

WWW.

EYLÜL 2013

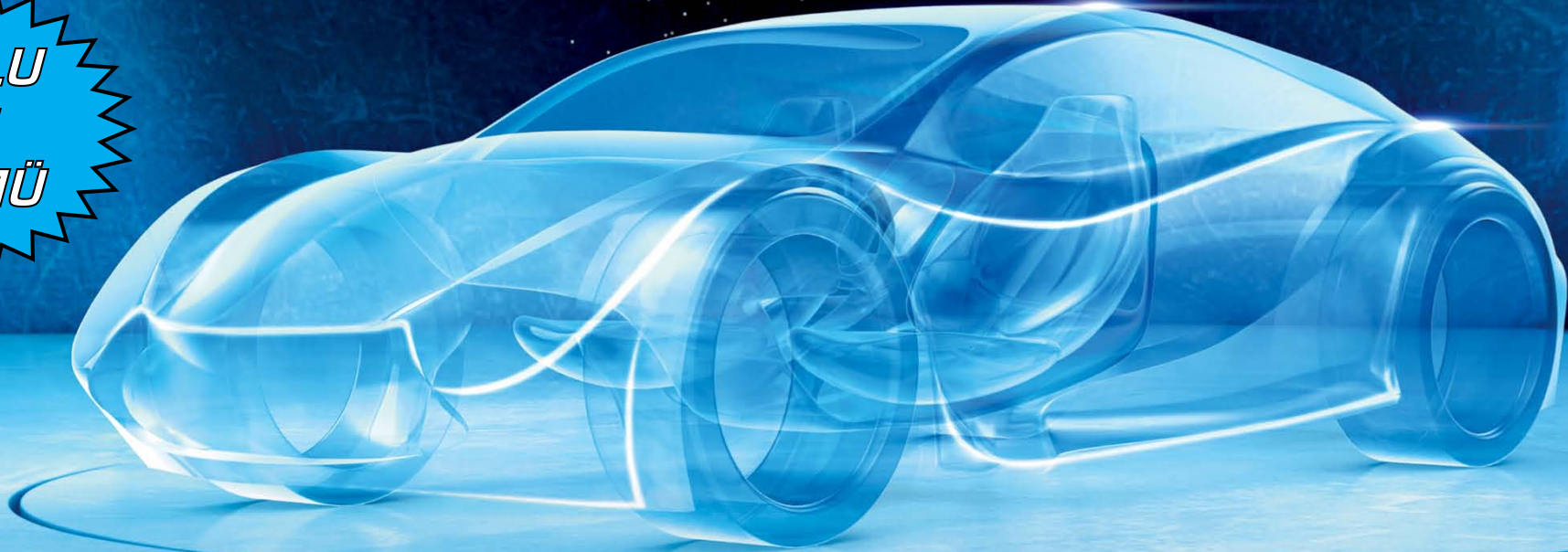
SAYI:63

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VEİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Haber: 65'inci Frankfurt Otomobil Fuarı

•SUPERB •2008 •208 GTi •Z4 sDrive28i •COROLLA & FLUENCE & FOCUS •GOLF 1.4 TSI DSG •CR-V

Bravo Peugeot Türkiye

Bizim kötü bir huyumuz vardır: Genelde iyi işleri aktarmayız, anlatmayız konuşmayız ve övmeyiz. Ama kötü bir iş yapılmışsa her vesileyle ve her ortamda yerin dibine batırma-ya can atarız. Ben bu yazımda yapılan iyi bir işi anlatıp öveceğim. Belki diğer markaların yöneticileri yazımı okur ve bu işe kafa yoralar. Geçen ay, ilerleyen sayfalarda ilk sürüş yazımı okuyabileceğiniz Peugeot 2008 lansmanı için Malatya'ya gittim. Her lansmanda olduğu gibi; yeni çıkan otomobili kullandık, basın toplantısına katıldık, yetkililerle görüş alışverişinde bulunduk ve İstanbul'a döndük. Farklı olan konu ise, yurt dışı lansmanlarından alışık olduğumuz, ama Türkiye'de pek örneğini görmediğimiz "fotoğraf ve video çekimi" idi. Peugeot Türkiye, test edilen otomobilin fotoğraflarının profesyonel bir fotoğrafçı tarafından lansman yerinde çekilmesini sağlamıştı. Öte yandan; 2008 modeline bir de yerel video çektilmişti. Bu özel fotoğraflar ve video, biz basın mensuplarıyla paylaşıldı. Tıpkı uluslararası lansmanlarda olduğu gibi... Biz de böylece, Malatya'da test ettiğimiz bir otomobilin fotoğraflarında Fransız plakalı otomobiller kullanmaktan kurtulmuş olduk (Bkz. 2008 yazım). Video ise benim için başlı başına bir sürpriz oldu ve haber portalımızda zevkle yayınladım (Buraya tıklayıp izleyebilirsiniz). Keşke her marka, Türkiye'de satışa sunduğu otomobilin lansmanını gerçekleştirdiğinde bu yerel içeriği sunsa. Yazıma itiraz edip, "Biz her lansmanda fotoğrafçı görevlendiriyoruz" diyenler olacaktır, ama benim burada anlattığım, beni toplantıda not tutarken ya da yemek yerken fotoğraflayan fotoğrafçı değil elbette. "Bravo Peugeot Türkiye" diyor, bu işin tüm markalara örnek olmasını diliyorum.

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

Sporun her dalı güzel

Bundan yaklaşık 15 yıl kadar önce ağabeyim, Gayrettepe'deki evden, Rumeli Hisar Üstü'ndeki üniversiteye bisiklet ile gidip gelirken, bir arkadaşım "abini alışveriş merkezinde gördüm, elinde bisiklet kaskı vardı" cümlesini adeta bir uzaylı görmüşçesine hayret içerisinde kurmuştu. O günden bugüne ne değişti diye bakacak olursak, aslında pek de bir şey değişmedi. Bir dönem çocuklara sınıf geçme hediyesi olarak alınan ve benim de zevkle kullandığım bisikletler, ülkemizde her nedense günlük yaşama adapte olamadı. Bunun nedeni olarak ülkemizde trafikte bisikletlilere olan hoşgörüsüzlük, bisiklet yollarının eksikliği, belki engebeli arazi yapısı ve toplumun büyük bir kesiminin bisikleti ulaşım aracı olarak görmemesi, sürücülerini ise uzaylı olarak görmesi gösterilebilir. Belki biraz da "delikanlı adam bisiklete binmez" görüşü de mevcut. Tabi bu sürücü belgesi lacivert ağırlıklıdan, pembemsi renge geçmesi muhtemel olan ülkemizde verilen tepkileri de düşünürsek normal bir durum.

Sonuçta ehliyetin rengi değil, işlevi veya sınıfı önemli. Bisiklet konusunda da düşünce yapısı önemli. Ama bunu değiştirmek mümkün. Neler değişmedi ki? Pasaportlarımızın iç sayfaları da pembeyi andırmıyor mu? En delikanlı hafif ticari araç (panelvan, kamyonet gibi) sürücülerini bile bilinçlenme veya trafik denetimleri sonucunda daha yüksek oranda artık emniyet kemeri takmaya başladılarsa (İstanbul içi gözlem), bisiklete bakış açısı da değişebilir.

Mutlu bir ay dileklerle.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

- 7 65'inci Frankfurt Otomobil Fuarı
- 18 Kısa haberler
- 22 Temmuz 2013 otomobil satışları
- 27 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 28 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 29 Skoda Superb 1.6 TDI DSG

VİDEOLU TESTLER

- 40 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 42 Peugeot 208 GTi
- 49 BMW Z4 sDrive28i

KARŞILAŞTIRMA

- 57 Toyota Corolla, Renault Fluence,
Ford Focus Sedan

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 65 Honda CR-V
- 70 Opel Adam 1.2
- 75 Volkswagen Golf 1.4 TSI ACT DSG
- 80 Volvo V40 T4 R Design
- 85 Subaru Forester 2.0 Turbo AWD

YASAL UYARI

- 90 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 91 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 92 F1 Belçika GP
- 95 WRC Finlandiya Rallisi
- 98 WRC Almanya Rallisi
- 101 World Supersport İngiltere yarışı
- 103 Haberler

**34 PEUGEOT 2008
1.6 e-HDi 92 HP
STOP&START**

**Okumak istediğiniz konunun sayfa
numarasına tıklayabilirsiniz!**

e-otodergi

EYLÜL 2013 - SAYI 63

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

Adaylar açıklandı



Jürisi Avrupalı otomotiv gazetecileri tarafından oluşan bağımsız Car of the Year organizasyonu 2014 yılının otomobilini seçmek üzere çalışmalarına başladı. İlk etapta, Car of the Year 2014 (Yılın Otomobili 2014) olmaya aday 30 yeni model açıklandı. Bunların tam listesini aşağıda bulabilirsiniz. Bu 30 otomobil, ilk elemenin ardından yedi adede düşürülecek ve bu yedi finalist Aralık ayının ortasında açıklanacak. COTY 2014 ise 3 Mart 2014 tarihinde, her zaman olduğu gibi Cenevre Otomobil Fuarı'nda açıklanacak. Geçen yıl yeni Volkswagen Golf Yılın Oto-

mobili 2013 seçilmişti. Bir otomobilin yılın otomobili seçilmesinin, satış performansına en az 5000 ekstra adet kazandırdığı ifade ediliyor. Car of the Year 2014

– Yılın Otomobil 2014 adayları şunlar: BMW 4 Serisi, BMW i3, BMW X5, Citroen C4 Picasso, Ford EcoSport, Ford Kuga, Hyundai i10, Jaguar F-Type, Kia Carens, Land Rover Range Rover Sport, Lexus IS, Maserati Ghibli, Mazda3, Mercedes-Benz S Serisi, Mitsubishi Space Star, Nissan Note, Opel Cascada, Peugeot 2008, Peugeot 308, Porsche Cayman, Renault Captur, Renault Zoe, Seat Leon, Skoda Octavia, Subaru Forester, Suzuki SX4, Tesla S, Toyota Auris, Toyota Corolla ve Toyota RAV4.

Borusan-Aston Martin evliliği bitti

Aston Martin'i 2010'un Ekim ayından beri satış ve satış sonrası hizmetleri vererek temsil eden Borusan Otomotiv Pazarlama ve Ticaret A.Ş., üretici firma ile mutabakata vararak markanın temsilciğine devam etmeyeceğini duyurdu.

Aston Martin markası için satış hizmeti sunmayan Borusan Otomotiv Pazarlama ve Ticaret A.Ş. yasal sorumluluk süresi boyunca kendileri tarafından ithal edilmiş Aston Martin otomobilleri için yetkili servis hizmeti vermeye devam edecek.



Ayrıntılar için tıklayın



Hyundai ix35 1.6 Otm. bayilerde

Hyundai'nin kompakt SUV modeli hem görsel hem de teknik anlamda bir takım yeniliklere kavuştu. Otomobilin tasarımındaki en büyük yenilik led gündüz farlarının uygulanmış olması. Teknik anlamdaki en büyük yenilik ise 135 HP maksimum güç, 165 Nm maksimum tork üreten, 1.6 litrelik benzinli GDI motorda otomatik şanzıman seçeneğinin sunuluyor olması. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanlı ix35 1.6 GDI'in maksimum hızı resmi broşürlere göre 160 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise broşürde açıklanmıyor. Şehir için-

de 11.6 lt/100 km, şehir dışında 7.2 lt/100 km ve ortalamada 8.8 lt/100 km kurşunsuz benzin tüketen Hyundai ix35 1.6 Otomatik 'in başlangıç fiyatı 62.200 TL olarak açıklandı.



Peugeot 208'e baz model

Peugeot 208 1.0 VTi 30.900 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı. 208 1.0 VTi modelinde, ilk kez 208'de yer verilen yeni, 1.0 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı, benzinli motor bulunuyor. PSA (Peugeot Citroen) Grubu tarafından geliştirilen bu motor, 68 HP güç ve 3000 d/d'de 95 Nm tork üretiliyor. Düşük yakıt tüketimiyle dikkat çeken motorun fabrika verisi tüketimi 4.3 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 99 g/km.



Honda Civic Smart Multimedia içinde, multi eğlence seninle!

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

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



honda.com.tr
facebook.com/HondaTR

YENİ PEUGEOT 2008 CROSSOVER ŞİMDİ, ŞEHRE BİR DAHA BAK



Reklam filmlerini
izlemek için tıklayın

Tanıtım filmlerini
izlemek için tıklayın

Ayrıntılı bilgi ve test
sürüşü için tıklayın

FARKLI YOL KOŞULLARINA ÖZEL
GRIP CONTROL® SİSTEMİ



7" SMEG DOKUNMATİK MULTİMEDYA EKRAN



PANORAMİK CAM TAVAN



DİZEL VE BENZİNLİ OTOMATİK
VİTES SEÇENEKLERİ



OTOMATİK PARK SİSTEMİ



LED TAVAN LAMBALARI



PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44



twitter.com/ PeugeotTurkiye



facebook.com/peugeotturkiye

Yeni Peugeot 2008 Crossover 1.6 e-HDi Auto6R Stop & Start karma yakıt tüketimi 3.8 L/ 100 km, CO₂ emisyon değeri 98 g/km'dir.

YENİ PEUGEOT 2008 CROSSOVER

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

159 YENİ MODEL SERGİLENECEK



Dünyanın en büyük otomobil fuarlarından olan Frankfurt Otomobil Fuarı, bu yıl 65'inci kez kapılarını açacak. 12-22 Eylül tarihleri arasında ziyaret edilebilecek olan fuara 35 ülkeden 1091 marka katılacak. İki yılda bir kez, Paris Otomobil Fuarı ile dönüşümlü olarak düzenlenen Frankfurt Motor Show'da bu yıl toplam 159 yeni model ve konsept aracın dünya tanıtımı gerçekleştirilecek. Biz, kapılar ziyaretçilere açılmadan önce, 10 ve 11 Eylül tarihlerindeki basın günlerinde fuarı gezip en yeni haberleri sizlere www.otomobil.com.tr haber portalımızda sunacağız. 12 ve 13 Eylül tarihlerinde "Ticaret Günleri" adı altında yüksek ücret ödeyen kişileri ağırlayacak olan fuar alanı, 14 Eylül Cumartesi günü halka açılacak. Fuarın kapanış günü ise 22 Eylül olarak belirlendi. 65'inci Frankfurt Otomobil Fuarı'nın teması ise "Elektrikli Hareketlilik ve Bağlantı" (Electric Mobility and Connectivity). Frankfurt Otomobil Fuarı'nın her düzenlendiğinde yaklaşık 100 ülkeden 15.000'e yakın gazeteci ve 900.000 civarında ziyaretçiyi ağırladığını belirtelim. Şimdi sizlere fuarda dünya tanıtımı gerçekleştirilecek olan modellerden bazıını sunuyoruz.

Audi Sport quattro Concept



Audi Sport quattro Concept, toplam 700 HP güç (560 HP + 110 kW) ve 800 Nm tork 4.0 TFSI V8 benzinli plug-in-hybrid motora sahip. 0-100 km/s hızlanmasını sadece 3.7 saniyede tamamlayan aracın maksimum hızı ise 310 km/s. Otomobilde 8 ileri tiptronic şanzıman bulunuyor. Alüminyum ve karbonfiberle güçlendirilmiş polimer (CFRP) maddelerinin kullanıldığı, bu sayede hem hafif hem de sağlam bir gövdeye sahip olan otomobil, quattro'nun 30'uncu yaşı şerefine geliştirildi. 21 inç'lik lastikler üstünde duran otomobilin uzunluğu 4602 mm, genişliği 1964 mm, yüksekliği 1386 mm, dingil mesafesi ise 2784 mm. Otomobilin ba-

gaj hacmi ise 300 litre. Sport quattro Concept, tam dolu lityum-iyon pillerle, sadece elektrik enerjisi kullanarak 50 km menzile sahip. Piller hem araç yol alırken otomatik olarak hem de istendiğinde şarj kablosunu elektrige bağlayarak şarj edilebiliyor. Otomobilde üç sürüş modu bulunuyor: EV mod sadece elektrik enerjisiyle yol almak anlamına geliyor. Hybrid mod maksimum yakıt tasarrufu için düşünülmüş. Sport modda ise maksimum performans elde ediliyor. Boş ağırlığı 1850 kg olan otomobilin güvenli bir şekilde durabilmesi için karbonfiber seramik fren disklerine yer verilmiş.



Dacia Duster

Türkiye'de 2013 yılının ilk 6 ayında elde ettiği 5364 adetlik satışla, 4768 adet satan Nissan Qashqai'nin önünde sınıfının liderini konumunda bulunan Dacia Duster makyajlandı. Duster, önde yeni tampon, ızgara ve far grubuna, arkada ise yeni tampona kavuşmuş. Makyajlı Duster'ın tavan barları da yenilenmiş, bu barlarda artık Duster yazıyor. Otomobilde gündüz farlarına da yer verildiğini ekleyelim. Eskiden olduğu gibi dört mevsim lastiklerle satışa sunulacak olan Duster'da, yeni 16 inç'lik koyu metal jant seçeneği de yer alacak.



Ford S-Max Concept

Ford S-Max Concept, markanın gelecekteki SAV (sport activity vehicle – sportif aktivite aracı) modelleri hakkında ipuçları veriyor. Araç; pürüzsüz tasarım, detaylı işçilik, ileri teknolojiler ve daha esnek iç mekân konularında dikkat çekiyor. Ford'un sağlık konusundaki yaratıcı teknolojileri olan kalp atışı kontrolü ve glukoz seviyesi kontrolü gibi sistemlerle donatılmış olan otomobil, araçtan araca iletişim, çift açılı ekran (farklı yerlerden bakıldığında farklı görüntü gösterme olanağı) ve kazalara karşı akıllı koruma sistemiyle dikkat çekiyor. S-Max Concept'te yeni 1.5 litrelik EcoBoost turbo benzinli motor bulunuyor. Ford Avrupa tarafından geliştirilen konsept aracın üretim yeri ise İngiltere'deki Bridgend fabrikası.

Ford Mondeo Vignale Concept

Ford Avrupa, Mondeo modelini baz alarak geliştirdiği ilk Vignale modelinin fotoğraf ve bilgilerini Ford Mondeo Vignale Concept adıyla basın mensuplarıyla paylaştı. 2015 yılında seri üretime geçmesi planlanan Vignale modellerinin ilk versiyonu olan Ford Mondeo Vignale, markanın üst düzey malzeme ve işçiliği birleştirdiği bir otomobil. Vignale Concept Mondeo'nun dört kapılı sedan ve 5 kapılı station gövde tiplerinde geliştirildi. Otomobillerde Vignale logosunun yanı sıra farklı jant seçenekleri, krom kapı kolları ve dikiz aynaları, Vignale modellerine özel ön tampon ve sis farı tasarımı, petek ön ızgara ve özel Nocciola gövde rengi bulunuyor. Yüksek kaliteli malzemenin kullanıldığının belirtildiği kokpitte ise krom kaplama detaylar, yumuşak deri koltuklar, kol dayamalar, direksiyon simidi, ön ve orta konsollar ve kapı içleri yer alıyor. Vignale logosu; koltuk kafalıkları, bagaj içi çekmecesi ve ön konsol gibi yerlere özenle işlenmiş. Ford Mondeo Sedan Vignale ve Ford Mondeo Station Vignale 2015 yılının başında satışa sunulacak.



Lexus LF-NX Concept

Gelecekte üretilecek yeni Lexus crossover modeli için ipuçları içeren LF-NX Concept tam hibrid teknoloji bir araç. Farklı dış tasarımı ve iç mekânıyla dikkat çeken LF-NX konseptinin koltuklarının çok ergonomik ve kokpitinin sürücü odaklı olduğu vurgulanıyor.



Kia Niro Concept

Kia Niro konsepti B segmentinde (küçük sınıf) yer alıyor. Kia Avrupa Tasarım Şefi Gregory Guillaume ve ekibi tarafından geliştirilen Niro Concept'in, Kia'nın gelecekte seri olarak üretilecek modellerinin tasarım detayları konusunda ipuçları verdiği belirtiliyor.

Honda Civic Tourer



Honda'nın İngiltere'deki tesislerinde üretilecek yeni Civic Tourer'da ilk etapta 1.6 1.6 i-DTEC turbo dizel motor ve 1.8 i-VTEC benzinli motor seçenekleri olacak. Uzunluğu 4520 mm olan Civic Tourer, hatchback kardeşinden 235 mm daha uzun. 1770 mm'lik genişlik ve 1440 mm'lik yükseklikte ise fark yok. 624-1668 litrelik bagaj hacmi sunduğu söylenen Civic Tourer'ın en büyük yeniliği ise ADS (Adaptive Damper System) isimli adaptif, sertliği ayarlanabilen süspansiyon sistemi.

Land Rover Discovery

Land Rover Discovery 2014 model yılı için makyajlandı. Discovery 2014, yeni bir ön tasarıma, yeni Discovery logosuna, yakıt ve emisyon tasarrufu sağlayan Stop-Start sistemine sahip. Makyajlı Discovery Kasım ayının ortasında Avrupa yollarına çıkacak. Araçta yeni ön tampon, yeni ön ızgara, yeni far tasarımı, yeni led gündüz farları ve iki yeni jant seçeneği bulunuyor. Öte yandan; opsiyonel olarak sunulacak olan Black Design Pack'te (Siyah Tasarım Paketi) 20 inç'lik siyah jantlar yer ala-

cak. Discovery'nin önemli yeniliklerinden biri de, kaputun üstüne yerleştirilen yeni Discovery logosu. Neredeyse kaputu soldan sağa kaplayan logo-yu, ızgaranın sağ alt köşesindeki Land Rover logosu tamamlıyor. Makyajla birlikte, Discovery'nin adındaki 4 rakamının atılması da bir diğer önemli yenilik: Araç artık Discovery4 olarak değil, Discovery olarak anılacak. Ayrıca, bugüne kadar aracın bagaj kapağında yazılı olan motor ismi de (örneğin SDV6), artık ön kapıda, dış dikiz aynasının alt

kısımında yer alıyor. Discovery'de 3.0 SDV6 motorun kullanılmasına devam ediliyor. 256 HP güç ve 600 Nm tork üreten motorun karbondioksit salımının 230 g/km'den 213 g/km'ye düştüğü açıklanıyor. Discovery'nin 0-100 km/s hızlanma süresi 8.8 saniye, maksimum hızı ise 180 km/s. Araçta ZF marka 8 ileri otomatik şanzıman görev yapıyor. Yeni elektronik sürüş destek sistemleri ve ses sistemi de yeni yüzölçümü Discovery'nin yenilikleri arasında sayılıyor.



Maserati Quattroporte Zegna Concept

İtalyan lüks otomobil markası Maserati ile yine İtalyan lüks giyim markası Ermenegildo Zegna işbirliğinde geliştirilen Quattroporte Ermenegildo Zegna Limited Edition Concept'in seri üretim versiyonu önümüzdeki yıl sınırlı sayıda üretilecek. Otomobilde; yeni dış renk, yeni malzemeler ve yeni donanım bulunuyor. Otomobilin boyasında, özel bir efekt yaratması amaçlanarak ultra ince alüminyum pigmentler kullanıldığı belirtiliyor. Platinum grisi dış renk ile otomobile klasik ve sofistike bir görünüm kazandırılmak istenmiş. Otomobili standart modelden ayıran en önemli özellikler ise iç mekânda yer alıyor. Zegna markasının son erkek koleksiyonunun ana rengi olan moka'nın bolca kullanıldığı kokpitte koltuklar, kapı içleri ve tavan yumuşak deriyle kaplanmış. Zegna'nın Quattroporte'ye attığı imzayı ise siperlik içinde görmek mümkün.



Mercedes-Benz GLA

Mercedes-Benz GLA modeli markayı kompakt SUV segmentinde temsil edecek. Mercedes-Benz GLA 4417 mm uzunluğa, 1804 mm genişliğe ve 1494 mm yükseliğe sahip. 0.29 Cd rüzgar sürtünme katsayısıyla dikkat çeken GLA Serisi, opsiyonel olarak sunulacak olan yeni jenerasyon dört tekerlekten çekiş sistemi 4Matic sayesinde yolda olduğu kadar off-road'da da sorunsuz ilerlemeyi mümkün kılıyor. 421-836 litre arasında bagaj hacmi sunan 2014 Mercedes-Benz GLA Serisi, 1.6 ve 2.0 litrelik benzinli motorların yanı sıra iki farklı 2.2 litrelik dizel seçenek sunacak. Bunlar GLA 200 1.6 lt 156 HP, GLA 250 2.0 lt 211 HP, GLA 200 CDI 2.2 lt 136 HP-300 Nm, GLA 220 CDI 2.2 lt 170 HP-350 Nm olarak sıralanıyor.



Renault Megane ailesi

Markanın yeni ön tasarımının uygulandığı makyajlı Megane ailesi (Megane Hatchback, Megane Coupe, Megane Sport Tourer ve Megane RS), 2014 yılının ilk çeyreğinde satışa sunulacak. Makyajlı 2014 Megane ailesinde güncel motor ve şanzıman gamının kullanılması bekleniyor.



Porsche 911 50 yaşında

Porsche'nin fuardaki en önemli etkinliği, 911 modelinin 50'nci yaş kutlaması olacak. Yeni 911 Turbo'nun sergileneceği Porsche Frankfurt standında sınırlı sayıda üretilecek olan 911 50 yaş edisyonu (50 Years 911 edition) da yer alacak. Porsche standının bir diğer önemli modeli, fuarda seri üretim modeliyle yer alacak olan 918 Spyder olacak. 887 HP gücündeki bu plug-in-hybrid süperspor otomobilde hibrid teknolojili V8 motor bulunuyor. Porsche 918 Spyder'ın 0-100 km/s hızlanma süresi sadece 2.8 saniye. Frankfurt'ta Porsche Panamera S E-Hybrid modelinin de dikkat çekmesi bekleniyor.



Skoda Rapid Spaceback

Rapid ailesinin ikinci üyesi olan Rapid Spaceback, panoramik cam tavanı ve uzun arka camıyla dikkat çekiyor. Markanın bu segmentteki ilk hatchback modeli olarak da öne çıkan Rapid Spaceback Avrupa'da Ekim ayında satışa sunulacak.



Skoda Yeti

Makyajlı Skoda Yeti, 2013 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda sergilendikten sonra bu yılın son çeyreğinde satışa sunulacak. Markanın ilk geri görüş kameralı modeli olarak yollara çıkacak olan makyajlı Skoda Yeti, ilk kez iki farklı görünüm sunan versiyonlara da sahip olacak. Bunlardan biri daha çok şehir içi kullanımını amaçlarken diğeri outdoor aktiviteler için geliştirilmiş. Yeti, bu iki versiyonunda farklı ön ve arka tamponlar, gövde ekleri ve jantlara sahip. Ayrıca outdoor versiyonunda siyah plastik koruma parçaları da dikkat çekiyor. Opsiyonel olarak sunulan led gündüz farları ve çift xenon farlarla tasarımı güçlenen Yeti, KESSY adı verilen otomatik açma ve kapama fonksiyonu olan kilit sistemini de ilk kez sunacak. Makyajlı Yeti'nin ilklerinden bir diğeri ise otomatik park etme sistemi olacak. Yeni üç kollu direksiyon simidinin bulunduğu yeni yüzü Yeti'nin iç mekânında koltuk kumaşları ve renk seçenekleri arttırılmış.



smart fourjoy

Daimler çatısı altında faaliyet gösteren smart, fuarda fourjoy adlı dört kişilik otomobili tanıttı. Hobi amaçlı kullanıma yönelik geliştirilen fourjoy; kapısı, arka camı ve tavanı olmayan bir otomobil. Fütüristik bir iç mekânı bulunan fourjoy 3494 mm uzunluğa, 1978 mm genişliğe ve 1494 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dönüş çapının sadece 9.1 metre olması, onun şehir içinde ve dar alanlarda kolayca kullanılmasını sağlıyor. Fourjoy'da 55 kW gücünde elektrikli motor bulunuyor. Lityum-iyon pillerin toplam kapasitesi ise 17.6 kWh. Otomobilin tavanına sabitlenen kayak ve bagajında yer alan kasklar, hobi kullanımını destekliyor.



Toyota Land Cruiser

Toyota'nın lüks SUV modeli Land Cruiser 2014 model yılı için makyajlandı. Land Cruiser 2014'ün dış tasarımında yeni ön tampon, markanın geçmişine gönderme yapan yeni ön ızgara, yeni jant seçenekleri ve yeni ön aydınlatma grubu (halojen veya led tercih edilecek), gözden geçirilmiş stop lambaları ve yeni renk seçenekleri yer alıyor. Aracın iç mekânında ise yeni döşemeler, zenginleştirilmiş donanım, ön panelde yeni off-road kontrol paneli, yeni çok fonksiyonlu 4.2 inç TFT ekranın yanı sıra ikinci ve üçüncü sıra koltuklara daha kolay giriş sağlayan yeni

sistem yer alıyor. Kinetic Dynamic Suspension System (KDSS) olarak adlandırılan yeni ayarlanabilir süspansiyon sisteminin daha başarılı konfor ve yol tutuş sunduğu da, makyajlı Land Cruiser ile ilgili gelen bilgiler arasında. Makyajlı Land Cruiser'da 3.0 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo diesel motor bulunuyor. 188 HP güç ve 420 Nm tork üreten motor 5 ileri otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. 0-100 km/s hızlanmasını 11.0 saniyede tamamlayan aracın karbondioksit salımı ise 214 g/km. Land Cruiser 2014 yılının ilk çeyreğinde Avrupa yollarına çıkacak.

Toyota Yaris Hybrid-R Concept

Toyota Yaris Hybrid-R Concept, Japon üreticinin son derece gelişmiş hibrit teknolojisine sahip. Son 16 yılda (1997'de Prius ile başladı) dünya genelinde 5.5 milyon adet hibrit otomobil satan Toyota, bugün ürün gamında 23 farklı hibrit otomobil sunan tek marka. Üç kapılı gövdeye sahip Toyota Yaris Hybrid-R Concept modelinde Toyota Motorsport tarafından geliştirilen 1.6 litrelik GRE (Global Race Engine) mo-

tor, iki elektrikli motorla birlikte sunuluyor. Toyota TS030 Hybrid yarış otomobilindeki teknolojiye sahip olan Yaris Hybrid-R Concept, akıllı dört tekerlekten çekiş sistemiyle de dikkat çekiyor. Yolda ve pistte maksimum sürüş zevki vermesi hedeflenerek geliştirilen otomobilin tasarımı son derece aerodinamik. Toyota fuarda ayrıca hidrojen yakıt hücreli Fuel Cell Hybrid Vehicle (FCHV) modelini de tanıtacak.



Volkswagen Golf R

Volkswagen'ın kompakt hatchback modeli Golf'ün en güçlü versiyonu olan Golf R yenilendi. 300 HP güç ve 380 Nm tork üreten 2.0 lt turbo benzinli motora sahip olan Golf R dört tekerlekten çekiş sistemi 4Motion (beşinci jenerasyon Haldex) ile maksimum yol tutuş vaat ediyor. Yeni Golf R 0'dan 100 km/s'ye sadece 5.3 saniyede ulaşıyor (Eski modelde bu değer 5.7 sn idi). 0-100 km/s hızlanma performansı, opsiyonel olarak sunulan 6 ileri DSG şanzımanla 4.9 saniyeye iniyor. Otomobilin maksimum hızı ise 250 km/s ile sınırlandırılmış. 18 inç'lik 225/40 lastiklere sahip otomobilin fren kaliperlerinde R logosu yer alıyor.



Volkswagen e-Golf ve e-up

Volkswagen e-Golf, 190 km menzile sahip yüzde 100 elektrik gücüyle yol alan bir otomobil. Led farların standart donanımında sunulacağı VW e-Golf, bu özelliğe sahip ilk Volkswagen modeli olma unvanını elde ediyor. 100 km'de 12.7 kWh enerji harcadığı belirtilen e-Golf, VW'den yapılan açıklamaya göre bu mesafede 3.30 Euro harcıyor. Volkswagen e-up modelinde bu değerler 11.7 ve 3.02 Euro olarak açıklanıyor. İkisi de Almanya'da üretilen otomobillerden VW e-Golf'te 115 HP'lik elektrikli motor bulunuyor. 270 Nm tork üreten bu motor, e-Golf'ü 10.4 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. 5 kişilik önden çekişli bir otomobil olan e-Golf'ün maksimum hızı ise 140 km/s ile sınırlandırılmış. e-Golf'te toplam 24.2 kWh kapasiteli bataryalar bu-

lunuyor. VW e-up modeli ise 82 HP gücünde elektrikli motorla donatılmış. Bu motorun maksimum torku ise 210 Nm. 0-100 km/s hızlanmasını 12.4 saniyede tamamlayan VW e-up modelinin maksimum hızı 130 km/s. Otomobilde toplam 18.7 kWh kapasiteli bataryalar bulunuyor. e-up'ın menzili ise e-Golf'ten 30 km kısa: 160 kilometre. Ayrıca e-up'ın 4 kişilik olduğunu da belirtelim. İki modelde de iki sürüş modu bulunuyor. Bunlar Eco ve Eco+ olarak adlandırılmış. İki modelin pil şarj süreleri de aynı: Pillerin yüzde 80'i yarım saatte doldurulabiliyor (Hangi tür elektrik kaynağıyla olduğu belirtilmemiş). Öte yandan Almanya'da yapılan araştırmaya göre, Alman sürücülerin yüzde 80'inin günde 50 km'den az araç kullandıkları da verilen bilgiler arasında.

Volkswagen Caddy BlueMotion

VW Caddy, BlueMotion versiyonuna Frankfurt'ta kavuşacak. Hem kombi hem de panel van modelleri bulunacak olan VW Caddy BlueMotion 4.5 lt/100 km yakıt tüketimine sahip. Araçta 102 HP güç ve 250 Nm tork üreten 1.6 litrelik TDI motor bulunuyor. Aracın CO2 salımı da hayli düşük: 117 g/km. 60 litrelik yakıt deposu bulunan aracın menzili 1300 km'yi buluyor. Standart Caddy 1.6 TDI modelinden daha düşük yakıt tüketen Caddy BlueMotion'ın sırrı, VW'nin diğer BlueMotion modellerinde olduğu gibi Stop&Start sistemi, fren enerjisi geri kazanım sistemi, düşük rüzgar dirençli lastikler ve daha alçak (27 mm) ağırlık merkezi.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Euro NCAP'ten 5 yeni test

Bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, 5 Eylül 2013 tarihinde 5 yeni modelin çarpışma testi sonuçlarını açıkladı. Teste Lexus IS 300h, Mazda6, Mitsubishi Space Star/Mirage, Opel/Vauxhall Adam ve Toyota Corolla modeller katıldı. Sonuçlar şöyle: Türkiye'de satılmayan Lexus IS 300h Euro NCAP çarpışma testinden 5 yıldız aldı. Otomobil yetişkin korumada yüzde 95, çocuk korumada yüzde 81, yaya korumada yüzde 80 ve güvenlik desteği kategorisinde yüzde 66 puan topladı. Çarpışma testinin ikinci konuğu olan Mazda6 5 yıldız almayı başardı. Mazda6 yetişkin korumada yüzde 92, çocuk korumada yüzde 77, yaya korumada yüzde 66 ve güvenlik desteği kategorisinde yüzde 81 puan aldı. Mitsubishi Spa-

ce Star/Mirage modeli çarpışma testinde 4 yıldızda kaldı. Otomobil yetişkin korumada yüzde 90, çocuk korumada yüzde 72, yaya korumada yüzde 73 ve güvenlik desteği kategorisinde yüzde 55 puan topladı. Opel Adam modeli de Euro NCAP çarpışma testinde 4 yıldızda kaldı. Opel Adam yetişkin korumada yüzde 87, çocuk korumada yüzde 72, yaya korumada yüzde 65 ve güvenlik desteği kategorisinde yüzde 81 puan aldı. Son olarak, Türkiye'de üretilen yeni 2014 Toyota Corolla Euro NCAP çarpışma testinde 5 yıldız almayı başardı. Yeni Corolla 2014 yetişkin korumada yüzde 94, çocuk korumada yüzde 82, yaya korumada yüzde 67 ve güvenlik desteği kategorisinde yüzde 66 puan aldı.



Daimler-BASF işbirliği

Araçların yakıt tüketimini azaltmak için, metal parçaların yerine plastik parçaların kullanıldığı daha hafif yapıların oluşturulması önemli bir etken. BASF plastik ürünleri; otomobil gövdesinde, şaside, iç donanımlarda ve motor parçalarında kullanıldığında metal parçalara oranla ağırlığı yarı yarıya azaltıyor. Bir otomobilin ağırlığının 100 kilogram azaltılması, yakıt tüketimini



100 kilometrede yaklaşık 0.4 litre düşürüyor. Daimler ile yapılan iş birliği sonucunda geliştirilmiş olan konsept araç smart forvision'da BASF'nin hafif konstrüksiyon çözümleri, ısı yönetimi ve elektro mobiliteye özel enerji verimliliği dikkat çekiyor. Araçta, dikkat çekici bir yenilik olarak BASF'nin geliştirdiği yeni yüksek-performans malzemesi Ultramid Structure.

Bridgestone Ecopia EP850 satışa sunuldu

Brisa, Bridgestone'un çevre dostu lastik ailesi Ecopia'nın 4x4 ve SUV segmentindeki yeni üyesi olan Ecopia EP850'yi 15-19 inç jant aralığında, H ve V hız sınıflarında Türkiye'de satışa sundu. EP850'in konfor, sessizlik ve yakıt tasarrufunu bir arada sunduğu ifade ediliyor. Bridgestone'un 4x4 ve SUV segmentindeki en sessiz ve en konforlu ürünü olan Ecopia EP850, aracını asfalt yolda kullanan ve maksimum konfor beklentisi içinde olan şehirli sürücülere hitap ediyor. EP850, Bridgestone'un önceki nesil lastiklerine göre yüzde 20 daha düşük yuvarlanma direnci ve yüzde 2.8 daha az yakıt tüketimi vaat ediyor.



Yeni Mercedes-Benz S Serisi satışa sunuldu

Mercedes-Benz Türk, yeni Mercedes-Benz S-Serisi'nin Türkiye lansmanını İstanbul'daki Grand Tarabya Otelinde gerçekleştirdi. Tamamen yenilenen S Serisi, kendinden önceki her nesilde olduğu gibi, "dünyanın en iyi otomobili" iddiasını koruyor. Otomobil ilk etapta S 350 BlueTec Long (3.0 litre dizel, 258 HP), S 400 Hybrid (3.5 litre benzinli, 306 HP), S 500 Long (4.7 litre benzinli, 455 HP), S 500 4Matic Long (4.7 litre benzinli, 455 HP) ve S 63 AMG 4Matic Long (5.5 litre benzinli, 585 HP) versiyonları ile satışa sunuluyor. Giriş seviyesindeki S 350 BlueTec Long'un başlangıç fiyatı 594.400 TL olarak açıklanırken, S 63 AMG 4Matic Long'un fiyatı 964.700 TL'den başlıyor.



BMW 520Li bayilerde



Uzun karoserli bir 5 Serisi olan BMW 520Li, standart 520i'den yaklaşık 14 cm daha uzun. 520Li'de 184 HP gücünde 2.0 litrelik turbo beslemeli benzinli motor görev yapıyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor otomobile 8.6 sn'lik 0-100 km/s değeri ve 225 km/s maksimum hız sağlıyor. Ortalama tüketimi 7.1 lt/100 km olan 520Li'nin Türkiye satış fiyatı 104.808 Euro.

Juke Nismo geldi



Nissan Juke Nismo 4x2 ve 4x4 seçenekleri 98.900 TL baz fiyatla Türkiye'de. Geliştirilmiş aerodinamik özellikleri ve başarılı yol tutuşu ile dikkat çeken Nissan Juke Nismo'da 1618 cc DIGT direkt enjeksiyonlu turbo benzinli motor bulunuyor. 200 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 250 Nm. Juke Nismo'nun 4x2'nin 0-100 km/s değeri 7.8 saniye, maksimum hızı ise 215 km/s. 4x4 versiyonunda ise bu değerler 8.2 sn ve 200 km/s.



Latitude'a makyaj

Makyajlı Renault Latitude 67.500 TL'den başlayan fiyatla Türkiye yollarına çıktı. Renault Latitude 2013 yeni siyah fonlu farları, led arka stopları, dikiz aynalarındaki led sinyal lambaları, parlak krom kapı kolları ve tümüyle yenilenen jantlarıyla dikkat çekiyor. Otomobilde iki dizel motor seçeneği var: 1.5 dCi 110 HP 6 ileri manuel ve 2.0 dCi 175 HP otomatik vites. Latitude Türkiye'de Expressi-on, Privilege, Executive olmak üzere üç farklı donanım seviyesine sahip.

Ghibli'nin fiyatı 155.000 Euro



Tofaş çatısı altındaki Fer Mas Oto yeni Maserati Ghibli 3.0 V6 turbo dizel ve yeni Ghibli 3.0 V6 çift turbo benzinli modellerini Ekim ayında Türkiye yollarına çıkarmaya hazırlanıyor. Ghibli 3.0 V6 turbo dizel modelinin fiyatı 155.000 Euro iken, Ghibli 3.0 V6 çift turbo benzinlinin fiyatı 197.000 Euro olarak açıklandı. 275 HP güç ve 600 Nm tork üreten Maserati Ghibli 3.0 litre V6 turbo dizel 0-100 km/s hızlanmasını 6.3 saniyede tamamlarken, ortalama tüketim 6.0 lt/100 km. 3.0 litre V6 çift turbo benzinli motorla donatılan dört tekerden çekişli yeni Ghibli ise 330 HP güç ve 500 Nm tork ürettiği ve 0'dan 100 km/s'ye 5.6 saniyede hızlanırken, 100 km'de 9.6 litre yakıt tüketiyor.

Porsche Panamera uzadı

Porsche Panamera'nın 15 cm daha uzun dingil mesafeli modeli Panamera Executive Türkiye'de satışa sunuldu. Türkiye yollarına çıkan Porsche Panamera Turbo Executive ve Panamera 4S Executive modellerinin arka koltuklarında daha geniş bir oturma alanı bulunuyor. Daha büyük pencereler ise, yolculuğu daha konforlu hale getiriyor. Porsche Aktif Süspansiyon Yönetimi (PASM), iki Panamera Executive modelinde de standart olarak sunuluyor. Öte yandan; 3.0 litre V6 motora sahip olan Porsche Panamera 4S Executive, önceki modelde kullanılan V8 motora kıyasla 20 HP daha fazla güç ve daha fazla tork üretirken, aynı zamanda ortalama yüzde 18 daha az yakıt tüketiyor. Panamera 4S Executive 420 HP güç üretir-



ken, 4.8 litre V8 motora sahip Panamera Turbo Executive modelinin maksimum gücü 520 HP.

Honda'dan NSX Concept GT

Honda, Autobacs Super GT'de yarışmak üzere GT500 sınıfında geliştirdiği NSX Concept GT modelini gün ışığına çıkardı. Honda NSX Concept GT, Ocak 2012'de Detroit Motor Show'da (NAIAS 2012) sergilenen NSX Concept baz alınarak geliştirilmiş. Japon Otomobil Federasyonu'nun 2014 sezonu GT500 ka-



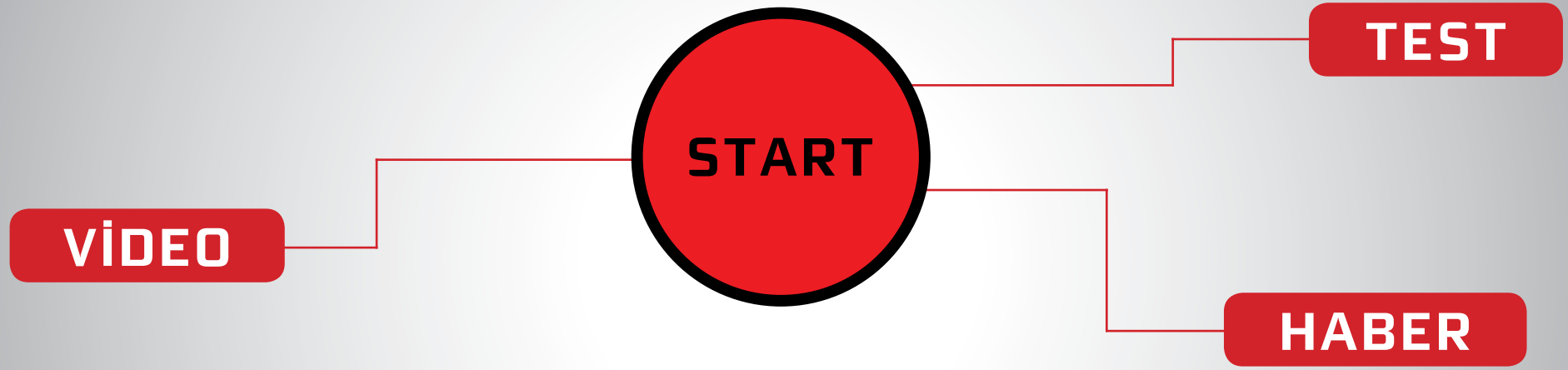
tegorisi şartnamesine uygun bir yarış aracı olan NSX Concept GT, ortaya konumlandırılmış 4 silindirli, 2.0 lt'lik, turbo, direkt enjeksiyonlu motora sahip bir hibri

Opel'den yeni motor

Opel ilk defa Adam modelinde kullanacağı 1.0 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli yeni 1.0 SIDI Turbo motoru duyurdu. 1.0 SIDI (Spark Ignition Direct Injection) turbo motor, eski atmosferik 1.6 litre motorlarla aynı güçte. 115 HP güç üreten 1.0 SIDI Turbo motorun 166 Nm'lik maksimum torkuysa 1800-4700 d/d aralığında 166 Nm. Geçişleri çok rahat olacağı belirtilen 6 ileri oranlı yeni bir manuel şanzıman ile kombine edileceği söylenen bu motorun Opel Adam'da ne kadar yakıt tüketeceği ve performans verileri henüz açıklanmış değil. GM'nin Szentgottard – Macaristan'daki tesislerinde üretilen 1.0 SIDI Turbo'nun motor bloğu alüminyum alaşımdan üretilmiş ve ağırlığı 37 kg olarak veriliyor.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Zam gelmeden kararınızı verin

Temmuz 2013'te otomobil satışı Temmuz 2012'ye göre yüzde 25 oranında arttı. Temmuz ayında 12.466 adedi yerli, 43.246 adedi ise ithal olmak üzere toplam 55.712 adet otomobil satıldı. **Yazı: İsa Demir**

Otomobil satışları hangi sebeple olursa olsun iyi gidiyor diyebiliriz. Faizler yükselse ve döviz kurları artsa da yüksek talebin önünde bunlar pek engel olamıyor. Fakat bu gidiş ne kadar devam eder iyi bakmak lazım. Şimdi: Yılın ilk 7 ayını karşılaştırdığımız zaman bu sene yüzde 20 seviyesinde bir artış görüyoruz. Ay bazında ise bu seneki Temmuz ayının satışlarının geçen yılın aynı ayna göre yüzde 25 oranında fazla olduğu ortada. Ancak; Temmuz ayının satışları Haziran ayna göre yüzde 4.4 oranında düşüş gösterdi. Temmuz ayında 12.466 adet yerli otomobil satıldı. Satışları biraz düşen Renault, Temmuz ayında 5261 adet sattı ve liderliğini devam ettirdi. Onun ardından 3195 adet satışla Fiat geldi. Toyota ise lige tekrar geri döndü. Yeni Corolla'nın tekrar Türkiye'de üretilmesiyle yerli satışları artan Toyota, 1839 adet satışla üçüncülüğe yerleşti. Temmuz ayında 43.246 adet ithal otomobil satıldı. Yıllık satışı bu gidişle 100 bine dayanan

Volkswagen için Türkiye çok önemli bir ülke konumuna geldi. Temmuz ayında 8323 adetle Volkswagen ithaller arasında en fazla satış yapan marka oldu. 4664 adetle Ford ikinci, 4386 adetle Opel üçüncü geldi. Model sıralamasına gelince: Temmuz ayında yine en fazla satan model C segmenti sedan sınıfından çıktı. Satışları biraz düşse de 3065 adet satışla Fiat Linea birinci olurken, 2479 adetle Renault Symbol ikinci, 2403 adetle Renault Fluence üçüncü oldu.

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2012	2013
Ocak	21.077	25.835
Şubat.....	29.189	36.814
Mart	47.270	51.785
Nisan.....	45.645	56.999
Mayıs.....	50.460	62.383
Haziran.....	50.849	58.290
Temmuz.....	44.531	55.712
Toplam	289.021	347.818

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Temmuz 2012	Ocak-Temmuz 2013
1 Volkswagen.....	8323.....	47.525
2 Ford	4664.....	29.019
3 Opel.....	4386.....	28.732
4 Renault.....	3086.....	16.819
5 Dacia	2594.....	15.447
6 Mercedes-Benz	2150.....	10.402
7 Hyundai.....	1950.....	15.877
8 BMW	1801.....	10.309
9 Peugeot	1649.....	11.560
10 ... Citroen	1520.....	11.203
11 ... Toyota	1493.....	13.826
12 ... Seat.....	1226.....	5339
13 ... Audi	1215.....	7720
14 ... Nissan.....	1172.....	8637
15 ... Chevrolet	1124.....	7289
16 ... Skoda	1090.....	6574
17 ... Fiat	1032.....	5856
18 ... Kia.....	983.....	7112
19 ... Volvo.....	374.....	2505
20 ... Honda.....	240.....	1808
21 ... Subaru.....	146.....	465
22 ... MINI.....	143.....	906
23 ... Suzuki.....	132.....	915
24 ... Mazda.....	104.....	554
25 ... Land Rover	98.....	721
26 ... Mitsubishi.....	94.....	715
27 ... SsangYong	81.....	528
28 ... Lancia	67.....	356
29 ... Jeep	65.....	426
30 ... Geely.....	60.....	425

Sıra Marka	Temmuz 2012	Ocak-Temmuz 2013
31 ... Alfa Romeo.....	51.....	648
32 ... Porsche.....	49.....	261
33 ... Chery	31.....	383
34 ... Proton	25.....	300
35 ... Tata	7.....	312
36 ... smart	6.....	65
37 ... Jaguar	4.....	70
38 ... Infiniti.....	3.....	18
39 ... Bentley.....	3.....	13
40 ... Ferrari	3.....	15
41 ... Maserati	2.....	8
42 ... Lamborghini	0.....	2
43 ... Aston Martin	0.....	1
Toplam.....	43.246.....	271.666

Not: Sıralamalar Temmuz ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Temmuz 2012	Ocak-Temmuz 2013
1 Renault.....	5261.....	35.344
2 Fiat	3195.....	23.324
3 Toyota	1839.....	2235
4 Hyundai.....	1294.....	9368
5 Honda.....	877.....	5881
Toplam.....	12.466.....	76.152



Fiat Panda öne geçti

Temmuz ayında liderlik iki model arasında gidip geldi ve Fiat Panda ipi göğüsleyen model oldu. 28 adet satan Fiat Panda'nın ardından sadece 2 adet daha az satan Skoda Citigo geldi. 14 adetle Kia Picanto üçüncü olurken bu segmentte artık Avrupalı modellerin üstünlük sağlamaya başlaması ilginç.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1 Fiat Panda.....	28.....	205
2 Skoda Citigo.....	26.....	240
3 Kia Picanto.....	14.....	112
4 Opel Adam.....	9.....	42
5 Smart Fortwo.....	6.....	65
A Segmenti toplam satış.....	135.....	1.002
A Segmenti pazar payı.....	% 0,2.....	% 0,3

Ve Renault Clio HB lider

Bu bir ilk... Çünkü Renault'nun Clio HB modeli daha önce hiçbir zaman kendi kategorisinde Türkiye'de liderlik koltuğuna yerleşememişti. Aslında bu, teknolojik bir yatırımın, görsel bir dış tasarımla birleştiği zaman ne kadar başarılı olunabileceğine güzel bir örnek. Yanlış bir üründe ısrarın anlamı yok, değişim ve "tasarım" önemli.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1 Renault Clio HB.....	1691.....	11.243
2 Volkswagen Polo.....	1563.....	11.637
3 Opel Corsa.....	1532.....	10.393
4 Ford Fiesta.....	1480.....	10.348
5 Hyundai i20.....	1294.....	9368
6 Dacia Sandero.....	1012.....	5921
7 Fiat Punto.....	484.....	3952
8 Toyota Yaris.....	411.....	2553
9 Seat Ibiza.....	382.....	1816
10 ... Fiat 500L.....	384.....	790
B Segmenti-HB toplam satış.....	10.883.....	75.667
B Segmenti-HB pazar payı.....	% 19,4.....	% 21,7



C'nin gölgesinde olmak

Bu segmentteki modeller biraz C segmentinin gölgesinde kalıyor. Ayrıca Fiat ve Hyundai markalarının artık bu segmentte yer almamaları da B segmenti sedan satışlarının sınırlı olmasına neden oluyor. 2479 adet satışla Renault Symbol Temmuz ayının da lideri oldu.

B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1 Renault Symbol.....	2479.....	15.194
2 Peugeot 301.....	848.....	6017
3 Citroen Elysee.....	725.....	5503
4 Chevrolet Aveo Sedan.....	309.....	1867
5 Skoda Rapid.....	179.....	1073
B Segmenti-Sedan toplam satış.....	4686.....	30.458
B Segmenti-Sedan pazar payı.....	% 8,4.....	% 8,8



VW Golf'ten ciddi atak

Bu sene Volkswagen modellerinin hepsinin atakta olduğunu görüyoruz. Fiyatı yüksek olmasına ve aylarca beklenmek zorunda kalınmasına rağmen yine de Volkswagen modelleri en fazla satan modeller olabiliyor. İşte Golf de bu modellerden biri. Temmuz'da 2071 adetle Golf birinci oldu.

Yine Fiat Linea

Satışları 1000'li rakamlar seviyesinde düşse bile yine de Fiat Linea liderliğini devam ettiriyor. Çünkü daha önceki aylarda aradaki fark 3000'e kadar yaklaşmıştı. Temmuz ayında 3065 adetle Fiat Linea liderliğini devam ettirirken, 2403 adetle Renault Fluence modeli ikinci geldi.



Volkswagen Passat uçtu

Uzun zamandır bu segmentte bir model 2000'li rakamları geçememişti. Temmuz ayında Volkswagen Passat 2253 adet satarak hem bir ilke imza attı hem de liderliğini devam ettirmiş oldu. Bu başarıda 1.6 TDI motorun rolü tartışılmaz.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1	Volkswagen Golf	2071	9143
2	Opel Astra HB	1669	10.355
3	Toyota Auris	812	5989
4	Hyundai i30	682	5170
5	Seat Leon	575	2524
6	Renault Megane	526	3944
7	Citroen C4	514	3544
8	Audi A3	434	3044
9	Mercedes-Benz A Sınıfı	289	2458
10	BMW 1 Serisi	287	1475
C Segmenti-HB toplam satış		9642	57.148
C Segmenti-HB pazar payı		% 17,2	% 16,4

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1	Fiat Linea	3065	22.147
2	Renault Fluence	2403	14.804
3	Ford Focus Sedan	2167	11.146
4	Toyota Corolla	1910	6138
5	Volkswagen Jetta	1346	9888
6	Opel Astra Sedan	975	6346
7	Honda Civic	877	5881
8	Hyundai Accent Blue	761	5637
9	Mercedes-Benz CLA	560	1512
10	Skoda Octavia	489	2565
C Segmenti-Sedan toplam satış		14.708	89.334
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 26,2	% 25,7

D segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1	Volkswagen Passat	2253	9597
2	BMW 3 Serisi	836	5219
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	548	3046
4	Audi A4	350	1964
5	Volkswagen CC	288	1723
6	Peugeot 508	197	1375
7	Volvo S60	179	1529
8	Skoda Superb	151	875
9	Opel Insignia	110	902
10	Toyota Avensis	101	780
D Segmenti-Sedan toplam satış		5540	31.487
D Segmenti-Sedan pazar payı		% 9,9	% 9,0

Düşük hacimli motor başarısı

Tabloya baktığımız zaman Mercedes-Benz ve BMW'nin diğer markalarla arayı iyice açtığını görüyoruz. Çünkü bu iki marka da "imajımıza zarar verir mi?" düşüncesinden sıyrılarak E segmentinde 1.6 litre hacimli motorlar kullanmaya başladılar. Müşteriler de benimsediklerine göre imaja bir şey olmamış demek ki!



Cazibeli Lüks Spor

Başlıkta belirtimiz övgüyü Mercedes-Benz CLS modeli satış rakamlarıyla da hak ediyor. Çünkü birkaç aydır liderlik koltuğundan hiç inmedi. Ancak yakın zamanda koltuğunu yeni S Sınıfı'na bırakabilir. Bu arada yeni Mercedes-Benz S Sınıfı daha önce dergimizde çıkan haberlerde de gördüğünüz gibi gerçekten birçok "ilk"e sahip.

E segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1BMW 5 Serisi	517.....	2691
2Mercedes-Benz E Sınıfı	460.....	1591
3Audi A6	101.....	706
4Volvo S80	13.....	167
5Jaguar XF	4.....	41
E Segmenti-Sedan toplam satış	1227.....	5890
E Segmenti-Sedan pazar payı	% 2,2.....	% 1,7

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1Mercedes-Benz CLS	20.....	172
2BMW 7 Serisi	6.....	68
3Audi A8	6.....	48
4Porsche Panamera	5.....	52
5Mercedes-Benz S Sınıfı	0.....	64
F Segmenti toplam satış	59.....	531
F Segmenti pazar payı	% 0,10.....	% 0,15

Dacia Duster önde gidiyor

Bu sınıftaki satışlara bakıldığında zaman diğer segmentlerde olduğu gibi aranın pek açılmadığını görüyoruz. Bu da beğenilen ve tercih edilen model sayısının fazla olduğunu gösteriyor. Dacia Duster modeli son aylarda liderlik koltuğuna iyice alışmaya başladı. Onun ardından Nissan Qashqai ve Kia Sportage modelleri geliyor.



Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1Dacia Duster	867.....	6231
2Nissan Qashqai	721.....	5489
3Kia Sportage	571.....	3854
4Volkswagen Tiguan	508.....	3718
5Renault Captur	383.....	1244
6Nissan Juke	278.....	1871
7Hyundai ix35	243.....	3292
8Chevrolet Captiva	240.....	1800
9Chevrolet Trax	195.....	414
10 ... Skoda Yeti	118.....	912
Alt-SUV Segmenti toplam satış	5439.....	35.325
Alt-SUV Segmenti pazar payı	% 9,7.....	% 10,1

Porsche Cayenne ipi göğüsledi

Lüks SUV segmentinde liderin ismi her ay değişmeye başladı. Temmuz ayında liderlik koltuğuna Porsche Cayenne geçti. 39 adet satan Porsche Cayenne'in ardından 35 adet satışla Jeep Grand Cherokee ve 23 adet satışla Mercedes-Benz M Sınıfı geldi. Yeni Range Rover'ın ise sesi şimdilik fazla çıkmıyor.



Lüks SUV segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Temmuz 2013	Ocak-Temmuz 2013
1Porsche Cayenne	39.....	169
2Jeep Grand Cherokee	35.....	112
3Mercedes-Benz M Sınıfı	23.....	111
4Range Rover	21.....	117
5Volkswagen Touareg	15.....	122
Lüks SUV Segmenti toplam satış	128.....	793
Lüks SUV Segmenti pazar payı	% 0,2.....	% 0,2

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

şirketin web sitesine ulaşılır)

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

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

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

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

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

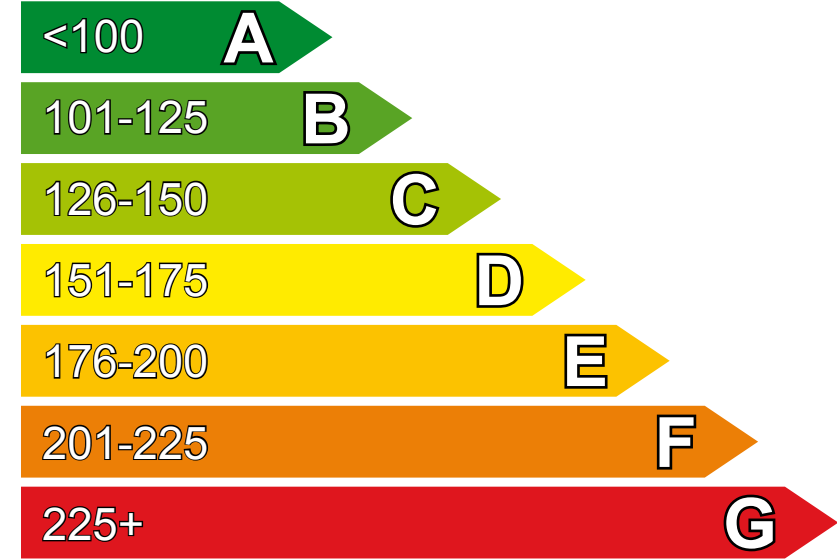
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

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.



DOĞRU YOLU BULDU

Skoda'nın amiral gemisi olan Superb, makyajla birlikte ürün gamına eklenen 1.6 TDI motorla kombine edilmiş DSG şanzıman seçeneği ile; ülkemizde çok istenen kombinasyon olan 1.6 dizel motor + otomatik şanzıman birlikteliğini bir arada sunmaya başladı.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün



İlk defa 2001 yılında uzatılmış Passat platformu kullanılarak üretilen ilk nesil Skoda Superb, genellikle küçük ve halk tipi otomobil üreten bir marka olarak bilinen Skoda'nın imajını yukarı çekmek gibi önemli bir görevi yaptıktan sonra yerini 2008 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan ikinci nesil Superb'e bırakmıştı. Şimdi ise ikinci nesil Skoda Superb için makyaj zamanı. Makyajla birlikte Türkiye için gerçekleşen en önemli yenilik, artık 1.6 TDI 105 HP turbo dizel motor ve DSG şanzıman seçeneğinin bir arada sunuluyor olması. Yeni yüzü Skoda Superb 1.6 TDI DSG'yi İstanbul'da düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullanma şansı bulduk.

Neler değişmiş?

Skoda Superb ana hatlarıyla aynı olsa da, ufak tefek dokunuşlarla daha çekici bir görünüme kavuşmuş. Burun kısmında radyatör ızgarası değiştirilmiş ve motor kaputunun orta kısmı biraz daha uzatılarak Skoda'nın yeni logosu buraya taşınmış. Ayrıca aydınlatma grubu artık LED bantla-



KALİTE HİSSİ ÖNCEDEN OLDUĞU GİBİ YÜKSEK. ERGONOMİK YERLEŞİMLİ KUMANDALARIN OLDUĞU İÇ MEKANDA DİREKSİYON SİMİDİ YENİLENMİŞ.



ELEKTRİK KUMANDALI ÖN KOLTUKLAR ELEGANCE DONANIMINDA. ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ DAHA ÜST SINIF OTOMOBİLLER KADAR İYİ. ÇİFT BÖLGELİ OTOMATİK KLİMA AMBITION VE ELEGANCE DONANIM SEVİYELERİNDE SUNULUYOR. KOL DAYAMA YERİNİN ALTINDA SADECE AUX GİRİŞİ BULUNUYOR.

ra sahip ve ön tampon da yenilenmiş. Arka kısımda ise plakalık tampondan bagaj kapağına taşınmış ve stop lambalarının bagaj kısmında kalan kısmı üçgen form verilmiş.

Bir sedan görünümünde olan bu otomobil Twindoor adı verilen yenilikçi bagaj kapağı tasarımıyla aynı zamanda da liftback. Otomobilin iç mekanı eskiden gelen olumlu özelliklerini aynen devam ettiriyor. VW Grubu'nun ergonomisine sahip kokpitte kalite hissi yüksek. Arka koltuklardaki diz mesafesi ise neredeyse

BMW 7 Serisi, Mercedes-Benz S Serisi gibi otomobillere kafa tutacak kadar iyi. Yalnız koltuk minderlerinin biraz daha büyük olması daha iyi olabilir. İç mekanda en fazla öne çıkan değişimse direksiyon simidinin yenilenmiş olması. Kullanıma yönelik olarak ise otomatik park pilotu artık dikeyne park edebilmesinin yanı sıra, paralel parkta da otomobilin boyundan 60 cm (eskiden +80 cm) daha fazla olan yerlere de park edebiliyor.

Sürüş özellikleri

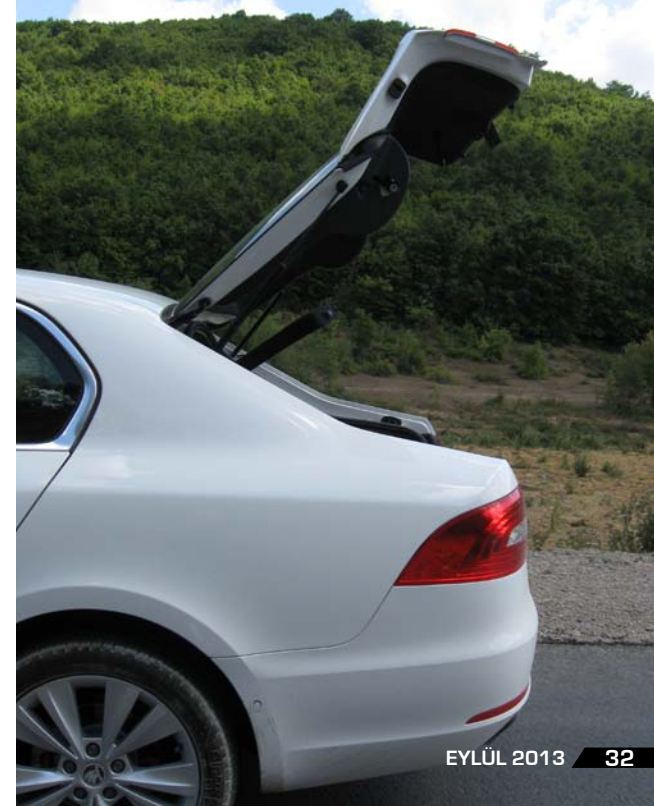
Test aracımızda yer alan 1.6 litre-



lik turbo dizel motor 4400 d/d'de 105 HP güç ve 1500-2500 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. Bu güç 7 ileri oranlı çift kavramalı DSG şanzımanla ön tekerleklere aktarılıyor. Otomobilin 1519 kg (75 kg sürücü dâhil) olarak açıklanan ağırlığı düşünüldüğünde, akla 1.6 litrelik motorun otomobili rahatça taşıyıp taşıyamayacağı sorusu gelebilir. Aracın fabrika verilerine göre 12.2 sn olan 0-100 km/s verisi kardeşi Octavia 1.6 TDI DSG'den 1.3 saniye daha geride olsa da, Superb 1.6 TDI DSG de kabul edilebilir bir performans ortaya koyuyor. En azından 100 km/s'ye kadar olan hızlanmalarda ivmelenme fazla yavaşlık hissi vermiyor. Aracın bu başarısında 7 ileri oranlı DSG'nin hızlı vites değişiminin ve motor-şanzıman uyumunun da payı var. Süspansiyon ise yeterince konforlu, özellikle de temiz asfaltta. Yalnız düşük profilli lastiklerin etkisiyle kısa-sert darbeler iç mekanda biraz hissediliyor. Otomobille kapsamlı bir test sürüşü yapmadığımız için yakıt tüketim ortalamasını almadık. Ancak fabrika verilerine göre yakıt tüketimi şehir içinde 5.5 lt/100 km, şehirdışında 4.1 lt/100 km ve ortalama ise 4.6 lt/100 km olarak açıklanıyor.



DÜZ TAVAN ÇİZGİSİ NEDENİYLE OTOMOBİL DİNAMİK GÖRÜNMESE DE İÇ MEKAN BU SAYEDE DAHA FERAH. TWINDOOR BAGAJ KAPAĞI KULLANIŞLI.



Sonuç

Skoda Superb 1.6 TDI DSG Türk tüketicisinin istediği her şeyi sunuyor, 1.6 lt dizel motor, otomatik vites, çok büyük bagaj ve büyük bir iç mekan. Yeni yüzlü Skoda Superb 1.6 TDI DSG ülkemizde Ambition (73.900 TL)

ve Elegance (79.900 TL) olmak üzere iki donanım seviyesine sahip (Active donanım sadece 1.4 TSI için). Aracın sunduğu özellikler aynı mekanik alt yapıyı paylaştığı kardeşi VW Passat düşünüldüğünde biraz daha hesaplı ve mantıklı gözüküyor.

Skoda Superb 1.6 TDI DSG**Fabrika verileri**

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, common rail, turbo dizel
Şanzıman:	7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç:	105 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	193 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4833/ 1817 / 1462 mm
Bagaj hacmi:	565-1670 lt
Tüketim (ş.ichi/ş.dışı/ort.):	5.5 / 4.1 / 4.6 lt /100 km
Baz fiyat:	73.900 TL

+ İç hacim, fiyat-donanım, bagaj, şanzıman

- USB girişi yok, kısa-sert darbelerde süspansiyon konforu

120 g/km

B



ŞİMDİDEN HEDEFİ AŞTI

Biz, Peugeot 2008'in basın lansmanında Nemrut dağını aştık ama, 2008 de aldığı siparişlerle Peugeot yöneticilerinin hedeflerini aşmış durumda.

Yazı: Emre Anamur / Malatya
Fotoğraflar: Peugeot Medya





YÜKSEK 208 OLARAK ADLANDIRABİLECEĞİMİZ 2008'İN İÇ MEKANI HB KARDEŞİYLE ORTAK. GÖSTERGE TABLOSU SPORTİF, DİREKSİYON SİMİDİNİN ÇAPI KÜÇÜK.

Fransız üretici Peugeot'nun küçük sınıfta yer alan yepyeni crossover modeli 2008, Türkiye'de 42.500 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Ben de daha önce editör arkadaşım Tarık Akagün'ün Fransa'da kullandığı bu otomobili Türkiye lansmanında, Malatya'dan hareketle Nemrut Dağı tırmanışı ve inişinde kullandım.

Öngörülenden çok sipariş

Peugeot 2008, marka yöneticilerinin öngörüp uygulamaya koyduğu hedef ve üretimden daha çok sipariş alarak, daha satışa sunulan ilk aylarda başarıya ulaşan bir model oldu. Öyle ki, Avrupa'da Mayıs ayında yollara çıkan otomobil, Haziran sonu rakamlarına göre iki aylık dönemde pazara sunulduğu ülkelerde 30.000 adetten fazla sipariş aldı. Bu talep karşısında üretimi iki katına çıkarma kararı alındı. Şu an günde 310 adet üretilen 2008, 2014 yılı başında günlük 620 adetlik üretime yükselecek. Türkiye'de Eylül ayında satışa sunulan 2008'in ülkemizdeki satış hedefi ise dört ay için 1000 adet. Peugeot Türkiye, 2014 yı-



**TAVANDAKİ LED
IŞIKLAR ŞİK. 7 İNÇ'LİK
MULTIMEDYA EKRANI
KULLANIŞLI. EL FRENİ
UÇAKLARI ANIMSATİYOR.
GRIP CONTROL ÇEKİŞ
AVANTAJI SUNUYOR.**



linda ise 2500 – 3000 adet 2008 satmayı hedefliyor.

Global model

2008 sadece Avrupa için geliştirilmiş bir otomobil değil, Avrupa'nın yanı sıra Güney Amerika (Brezilya) ve Asya'da (Çin) da üretilecek. Bu mode-

lin geliştirilme amacı ise, geleneksel B segmenti hatchback modellerden sıkılanlar için bir ürün sunmak. Modern bir tasarıma sahip olan bu "yüksek 208", 4159 mm uzunluğa, 1739 mm genişliğe ve 1556 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise hatchback kardeşi 208 ile aynı:



2537 mm. Otomobilin yerden yüksekliği 165 mm. Peugeot 2008, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak, kullanıcılarına 350 ile 1194 litre arasında değişen bir bagaj hacmi sunuyor.

4 yetişkin rahat ettik

2008'e lansman boyunca dört yetiş-

kin bindik. B segmentinde yer almasına karşın hepimize yeterli oturma alanı sundu. Özellikle arka koltuktaki baş ve diz mesafelerinin sorun yaratmaması olumluydu. Omuz mesafesi ise, ortaya bir kişi daha otursa sorun olabilir. 208'den alınan kokpitte yeni küçük direksiyon simidi, 7 inç'lik renkli ve dokunmatik SMEG multimedia ekranı ve direksiyon simidinin arkasında yükseğe konumlandırılmış gösterge tablosu yer alıyor. El freni tasarımı ise uçak kokpitlerini hatırlatıyor. Tavandaki led ışıklar ise iç mekana hoş bir efekt katmasının yanı sıra, gece sürüşlerinde sürücünün arka koltukta oturanların yüzlerini görmesini sağlıyor.

Grip Control farkı

Peugeot'nu Grip Control adlı "takviyeli çekiş sistemi" 2008 modelinde de yer alıyor. Bu sistem, standart donanımda sunulan Mud and Snow (Çamur ve Kar), yani bir nevi dört mevsim lastiklerle birlikte görevini iyi yapıyor. "Standart", "Kar", "Çamur", "Kum" ve "ESP off" (ESP kapalı) adlı ayarları bulunan sistemi, lansmandaki rotamızda kullanma fırsatımız oldu ve başarılı çalıştığına şahit olduk. 2008'in önemli rakiplerinden olan

Nissan Juke ve Renault Captur'de bu tür bir sistem bulunmuyor.

Düşük tüketimli motor

Peugeot ve dizel kelimeleri yanyana konulduğunda akla başarılı HDi motorlar gelir. Test ettiğimiz 2008'de de 1.6 e-HDi motor bulunuyordu. Standart donanımda Stop&Start sistemine sahip olan motor 92 HP güç ve 230 Nm tork üretiyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, fabrika verilerine göre otomobile 11.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma zamanı ve 181 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Motorun en başarılı olduğu konular ise yakıt tüketimi ve emisyon. Fabrika verilerine göre ortalama 4.0 lt/100 km yakıt tüketen otomobilin karbon-dioksit salımı 103 g/km. Görüş açıları iyi olan 2008'in yol tutuşu, 208'den daha yüksek olan karoserine rağmen

güvenli. Süspansiyon konforu da, kısa-yüksek kasıpların üstünden geçmenin dışında gayet iyi. Küçük direksiyon simidi ele iyi oturuyor ve tepkileri hızlı. Ancak arkasında kalan göstergeleri perdelediği de bir gerçek. Stop&Start sistemi hızlı ve etkin çalışıyor. Frenler güvenli duruş sağlıyor.

Baz fiyatı 42.500 TL

2008'in baz fiyatı, manuel şanzımanlı 1.2 VTi modelinde 42.500 TL. Test ettiğim 1.6 e-HDi motor seçeneği ise Access donanımında 49.100 TL, Active'de 51.500 TL, Allure'de ise 55.500 TL. Avrupa'da segmentine hızlı ve başarılı bir giriş yapan 2008'in Türkiye performansını bekleyip göreceğiz. Ama modern tasarımı, yenilikçi iç mekânı ve çeşitli motor-şanzıman seçenekleriyle kendine iyi bir yer edinmemesi için bir neden yok.



SPORTİF HATLARA SAHİP PEUGEOT 2008'DE YER VERİLEN TAVAN BARLARI, ARACIN CROSSOVER KİMLİĞİNİ DESTEKLİYOR. ARKAYA DOĞRU YÜKSELEN TAVAN ÇİZGİSİ ARKA KOLTUK İÇİN AVANTAJ.



**6 KOLLU JANT
ALÜMİNYUM
ALAŞIMLI HOŞ
DURUYOR.
350 LT'LİK
BAGAJ HACMİ
1194 LT'YE
ÇIKABİLİYOR.**



**Peugeot 2008 1.6 e-HDi 92 HP Stop&Start****Fabrika verileri**

Motor: 1560 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman: 5 ileri manuel
Maksimum güç: 92 HP@ 4000 d/d
Maksimum tork: 230 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız: 181 km/s
0-100 km/s: 11.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4159 / 1739 / 1556 mm
Bagaj hacmi: 350-1194 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 4.7 / 3.6 / 4.0 lt/100 km
Fiyat (Access/Active/Allure): 49.100 / 51.500 / 55.500 TL

+ Tüketim, emisyon, yol tutuş

- Tavanda tutamak yok

103 g/km **B**

e-otodergi iPad'de

**GÜNCELLEME
YAYINLADIK
İNDİRMEK İÇİN
TIKLAYIN!**



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

Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıcılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 63 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



AFACAN ASLAN

208 gıcının en afacan üyesi olan 200 HP'lık GTİ, performans olarak hızlı ve virajlı yollarda oyun oynamayı da seviyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Hızlı gençlerin merakla bekledikleri 208 GTi, nihayet videolu test sayfamıza konuk oldu ve hünerini bizlere gösterdi. Hatırlanacağı gibi 208 GTi'yi ilk defa e-otodergi'nin Haziran 2013 tarihli 60. sayısında kullanmıştık.

Beklentiler yüksek

Peugeot'un ürettiği GTi ibareli otomobillerden beklentiler her zaman için yüksektir. Bunun nedeni ise GTi sınıfının yaratıcısı olmasa bile; 205 GTi, 106 GTi ve 306 GTi gibi kural koyucu birçok modelin Peugeot tarafından üretilmiş olması. Arada çıkan 206 RC ve ülkemiz dışında İngiltere'de satılan 207 GTi gibi modeller ise hızlı olmalarına rağmen, hızlı hatchback tutkunlarının beklentilerini tam anlamıyla karşılamamıştı.



KIRMIZI RENK VE ALÜMİNYUM DETAYLAR ÖZEL BİR 208 İLE KARŞI KARŞIYA OLDUĞUMUZU GÖSTERİYOR.



ÖN KOLTUKLARIN YAN DESTEKLERİ İYİ. ARKA KOLTUKLAR ORTALAMA ALAN SUNUYOR. MODERN ZAMANLARA AİT DONANIMLAR UNUTULMAMIŞ.



208 GTi konusunda ise Peugeot çok daha özenli çalışmış ve GTi tutkunlarının istediklerini vermeye odaklanmış. Öncelikle karoser detaylarına bakalım. Bir GTi kullanıcısı otomobilini aynı model ama GTi olmayan bir versiyonun yanına koyduğunda bir takım farklar görmek ister. Bunun dışında iç mekânda ufak tefek sportif detaylar, sportif koltuklar, itaatkar direksiyon,

hızlı gaz pedalı tepkileri ve performanslı motor da listenin önemli maddeleri arasında. Bagaj hacmi gibi konular ise listenin en alt sıralarında yer alır. Bu listeye bakınca 208 GTi standart versiyondan çamurluk dodikleri ve daha dolgun çamurlukluları, radyatör ızgarasının altındaki kırmızı çita, 208 1.6 THP'ye göre yüzde 20 sertleştirilmiş yaylar, önde yüzde 10-arka-

da yüzde 50 sertleştirilmiş viraj dengeli çubukları, önde + 10 mm, arkada + 20 mm artan iz aralığı, elden geçirilmiş hassas çalışan direksiyon sistemi ve 200 HP'lik 1.6 litre turbo motoru ile bu listedeki maddelerin hepsini karşılıyor. İç mekân ise değişen dünyadaki tüketici beklentilerini karşılamaya yönelik. Kabul etmek gerekir ki artık insanlar hızlı bir otomobil dışında kon-

forlu bir iç mekan da istiyor. 208 GTi çift bölge ikliması, dokunmatik ekranlı multimedya sistemi, deri kaplamalı ön konsolu gibi detayları ile günümüz ihtiyaçlarını karşılamasının yanı sıra lüks bir izlenim de veriyor.

Sportif koltuklar yan yükseltileleri sayesinde virajlarda sürücü ve yolcunun minderden kaymasını önüyor. Di-



**KIRMIZI-SİYAH
DEGRADE GEÇİŞLER
ÇOK ŞIK. KIRMIZI RENK
EMNİYET KEMERİNDE
DE UNUTULMAMIŞ.
C SÜTUNUNDAKİ GTİ
İBARESİ 205 GTİ'İ
HATIRLATIYOR. BAGAJ
HACMİ, BU OTOMOBİL
KULLANICILARI İÇİN BİR
KRİTER OLMASA DA 285
LT'LİK BAGAJ YETERLİ.**



reksiyon simidi spor bir otomobilden beklenileceği gibi neredeyse kucağa geliyor. Yalnız diğer 208'lerde olduğu gibi gösterge tablosu biraz perdeleniyor ve direksiyonun yerleşimine alışmak gerekiyor. Neyse ki ben önceki 208'lerde yeterince staj yaptım ve bu alışkanlık sürecini çoktan atlattım. Hatta kullanım sırasında otomobille Clio R.S. EDC 200'e göre daha ça-

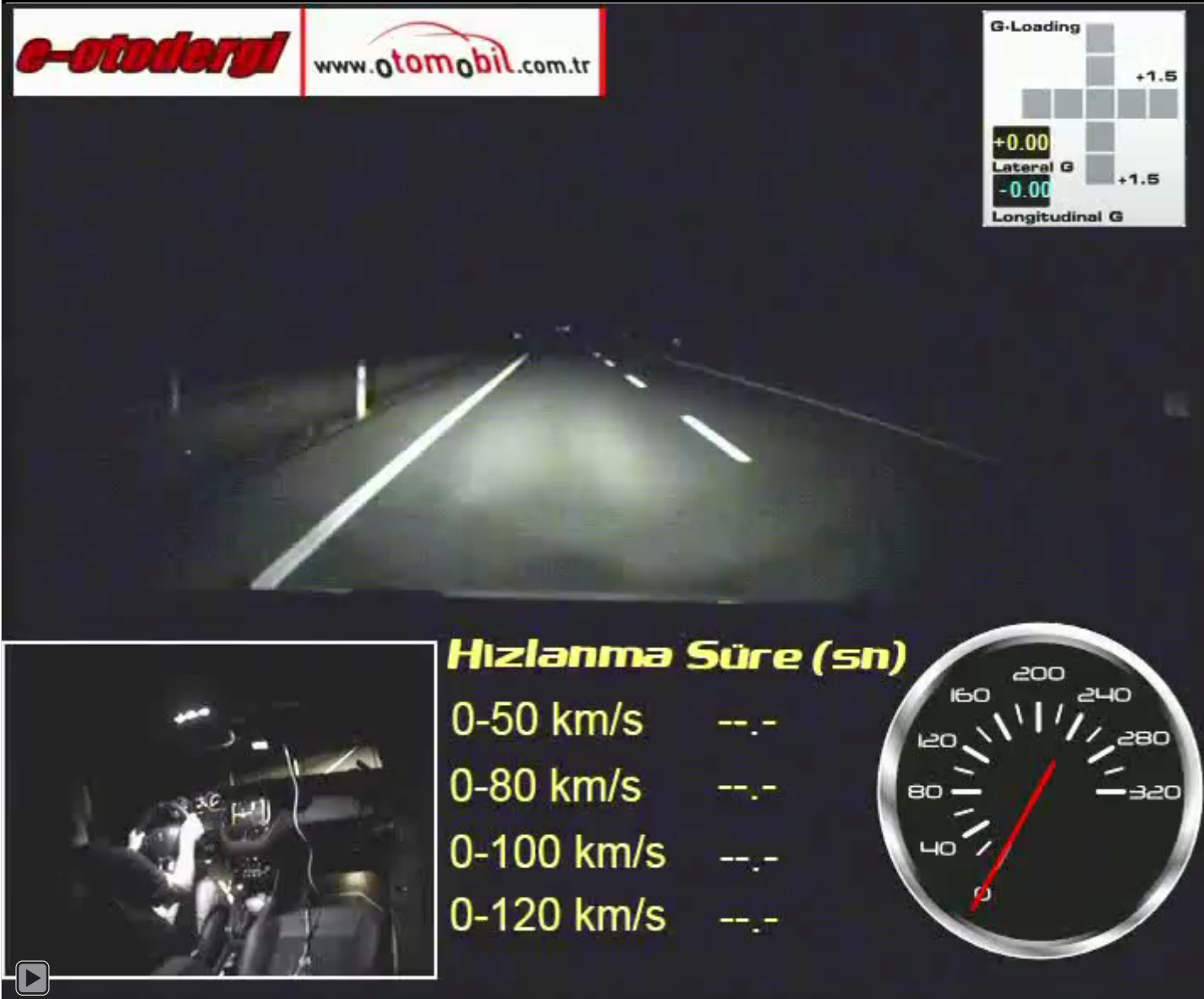
buk adapte oldum ve otomobille daha rahat oynadım. 208 GTi'da beni en çok etkileyen nokta alt devirlerden itibaren gelen yüksek çekiş. 6 viteste 1500 d/d'de yol alırken bile motorda sarsıntı vuruntu yaşanmıyor ve gaza basıldığı zaman ağırdan da olsa hızlanabiliyorsunuz. Daha alt viteslerde ise ivmelenme çok çok iyi. Bununla beraber vites geçişleri pürüzsüz. Darbe emişi başa-

rılı olan süspansiyon aynı zamanda yol tutuş konusunda da beklentileri karşılıyor. Eğer oyun oynamak isterseniz tamamen kapatılan ESP sistemi sayesinde virajlarda otomobili kaydırabilmek ve sonrasında bunu kolayca kontrol altına alabilmek mümkün. Yaptığım hızlanma ölçümlerinde iki yön ortalamasında elde ettiğim 6.85 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri ise fab-

rika verisi ile neredeyse aynı. Yalnız fren mesafesi güvenlik sınırları içinde olsa da ben biraz daha kısa bir mesafe beklerdim. Çünkü 208 1.6 THP ile 100-0 km/s fren testinde 37.7 metrelik bir değer elde etmiştik. Frenler sıcak ve soğuk olarak yaptığım çeşitli denemelerde 208 1.6 THP'nin fren mesafesinden daha iyisini elde etmek mümkün olamadı. Belki de test



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**

aracına özgü bir durum söz konusudur. Beni şaşırtan diğer nokta ise fren esnasında oluşan G kuvvetini bacaklarım ve kollarım arasında paylaştırırken, kendime yakın şekilde ayarladığım direksiyonun ileri gitmesi ve direksiyon ayarının bozulması oldu. Herhalde direksiyon ayar mandalını yerine iyi oturtamadım diye düşündüm ve kontrol ettim. Sonraki fren denemesinde değişen bir şey olmadı ve direksiyon simidi ileri tekrar ileri doğru gitti. Bu da test aracına özgü bir olumsuzluk olabilir çünkü daha önceki 208 fren testlerinde böyle bir durum olmadı.

Sonuç

208 GTi modern zamanların beklentisine uygun bir GTi.

Konforlu, lüks ve hızlı. Bununla birlikte bir GTi'dan beklenen dinamik sürüşü de sunuyor. Eski dönemlerin GTi'ları gibi bir GTi bekleyenler bunu 208 GTi'da bulamayacaklardır. Eskilerin "205 Rallye" tipinde minimal donanımlı 200 HP'lık bir 208 bu tipteki sürücülerin beklentilerini karşılayacak olsa da bu tipte kullanıcıların pek kalmadığı da bir gerçek.

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

Peugeot 208 GTi

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 200 HP @ 5800 d/d
 Maksimum tork: 275 Nm @ 1700 d/d
 Maksimum hız: 230 km/s
 0-100 km/s: 6.8 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 3962/ 1739 / 1460 mm
 Bagaj hacmi: 285 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.2 / 4.7 / 5.9 lt/100 km
 Baz fiyat/test aracı fiyatı: 57.900 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 2.6 sn
 0-80 km/s: 5.05 sn
 0-100 km/s: 6.85 sn
 0-120 km/s: 9.65 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4./5. viteste): 5.6/7.6 sn
 80-120 km/s (5./6. viteste): 8.5/9.6 sn

Frenleme

100-0 km/s: 38.7 m
 80-0 km/s: 24.4 m
 50-0 km/s: 9.4 m

- + Performans, direksiyon tepkisi, kabin yalıtımı, donanım
- Fren mesafesi güvenli ama daha kısa olmalı, tavan tutamakları yok

139 g/km

C



KEYFİNİ BİLENLERE

245 HP'lık güce sahip BMW Z4 sDrive28i, bütçe sorunu olmayıp da hayatın tadını çıkartmak isteyenler için güzel bir seçenek.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



BMW'nin katlanan metal tavanlı otomobili olan Z4, tasarım olarak kesinlikle heyecan verici bir görünüme sahip. Klasik roadster tasarım ruhuna uygun olarak otomobilin uzunluğunun neredeyse yarısını burun kısmı oluşturuyor. Böbrek formu radyatör ızgarasından geriye doğru akan çizgiler otomobilin görünümüne dinamizm katarken, aydınlatma grubundan başlayıp ön çamurluğun üzerinden kapıya doğru giden ve arka çamurlukta tekrar ortaya çıkan kat izi ile ön tampona olabildiğince yaklaştırılmış ön tekerlek, bu otomobilin en karakteristik tasarım unsurlarından.

Sürücü koltuğuna geçildiğinde ilk fark edilen nokta uzun motor kaputu ve alçak oturma pozisyonu oluyor. Klima sisteminin nostaljik görünümü, çevirmeli, etrafı parlatılmış alüminyum görünümlü malzemeden üretilmiş ısı ayar düğmeleri gayet kibar ve size özel bir otomobilde olduğunuzu hatırlatıyor. Otomobilin iki kişilik iç



**İÇ MEKANDA YENİ NESİL
OYUNCAKLARIN AZ OLUŞU
SAYESİNDE ODAKLANACAK TEK ŞEY
VAR, O DA MUTLAK SÜRÜŞ ZEVKİ.**



YAZ AYLARINDA
BOĞAZİÇİ'NDE VAPUR
SEFASI DA, BMW SEFASI
DA HAYATIN TADINI
ÇIKARTMAK İÇİN GÜZEL.
TAVAN 19 SANİYEDE AÇILIP-
KAPANIYOR.





KOLTUKLARIN BALDIR DESTEKLERİ UZATILABİLİYOR. MANUEL KULLANIMA DA OLANAK TANIYAN 8 İLERİ OTOMATİK ŞANZİMAN ÇOK HIZLI ZEVKLİ KULLANIM SUNUYOR. KOLTUK ARKASINDAKİ EŞYA FİLESİ İŞLEVSEL.

mekânı bir roadster için yeterli iç hacmi sunuyor ama aile otomobillerine alışık büyük bir çoğunluk için iç mekan biraz ufak gelebilir. İç mekânda yeterli sayıda eşya gözü mevcut ve bu sayede ufak tefek eşyaları saklamak sorun değil.

Yola çıkma vakti

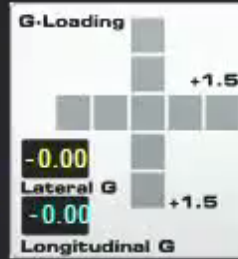
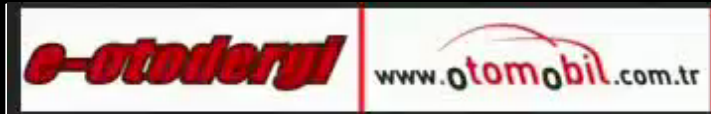
Katlanı metal tavanlı bir otomobil olan Z4'ü coupe veya roadster olarak kullanabilmek mümkün. Vites konsolunun ön tarafındaki butonlardan üst açma-kapatma işlemini 19 saniyede

40 km/s hıza kadar gerçekleştirilebiliyor. Otomobilin gövdesi üstü kapalı kullanımda biraz daha rijit, üst açıldığında ise bozuk yollarda hafif titreşimler olabiliyor ama bu titreşimler rahatsız edecek kadar yüksek seviyede değil. Rüzgar deflektörüne rağmen 70 km/s hızdan sonra iç mekânda oluşan hava hareketleri rahatsız edici olsa da gerçek roadster tutkunlarının gülü seven dikenine katlanrı diye düşüneceklerinden eminiz. Bu otomobilde 2.8 litrelik, 6 silindiri bir motor olduğunu düşünüyorsanız, ya-





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.



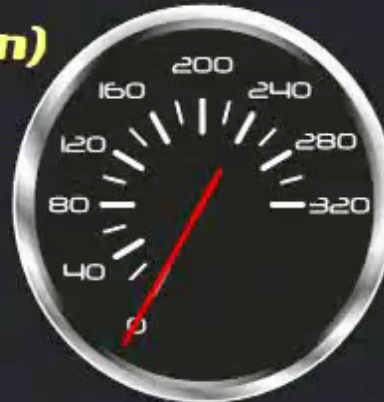
**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	--.-
0-80 km/s	--.-
0-100 km/s	--.-
0-120 km/s	--.-



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

nılıyorsunuz. Çünkü araçta 2.0 litrelik, çift girişli (twin scroll) turboya sahip, direkt benzin enjeksiyonlu, 4 silindiri bir motor bulunuyor. 5000-6500 d/d aralığında 245 HP güç üreten bu motorun 350 Nm'lik torku 1250 d/d gibi çok düşük bir devirde ortaya çıkıyor ve 4800 d/d'ye kadar kesintisiz sürücünün emrinde. 8 ileri otomatik şanzımanla birlikte görev yapan bu motor, esnek karakteri ile müthiş bir ivmelenme ve sürüş zevki sunuyor. Üstelik egzoz ve motor sesi de daha önce kullanmış olduğum 328i'den çok daha cazip edici. Aracın neredeyse arka tekerleklerin üzerinde olan oturma pozisyonu nedeniyle hızlanma ve viraj girişlerinde aracın arka kısmındaki hareketleri çok net hissediyorsunuz. Özellikle de elektronik sürüş destek sistemleri kapatıldığı zaman...

Sonuç

Z4 sDrive28i çok hızlı ve çok zevkli bir otomobil. Ayrıca insana özel otomobil kullanma hissini de sonuna kadar yaşıyor.



BMW Z4 sDrive28i

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	245 HP @ 5000-6500 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1250-4800 d/d
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	5.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4239 / 1790 / 1291 mm
Bagaj hacmi:	310-180 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.4 / 5.3 / 6.8 lt / 100 km
Baz fiyat/test aracı fiyatı:	85.528 Euro / 89.278 Euro

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	2.3 sn
0-80 km/s:	4.1 sn
0-100 km/s:	5.8 sn
0-120 km/s:	8.0 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	4.6 sn
80-120 km/s (D'de):	4.8 sn

Frenleme

100-0 km/s:	37.2 m
80-0 km/s:	23.8 m
50-0 km/s:	9.3 m

+ Performans, şanzıman, yol tutuş, tavan mekanizması,

- Kısa farların menzili

159 g/km

D

e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



RAHATLARIN KAVGASI

Günümüz tüketicileri artık vites değiştirmeyecekleri otomobil arayışındalar. Bu durum kompakt sedanlar için de geçerli ve biz de bu sınıfın en yeni üyesi olan Toyota Corolla 1.6 Multidrive S'i, Renault Fluence 1.6 CVT ve Ford Focus 1.6 Powershift ile karşı karşıya getirdik.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





ÖN KONSOL KONUSUNDA ÜÇ OTOMOBİL DE KENDİLERİNE HAS TARZA SAHİP. EN İYİ OTURMA POZİSYONU FOCUS'TA, AMA KONSOL, İRİ YAPILI SÜRÜCÜLERİN DİZİNE TEMAS EDEBİLİR. COROLLA DİK ÖN KONSOLA SAHİPKEN, FLUENCE ALÇAK ÖN KONSOLU İLE EN TEMİZ ÖN GÖRÜŞÜ SUNUYOR.

Yeni Toyota Corolla'nın Türkiye yollarına çıkması ile kompakt sedan pazarı yine hareketleniyor. Dünyanın toplamda en çok satılan otomobil modeli unvanına sahip bu otomobil, 2012 yılında dünyanın en çok satılan otomobili Ford Focus ve birçok defa Türkiye'nin en çok satılanlar listesinde üst basamaklarda yer alan (2010'da kompakt sınıfının en çok satılan modeli) Fluence ile karşı karşı-

ya... Günümüzde vites değiştirmek bir külfet olarak görülüyor ve biz de bu otomobillerin artık tüketiciler arasında genel olarak "otomatik" olarak tanımlanan çift kavramalı şanzımana sahip (Focus) ve sürekli değişken oranlı-CVT şanzımana sahip (Fluence ve Corolla) versiyonlarını aynı şartlarda deneyerek, hangisinin öne çıkacağını bulmaya çalıştık.

Karosser ve iç mekân

Otomobillerin tasarımlarını uzun uzadıya anlatmadan hemen ölçülerine bir göz atalım. Corolla'nın 4620 mm'lik uzunluğu ile Fluence'nın 4622 mm'lik uzunlukları neredeyse aynı ve 4534 mm'lik Focus'tan daha uzundur. Aynı durum dingil mesefelerinde de tekrarlanıyor ve Fluence'nın 2702 mm'lik dingil mesafesi, Corolla'dan 2 mm, Focus'tan ise 54 mm daha

fazla. Buna karşılık Focus'un 1484 mm'lik yüksekliği Fluence'tan 5 mm, Corolla'dan ise 19 mm daha fazla.

Gelelim iç mekânlara. Otomobillerin hepsi bambaşka stillerde ön konsollara sahip. Sübjektif bir değerlendirme olsa da sürücü oturma pozisyonu olarak ben en fazla Focus'ta rahat ettim. Yalnız Focus'un direksiyonuna geçen iri yapılı sürücülerin sağ baca-



COROLLA'NIN CVT ŞANZIMANI (SOLDA) VE FOCUS'UN ÇİFT KAVRAMALI (ORTADA) ŞANZIMANINDA SPOR MODU VAR. FOCUS'UN MANUEL KUMANDASI KULLANIŞSIZ.

ği konsola temas edebilir. Buna karşılık Fluence çok temiz ön görüş açısına sahip olmasına rağmen sürücü koltuğu rakiplerinden daha kısa mindere sahip ve minder çok düz. Corolla ise dik ön konsol yapısı ile herkeşe hitap etmeyebilir. Kullanışlılık olarak ise eğer otomobillerin bardaklıkları dolu ise ufak tefek eşyalara yönelik olarak, kolay erişilebilir tek eşya gözü Corolla'da vites konsolunun ön kısmında bulunuyor. Fakat bu da fazla büyük sayılmaz. Bunun dışında tüm

araçlarda kol dayama yerlerinin altı eşya gözü vazifesi görüyor.

Arka koltuklara geçildiğindeyse Corolla'nın rakipsiz bir diz mesafesi sunduğu görülüyor. Sürücü koltukları eşit bacak mesafesine (105 cm) ayarlandığında arka koltuklara geçildiği zaman Corolla 73 cm'lik, Fluence 65 cm'lik ve Focus ise 62.5 cm'lik oturma alanı (arka koltuk minderinin dip kısmından, ön koltuğun sırtlığına kadar olan bölüm) sunuyor. Arka kol-

tuktaki baş mesafesi konusunda ise Corolla'nın sunduğu baş mesafesi rakiplerinden 3 cm daha az ve bu da arka koltukta oturanların kafalarının tavana değmesine neden olabiliyor.

Bagaj hacimleri sedanlar için önemli noktalardan birisi ve burada Fluence 530 lt'lik bagaj hacmi ile Corolla'nın 452 lt'lik ve Focus'un 421 lt'lik bagajına karşı belirgin bir üstünlük sağlıyor.

COROLLA VE FOCUS'TA ANALOG GÖSTERGELER MEVCUT. FLUENCE'TA İSE HIZ GÖSTERGESİ DİJİTAL.

Motor ve sürüş özellikleri

Karşılaştırmaya katılan 3 otomobilde de 1.6 litrelik motorlar görev yapıyor. Günümüzde aşırı beslemeli motorların varlığı artsa da karşılaştırmamıza konu olan otomobillerde bu modanın aksine atmosferik motorlar mevcut. Focus, Powershift adlı çift kavramalı şanzımana sahipken, Fluence ve Corolla'da sürekli değişken oran-

lı (CVT) şanzıman var. Ford'un şanzımanını kullanım sırasında daha alışıldık bir kullanım sunuyor. Şöyle ki, hızlanmak için dip gaz yaptığınız zaman motor devri ibresi yükseliyor ve daha sonra her vites değiştiğinde ibre alt taraftan yukarıya doğru tırmanmaya devam ediyor. CVT şanzımanlı diğer araçta ise bu şanzımanların bir özelliği olarak motor devri maksimum güç

devri civarına sabitleniyor ve araç bu şekilde kesintisiz hızlanıyor. Tabi ki dip gaz yapılmadığı zamanlarda motor devri daha alt devirlerde sabitleyerek hızlanma sağlanmakta.

Her üç şanzımanda da manuel kullanım seçeneği mevcut. Fluence'ta daha önceden programlanmış 6 ileri oran üzerinde, Corolla'da ise 7 ileri

oran üzerinde geleneksel şanzımanlı gibi manuel kullanım yapabilmek mümkün. Corolla'nın şanzımanını sport modunun olması ile puan toplarken, Fluence'in şanzımanını yaklaşık 45 km/s hızla yapılan şehir içi sürüşlerde ayak gazdan çekildiğinde çok hafif sallantıya neden olarak rahatsızlık veriyor. Ayrıca Fluence'ta şehir içinde gaz pedalı ayarını yapmak, diğer iki otomo-



**FLUENCE'IN 530 LT'LİK
BAGAJINA KARŞILIK
(SAĞDA), COROLLA 452 LT
(SOLDA), FOCUS SEDAN
İSE 421 LT'LİK (ORTADA)
HACİM SUNUYOR.**



bile göre daha zor çünkü gaza hafifçe bassanız bile, gaza ilk basma anında ani tepki vererek konforu azaltıyor. Corolla'nın CVT'sinin bu konuda daha başarılı olduğunu söylemek mümkün. Focus'un çift kavramalı sistemi ise çıkardığı mekanik sesler ile rahatsızlık veriyor. Vites kolu üzerinde manuel kullanıma yarayan butonların kullanımı ise pratik değil.

Üç otomobilde de önde McPherson süspansiyon mevcut. Arka süspansiyonlar ise Corolla ve Fluence'da torsiyon çubuklu, Focus'ta ise çok kollu bağımsız. Bilindiği gibi çok kollu bağımsız süspansiyonlar üretim maliyeti biraz daha yüksek ve daha komplike sistemler. Bununla beraber limit kullanımlarda daha kontrollü kullanım sunuyorlar. Aslında Toyota, Co-

rolla ile aynı motora sahip ve kardeşi diyebileceğimiz Auris 1.6'da çift salıncaklı arka süspansiyon tercih ederken, her nedense daha pahalıya sattığı benzer donanım seviyesindeki Corolla'da torsiyon çubuklu sistem tercih etmiş. 3 otomobilden en dengeli yol tutuşu Focus sunmakta. Bu yol tutuş sürücü ile iyi iletişim kuran direksiyon sistemi ile tamamlanmış. Co-





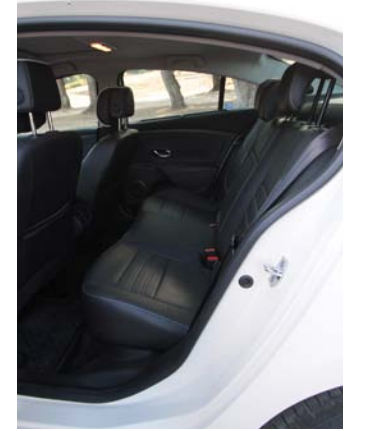
**DİZ MESAFESİ İYİ,
BAŞ MESAFESİ
RAKİPLERİNDEN
GERİDE. YOL
TUTUŞ GÜVENLİ.**



**DİZ MESAFESİ
RAKİPLERİNDEN
GERİDE. YOL
TUTUŞTA İKİ
ARAÇTAN DA İYİ.**



**DİZ MESAFESİ
İKİ RAKİBİNİN
ORTASINDA.
DİREKSİYON
HİSSİZ.**



rolla ile Fluence benzer seviyede yol tutuşa sahip. Ancak Corolla'nın direksiyon sistemi biraz daha iyi hisler veriyor. Focus'un iyi yol tutuşa sahip olması süspansiyonun daha konforsuz olacağı beklentisi verebilir. Ama bu sadece bir beklenti olarak kalıyor ve özellikle belediye tipi kasislerde, kısa-sert darbelerde Focus'un arka yolcuları diğer iki otomobile göre daha az sarsılıyor. Bu konuda Focus'un ardın-

dan Fluence ve Corolla'nın geldiğini söylemem lazım. Ayrıca Focus bozuk yolda en tok his veren ve arka tekerlek davlumbazları keçe benzeri malzeme ile kaplanmış tek otomobil.

Donanım

Fluence 1.6 CVT'nin giriş seviyesinde ESP gibi hayati bir ekipman olmaması üzücü. Konfor arayan-

lar ise tek bölgeli manuel klima ile idare etmek zorunda. Üst donanım Icon'da ise (bu sayfalarda görülen) ESP, çift bölgeli klima, arka havalandırma kanalları, kendiliğinden kararan dikiz aynası gibi donanımlar var. 7 inçlik dokunmatik ekranlı, navigasyonu da içeren R-Link multimedya sistemi ise 2000 TL ek ödeme ile alınabiliyor. Donanım konusunda ESP ve klima gibi temel donanımları giriş seviye-

sinden itibaren sunan Focus, Titanium donanım seviyesinde ise çift bölge otomatik klima, Ford Sync sistemini sunuyor. Kör nokta uyarısı, şeritte kalma asistanı gibi ekipmanları içeren Tekno Paket ise Powershift şanzımanlı araçlarda sunulmuyor. Corolla bu iki otomobil arasında "en dolu" ekipman seviyesini sunuyor ve güvenlikten taviz vermeyerek ESP, 7 havayastığı gibi donanımları her versiyonda sunuyor. Ayrıca çift bölge otomatik klima da

sadece Life donanım ile satılan 1.33 lt'lik motorlar dışında tüm versiyonlarda mevcut. Yalnız bu otomobilde sürücü koltuğunda bel desteği ve dört camda tek dokunuşla kapanma sistemi de olmalıydı. Anlayamadığım diğer bir noktaysa eski Corolla'da bile sürücü tarafında çift açılı yan ayna varken, yeni Corolla'da çift açılı aynanın olmaması. Focus'un iki yan aynası, Fluence'ın ise sürücü tarafı yan aynası çift açılı ve kör nokta riskini azal-

tan yapıda.

Sonuç

Üç otomobil de kendilerine has ön çıkan özelliklere sahip. Fluence en geniş bagaj ve en iyi ön görüş açılarını sunuyor. Maksimum hız olarak rakiplerinin gerisinde kalan otomobil alt donanımda yetersiz kalsa da, üst donanımda makul bir fiyat-donanım ilişkisi sunuyor. Focus gelişmiş süspansiyon sistemine ve en zevkli sürüşe sa-

hip. Bununla beraber arka koltuklarda en az diz mesafesini sunuyor. Corolla ölçümlenebilir disiplinlerin çoğunda rakiplerinden iyi dereceler elde etti. Corolla, üçlünün en az yakıt tüketeni, en performanslı ve 100-0 km/s fren mesafesi en iyi olanı. Bu da rakiplerinin biraz önünde olmasını sağlıyor. Bununla birlikte ortalama bagaj ve rakiplerinden kısıtlı baş mesafesi sunuyor ve yüksek fiyatı da başarısını biraz gölgeliyor.



Ford Focus 1.6 Powershift

Renault Fluence 1.6 CVT

Toyota Corolla 1.6 Multidrive S

Fabrika verileri

Motor:	1596 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli	1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli	1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	6 ileri çift kavramalı	CVT (sürekli değişken oranlı)	CVT (sürekli değişken oranlı)
Maksimum güç:	125 HP@6300 d/d	115 HP@6000 d/d	132 HP@6400 d/d
Maksimum tork:	158 Nm@4100 d/d	156 Nm@4000 d/d	160 Nm@4400 d/d
Maksimum hız:	195 km/s	175 km/s	190 km/s
0-100 km/s:	11.8 sn	11.9 sn	11.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4534/1823/1484 mm	4622/1809/1479 mm	4620/1775/1465 mm
Bagaj hacmi:	421 lt	530 lt	452 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.3/4.8/6.4 lt/100 km	8.6/5.1/6.4 lt/100 km	7.3/4.6/5.6 lt/100 km
Fiyatlar:	48.595 TL (Trend)-55.035 TL (Titanium)	48.000 TL (Joy)-55.750 TL (Icon)	56.600 TL (Active)-64.750 TL (Premium)

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.9 sn	4.05 sn	4.3 sn
0-80 km/s:	7.85 sn	7.8 sn	7.65 sn
0-100 km/s:	11.2 sn	11.45 sn	10.7 sn
0-120 km/s:	16.15 sn	16.5 sn	14.85 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	6.9 sn	7.1 sn	6.8 sn
80-120 km/s (D'de):	8.5 sn	9.4 sn	8.9 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	39.9 m	39.5 m	38.7 m
80-0 km/s:	24.6 m	25.0 m	24.6 m
50-0 km/s:	9.5 m	9.8 m	9.6 m

+ Sürüş pozisyonu,
direksiyon hissi, tokluk

- Şanzımandaki mekanik sesler,
rakiplerinden küçük bagaj,
sıkışıklık hissi, tüketim

149 g/km



+ Temiz ön görüş,
büyük bagaj

- Sürüş pozisyonu,
direksiyon hissi

149 g/km



+ Arka koltuk diz mesafesi,
rakiplerinden hızlı, tüketim

- Rakiplerinden yüksek
fiyat, arka koltukta baş
mesafesi

130 g/km



FORD FOCUS SEDAN



RENAULT FLUENCE



TOYOTA COROLLA



OLGUNLUK DÖNEMİ

Honda CR-V, yeni jenerasyonunda tasarım ve konforun yanı sıra güvenlik anlamında da olgunluk dönemine girdi.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Honda'nın beğenilen SUV modeli CR-V, yeni jenerasyonuyla yollara çıktı. Türkiye'de şimdilik sadece 2.0 litrelik benzinli motorla satılan araçta Lifestyle ve Executive olmak üzere iki donanım seviyesi bulunuyor. Bu say-

falarda Executive donanımlı modelin Ekstra Güvenlik Paketi'yle takviye edilmiş versiyonunu görüyorsunuz.

Sportif tasarım

Yeni CR-V, fotoğraflarda da görül-

düğü gibi, özellikle önden bakıldığında son derece sportif bir tasarıma sahip. Arkaya doğru alçalan yan camlar, otomobile coupe görünümü kazandırıyor. Bagaj kapağına entegre spoiler ise, büyük kapak nedeniyle biraz han-

tal kalan bu bölümün göze batmasını engelliyor. Led gündüz farlarına kavuşan CR-V'nin uzunluğu 4570 mm, genişliği 2095 mm, yüksekliği ise 1685 mm. 2630 mm'lik dingil mesafesi, arka koltukta başarılı bir diz mesafesi



SADE TASARIMLI KOKPİTTE GÖSTERGELER OKUNAKLI, KUMANDA BİRİMLERİ ERGONOMİK YERLEŞTİRİLMİŞ. MOTOR BUTONLA ÇALIŞIYOR.



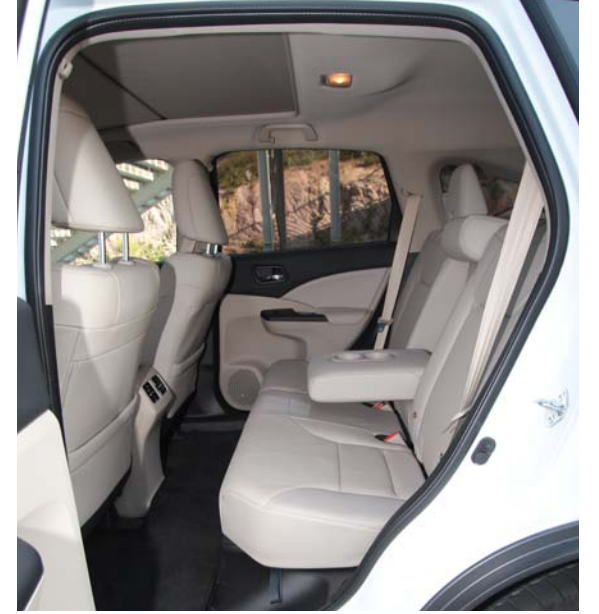
sunulmasına yardımcı oluyor. 589 lt'lik bagaj hacmi, koltuklar öne katlanınca 1146 lt'ye ulaşıyor. Executive donanımında sunulan elektrikli bagaj kapağı CR-V için bir ilk. Anahtardaki butona ya da kapak açma noktasına basınca elektrikli olarak açılan bagaj kapağı, yine bir butona basılarak otomatik olarak kapatılabiliyor. Arka koltukları öne katlamak da, bagaj iç kenarlarındaki kollar sayesinde zahmetsiz.

Kokpit konfor odaklı

Hayli yüksek bir donanım seviyesine sahip olan test aracımız, CR-V'nin konfor konusunda geldiği noktayı gösteriyor. Rahat koltuklar, önde ve arkada yeterli oturma alanlarını sunuyor. Arka-ortada zeminin düz olması, üç yetişkinin rahat yolculuk etmesini mümkün kılıyor. Malzeme kalitesinin yeterli olduğu araçta eşya gözü ve bardaklık konusunda bir eksik yok. Göstergeler rahat takip ediliyor, kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Ancak bu devirde gözler, ön konsolda renkli ve dokunmatik bir ekran arıyor. Böyle bir ekran yerine, ön konsolun üst kısmındaki küçük bilgi ekranıyla (geri görüş kamerasının görüntüleri de buraya yansıtılıyor) yetinmek gerekiyor.

2.0 lt benzinli motor

Yeni CR-V'de yer alan 2.0 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, benzinli motor 6500 d/d'de 155 HP güç ve 4300 d/d'de 192 Nm tork üretiyor. 1593 kg boş ağırlığa sahip araca 182 km/s'lik maksimum hız sağlayan motorun 0-100 km/s hızlanma performansı ise 12.3 saniye. 179 g/km'lik değerle hayli yüksek bir karbondioksit salımına imza atan yeni CR-V 2.0, fabrika verilerine göre ortalama 7.7 lt/100 km yakıt tüketiyor. Bizim sürüş izlenimimiz boyunca gözlemlediğimiz tüketim değerleri ise 9-10 lt/100 km aralığındaydı. Direksiyon simidinin sol arka tarafında yer alan ECON bu-



HEM ÖN HEM DE ARKADA GENİŞ VE FERAH OTURMA ALANLARI VAR. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIKLAR YETERLİ.



tonuna basıldığında aktif olan yakıt tasarrufu sistemi; gaz tepkilerini, otomatik şanzımanı, klimayı ve sabit hız kontrolünü yöneterek daha düşük yakıt tüketmeyi sağlıyor. Bu sistem aktifken performansın da hayli düştüğünü belirtmekte fayda var. 5 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, gücünü dört tekerleğe birden aktarıyor. Vites kolunun konumu çok iyi. Direksiyon sistemi ise, tepkileri çok hızlı olmasa da sorunsuz. Executive donanımında 6550 TL'ye opsiyonel olarak satın alınabilen Ekstra Güvenlik Paketi'nde yer alan Çarpışma Hafifletme Fren Sistemi (CMBS), Şerit Koruma Destek Sistemi (LKAS) ve Uyarlanabilir Sabit Hız Kontrolü (ACC) hem konforu hem de güvenliği önemli derecede artırıyor.

Baz fiyatı 95.700 TL

Honda CR-V Türkiye'de 95.700 TL baz fiyatla (Lifestyle donanım) satılıyor. Executive donanımında fiyat 106.000 TL'ye, Ekstra Güvenlik Paketi alındığında ise tavan fiyat 112.550 TL'ye çıkıyor. Uluslararası basın testleri gerçekleştirilen 1.6 i-DTEC turbo dizel motorlu versiyon Türkiye'de satışa sunulduğunda, CR-V müşterileri yeni bir seçeneğe daha kavuşacak.



ECON FONKSİYONU; GAZ TEPKİSİ, KLİMA SİSTEMİ VE ŞANZIMANI DÜZENLEYEREK YAKIT TÜKETİMİNDE TASARRUF SAĞLIYOR. VİTES KOLUNUN YERİ İYİ SEÇİLMİŞ. BAGAJ AÇMA-KAPAMA MEKANİZMASI ARTIK ELEKTRİKLİ. 589 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, ARKA KOLTUKLAR KOLLAR YARDIMIYLA ÖNE KATLANDIĞINDA 1146 LİTREYE ÇIKIYOR.



Honda CR-V 2.0

Fabrika verileri

Motor: 1997 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman: 5 ileri otomatik
Maksimum güç: 155 HP @ 6500 d/d
Maksimum tork: 192 Nm @ 4300 d/d
Maksimum hız: 182 km/s
0-100 km/s: 12.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4570 / 2095 / 1685 mm
Bagaj hacmi: 589-1146 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 10.1 / 6.2 / 7.7 lt/100 km
Fiyat (Lifestyle / Executive): 95.700 TL / 106.000 TL

- + Konfor, donanım, arkada düz zemin, bagaj
- Yüksek vergi dilimi, fiyat, tüketim, emsiyon

179 g/km

E



KURUCUNUN ANISINA

Opel Junior koduyla geliştirilen, ancak markanın kurucusu Adam Opel'e ithafen Adam adıyla satışa sunulan otomobilin işi, daha güçlü bir motora ve otomatik şanzımana kavuşana kadar hiç de kolay değil.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



ADAM'IN KOKPİTİ, A SEGMENTİNDEKİ BİR OTOMOBİLDEN BEKLENDİĞİ ÜZERE SEMPATİK. GÖSTERGE TABLOSU SPORTİF TASARLANMIŞ. ÜÇ KOLLU DİREKSİYON SİMİDİ DE BU ATMOSFERİ DESTEKLİYOR.



Paris Otomobil Fuarı 2012'de dünya tanıtımı gerçekleştirilen Opel Adam, adını markanın kurucusu Adam Opel'den alıyor. Almanya'daki Eisenach fabrikasına yapılan 190 milyon Euro'luk yatırımla hayata geçen ve A segmentinde (mini sınıf) yer alan bu otomobil, üç kapılı karosere ve çeşitli kişiselleştirme seçeneklerine sahip.

Sevimli şehirli

Opel Adam, küçük dış boyutları sayesinde tam bir şehirli otomobil. 3698 mm'lik uzunluk ve 1720 mm'lik genişlik, onu dar sokaklarda ve küçük park alanlarında becerikli kılıyor. 1484 mm yüksekliğe sahip Adam'ın dingil mesafesi ise 2311 mm. Bu rakamdan da anlaşılacağı üzere, arka koltuk sırasında yetişkinlere yer yok. Ancak çocuk koltuğu konabilir diyeceğim ama onu da üç kapılı gövde nedeniyle yerleştirmek de pek kolay değil (bizzat tecrübe ettim). Jam (test aracımız), Glam ve Slam olmak üzere üç farklı donanım ile satışa sunulan Opel Adam, sunduğu çeşitli kişiselleştirme seçenekleri (çift renkli göv-



ÖN KONSOLDAKİ RENKLİ VE DOKUNMATİK EKRAN İŞLEVSEL. MANUEL KLİMA, KÜÇÜK İÇ HACİMDE GÖREVİNİ YAPIYOR. TAVANDAKİ LED IŞIKLAR GECE YILDIZ EFEKTİ YAPIYOR. OTURMA ALANLARI KISITLI.

de, çıkartmalar, iç dekorlar vb.) sayesinde, gençleri kendisine çekmeyi hedefliyor. Otomobilin 170 litrelik bagajı ise hayli kısıtlı. Eğer iki kişi seyahat ediyorsanız, arka koltukları öne katladığınızda bu hacim 663 litreye çıkıyor.

Kokpiti modern

Adam'ın iç mekanı, renkli dış tasarımdan beklendiği gibi modern. Yeni direksiyon simidine sahip kokpitte, ön konsoldaki renkli ve dokunmatik ekranın kullanımı kolay ve zevkli. "City" fonksiyonu, şehir içinde direksiyonu hafifletirken, aux ve usb girişleri gü-

nümüzün teknolojik ihtiyaçlarından önemli bir bölümünü karşılıyor. Modern tasarımı göstergeler kolay takip ediliyor, az sayıdaki kumanda birimi de ergonomik yerleştirilmiş. Ön konsolun desenli yapısı göze hoş geliyor. Tavandaki led yıldızlar ve çeşitli noktalarındaki ambiyans aydınlatması ise, özellikle gece sürüşlerinde güzel bir atmosfer yaratıyor. Bu fonksiyonlar, istenmediği takdirde tavandaki butonlarla kapatılabiliyor.

Motor zayıf, tüketim yüksek

Adam, Türkiye'de sadece 1.2 litrelik atmosferik benzinli motor ve 5 ile-





**1.2 LT 70 HP'LİK
MOTOR DÜŞÜK
PERFORMANSLI.**



ri manuel şanzımanla satışa sunuldu. 5600 d/d'de 70 HP güç üreten motorun maksimum torku 4000 d/d'de sadece 115 Nm. Kağıt üstündeki bu değerler yola da aynen yansıyor ve Adam düşük performans gösterme-

sinin yanı sıra sürekli yüksek devirli kullanmak zorunda olmaktan ötürü yüksek yakıt tüketimi değerlerine imza atıyor (İstanbul'da şehir içi kullanım ortalaması 8.8 lt/100 km). Fabrika verilerine göre; 165 km/s maksimum

hıza ulaşan 1068 kg ağırlığındaki otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 14.9 saniye. Araçta otomatik şanzıman seçeneği sunulmaması, bu segmentte çok aranan bir özellik olması nedeniyle önemli bir dezavantaj.

ABS, ESP, yokuşta kalkış destek sistemi, ön-yan ve perde hava yastıklarının tüm donanımlarda standart olarak sunulması ise olumlu.

Yeni motor beklenneli

Opel, Eylül ayındaki Frankfurt Otomobil Fuarı'nda yeni 1.0 litrelik, 3 silindirli, SIDI turbo benzinli motoru tanıtacak. Yeni 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen, 115 HP güç ve 166 Nm tork üreten bu motor Adam modelinde de kullanılacak. İşte bu nedenle benim tavsiyem, eğer Opel Adam alacaksanız, yeni motoru beklemeniz. "Beklemek istemiyorum" derse-
niz, Adam'ın baz fiyatının 39.900 TL olduğunu belirteyim.

Opel Adam 1.2 70 HP Jam**Fabrika verileri**

Motor:	1229 cc, 4 silindirli, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	70 HP @ 5600 d/d
Maksimum tork:	115 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	165 km/s
0-100 km/s:	14.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3698 / 1720 / 1484 mm
Bagaj hacmi:	170-663 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.1 / 4.2 / 5.3 lt/100 km
Fiyat (Jam / Glam / Slam):	39.900 TL / 42. 400 TL / 42.900 TL

+ Tasarım, kişiselleştirme seçenekleri

- Otomatik şanzıman yok, performans, tüketim

124 g/km **B**



**170 LİTRELİK BAGAJ,
ANCAK ŞEHİR İÇİNDEKİ
MARKET ALIŞVERİŞLERİ
İÇİN YETEBİLİR.**



Volkswagen Golf, otomobil severleri 140 HP'lık 1.4 TSI DSG modelinde iki yeni terimle tanıştırıyor: Aktif Silindir Yönetimi (ACT) ve Sürüş Modu Seçimi (DMS).

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

FARK YARATAN ACT VE DMS

Yeni Volkswagen Golf; 1.2 TSI 105 HP, 1.4 TSI 122 HP, 1.6 TDI 90 HP ve 1.6 TDI 105 HP motor seçeneklerinin yanı sıra bu sayfalarda gördüğünüz 1.4 TSI 140 HP versiyonuyla da yollarda. BlueMotion teknolojisine sahip olan ve sadece DSG şanzımanla (çift kavramalı otomatik) satılan bu versiyon, kardeşlerinden daha yüksek olan gücünün yanı sıra bünyesinde barındırdığı ACT ve DMS sistemleriyle farklılaşıyor.

O bir Golf

Yedinci jenerasyonuyla yollarda olan VW Golf, nesilden nesile geçişlerde radikal değişiklikler yaşamamasıyla tanınır. Son geçiş de böyle oldu. Tasarım tazelenirken ana hatlar korundu. Uzunluk (4255 mm) ve genişliğin (1799 mm) artmış olması, aracın yere daha iyi oturmasını sağlarken, uzayarak 2637 mm'ye çıkan dingil mesafesi, arka koltukta daha iyi bir diz mesafesini mümkün kılıyor. 1452 mm'ye düşen yükseklik ise, daha aerodinamik bir Golf yaratmış (Rüzgar direnç katsayısı 0.27 Cd). Led gündüz



YENİ GOLF'ÜN SÜRÜCÜ ODAKLI İÇ MEKANI ÖVGÜYÜ HAK EDİYOR. MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ YÜKSEK. KOLTUKLAR RAHAT. KUMANDALAR ERGONOMİK.

farları ve stop lambaları ise, Golf'ün yeni modayı yakalamasını sağladı.

Sürücü odaklı kokpit

Yeni Golf'ün tamamen yeni kokpiti, sürücü odaklı (sürücüye doğru açılı) ön konsoluyla daha zevkli bir sürüş vaat etmekle kalmıyor, aynı zamanda kumanda birimlerine daha kolay erişim imkanı sağlıyor. İşçilik ve malzeme kalitesiyle övgüyü hak eden iç mekan, eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert. Göstergeler rahat okunuyor, kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Elektronik park freni, bu bölgede yerden tasarruf sağlıyor. Ön konsoldaki renkli ve dokunmatik ekran, birçok birime kumanda etmesi bakımından, yolculuk sırasında önemli bir rol oynuyor ve kullanımı kolay. Test aracında bulunan (980 TL'lik opsiyon) 14 yönlü ergoActive koltuk, en uygun sürüş pozisyonunu bulmak konusunda eksiksiz. Yeni direksiyon simidi ise, Golf 6 kullanıcılarından, incelmış olması dolayısıyla "Benim Golf'ümdeki ele daha iyi oturuyor" şeklinde eleştiri alıyor.

ACT'li motor, DMS'li sürüş

1290 kg'lık Golf 1.4 TSI test aracımızda 140 HP güç ve 250 Nm tork üreten, 1.4 litrelik, 4 silindirli, turbo

benzinli motor bulunuyor. 7 ileri DSG şanzımanla kumanda edilen motor, otomobile 212 km/s'lik maksimum hız ve 8.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Test aracımızın fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 4.7 lt/100 km. Şimdi gelelim bu son derece düşük değer elde edilmiş teknolojisine: ACT olarak kısaltılan Aktif Silindir Yönetimi; motor 1250-4000 d/d aralığında iken ve 120 km/s'nin altındaki hızlarda 4 silindirin 2'sinin supaplarının kapatılmasını sağlıyor. Bu koşullar altından çıktığında supaplar otomatik olarak, 10 milisaniyede ve sessizce yeniden devreye giriyor. Bu sayede yüzde 25'e varan oranda daha düşük ya-



DMS ADLI SÜRÜŞ MODU SİSTEMİ SÜRÜCÜNÜN KENDİ TARZINA GÖRE SEÇİM YAPMASINA İMKAN TANIYOR. ÖNDE VE ARKADA YETERLİ OTURMA ALANLARININ SUNULDUĞU KOKPİTTE, EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK KONUSUNDA SORUN YOK.



kıt tüketmek ve doğaya ortalama 9 g/km'ye kadar daha az karbondioksit salmak mümkün oluyor. Elbette düşük yakıt tüketiminde, yeni Golf'ün eskisinden 100 kg daha hafif olmasının ve Stop&Start sisteminin de etkisi var. Gelelim diğer önemli teknolojiye: DMS olarak kısaltabileceğimiz Driving Mode Selection (Sürüş Modu Seçimi), vites kolunun sol tarafındaki "Mode" butonuyla aktif ediliyor. Daha sonra ön konsoldaki ekrandan "Comfort", "Normal", "Sport", "Eco" ve "Individual" seçimi yapılıyor. Sis-

tem de bu seçime bağlı olarak, sürüş parametrelerini (direksiyon ve gaz pedalı tepkileri, şanzıman, klima ve eğer araçta Dynamic Chassis Control varsa süspansiyon sistemi) ayarlıyor. İlk dört tercihte ayarlar otomatikken, Individual seçeneğinde, kendi seçim tarzınıza en uygun ayarları manuel olarak yapabiliyorsunuz. Motor performansı, motor-şanzıman uyumu, direksiyon tepkileri, yol tutuş ve sürüş keyfi konularında son derece başarılı olan otomobil, uzun mesailer harcanan izolasyon sistemine karşın içe-

riye sızan rüzgar sesi nedeniyle "sıfır sorun" mertebesine erişemiyor.

Yılın otomobili

Bunu ben demiyorum: VW Golf 7, hem dünyada (WCOTY) hem de Avrupa'da (COTY) bağımsız otomobil gazetecilerinin oylarıyla 2013 yılının otomobili seçildi. Aslında bu nedenle fazla söze gerek de yok. Birçok beklentinizi fazlasıyla karşılayan bir kompakt hatchback olan Volkswagen Golf, her ne kadar fiyatı biraz yüksek olsa da Doğu Otomotiv sıra yazıyor.

**FAR AYARININ ALTINDA
EKSTRA GÖZ VAR. 980
TL'LİK ERGOACTIVE
KOLTUK KONFORLU.**



Volkswagen Golf 1.4 TSI ACT 140 HP DSG

Fabrika verileri

Motor: 1395 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman: 7 ileri DSG (çift kavramalı otomatik)
Maksimum güç: 140 HP @ 4500-6000 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-3500 d/d
Maksimum hız: 212 km/s
0-100 km/s: 8.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4255 / 1799 / 1452 mm
Bagaj hacmi: 380-1270 lt
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): 5.8 / 4.1 / 4.7 lt/100 km
Fiyat (Comfortline / Highline): 64.700 TL / 70.700 TL

➕ ACT, tüketim, sürüş modu seçimi, motor, şanzıman

➖ Fiyat, rüzgâr sesi

110 g/km B



**1.4 TSI MOTOR 140 HP
GÜÇ VE 250 NM TORK
ÜRETİYOR. BAGAJ 380
LİTRE. KAPI İÇİ GÖZÜ
GENİŞ VE KUMAŞ KAPLI.**

EN GÜÇLÜ V40 EN SPÖRTİF DONANIM

Premium kompakt segmentte yer alan Volvo V40, sayfalarımıza bu kez en güçlü motoru ve en sportif donanımıyla konuk oluyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Segmentinin yeni ve iddialı oyuncusu Volvo V40, Türkiye'de benzinli T3 (150 HP, manuel şanzıman) ve dizel D2 (115 HP, manuel ve otomatik şanzıman) modellerinin yanı sıra, T4 (180 HP, otomatik) modeliyle satılıyor. Biz de bu sayımızda en güçlü V40 versiyonu olan (V40 Cross Country'de 213 HP'lik T5 var) Polestar yazılımlı, 200 HP'lik T4 Polestar'ı konuk ettik. Polestar, Volvo'nun motorsporu ortağı.

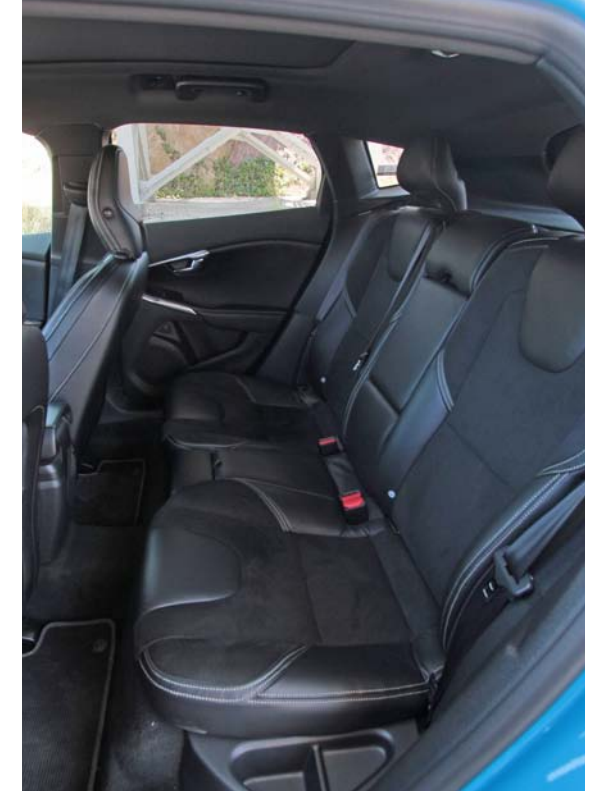
Tasarımda R-Design etkisi

Volvo V40 T4; ülkemizde baz donanımın yanı sıra Premium, Advance ve R-Design seçeneklerine sahip. R-Design, bu dört versiyonun içinde en sportif olarak dikkat çekiyor. Özel mavi gövde rengi yarışları anımsatırken; önde led gündüz farları, sportif ön tampon, R-Design logolu ön ız-

gara, yan ve arka rüzgâr kesiciler, arkada bagaj kapağına entegre spoyler, çift egzoz çıkışı ve difüzör gücü ve sportifliği vurguluyor. Otomobilin uzunluğu 4369 mm, genişliği 1783 mm, yüksekliği ise 1420 mm. 2647 mm dingil mesafesi sunan V40 T4'ün bagaj hacmi ise 324 litre.

Kokpit kaliteli

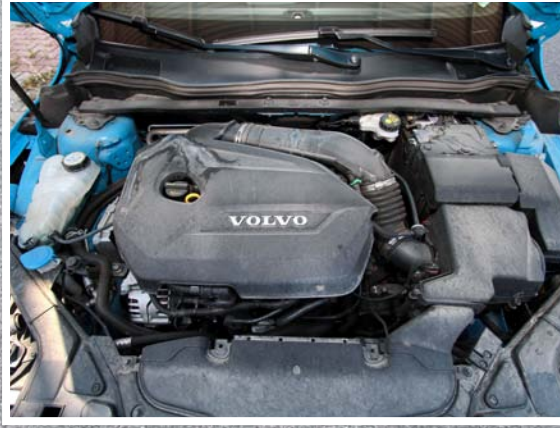
Bir premium otomobile yakışır koku, ambians, malzeme ve işçilik seviyesine sahip olan V40 kokpiti, Volvo'nun genel tasarım çizgisini devam ettiriyor. Sportif gösterge birimleri kolay takip ediliyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Ön konsoldaki 8 inç'lik TFT ekran; navigasyondan ses sistemine, klimadan araç ayarlarına kadar birçok birimi takip etmeyi sağlıyor. Farklı renklere ayarlanabilen ambians aydınlatması, aydınlatmalı vites topuzu ve çerçevesiz iç dikiz aynası, kokpiti farklı kılan diğer öğeler. Krom pedal takımı, R-Design logolu direksiyon simidi ve sportif koltuklar ise bu donanım has özellikler. Küçük ve dar arka kapı tasarımı nedeniyle arka koltuğa iniş-biniş biraz zahmetli. Öte yandan, geriye gidildikçe alçalan tavan tasarımı



VİTES KOLU ÇERÇEVESİ LED AYDINLATMALI. R-DESIGN LOGOLU KOLTUKLAR SPORTİF. ARKADA BAŞ MESAFESİ BİRAZ KISITLI. MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ PREMIUM SEVİYEDE. OTOMATİK PARK, SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMLERİ, PARK SENSÖRÜ VE STOP&START BUTONLARI ÖN KONSOLDA. RENKLİ BİLGİ EKRANI İŞLEVSEL.



**ÖZEL MAVİ RENGİYLE
DİKKAT ÇEKEN V40 T4
POLESTAR, STANDART
VERSİYONDAN 20 HP
DAHA FAZLA GÜÇ, 45 NM
DAHA FAZLA TORKA SAHİP
MOTORUYLA YÜKSEK
PERFORMANS SUNUYOR.
BAGAJ HACMİ 324 LİTRE.**



mı nedeniyle arka koltuktaki baş mesafesi de sınırlı. Diz ve omuz mesafelerinde ise bir sorun bulunmuyor.

+20 HP güç ve + 45 Nm tork

V40 T4'ün Polestar yazılımlı 1.6 litrelik, 4 silindirli, turbo, benzinli bir ünite. 5750 d/d'de 200 HP güç üreten motorun maksimum torku 2000-4250 d/d aralığında 285 Nm. Otomobilin

maksimum hızı 225 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 8.2 saniye (-0.3 sn daha iyi). 143 g/km karbondioksit salımına sahip olan V40 T4 Polestar'ın ortalama yakıt tüketimi ise değişmemiş ve fabrika tarafından 6.1 lt/100 km olarak veriliyor. 6 ileri otomatik (Powershift) şanzımanla kumanda edilen motor gücünü ön tekerleklere aktarıyor. Otomobilde Start/Stop siste-



mi standart olarak bulunuyor. İstenildiğinde kapatılabilen sistem yakıt tasarrufu ve daha düşük emisyon sağlıyor. T4 Polestar, yüksek performanslı motoru, net ve hızlı tepkiler veren direksiyonu (simit biraz daha küçük olabilirdi), başarılı yol tutuşu ve hızlı çalışan şanzımanı ile övgüyü hak ediyor. Güvenlik donanımı zengin olan otomobilin görüş açıları ve fren performansı da iyi.

Giriş fiyatı 78.630 TL

Volvo V40 T4, ülkemizde baz donanımın yanı sıra "Premium", "Advance" ve "R-Design" seçeneklerine sahip. Baz donanımda etiketinde 73.920 TL yazan otomobil, Premium versiyonda 77.310 TL, Advance versiyonda ise 84.910 TL fiyata sahip. Bu sayfalarda gördüğünüz V40 T4 R-Design'in fiyatı ise 78.630 TL. Polestar yazılım uygulaması fiyatıysa 2200 TL + KDV.

Volvo V40 T4 Polestar

Fabrika verileri

Motor:	1596 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri otomatik (Powershift)
Maksimum güç:	200 HP @ 5750 d/d
Maksimum tork:	285 Nm @ 2000-4250 d/d
Maksimum hız:	225 km/s
0-100 km/s:	8.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4369 / 1783 / 1420 mm
Bagaj hacmi:	324 lt
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.):	7.9 / 5.1 / 6.1 lt/100 km
Fiyat:	78.630 TL

- + Güvenlik, sürüş özellikleri, performans
- Arka koltukta baş mesafesi, dar arka kapı

143 g/km



GÜCÜYLE DİKKAT ÇEKİYOR

Yeni Subaru Forester, sayfalarımıza konuk olan 2.0i Turbo modelinde 240 HP maksimum gücüyle öne çıkıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Japon üretici Subaru'nun kompakt crossover modeli Forester, yeni jenerasyonda büyüyen boyutlarının da etkisiyle, daha bir SUV havasında. Gelin onu yakından tanıyalım...

Daha uzun, geniş ve yüksek

4595 mm uzunluğa, 1795 mm genişliğe ve 1735 mm yüksekliğe sahip olan yeni Forester, yerini aldığı modelden 35 mm daha uzun, 15 mm daha geniş ve 35 mm daha yüksek. Forester'ın yerden yüksekliği 220 mm. Bu da onun hafif arazide sorunsuz ilerlemesini sağlıyor. Yeni Forester'ın bagaj hacmi 505 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1573 litreye çıkıyor. Öte yandan bagaj kapağı yeni nesilde artık elektrikli olarak açılıp kapatılabiliyor. Sistem kokpitteki, anahtardaki ve bagaj kapağındaki butonlarla çalışıyor. Ayrıca bagaj kapağının açılma yüksekliği ayarlanıp hafızaya alınabiliyor. Bu da kapalı garajı olanlar için avantaj sağlıyor.

Kokpit Japon tipi

Yeni Forester, Japon otomobillerinden beklendiği üzere sade bir ta-



**YENİ
FORESTER'IN
BÜYÜYEN DIŞ
BOYUTLARI
İÇ MEKANA
YANSIMIŞ.
GÖSTERGELER
SADE TASARIMLI**



sarıma sahip. Gösterge birimleri rahat takip ediliyor. Kumanda birimleri de, direksiyon simidinin içinden ileriye doğru uzanarak ulaşılan yol bilgisayarı sıfırlama butonu hariç ergonomik yerleştirilmiş. İşçilik vasat olsa da; ön konsolun üst kısmında, kapı içlerinde ve direksiyon simidinde yumuşak malzeme kullanılmış olması önemli bir özellik. Ancak diğer böl-

geler sert plastikle kaplı. Aracın 2640 mm'lik dingil mesafesi ise, eskisinden 23 mm daha uzun. Bu da, arka koltuktaki diz mesafesini iyileştirmiş. Şaft tünelinin yüksekliğinin azaltılmış olması da, arka-ortada oturan kişiyi biraz olsun rahatlatıyor. Ön koltukların yan desteklerinin arttırıldığını ve arka koltukların yeni olduğunu da belirtelim. Kokpitteki eşya gözü ve bardak-

lık sayısı yeterli. Yeni nesil bir aracın ön konsolunda renkli ve dokunmatik bir ekran olmayışı ise önemli bir eksiklik.

Motor 240 HP

1613 kg boş ağırlığa sahip olan test aracımızın 2.0i turbo motoru, 5600 d/d'de 240 HP güç ve 2400-3600 d/d aralığında 350 Nm tork

üretiyor. İyi bir performans sergileyen ve gücünü Subaru'nun tescilli simetrik dört çeker sistemiyle dört tekerleğe birden aktaran motor, araca 221 km/s'lik maksimum hız ve 7.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Kademersiz olması sayesinde sarsıntısız bir yapı sergileyen CVT şanzıman, istendiğinde direksiyon simidindeki kolcuklarla ma-



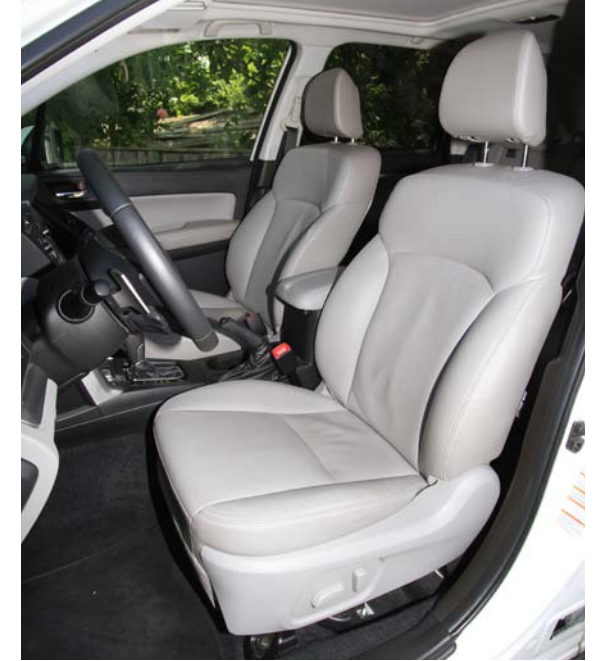
nuel olarak da kullanılabilir. 2.0 litrelik turbo motorun yakıt tüketimi ve emisyonu ise, performansı paralelinde biraz yüksek: Fabrika verilerine göre ortalama 8.5 lt/100 km yakıt tüketen yeni Forester, şehir içinde 11.2 lt/100 km'ye kadar çıkıyor. Forester'ı ağırlıklı olarak İstanbul trafiğinde kullandık ve yakıt tüketimimiz 13 lt/100 km'lere kadar çıktı. Aracın karbondioksit salımı ise 197 g/km.

Öncelik performansta

Forester 2.0i Turbo, gerek güçlü motoru gerekse bu versiyona özel süspansiyon sistemi nedeniyle daha çok sportif asfalt kullanımına yönelik geliştirilmiş. Yüksek performans ve başarılı yol tutuş, Forester 2.0i Turbo kullanıcılarını sevindiriyor. Ancak sert süspansiyon, konforu olumsuz yönde etkiliyor. Forester'da sürücünün daha yüksekte oturuyor oluşu, daha büyük kelebek camlar ve kapıya konumlandırılan dış dikiz aynaları, görüş açılarını ve yola olan hâkimiyeti artırıyor. "Sport Sharp" ve "Sport" adlı modlar ise, sürüş özelliklerinin sürücü tercihlerine göre değiştirilebilmesi sağlıyor. Yeni X Mode sistemi ise, özellikle arazi kullanımında sürücüye destek oluyor.



240 HP'LİK MOTOR İYİ BİR PERFORMANS SAĞLIYOR ANCAK TÜKETİMİ DE YÜKSEK. BAGAJ ARTIK ELEKTRİKLİ OLARAK AÇILIP KAPANIYOR. ARKADA DİZ MESAFESİ İYİ.



Fiyatı 120.124 TL

Yeni Subaru Forester Türkiye'de ikisi de 2.0 litre benzinli olmak üzere, atmosferik ve turbo versiyonlarıyla satılıyor. Atmosferik model, Elegançe donanımında 95.883 TL, Premium

donanımında ise 105.983 TL'lik fiyat etiketine sahip. Bu sayfalarda gördüğünüz 2.0i Turbo Adventure modelinin fiyatı ise 120.124 TL. 2.0 litrelik motor yüksek vergi diliminde.

Subaru Forester 2.0i Turbo CVT Adventure

Fabrika verileri

Motor:	1998 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	240 HP @ 5600 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 2400-3600 d/d
Maksimum hız:	221 km/s
0-100 km/s:	7.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4595 / 1795 / 1735 mm
Bagaj hacmi:	505-1573 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	11.2 / 7.0 / 8.5 lt/100 km
Fiyat (Turbo):	120.124 TL

➕ Sadık müşteri kitlesi, performans, geniş iç mekân ve bagaj

➖ Yakıt tüketimi, süspansiyon konforu, emisyon, fiyat

197 g/km

E



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.

Ağlamayan çocuğa...

Geçtiğimiz ay içerisinde sosyal medyada dolaşırken bir haber gözümüne çarptı. Haberde üç kez Türkiye ve bir kez de Doğu Avrupa Ralli Pilotlar Şampiyonu olmuş Yağız Avcı'nın Polonya Rallisi'ne girmek için destek aradığı belirtiliyordu. Avrupa Ralli Şampiyonası'nın en baba toprak rallilerinden birine girmek için sosyal medyada harıl harıl sponsor aranan Yağız Avcı'nın bu haberi sürekli paylaşıldı. Bazı meslektaşlarım da yazılarında bu isteğe yer verdiler. Tabii ki ülkemizden bir şampiyon pilotun yurt dışında önemli bir rallide iddialı rakiplerle boy ölçüşmesi beni de çok mutlu eder ve sonuna kadar desteklerim.

Ancak bir de ne yazık ki ülkemizin gerçekleri de Demokles'in Kılıcı gibi sporun bağına saplanmış ve kolay kolay da inmeyecek gibi. Yine sporun kurtarılması için yapılacaklar sorunlarına girmek istemiyorum. Ama Yağız Avcı gibi bir yıldız pilota neredeyse internetten tırım tırım sponsor arattırarak duruma getiren bir düzen varsa burada belki hepimiz suçluyuz. Dünyanın en pahalı benzini-

ni kullanan, her gün zebil sayıda otomobilin trafiğe çıktığı ve otomobillerle tutkun bir ülke olmamıza rağmen sadece otomobil sporlarında değil, tüm motorsporu dallarında bir kültür yaratamadık. Kenan Sofuoğlu gibi üç kez Dünya Şampiyonu olmuş değere ülkemizden doğru dürüst kalburüstü bir sponsor firmanın logosunu üzerine ilistiremedik. Hala TMF'nin ve Red Bull'un destekleriyle ayakta durmaya çalışan bir şampiyonla devam ediyoruz.

Yağız Avcı'ya benden bir ağabey tavsiyesi; yurt dışında yarışacak para bulmak istiyorsan bence saçlarına en sertinden jöle sür, Ankara'da devlet büyüklerinin huzuruna çık, bağılıklarını bildir, Twitter'dan sürekli gezi eylemcilerine sövüp dur ve sağ elin sürekli "R4bia" halinde olsun. Göreceksin bu sayede yarışmayı çok istediğini hep söylediğin WRC-2'de yer alacak desteği bulacaksın kardeşim.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



MotoGP'de Marquez tam gaz devam ediyor

Sezonun flaş çaylağı Marc Marquez geçtiğimiz ay Indianapolis ve Brno pistlerinde yarılan yarışları kazandı. **Yazı: Gürkan Çağlar**

Repsol Honda takımına katıldıktan sonra performansı merak konusu olan Marc Marquez, geçtiğimiz ay ard arda kazandığı iki zaferle şampiyonanın en büyük adayı haline geldi. Indianapolis GP'sinde pole pozisyonundan start alan İspanyol sürücü, kötü start alarak üçüncü sıraya kadar geriledi. Daha sonra lastikleri ve motorundan maksimum performansı almaya başlayan Marquez, önce takım arkadaşı Dani Pedrosa'yı, sonra da lider Jorge Lorenzo'yu geçerek zafere ulaşmayı başardı. Bir sonraki yarış ise Çek Cumhuriyeti'nin Brno Pisti'ndeydi. Yarışa üçüncü sıradan başlayan Marquez, uzun süre Jorge Lorenzo'nun arkasında götürdüğü yarışta rakibini cesur bir hamle ile geçerek bu sezonki beşinci galibiyetini elde etti. Dani Pedrosa ikinci, Jorge Lorenzo da üçüncü sırada finişe geldi. Bu sonuçların ardından şampiyonada Marc Marquez 213 puanla liderliğini sürdürüyor. Takım arkadaşı Dani Pedrosa 187 puanla ikinci, Jorge Lorenzo da 169 puanla üçüncü sırada yer alıyor.

Marquez: "Şampiyonluk konuşmak için henüz erken"

Son yarışlarda topladığı puanlarla şampiyonluğun en büyük adayı haline gelen Marc Marquez " Şampiyonluktan çok öğrenmeyi amaçladığım MotoGP'deki ilk sezonumda her şey benim için şu ana kadar bir rüya gibi devam ediyor. Ekip olarak hepimiz çok iyi bir uyum içinde çalışıyoruz ve benim kazanmam için gerekli bütün faktörleri bir bir başarıyla uyguluyoruz. Şu an için hala şampiyonluktan bahsetmek için çok erken. Daha önümüzde alınacak çok puan ve kazanılması gereken yarışlar var. Tabii ki çaylak bir sürücü için ilk sezonunda şampiyonluk büyük bir onur. Ama biz ilk etapta konuya her yarış tek tek kazanmayı hedefleme şeklinde bakıyoruz" dedi.





Belçika'da bir Vettel klasliği

Sebastian Vettel, F1 belçika GP'sinde yine klasikleşen rahat zaferlerinden birini daha yaşadı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Pole pozisyonu Mercedes takımından Lewis Hamilton'a kaptıran Vettel, ertesi gün yapılan yarışta ise daha ilk turda liderliğe yerleşti. Yarışın kontrolünü ele geçiren şampiyon Alman pilot, kalan turlarda yine alışlageldiği gibi rakipleriyle arasını açarak rahat bir şekilde damalı bayrağın altından geçerek hedefine bir adım daha yaklaştı. Yarışa dokuzuncu sıradan başlayan bu yarışta özellikle düzlüklerde hızlı görünen Ferrari'si ile Fernando Alonso, Lewis Hamilton'un önünde yarışını ikinci sırada tamamlarken, Mercedes takı-

mından Nico Rosberg de dördüncü olarak Spa Pisti'nden ayrıldı. Yarışı uzun süre podyuma çıkma potasında sürdüren Jenson Button ise, tek pit stop hedefiyle bitirmeyi planlarken son bölümde bir kez daha pite gelmek zorunda kalınca, yarışı Rosberg ve Webber'in gerisinde altıncı sırada tamamladı. Son turlarda Romain Grosjean'ın baskısına iyi bir savunma sergileyen Felipe Massa ise tek pit stop yaparak yedinci sırada yer aldı. Şampiyonanın en istikrarlı pilotlarından biri olan Kimi Raikkonen ise 27 yarışlık üst üste puan alma serisi-

ne fren problemi yaşayarak son noktayı Spa'da koydu.

Vettel: Şu an sadece kazanmanın tadını çıkartıyorum

Sebastian Vettel açık ara farkla kazandığı Belçika GP'sinin ardından "Bugün kesinlikle olumlu bir mesaj almış durumdayız. Ancak yarışı kazanmış olmaktan dolayı kesinlikle daha mutluyum. Spa gerçekten inanılmaz bir pist. Otomobiliniz iyi çalışıyorsa, yarış bitsin istemiyorsunuz. Yakıt yükü azaldıkça orta sert hamurun performansı daha da arttı ve otomobil sürmek daha da keyifli hale geldi. Şampiyonluk için ise önümüzde hala uzun bir yol var. Sezon sonuna kadar alınması mümkün hala 63'ten fazla puan var. Kimi Raikkonen'in yarış dışı kalması onun için üzücü ama yarışlarda bu gibi şeyler olur. Silverstone'da biz de teknik bir sorun yaşadık ve yarışı kaybettik. Otomobilin limitlerini hala zorluyoruz ve elde edilebilecek tüm performansı elde etmeye çalışıyoruz. Ve limite çalışan şeyler bozulabilir." açıklamasını yaptı. Belçika GP'de ikinci sırayı aldığı için mutlu olduğunu ifade eden Fernando Alonso ise buna rağmen yarışın kendisi açısından oldukça sıkıcı olduğunu ifade etti. Ferrari



Greenpeace aktivistleri, yarışın start anında sponsor Shell'i kuzey kutbundaki petrol aramaları nedeniyle protesto ettiler.



Fernando Alonso bu yarışta Ferrari'nin düzlükteki hız avantajını çok iyi kullandı.

takım direktörü Stefano Domenicali ise "Takımdaki herkes ve pilotlarımız ne yapılması gerektiğini biliyor. Bilmeyenler de kapının nerede olduğunu biliyorlar. Yarış kaandığımızda dünyanın en mutlu insanı olacağım ve bunun için herkesi zorlayacağım." diyerek bir anlamda Ferrari F1 takımı çalışanlarına gözdağı verdi.

Mark Webber
bu yarışta zirve mücadelesinden uzak kaldı.



Lewis Hamilton ilk sırada yarışa başladı, üçüncü olarak tamamladı.



Rosberg, takım arkadaşı Hamilton'un 2 sn. gerisinde 4. oldu.



Button'ın yarışta planı tutmayınca podyuma çıkamadı.



Felipe Massa Spa'dan 7. olarak ayrıldı.

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.	Sebastian Vettel	197
2.	Fernando Alonso	151
3.	Lewis Hamilton	139
4.	Kimi Raikkonen	134
5.	Mark Webber	115
6.	Nico Rosberg.....	96
7.	Felipe Massa.....	67
8.	Romain Grosjean	53
9.	Jenson Button.....	47

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.	Red Bull-Renault	312
2.	Mercedes	235
3.	Ferrari.....	218
4.	Lotus-Renault	187
5.	McLaren	65
6.	Force India	61
7.	Toro Rosso.....	25
8.	Sauber-Ferrari	7
9.	Williams-Renault	1

Formula1 Belçika GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault.....	1:23:42.196
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+16.8 sn.
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+27.7 sn.
4.	Nico Rosberg.....	Mercedes	+29.8 sn.
5.	Mark Webber	Red Bull-Renault.....	+33.8 sn.
6.	Jenson Button	McLaren	+40.7 sn.
7.	Felipe Massa.....	Ferrari	+53.9 sn.
8.	Romain Grosjean	Lotus-Renault.....	+55.8 sn.
9.	Adrian Sutil	Force India.....	+69.5 sn.
10.	Daniele Ricciardo.....	Toro Rosso	+73.4 sn.

Ormanın yeni kralı Ogier



Sebastien Ogier – Julien Ingrassia ekibi Finlandiya’da zafere ulaşarak bu sezon şampiyonadaki beşinci galibiyetlerini kazandılar.

Yazı: Gürkan Çağlar



Volkswagen Motorsport takımıyla full sezon kovaladıkları ilk şampiyona maceralarında liderliği elinde bulunduran Sebastien Ogier – Julien Ingrassia ekibi, Finlandiya Rallisi'nde birinci gelerek şampiyonluk yolunda önemli bir avantaj elde ettiler. Şampiyonadaki en önemli rallilerden biri olan Finlandiya'da 180 km/s ortalama hıza 60 metre uzaklığa kadar zıplanan sahip etaplarında rakiplerine ezici üstünlük sağlayan Ogier, rallinin efsanevi Ouninpohja etabında da rekor kırarak, geçen sene Mikko Hirvonen'in

elinde olan bu unvanın da yeni sahibi oldu. Sebastien Ogier bu rekorun yanı sıra, 1951 senesinden beri şampiyonada yer alan Finlandiya Rallisi'nde İskandinav olmayıp da bu yarışı kazanan beşinci pilot olarak tarihe geçti. Daha önce bu yarışta Carlos Sainz, Didier Auriol, Markko Martin ve Sebastien Loeb zafere ulaşmış İskandinav olmayan isimlerdi. M-Sport Qatar takımında bu sezon istikrarlı bir performans grafiği çizen Thierry Neuville ikinci sırada podyuma çıkarken, yine aynı takımdan Norveçli Mads Ostberg



Mads Ostberg zirve için iddialı geldiği Finlandiya'da en iyi İskandinav sürücü oldu.



Thierry Neuville Ford Fiesta WRC'si ile kendisi açısından açısından memnun edici bir yarışı geride bıraktı.



Mikko Hirvonen evinde yine zirveden uzak kalarak hayal kırıklığı yarattı.



Dani Sordo beşinci sırada finişe geldi.

de üçüncülüğü elde etti. Evinde mutlak zafer için start alıp da hayal kırıklığı yaşayan Mikko Hirvonen, dördüncü sırada mutsuz bir yarışta noktalar, takım arkadaşı Dani Sordo da beşinci sırada kendisini takip etti. Rus Evgeny Novikov altıncı sırada finişe gelirken, ev sahibi Jari Ketomaa WRC-2 sınıfında birinci sırada bitirerek Finlilere evinde bir nebze olsun teselli verdi. Jari Latvala rallinin henüz üçüncü etabında aracının süspansiyonunu kırarak zirve ümidini yitirdi ve yarışta 17. sırada noktalandı. Andreas Mikkelsen ise çok şeyler öğrendiğini söylediği yarışta 10. sırada finişe geldi.

Ogier: "Sevincimi anlatabilmek çok zor"

Finlandiya Rallisi'nde kazanan Ogier: "Sevincimi anlatabilecek kelime bulmak imkansız. Benim için bu bir rüyanın gerçekleşmesi gibi bir şey.

Mads Ostberg, Mikko Hirvonen ve Jari-Matti Latvala gibi İsveç'te ve burada çok hızlı olan pilotları geride bırakıp kazanmak muhteşem bir duygu. Yarışın ilk iki ayağında yeterli farkı açtıktan sonra son gün risk almadım. Sadece Ouninpohja gibi bir etapta limitlerimi zorladım ve burada da rekoru kırmayı başardım. Burada ilk etaptan itibaren nabzınız yüksek atmaya ve full adrenalin ile dolmaya başlıyorsunuz. Şu an şampiyonadaki liderliğimiz devam ediyor. Halen şampiyonluk için konuşmak için çok erken ve ben şu an bu zaferimizin tadını çıkarmak istiyorum" açıklamasını yaptı. VW Takım Direktörü Jost Capito ise "Burası gerçekten efsane bir ralli ve kazanmak harika bir duygu. Tüm çalışanlarımız ile büyük bir takım olduğumuzu burada da ispatladık. Buradaki başarımız hedeflediğimiz şampiyonluklar için büyük bir basamak oldu." dedi.



Novikov, bu kez kötü hatıralar yaşamadı.



Robert Kubica'ya taraftar ilgisi yoğun.



Jari Ketomaa WRC-2 sınıfında birinciliğe ulaştı.

WRC Finlandiya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman
1	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia	Volkswagen Polo R WRC 2: 43m 10,4s	
2.....	Thierry Neuville / Nicolas Gilsoul	Ford Fiesta WRC	+ 36.6s
3	Mads Ostberg / Jonas Andersson	Ford Fiesta WRC	+ 57.6s.
4.....	Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen	Citroen DS3 WRC.....	+ 1m 21.6s
5.....	Daniel Sordo / Carlos Del Barrio	Citroen DS3 WRC	+ 6m 08,5s
6	Evgeny Novikov / Ilka Minor	Ford Fiesta WRC.....	+ 8m 39.7s
7.....	Jari Ketomaa / Marko Sallinen	Ford Fiesta RRC	+ 11m 19.2
8.....	Per-Gunnar Andersson / Emil Axelsson	Ford Fiesta WRC.....	+ 11m 41.5s
9.....	Robert Kubica / Maciek Baran	Citroen DS3 RRC	+ 12m 48.1s
10.	Andreas Mikkelsen / Mikko Markkula	Volkswagen Polo R WRC	+ 13m 42.0s

Sordo İspanyolların hasretini giderdi

Almanya Rallisi'nde zafere ulaşan Citroen WRT takımının İspanyol pilotu Dani Sordo, ülkesinin şampiyonadaki 9 yıllık galibiyet özlemine son verdi.

Yazı: Gürkan Çağlar



Kendi evlerindeki yarışa favori olarak başlayan Volkswagen Motorsport takımının şampiyona lideri pilotu Jari Latvala, ilk gün yoldan çıkarak Almanların ümidini Jari Latvala'ya bıraktı. Liderlik için Dani Sordo ve Thierry Neuville ile sıkı bir çekişmeye giren Fin pilot, ikinci ayakta yoldan çıkarak zaman kaybetti ve geleneği bozmadı. Rallinin son ayağına sadece 0,3 saniye farkla lider başlayan Dani Sordo, geçilen iki final etabında da en iyi zamanları yaparak kariyerinin ilk WRC zafetine ulaşmayı başardı. Bu zafer 2004

Arjantin Rallisi'nde Carlos Sainz'in kazandığı yarıştan beri şampiyonada bir İspanyol pilotun ilk WRC birinciliği idi. Son güne kadar çok iyi bir rekabet gösteren ve bu yarış öncesinde gelecek sezon da M-Sport Qatar takımında yarışacağını açıklayan Thierry Neuville ise son etapta yoldan çıkarak ikinciliğe razı olurken, Mikko Hirvonen de üçüncü sırada podyuma çıktı. Ferdi katılımcı Martin Prokop 4. sırada finişe gelirken, ralliye giderek alışan eski F1 yıldızı Robert Kubica Citroen DS3 RRC'si ile beşinci ve WRC-2 sını-

fı birincisi olma sevincini yaşadı. Qatar desteğinde Ford Fiesta RRC ile yarışan Elfyn Evans Polonyalı rakibinin 11 saniye gerisinde altıncı ve WRC-2 ikincisi olurken, makus talihine yine yenilen ve sosyal medyada çok eleştirilen Jari Latvala ise 7. sırada finişe geldi. M-Sport takımının iddialı sürücülerini Mads Ostberg ve Evgeny Novikov ise dokuzuncu ve onuncu sıralarda yarışı noktalarken, hedeflerinden oldukça uzakta bir hafta sonu geçirdiler. Almanya Rallisi'nin ardından Dünya Ralli Şampiyonası'nda Sebastien Ogier 184



Otomobiline alışan Robert Kubica WRC-2'de zafere ulaştı.



Son güne kadar zirveye aday olan Thierry Neuville, final etabında yoldan çıkınca zaferi Sordo'ya kaptırdı.



Mikko Hirvonen üçüncü olarak takımının sevincini katmerledi.



Martin Prokop özel katılımcı olarak 4. sırada finişe geldi.



Genç yetenek Elfyn Evans altıncı oldu.



Sebastien Ogier yarış öncesi neşeliydi ama uzun sürmedi.



Jari Latvala yine hayal kırıklığı yarattı.

puanla ilk sırada yer alırken, Fransız pilotu 109 puanla Thierry Neuville, 98 puanla da Jari Latvala takip ediyorlar. Takımlar Şampiyonası'nda ise Volkswagen Motorsport 258 puanla birinci, Citroen WRT de 236 puanla ikinci durumda yer alıyor.

Sordo: "Fantastik bir hafta sonu yaşadım"

Almanya Rallisi'nde kariyerinin ilk zaferini yaşayan Dani Sordo yarışın ardından: "Benim için fantastik bir hafta sonu ve muhteşem bir zafer oldu. Bu zaferi WRC'de yedi senedir bekliyordum. Yarışın son iki etabında maksimum atak gitmekten başka çaremiz

yoktu. Sorunsuz şekilde son iki etabı tamamladık, ama Thierry Neuville yoldan çıktı. Aslında ralliye iyi başlamamıştık ama yerimizi geliştirmek için tüm ekip çok iyi çalıştık. İşin en zor kısmı yarışın sondan bir önceki günüydü. Formumuzu çok iyi koruduk, ve zafere ulaşmak için her şeyi yaptık ve başardık. Şimdi ilk zaferimin tadını doyasıya çıkarmak ve bunun sayısını önümüzdeki yarışlarda daha çok arttırmak istiyorum." derken, takım direktörü Yves Matton ise "Bu zaferle öncelikle Sebastien Loeb olmadan da yarış kazanacak güçte olduğumuzu gösterdik. 13. kez bu ralliyi kazanarak bir rekoru elimizde tutuyoruz. Dani bizimle

yıllardır birçok ralli yaptı ve onun bu ilk zafer mutluluğuna ortak olmaktan dolayı gurur duyuyoruz. Şu an mücadeleden halen vazgeçmiş değiliz. Se-

zonun son bölümünde de zirve için oldukça rekabetçi olacağız" şeklinde konuştu.

WRC Arjant'n Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Dani Sordo / Carlos Del Barrio	Citroen DS3 WRC	3:15:19.4
2	Thierry Neuville / Nicholas Gilsoul	Ford Fiesta RS WRC	+53.0
3.....	Mikko Hirvonen / Jarno Lehtinen	Citroen DS3 WRC	+2:36.1
4.....	Martin Prokop / Michal Ernst	Ford Fiesta RS WRC	+8:00.8
5.....	Robert Kubica / Maciek Baran	Citroen DS3 RRC	+9:01.3
6	Elfyn Evans / Daniel Barritt	Ford Fiesta R5	+9:14.2
7.....	Jari Latvala / Miikka Anttila	VW Polo R WRC	+9:55.0
8	Hayden Paddon / John Kennard	Skoda Fabia S2000	+13:01.2
9	Mads Ostberg / Jonas Andersson	Ford Fiesta RS WRC	+13:28.1
10	Evgeny Novikov / Ilkka Minor	Ford Fiesta RS WRC	+15:17.9

Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nın Büyük Britanya'daki 9. ayağında mücadele eden Kenan Sofuoğlu birinciliği elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar

Silverstone Pisti'nde 16 tur üzerinden düzenlenen yarışa Sam Lowes'un ardından ikinci sıradan başlayan Kenan Sofuoğlu, startla birlikte ikinci virajda liderliği ele geçirdi. Üçüncü turda şampiyonadaki en büyük rakibi Yakhnich Motorsport'un ev sahibi ülke adına yarışan sürücüsü Sam Lowes'a geçilen Sofuoğlu, 10. turda liderliği yeniden devraldı. Bu sezon şampiyonada sürekli birbirlerini geçerek heyecanlı yarışlar izleten ikili, yarışın son virajlarında birincilik için büyük bir mücadeleye girdi. Kenan Sofuoğlu'nun finişe iki viraj kala atağıyla olan temasıyla Lowes düşerek pist dışına çıkınca milli sürücümüz damalı bayrağı geçen ilk isim oldu. Düşükten sonra hemen motosikletini toparlayarak yeniden piste dönen Sam Lowes'un Sofuoğlu'nun 9.5 saniye arkadan gelen ikinci olduğu yarışta, sürücümüzün MAHI Racing India ekibindeki Fransız takım arkada-

Olaylı yarış Sofuoğlu'nun



şı Fabien Foret ise üçüncü sırayı aldı. Sofuoğlu bu sonuçla puanını 131'e çıkararak, zirvedeki Lowes ile arasındaki farkı 29'a indirdi.

Sofuoğlu: "Lowes'a kasıtlı çarpmadım"

İngiltere'de yarışı kazanmasına rağmen podyumda Lowes ile yaşanan çarpışmadan dolayı oldukça gergin gözüken Kenan Sofuoğlu "Son turlarda kazanmak için her şeyi yaptım. Yaşadığımız temas sonrası yerde kalması üzücü ama beni hayal kırıklığına uğratan şey bunu kasıtlı olarak yaptığımı söylemesi. Amacım sadece yarışı kazanmaktı. Yarıştan sonra şunu söyledim; eğer orada kaza yapan ben olsaydım ve Sam yarışı kazansaydı asla Sam bana bilerek çarptı, hareketi kasıtlıydı gibi suçlamalarda bulunmazdım. 2010 senesinde Imola'da Eugene Laverty'nin beni düşürüp pist dışına çıkardığı zamanı şampiyonluk neredeyse tehlikeye girmişti. O yarıştan sonra Eugene'in bana nasıl atak yaptığıyla ilgili olumsuz hiçbirşey konuşmadım. Ben kazanmak için herşeyi göze almıştım, o da aynı şekilde kazanmak istiyordu ve bu tür şeylerin olması çok normal." açıklamasını yaptı.



Kenan Sofuoğlu, kaskının üzerine bir önceki yarışta ölen Andrea Antonelli'nin numarasını yapıştırarak vefa örneği sergiledi.



Finiş öncesi yaşananlardan dolayı Sofuoğlu'nun podyumda yüzü asıktı.

İngiltere Moto GP'si

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman
1	Kenan Sofuoğlu.....	Kawasaki ZX-6R.....	34:25.660
2	Sam Lowes	Yamaha YZF R6.....	34:35.161
3	Fabien Foret	Kawasaki ZX-6R.....	34:37.825
4	Kev Coghlan	Kawasaki ZX-6R.....	34:37.919
5	Christian Iddon.....	MV Agusta F3 675	34:38.151
6	Roberto Rolfo	MV Agusta F3 675	34:38.250
7	Jack Kennedy	Honda CBR600RR.....	34:39.285
8	Florian Marino	Kawasaki ZX-6R.....	34:40.669
9	Michael Vd Mark.....	Honda CBR600RR.....	34:47.059
10	Vladimir Leonov	Yamaha YZF R6.....	34:47.481



Şampiyon sürücümüz finişin ardından Türk bayrağı ile şeref turu attı.



Otokros Şampiyonası Ankara'da Başladı

2013 Türkiye Otokros Şampiyonası 25 Ağustos Pazar günü gerçekleştirilecek olan Ankara Büyük Şehir Otokros Yarışı ile başladı. Kısa adı BOOS olan Başkent Otomobil Offroad ve Motorsporları Kulübü tarafından Ankara Büyük Şehir Belediyesi katkılar ile düzenlenen organizasyon, Yenikent Otokros Pisti'nde 3 ayrı kategoride heyecan dolu mücadelelere sahne oldu. 1233 metre uzunluğundaki asfalt/toprak zeminli parkurda koşulan organizasyonda her iki yarışta da kazananlar değişmedi. Kategori 1'de Turgay Özdemir birinciliği elde ederken, Özkan Uçkan da ikinci sırada yer aldı. Kategori 3'de Refik Bozkurt ve Mustafa Göçer birinciliği ve ikinciliği elde ederlerken, Kategori 5'de ise Subaru Impreza GC8 ile yarışan İbrahim Şendil ve Yavuzhan Cabbaroğlu şampiyonanın ilk iki yarışını da birinci ve ikinci sırada tamamladılar. Altı ayrı şehirdeki yarışlarla devam edecek olan Türkiye Otokros Şampiyonası'nın son ayağı 14-15 Aralık tarihleri'nde Antalya'da organiz edilecek.

Tırmanmada şampiyonlar belirlendi

2013 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın final ayağı, 18 Ağustos'ta 11 pilotun katılımıyla Ankara Kazan'da gerçekleştirildi. Kısa adı ANOK olan Ankara Otomobil Sporları Kulübü tarafından düzenlenen Kazan Tırmanma Yarışı, 8,5 kilometrelik asfalt zeminli parkurda iki çıkış üzerinden koşuldu. Kategori 6'da İzmirli Opel Corsa S1600 sürücüsü Kamil Karataş birinciliğe ulaşırken, Kategori 5'de Antalyalı Subaru Impreza GC8 sürücüsü İbrahim Şendil bir kez daha birinciliği kazandı. Kategori 2'de İzmirli pilot Egemen Çivicioğlu Citroen Saxo VTS ile kategorisinde günün en hızlı ismi olurken, Kategori 1'de tek yarışmacı olan Alper Özdemir Fiat Palio ile birincilik kupasını kaldırdı. 2013 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nda Kategori 1'de Ahmet Salih Kandemir, 2'de Egemen Çivicioğlu, 3'te Tansel Karasu, 4'te Alkan Erden, 5'te İbrahim Şendil ve 6'da da Tansel Tunca şampiyonluklarını matematiksel olarak garantilediler.



Yvan Muller Citroen WTCC takımında

Uzun süredir gerçekleşmesi beklenen transfer sonunda resmiyet kazandı ve Yvan Muller Citroen ile anlaştı. Önümüzdeki sezondan itibaren kısa adı WTCC olan Dünya Binek Otomobiller Şampiyonası'nda yer alacak Fransız takımında Sebastien Loeb ile takım arkadaşı olan Yvan Muller, Citroen Elysse ile şampiyonluk kovalayacak. Paul Ricard Pisti'nde yeni otomobilini test eden Muller, "Araç oldukça müthiş görünüyor. Ben bu otomobille büyük işler yapmanın mümkün olacağını düşünüyorum. Citroen'i temsil edecek olmaktan dolayı onur duyuyorum. Motorsporları için çok büyük işler yapmış bir marka adına yarışacağım. Tecrübelerimle takımın gelişim programına bir hayli katkı vereceğimi düşünüyorum. Bu benim için de büyük bir motivasyon unsuru olacak" dedi. Yvan Muller'in kariyerinde 3 kez WTCC Pilotlar Şampiyonluğu yer alıyor. Fransız pilot bu sezon da halen yarıştığı Chevrolet Cruze ile şampiyonluğun en büyük adayı konumunda bulunuyor.



Crutchlow Ducati ile anlaştı.

Monster Yamaha Tech 3 takımının İngiliz sürücüsü Cal Crutchlow, Ducati fabrika takımıyla iki yıllık sözleşme imzaladı. Sene sonunda Nicky Hayden'ın İtalyan takımından ayrılacak olmasıyla birlikte takıma katılacak olan Crutchlow, geçtiğimiz sezon Tech 3 takımında birlikte yarıştığı Andrea Dovizioso ile bir kez daha takım arkadaşı oldu. MotoGP'ye geçtiği süre zarfında Monster Yamaha Tech 3 takımında oldukça istikrarlı bir performans sergileyen Cal Crutchlow, basına verdiği demeçlerde Yamaha fabrika takımında yarışmak istediğini söylemişti ama Japon firmanın bu isteğini yerine getirmesinin zor olduğunu açıklamasının ardından Ducati ile anlaştı. Fransız takımda Cal Crutchlow'dan boşalan senenin yerine ise halen Moto2'de şampiyonluk kovalayan Pol Espargaro'nun takıma katılacağı bildirildi. Yirmi iki yaşındaki genç İspanyol sürücü de takımla iki yıllık sözleşme imzaladı.



Kaan Önder'den yeni başarı

Borusan Otomotiv Motorsport'un genç pilotu Kaan Önder Borusan Otomotiv ve Castrol desteği ile yarıştığı Formula BMW Talent Cup'ın F1 Hungaroring Pisti'nde gerçekleşen 4'üncü test yarışından da zaferle döndü. Kaan Önder, Slovakya'da aldığı 1'inciliğin ardından Macaristan'da da 1'incilik alarak 15 Eylül'de Almanya'da yapılacak Grand Final yarışına şampiyonluğun en güçlü adaylarından biri olarak gidecek. Hungaroring Formula 1 Pisti'nde 16 Ağustos Cuma günü antrenmanla başlayan organizasyonda Kaan Önder, ilk kez yarıştığı bu pistte 1:55.4'lük antrenman derecesiyle güne hızlı başladı. Ertesi gün gerçekleşen sıralama turlarında derecesini daha da yükselten Kaan Önder, 1:51.8'lik zamanıyla yarışa ilk cepten başlama hakkını kazandı. Yarışta ise bu avantajını koruyan genç pilot, bu sezon ilk kez yarıştığı Formula BMW serisinde ikinci 1'inciliğini elde ederek önemli başarıya imza attı.

Kartingde heyecan sürüyor

Türkiye Karting Şampiyonası'nda dördüncü ayak yarışları, Ege Otomobil Sporları Kulübü (EOSK) tarafından Körfez Karting Pisti'nde düzenlendi. 930 metrelik Körfez Karting Pisti'nde Formula Master/Senior 3 ayak, toplam 72 tur, Formula Junior 3 ayak, toplam 60 tur ve Mini 3 ayak, toplam 45 tur üzerinden mücadele etti. Formula Junior kategorisinde milli sporcularımızdan Berkay Besler 3 yarışı da ilk sırada bitirerek birinciliği elde ederken, Formula Senior kategorisinde ise birincilik Gülhüseyin Abdulayev'in oldu. Formula Master kategorisinde Kerem Zengin bir kez daha birincilik kürsüsünde yer alırken, Mini kategoride ise birinciliği Sarp Atasever kazanırken, İzel Karasu ikinci ve Ömer Asaf Kolot üçüncü oldular. Yarış sonrasında gerçekleştirilen seremonide, kategorilerinde ilk üç dereceyi paylaşan sporcuların ödülleri verildi.



e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



e-otodergi

