERT TAVAN BAGAJ HACMİNİ 310 LİTREDEN 180 LİTREYE DÜŞÜRÜYOR.

bir yapı oluşmaması sağlanmış. Ama rakibi Mercedes-Benz SLK'daki gibi bir cam tavan da düşünülebilirmiş.

2.0 litrelik baz versiyon

Test aracımız olan Z4 sDrive20i; ürün gamında 204, 245 ve 340 HP güç seçenekleri sunan otomobilin 184 HP'lik baz versiyonunu oluşturuyor. 2.0 litrelik 4 silindirli 16 supaplı turbo benzinli motorun maksimum torku ise 1250-4000 d/d aralığında 270 Nm. Maksimum 232 km/s'ye ulaşan sDrive20i'nin 0-100 km/s hızlanma değeri ise 7.2 saniye. Z4 sDrive20i, özel test cihazımızla Türkiye yol şartlarında gerçekleştirdiğimiz videolu test ölçümlerinde ise 7.15 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaşmayı başardı. 60-100 km/s ara hızlanmasını 5.1 saniyede, 80-120 km/s ara hızlanmasını ise 6.2 saniyede tamamlayan otomobilin 100-0 km/s frenleme performansını ise 37.2 metre olarak ölçtük. Z4 sDrive20i'nin fabrika verisi yakıt tüketimi ortalama 6.8 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 159 g/km.

Keyif veren sürüş

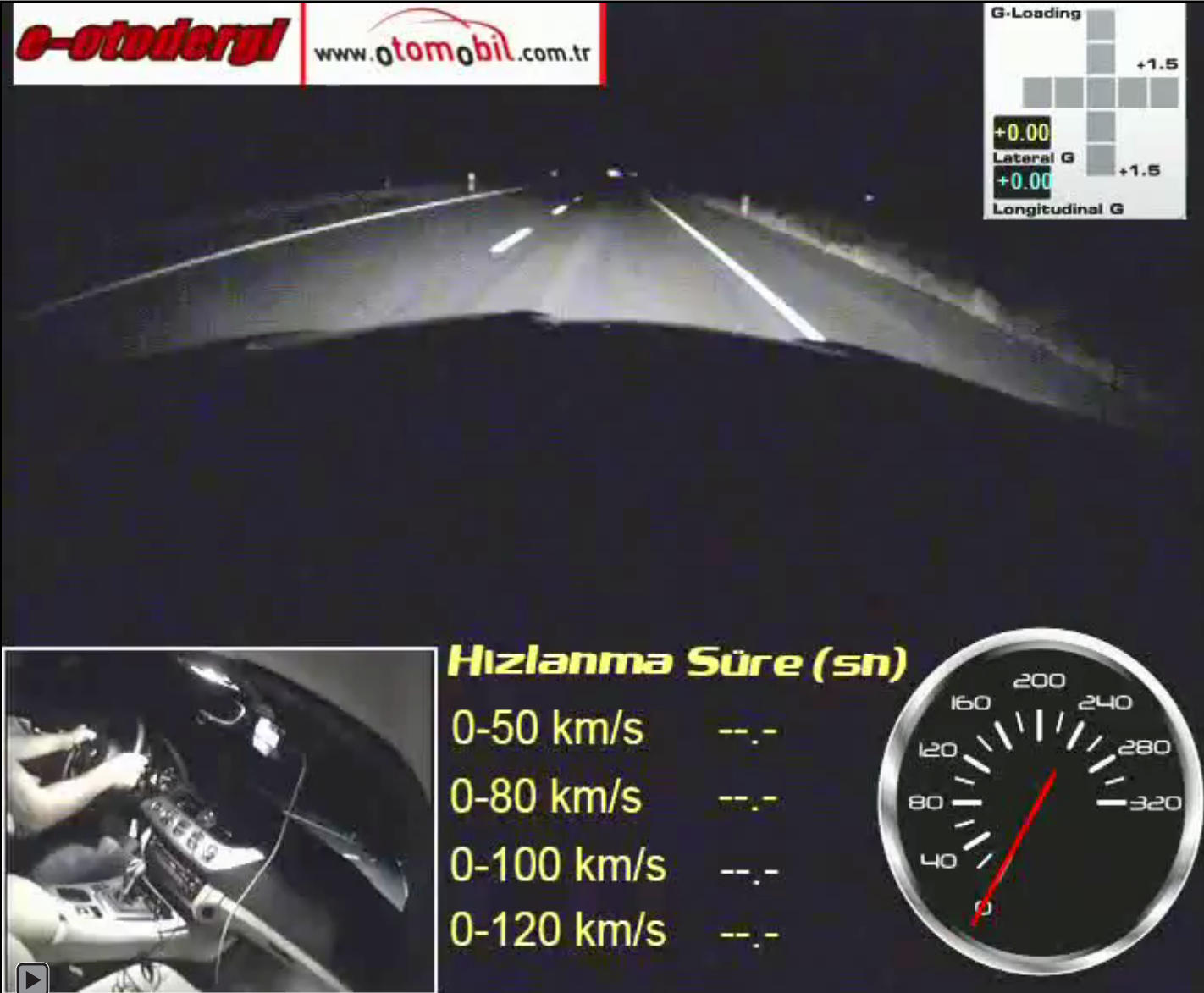
Hani bazı otomobiller vardır, o otomobile sahipseniz, onu kullanacak olmayı bilmek, sabah evden çıkarken



8 İLERİ OTOMATİK ŞANZIMANA KOLCUKLARLA DA KUMANDA ETMEK MÜMKÜN. KOLTUKLAR SPORTİF. TAVAN AÇMA-KAPAMA BUTONLARI ÖN KONSOLDA YER ALIYOR.



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**

tüm yorgunluğunuzu alır ve yüzünüzde bir gülümseme yaratır. İşte Z4 de onlardan biri. En güçsüz versiyonunda bile sürüş keyfini üst düzeyde yaşatmayı başaran Z4; başarılı yol tutuşu, hızlı ve sarsıntısız vites değiştiren 8 ileri otomatik şanzımanı, arkadan itiş sistemi, emirlerinize harfiyen ve anında uyan direksiyonu, başarılı frenleri ve o anki arzuunuza göre ayarlayabildiğiniz sürüş karakteriyle (EcoPro, Comfort, Sport, Sport+) övgüyü hak ediyor. Ayrıca vitesleri direksiyon simidindeki kulakcıkları kullanarak değiştirmek de sürüş keyfini artırıyor.

Roadster zamanı

Bence roadster kullanmanın en keyifli olduğu mevsimler ilkbahar ve sonbahardır. Kışın soğuk ve yağışlı hava dolayısıyla üstünü açamadığımız bu tür otomobiller, yazın da aşırı sıcak nedeniyle çok tat vermeyebiliyor. Ama bunaltıcı olmayan bir sıcaklığa ve tatlı bir rüzgara sahip bahar ayları, roadster kullanmak için idealdir. BMW Z4 de, size bir roadster'ın verebileceklerini en premium düzeyde ve başarılı bir şekilde sunmayı başarıyor.

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



BMW Z4 sDrive20i

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	184 HP @ 5000 d/d
Maksimum tork:	270 Nm @ 1250-4000 d/d
Maksimum hız:	232 km/s
0-100 km/s:	7.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4239 / 1790 / 1291 mm
Bagaj hacmi:	180-310 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	9.1 / 5.5 / 6.8 lt/100 km
Baz fiyat:	68.443 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	2.40 sn
0-80 km/s:	5.05 sn
0-100 km/s:	7.15 sn
0-120 km/s:	10.10 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	5.10 sn
80-120 km/s (D'de):	6.20 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	37.2 m
80-0 km/s:	23.4 m
50-0 km/s:	9.1 m

+ Tasarım, sürüş keyfi, performans, kalite

- Estetik görünümü bozan anten

159 g/km

D

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

DEĞİŞİMİN AYNASI

Hyundai'nin değişen yüzünün adeta simgesi haline gelen yeni Hyundai i30, bu sefer 1.6 lt turbodizel motor ve manuel şanzıman kombinasyonu ile sayfalarımıza konuk oluyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni Hyundai i30'un ülkemizde satışına başlanmasının üzerinden yaklaşık beş ay kadar geçti. Otomobil, eskiye göre ne kadar ilerlemiş olduğunu geçmiş sayılarımızda gerçekleştirdiğimiz dizel + otomatik kompakt hatchback karşılaştırmasında ve 1.6 benzinli motorlu + manuel şanzımanlı versiyonuyla bizlere göstermişti. Sayfalarımızın şimdiki konuğuysa i30 1.6 CRDi Elite.

Tasarım ve iç mekan

Modern hatlarıyla görsel olarak yüksek bir çekiciliğe sahip i30'un iç mekanı da yumuşak kaplamaları, piyano siyahı rengindeki dekorlarıyla kalite hissi yönünden yüksek beklentileri karşılayacak özellikte. Vites konsolu bölgesindeki eşya gözlerinin ve kapı içi ceplerinin genişliği kullanışlılığı arttıran detaylar. Benim ergonomi ile ilgili tek eleştirim orta konsolun sağ üst noktasındaki radyo frekans ayar düğmesinin biraz uzakta kalması. Bu arada fotoğraflarda görülen elektrikli park freninin Elite donanım seviyesine özgü bir donanım olduğunu ve bir alt donanım seviyesi olan Style'da geleneksel el freni bu-

lunduğunu söyleyelim. Gelelim arka koltuklara...Elite donanım seviyesinde standart olan panoramik cam tavan iç mekana aydınlık bir hava verse de, tavan perdesinin arka tarafta döşeme içine saklanması nedeniyle arka koltuklarda baş mesafesi kısıtlanıyor. Diz mesafesi ise bu sınıf bir otomobil için iyi.

Sürüş özellikleri

Otomobilde yer alan 1.6 lt turbo-dizel motor 4000 d/d'de 128 HP güç ve 1900-2750 d/d aralığında 260 Nm tork üretiyor. Tork değeri bu sınıf için ortalama bir değer ama maksimum güç en iyilerden. Gücünü 6 ileri oranlı manuel şanzımanla ön tekerleklere aktaran motor alt devirlerde bile yeterli çekişi sunuyor, otomobili istikrarlı şekilde hızlandırıyor ama açık konuşmak gerekirse 128 HP hissini tam olarak almak mümkün değil. Zaten kağıt üzerindeki hızlanma verilerine bakıldığında da i30'un 0-100 km/s hızlanma değeri olarak daha güçsüz rakiplerine büyük farklar atmadığını görüyoruz. Örnek vermek gerekirse i30 1.6 CRDi, Megane HB 1.5 dCi 110 HP'nin 11.0 saniyelik 0-100 km/s değerinden 0.2 saniye iyiye, Focus HB 1.6 TDCi 115 HP'nin 10.9 saniyelik 0-100 km/s değeriyle aynı sonuca imza atıyor. Daha önce kullandığımız



**İÇ MEKAN
KALİTELİ VE
KULLANIŞLI.
ELEKTRİKLİ
PARK
FRENİ ELITE
DONANIMA AİT.**



otomatik şanzımanlı i30 1.6 CRDi'nin yakıt tüketiminin biraz yüksek çıktığını ifade etmiştik. Manuel versiyon ise bu konuda çok başarılı. Uzun yolda 4.0 lt/100 km seviyelerine kadar indirebildiğimiz tüketim ortalaması, 500 km'yi aşan karma kullanımımız sonunda 6.2 lt/100 km oldu.

Şehir içi kullanımda A sütunun eğimli yapısı nedeniyle çapraz görüş rakiplerinden daha fazla kısıtlanan i30, süspansiyon konforu olarak çok iyi ve tok bir his veriyor. Vites geçişlerinin ve pedal takımı rahat. Virajlı yollarda yumuşak süspansiyonu nedeniyle biraz yana yatsa da tedirginlik vermeyen otomobilin direksiyonunda konfor, spor ve normal olmak üzere üç ayar var. Buna rağmen direksiyonun sürücüyü çok fazla iletişim kurmuyor.

Sonuç

Manuel şanzımanlı Hyundai i30 1.6 CRDi'nin (Style) başlangıç fiyatı 51.400 TL. Bu sayfalarda görülen Elite donanım seviyesinin fiyatıysa 57.400 TL. Alt donanımda bile çok zengin ekipman seviyesine sahip (ESP, yokuşta kalkış desteği, soğutmalı torpido, deri kaplı direksiyon ve vites topuzu, bluetooth, hız sabitleme sistemi, yağmur sensörü, çift bölgeli klima) i30, üst donanım



**İDEAL SÜRÜŞ
POZİSYONUNU BULMAMIZ
ZAMAN ALDI. GERİ GÖRÜŞ
KAMERASI GÜZEL VE
FAYDALI BİR DETAY.
ARKADA DİZ MESAFESİ İYİ.**



seviyesinde bunlara ek olarak anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi, sürücü diz havayastığı, elektrikli park freni, metal pedallar, deri-kumaş koltuklar, geri görüş kamerası ve panoramik cam tavan gibi ekipmanları sunuyor. Alt donanım fiyat-fayda olarak daha başarılı olsa da, üst donanım da Megane 1.5 dCi Privilege ve Focus HB 1.6 TDCi 115 HP gibi araçlardan hem biraz daha hesaplı, hem de daha fazla standart ekipman sunuyor.

Hyundai i30 1.6 CRDi

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	128 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	260 Nm @ 1900-2750 d/d
Maksimum hız:	197 km/s
0-100 km/s:	10.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4300 / 1680 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	370/1316 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.2 / 3.8 / 4.3 lt/100 km
Baz fiyat:	51.400 TL (test aracı 57.400 TL)

➕ Kalite hissi, tüketim, donanım, konfor

➖ Görüş açıları, hissiz direksiyon

114 g/km **B**



ÖZÜNE DÖNDÜ

2005 yılında tanıtılan Fiat Grande Punto, 2009 yılında gördüğü makyajla Punto Evo olmuştu. Şimdi ise sadece Punto adını kullanarak bir anlamda özüne dönmüş oldu.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Fiat'ın B segmenti olarak da bilinen küçük sınıftaki temsilcisi 2012 yılı için makyajlanarak yeni bir yüze kavuşmasının yanı sıra, yola ilk ismiyle, yani Punto adıyla devam ediyor. Test otomobilimiz 105 HP güç üreten, benzinli 1.4 lt'lik motorlu ve Lounge donanım seviyesinde. Lounge donanım seviyesinin altında Easy ve Pop donanım seviyeleri mevcut ama, Pop donanım seviyesi 1.4 lt 105 HP'lik Multi-Air motorda sunulmuyor.

Tasarım ve iç mekan

Otomobilin burun yapısı, Punto Evo'ya göre göze daha hoş geliyor. Punto Evo'nun siyah tamponunun aksine, Punto'da iki parçalı radyatör ızgarasına ev sahipliği yapan gövde rengi büyük bir tampon var. Tamponun iki ucunda yer alan yuvarlak sis farları viraj içini aydınlatma işlevine de sahip ve bu özellik en alt seviye olan Pop donanım seviyesi dışında, Easy ve Lounge donanım seviyesinde standart. Makyaj kapsamında Punto'nun arka görünümünde de ufak tefek değişikliklere gidilmiş ve si-



ÖN KONSOLUN KALİTE HİSSİ FENA SAYILMAZ. SOL A SÜTUNUN İÇ KAPLAMASININ BOMBE YAPMIŞ OLMASI GÖZE BATTI. DİREKSİYONDA CITY FONKSİYONU VAR.



yah bantlı ara tampon yerine, gövde rengi tampon kullanılmış. Fiat logosu da artık bagaj açma düğmesi olarak kullanılıyor.

Otomobilin iç mekanındaysa Punto Evo'ya göre büyük bir fark göze çarpıyor. Fakat daha canlı renklerin kullanılmış olması dikkat çekici. Otomobilin ön konsolu kalite hissi olarak yeterli. Ama bu noktada en büyük eleştirimiz A sütununun plastik iç kaplamasının bombe yapmış olmasıydı. Bu büyük ihtimalle test aracına özgü bir olumsuzluk olsa da, olmaması gereken bir durumdu. Piyano boyası tarzında siyah kaplamaların kullanıldığı ön konsolun orta kısmı yumuşak bir malzemeye kaplanmış. Otomobilin ön ve arka koltuklarında sunulan diz ve baş mesafesi eskiden olduğu gibi bu sınıf için iyi.

Fiat Punto'ya ilgi duyan okurlarımız için, Punto'nun iç mekanının en alt seviye olan Pop donanımında, fotoğraf-takilerden farklı olarak Grande Punto ile benzer olduğunu belirtelim.

Motor ve performans

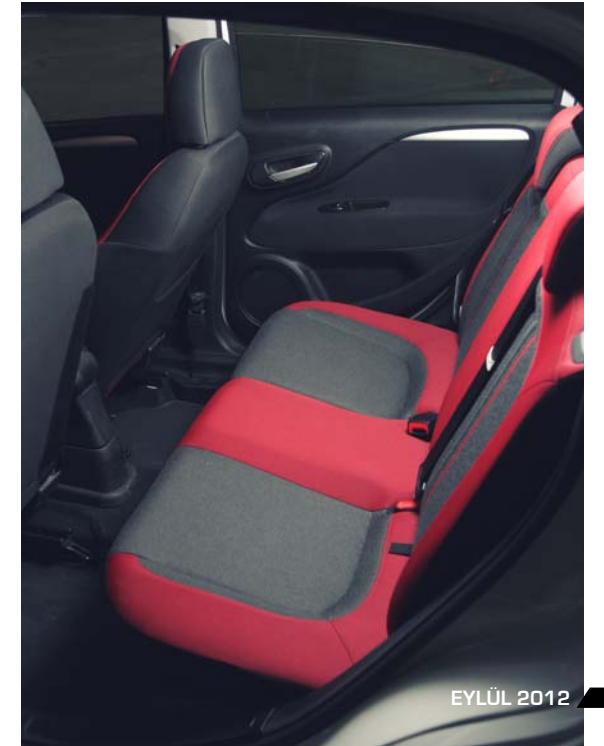
Test otomobilimizde bulunan stop-start sistemli, 1.4 litrelik, 16 supaplı, MultiAir teknoloji motorun 6500 d/d'de ürettiği 105 HP güç ve 4000

d/d'de ürettiği 130 Nm tork, ilk başta düşük gelebilir. Ama bu motorun atmosferik olduğunu düşünürsek aslında elde edilen güç iyi. Çünkü benzer silindir hacmine sahip 16V, atmosferik 1.4 motorların çoğu 95-100 HP civarında maksimum güce sahip.

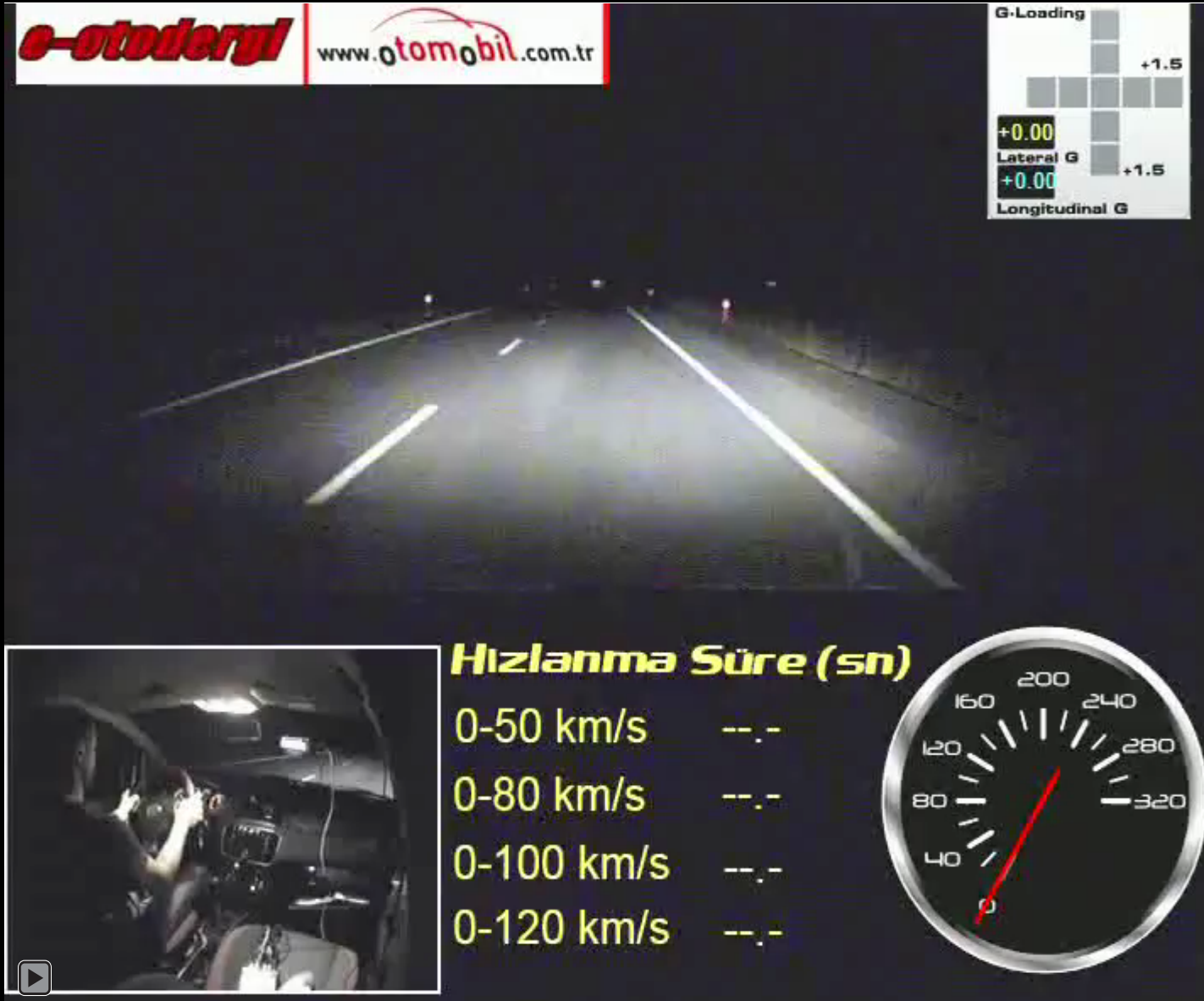
MultiAir isimli elektrohidrolik supap yönetim sistemi, emme supaplarından geçecek havayı gaz keleştiği olmadan da ayarlayabiliyor. Bunun sonucunda da yakıt tüketimi düşüyor ve performans artıyor. Yumuşak çalışan 1.4 litrelik MultiAir, alt devirlerde de yeterince güçlü olmasının yanı sıra devir çevirmeyi de seviyor. Özellikle 4000 d/d civarında çok canlı bir karakterde. Vites geçişleri net olan otomobilin performans verilerini zaten teknik tablolarda ve videolu testte görebilirsiniz. 0-100 km/s hızlanma süresi fabrika verilerinin biraz gerisinde kalsa da performans bu haliyle de yeterli. Tüketim de kabul edilebilir seviyede. Performans ölçümlerini de kapsayan 500 km'yi aşan kullanımımızda 7.4 lt'lik bir ortalama elde ettik. Fren pedalı hassas olan otomobilin performansıysa beklediğimizden daha zayıf çıktı. Punto 1.4 MultiAir'in ön fren diskleri 1.3 Multijet 95 HP'ye göre biraz daha ufak. Aynı fren tertibatının bu otomobilde de



OTOMOBİLDE EN BÜYÜK DEĞİŞİM BURUN KISMINDA YAPILMIŞ. KOLTUK DÖŞEMELERİ CANLI RENKLERİYLE DİKKAT ÇEKİYOR.



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**

kullanılmış olması halinde daha etkili fren performansı beklenebilir.

Yol tutuş konusundaysa ne çok iyi, ne çok kötü. Virajlarda tedirgin etmiyor ama bu sınıfta Fiesta gibi daha iyi yol tutan örnekler de mevcut. Süspansiyonun darbe emişi ise başarılı.

Biraz hissiz olan direksiyon sistemi otomobil editörlerinin pek hoşuna gitmese de, birçok insanın bu otomobilin direksiyonunu sevdiği bir gerçek. Üstelik ön konsoldaki düğmeye basılarak etkin hale getirilen "City" özelliği ile direksiyon park manevralarında tüy kadar hafif oluyor. Gelelim görüş açılarına. Otomobilin ön çapraz görüşü eğimli A sütunları nedeniyle biraz kısıtlı. Arka çapraz görüş de C sütununun yapısı nedeniyle kısıtlanıyor.

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

Sonuç

Punto 1.4 MultiAir 105 HP Lounge ABS,ESP, perde havayastıkları, MSR, yokuşta kalkış desteği, çift bölgeli klima, hız sabitleme sistemi gibi ekipmanlara sahip. Fiyatıysa 33.470 TL. Biraz daha az donanımlı Easy versiyondaysa 31.650 TL. Punto 1.4 MultiAir, yenilenen rakipleri olmasına rağmen, iyi fiyat-donanım-performans ilişkisine sahip.

ARKA TASARIMDAYSA TAMPONLARDAKİ SİYAH BANTLAR KALDIRILMIŞ. FIAT LOGOSU ARTIK BAGAJ AÇMA KUMANDASI.



Fiat Punto 1.4 MultiAir 16V 105 HP

Fabrika verileri

Motor:	1368 cc, 4 silindirli, 16V,
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 6500 d/d
Maksimum tork:	130 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	10.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4065 / 1687 / 1490 mm
Bagaj hacmi:	275 - 1030 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.4 / 4.7 / 5.7 lt / 100 km
Baz fiyat:	31.650 TL (test aracı 33.470 TL)

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.6 sn
0-80 km/s:	7.4 sn
0-100 km/s:	11.3 sn
0-120 km/s:	16.0 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4./5. viteste):	12.0/16.4 sn
80-120 km/s (5./6. viteste):	16.4/21.2 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	41.2 m
80-0 km/s:	25.9 m
50-0 km/s:	9.9 m

- + Canlı motor, süspansiyon konforu
- Görüş açıları, fren mesafesi biraz daha iyi olmalı

133 g/km

C

GÖRÜNÜMÜ SPORTİF

Hyundai ix35, dahil olduğu crossover sınıfında, tasarım bakımından en sportif seçeneklerden birini oluşturuyor. Ama performans, görünümünün gerisinde kalıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Hyundai, bir süre önce, kompakt SUV sınıfında yer alan crossover modeli ix35'in ürün gamına, etiketi 100.000 TL'yi aşan 2.0 dizel otomatik 4x4 modelinin fiyatını fazla bulanlar için 1.6 benzinli manuel 4x2 versiyonunu eklemişti. Biz de bu modeli sürüş izlenimi sayfalarımıza konuk ettik.

Tasarım sportif

ix35, sportif tasarımıyla dikkat çeken bir araç. Önde Hyundai'nin alışılmış ızgarasına yer verilen otomobil, akıcı hatlarıyla son derece aerodinamik bir görünüm sunuyor. Sportif tasarım, yandan ve arkadan bakıldığında da devam ediyor. 4410 mm uzunluğa, 1820 mm genişliğe ve 1670 mm yüksekliğe sahip ix35'in dingil mesafesi 2640 mm. 4x2 aktarma sistemiyle yere basan aracın yaklaşma açısı 24.2, uzaklaşma açısı 26.9, karın açısı ise 17 derece. ix35'in maksimum su geçiş yüksekliği 500 mm, yerden yüksekliği ise 170 mm. 5 kişilik kullanımda 465 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1435 litreye kadar çıkıyor.

Donanım zengin

ix35 1.6 GDI 4x2, Türkiye'de Style



ve Style Plus olmak üzere iki donanım seçeneğiyle satılıyor. Style Plus donanımlı test aracımız, donanımının hayli zengin olmasıyla dikkat çekiyor. Önde ve arkada ısıtılabilir koltuklardan, renkli geri görüş kamerasına, bluetooth ve ses tanıma sisteminden anaharsız giriş ve çalıştırmaya, elektrikli ısıtılabilir katlanabilir dış dikiz aynalarından elektronik kontrollü çift bölge iklimaya kadar birçok özellik standart donanımda yer alıyor. Geniş ve ferah iç mekânda kumanda birimlerine ulaşım konusunda bir sıkıntı yok. Ama direksiyon simidinin sol arkasında kalan "Trip" (yol bilgisayarı butonu) ve sağ arkasında kalan far yükseklik ay-

rı daha kolay yerlere yerleştirilebilir. ix35, eşya gözü ve bardaklık konusunda tatminkâr. Malzeme ve işçilik kalitesinin ortalama düzeyde olduğu otomobilde gösterge birimleri rahat okunuyor. Vites kolunun ilerindeki aux ve usb girişleri işlevsel. Arka koltuklardaki diz, omuz ve baş mesafele-ri yeterli. Arka koltuk sırasının zemininin düz olması, ortada oturan yolcunun ayaklarının rahat etmesi bakımından önemli. Görüş açıları geniş. Ön koltukların yan destekleri ise yetersiz. İç dikiz aynasında yer alan renkli geri görüş kamerasının kullanımı hem kolay hem de zevkli. Ayrıca otomobilde otomatik park sistemi de bulunuyor.

Motor 1.6 litre

Hyundai ix35 1.6 GDI 4x2'de 1591 cc hacminde benzinli motor bulunuyor. Gücünü 6 ileri manuel şanzımanla ön tekerleklerle aktaran motor, 135 HP güç ve 4850 d/d'de 164 Nm tork üretiyor. Yüksek devirde elde edilen düşük tork değeri, otomobilin performansını olumsuz yönde etkiliyor. Maksimum 178 km/s'ye ulaşan ix35 1.6 GDI'nin 0-100 km/s hızlanma süresi 11.1 saniye. Fabrika verilerine göre ortalama 6.8 lt/100 km yakıt tüketen otomobilin karbondioksit salımı ise 158 g/km. İlk hızlanma ve ara hızlanmalarda hantal kalan ix35 1.6 GDI'de, otomatik şanzıman seçeneği

sunulmuyor. Vites geçişleri biraz kemikli olan araçta direksiyon tepkileri ise yeterli.

Baz fiyatı 53.900 TL

Hyundai ix35 1.6 GDI 4x2'ye ulaşmak için gereken bütçe Style donanımı için 53.900 TL. Bu sayfalarda gördüğünüz Style Plus içinse 60.400 TL ödemek gerekiyor. Performans konusunda bekleneni veremeyen otomobil, fiyatına göre zengin donanımıyla dikkat çekiyor. Otomatik şanzıman seçeneği sunmaması ise bir dezavantaj. Benzer fiyata bir Nissan Qashqai 1.6 CVT (otomatik) almak mümkün.



KOLTUKLAR RAHAT. ARKADA DA DİZ, BAŞ VE OMUZ MESAFELELERİ YETERLİ. ARKA KOLTUK ZEMİNİNİN DÜZ OLMASI ORTADA OTURAN KİŞİYİ RAHAT ETTİRİYOR. RENKLİ GERİ GÖRÜŞ KAMERASI İÇ DİKİZ AYNASINDA VE KULLANIMI ZEVKLİ. 465 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, ARKA KOLTUKLAR ÖNE KATLANINCA 1435 LİTREYE ÇIKIYOR.





Hyundai ix35 1.6 GDI 4x2 Style Plus

Fabrika verileri

Motor:	1591 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	135 HP @ 6300 d/d
Maksimum tork:	164 Nm @ 4850 d/d
Maksimum hız:	178 km/s
0-100 km/s:	11.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4410 / 1820 / 1670 mm
Bagaj hacmi:	465-1435 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.2 / 6.0 / 6.8 lt/100 km
Baz fiyat (Style) / Test aracının fiyatı:	53.900 TL / 60.400 TL

+ Tasarım, işlevsel iç mekân, zengin donanım

- Düşük performans, otomatik seçeneği yok

158 g/km

D

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Tat vermeyen final

Türkiye Ralli Şampiyonası'nda 2012 sezonu başlarken bilindiği gibi şampiyon olma potansiyeli olan yedi tane pilot vardı. Bunlar sırasıyla Yağız Avcı, Volkan Işık, Ercan Kazaz, Burak Çukurova, Fatih Kara ve son iki yılın Avrupa pilotlar şampiyonu Luca Rossetti'den oluşuyordu. "Muhteşem Yedili" olarak da anılan bu yedi pilotun sezon boyunca sıkı bir mücadeleye girmesini herkes heyecanla bekliyordu.

Sezon aslında İzmir'de beklenildiği gibi başladı ve ilk iki asfalt yarışın yapıldığı İzmir ve Eskişehir'de Volkan Işık ve Luca Rossetti'nin galibiyetleri hafızalara kazındı. Ford pilotları Yağız Avcı ve Murat Bostancı asfaltta pilotaj ve otomobil üstünlüğü bakımından geride kaldıkları ağabeyleri ile çekişmeye giremediler. Ta ki toprak ralliler başlayana kadar... İstanbul Rallisi'nde Yağız Avcı uzmanlık alanı olan toprak etaplarda co-pilotu Bahadır Gücenmez'den kaynaklanan hata dolayısıyla zaman cezası almasa yarışı Luca Rossetti'ye kaptırma-yıp kazanacaktı. Sonraki ERC Boğaziçi Rallisi'nde de Juho Hanninen'in arkasında ikinci gelen Yağız Avcı, ev sa-

hibi olan Kocaeli Rallisi'nde kazanınca şampiyona potasına girdi. Volkan Işık ise İstanbul ve Boğaziçi Rallilerinde zirve mücadelesinden uzak kalıp, üstüne de Kocaeli Rallisi'nde yarışa erken veda edince şampiyonluk şansını çok azalttı.

Son Samsunda yapılan Hitit Rallisi organizasyon ve seyirci ilgisi olarak çok başarılı bir yarış olarak geride kalırken, Volkan Işık'ın start alamaması ve Yağız Avcı'nın takla atması ile Luca Rossetti'nin güle oynaya kazanmasına ve şampiyonluğa çok yaklaşmasına sebep oldu. Ben açıkçası böyle sıkı bir zirve çekişmesinin yaşanacağı sezonda Yeşil Bursa Rallisi öncesinde en fazla üç pilotun şampiyonluk potasında olmasını bekliyordum ama Luca Rossetti'nin elindeki büyük avantajla gideceği bir yarışı beklemedeyiz. Bu yüzden şahsen ben bu sezondan da pek bir tad alamadım. Seneye Allah kerim.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



Formula Future gençleri Prag'da ışık saçtılar

Suyun Genç Yıldızları ilk defa katıldıkları Formula Future Dünya Şampiyonası'nda yedinci oldular.

Çek Cumhuriyeti'nin başkenti Prag'da 17-19 Ağustos tarihleri arasında gerçekleştirilen UIM Dünya Formula Future Şampiyonası'na ilk kez katılan Türk Milli Takımı 11 farklı ülkenin toplam 70 sporcusunun mücadele ettiği şampiyonada, zorlu rakiplerini geride bırakarak, dünya yedinciliği ile Türkiye'ye döndü. İstanbul Offshore Kulübü tarafından 2012 yılında Van ilinde ilk kez organize edilen Formula Future Türkiye Şampiyonası'nda beş ayrı kategoride şampiyon olan 8-18 yaş arasındaki Vanlı beş milli sporcumuz kürsüde Türk bayrağını çektirerek, kazandıkları madalyaları ile şampiyonanın ilk yılında, ilk uluslararası başarıya da imza attılar. Class 1'de Taha Kalkan, Class 2'de Muhammed İkbâl Karakoyun, Class 3'te Baran Caner, Class 4'te Baran Enterilli ve Class 5'te Hakan Akdeniz'in Türkiye'nin sesini duyurduğu şampiyonada sporcularımız manevra, paralel slalom, gemici düğümü atma gibi farklı disiplinlerde elde ettikleri toplam puanla

ülke sıralamasında Türkiye'yi yedinci sıraya yükseltmeyi başardılar.

Türkiye 2014 UIM Dünya Formula Future Şampiyonası'na aday

Türkiye'nin ilk kez katıldığı şampiyonada yer alan pekçok ülke ev sahipliğini elde etmek için büyük çaba harcıyor. Türkiye'nin ilk deneyimine rağmen, elde ettiği başarılı sonuç UIM tarafından takdirle karşılanırken, İstanbul Offshore Kulübü de uluslararası organizasyon düzenlemedeki yeteneğini gençlere yönelik bu şampiyonada göstermek üzere 2014 yılındaki UIM Dünya Formula Future Şampiyonası'nın ev sahipliğine de aday oldu.



Spa cehenneminden Button çıktı

Şampiyonluk adayları Fernando Alonso ve Lewis Hamilton'un ilk virajdaki büyük kazada yarış dışı kaldıkları Belçika Grand Prix'sinde zafer Jenson Button'ın oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Formula 1'in en özel pistlerinden biri olan Belçika'nın SPA Pisti'ndeki yarışın startı büyük bir kazaya sahne oldu. Start ile birlikte atak yapan Renault Lotus pilotu Romain Grosjean, önündeki Lewis Hamilton'a sağ arkadan çarparak İngiliz rakibinin direksiyon hakimiyetini kaybetti. İlk virajın başında yaşanan bu kazadan önlerindeki şampiyona lideri Fernando Alonso ve Sergio Perez de nasibini aldı. Grosjean, Alonso ve Hamilton yol kenarında yarışa veda ederken, Perez yoluna devam etti. Bu kazanın ardından Jenson Button liderliği ele alarak yarış sonuna kadar bırakmadı ve bu zorlu mücadeleden galibiyetle ayrılmayı başardı. Sebastian Vettel ikinci sırada finişe gelirken, ilk pit stopların ardından gerçek ritmini yakalayıp hızlanan Kimi Raikkonen ise üçüncü sırada podiuma çıktı. Nico Hulkenberg ve Felipe Massa dördüncü ve beşinci sırada damalı bayrağın ardından geçerlerken, Mark Webber ve Michael Schumacher de altıncı ve yedinci oldular. İlk virajda çok sayıda aracın karıştığı zincirleme kaza, Lotus pilo-

tunun, Lewis Hamilton'ın üzerine manevra yapmasının ardından yaşandı. Starttaki kazanın baş aktörü olan Romain Grosjean, "Çok iyi bir start almıştım, ardından kaza... Yarışın sonu oldu. Görüntüleri görmedim, öncelikle görüntüleri izlemem lazım" diye konuştu. Uzun süre olayın şoku üzerinden atamayan Fransız pilot, "Burada en önemlisi herkesin durumunun iyi olması. Benim için en önemlisi bu" dedi. Fernando Alonso ise kaza hakkında, "Puan kaybından dolayı üzgünüm. Ancak olanları izleyince beş gün sonra Monza'da olabileceğim için de seviniyorum. Ellerim ya da başımdan çok ciddi bir yaralanma yaşamama ramak kalmıştı." Derken, Lewis Hamilton ise kazanın ardından oldukça sinirli görünürken, olayla ilgili sorulara cevap vermeyeceğini sadece takım arkadaşını tebrik etmek istediğini belirtti. İngiliz sürücü sadece "Kaza hakkında konuşmak istemiyorum. Jenson'a tebrikler... Harika bir yarış çıkardı. Sanki parkta yürüyormuş gibi görünüyordu" demekle yetindi. Bu kazanın ardından Romain Grosjean, hakemler



Jenson Button, start ile birlikte öne geçerek konumunu yarış bitimine kadar korumayı başararak yeni bir zafere imza attı.



Sebastian Vettel ikinci sırada yarışı noktalarak Alonso'ya 24 puan yaklaştı.



Kimi Raikkonen ilk pit stop'lardan sonra hızını bularak podyuma çıktı.



Felipe Massa beşinci sırada yarışını noktaladı.



Mark Webber bu kez üst sıralarda yer alamadı.



Nico Hulkenberg yine orta sıralarda kendine yer buldu.

tarafından, Belçika Grand Prix'inin startındaki kazaya sebep olmaktan dolayı bir yarıştan men edilme ve 50.000 Euro para cezası aldı. Fransız pilot bu cezayla bir sonraki yarış olan Monza'da start alamayacak.

Button "Küçük de olsa şampiyonluk ihtimalimiz var"

Spa Pisti'ndeki yarışta zaferin sahibi olan Jenson Button yarışın ardından "Takım için harika bir hafta sonu, benim için de öyle. 25 puan iyi bir puan. Böyle zaferler kazanmaya devam edebilirsek, şampiyonluk için hala küçük de olsa bir şansımız var demektir. Fakat Monza'ya giderken, şampiyonluk konusunu düşünmüyö-

rum. İtalya'ya, işimizi en iyi şekilde yapmaya, oradan da en yüksek puanlarla dönmeye gidiyoruz. 12. turda lastikler çalışmaya başladı. Çok fazla zorlamadım, araç gerçekten istikrarlıydı. Lastiklerdeki aşınmayı kontrol edebiliyordum. Sebastian dışında herkesden daha fazla gitmek harika bir duygu" dedi.

Formula1 Belçika GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.....	Jenson Button.....	McLaren-Mercedes.....	1:29:08.530
2.....	Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault.....	+13.624
3.....	Kimi Raikkonen.....	Lotus-Renault.....	+25.334
4.....	Nico Hulkenberg.....	Force India-Mercedes.....	+27.843
5.....	Felipe Massa.....	Ferrari.....	+29.845
6.....	Mark Webber.....	Red Bull-Renault.....	+31.244
7.....	Michael Schumacher.....	Mercedes.....	+53.374
8.....	Jean Eric Vergne.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+58.865
9.....	Daniele Ricciardo.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+1:02.982
10.....	Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+1:03.783

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.	Fernando Alonso.....	164
2.	Sebastian Vettel.....	140
3.	Mark Webber.....	132
4.	Kimi Raikkonen.....	131
5.	Lewis Hamilton.....	117
6.	Jenson Button.....	101
7.	Nico Rosberg.....	77
8.	Romain Grosjean.....	76
9.	Sergio Perez.....	47
10.	Felipe Massa.....	35

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım.....	Puan
1.	Red Bull.....	272
2.	McLaren.....	218
3.	Lotus.....	207
4.	Ferrari.....	199
5.	Mercedes.....	112
6.	Sauber.....	80
7.	Force India.....	59
8.	Williams.....	53
9.	Toro Rosso.....	12

“Kaiser” Loeb

Almanya Rallisi'nde yine gelenek bozulmadı ve Sebastien Loeb zafere ulaşan isim olarak Almanca “Kaiser” denilen “imparator” unvanını aldı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Kariyerinin 74'üncü zaferine Almanya'da ulaşan Sebastien Loeb, bu sonuçla sezon içindeki yedinci galibiyetini elde etti. Yarışın ilk gününde elde ettiği liderliği çok iyi bildiği Almanya'nın dar asfalt etaplarında rakiplerine kaptırmayan şampiyon Fransız, geçen sene haricinde 2002'den bu yana yine yenilmeyi başardı. Sezon boyunca yaşadığı kazalarla adından çok söz ettiren Jari Latvala ise ikinci sırada finiş gelerek kariyerindeki en iyi asfalt sonucunu aldı. Fin pilot yarışın bitiminde zor yarış olmasına rağmen sonuçtan mutlu olduğunu açıkladı. Citroen'in ikinci pilotu Mikko

Hirvonen ise üçüncü sırada podyuma çıkarak takımına puanlar kazandı. Sezon içinde elde ettiği istikrarlı dereceler ile kendine bahsettiren Norveçli Mads Ostberg ise dördüncü sırada finiş gelerek kendisi açısından mutlu bir yarış geride bıraktı. Bu yarışta MINI JCW WRC ile mücadele eden Chris Atkinson, asfaltta elde ettiği beşincilikten memnun olduğunu söylerken, İngiltere Rallisi'nde toprakta daha iyi dereceler yapacağını umduğunu söyledi. Altıncı sırada ise bu sezon Skoda S2000 ile WRC'lerden aşağı kalmayan Sebastien Ogier vardı. Önümüzdeki sezon yarışacağı VW Polo WRC



Kötü geçen sezonda yavaş yavaş toparlanmaya başlayan Jari Latvala, Almanya'da kariyerinin en iyi asfalt derecesini elde etti.



Ford Fiesta WRC ile ikinci sezonunu geçiren Norveçli Mads Ostberg, Almanya'daki dördüncülüğünden dolayı memnundu.

öncesi Skoda S2000 ile elini sıcak tutan Fransız pilot, yine WRC'lere taş çıkartmayı başardı. VW'nin yarıştaki ikinci pilotu genç Andreas Mikkelsen de yedinci sırada finiş görürken, power stage'de ise üçüncü olarak dikkat çekti. Sekizinci sırada ise Londra Olimpiyatları'ndan atıcılıkta kazandığı bronz madalya ile dönen Nasser Al Attiyah yer aldı. Tamamen yanan Ford Fiesta WRC tanınmaz hale geldi. Almanya Rallisi'nin ardından

Sebastien Loeb dokuzuncu şampiyonluğuna doğru büyük bir adım atarken, 199 puanla takım arkadaşı Hirvonen'in 54 puanla önünde yer alıyor. Mikko Hirvonen'in arkasında üçüncü sırada 104 puanla Petter Solberg bulunurken, Mads Ostberg 102 puanla dördüncü sırada yer aldı. Takımlar şampiyonasında ise Citroen 320 puanla lider ve Ford 197 puanla ikinci sırada mücadeleyi sürdürüyor. Geleneği bozmayarak yine bir Al-

manya Rallisi'nden daha zaferle ayrılan Sebastien Loeb: "Almanya Rallisi bizim için gene çok zorlu idi. Sürekli değişen hava ve yol koşulları lastik seçimini zor bir hale getirdi. Mühendislerimizle yaptığımız bilgi alışverişleri doğrultusunda yarış boyunca yaptığımız doğru lastik seçimleri zaferimizin ardındaki en önemli faktör oldu. Herşeye rağmen tempomuzu koruyarak hatasız biçimde yarış kazandık" dedi.

Almanya Rallisi'nde şanssız anlar

Şampiyonanın tamamı asfalt olan ilk yarışı olan Almanya Rallisi'nde üzücü olaylar da yaşandı. Rallinin shakedown etabında Subaru ile yarışan Nicholas Fuchs lastik patlatması sonucu bir sağ virajı alamayarak kaza yaptı. Otomobilinin sol ön tekerinin kopması ile kopan parçalar biri ağır dört seyircinin yaralanmasına neden oldu. Ralli organizasyonu tarafından hemen antrenman etabı durdurulurken, ağır yaralı seyirci helikopter ile hastaneye kaldırıldı. Daha sonra yapılan açıklamada üç yaralının taburcu olduğu belirtilirken, başından ağır yaralanan seyircinin halen yoğun bakımda bulunduğu ve durumunun ciddi olduğu belirtildi.



Prodrive takımı pilotu Dani Sordo üst sıraları hedeflerken podyumdan uzak kaldı.



Mikko Hirvonen üçüncü olurken, bir sonraki asfalt yarışta daha iyi iş çıkaracağını söyledi.



Martin Prokop'un otomobili tamamen yanarak yarıştan abandoné oldu.

WRC ALMANYA RALLİSİ

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman
1.	Sebastien Loeb / Daniel Elena	Citroen DS3 WRC	3:41:52.0
2.	Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila	Ford Fiesta Rs WRC	3:43:52.0
3.	Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen	Citroen DS3 WRC	3:44:23.3
4.	Mads Ostberg / Jonas Andersson	Ford Fiesta RS WRC.....	3:45:16.3
5.	Chris Atkinson / Stephane Prevot	MINI JCW WRC	3:51:02.4
6.	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia	Skoda Fabia S2000	3:51:42.5
7.	Andreas Mikkelsen / Ola Floene	Skoda Fabia S2000	3:54:14.5
8.	Nasser Al-Attiyah / Giovanni Bernacchini	Citroen DS3 WRC	3:54:42.1
9.	Dani Sordo / Carlos Del Barrio	MINI JCW WRC	3:56:08.9
10.	Mathieu Arzeno / Renaud Jamoul	Peugeot 207 S2000	3:57:12.1



Sebastien Ogier altıncı olarak yine WRC'lere kök söktürdü.

Samsun sınıfı geçti

İlk defa bir ralliye ev sahipliği yapan Samsun'da düzenlenen Hitit Rallisi, başarılı organizasyonuyla seyredenlere zevk verdi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Türkiye Ralli Şampiyonası'nın son-
dan bir önceki yarışı olan Hitit Rallisi,
kısaca adı ANOK olan Ankara otomobil
Sporları Kulübü tarafından tarihinde
39'uncu kez düzenlendi. Samsun'un
hızlı toprak etaplarında yapılan ya-
rış, yerel halkın yoğun ilgisine sahne
oldu. Yarış öncesinde şampiyonadaki
iddialı isimlerden Volkan Işık, Skoda
Fabia S2000 otomobilindeki elektro-
nik arıza nedeniyle start alamazken,
bir anlamda şampiyonluk hayalle-
rine de nokta koymuş oldu. Rallinin
başlamasıyla birlikte zirve mücade-
lesi Pegasus Racing'in İtalyan pilotu
Luca Rossetti ve Ford'un genç isim-
leri Yağız Avcı ve Murat Bostancı ara-
sında geçti. İlk gün oldukça başarı-
lı bir performans sergileyen ve yarış
camiamızda "geleceğin şampiyonu"
olarak anılmaya başlayan Murat Bos-
tancı ilk günü Rossetti'nin 1.8 saniye
önünde tamamladı. Yağız Avcı da ta-
kım arkadaşının sekiz saniye geri-



sinde ilk ayağı üçüncü sırada noktalandı. Rallinin son günü ise Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ekibi altıncı özel etapta takla atıp abandone olarak şampiyonluk yolunda ağır yara aldı. Avcı'nın yarışa vedasıyla takım emriyle Murat Bostancı yavaşlayınca zirve yolunda Luca Rossetti rahatlamış oldu. İtalyan çifte Avrupa şampiyonu pilot kalan etapları dikkatli bir tempoyla tamamladı ve sezonun üçüncü zaferine Hitit Rallisi'nde ulaştı.

Murat Bostancı – Onur Vatansever ekibi ikinciliği elde ederken, Burak Çukurova – Ünal Tezel de üçüncü olarak podyumu tamamladılar. Luca Rossetti yarışın ardından "Bu yarış bizim şampiyonadaki durumumuz açısından oldukça önemliydi. Şampiyonada tekrar liderliği ele geçirmek arzusundaydık. En büyük rakibimiz Yağız Avcı'nın yarış dışı kalması da bize yaradı ve istediğimiz sonucu almayı başardık. Hedefimize bir adım



Simin Bıçakçoğlu, Kadınlar Kupası'nı kazanarak sezonun bitimine bir yarış kala şampiyonluğu matematiksel olarak garantiledi.



Hakkı Ağaoğlu – Hakan Uçucu ekibi sınıf 3'te zafere ulaşmayı başardılar.



Engin Kap yine historic sınıfında rakiplerine geçit vermedi.



Burcu Burkut Erenkul bu yarışta Erhan Arıkan'ın co-pilotluğunda yarıştı.

kaldı ve mutlu sona çok yakınız'' şeklinde konuştu.

Sınıflarda favoriler kazandı.

19 ekibin finişe geldiği Hitit Rallisi'nde Sınıf 3 birincisi MyTeam ekibinden Hakkı Ağaoğlu - Hakan Uçucu olurken, Sınıf 6 ve 2 Çeker Kupası birinciliğini Castrol Ford Team Türkiye'den Emre Yurdakul-Burak Erdener ikilisi elde etti. Sınıf 8'de geçen yılın Türkiye birincisi Neo Motorsport'tan Bursalı ikili Tezcan Dalfidan-Eda Özer birinciliğin sahi-

bi olurken, Sınıf 9'da ise mutlu sona Team 47 Motorsports'tan Ümitcan Özdemir - Candaş Uzun ulaştılar. Pegasus Racing'den Simin Bıçakçioğlu Bayan Pilotlar ve Sınıf 5 birinciliğini kazanırken, Genç Pilotlar birincisi Murat Bostancı, Bayan Co-Pilotlar Birincisi Bonus Parkur Racing'den Emire Cantürk, Genç Co-pilotlar Birincisi Kerem Olaç ve En İyi Ankaralı pilot Genpower Rally Team'den Ender Kozlu oldular. Historic Rally klasmanını geçen yılın Türkiye Şampiyonu Engin Kap - Başar Yavuz kazandı.



Emre Yurdakul genel klasmandaki en iyi 2WD pilotu oldu.



Tezcan Dalfidan şeytanın bacağını Samsun'da kırdı.



İlk üç sıradaki pilotlar podyumda mutluydular.



Fiat Palio ile yarışan Team 47 pilotu Ümitcan Özdemir sınıf 9'da birinci geldi.

Hitit Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.	Luca Rossetti / Matteo Chiarcossi	Skoda Fabia S2000	1:22:47.9
2.	Murat Bostancı / Onur Vatansever	Ford Fiesta S2000	1:24:09.4
3.	Burak Çukurova / Ünal Tezel.....	Skoda Fabia S2000	1:26:02.0
4.	Ercan Kazaz / Emire Cantürk.....	Mitsubishi Evo9 R4	1:28:16.0
5.	Hakkı Ağaoğlu / Hakan Uçucu	Mitsubishi Evo9.....	1:30:15.8
6.	Emre Yurdakul / Burak Erdener	Ford Fiesta R2	1:30:53.5
7.	Orhan Avcıoğlu / Burçin Korkmaz	Ford Fiesta R2	1:31:13.9
8.	Sabri Ünver / Ufuk Uluocak.....	Subaru Impreza STI	1:36:05.3
9.	Alptekin Işıkalp - Murat Sümer.....	Citroen C2 VTS	1:36:54.2
10.	Özcan Söke - Barkın Şahin	Ford Fiesta R2	1:40:44.3

Sofuoğlu şampiyonluğa gidiyor

Dünya Süpersport Motosiklet Şampiyonası'nın 10'uncu ayak yarışını milli motosikletçimiz Kenan Sofuoğlu kazanırken, genel klasmanda zirvedeki yerini korudu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Rusya'da bu sene ilk kez düzenlenen Dünya Süpersport Motosiklet Şampiyonası'nın 10'uncu ayak yarışında Kenan Sofuoğlu zafere ulaşan isim oldu. Moscow Raceway Pisti'ndeki yarışta ikinci cepten start alan Kenan Sofuoğlu, bir ara üçüncü sıraya düşmesine rağmen üçüncü turda liderliğe yerleşti. İtalyan Kawasaki Deltafin Lorenzini takımı adına yarışan milli sürücümüz, kalan turlarda da birinciliğini koruyarak damalı bayrağı ilk sırada görmeyi başardı. Sofuoğlu'nun şampiyonadaki en büyük rakiplerinden Fransız Jules Cluzel ikinci olurken, üçüncülüğü de ev





Son turlarda Kenan Sofuoğlu Jules Cluzel ile farkı açmayı başarak zafere ulaştı.

sahibi Rus sürücü Vladimir Leonov elde etti. Dünya Supersport sınıfında 3. şampiyonluğuna adım adım ilerleyen Kenan Sofuoğlu, genel klasmanda 33 puan farkla 173 puanla ilk sırada yer alıyor.

Sofuoğlu: “Şampiyonluk için artık hataya yer yok”

Rusya'daki yarışın ardından Kenan Sofuoğlu, “Çok güzel bir yarış oldu. İlk kez yarıştığımız piste her şey planladığım gibi gitti. Birincilik istiyordum ve bunu başardım. Şampiyonluğa bir adım daha yaklaştım” dedi. Sezonun bitimine üç yarış kaldığını ve büyük bir avantaj yakaladığını belirten Sofuoğlu, “Kalan yarışmalarda elde edeceğim bir birinci-



Sürücümüz podyuma sırtında Türk bayrağı ile çıktı.

lik beni şampiyonluğa taşır. Diğer yarışmalarda kürsünün herhangi bir basamağında yer almam yeterli olacak. Sezon başında rakiplerim puan farkını açmıştı. Sezon içinde 3 ameliyat geçirdim. Bazı şanssızlıklar oldu. Fakat buna rağmen aradaki puan farkını kapatarak, rakiplerime fark attım. Şu an 33 puanlık bir fark var. Bu avantajı iyi kullanarak kariyerime yeni bir şampiyonluk daha eklemek istiyorum. Fakat bundan sonraki yarışmalarda hata yapmamam gerekiyor” açıklamasını yaptı.



Kenan Sofuoğlu bir gün önce yapılan sıralama turlarında ikinci zamanı yaptı.

Dünya Supersport Motosiklet Rusya Genel Klasman

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman
1.	Kenan Sofuoğlu	Kawasaki Lorenzini	1'38.216
2.	Jules Cluzel	PTR Honda	+5.022
3.	Vladimir Leonov	Yakhnich Motorsport	+13.018
4.	Sheridan Morais	Rsa Kawasaki Lorenzini	+16.504
5.	Broc Parkes	Ten Kate Honda	+32.568
6.	Fabien Foret	Kawasaki Intermoto Step	+33.854
7.	Adrian Antonelli	Bike Service R.T	+34.377
8.	Gabor Talmacsii	Prorace	+34.471
9.	Roberto Tamburini	Team Lorini Honda	+37.727
10.	Michel Scholtz	Bogdanka Ptr Honda	+37.802



Pedrosa şampiyonluk potasına girdi

Indianapolis'te düzenlenen yarışta zafere ulaşan Dani Pedrosa şampiyonluk mücadelesinde kendisinin de var olduğunu gösterdi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Artık kanıksandığı gibi iyi bir start alarak yarışa başlayan Dani Pedrosa, ikinci virajda yerini kaybetmesine rağmen ilerleyen turlarda yeniden liderliği aldı ve bir daha geçilmeden galibiyete uzandı. İspanyol sürücü bu sonuçla şampiyonluk potasında artık "ben de varım" demiş oldu. Şampiyona lideri Jorge Lorenzo yarış ikinci sırada bitirirken, sezonu başarılı bir şekilde sürdüren Andrea Dovizioso da bir kez daha üçüncü sırada yarış tamamladı. Sıralama turlarında düşerek sakatlanarak bu yarışa yoğun tedavi sürecinin ardından iğnelerle katılan Casey Stoner, buna rağmen iyi bir performans göstererek yarış dördüncü sırada noktalandı. Evindeki yarışta üst sıralarda finiş gelme hedefiyle start alıp, 2. virajda liderliği alan Ben Spies, iyi bir performansla yarışına devam ederken, 6. turda motorunun bozulması sebebiyle yarış bırakmak zorunda kaldı. Amerikalı sürücü bu yaşadığıyla şanssız geçen sezona yeni bir halka daha ekledi. San Carlo Honda Gre-

sini sürücüsü Alvaro Bautista beşinci sırada finişe gelerek takımını sevindirirken, sezonun en iyi çaylağı Alman Stefan Bradl altıncı olarak istikrarlı çizgisini sürdürdü. CRT kategorisinde ise Yonny Hernandez damalı bayrağı ilk gören isim oldu.

Yeni anlaşma hediyesi

Indianapolis yarışı galibi Dani Pedrosa "Burada kazandığım için aşırı mutluyum. Çünkü bu yarış öncesinde takımım Repsol Honda ile anlaşmamı iki sene daha uzatmıştım ve kendilerine bana güvenip devam etmelerinden dolayı kazanarak teşekkür etmek istiyordum. Bunu da başardım. Yarışın başlangıcı benim için zordu. Spies'i geçtikten sonra liderliğe yerleşmişken bir hata yaptım ve Lorenzo'ya geçildim. Daha sonra konsantrasyonumu toplayarak önce liderliğe yerleşip sonra da zafere ulaştım. Motorum hafta sonu çok iyi çalıştı. Bunun mimarı olan takımımızdaki tüm teknik ekibe teşekkür borçluyum" ifadelerini kullandı.



Andrea Dovizioso Yamaha Tech III takımında mutlu geçirdiği sezonda bir kez daha podyuma çıktı.

Amerika Moto GP'si Genel Klasman

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.	Dani Pedrosa	Repsol Honda.....	46'39.631
2.	Jorge Lorenzo	Yamaha Factory Racing	46'50.454
3.	Andrea Dovizioso	Monster Yamaha Tech 3	46'56.941
4.	Casey Stoner	Repsol Honda.....	46'59.434
5.	Alvaro Bautista	San Carlo Honda Gresini	47'02.187
6.	Stefan Bradl	LCR Honda	47'09.703
7.	Valentino Rossi	Ducati Team.....	47'37.245
8.	Karel Abraham	Cardion Ab Motoracing	47'48.073
9.	Yonny Hernandez	Avintia Blusens	47'50.737
10.	Alex Espargaro	Power Electronics Aspar	47'53.710



Sıralama turlarında sakatlanan Casey Stoner, tedaviyle yarışarak 4. oldu.



Bazı sürücüler yarış öncesi Golf oynayarak keyifli anlar geçirdiler.



Pedrosa son virajda kazandı

Repsol Honda sürücüsü Dani Pedrosa, ezeli rakibi Jorge Lorenzo'yu son virajda geçerek zafere uzandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Çek Cumhuriyeti'nin ünlü Brno pistinde yapılan mücadelede pole pozisyonunda yarışa başlayan şampiyonluk adaylarından Jorge Lorenzo startla birlikte ilk viraja da lider durumda girdi. Lorenzo'nun ardından ise bir önceki yarışın galibi Dani Pedrosa geliyordu. Geçtiğimiz Indianapolis yarışında sakatlanan ve acılar içinde mücadele eden Casey Stoner ise doktorlarından onay gelmemesi üzerine Brno'da start almadı. Yarışın ortalarında rakibi Lorenzo'yu geçmek için atak yapan Pedrosa, Honda'sının gücünü kullanarak vatandaşını geçmeyi başararak liderliğe yerleşti. Son turda ise nefes nefese bir mücadele yaşandı. Bitime doğru birkaç viraj kala Jorge Lorenzo yeniden liderliğe yerleşse de Pedrosa ilk fırsatta yeniden yerini geri aldı. Son virajda elinde kalan son kartı oynayan Lorenzo bir kez daha rakibini geçse de dışarı açılmak zorunda kalınca ideal çizgide olan Pedrosa liderliği geri alarak damalı bayrağın altından ilk sırada geçti. Jorge Lorenzo yarış sonrası pit alanında hırısından gözyaşlarına hakim olamazken, üçüncü sırada ise

kariyerinde ilk kez podyuma çıkan olan Yamaha Tech III sürücüsü Cal Crutchlow yer aldı. Crutchlow bu sonuçla Jeremy McWilliams'ın ardından 12 sene sonra podyuma çıkmayı başaran ilk İngiliz MotoGP sürücüsü oldu. İngiliz sürücünün takım arkadaşı Andrea Dovizioso da dördüncü sırada yarışı tamamladı. İtalyan sürücü bu yarıştan önce önümüzdeki sezon için Ducati takımında Valentino Rossi'den boşalan yer için anlaştığını açıkladı. Yarışın ardından pite dönüş turunda, iki Tech 3 pilotu da benzin-siz kaldı. Dovizioso motorunu kenara çekip yürüyerek pite dönerken, Crutchlow; Karel Abraham'ın yardımıyla pite ulaştı. CRT sınıfında ise Randy De Puniet birinciliği elde etti.

Pedrosa: "Kariyerimin en iyi yarışlarından biriydi"

Brno'da zaferin sahibi Dani Pedrosa yarışın ardından "Bu benim kariyerimdeki en iyi yarışlarımdan biri oldu. Jorge Lorenzo ile büyük bir çekişmeye gireceğimi zaten bekliyordum. Son tur benim için çok zordu, çünkü viraj içlerinde Lorenzo çok hızlıydı. Son virajda çizgimi ve hızımı iyi korumam sayesinde yarışı kazanmayı başardım. Bu birinciliğimi zafe-

rimin ardında bana yardımcı olan takımım ve bugün doğum günü olan sevgili babama armağan ediyorum." açıklamasını yaptı. Çek Cumhuriyeti MotoGP'sinin ardından şampiyonada Jorge Lorenzo 245 puanla lider durumda bulunurken, Dani Pedrosa 232 puanla ikinci, Casey Stoner da 186 puanla üçüncü sırada İspanyol sürücüyü izliyor.



Üçüncü Cal Crutchlow, 12 sene sonra podyuma çıkan İngiliz sürücüsü oldu.



Ducati ile sezon sonu ayrılacak olan Rossi 7. sırada finiş geldi.



Şampiyonluk adayı Jorge Lorenzo vatandaşı Dani Pedrosa'yı geçmek için çok uğraşsa da zafere ulaşamadı.

Çek Cumhuriyeti Moto GP'si Genel Klasman

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman
1.	Dani Pedrosa	Repsol Honda.....	42'51.570
2.	Jorge Lorenzo	Yamaha Factory Racing	42'51.748
3.	Cal Crutchlow	Monster Yamaha Tech 3	43'03.913
4.	Andrea Dovizioso	Monster Yamaha Tech 3	43'10.161
5.	Stefan Bradl	LCR Honda	43'17.152
6.	Alvaro Bautista	San Carlo Honda Gresini	43'21.021
7.	Valentino Rossi	Ducati Team.....	43'26.084
8.	Randy De Puniet	Power Electronics Aspar	43'55.855
9.	Karel Abraham	Cardion AB Motoracing	43'59.848
10.	Aleix Espargaro	Power Electronics Aspar	44'01.542



Berke Bayındır podyumda

Scirocco R Cup'ın 17-19 Ağustos tarihlerinde koşulan yedinci yarışında Volkswagen Türkiye pilotu Berke Bayındır, dünyaca ünlü pilotlar Carlos Sainz, Juha Kankkunen ve Markku Allen'i geride bırakarak 3. sırada podyuma çıktı. Yarışa atak başlayan Berke Bayındır henüz ilk turun ikinci virajında Jakup Litwin'i geçerek 5. sıraya yükseldi. İlerleyen turlarda rakiplerini geçerek 3. sıraya yükselmek için çaba sarf eden Berke Bayındır, yarışın bitimine 7 tur kala aracının kontrolünü kaybeden M.Oestreich, ile çarpışarak aracının arka bölümü ciddi hasar aldı. İlerleyen turlarda misafir sürücü olarak katılan Sebastien Ogier ile tampon tampona bir mücadele yaşayan Berke Bayındır, Ogier'e geçilerek 5. sıraya geriledi. Son turda temposunu iyice düşüren Berke Bayındır yarışı bu sırada bitirmeyi başardı ve podyuma çıktı. Bu sonuçlar doğrultusunda Berke Bayındır şampiyonada dördüncü sıraya yükseldi.

Drift heyecanı başladı

Apex Masters Turkish Drift Series'in ilk ayağı 29 Temmuz pazar günü Atatürk Olimpiyat stadında gerçekleşti. 25 yarışmacının start aldığı mücadelede yoğun bir izleyici kitlesi de yarışanlara destek verdi. Sıralama turlarının öncesi ve sonrasında yapılan antrenmanlarda pilotların yanına oturarak drift taksiye çıkan seyirciler bu heyecana ortak oldular ve güzel anılar yaşadılar. Oldukça çekişmeli geçen sıralama turlarında sonunda ilk 16 sıraya kalan pilotlar birbirlerini eleyerek bir üst tura yükselmeyi başardılar. Çekişmeli mücadeleye ve lastik kokularının Olimpiyat Stadı semalarına yayıldığı heyecanlı günün sonunda geçen senenin şampiyonu Mert Bilaloğlu bu senede birinciliği kaptırmayarak günün en başarılı ismi oldu. İkinci sırada Kemal Özhasseki yer alırken, üçüncü sırayı Oğuzhan Odabaş elde etti.



Orhangazi Otokros'ta rekor katılım

Türkiye Otokros Şampiyonası'nın dördüncü ayağı Bursa Orhangazi Otokros Yarışı, ulusal ve mahalli olmak üzere iki ayrı klasmanda 38 pilotun mücadelesine sahne oldu. Kategori 5'de her iki gün de Mini JCW WRC ile Team 47 Motorsport'tan Halim Ateş birinci olurken, aynı zamanda 4.28,2 ile günün en iyi zamanının da sahibi oldu. Kategori 3'de Renault Clio Sport ile yarışan Bursalı ev sa-

hibi genç pilot Yunus Emre Zümrüt, her iki gün de zafere ulaşırken, Kategori 2'de ilk gün Hakan Ertarman, ikinci gün ise Neo Motorsport'tan Emir Küçüksarı birinciliği elde ederken, Kategori 1'de ise Team 47 Motorsport'tan Ümitcan Özdemir her iki günü de birinci sırada tamamlamayı başardı. 2012 Türkiye Otokros Şampiyonası'na 13-14 Ekim tarihlerinde Kocaeli Otomobil Sporları Kulübü tarafından organize edilecek yarış ile sona erecek.



Kubica Ford WRC ile test yaptı

Ford teknik direktörü Christian Loriaux, L'Avenir gazetesinde yayınlanan açıklamasında, Petter Solberg ve Jari-Matti Latvala'nın asfalt Circuit des Ecuyers'de dört günlük testlerde kokpitte olduklarını söyledi. Loriaux bununla birlikte, testlerde şu an için ismini açıklamak istemediği "gizemli bir pilotun" da sürüş yaptığını belirtti. Loriaux gizemli pilotun, "asfaltta tecrübesi olan biri" olduğunu söyleyerek, "Kendisine şapka çıkarttım" dedi. Loriaux, "Tecrübesi ilgi çekiciydi. İlk temasımızda bana bunu fiziksel olarak yapıp yapamayacağından emin olmadığını söylemişti. Ancak her şey gayet iyi gitti" dedi. L'Avenir gazetesi ise resmi bir açıklama yapılmayacak olmasına rağmen bu gizemli pilotun 2011 Şubat ayında geçirdiği ralli kazasında ölümden dönen eski BMW ve Renault pilotu Robert Kubica olduğunu açıkladı. Kubica'nın menajeri Formula 1 haricinde alternatifleri değerlendireceklerini söyledi.



Rossi yuvaya geri döndü

MotoGP'de efsane sürücülerden Valentino Rossi, önümüzdeki iki sezon için Yamaha MotoGP takımı ile sözleşme imzaladı. Geçtiğimiz sezondan itibaren yarıştığı Ducati takımında eski günlerini arayan ve bir türlü zirveyi zorlayamayan İtalyan sürücü, önümüzdeki iki sezonda yine eski takım arkadaşı Jorge Lorenzo ile Yamaha adına yarışacak. Japon üreticiyle Rossi'nin işbirliği dokuz kez dünya şampiyonu 'The Doctor' lakaplı İtalyan sürücüye 46 yarış zaferi ve 2004, 2005, 2008, 2009 yıllarında tam dört dünya şampiyonluğu getirmişti. Yamaha takım direktörü Lin Jarvis yaptığı açıklamada, "Bu açıklama Yamaha için çok büyük ve önemli bir haber. Haziran ayında 2013-2014 sezonları için Jorge Lorenzo ile, şimdi de Valentino Rossi ile iki yıllık sözleşme imzalamayı başardık. Bu iki muhteşem şampiyonun yetenek, tecrübe ve bilgilerinden şüphemiz yok. 2013 ve 2014 sezonlarında birçok zafer yaşayacağımıza inanıyoruz." dedi.

V1 Challenge devam ediyor

V1 Challenge 2012'nin tamamlanması için geriye kalan son beş yarış için takvim yeniden düzenlendi. Şampiyonanın üçüncü yarışı Aydın'da 9 Eylül Pazar günü gerçekleşecek. Motorsporlarına ilgi duyan herkesin ücretsiz olarak seyredebileceği V1 Challenge'ta, dördüncü ayak yarışı bu kez İstanbul Başakşehir Sular Vadisi'nde gerçekleşecek İstanbul yarışının diğer bir özelliği ise gece yapılacak olması. Doğal yapısı ve gece ışıklandırmalarıyla adeta tribünü andıran Sular Vadisi, ilk kez böyle bir motorsporları organizasyonuna ev sahipliği yapacak. V1 Challenge'ın her yarışında ilk üç sırayı paylaşan pilotlar para ödüllünün sahibi olacak. Bu sene yarışı birinci bitiren pilot 6000 TL, 2'inci 4000 TL, 3'üncü ise 2000 TL'nin sahibi olacak. Sezon boyunca koşulacak toplam yedi yarışta aynı pilot birinci olursa, 42.000 TL kazanmış olacak.



e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



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

**AĞUSTOS 2012 SAYIMIZI,
5 EYLÜL TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 70.382 KİŞİ,
iPad'den İSE 27.193 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi