

www.

HAZİRAN 2013

SAYI: 60

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Haber: Yeni Mercedes-Benz S Sınıfı

• 208 GTi • CAPTUR • 2008 • RANGE ROVER • KUGA 1.6 • FLUENCE 1.6 • RAV4 • MINI JCW • E SINIFI COUPE&CABRIO

Suçu “Trafik canavarı”na atmak

Bir süredir medyadaki trafik kazası haberlerini dikkatlice takip ediyorum. Haberlerin tamamına yakınında “Otomobil takla attı”, “Otomobil ile kamyon çarpıştı”, “Kamyon karşı şeride geçti” gibi sürücülerden bağımsız ifadeler yer alıyor. Halbuki takla atan otomobil değil, sürücü. Çarpışanlar araç değil, sürücüler. Karşı şeride geçen kamyon değil, sürücü. Daha net bir anlatımla: Günümüzde tüm motorlu kara taşıtlarını insanlar kullanıyor ve bir aracın kazaya karışması, ya yoldaki yapısal bir hatadan ya da sürücüsünün eğitimsizliği, hatası, dikkatsizliği, aşırı hızlı gitmesi, alkollü olması vb. nedenlerle gerçekleşiyor. Ama medyamızda bu önemli gerçeği görmezden gelme ve suçu trafik canavarı diye kim olduğu belli olmayan birine atma durumu var. “Trafik canavarı her yıl şu kadar can alıyor” derken bile sorumluluğu “insan”dan almış oluyoruz aslında. Ve bence bu çok büyük bir yanlış. Eğer trafik kazalarının bir canavar tarafından işlenmediğinin bilincine varıp, sürücülerini bu konuda bilinçlendirir ve insanımıza daha ilk yaşlarından itibaren trafik eğitimi verirsek her şeyin çok daha güzel olacağına inanıyorum. Bunun ilk adımını da medya, trafik kazası haberlerindeki cümle kuruluşlarını değiştirerek atabilir. Nasıl mı? “Otomobil takla attı” yerine “Sürücü otomobilin kontrolünü kaybetti”; “Kamyon karşı şeride geçti” yerine “Kamyon sürücüsü karşı şeride çıktı” yazarak.



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

Gaz vermek

Gaz vermek deyişi günlük hayatta farklı anlamlarda kullanılıyor. Bunlardan ilki otomobilcilerin gaza basması, ikincisi bir kişiyi coşturmak, üçüncüsü ise gazı fiziki olarak birine vermek veya tatbik etmek. Bu anlamların hepsini Mayıs ayının son günlerinden itibaren görebiliyoruz (bknz: alttaki fotoğraflar). Ama bir yandan hayat devam ediyor.

Eski günlerin ve otomobillerin tadı gerçekten başkaymış. Bunu geçen ay Peugeot 205 GTi’ı kullandığımda bir defa daha hissettim. 80’lerin ikinci yarısı ve 90’ların ilk yarısına damga vuran bu otomobil yıllar geçse de sportif kullanımı ile ölümsüz olduğunu bir defa gösterdi. Mekanik yönü ağır basan otomobil kullanma zevkini; direksiyon tepkisi, gaz pedalı tepkisi ve motor sesiyle sonuna kadar yaşattı. Ama artık geçmişte kaldığını da kabul etmek gerek. Geçmiş, geçmişte kaldı. 208 GTi ondan çok daha hızlı ve güvenli.

Intercity İstanbul Park Pist Günleri’nin başlaması birçok otomobil tutkununun güvenli ortamda “gazlama” hayalini gerçekleştirebilmesine olanak tanıyacak gibi. Ben de bu organizasyona MINI JCW Countryman ile katıldım ve büyük keyif aldım. Umarım ülkemizdeki pist sayısı bu tip organizasyonlar daha da fazlalaşır. Bu sayede trafikte gereksiz hareketler yapan kişiler belki pistle tanıştırılabilir ve güvenliği projelerine katkı sağlanır.

Mutlu ve sağlıklı günler dileklerim.



Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

- 5 Yeni Peugeot 308
- 9 Aston Martin CC100 Concept
- 10 Yeni BMW X5
- 12 Mercedes-Benz S Sınıfı
- 21 Nisan 2013 otomobil satışları

BİLGİLENDİRME

- 26 e-otodergi "ilk"ler ve "en"ler
- 27 Karbondioksit emisyon tablosu

İLK SÜRÜŞLER

- 28 Mercedes E Cabrio & Coupe
- 36 Peugeot 208 GTi
- 41 Renault Captur 1.2 Turbo EDC
- 49 Peugeot 2008 1.2 VTi & 1.6 e-HDi
- 54 Subaru Forester 2.0i Turbo CVT
- 59 BF Goodrich All Terrain Lastikleri
- 60 Car2Go araç paylaşım sistemi
- 63 Videolu test tanıtım yazısı

VİDEOLU TESTLER

- 65 Range Rover 3.0 TDV6
- 78 Fiat Freemont 2.0 Multijet II AWD

TEST

- 84 Renault Fluence 1.6 CVT X-Tronic

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 90 Toyota RAV4 2.0 Otomatik
- 95 MINI Countryman JCW ile İstanbul Park

- 100 e-otodergi yasal uyarı yazısı

MOTORSPORLARI

- 101 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 102 F1 İspanya GP'si
- 105 F1 Monaco GP'si
- 108 WRC Arjantin Rallisi
- 111 Moto GP İspanya
- 113 Moto GP Fransa
- 115 Battal Gazi Rallisi
- 118 Kısa haberler

**72 FORD KUGA
1.6 ECOBOOST**

**Okumak istediğiniz konunun sayfa
numarasına tıklayabilirsiniz!**

e-otodergi
HAZİRAN 2013 - SAYI 60

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.

Onu sadece gözlerinden tanıyabilirsiniz.

Yeni E-Serisi.

Tamamı Led teknolojisine sahip Akıllı Işık Sistemi, sınıfında ilk kez standart olarak sunulan Çarpışma Önleme Yardımcısı ve yeni bir sürüş keyfi yaşatan direksiyon yardımcısına sahip DISTRONIC PLUS ile Yeni E-Serisi, şimdi Mercedes-Benz Türk bayilerinde sizi bekliyor.



Mercedes-Benz
The best or nothing.

Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244

www.yenieserisi.com
www.facebook.com/mercedesbenztr

Peugeot 308 yenilendi

Peugeot, yeni 308'in ilk bilgilerini duyurdu. Kompakt hatchback segmenti Avrupa'nın en hareketli otomobil segmentlerinden biri ve Peugeot'nun eski 308'i bu segmentte rekabette gücünü yitirmeye başlamıştı. Yeni 308 ile Peugeot tekrar iddialı olmalıyı hedefliyor. 2013 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda gösterilecek yeni 308'in kapsamlı teknik bilgileri açıklanmamış olsa da EMP2 adlı yeni bir modüler platform üzerinde üretileceği, uzunluğunun 425 cm, yüksekliğinin ise 146 cm olduğu belirtiliyor. Mevcut 308'de bu değerler 430 cm ve 150 cm. Yeni Peugeot 308'in ağırlığı da eskiye göre 140 kg azaltılmış. Yani Peugeot burada 208'de de uyguladığı reçeteyi uygulamış: biraz daha ufak ve hafif. Hafifliğin en olumlu etkisi kuşkusuz ki yakıt tüketimi ve emisyon değerlerinde görülecek. Motor gamı henüz açıklanmayan yeni 308'de CO2 emisyonu 85 g/km olan bir versiyon da bulunacak. Yeni 308'in iç mekanında, 208'de olduğu gibi küçük bir direksiyon simidi ve göz hi-



zasında gösterge tablosu kullanılmış. 9.7 inçlik dokunmatik ekrana sahip i-cockpit ise iç mekandaki en büyük yenilik. Kolay kullanımlı bir yapıya sahip olduğu söylenen bu sistemin en büyük özelliklerinden birisi iç mekandaki düğme sayısını azaltıyor ol-

ması. 116 adet patente sahip otomobilin Fransa'da üretileceği ve kalite algısının üst seviyede olacağı ifade ediliyor. Yeni Peugeot 308, Frankfurt Otomobil Fuarı'nda dünya prömiyerinde tanıtılacak ve Avrupa'da 2013 sonbaharından itibaren satışa sunulacak.



Makyajlı Peugeot RCZ bayilerde



Makyajlanarak yeni bir yüze kavuşan Peugeot RCZ, 1.6 THP 156 HP ve 1.6 THP 200 HP olmak üzere iki motor ve 156 HP'de 6 ileri manuel ile 6 ileri otomatik, 200 HP'de ise sadece 6 ileri manuel şanzıman seçenekleriyle satışa sunuldu. Makyajlı Peugeot RCZ'nin baz fiyatı 156 HP'lik model ve manuel şanzımanında 31.900 Euro. 1.6 THP 156 HP Otomatik ile 1.6 THP 200 HP manuel versiyonlarının fiyatı ise aynı: 33.250 Euro. Bu fiyatlara 754 TL tutarında MTV ve plaka masrafı eklendiğini de belirtelim. Makyajlı Peugeot RCZ, markanın yeni ön tasarım özelliklerine sahip. Peugeot amblemi artık doğrudan gövdeye



yerleştirilmiş durumda. Hava girişi, sağlamlık ve estetiği vurgulamayı hedefleyen yeni iki krom şeritle dikkat çekiyor. Yeni ön tamponun kenarlarına yerleştirilen led gündüz farları modern görünümü destekliyor. Makyajlı RCZ, halojen farlı versiyonunda alüminyum yuvalı, xenon farlı versiyonda ise titanyum yuvalı yeni farlara sahip.



Yeni CR-V. Prestij, hayattaki duruşunuzu belirler.

Honda'nın birçok akılcı fikir ve yenilikçi teknolojisi Yeni CR-V'de bir araya geldi. Yeni CR-V; dinamik tasarımıyla prestiji, 2.0 i-VTEC motoruyla performansı size getirdi.



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


CR-V

Twin'Run Concept tanıtıldı

Renault Twin'Run, Monaco Grand Prix'sinde tanıtıldı. Markanın sportif ruhunu yansıtan Renault Twin'Run Concept, R5 Turbo ve Clio V6 gibi otomobillere gönderme yapıyor. Motorsporları yarışlarından alınan şasisi ve Megane Trophy'den alınan 320 HP'lik V6 motoruyla dikkat çeken Aracın uzunluğu 3680 mm, genişliği 1750 mm, yüksekliği ise 1493 mm. Ön iz genişliği 1522 mm, arka iz genişliği ise 1497 mm olan aracın boş ağırlığı ise 950 kg. Renault Twin'Run konseptinde 3498 cc V6 24V benzinli motora yer verilmiş. Renault-Nissan ürünü olan

ve ortaya uzunlamasına yerleştirilmiş motor, 6800 d/d'de 320 HP güç, 4850 d/d'de 380 Nm tork ürettiği motor, ürettiği gücü 6 ileri sıralı şanzımanla arka tekerleklere iletiyor. Otomobil 0'dan 100 km/s hıza 4.5 saniyede ulaşıyor.



Octavia'yı keşfedin.

Akıllı telefonunuzla QR kodları okutun ve Yeni ŠKODA Octavia'nın yepyeni özellikleriyle tanışın.



Yeni ŠKODA Octavia'nın yakıt tüketimi ve CO₂ emisyonu salımı: 3.8-6.1 l/100km, 99-141 g/km

Yeni ŠKODA Octavia 45.490₺*

*Yeni ŠKODA Octavia 1.2 TSI 105 HP Motor Ambition donanım seçeneği için tavsiye edilen anahtar teslim fiyatıdır. İlandaki aracın renk ve donanım özellikleri farklılık gösterebilir.

Škoda Türkiye distribütörü Yüce Auto bir Doğu Otomotiv ortaklığıdır.

Detaylı bilgi için: (0212) 275 01 21

facebook.com/SkodaTürkiye
www.octavia.com.tr
www.skoda.com.tr

ŠKODA Finans



Yeni teknolojileriyle şaşırtıcı, Auto Design Awards 2013'te Yılın En İyi Tasarımı ödülünü alan, görünümüyle yepyeni, benzersiz sürüş deneyimiyle çok keyifli. Çok daha fazlası için test sürüşüne gelin, Yeni ŠKODA Octavia'yı keşfedin.

- > 3.8 litre/100 km ile kompakt sedan segmentinin en düşük ortalama yakıt tüketimi
- > Alman Teknolojisi 1.2 TSI 105 HP, 1.4 TSI 140 HP ve 1.6 TDI 105 HP motor seçenekleri
- > 7 ileri DSG şanzıman seçeneği
- > Euro NCAP'tan 5 yıldız alan güvenlik standardı
- > Sürücü Yorgunluk Tespit Sistemi ve çoklu çarpışma freni
- > HMI (İnsan Makine Arayüzü) teknolojisine sahip Multimedya Sistemi
- > Adaptif Bi-Xenon farlar
- > Sınıfında lider 568 litre bagaj hacmi



Nissan Micra makyajlandı



Nissan Micra makyajlanarak yeni bir tüze kavuştu. Makyajlı Micra yeni bir ön tasarıma, iç mekânda daha kaliteli malzemelere, Nissan-Connect sistemine ve kişiselleştirme özelliklerine sahip. Micra'nın yüzünde gerçekleştirilen değişiklikler, "makyajdan öte" olarak nitelendirilebilir. Çünkü yenilenen Micra'nın eski Micra'yla pek de bir benzerliği kalmamış durumda. Makyajlı Micra, iç mekânda ise eskisinden daha kaliteli olduğu belirtilen yeni malzemelere, yeni orta konsol tasarımına, usb-aux çıkışlarına ve daha zengin donanımına sahip. 5.8 inç'lik dokunmatik renk-

li ekranı bulunan NissanConnect sistemi, makyajlı Micra'da teknolojik açıdan önemli bir yenilik. 15 ve 16 inç'lik jant seçenleri sunan otomobil, 1.2 litrelik benzinli motorla satışa sunulacak. 80 HP güç üreten motorun karbondioksit salımı 115 g/km. Yenilenen Micra'da 5 ileri manuel şanzıman standart donanımda bulunacak. Opsiyonel olarak CVT şanzıman satın alınabilecek.



Yeni Honda CR-V satışa sunuldu

Honda'nın SUV segmentindeki temsilcisi CR-V, yeni nesliyle Honda yetkili satıcılarında yerini aldı. Dördüncü nesil Honda CR-V 2013'te 155 HP güç ve 192 Nm tork üreten 2.0 litrelik benzinli motor görev yapıyor. 5 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor yeni CR-V'ye 12.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi ve 182 km/s maksimum hız sağlıyor. Fabrika verilerine göre ortalama 7.7 lt/100 km yakıt tüketen yeni Honda CR-V 2013'ün CO2 emisyonu ise 179 g/km. Otomobilin yük-

sekliğinin, iç hacimde herhangi bir küçülme olmaksızın, eski modele oranla 30 mm azaltıldığı ifade ediliyor. Dördüncü nesil CR-V'nin bagaj hacmi, bir önceki nesile göre 147 lt arttırılarak 589 lt'ye ulaşmış. Tek dokunuşla 60:40 oranında katlanabilen arka koltuklar ile arka kapıları açmadan koltukları yatırıp, bagaj hacmini 1146 litreye kadar genişletmek mümkün. Yeni CR-V 2.0'ın Lifestyle modeli 95.700 TL, Executive modeli 104.500 TL, Executive Ekstra Güvenlik Paketi ise 111.500 TL'den satışa sunuldu.



Aston'dan 100 yaş konsepti



İngiliz lüks otomobil markası Aston Martin, 100'üncü yaş günü şerefine CC100 Speedster adlı konsept otomobili geliştirdi. Aston Martin CC100 Speedster Concept; 6.0 lit-

relik V12 atmosferik benzinli motora ve otomatikleştirilmiş sıralı 6 ile-ri manuel şanzımana sahip. Aston Martin'in motorsporları deneyiminin bir ürünü olan CC100 Speeds-

ter Concept, markanın en başarılı yarış otomobili DBR1'dan ilham alınarak geliştirilmiş. Hem gövdesinde hem de iç mekânında malzeme olarak karbon fiberin kullanıldığı

CC100 Speedster konsepti, 0'dan 100 km/s'ye 4 saniyenin altında bir sürede ulaşıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 290 km/s.



Yeni BMW X5 yüzünü gösterdi

Üçüncü jenerasyon BMW X5'in bilgi ve fotoğrafları basına dağıtıldı. Bugüne kadar 1.3 milyon adet satılan BMW X5'in yeni modeli Eylül ayında Frankfurt Otomobil Fuarı 2013'te gerçekleştirilecek olan tanıtımının ardından yollara çıkacak. BMW'nin SAV olarak adlandırdığı (Sports Activity Vehicle) sınıfta yer alan yeni BMW X5 2014; dördü dizel ve biri benzinli olmak üzere turbo motorlara, standart olarak 8 ileri otomatik şanzımana ve sDrive-xDrive (iki tekerlekten-dört tekerlekten çekiş) aktarma sistemlerine sahip olacak. Henüz tüm teknik özellikler açıklanmamış olsa da, bazıları şöyle: Yeni BMW X5 sDrive25d ve xDrive25d modelleri, 218 HP güç ve 450 Nm tork üretiyor. Yeni BMW X5 xDrive30d, 258 HP güce ve 560 Nm torka sahip. Bu aracın 0-100 km/s hızlanma süresi 6.9 saniye, maksimum hızı ise 230 km/s. Yeni BMW X5 xDrive40d,



313 HP güç ve 630 Nm tork üretirken, ailenin en güçlü dizel motoruna sahip olan yeni BMW X5 M50d modeli 381 HP güç ve 740 Nm torkuyla dikkat çekiyor. Bu modelin 0-100 km/s hızlanması 5.3 saniye sürüyor, maksimum hızı ise elektronik olarak

250 km/s ile sınırlandırılmış. Ailenin tek benzinli seçeneği olan yeni BMW X5 xDrive50i'nin motoru 449 HP güç ve 650 Nm tork üretiyor. 5.0 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşan aracın maksimum hızı 250 km/s ile sınırlandırılmış.



Otomobilin yeni zirvesi

Otomobil dünyasında her zaman tepe noktasında bulunan Mercedes-Benz S Serisi, yeni nesliyle bunu devam ettiriyor.

Devlet adamlarının ve diğer önemli insanların garajında mutlaka olan Mercedes-Benz S Serisi (S Sınıfı, S Class, ülkemizde S Serisi olarak bi-

liniyor) yeni nesliyle otomobil dünyasının zirvesine yerleşmeyi amaçlıyor. Bu otomobilin tasarlanmasında üç konuya öncelikle değinilmiş. Bun-

lar Intelligent Drive (akıllı sürüş), Efficient Technology (verimli teknoloji) ve Essence of Luxury (lüksün özü). Intelligent Drive, 10 yıl önce tanıtılan

PreSafe ve daha sonra Distronic Plus ile devam eden sürüş güvenliği teknolojilerinin bir adım ötesi ve deyim yerindeyse sürüş güvenlik sistemi





teknolojileri toplamı. Bu sayede otomobil öndeki araçla takip mesafesini otomatik olarak ayarlayabiliyor ve dönüşlerde direksiyonu hafifçe çevirerek sürücünün işini kolaylaştırıyor. Bir tane bile geleneksel ampulün kullanılmadığı yeni S Serisi'nde 500 tane kadar LED kullanılmış. Otomobilin en ilginç teknolojilerinden biriyse yol tarama sistemi. Bu sistemde iki adet kamera yolu tarayarak tümsekleri algılayabiliyor ve süspansiyon sisteminin sertliğini buna göre ayarlıyor. Rahatına düşkün olanlar için diğer bir özellikse gelişmiş masaj sistemine sahip koltuklar. Sıcak taş masajı prensibi ile çalışan bu sistemin enerji veren bir masaj olduğu ifade ediliyor.



**8:3 FORMATLI
TFT EKRAN
12.3 İNÇ (30.7
CM). BUSINESS
CLASS ARKA
KOLTUKLARIN
SIRT EĞİMİ 19-
37 DERECE
ARASINDA
AYARLANIYOR.**





Mercedes-Benz S Serisi fabrika verileri

Model:	S 400 HYBRID	S 500	S 350 BlueTEC	S 300 BlueTEC HYBRID
Motor:	3498 cc, V6	4663 cc, V8	2987 cc, V6, dizel	2143 cc, sıralı 4 silindirli, dizel
Güç:	306 HP @ 6500 d/d	455 HP @ 5250 d/d	258 HP @ 3600 d/d	204 HP @ 4200 d/d
Elektrik motoru gücü:	20 kW	-	-	20 kW
Tork:	370 Nm @ 3500-5250 d/	700 Nm @ 1800-3500 d/d	620 Nm @ 1600-2400 d/d	500 Nm @ 1600-1800 d/d
Elektrik motoru torku:	250 Nm	-	-	250 Nm
Ortalama tüketim:	6.3 lt/100 km	8.6 lt/100 km	5.5 lt/100 km	4.4 lt/100 km
CO2 emisyonu:	147 g/km	199 g/km	146 g/km	115 g/km
0-100 km/s:	6.8 sn	4.8 sn	6.8 sn	7.6 sn
Maksimum hız:	250 km/s	250 km/s	250 km/s	240 km/s

EKONOMİ VE GÜVENLİK BİR ARADA

Günümüzde SUV'lar ve 4x4'ler gün geçtikçe daha popüler hale geliyor. Her araçta olduğu gibi bu tip araçlarda da lastikler hayati önem taşıyor ve Pirelli, 100 yılı aşkın lastik tecrübesiyle her türlü kullanım amacına uygun bir 4x4 lastik gamı sunuyor.



Scorpion Verde



Pirelli mühendisleri Cinturato P7 ile elde ettiği çevre dostu ve PZero serisi ile elde ettiği yüksek performans deneyimlerini Scorpion Verde'de bir arada sunuyor. Scorpion Verde iki temel amaç için geliştirildi: SUV ve Crossover araçlardaki tüketimi azaltmaya yardım ederek doğanın dengesine katkıda bulunmak ve tüm otomobil kullanıcıları arasında çevreyi koruma isteği en yüksek olduğu kanıtlanan bu araç sürücülerine güvenlik ve konfor sağlamaktır.

Scorpion Verde, sahip olduğu yeni bileşenleri ve yeni yapısı ile tüm lastik ömrü boyunca azaltılmış emisyon, azaltılmış gürültü seviyesi, yakıt tasarrufu, kısaltılmış fren mesafesini ve konforu garanti etmektedir.



Scorpion Verde yüzde 20 düşük yuvarlanma direnci ile;

- Şehir içi kullanımda yüzde 3,9,
- Hem şehir içi hem de şehir dışı kullanımda ortalama yüzde 3,4,
- Şehir dışı kullanımda ise yüzde 2,5 daha az yakıt tüketimi ve zararlı gaz emisyonu sağlar.

Ayrıca 90km/saat hızda lastik tabanından bir saniyede 41 litre su tahliye edilerek ıslak asfalt zeminde frenleme başarısı ve yol tutuş artırılır. Konfor yönünden de beklentileri karşılayan Scorpion Verde'nin ses seviyesi 1 desibel azaltılmıştır. Bu da insan kulağının duyduğu sese yüzde 30 civarında bir azalmaya denk gelmektedir.

P Zero Rosso SUV



Performans ve konforu birleştiren ultra yüksek performanslı bir lastik olan P Zero Rosso SUV'un önceliği ıslak ve kuru asfalt yollar. Bu seride doğrusal (ön lastikler için) ile P Zero Rosso asimetrik (arka veya ön lastikler için) kombinasyonu mümkün. Elektronik sürüş ve denge kontrol sistemli modern spor araçlar için geliştirilen P Zero Rosso kuru ve ıslak yollarda hassas direksiyon tepkisi sağlayan, spor performans için ideal bir lastik. Doğrusal ve asimetrik: en iyi spor performansı sağlamak için 2 farklı desende tasarlandı. Doğrusal desen, ön teker için, "ok" görünümlü kanallarıyla hem ıslak hem kuru yollarda mükemmel kavrama sağlıyor. Asimetrik lastik 3 farklı unsura sahip: Dış omuz üzerinde geniş bloklar, kavisli çapraz oluklar ile merkezi bir yarı kaygan kaburga ve daha açık bir iç omuz.

- Jant ölçüsü: Asimetrik: 17, 18, 19, 20 inç Doğrusal: 18, 19 inç
- Serisi: Asimetrik: 30, 35, 40, 45, 50 Doğrusal: 35, 40, 45
- Taban Genişliği: 205, 215, 225, 235, 245, 255, 265, 275, 285, 295, 305, 315, 335, 345 Doğrusal: 225, 245, 255

P Zero SUV



Üst düzey spor araçlar için yaratılan P Zero'nun, SUV versiyonu en güçlü SUV'ların performansına ayak uydurmak için tasarlandı. Lastiğin geniş çevresel blokları ve asimetrik deseni ıslak ve kuru zeminde mükemmel bir yol tutuş sağlıyor. P Zero en ağır SUV'lerin bile frenleme performansını geliştiriyor ve kontrolü artırıyor. Denge ve tutunma için geliştirilen yeni nano bileşeni sayesinde daha hassas direksiyon tepkileri sunan yapısal bütünlüğü sağlıyor ve hem kuru hem ıslak yollarda mükemmel performans için eşit aşınmaya olanak sağlıyor.

- Jant ölçüsü: 17, 18, 19, 20, 21, 22 inç
- Serisi: 25, 30, 35, 40, 45, 50
- Taban Genişliği: 205, 225, 235, 245, 255, 265, 275, 285, 295, 305, 335

Scorpion Verde All Season



Crossover ve SUV araçlar için geliştirilen yeşil performans lastiği. Daha uzun kilometre performansı ve off-road performansı yaşamak isteyen sürücülerin ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılar. Yolda %85, off road'da %15. Optimize edilmiş profili ve yenilikçi materyalleri sayesinde düzenli aşınma, düşük dönme direnci, düşük ağırlık (+%10) özelliklerine sahiptir. Bu sayede yüksek kilometre ve düşük yakıt tüketimi sağlar. Geniş temas alanı ve dört uzunlamasına kanal sayesinde mükemmel su tahliyesi sağlar ve böylece ıslak zeminde güvenliği garanti eder. Yakıt tüketimini ve karbondioksit emiyonlarını azaltır. Çevre dostu materyalleri sayesinde üretim ve ömrü boyunca çevreye olan etkileri azaltır. Yüksek performans ve güvenlikten ödün vermeden daha uzun ömüre sahiptir. Azaltılmış ses özelliği ile en son standartlara uygun gösterir. Land Rover, Mercedes, Porsche, Volvo ve VW tarafından orijinal ekipman olarak tercih edilmektedir.

- Jant ölçüsü: 15,16,17,18,19,20,21
- Serisi: 40,45,50,55,60,65,70
- Taban Genişliği: 205,215,225,235,255,265,275

Scorpion Winter



Scorpion Winter, Pirelli mühendisleri tarafından zorlu kış koşullarında üstün güvenlik, yol tutuş ve sürüş keyfi sunmak üzere özel olarak geliştirildi. Scorpion Winter'ın sunduğu önemli güvenlik kriterleri: çekiş gücü, fren mesafesi ve viraj alma kabiliyeti ve artırılmış yol tutuştan oluşuyor. Scorpion Winter, karda yüzde 10 daha kısa fren mesafesine (50-0 km/s), yüzde 9 daha yüksek çekişe (10-40 km/s) sahip. Ayrıca ıslak zeminde 2.5 metre (80-0 km/s), kuru zeminde ise 1.7 metre (100-0 km/s) daha kısa fren mesafesine sahip. Yakıt tüketiminde yüzde 4 tasarruf sağlayan Scorpion Winter, dış seste de daha önceki lastiklere göre 3 desibel daha iyi. Scorpion Winter'daki kanal sayısı lastiğin büyüklüğüne göre de değişiklik gösteriyor. 255'e kadar olan ölçülerde iki kanal yer alırken 265 taban genişliğine sahip lastikte ise dört kanal yer alıyor.

- Jant ölçüsü: 16,17,18,19,20,21,22
- Serisi: 35,40,45,50,55,60,65,70
- Taban Genişliği: 215,225,235,245,255,275,295

Scorpion ATR

- Jant ölçüsü: 14, 15, 16, 17 18 inç
- Serisi: Asimetrik: 60, 65, 70, 75, 80
- Taban Genişliği: 175, 205, 215, 235, 245, 255, 265



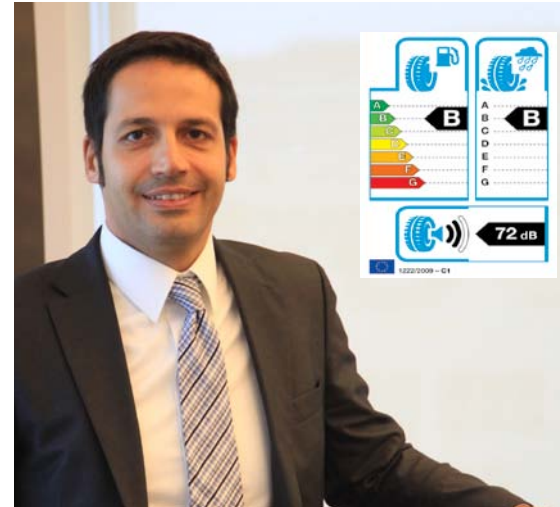
Her kullanıma uygun, güvenli bir lastik olan Scorpion ATR kendi kendini temizleyen desene sahip. Engebeli yüzeylerdeki en sert sarsılmalara direnç gösteren bu lastik zorlu arazi koşullarında sürüşü kolaylaştırıyor. Asfaltta geçtiğinde ise viraj alırken ve fren yaparken güvenlikten ödün vermiyor. Suda kızaklanmaya dirençli olan Scorpion ATR, düşük ses seviyesi ile araç içindeki akustik konforu da artırıyor. Çakıldan çamura birçok farklı yüzeyde güvenli ve kontrollü performans sağlayarak tüm koşullara uyum sağlıyor.

Lastiklerin tüketime ve çevreye etkileri

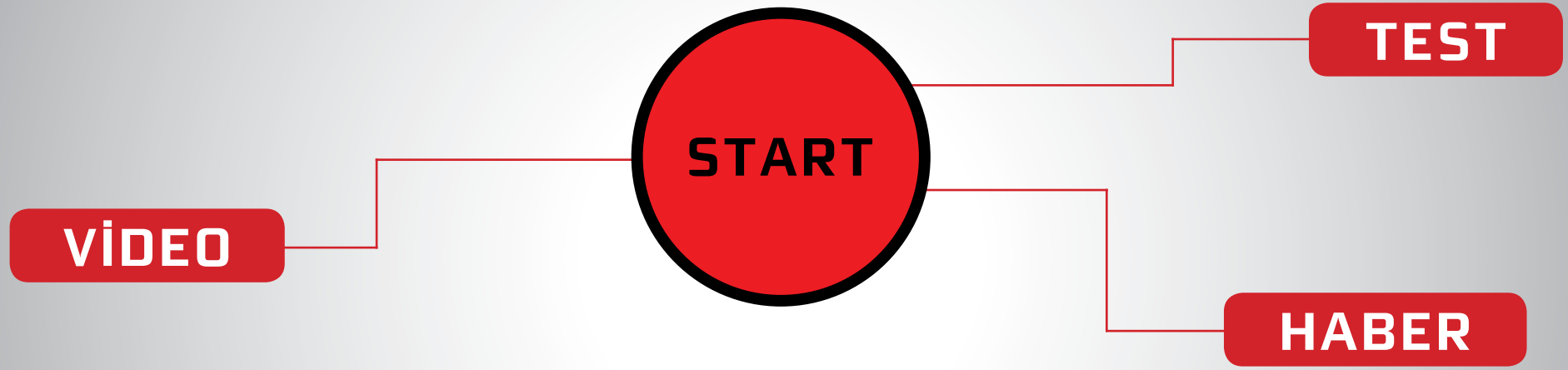
Türk Pirelli Ticaret Direktörü Aşkın Bedük'ün lastiklerin yakıt tüketimine ve çevreye olan etkileri konusundaki görüşlerini aldık.

Dönme direnci, lastiklerin yuvarlanırken seyahat yönünün tersine hareket etmesi sonucu ortaya çıkan güçten kaynaklanmaktadır. Bu da yakıt tüketiminin başlıca sebeplerinden biridir. Lastiklerin, binek araçlarda %20, ağırvasıtalarda ise %35 oranında yakıt tüketimine etki ettiği göz önünde bulundurulduğunda, düşük Dönme Direnci değerlerine ulaşmak daha da önem kazanıyor. AB Lastik Etiket Yönetmeliğine göre dönme direnci, ağırvasıtalarda A'dan (en iyi derece) F'ye (en kötü derece), otomobil ve hafif ticari araçlarda ise G'ye (en kötü derece) kadar dereceler halinde ifade edili-

yor. "C" ile "B" olarak sınıflandırılan lastiklerde yakıt tüketimi otomobilde %2,5-%4,5 arasında, ağırvasıtalarda ise %5-%8 arasında artış veya düşüş anlamına geliyor. Örneğin yılda karışık zeminde 20.000 km yapan bir sedan araçta "C" etiketi olan bir lastik yerine "B" etiketi olan bir lastik tercih eden sürücü %3,35 daha az yakıt tüketerek 45,5 litre yakıt ve 108,4 kg CO2 tasarrufu sağlamış oluyor. 2010'da pazara sunduğumuz ilk çevre dostu 4x4 lastiği ile çevre dostu serimizi daha da genişlettik. Scorpion Verde'nin, aromatik yağlardan arındırılmış yapısı çevre dostu özelliğini ortaya çıkarmaktadır. Scorpion Verde benzin tüketiminde şehiriçi sürüşlerde %3,9, otoyol ve şehiriçi kullanımının ortalamasında ise %3,4 oranında yakıt tasarrufu sağlarken, %20 oranında azaltılmış dönme direncine sahiptir ve %10 daha az hammadde kullanılarak tasarlanmış olması sayesinde daha hafiftir. Bu da yeni nesil ürünlerimizin çevreye olan etkilerinin minimum düzeyde tutulduğunun en güzel göstergesidir.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Faizler düşerken, satışlar artıyor

Nisan ayında faizlerin düşmesiyle birlikte satışlar da artış gösterdi. Nisan'da 11.956 adedi yerli, 45.043 adedi ise ithal olmak üzere toplam 56.999 adet otomobil satıldı. Satışlar, geçen yılın Nisan ayına göre yüzde 25 arttı.

Yazı: İsa Demir

Faizlerdeki düşüş sadece otomobil satışlarını değil, konut satışlarını da hızlandırıyor. Hatta uzun vadede alınan konut kredileri, faizler düştüğü için yeniden yapılandırılıyor. Bu yapılandırma sonucunda aylık ödenen taksitlerde düşüş meydana geliyor. Bu düşüşü dikkate alan tüketiciler de otomobillerini yenilemek istiyorlar. Yani dolaylı yollardan otomobil satışları artmış oluyor.

Nisan ayında 11.956 adet yerli otomobil satıldı. Symbol'un yerine Türkiye'de üretilmeye başlanan Clio HB'nin desteğiyle Renault, Nisan ayında 5523 adet satışla yerli markaların lideri oldu. Onun ardından 3789 adet satışla Fiat geldi. 1453 adetle Hyundai üçüncü ve 1147 adetle Honda dördüncü oldu.

Nisan ayında 45.043 adet ithal otomobil satıldı. Volkswagen, 7852 adetle satışlarını arttırdı ve liderlik koltu-

ğuna iyice yerleşmiş oldu. 5064 adetle Ford ikinci, 4661 adetle Opel üçüncü geldi. Renault ise 3045 adetlik satışla dördüncü oldu.

Model sıralamasına gelince; tekrar atak yapan Fiat Linea 3590 adet satışla liderliği ele geçirdi. Makyajlı Renault Fluence 2766 adet satışla ikinci olurken, 2600 adetle Renault Symbol üçüncü, 2349 adetle Volkswagen Polo dördüncü 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
Toplam	143.181	171.433

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Nisan 2012	Ocak-Nisan 2013
1 Volkswagen.....	7852.....	24.587
2 Ford	5064.....	12.865
3 Opel.....	4661.....	14.068
4 Renault.....	3045.....	7898
5 Hyundai.....	2711.....	8069
6 Toyota	2510.....	7061
7 Dacia	2466.....	7821
8 Peugeot	1987.....	6514
9 Citroen	1743.....	6125
10 ... Nissan.....	1620.....	4471
11 ... Audi	1352.....	4148
12 ... Chevrolet	1329.....	4249
13 ... BMW.....	1301.....	4556
14 ... Kia.....	1294.....	3651
15 ... Mercedes-Benz	1262.....	4251
16 ... Skoda	1094.....	2948
17 ... Fiat	861.....	2529
18 ... Seat.....	751.....	2126
19 ... Volvo.....	506.....	1310
20 ... Honda.....	410.....	1040
21 ... Alfa Romeo.....	137.....	356
22 ... Suzuki.....	128.....	528
23 ... Mitsubishi.....	125.....	395
24 ... Mazda.....	113.....	206
25 ... MINI.....	92.....	424
26 ... SsangYong	87.....	313
27 ... Jeep	76.....	256
28 ... Proton	75.....	150
29 ... Chery	73.....	273
30 ... Land Rover	63.....	496

Sıra Marka	Nisan 2012	Ocak-Nisan 2013
31 ... Subaru.....	63.....	193
32 ... Tata	55.....	263
33 ... Porsche.....	50.....	138
34 ... Geely	39.....	166
35 ... Lancia	36.....	82
36 ... Ferrari	3.....	8
37 ... Jaguar	2.....	53
38 ... smart	2.....	25
39 ... Infiniti.....	2.....	7
40 ... Bentley.....	2.....	5
41 ... Maserati	1.....	4
42 ... Lamborghini	0.....	2
43 ... Aston Martin	0.....	1
Toplam.....	45.043.....	134.631

Not: Sıralamalar Nisan ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Nisan 2012	Ocak-Nisan 2013
1 Renault.....	5523.....	18.181
2 Fiat	3789.....	10.266
3 Hyundai.....	1453.....	4864
4 Honda.....	1147.....	3219
5 Toyota	44.....	272
Toplam.....	11.956.....	36.802



Skoda Citigo yine önde

Bu segmentin Nisan ayı lideri yine Skoda Citigo oldu. Fiat Panda sadece 1 adet daha az satarak 44 adetle ikinci geldi. 27 adet satan Kia Picanto üçüncülüğe yerleşirken onun ardından 16 adetlik satışla Fiat 500 ve Peugeot 107 modelleri geldi. Segment pazar payı Mart'a göre yüzde 0,1 arttı.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Nisan 2012	Ocak-Nisan 2013
1 .....Skoda Citigo	45.....	122
2 .....Fiat Panda.....	44.....	132
3 .....Kia Picanto	27.....	69
4 .....Fiat 500.....	16.....	37
5 .....Peugeot 107	16.....	37
A segmenti toplam satış.....	201.....	536
A segmenti pazar payı.....	% 0,4.....	% 0,3

VW Polo koptu gidiyor

B, C ve D segmentlerinin üçünde de Volkswagen marka araçları üst sıralarda görmek mümkün. Polo modeli de Volkswagen markasını B segmentinde en üst sırada temsil ediyor. 2349 adetle lider olan Volkswagen Polo'nun arkasından 2162 adet satışla Ford Fiesta MCA, 1517 adet satışla Opel Corsa ve 1454 adet satışla Renault Clio HB geldi.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Nisan 2012	Ocak-Nisan 2013
1 .....Volkswagen Polo	2349	6509
2 .....Ford Fiesta MCA	2162	4454
3 .....Opel Corsa	1517	4651
4 .....Renault Clio HB	1454	6131
5 .....Hyundai i20.....	1453	4864
6 .....Dacia Sandero	832	3029
7 .....Fiat Punto	668	1925
8 .....Toyota Yaris	470	1243
9 .....Peugeot 208.....	431	1272
10 ...Seat Ibiza	324	699
B segmenti HB toplam satış	12.635	38.771
B segmenti HB pazar payı	% 22,2	% 22,7



Renault Symbol lider

Yeni Renault Symbol 2600 adet satışla Nisan ayını lider bitirdi. Öte yandan "301 modeli Peugeot için, C-Elysee modeli ise Citroen için bir dönüm noktası oldu" dersek yanılmayız. Çünkü bu iki model şu sıralar Türkiye pazarında söz sahibi olmaya başladı.

B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra Marka-Model	Nisan 2012	Ocak-Nisan 2013
1 .....Renault Symbol	2600.....	5886
2 .....Peugeot 301	981.....	3410
3 .....Citroen C-Elysee.....	954.....	2969
4 .....Chevrolet Aveo Sedan	353.....	1095
5 .....Skoda Rapid.....	170.....	535
6 .....Seat Toledo	104.....	169
B segmenti sedan toplam satış.....	5176.....	16.909
B segmenti sedan pazar payı.....	% 9,1.....	% 9,9



Bayrağı Opel Astra HB devraldı

Nisan ayında Opel Astra HB, 1804 adet satarak liderlik koltuğuna yerleşti. Onun dışında en önemli rakip olarak bu segmentte Volkswagen Golf yer alıyor. 1719 adet satan yeni Golf'ün ardından gelen modeller biraz geride kalıyor. Toyota Auris, yenilenmesine karşın 872 satarak üçüncü oldu.

Kompakt sedan satışları arttı

Mart'ta C segmenti sedan satışları düşmüştü. Ancak Nisan ayında ibre tersine döndü. 3590 adet satışla Fiat Linea lider olurken, 2766 adet satışla Renault Fluence ikinci oldu. Volkswagen Jetta, Honda Civic ve Opel Astra Sedan binli rakamları geçen diğer modeller oldular.



Volkswagen Passat arayı açıyor

Mercedes-Benz CLA çıktıktan sonra C Sınıfı'na olan ilgi azalmaya başladı. C Sınıfı'nın 2014 model yılı için yenilenecek olması da bu düşüşte etkili oluyor. Bunun sonucunda Mercedes-Benz'in kendi içerisinde müşteri kayması olurken, dışarıda da talep VW Passat ve BMW 3 Serisi'ne kayıyor.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2012	Ocak-Nisan 2013
1	Opel Astra HB	1804	4914
2	Volkswagen Golf	1719	4811
3	Toyota Auris	872	3152
4	Hyundai i30	822	2457
5	Audi A3	589	1700
6	Renault Megane	527	2022
7	Citroen C4	493	1858
8	Mercedes-Benz A Sınıfı	306	1379
9	Kia cee'd	278	896
10	BMW 1 Serisi	248	692
C segmenti HB toplam satış		8855	28.140
C segmenti HB pazar payı		% 15,5	% 16,4

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2012	Ocak-Nisan 2013
1	Fiat Linea	3590	9651
2	Renault Fluence	2766	6839
3	Ford Focus Sedan	1823	4461
4	Volkswagen Jetta	1254	5549
5	Honda Civic Sedan	1147	3219
6	Opel Astra Sedan	1087	3543
7	Hyundai Accent Blue	950	3014
8	Skoda Octavia	585	681
9	Hyundai Elantra	315	761
10	Gelly Emgrand	33	146
C segmenti sedan toplam satış		15.249	42.000
C segmenti sedan pazar payı		% 26,7	% 24,6

D segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2012	Ocak-Nisan 2013
1	Volkswagen Passat	1363	4255
2	Mercedes-Benz C Sınıfı	487	1402
3	BMW 3 Serisi	458	2363
4	Peugeot 508	340	830
5	Volvo S60	323	860
6	Audi A4	238	712
7	Citroen C5	144	653
8	Toyota Avensis	136	320
9	Opel Insignia	131	532
10	Skoda Superb	86	565
D segmenti sedan toplam satış		4180	13.741
D segmenti sedan pazar payı		% 7,3	% 8,0

BMW 5 Serisi tek başına

Nisan ayının satışlarına bakınca BMW 5 Serisi'nin neredeyse tek başına kaldığını görüyoruz. Yenilenmesine karşın Mercedes-Benz E Sınıfı'nın geride kalması biraz düşündürücü. Yenilendikten sonra beklenen talebi görmeyen Audi A6 modeli ise daha gerilerde. Daha önceki yazılarımızda da belirttiğimiz gibi bu üç modelin dışında iddialı başka bir model yok. Volvo S80'in satışları sınırlı kalıyor.



Sportif makam otosu: CLS

Makam aracını şoförüne vermek istemeyenlerin sayısı her geçen artıyor. Bunu Mercedes-Benz CLS modelinin satışlarının yüksek seyretmesinden de görüyoruz. Yılsonunda yenisi gelecek olan Mercedes-Benz S Sınıfı'nın satışları da doğal olarak düşmeye başladı. Sportifliği ön plana çıkan bir diğer model de Porsche Panamera.

E segmenti - en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Nisan 2013	Ocak-Nisan 2013
1 BMW 5 Serisi	455	1214
2 Mercedes-Benz E Sınıfı.....	177	517
3 Audi A6.....	61	410
4 Volvo S80	29	105
5 Jaguar XF	-	30
E segmenti sedan toplam satış	728	2324
E segmenti sedan pazar payı.....	% 1,3	% 1,4

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Nisan 2013	Ocak-Nisan 2013
1 Mercedes-Benz CLS	20	99
2 Porsche Panamera.....	9	33
3 BMW 7 Serisi	8	48
4 Audi A8.....	5	28
5 Mercedes-Benz S Sınıfı.....	2	60
F segmenti toplam satış	63	320
F segmenti pazar payı	% 0,1	% 0,2

Lider isim değişti

Birkaç aydır ilk sıraya yerleşemeyen Nissan Qashqai, Nisan ayında sessizliğini bozarak tekrar liderlik koltuğuna yerleşti. Satışları düşme eğilimi gösteren Qashqai'nin özellikle teknolojik donanım seviyesi zenginleştirilerek satışları arttırılmaya çalışılıyor. 1105 adet satış gerçekleştiren Qashqai'nin arkasından 987 adet satışla Dacia Duster geldi.



Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Nisan 2013	Ocak-Nisan 2013
1 Nissan Qashqai	1105	2756
2 Dacia Duster	987	3327
3 Kia Sportage	704	1883
4 Volkswagen Tiguan.....	582	1819
5 Hyundai ix35.....	543	1608
6 Nissan Juke	354	926
7 Chevrolet Captiva	294	974
8 Skoda Yeti.....	94	554
9 Opel Mokka	79	307
10 ... Ford Kuga.....	68	328
SUV segmenti toplam satış	5753	17.244
SUV segmenti pazar payı	% 10,0	% 10,0

Porsche Cayenne kükredi

Sportif karakteriyle ön plana çıkan Porsche Cayenne modeli 31 adet satarak Nisan ayında segment lideri oldu. Onun ardından 27 adetlik satışla Volkswagen Touareg geldi. Mart ayının başarılı modellerinden Range Rover Sport 18 adetle üçüncü olurken, Range Rover ise 14 adetlik satış gerçekleştirdi. Bunların ardından beş adetle Jeep Grand Cherokee geldi.

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

Sıra	Marka-Model	Nisan 2013	Ocak-Nisan 2013
1	Porsche Cayenne	31	82
2	Volkswagen Touareg	27	55
3	Range Rover Sport	18	146
4	Range Rover	14	71
5	Jeep Grand Cherokee	5	47
Lüks SUV segmenti toplam satış		113	422
Lüks SUV segmenti pazar payı		% 0,2	% 0,2

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
 TAKİP ETMEK
 İSTERSENİZ
 LOGOYA
 TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

şirketin web sitesine ulaşılır)

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

üzere 100.000'i aşkın okuyucu)

- Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi
- Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Birçok taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)
- Türkiye'nin en çok kışkırtılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

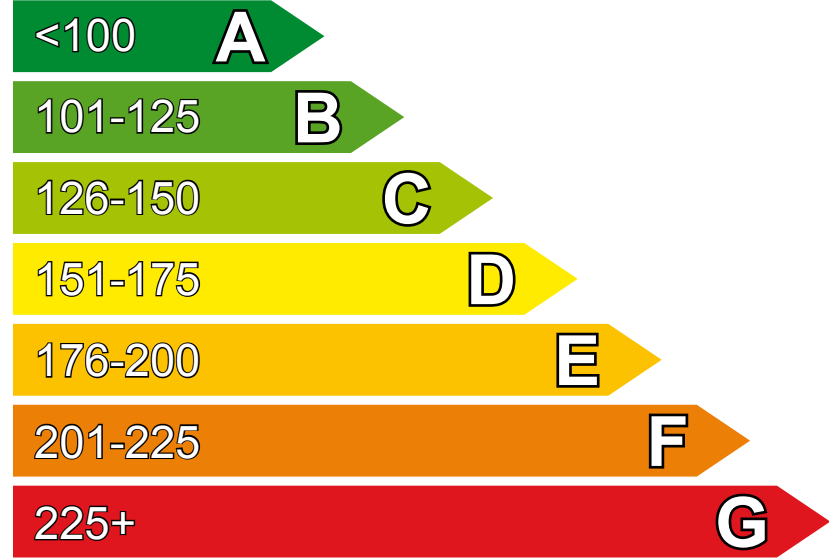
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



YAZ MÜJDESİ

Mercedes-Benz E Serisi'nin sedan ve station gövde seçeneklerinin ardından coupe ve cabrio modelleri de makyajlı versiyonlarıyla yazı müjdelercesine yollara çıkıyor. Makyajlı E 500 Coupe ve E 250 Cabrio'yu Almanya'nın Hamburg ve çevresinde kullandık.

Yazı: Emre Anamur / Hamburg

Fotoğraflar: Mercedes-Benz Medya



Bilindiği gibi, kısa bir süre önce Mercedes-Benz E Serisi'nin sedan ve station karoserleri makyajlanıp satışa sunulmuştu. Şimdi ise coupe ve cabrio seçenekleri yollara çıkmaya hazırlanıyor. Almanya'nın kuzeyindeki Hamburg şehrinde başlayıp Avrupalı zenginlerin tatil adası Sylt'te devam eden lansman organizasyonunda, makyajlı E 500 Coupe ve E 250 Cabrio modellerini toplam 550 km kullanma fırsatı buldum.

İki parçalı farlara veda

Makyajlı E Serisi Coupe ve Cabrio modelleri, tıpkı sedan ve station gövde seçeneklerindeki gibi, makyajla birlikte tek parça ön far tasarımına kavuştu. Led teknolojili kısa far ve gündüz farlarını bünyesinde barındıran sistemde; sis farları, uzun farlar ve sinyaller de entegre bir biçimde yer alıyor. Daha geniş hava girişli yeni ön tampon ve ortadaki büyük Mercedes-Benz logosundan sağa ve sola doğru çıkan kanat tasarımı krom detay, otomobile dinamik bir görünüm kazandırmış. Arka tasarımdaki yenilikler ise, yeni arka tampon ve led teknolojili stop lambaları ola-





rak sıralanıyor. Opsiyonel olan Spor Paketi'nde çift egzoz çıkışı satın alınabildiğini de belirteyim. Makyajlı E Serisi Coupe 4703 mm uzunluğa (E 500'de 4746 mm), 1786 mm genişliğe ve 1397 mm yüksekliğe sahip. Cabrio modelden Coupe'den sadece 1 mm daha yüksek. Bagaj hacimleri ise hayli farklı: Coupe'nin bagajı 450 litreyken, cabrio model tavanı kapalıyken 390 lt, tavanı açıkken ise 300 lt bagaj hacmi sunuyor. Cabrio modelde soft top (kumaş tavan) tercih edilmiş. Tam otomatik olarak elektrikli sistemle kısa sürede açılıp kapatılabilen bu tavan, orta konsoldaki bir butonla yönetiliyor.

MAKYAJLI E 500 COUPE'NİN İÇ MEKANI YÜKSEK MALZEME KALİTESİ VE İŞÇİLİĞE SAHİP. ÜÇ KOLLU DİREKSİYON SİMİDİ SPORTİF TASARIMI DESTEKLİYOR. ARKADA İKİ KİŞİLİK OTURMA ALANI BULUNUYOR.



Kaliteli iç mekan

Kaliteli malzemenin iyi bir işçilikle birleşmesiyle ortaya çıkan iç mekanda makyajla birlikte bazı rötuşlar yapılmış. Bunlar arasında yenilenen göstergeler, ön konsoldaki yeni havalandırma kanalları ve TFT ekran sayılabilir. 2760 mm'lik dingil mesafesi, önde

çok rahat bir oturma alanı sunuyor. İki kişilik arka koltuğa oturmak ise, birçok coupe ve cabrio gövdeli otomobilde olduğu gibi biraz zahmetli. Ancak arka koltuk sırtının iyi ayarlanmış açısı sayesinde, kısa yolculuklarda sıkıntı yaratmayacak bir diz mesafesi elde edilmiş. Önde ısıtmalı-soğutmalı

(cabrio'da ilaveten enseye sıcak hava üfleyen Aircarf sistemli) koltuklar son derece rahat ve konforlu. Yan destekleri de yeterli. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Gösterge birimlerinin de takibi kolay. Cabrio model için önemli bir not ise, kumaş tavana sahip olmasına karşın sı-

nının en sessizi olması. Ayrıca, opsiyonel olarak alınabilen Aircap, aracı üstü açık kullanırken turbulansı engelleyerek iç mekandaki ses seviyesini daha da düşürüyor. Kokpitte yeni renk seçenekleri sunulması ise, ahşap ve alüminyum tercihleriyle birlikte çok sayıda farklı kombinasyon ya-



pılabilmesine olanak tanıyor.

E 250 ön planda

Her ne kadar Almanya'da E 500 Coupe modelini de kullanmış olsam da, Türkiye'ye E 250 Coupe ve E 250 Cabrio modellerinin ithal edileceği açıklandı. Ama elbette özel bir sipariş olması durumunda, Mercedes-Benz size istediğiniz aracı getirecektir. E 250 Coupe ve Cabrio modelleri-

rinde 1991 cc silindir hacmine sahip 4 silindirli turbo benzinli motor bulunuyor. 211 HP güç ve 1200-4000 d/d aralığında 350 Nm tork üreten bu motor, güç ve torkunu Mercedes-Benz'in 7G-Tronic Plus adını taşıyan 7 ileri otomatik şanzımanı ile arka tekerlek- lere iletiyor. E 250 Coupe'nin 0-100 km/s hızlanma süresi 7.1 saniye, maksimum hızı ise 250 km/s. Bu değer- ler E 250 Cabrio'da 7.5 saniye ve 245

km/s. E 250 Coupe'nin ortalama yakıt tüketimi fabrika tarafından 5.7-6.1 lt/100 km olarak açıklanıyor. E 250 Cabrio'nun ortalama tüketimi ise 6.2-6.5 lt/100 km.

Sürüşü nasıl?

İki gün boyunca, Hamburg ve çevresinde toplam 550 km kullanma fırsatı bulduğumuz makyajlı E Serisi Coupe ve Cabrio modelleri, gerek-

konfor gerekse sportiflik anlamında bekleneni veriyor. Kullanmış olduğum E 500 Coupe performans konusunda üst düzey özellikler sergiledi. 0-100 km/s deparını 5 saniyenin altında tamamlayan otomobil, ara hızlanmalarda da başarılı. Bu performans- ta 408 HP güç ve 600 Nm tork üreten V8 turbo benzinli motorun imzası var. Cabrio modelini kullandığım E 250 ise, daha sakin bir performans sergi-





KUMAŞ TAVAN ORTA KONSOLDAKİ BUTONLA TAM OTOMATİK OLARAK AÇILIP KAPATILABİLİYOR. SES SİSTEMİNİN ÜST SEVİYEDE OLDUĞU OTOMOBİL, ISITMALI-SOĞUTMALI KOLTUKLARI VE ENSEYE SICAK HAVA ÜFLEYEN AIRSCARF SİSTEMİYLE ŞİMARTIYOR. SÜSPANSİYON AYARI ORTA KONSOLDAN YAPILIYOR.



lemekle birlikte, sessizliğiyle dikkat çekti. Elektrikli kumaş tavanın, kapalıyken herhangi bir tıkırtı yapmaması da olumlu. Süspansiyon sistemini sürüş zevkinize göre Spor ve Konfor olarak ayarlayabildiğiniz otomobil, hızlı tepki veren direksiyon sistemi ve şanzımanı ile sürüş zevkini artırıyor. Mercedes-Benz Intelligent Drive adlı akıllı sistem ise, sahip olduğu birçok teknolojik sürüş destek sistemleri sayesinde güvenliği maksimuma çıkarıyor.

Haziran'da Türkiye'de

Makyajlı Mercedes-Benz E 250 Coupe ve E 250 Cabrio, bu ayın ortasından itibaren Türkiye yollarında olacak. Otomobilin baz fiyatı ise coupe gövdede 186.000 TL, cabrio gövdede 200.000 TL olarak açıklandı. Yazın başladığı şu günlerde, Mercedes-Benz yetkililerine, özellikle de E 250 Cabrio için, "Tam zamanında!" dersek yanlış olmaz herhalde.



Mercedes-Benz E 500 Coupe

Mercedes-Benz E 250 Cabrio

Fabrika verileri

Motor:4663 cc, V8, 32V, turbo, benzinli
 Şanzıman:7 ileri otomatik (7G-Tronic Plus)
 Maksimum güç:408 HP @ 5000-5750 d/d
 Maksimum tork:600 Nm @ 1600-4750 d/d
 Maksimum hız:250 km/s
 0-100 km/s:4.8 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4746 / 1786 / 1397 mm
 Bagaj hacmi:450 lt
 Tüketim (ortalama):8.9 lt/100 km
 Satışa sunulma tarihi:İthal edilmiyor
 Fiyat:İthal edilmiyor

1991 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 7 ileri otomatik (7G-Tronic Plus)
 211 HP @ 5500 d/d
 350 Nm @ 1200-4000 d/d
 245 km/s
 7.5 sn
 4703 / 1786 / 1398 mm
 300-390 lt
 6.2-6.5 lt/100 km
 Haziran ortası
 200.000 TL

- + Performans, yol tutuş, sürüş keyfi, şanzıman
- Performanslı kullanımda yakıt tüketimi, emisyon

- + Cabrio keyfi, kalite, ses izolasyonu
- Tavan kapalıyken arka oturma alanı kısıtlı

209 g/km

F

144-150 g/km

C



TAM İSABET

Peugeot, yeni hızlı hatchback'i 208 GTi ile hem performans, hem de donanım olarak hedefe tam isabet sağlıyor.

Yazı: Tarık Akagün – Muğla
Fotoğraflar: Peugeot Medya



Kabul etmek lazım ki, GTi ibareli hızlı hatchback'i yollara ilk çıkartan üretici VW olsa da, otomotiv sektöründeki asıl efsane GTi'ların yaratıcısı genellikle Peugeot olmuştur. 1984 yılında yollara çıkan 205 GTi Peugeot'nun ilk efsane GTi'ı olurken bunu 1990'lı yılların ortalarında 106 GTi ve 306 GTi izledi. 2000'li yıllardaki 206 GTi, 206 RC ve 207 RC (ülkemizde ve İngiltere'de 207 GTi adıyla da 1.6 175 HP'lik 207 satıldı) ise güzel modeller olsa da efsanelerin ağırlığını taşımaktan uzak modellerdi.

Şimdi ise Peugeot, 200 HP güç üreten 1.6 lt motorlu yeni nesil hızlı hatchback'i 208 GTi ile "GTi" ibaresinin hakkını vermek istiyor. Biz de bu otomobili Muğla il sınırları içinde Bodrum-Marmaris civarındaki yollarda denedik. Üstelik Peugeot Türkiye, sürüş zevkinde referans model 205 1.9 GTi'ı kullanma imkanı sağladılar. Vites topuzu haricinde orijinal olan çok iyi durumdaki bu otomobil, teknolojisinin nereden nereye ulaştığını bir defa daha canlı olarak gösterirken, bu otomobilin sürüş zevkinin aradan geçen yıllara rağmen ölüm-



DERİ KAPLI ÖN KONSOL, ALÜMİNYUM DETAYLAR VE KIRMIZI-SİYAH GEÇİŞLİ KONSOL KAPLAMALARI FARK YARATIYOR.



6.8 KG/HP AĞIRLIK GÜÇ ORANINA SAHİP 205 1.9 GTi, 208 GTi'İN 5.8 KG/HP'SİNİN BİRAZ GERİSİNDE OLSA DA BUGÜN İÇİN BİLE ÇOK HIZLI. C SÜTUNUNDAKİ GTi İBARESİ GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE GELEN BİR MİRAS. JANTLARDAN 3 FARKLI RENK SEÇENEĞİ SUNULUYOR.



süz olduğunu bir defa daha gösterdi.

GTi kullanıcıları ne ister?

Öncelikle yukarıdaki sorunun yanıtını arayalım. 12 yıllık GTi geçmişi olan birisi olarak bu sorunun yanıtını iyi bilenlerden birisi olduğumu düşünüyorum. GTi kullanıcısı bir kişi otomobili standart versiyonlardan ayıran karoser detayları, daha sportif yürüyen aksam, net direksiyon tepkileri, etkileyici performans, iç mekanda spor koltuklar ve spor görsel detaylar ister. Tabi ülkemizde motor silindiri hacminin de maksimum 1600

cc olması istenen bir durumdur. Bagaj hacmi gibi konular listenin en altında yer alır veya hiç yer almaz. Bu listeye bakınca 208 GTi standart versiyondan daha dolgun çamurlukları ve dodikleri, radyatör ızgarasının altındaki kırmızı çitası, 208 1.6 THP'ye göre yüzde 20 sertleştirilmiş yayları, önde yüzde 10-arkada yüzde 50 sertleştirilmiş viraj denge 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.

Modern zamanlara yönelik bir GTi

Kabul etmek gerekir ki performans olarak 205 GTi zamanı için çok iyi bir otomobildi, hatta günümüz dünyası için bile çok iyi. Sert erkeklere yönelik bir otomobil olan 205 GTi, sürücüsünden üst düzey direksiyon becerisi istiyor ve bunun karşılığında da müthiş bir sürüş heyecanını ödül olarak veriyor. Gaz pedalı tepkisi çok iyi, direksiyon park manevralarında sert ama, hız arttıkça güzel hisler veriyor. Ön görüş açısı mükemmel olan otomobilin iç mekanına yol, motor ve egzoz sesinin dolması insanı eski güzel

günlere götürüyor. Baştan söyleyelim, 200 HP'lik 208 GTi 0-100 km/s hızlanmasını 6.8 saniyede tamamlıyor ve 205 GTi'dan daha hızlı, daha iyi yol tutuyor, çok iyi fren performansına sahip ve 205 GTi ile karşılaştırılamayacak kadar konforlu. Kabin izolasyonu çok iyi, rüzgar ve yol sesi çok az, ayrıca 205 GTi'n aksine bozuk yolda bile ön konsol sallanmıyor.

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 vu-

runtu yaşanmıyor ve gaza basıldığı zaman ağırdan da olsa hızlanabiliyorsunuz. Daha alt viteslerde ise ivmelenme çok çok iyi. Bununla beraber vites geçişleri pürüzsüz. Darbe emişi başarılı 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. VW Polo GTi ve yeni Renault Clio R.S. EDC 200 kullanmış biri olarak şunu söyleyebilirim ki sürüşü bence Polo GTi'dan daha zevkli. Kullanım sırasında ise Clio R.S. EDC 200'e göre daha çabuk adapte oldum otomobille daha rahat oynadım.

Sonuç

Sonuçta devir değişti, beklentiler de değişti. 205 GTi gibi bir otomobil beklentisi olanlar bunu 208 GTi'da bulamayacaklardır. 205 GTi'nin mekanik zevklerinden uzakta olan 208 GTi, her şeye rağmen kullanımı zevkli, zengin donanımlı, güvenli ve modern zamanların gerçeğine göre hazırlanmış bir otomobil.



GTi'İN DETAY RENGİ KIRMIZI. BU RENK KADRAN GRUBU ÇERÇEVE IŞIKLANDIRMASINDA, KOLTUKLARDA, DİREKSİYONDA VE VİTES TOPUZUNDA ZEVLİCE KULLANILMIŞ.



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.ıç/ş.dış/ort.):	8.2 / 4.7 / 5.9 lt /100 km
Baz fiyat/test aracı fiyatı:	57.900 TL

+ Performans, direksiyon tepkisi, kabin yalıtımı, donanım

- Tavan tutamakları yok

139 g/km

C



KÂŞİF

Renault'nun yeni tasarım stratejisinde "Explore" (Keşif) temasından ilham alan Renault Captur, önümüzdeki yıllarda büyümesi ön görülen B crossover segmentini keşfetmek, bu segmenti büyütme ve pastadan büyük bir dilim almak üzere yollara çıktı.

Yazı: Emre Anamur / Bodrum

Fotoğraflar: Renault Medya ve Emre Anamur





TURUNCU LANSMAN RENGİYLE DİKKAT ÇEKEN CAPTUR'ÜN KİŞİSELLEŞTİRMEYE OLANAK TANIYAN İÇ MEKANI GENÇ İÇİ BİR TASARIMA SAHİP.

Renault Captur ("Kaptür" diye okunuyor), yeni Clio modelinin platformunda geliştirilen ve tıpkı Clio gibi B segmentinde yer alan ama bazı özellikleriyle ondan ayrılan bir crossover. Marka yöneticileri tarafından; bir SUV olan Renault Koleos, bir MPV olan Scenic ve bir hatchback olan Clio'nun avantajlı yönlerini bünyesinde bir araya getirdiği belirtilen Renault Captur modelini, Fethiye ve çevresinde düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda kullanma fırsatı bulduk.

Yerden yüksekliği 200 mm

Renault Captur; 4122 mm yüksekliğe, 1778 mm genişliğe ve 1566 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2606 mm. Yeni Clio'dan 6 cm daha uzun bir otomobil olan Captur'ün yerden yüksekliği ise 200 mm. Bu da onu crossover modellerinin ortak bir özelliği olarak, bozuk yollarda sorunsuz kullanılacak bir araç yapıyor. Ön tasarımı Renault'nun beğenilen yeni marka yüzünü taşıyan Captur, gövde ve tavan olmak üzere çift renkli yapısıyla dikkat çekiyor. Modern ve sportif hatla-



ÇİFT KAVRAMALI EDC OTOMATİK ŞANZİMAN, İLK KEZ 1.2 BENZİNLİ MOTORLA BULUŞTU. ÇEKMECE ŞEKLİNDEKİ TORPİDO BÜYÜK VE İŞLEVSEL. KLİMA HIZLI VE ETKİN ÇALIŞIYOR. DONANIMA GÖRE R-NAV YA DA R-LINK'E EV SAHİPLİĞİ YAPAN RENKLİ VE DOKUNMATİK EKRAN, BİRÇOK SİSTEME BİRDEN KUMANDA ETMEYİ SAĞLIYOR.

ra sahip olan otomobil, önde köşelere yerleştirilmiş led teknolojiли gündüz farlarıyla ve standart 17 inç'lik jantlarıyla yeni Clio'dan farklı olan kimliğini ortaya koyuyor. Yandan bakıldığında akıcı bir silüetle bakışları üstüne çeken araç, arka kısımda büyük Renault amblemi ve büyük punto ve harflerle yazılmış "Captur" logosuyla, tıpkı Dacia Duster'da olduğu gibi, kendisini takip edenlere kim olduğunu adeta haykırıyor. Renault Captur stepnesiz olarak (tamir kitiyle) satılıyor ve bu halde bagaj hacmi 377 litre. Ancak 250 TL verilir ve tam boy stepne satın alırsa bu hacim yaklaşık 340 litrele düşüyor. Kızaklı arka koltuk sırasının 16 cm öne kaydırılabilmesi, bagaj hacmini 455 litreye yükseltiyor. Arka koltuklar öne katlandığında elde edilen hacim ise 1235 litre. Bagaj kapağı geniş açılıyor ancak yükleme eşiği yüksek. Bir tarafı kauçuk, diğer tarafı halı olan bagaj zemini kaplaması işlevselliği artırırken, zeminin iki kademeli olması, alt kısma dışarıdan görülmesini istemediğiniz eşyanızı koymanızı sağlıyor.

Genç işi kokpit

Renault Captur'ün iç mekânı, yeni Clio'daki gösterge tablosu,

direksiyon ve ön konsola sahip. Kişiselleştirme olanağı sayesinde, otomobilin kokpitinde çeşitli alanların rengini değiştirebiliyor, direksiyon simidinin üstüne çıkartma uygulayabiliyorsunuz. Tüm bu özellikler, Captur'ü tıpkı Clio gibi genç işi bir otomobil yapıyor. Kullanımı kolay bir yere (ön konsolun alt kısmı) konumlandırılmış olan usb, aux ve sd kart girişleri de çağımızın ihtiyaçlarını karşılamayı hedefliyor. Malzeme kalitesi kötü olan (sert plastik) Captur'de sürücü ve ön yolcu için yeterli sayıda bardaklık olmaması da dezavantaj. Ancak toplam 27 litrelik irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız eşya gözü bulunması olumlu. Torpido alanında yer alan, Easy Life (Kolay Hayat) adı verilen ve 11 litre kapasite sunan çekmece ise, eşya saklama alanı konusunda iyi bir çözüm. 300 TL'ye opsiyonel olarak satın alınan Zip Collection adlı koltuk kılıfları, fermuarlı yapı sayesinde eve götürülüp çamaşır makinesinde yıkanıp tekrar takılabiliyor. Önde 905 mm ve arkada 860 mm baş mesafesi sunan, arka koltuktaki diz mesafesi 215 mm olarak açıklanan Captur, oturma alanları konusunda B segmentinden beklenenleri veriyor. Elbette otomobilin içinde üst düzey genişlik ve ferahlık



söz konusu değil.

EDC ilk kez benzinli motorda

Renault'nun çift kavramalı otomatik şanzımanı EDC, Captur modeliy-le birlikte ilk kez bir benzinli motorda kullanılıyor. Fethiye'de test ettiğimiz Renault Captur 1.2 Turbo EDC, 120 HP güç ve 2000 d/d'de 190 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 192 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.9 saniye. Ortalamada 5.4 lt/100 km yakıt tükettiği açıklanan Captur 1.2 EDC modelinin karbondioksit salımı 125 g/km. Önden çekişli bir crossover olan Captur'de 6 ileri EDC otomatik şanzıman bulunuyor. Bu çift kavramalı şanzıman, vites geçiş hızı, sarsıntısız ve kararlı vites değişimleri, sessiz çalışması, manuel kullanıma da imkân vermesi ve yokuşta geri kaydırmamasıyla beğeni topluyor. Motor 1180 kg boş ağırlığa sahip olan araçta taşımakta zorlanmıyor. Ancak yüksek performans beklenmemesi gerektiğini de belirtelim. El freni bölge-sindeki "eco" butonuna basıldığında daha az yakıt tüketilmesi için bir sistem devreye giriyor ve motor torkunu, vites değişim devrini ve klimanın çalışma prensibini değiştirerek bunu mümkün kılıyor. Bu motor seçeneğin-

CAPTUR'ÜN GÖVDE VE TAVANI FARKLI RENKTE. BU SAYEDE GENÇ VE DİNAMİK BİR GÖRÜNÜM SAĞLANMIŞ. KOLTUK SIRTLARINDA FİLE YA DA CEP YERİNE GERGİN İPLER VAR. FARKLI KOLTUK KOMBİNASYONLARI, HOBI SAHİBİ OTOMOBİL SEVERLERİ SEVİNDİRECEKTİR.



de Stop&Start sisteminin bulunmadığını da belirtelim.

Görüş açıları iyi

Renault Captur sürücüsü, yeni Clio'ya göre 10 cm daha yüksekte oturuyor. Bu özellik, büyük ön ve yan camlarla birleşince geniş görüş açılarını ve yola hâkim bir sürüşü de beraberinde getiriyor. Manuel ayar mekanizmalarına sahip olan koltuklarda,

sırt ayarı koltuğun iç kısmındaki çevirmeli kumandayla yapılıyor ve bunu yaparken kol dayama size zorluk çıkartıyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Gösterge birimlerinin tasarımı ve aydınlatması başarılı. Ön konsoldaki 7 inç'lik (18 cm) renkli ve dokunmatik ekran, donanıma göre R-Nav ya da R-Link'e ev sahipliği yapıyor. R-Nav; ses sistemi, navigasyon, telefon gibi özellikleri kumanda ede-



bildiğiniz bir sistemken, 2000 TL tutarındaki R-Link; interneti aracınızın içine getiriyor ve o ekran adeta bir tablet bilgisayarmış gibi kullanılabilir. Bu sayede tweet atmak, internette gezmek, Renault Store'dan uygulama indirmek vb. işler mümkün oluyor. İlk yıl ücretsiz internet bağlantısının sunulduğu sistem, daha sonra yıllık 60 Euro olarak ücretlendiriliyor.

İspanya'daki Valladolid fabrikasında üretilen Renault Captur'ün işçiliği sorunsuz (test aracında gözümüze bir sorun çarpmadı).

Üç motor seçeneğiyle satışa sunuldu

Renault Captur Türkiye'de 41.990 TL'den başlayan fiyatlar (Türkiye fiyat listesi için BURAYA tıklayınız), 0.9 lt

turbo benzinli 90 HP manuel, 1.2 lt turbo benzinli EDC otomatik 120 HP ve 1.5 dCi turbo dizel manuel 90 HP motor seçeneklerinin yanı sıra Touch ve Icon adlı iki donanımla satışa sunuldu. B segmentinde yer alan bir crossover olan Renault Captur; bu segmentte mevcut Nissan Juke, Opel Mokka, MINI Countryman ve henüz pazara sunulmamış olan Chevrolet Trax, Fiat

500X ve Peugeot 2008 modelleriyle rekabet edecek. Ben gerek Renault Mais'in Türkiye'deki yaygın satış ve servis ağı, gerek Türk tüketicisindeki güçlü Renault algısı, gerek otomobilin albenili tasarımını, gerek rekabetçi fiyatları, gerekse başarılı motor seçenekleriyle Captur'ün segmenti büyüteceğini ve pastadan önemli bir pay alacağını düşünüyorum.



BAGAJ HACMİ 377-1235 LT ARASINDA DEĞİŞİYOR. R-LINK SİSTEMİ, AKILLI UYGULAMALARI İNDİRMENİZİ SAĞLIYOR.

ÇİFT RENKLİ KOLTUKLARIN KILIFLARI ÇIKARTILIP MAKİNEDE YIKANABİLİYOR. ECO BUTONU VE CRUISE KONTROL BUTONU EL FRENİ BÖLGESİNDE.



Renault Captur 1.2 Turbo EDC 120 HP

Fabrika verileri

Motor: 1197 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman: 6 ileri otomatik (EDC)
Maksimum güç: 120 HP @ 4900 d/d
Maksimum tork: 190 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız: 192 km/s
0-100 km/s: 10.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4122 / 1778 / 1566 mm
Bagaj hacmi: 377-455-1235 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 6.6 / 4.7 / 5.4 lt/100 km
Fiyat (Touch-Icon): 47.490 TL-50.990 TL

- + Tasarım, geniş görüş açıları, kişiselleştirme, otomatik konforu
- Sert plastik malzeme, bardaklık sayısı ve yeri, stepne opsiyonel

125 g/km **B**

**RENAULT CAPTUR,
GENİŞLEYEN
KÜÇÜK CROSSOVER
SEGMENTİNİN YENİ
OYUNCUSU.**



16 MAYIS 2013

TARIK, BEN ŞU AN
FETHİYE'DE RENAULT
CAPTUR KULLANIYORUM.
İDDİALİ BİR ARAÇ.
PEUGEOT 2008 NASIL?

BEN DE ALSACE'TA
2008'İN YANINDAYIM.
SATIŞA 2013'ÜN
SON ÇEYREĞİNDE
SUNULACAK. KULLANIMI
RAHAT BİR OTOMOBİL.

SIKILANLAR İÇİN

Peugeot'nun yeni küçük sınıf crossover'ı 2008, dünya çapında değişen otomobil kullanım alışkanlıklarına yönelik olarak tasarlanmış. Avrupa'da, Güney Amerika'da ve Asya'da üretilecek otomobil geleneksel B segmenti hatchback'lerden sıkılanları hedefliyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Peugeot Medya



Peugeot'nun crossover segmentindeki yeni temsilcisi 2008'i Fransa'nın Alsas (Alsace) bölgesinde düzenlenen basın test sürüşü aktivitesinde kullanma fırsatı bulduk. Peugeot 2008, Eylül 2013'ten itibaren ilk etapta 1.2 VTi 82 HP, 1.6 HDi 92 HP ve 1.6 VTi 120 HP olmak üzere 3 motor seçeneği, manuel ve otomatik versiyonları ile Türkiye'de satışa sunulacak. Fiyatı ise henüz açıklanmış değil.

Bilindiği gibi B segmenti olarak da tanımlanan küçük sınıfta Avrupa piyasasında en çok satan karoser tipi hatchback. Bununla birlikte 2010'dan itibaren station, MPV, coupe – cabrio karoserli B segmenti araçların satışları az da olsa düşme eğiliminde, SUV ve crossover B segmenti araçların satışları ise yükselme eğiliminde.

Bunun farkında olan üreticiler de ardı ardına B segmenti crossover ve SUV'ları tanıtmaya (Nissan Juke, MINI Countryman, Renault Capture gibi) başladılar. Peugeot'nun bu sınıftaki yeni temsilcisi ise projesi 2010'da start alan ve 2013 Cenevre Otomobil



**2008 VE 208'İN ORTAK
PARÇA KULLANIMI 3'TE 2.
CAM TAVANLI MODELLERDE
DÖŞEME RAYLARININ İÇİ
MAVİ AYDINLATMALI.**

Fuarı'nda sergilenen 2008. Hatırlanacağı gibi Peugeot'un daha önceden station-crossover olarak tanımlanabilecek modeli 207 SW Outdoor vardı. Peugeot 2008'in bu modele göre en büyük farkıysa en baştan itibaren crossover olarak tasarlanmış olması. Şehirde yaşayan ama hafta sonlarında doğa gezintileri yapmaktan hoşlanan, hobi sahibi, kaliteden ödün vermeyen, otomobillerinde duygusalılık arayan ve geleneksel B segmenti hatchback otomobillerden sıkılmış kişileri hedefleyen 2008, hatchback karoserli 208 ile aynı platforma sahip ve 3'te 2 oranında ortak parça kullanılmış. Avrupa pazarına yönelik olarak Fransa'da 2013 yılında üretilmeye başlanan Peugeot 2008 2014 yılında Çin'de, 2015 yılında ise Brezilya'da da üretilecek.

Tasarım ve boyutlar

Beğeniler kişiden kişiye değişeceğinden 2008'in çekiciliği konusunda fazla yorum yapmayacağız. Peugeot'nun son dönemdeki yeni tasarım anlayışı doğrultusunda tasarlanan 2008, özellikle yandan bakıldığında arka cam hizasında yükselişe geçen tavan çizgisi ile dikkat çekiyor ve bu yükselinin otomobile ayrı bir hava verdi-

ği kesin. Bu yükseklik kazanımından elde edilen bölüm ise krom bir kaplama ile kaplanılmış. Yalnız bu yükseklik sadece tavan çitalarının olduğu kısımda yani tavanın orta kısmını kapsamıyor. Bundan dolayı arka kısımda yükselen tavan çizgisinin arka koltuktaki baş mesafesine pek bir etkisi olmamış gibi. 2008'in 4159 mm'lik uzunluğu platform kardeşi 208'den 197 mm, 1556 mm'lik yüksekliği ise 96 mm daha fazla. 2538 mm'lik dingil mesafesi ve 1739 mm'lik genişlik ise aynı. 2008'in 165 mm'lik taban yüksekliği de 208'e göre 25 mm daha fazla.



2008'in iç mekanı 208 ile büyük ölçüde benzeşiyor. Kalite hissi iyi olan bu iç mekan deyim yerindeyse direksiyon simidine göre şekillendirilmiş. Bu yüzden gösterge tablosunun küçük direksiyon simidinin arkasına yerleştirmek mümkün olamadığı için daha üste konumlandırılmış. Bu yerleşim nedeniyle gösterge tablosu bazı kullanıcıların koltuk ayarlarında biraz perdelenabiliyor. Otomobilin ön koltukları rahat ve yan destekleri iyi. Arkada sunulan diz mesafesi ise eğer çok uzun boylu değilseniz yeterli. Baş mesafesi de fena sayıl-



**ÇİZGİ ŞEKLİNDEKİ
TAVAN AYDINLATMASI
OPSİYONEL DONANIMDA.
KAPI İÇİ CEPLER GENİŞ.
360 LT'LİK BAGAJ ARKA
KOLTUKLAR YATIRILINCA
1194 LT OLUYOR. ARKA
KOTUKLARDAKİ DİZ
MESAFESİ ÇOK GENİŞ
OLMASA DA YETERLİ.**



maz. Tavan tutamaklarının olmamasının eksikliği hissediliyor.

İç mekanda en fazla dikkat çeken nokta 7 inçlik dokunmatik SMEG ekran ve opsiyonel olarak alınan Grip Control adlı gelişmiş çekiş kontrol sisteminin kumandası.

Sürüşü nasıl?

2008, konforlu bir sürüşe sahip. İlk gün 115 HP güç ve 270 Nm tork üreten Grip Control'süz 1.6 e-HDi'yi, virajlı dağ yollarında denedim. 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor fabrika verilerine göre otomobile 10.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma zamanı ve 188 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Alt devirlerde bile yeterli çekiş sunan 115 HP'lik 1.6 e-HDi, maksimum torkun ortaya çıktığı 1750 d/d'den itibaren daha da canlanıyor. Otomobil yüksek karoserine rağmen yol tutuşu güvenli. Süspansiyon konforu da gayet iyi, en azından Fransa yollarında bize öyle hissettirdi. Ama toprak parkurlarda, 205/50 R 17 ebadındaki lastiklerin etkisiyle bazı kısa-sert darbelerin emiliminde zorlandığını da fark ettik. Küçük direksiyon simidi ise ele oturması ve verdiği tepkilerle beğenimi topladı.



EL FRENİ KOLU UÇAK LEVYELERİNDEN ESİNLENİLMİŞ. M+S LASTİKLERLE GELEN GRIP CONTROL SİSTEMİ GERÇEKTEN İŞE YARIYOR. AMA BU ÖZELLİĞİN 2008'İ BİR ARAZİ ARACI YAPMADIĞINI HATIRLATALIM.



İkinci gün kullandığım 1.2 VTi 82 HP ise beni 1.6 e-HDi'a göre daha fazla şaşırttı. Çünkü mütevazı 1.2 litrelik motor, 82 HP gücü ve 118 Nm torku ile hızlı olmada da gayet yeterli bir performans ve çekiş ortaya koydu. En azından otoyol harici yollardaki durum buydu. Kendine has sportif bir sesle çalışan 3 silindirli motor 5 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş. Vites yolları biraz uzun olsa da vites geçişleri rahat. Bu noktada 2008'in genel hafifliğinden de bahsetmek gerek. 2008, eski 207 SW Outdoor'a göre benzinli versiyonlarda 151 kg'a kadar, dizel motorlarda ise 174 kg'a kadar daha hafif. Daha eşit bir değerlendirme açısından ise 2008 1.6 e-HDi 92 HP'nin 207 SW 1.6 HDi 92 HP'den 104 kg daha hafif olduğunu söyleyebiliriz. Hafiflik hem yakıt tüketimine, hem de performansa olumlu etki eden bir faktör.

Grip Control

Peugeot 2008 önden çekişli bir otomobil. Ama Grip Control adlı gelişmiş çekiş kontrol sistemi ve bu sistemle gelen M+S lastiklerle, değişken zeminlerde biraz daha etkili çekiş sağlamamak mümkün. Grip Control sistemini özel olarak hazırlanmış

çamurlu parkurda, 1.6 litrelik e-HDi motorlu versiyonda kullandım. Bu sistemde 5 kullanım seçeneği var. Yol modu, kar modu (50 km/s'ye kadar), çamur modu (80 km/s'ye kadar), kum modu (120 km/s'ye kadar) ve ESP kapalı modu (50 km/s'ye kadar). Biz doğal olarak çamur modunu kullandık. Hatırı sayılır derecede dik ve yağan yağmurla iyice ağırlaşmış olan top-

rak zeminde dip gazla yaptığımız denemelerde, otomobil zorlanarak da olsa tırmanmayı başardı. Zaten önemli olan da başarmak. Bu sistemde çekiş kontrol sistemi patinajı algılayarak tekerleklerle giden gücü ayarlıyor ve bir nevi kilitli diferansiyel etkisi göstererek hizmet veriyor. Peugeot yetkilileri 2008'deki Grip Control sisteminin aha önceden 3008'de gördüğümüz

bu sistemden biraz daha etkili olduğunu, bunu da yeni yazılımla yaptıklarını belirttiler.

Sonuç

Peugeot 2008, güvenli ve konforlu sürüş özelliklerine, B segmenti için gayet büyük ve pratik bir bagaja sahip. Bunun dışında ışıklı tavan döşemesi gibi ilginç ve hoş detaylara sahip.

Peugeot 2008 1.2 VTi 82 HP

Peugeot 2008 1.6 e-HDi 115 HP

Fabrika verileri

Motor:	1 199 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli	1560 cc, 4 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	5 ileri oranlı manuel	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	82 HP @ 5750 d/d	115 HP@3600 d/d
Maksimum tork:	118 Nm @ 2750 d/d . 370 Nm @ 1750 d/d (overboost ile 285 Nm)	
Maksimum hız:	169 km/s	188 km/s
0-100 km/s:	13.5 sn	10.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4159/1739/1556 mm	4159/1739/1556 mm
Bagaj hacmi:	360-1194 lt	360-1194 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	6.0 / 4.3 / 4.9 lt/100 km	4.7 / 3.6 / 4.0 lt/100 km
Fiyat:	Henüz açıklanmadı	Henüz açıklanmadı

+ Bagaj, kullanılabilirlik, konfor

- Tavanda tutamak yok

114 g/km **B**

+ Çekiş, kullanılabilirlik, yumuşak çalışsan stop-start

- Tavanda tutamak yok

105 g/km **B**



SADIK MÜŞTERİLERE

Dünya genelinde sadık bir müşteri kitlesine sahip olan Subaru Forester, yeni jenerasyonuyla bu özelliğini devam ettirecek gibi görünüyor.

Yazı: Emre Anamur / İstanbul

Fotoğraflar: Subaru Medya





**YENİ FORESTER'DA MALZEME
KALİTESİ İYİLEŞTİRİLMİŞ.
KUMANDA BİRMLERİ
ERGONOMİK YERLEŞTİRİLMİŞ.**

Bu yıl Cenevre Otomobil Fuarı'nda yeni jenerasyonuna kavuşan Subaru Forester, kendine has sadık bir müşteri kitlesi olan bir kompakt crossover. Öyle ki, bir kez Forester sahibi olan, bir daha yine onu satın alıyor. Model sayısının ve dolayısıyla da rekabetin arttığı bu segmentte, yeni Forester'ın en önemli kozu da bu.

Boyutları büyüdü

4595x1795x1735 mm boyutlarına sahip olan yeni Forester, yerini aldığı modelden 35 mm daha uzun, 15 mm daha geniş ve 35 mm daha yüksek. Aracın 2640 mm'lik dingil mesafesi de, eskisinden 23 mm daha uzun. Yerden yüksekliği 220 mm olan yeni Forester, bu sayede hafif arazide de sorunsuz yol alıyor. 1613 kg boş ağırlığına sahip olan aracın bagaj hacmi de artarak 505 litreye ulaşmış. Bu hacim, arka koltuklar öne katlanınca 1573 litreye çıkıyor ve bu kullanımda da düz bir zemin elde edilmesi avantaj sağlıyor. Bagaj kapağının elektrikli olarak açılıp kapatılabilmesi önemli bir yenilik.



İç mekânda kalite artışı

Yeni Forester, bir Japon otomobilinden beklenenden daha kaliteli bir iç mekâna sahip. İşçilik vasat olsa da; ön konsolun üst kısmında, kapı içlerinde ve direksiyon simidinde yumuşak

malzeme kullanılmış olması önemli bir özellik. Ancak diğer bölgeler sert plastikle kaplı. Artan dingil mesafesi, arka koltuktaki diz mesafesini iyileştirmiş ve bu konuda herhangi bir sorun bulunmuyor. Şaft tünelinin yük-

sekliğinin azaltılmış olması da, arkada oturan kişiyi biraz olsun rahatlatıyor. Ön koltukların yan desteklerinin arttırıldığını ve arka koltukların yeni olduğunu da belirteyim. Kokpitte kumanda birimleri çoğunlukla kolay

ulaşılabilir yerlere yerleştirilmiş. Ancak yol bilgisayarı sıfırlamak için, elinizi direksiyon simidinin içinden gösterge tablosuna doğru uzatmanız gerekiyor. Sade tasarımlı göstergeler rahat okunuyor. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli.

240 HP'lik turbo motor

Yeni Forester, Türkiye'de ikisi de 2.0 litre silindir hacmine sahip, atmosferik 150 HP ve turbo 240 HP boxer benzinli motorlarla satışa sunuldu. İstanbul'da gerçekleştirilen lansmanda kullanmış olduğum 2.0i Turbo motor (Subaru Türkiye'den dağıtılan fotoğraflar maalesef yabancı plakalı), 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. Kademesiz olması sayesinde sarsıntısız bir yapı sergileyen CVT şanzıman, istendiğinde direksiyon simidindeki kolcuklarla manuel olarak da kullanılabilir. 2.0 litrelik turbo motorun yakıt tüketimi ve emisyonu ise, performansı paralelinde biraz yük-

sek: Fabrika verilerine göre ortalama 8.5 lt/100 km yakıt tüketen yeni Forester, şehir içinde 11.2 lt/100 km'ye kadar çıkıyor. Aracın karbondioksit salımı ise 197 g/km.

Sportif sürüş

2.0i Turbo modelinin, gerek güçlü motoru gerekse bu versiyona özel süspansiyon sistemi nedeniyle daha çok sportif asfalt kullanımına yönelik olduğunu söyleyebilirim. Standart olarak sunulan 18 inç'lik jantlar da bu görüşümü destekliyor. Daha sakın bir sürüş ve off-road kullanımını hedefleyenler, 2.0i atmosferik seçeneği değerlendirebilirler. Yeni Forester'da sürücünün daha yüksekte oturuyor oluşu, daha büyük kelebek camlar ve kapıya konumlandırılan dış dikiz aynaları, görüş açılarını ve yola olan hâkimiyeti arttırmış. Turbo versiyon,

yüksek performans ve başarılı yol tutuşla övgüyü hak ediyor. Ancak sert süspansiyon, konforu olumsuz yönde etkiliyor. "Sport Sharp" ve "Sport" adlı modlar, sürüş özelliklerinin sürücü tercihlerine göre değiştirilebilmesi sağlıyor. Yeni X Mode sistemi ise, özellikle arazi kullanımında sürücüye destek oluyor.

Fiyatı 118.949 TL

Yeni Forester'ın baz fiyatı, atmosferik modelin Elegance donanımında 94.949 TL. Premium donanımında bu fiyat 104.949 TL'ye çıkıyor. Bu sayfalarda ilk sürüş izlenimini okuduğunuz 2.0i Turbo Adventure modelinin fiyatı ise 118.949 TL. 2.0 litrelik motor ve Türkiye'deki vergi sistemi nedeniyle yükselen fiyat, yeni Forester'ın daha ziyade sadık müşteriler tarafından satın alınması sonucunu doğuracaktır.



**505 LİTRELİK
BAGAJ HACMİ
ESKİSİNDEN
DAHA FAZLA VE
KOLTUKLAR ÖNE
KATLANINCA
1573 LİTREYE
ÇIKIYOR.**



Subaru Forester 2.0i Turbo CVT

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.İçi/ş.dışı/ort.): 11.2 / 7.0 / 8.5 lt/100 km
Fiyat (Turbo): 118.949 TL

- + Sadık müşteri kitlesi, performans, geniş iç mekân ve bagaj
- Yakıt tüketimi, süspansiyon konforu, emisyon, fiyat

197 g/km

E



UZMANLIĞI 4X4

Michelin bünyesinde üretim yapan BF Goodrich lastiklerini Sapanca bölgesinde düzenlenen etkinlikte VW Amarok 2.0 TDI ile denedik.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Tarık Akagün - Michelin Medya

Motorsporlarına meraklı birçok kişinin kulağına aşına gelen bir marka olan ve kurucusu Benjamin Franklin Goodrich'in adını taşıyan BF Goodrich, ABD'nin en eski lastik üreticisi. 1988 yılında Michelin bünyesine giren bu marka, gamında her ne kadar asfalt yaz-kış lastikleri, ticari araç lastikleri barındırıyor olsa da, Score Baja off-road yarışlarında aldığı birinciliklerle özellikle maceracı yönü ağır basan 4x4 lastik markası olarak biliniyor. Biz de BF Goodrich'in All-Terrain lastiklerini Sapanca'dan, 1200 metre yükseklikteki Soğucak yaylasına çıkarak denedik. Mud-Terrain'in performansına ise Volkan Işık'ın pilotajındaki VW Amarok'un sağ koltuğuna oturarak şahit olduk. Değişik zemin

koşulları göz önüne alınarak tasarlanmış olan BF Goodrich All-Terrain çok amaçlı kullanıma uygun bir lastik. Bu lastik, aracını yüzde 50 asfaltta, yüzde 50 arazide kullananlar için uygun bir seçim. Üç katlı kuşak (TriGard) yapısı ve iki kat artırılmış çelik kemerleriyle zorlu arazide dayanıklı olan All-Terrain, derin kanallı yapısı ile çamurda da yeterli tutunmayı sağlayabiliyor. Mud-Terrain ise gerçek arazi tutkunlarına yönelik. Yani zamanının büyük kısmını yol dışında geçirenler için. Bir önceki nesile göre yüzde 33 güçlendirilmiş yanak yapısına sahip bu lastik darbelere karşı çok dayanıklı, olmasının yanı sıra, çamurlu, çakıllı ve keskin kayalar barındıran sert arazi parkurlarına da uygun.



**MUD-TERRAIN
LASTİKLERİN
PERFORMANSINA VOLKAN
IŞIK İLE BİRLİKTE ŞAHİT
OLDUK.**



PAYLAŞIMDA DAIMLER İMZASI

Daimler'in otomobil paylaşım sistemi olan car2go'yu Almanya'nın Berlin şehrinde test ettik.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur / Berlin - Almanya

Ulaşımında son dönemin hızla yayılan trendlerinden biri olan araç paylaşımı, 5-10 otomobili olan küçük çaplı firmalar tarafından yapıldığı gibi, Daimler gibi dev markalar tarafından da uygulanıyor. Daimler'in alt markalarından biri olan car2go, 19 şehirde 7250 smart fortwo ile 350.000 üyesine hizmet veriyor.

Otomobilde devremülk

Otomobil paylaşım sistemlerini devremülklere benzetebiliriz. Örneğin car2go sisteminde, belirli bir ücret karşılığında sisteme üye oluyorsunuz ve size bir manyetik kart çıkarılıyor. Daha sonra o kartı kullanarak car2go araçlarını, ücreti karşılığında dakika bazlı kullanıyorsunuz. Sistemin yaşadığınız şehirde yaygın bir



biçimde ve çok sayıda araçla kurulmuş olması, araç tedarikinde bir sorun yaratmıyor ve siz otomobil sahibi olmamanıza karşın, her istediğinizde otomobil kullanabiliyorsunuz. Bu da sizi, otomobil satın alırken paranızı bağlama (belki kredi çekme) ve kullanırkenki işletme giderlerinden muaf tutuyor. Hızla yayılmakta olan car2go, şimdilik Ulm, Hamburg, Köln, Berlin, Düsseldorf, Stuttgart, Amsterdam, Viyana, Londra, Austin, Vancouver, San Diego, Washington, Portland, Toronto, Calgary, Alberta, Miami ve Birmingham şehirlerinde faaliyet gösteriyor.

Sistem nasıl çalışıyor?

Berlin'de test ettiğimiz sistem beş aşamalı bir organizasyonla çalışıyor. Bunlardan ilki üyelik: car2go araçlarını kullanabilmek için üyelik yapıp kart almanız gerekiyor. İkinci aşama araç rezervasyonu: car2go.com web adresinden ya da akıllı telefon ve tab-

let bilgisayarlardaki car2go uygulaması aracılığıyla size en yakın otomobili tespit edip aracı rezerve etmek. Üçüncü aşama araca binmek: Aracın yanına geldiğinizde ilgili bölüme kartınızı okutup pin kodunuzu tuşluyorsunuz ve anahtara ulaşmanız mümkün oluyor. Dördüncü aşama kullanmak: Bu konuda tamamen özgürsünüz. Aracı istediğiniz kadar ve istediğiniz yerde kullanabilirsiniz. Tek şart, işiniz bittiğinde kamuya açık, yasal park alanlarından birine park etmeniz. Beşinci ve son aşama ise yolculuğunuzu tamamlamak: Otomobili park ettikten sonra kartınızı okutup kiralamayı sona erdiriyorsunuz. Dakika bazlı ödeme, sisteme üye olurken tanımladığınız kredi kartınızdan çekiliyor. car2go, sizden herhangi bir sigorta, park ya da yakıt parası almıyor. Sadece ülkeye ve şehre göre değişen dakika fiyatları var (Örneğin Birmingham'da dakikası 35 Pens).



**BERLIN'DEKİ
MERKEZİN
DUVARINDAKİ
HARİTADA
TÜM CAR2GO
ARAÇLARININ
YERİNİ GÖRMEK
MÜMKÜN.**



**SİSTEME ÜYE
OLUYORSUNUZ.
SONRA ARAÇ
REZERVE EDİP, SİZE
VERİLEN KARTLA
KAPISINI AÇIP YOLA
ÇIKIYORSUNUZ.**



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 yayınlayacak olmaktan büyük mutluluk ve gurur duyuyoruz.



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 60 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



LÜKS, KONFOR VE PRESTİJ

Yeni Range Rover, lüks, konfor ve prestijde çitayı biraz daha yukarıya taşıyor. Öte yandan; her ne kadar sahipleri onu araziye sokmayacak olsalar da yeni Range Rover'ın arazi kabiliyeti de üst seviyede.

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümleri: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni Range Rover 3.0 TDV6'ı Kasım 2012'de Fas'ta kullanmış ve ilk sürüş izlenimi yazısını dergimizin Aralık 2012 tarihli 54'üncü sayısında yayınlamıştık. Şimdi ise, Türkiye yollarına 3.0 TDV6 ve 5.0 Supercharged modelleriyle çıkan bu aracın videolu testiyle karşınızdayız.

Değiştirilmedi, iyileştirildi

Land Rover yöneticileri, dördüncü nesil Range Rover'ı geliştirirken, mevcut Range Rover kullanıcılarından gelen talebi dikkate almışlar: "Değiştirmeyin, iyileştirin". Bu isteği bir motto (ilke söz) olarak benimseyen marka, sonuçta bu sayfalarda gördüğünüz aracı ortaya çıkarmış. Hem 4.4 TDV8'in yerini alan 3.0 TDV6 motoru hem de eskisine oranla 420 kg hafiflemesi sayesinde (Artık 2160 kg) daha düşük yakıt tüketimine ve dolayısıyla da daha düşük emisyonu sahip olan yeni Range Rover, tamamı alüminyum ilk SUV olmasıyla da dikkat çekiyor. Öte yandan; hem karoserdeki iyileştirmeler hem de en yeni ve gelişmiş Terrain Response sistemine sahip olması, yeni Range Rover'ı arazide eskisinden daha başarılı yapmış durumda. İngiltere-



**ARACIN İÇ MEKANINDA EN KALİTELİ
AHŞAP VE DERİ BİR ARAYA
GETİRİLMİŞ. RAHATINIZ İÇİN HER
ŞEYİN DÜŞÜNÜLDÜĞÜ KOKPİTTE
KONFOR EN ÜST DÜZEYDE.**



ÖNDE VE ARKADA ELEKTRİK AYARLI GENİŞ VE RAHAT DERİ KOLTUKLAR SİZİ BEKLİYOR. ARKA KOLTUKLARIN SIRT AYARI VAR VE KAFALIKLARDA EKRANLAR MEVCUT.



re Solihull'daki fabrikada üretilen aracın uzunluğu 4999 mm, genişliği 1983 mm ve yüksekliği 1835 mm. Daha aerodinamik bir tasarım sayesinde rüzgar sürtünme katsayısı yüzde 10'luk bir düşüşle 0.34 Cd'ye gerileyen aracın dingil mesafesi ise 2922 mm. Otomobilin bagaj kapağı elektrikli olarak ve iki parça halinde açılıyor. Biri yukarıya, diğeri ise aşağıya doğru açılan parçalar, kolay yükleme-boşaltma sağlıyor. 5 kişilik kullanımda 909 litre (tavana kadar) olan bagaj hacmi, arka

koltuk sırası elektrikli olarak öne katlandığında 2030 litreye çıkıyor.

Evden daha konforlu

Biz otomobil yazarları, bazı lüks otomobiller için "Ev konforu sunuyor" gibi cümleler kurarız. Ben burada bir adım öteye giderek, yeni Range Rover için "Evden daha konforlu" diyeceğim. Bunu söylememim nedenleri olarak, masaj fonksiyonlu ön koltukları örnek gösterebilirim. Benim evimde masaj yapan bir koltuk yok. Benzer şekil-

de elektrikli olarak açılıp kapanan bagaj kapağı bir örnek olabilir. Benim evimdeki dolaplar manuel olarak açılıp kapatılıyor. Ya da dört bölgeyi otomatik klima... Benim evimde salondaki her koltuğa ayrı sıcaklık verebilen bir klima yok. Bu örnekleri çoğaltabilirim. En kaliteli deri ve ahşabın uyumlu birlikteliğinin sağlandığı kokpitte, detaylarda bile özenli bir işçilik var. Dokunduğunuz her noktada (özellikle de tavanda) yüksek kaliteyi hissediyorsunuz. Kumanda birimleri ergono-

mik yerleştirilmiş. Şık tasarımlı göstergeler birimleri (ana göstergeler TFT ekran) hem şık hem de kolay takip ediliyor. Ön konsoldaki 8 inç'lik renkli dokunmatik ekran, aracın tüm fonksiyonlarına hâkim olmayı mümkün kılıyor. Bu ekranın çift açılı gösterim özelliği sayesinde, sürücü aynı anda navigasyonu takip ederken, ön yolcu film izleyebiliyor. Araçta birçok irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız eşya gözü var. Çift torpido ve çift kapı içi gözü çok yararlı oluyor. Bardaklık sayısı da yeterli. Ter-



SAAT YÖNÜNDE: 2'NCİ NESİL TERRAIN RESPONSE VE DİĞER ARAZI SİSTEMLERİ ARACIN KABİLİYETLERİNİ ÜST SEVİYEYE TAŞIYOR. ŞANZIMAN YUVARLAK KUMANDAYA SAHİP. ARKA KOLTUKTAKİLER İÇİN AYRI KLİMA VAR. VİTESLER KOLCUKLARLA DA DEĞİŞTİRİLEBİLİYOR. TFT EKLAN İŞLEVSEL. İKİ ADET KAPAKLI TORPİDO VAR.



rain response sistemi, arazi kontrolleri, çevirmeli şanzıman kumandası ve elektronik park freni butonu orta konsola yerleştirilmiş. Arka koltuk sırası iki kişi için düzenlenmiş ve son derece konforlu. Elektrikli olarak ayarlanan ısıtmalı-soğutmalı koltukların sırtları eğim ayarlı. Diz, baş ve omuz mesafeleri kusursuz. Ön kafalıkların arkasındaki ekranlar, kablosuz kulaklıklarla birlikte yolculukları keyfe dönüştürüyor.

Avantajlı yeni motor

Test aracımızda, 4.4 TDV8'in yerini alan 3.0 TDV6 motor bulunuyor. Bu da hem daha düşük tüketim ve emisyon hem de Türkiye'de daha düşük vergi ve dolayısıyla da fiyat-işletme gideri anlamına geliyor. Yeni motorun 4.4 litrelik turbo dizel üniteye göre yakıt tüketimi ve karbondioksit salımında yüzde 22 tasarruf sağladığı belirtiliyor. Elbette bunda 420 kg hafifleyen ve rüzgar sürtünme katsayısı yüz-

de 10 düşen karoserin, 1.4 litre azalan motor hacminin ve Stop/Start sisteminin büyük faydaları var. V tipi yerleştirilmiş 6 silindirli 24 supaplı 3.0 litrelik turbo dizel motor, 4000 d/d'de 258 HP güç ve 2000 d/d'de 600 Nm tork üretiyor. Araca 210 km/s maksimum hız sağlayan motorun 0-100 km/s hızlanma performansı ise 7.9 saniye. ZF marka 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motorun ortalama yakıt tüketimi 7.5 lt/100 km, karbondioksit

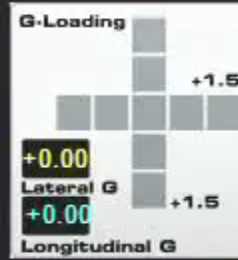
salımı ise 196 g/km. Yaptığımız videolu test ölçümlerinde yeni Range Rover 3.0 TDV6 0'dan 100 km/s hıza 7.95 saniyede ulaştı. Ara hızlanma performansında 60-100 km/s'yi 4.7 saniyede, 80-120 km/s'yi ise 6.2 saniyede tamamlayan aracın 100-0 km/s fren mesafesi ise 39.2 metre çıktı.

Arazi kabiliyeti arttı

Yeni Range Rover, hem sahip olduğu ikinci nesil Terrain Response siste-

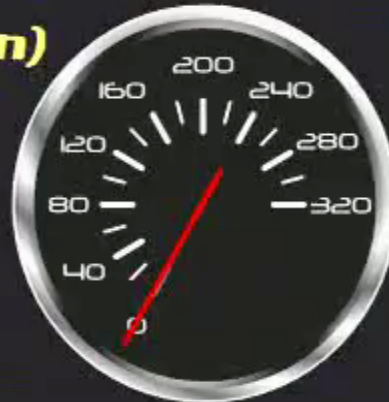


VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



Hızlanma Süre (sn)

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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

mi hem de karoserindeki iyileştirmeler sayesinde artık arazide daha da kabiliyetli. Kim bu kadar para verdiği lüks SUV'uyla araziye girer bilinmez ama yeni Range Rover, elbette uygun lastik olması koşuluyla, hemen hemen her türlü hava ve zemin koşulunda yoluna devam edebiliyor.

Bunu sağlayan özellikler ise arttırılan su geçişi yüksekliği (maksimum 900 mm), Terrain Response 2, orta ve arkada yer alan kilitli diferansiyeller, aracın yüksekliğini çok kısa bir sürede değiştirebilen havalı süspansiyon sistemi ve orta konsoldaki off-road kumanda birimi olarak sıralanabilir. Yeni Range Rover'ı off-road konumuna getirdiğinizde yaklaşma

açısı 34.7, uzaklaşma açısı 29.6, karnı açısı ise 28.3 derece oluyor. Bu rakamlar son derece iddialı. Yeni Range Rover'ın asfalt sürüşünde de başarılı olduğunu belirteyim. Ancak yüksek hızda içeriye giren rüzgâr sesi, bu kadar lüks bir araçta açıkçası çok göze batıyor. İnce A sütunları, görüş açısını genişletmesi bakımından önemli. Hızlı, kararlı ve sessiz çalışan şanzıman

Range Rover 3.0 TDV6

Fabrika verileri

Motor:	2993 cc, V6, 24V, turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik (ZF 8HP70)
Maksimum güç:	258 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	600 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	210 km/s
0-100 km/s:	7.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4999 / 1983 / 1835 mm
Standart açılar (Yaklaşma/Uzaklaşma/Karın):	26.0 / 24.6 / 20.1 derece
Off-road açılar (Yaklaşma/Uzaklaşma/Karın):	34.7 / 29.6 / 28.3 derece
Maksimum su geçişi yüksekliği:	900 mm
Bagaj hacmi:	909 (tavana kadar)-2030 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.5 / 7.0 / 7.5 lt/100 km
Baz fiyat/Test aracı:	204.859 Euro / 269.535 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	2.6 sn
0-80 km/s:	5.35 sn
0-100 km/s:	7.95 sn
0-120 km/s:	11.25 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	4.7 sn
80-120 km/s (D'de):	6.2 sn

Fren mesafesi:

100-0 km/s:	39.2 m
80-0 km/s:	24.4 m
50-0 km/s:	9.6 m

+ Prestij, konfor, malzeme ve işçilik, off-road kabiliyeti

- Fiyat, emisyon, rüzgâr sesi

196 g/km



motorla uyumlu. Elektrik kontrollü direksiyon sisteminin de tepkileri hızlı.

Baz fiyatı 204.859 Euro

Yeni Range Rover Türkiye'de 3.0 TDV6 ve 5.0 Supercharged seçenekleriyle satışa sunuldu. Testini gerçekleştirdiğimiz 3.0 TDV6 versiyonu; HSE, Vogue ve Autobiography donanımlarına sahip ve fiyatı

204.859 Euro'dan başlıyor. Vogue'un fiyatı 231.999 Euro, Autobiography'ninki ise 253.711 Euro. Test ettiğimiz versiyon Autobiography idi ve test aracındaki ekstra donanımla birlikte fiyatı 269.535 Euro'ydu. Yeni Range Rover, satın almaya yeterli bütçesi olanlar için, her yönüyle başarılı bir lüks SUV. Ayrıca onunla birlikte prestiji de satın aldığınız bir gerçek.



BOĞAZINA DÜŞKÜN

Yeni nesil Ford Kuga, 1.6 lt turbo motor ve otomatik şanzıman birlikteliği ile yüksek tüketim değerlerine imza atarak boğazına düşkün bir yapı sergiliyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Emre Anamur





İÇ MEKANDAKİ KALİTE HİSSİ BAŞARILI. GÖSTERGE TABLOSU RAHAT OKUNUYOR.

Günümüz Türkiye'sinin vergi düzenlemeleri nedeniyle kompakt SUV sınıfında da 1.6 litrelik motorlar revaçta. Ford da yeni nesil Kuga'da sunduğu 1.6 litrelik 182 HP gücünde turbo beslemeli benzinli motor seçeneği ile bu segmentin daha önce hitap edemediği alt kesimine hitap etmeye başladı. 1.6 lt 182 HP motorlu, otomatik şanzımanlı, 4x4 aktarmalı Ford Kuga'nın başlangıç fiyatı 67.210 TL (Trend donanım seviyesi). Selective donanım seviyesindeki test aracımızın başlangıç fiyatıysa 79.450 TL. Bu fiyata metalik boya farkı (1020 TL), navigasyon paketi (3315 TL), açılır panoramik cam tavan (2040 TL), teknoloji paketi (6630 TL) ve konfor paketi (6000 TL) eklendiğinde fiyat 98.455 TL'ye ulaşıyor.

ABD'de Escape adıyla satılan ikinci nesil Kuga, Ford'un global C segmenti platformu üzerinde geliştirilmiş bir araç. Kalite hissi iyi olan iç mekan sunan Kuga'nın ön konsolun üst kısmındaki ufak butonlar, refleks olarak kullanılamayan dizilimiyle ilk başlarda



biraz alışkanlık gerektiriyor. İç mekan 2040 TL ek ödeme ile alınabilen açılabilir panoramik cam tavan ile daha aydınlık hale getirilebiliyor. Arka koltuklarda gayet yeterli diz ve baş mesafesi sunan Kuga'nın 406 lt'lık bagaj hacmi bu sınıf için fazla büyük sayılmaz.

Otomobille yola çıktığımda ilk fark ettiğim nokta, kabin içi ses yalıtımının eskiye göre iyileştirilmiş olması oldu. Bununla beraber sürüş özellik-

leri de biraz yumuşamış. Ama direksiyon tepkileri halen iyi. Yol tutuş da güvenli. Güvenlik deyince, Selective donanım seviyesindeki test otomobilimizde sürüş güvenliğine olumlu etki eden 6630 TL'lik bir opsiyon olan "Tekno Paket" (şerit takip sistemi, şeritte kalma asistanı, sürücü dikkat takip sistemi, otomatik uzun far, aktif şehir içi güvenlik sistemi, kör nokta uyarı sistemi, ısıtılmalı ön cam) mevcuttu. Kuga otoyolda stabil olsa da, sürücünün dalgınlığı sonunda şeridinden ta-



ARKA KOLTUKLARDA DİZ VE BAŞ MESAFESİ SORUNU YOK. ORTA KONSOLUN ÜST KISMINDAKİ BUTONLARIN KULLANIMI BİRAZ ALIŞKANLIK İSTİYOR.



ORTA KONSOLDAKİ EKRANDA GERİ GÖRÜŞ KAMERASI, RADYO BİLGİLERİ VE NAVİGASYON GÖRÜLEBİLİYOR.





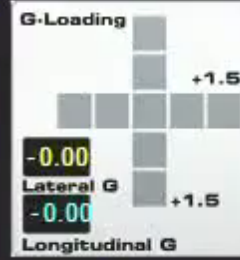
AKILLI AWD SİSTEMİNİN TEKERLEKLER ARASINDA YAPTIĞI GÜÇ AKTARIMINI GÖREBİLMEK MÜMKÜN. BAGAJ KAPAĞINI BUTONA BASARAK KAPATMAK MÜMKÜN.

şarsa gösterge tablosundaki bir ibare ve direksiyona titreşim uygulayarak sürücüyü uyarıyor. Bu da yetersiz olurda şeritte kalma asistanı direksiyona çok hafif bir güç uygulayarak otomobili şeride sokuyor. Kesinlikle etkileyici.

Yüksek tüketim

Etkileyici olmayan noktalarsa performans ve yakıt tüketimi. 182 HP güç ve 240 Nm tork üreten turbo beslemeli 1.6 litrelik modern Ecoboost motor doğal olarak insanda tüketim ve performans olarak beklenti yaratıyor. Açık söylemek gerekirse 6 ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor 182 HP'lik gücünü hissettirmiyor. Sanki 30 HP'si ölmüş gibi. Bunda 1682 kg'lık ağırlık ve 6 ileri otomatik şanzımanın payının olduğunu düşünüyoruz. Otomobil özellikle 80 km/s civarında bir baygınlık geçiriyor ve sonrasında toparlanıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 9.7 saniyede tamamlayan bu otomobille biz 10.35 saniyelik bir değer elde ettik. Fabrika verilerine göre 100 km mesafede şehir içinde 10.2 lt, şehir dışında 6.3 lt ortalamada 7.7 lt benzin tüketen otomobille test ölçümlerini de kapsayan 500 km'yi

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.



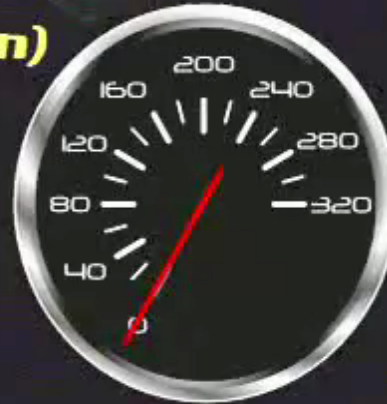
**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	00.0
0-80 km/s	00.0
0-100 km/s	00.0
0-120 km/s	00.0



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

aşan sürüşümüz boyunca elde ettiğimiz tüketim değeri ise 12.5 lt/100 km. Bu değer 2.0 lt'lik benzinli motora sahip, otomatik şanzımanlı 4x4 aktarmalı diğer kompakt SUV'lardan bile yüksek. Buna örnek olarak 160

HP gücünde 2.0 lt'lik benzinli motora sahip, 4x4 aktarmalı, otomatik şanzımanlı Mazda CX-5'i gösterebiliriz. 160 HP'lik gücüyle 0-100 km/s hızlanmasını fabrika verilerine göre 9.6 saniye-

de tamamlayan CX-5, şehiriçinde 8.1 lt/100 km, şehirdışında 5.8 lt/100 km ve ortalamada 6.6 lt/100 km'lik tüketim değerlerine sahip. Bu durumda Kuga'nın 22 HP fazla güç üreten daha küçük silindir hacmine sahip

bir motora sahip olmasının gerçek hayat kullanımında fazla bir anlam ifade etmediği görülüyor.

Başarılı aktarma

Otomobilin akıllı AWD sistemi gayet başarılı. Güç aktarımını gösterge tablosundan izleyebileceğiniz bu sistem güç aktarımını zemin koşullarına göre gerçekleştiriyor. Bizim kullandığımız zeminde bir lastik çamurda, bir lastik havadayken bile otomobil sağ-

Ford Kuga 1.6L Ecoboost 180 HP A/T 4WD Selective

Fabrika verileri

Motor:	1597 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç:	182 HP @ 5700 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1600-5000 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	9.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4524/ 1838 / 1745 mm
Bagaj hacmi:	406-1603 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	10.2 / 6.3 / 7.7 lt/100 km
Baz fiyat/test aracı fiyatı:	67.210 TL/98.455 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.4 sn
0-80 km/s:	7.2 sn
0-100 km/s:	10.35 sn
0-120 km/s:	14.45 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	6.8 sn
80-120 km/s (D'de):	7.7 sn

Frenleme

100-0 km/s:	38.6 m
80-0 km/s:	23.7 m
50-0 km/s:	9.0 m

+ Direksiyon tepkisi, kabin yalıtımı

- Yüksek tüketim, şanzıman,

179 g/km

E

lam zemine basan iki lastiği ile bu durumdan kurtulmasını bildi. Ancak bozuk yollarda arka döşemelerden biraz tıkırtı geldiğini de ekleyelim.

Sonuç

Ford Kuga, sessiz, konforlu ve güvenli bir araç. Ama tüketim konusunda bir o kadar da iştahlı.



AMERİKAN GÖÇMENİ

İtalyan Fiat'ın Amerikan Chrysler'in yönetimini devralmasından sonra Dodge Journey baz alınarak geliştirilen ve Fiat Freemont olarak satışa sunulan araç, İtalya'ya göçmenlik başvurusu yapmış bir Amerikan vatandaşı benziyor.

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümleri: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Başlıca itiraz ettiğinizi duyar gibiyim: Çünkü normalde Amerikalı biri İtalya'ya iltica etmez. Aksine, Amerika'da birçok İtalyan göçmeni yaşamaktadır. Ama Fiat bu işi tersine çevirerek Amerikan markasının yönetimini ele geçirdi ve bu birliklik meyve vermeye başladı. Bu meyvelerden biri de; eski Dodge Journey, yeni Fiat Freemont. Freemont'un ilk sürüş yazısını Kasım 2012 tarihli 53'üncü sayımızda yayınlamıştık, bu sayımızda ise videolu testle karşınızdayız.

Aykırı büyüklükte

Freemont, Fiat ürün gamında alışık olunmayan bir model olarak yollara çıktı. Türkiye'de Kasım 2012'de satışa sunulan otomobil; 500, Panda, Punto, Bravo ve Linea'dan oluşan Fiat binek otomobil ailesinin içinde, cüceler diyarındaki Gulliver'e benziyor. Öyle ki; yedi kişilik iç mekâna sahip Freemont'un uzunluğu 4888 mm, genişliği 1878 mm ve yüksekliği 1691 mm (tavan barlarıyla). Aracın dingil mesafesi ise 2890 mm. 2004 kg boş ağırlığa sahip Freemont, bu özelliğiyle standart Fiat modellerinin neredeyse iki katı. Freemont'un bagaj hacmi,



FIAT TARAFINDAN ELDEN GEÇİRİLMİŞ OLSA DA, AMERİKALI ÖZELLİKLERİ GÖZLERDEN KAÇMAYAN KOKPİT BÜYÜK VE FERAH. GÖSTERGELER OKUNAKLI.



koltuk kombinsayonlarına göre değişkenlik gösteriyor. 7 kişilik kullanımda sadece 145 litre olan bagaj hacmi, 5 kişilik standart kullanımda 540 litreye, 2 kişilik kullanımda ise 1461 litreye çıkıyor. Koltuklar öne katlandığında dümdüz bir zemin elde edilmesi işlevselliği artırıyor. Bagaj kapağı manuel olarak açılıp kapatılıyor. Yükleme ağız geniş ama yükleme eşiği yüksek.

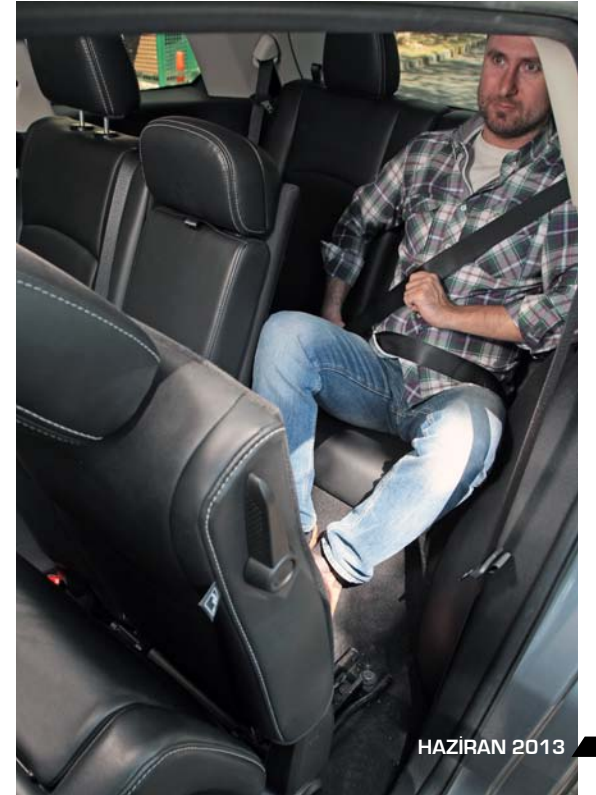
Amerikalı iç mekân

Freemont'un iç mekânı Fiat tasarımcıları tarafından gözden geçirilmiş, an-

cak kesin olan bir şey var ki o da kokpitteki Amerikan hakimiyetinin sürdüğü. Koltukların büyüklüğü, büyük bardaklıklar, çok sayıda eşya gözü, el freni yerine ayak freni bulunması, silence kumandasının sinyal kolunda olması ve kumanda birimlerindeki büyük butonlar, hâlâ Dodge kullanıyorsunuz hissi veriyor. Kapaklı torpido ise tüm bu atmosferde biraz küçük kalıyor. Ön yolcu koltuğunun altındaki çekmece ve zemine gizlenmiş eşya gözleri ekstra saklama alanları sağlıyor. Yedi kişi için üç sıra koltuğu bu-

lunan araç, bu koltukların toplam 32 kombinasyonu sayesinde çok çeşitli oturma pozisyonları sunuyor. İkinci sıradaki koltuklar ileri-geri kaydırılabilir, ayrıca sırtlıkları da yatırılabilir. Arka kapıların 90 derece açıyla açılması, iniş-binişi kolaylaştırıyor. Otomobil, ilk iki sırada hayli geniş oturma alanları sunarken, üçüncü sırada ancak bebek ve çocukları ağırlayabilir. Göstergelerin rahat okunduğu araçta kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Fiat tarafından geliştirilmiş olan direksiyon simidi, hem ön hem

FIAT FREEMONT YEDİ KİŞİLİK BİR İÇ MEKANA SAHİP. İLK İKİ SIRADA YETİŞKİNLER İÇİN GENİŞ VE FERAH OTURMA ALANLARI VAR. İLERİ-GERİ KIZAKLI SİSTEME SAHİP İKİNCİ SIRADA KOLTUK SIRT LARI AYARLANABİLİYOR. ÜÇÜNCÜ SIRA İSE KÜÇÜK ÇOCUKLARIN SEYAHAT ETMESİNE UYGUN.



de arka yüzünde çeşitli butonlara sahip ve birçok sistem buradan kontrol edilebiliyor. Direksiyonun arkasındaki renkli ekran, navigasyon bilgilerini de yansıtabilmesi bakımından başarılı. Ön konsolda yer alan 4.3 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran ise hem şık hem de işlevsel. Neredeyse tüm birimlere (ses, navigasyon, telefon, klima, geri görüş kamerası vb.) buradan kumanda edilebiliyor.

Fiat ile Chrysler işbirliği

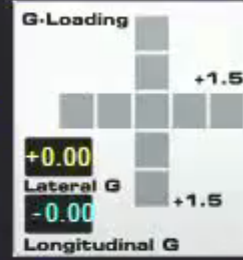
Test aracımızda İtalyan üreticinin ikinci nesil Multijet dizel motoru ve Chrysler'in 6 ileri otomatik şanzımanını buluyor. 2.0 litrelik motor, 4000 d/d'de 170 HP güç ve 1750-2500 d/d aralığında 350 Nm tork üretiyor. Aracın yakıt tüketimi şehir içinde 9.6 lt/100 km, şehir dışında 6.0 lt/100 km, ortalama ise 7.3 lt/100 km. Freemont'un ortalama karbondioksit salımı ise 194 g/km. Fabrika verisi olarak 11.1 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştığı belirtilen araç, videolu performans testimizde bu hıza 11.35 saniyede ulaştı. Otomobilin maksimum hızı ise 184 km/s. Motor, özellikle ilk kalkış anında isteksiz. Zorlandığında ise gürültülü. Otomatik şanzıman, manuel kullanıma da imkân tanıyor. Ancak manuel vites



AYAK FRENİ AMERİKAN ADETLERİNDEN. ARKA KAPI 90 DERECE AÇILIYOR. BÜYÜK RENKLİ EKRAN İŞLEVSEL. MOTOR KAPUTUNDAKİ YALITIM MALZEMESİ KÖTÜ HALDEYDİ! BAGAJ HACMİ KOLTUKLARIN DURUMUNA GÖRE 145-540-1461 LİTRE.



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**

Fiyatı 111.610 TL

değiştirmek, vites kolunu ileri-geri itmek yerine sağa-sola çekmek şeklinde gerçekleştirildiği için keyifsiz ve zahmetli. Ayrıca bu konumda vites değişimlerinin gecikmeli gerçekleştiğini belirtelim. Sürekli dört tekerlekten çekişli test aracımız, 100-0 km/s fren testinde 40.9 metrede durarak ortalama bir değer elde etti. Yumuşak süspansiyon Amerikan otomobillerin genel özelliği olarak Freemont'a da yansımış.

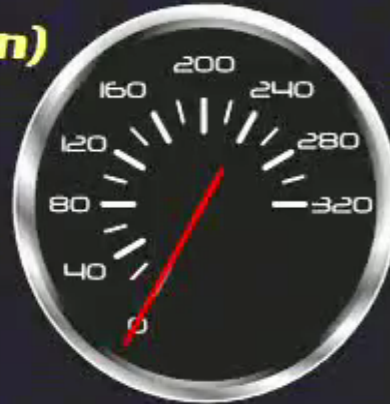
Fiat Freemont Türkiye'de iki farklı versiyonla satılıyor. Bunlardan ilki; daha düşük donanımlı (Urban), 5 kişilik, önden çekişli ve 6 ileri manuel şanzımanlı model. Bu aracın fiyatı 96.620 TL. Bu sayfalarda gördüğünüz

aynı motora sahip diğer modelde ise daha zengin bir donanım (Lounge), 7 kişilik iç mekân, AWD (dört tekerlekten çekiş sistemi) ve 6 ileri otomatik şanzıman bulunuyor. Bu kombinasyonun fiyatı ise 111.610 TL. Fiat müşterileri için alışılmadık cüsse, özellikler ve fiyatlara sahip olan Freemont'un başarılı olup olmayacağını bekleyip göreceğiz

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

Hızlanma Süre (sn)

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



Fiat Freemont 2.0 Multijet II 170 HP AWD

Fabrika verileri

Motor:	1956 cc, 4 silindirli, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	184 km/s
0-100 km/s:	11.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4888 / 1878 / 1705 mm
Bagaj hacmi:	145-540-1461 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	9.6 / 6.0 / 7.3 lt/100 km
Baz fiyat (Lounge):	111.610 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.2 sn
0-80 km/s:	7.35 sn
0-100 km/s:	11.35 sn
0-120 km/s:	16.1 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	7.6 sn
80-120 km/s (D'de):	9.6 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	40.9 m
80-0 km/s:	25.8 m
50-0 km/s:	10.1 m

➕ Donanım, iç mekân genişliği, işlevsellik

➖ Fiat müşterilerinin alışık olmadıkları fiyat, emisyon, performans

194 g/km

E



MAKYAJDAN ÖTE

Makyajlı Renault Fluence, test ettiğimiz versiyonunda, yeni bir tasarımın yanı sıra 1.6 16V 115 HP yeni motora, CVT X-Tronic şanzımana ve R-Link sistemine (opsiyonel) kavuştu.

Yazı: Emre Anamur

Test ölçümü: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Makyajlı Renault Fluence 1.6 16V 115 HP CVT X-Tronic'in ilk sürüş izlenimi yazısını dergimizin Mart 2013 tarihli 57'nci sayısında yayınlamıştık. O yazının ardından, bu sayımızda aynı otomobilin performans ölçümünü yaptığımız test yazısıyla karşınızdayız.

Renault'nun yeni yüzü

Makyajlı Fluence, Türk otomobil severlerin yeni Clio modeliyle görüp beğendikleri yeni yüze sahip. Ortada büyük Renault amblemi ve ondan çıkarak yanlara doğru giden krom çita- larla vurgulanan yüz, ben de dâhil olmak üzere birçok kişiye güzel geliyor. Yeni ön tamponun köşelerine yerleş- tirilmiş olan sis farlarının hemen üs- tünde yatay şekilde uzanan led gün- düz farları (sadece Icon donanımın- da), otomobilin modern yüzünü ta- mamlıyor. Dış tasarımdaki diğer ye- nilikler; projeksiyon mercekli farlar (üst donanımda xenon), parlak siyah ve krom elemanlar, yeni jant tasarımları ve yeni renkler (örneğin lansman rengi olan "fildişi") olarak sıralanıyor. Makyaj öncesi modelle benzer ölçü- lerde olan Fluence'nın sadece uzun- luğu artmış. Onun nedeni de yeni ön tampon olarak açıklanıyor. Sınıfının en



OTOMOBİLİN GÖSTERGE PANELİ YENİLENMİŞ. KONSOLDA PARLAK SİYAH VE KROM DETAYLAR KULLANILMIŞ. AYRICA R-LINK SİSTEMİ DE İLK KEZ YER ALIYOR.





**ELEKTRONİK EL FRENİ
ICON DONANIMINDA
MEVCUT. USB VE AUX
GİRİŞLERİ İŞLEVSELLİĞİ
ARTTIRIYOR.**

büyüğü olan 530 litrelik bagaj, otomobilin önemli artlarından biri.

Teknoloji dopingi

Otomobilin iç mekânında geniş ve ferah oturma alanları bulunuyor. Yeni döşemeler ve parlak siyah elemanlar kalite algısını yukarı çekiyor. Malzeme kalitesi de arttırılmış. Touch ve Icon donanımlarında opsiyonel olarak satın alınabilen Renault R-Link sistemi, 7 inç'lik renkli ve dokunmatik bir ekrana sahip. R-Link sisteminde internet bağlantılı multimedya, entegre Tom-Tom marka navigasyon ve bluetooth bir arada sunuluyor. Sistemin mev-

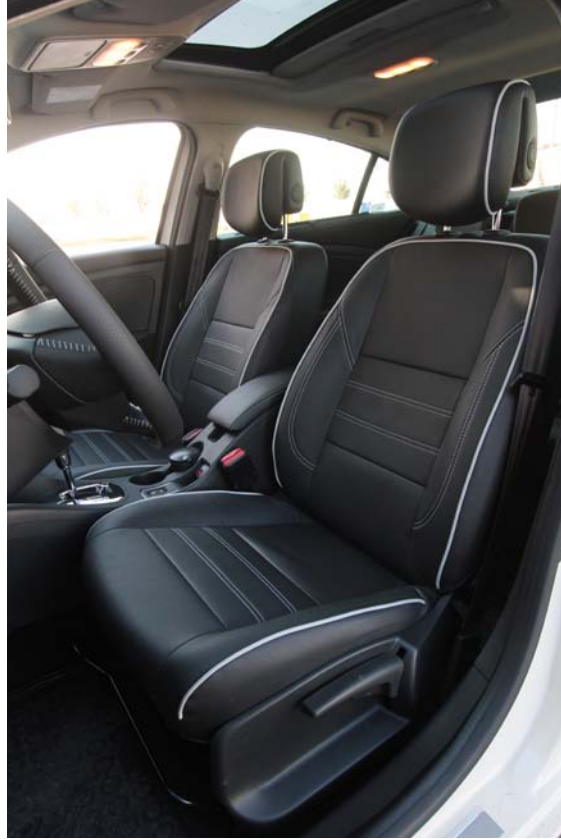
cut işlevlerinin yanı sıra, 2013 yılı içinde faaliyete geçecek olan R-Link Store aracılığıyla, tıpkı akıllı telefonlardaki gibi, çeşitli uygulamalar (oyun, video, müzik vb.) indirilip kullanılabilecek. Yeni ses sisteminin performansı yeterli. USB ve AUX girişlerinin yer alması önemli bir avantaj. En üst donanım olan Icon'da sunulan ön park sensörü ve elektronik el freni, Fluence'ta daha önce bulunmayan özellikler. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor.

Yeni motor, yeni şanzıman

Bu sayfalarda gördüğünüz test ara-



cımızda yeni 1.6 16V 115 HP benzinli motor ve ona eşlik eden CVT (Sürekli değişken oranlı şanzıman) X-Tronic otomatik şanzıman bulunuyor. 1.6 litre 110 HP manuel şanzımanlı modelle birlikte satışta olan bu seçeneğin, kardeşi karşısında daha düşük yakıt tüketimi, daha düşük emisyon ve daha yüksek konfor gibi artıları var. Test aracımızın 115 HP güç ve 4000 d/d'de 155 Nm tork üreten motoru, otomobille fabrika verilerine göre 175 km/s'lik maksimum hız ve 11.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Ortalama 6.4 lt/100 km benzin tüketen otomobilin karbondioksit salımı ise 149 g/km. Gerçekleştirmiş olduğumuz testte, Fluence 1.6 16V 115 HP CVT X-Tronic fabrika verisinden daha iyi bir 0-100 km/s hızlanma değeri elde etti: 11.45 saniye. Ara hızlanma testinde 60-100 km/s arasını 7.1 saniye, 80-120 km/s arasını ise 9.4 saniyede kat eden otomobilin 100-0 km/s fren mesafesini ise 39.5 metre olarak tespit ettik. Tüm bu değerler, yeni motorun ve istendiğinde 6 ileri manuel olarak da kullanılabilen CVT şanzımanın uyumlu bir performans sergilediğini ortaya koyuyor. Fren mesafesi ise, 40 metrenin altında olmakla birlikte, daha iyi olabilirdi.



YENİ DÖŞEMELERE SAHİP ARAÇTA ÖNDE VE ARKADA RAHAT OTURMA ALANLARI VAR. CVT ŞANZIMAN 1.6 BENZİNLİ MOTORDA YER ALIYOR. BAGAJ 530 LİTRE.



Baz fiyatı 46.000 TL

Makyajlı Fluence Türkiye'de Joy, Touch ve Icon olmak üzere üç donanım seviyesiyle satılıyor. 1.6 lt 16V 115 HP CVT X-Tronic'in etiketi Joy seviyesinde 46.000 TL, Touch'ta 49.000 TL, bu sayfalarda gördüğünüz Icon'da ise

53.750 TL. Bakım gerektirmeyen trigger zincirine sahip olması nedeniyle kullanım maliyeti düşük olan bu model, Türkiye'de üretiliyor olmanın ve Renault'nun mevcut geniş satış-servis ağının tüm avantajlarını kullacılarına sunuyor.

Renault Fluence 1.6 16V 115 HP CVT X-Tronic**Fabrika verileri**

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	CVT X-Tronic Otomatik
Maksimum güç:	115 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	155 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4622 / 1809 / 1479 mm
Bagaj hacmi:	530 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.6 / 5.1 / 6.4 lt/100 km
Fiyat (Joy/Touch/Icon):	46.000 TL / 49.000 TL / 53.750 TL

Test verileri**Hızlanma:**

0-50 km/s:	4.05 sn
0-80 km/s:	7.8 sn
0-100 km/s:	11.45 sn
0-120 km/s:	16.5 sn

Ara hızlanma:

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

Fren mesafesi:

100-0 km/s:	39.5 m
80-0 km/s:	25.0 m
50-0 km/s:	9.8 m

+ Ön tasarım, otomatik konforu, tüketim, bagaj hacmi

- Performansı 1.6 lt 110 HP Manuel'den düşük

149 g/km

C

e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



ZORLU MÜCADELE

Yeni jenerasyonunda sportif bir tasarıma kavuşan Toyota RAV4'ü; çok sayıda modelin rekabet içerisinde olduğu kompakt SUV segmentinde yüksek fiyatı, düşük performansı ve yüksek yakıt tüketimiyle zorlu bir mücadele bekliyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni RAV4 Türkiye'de 2.0 lt benzinli ve 2.2 lt dizel motor seçenekleriyle satılıyor. Bu sayımız için 2.0 litrelik, atmosferik benzinli, CVT şanzımanlı ve AWD (dört tekerlekten çekişli) versiyonunu kullandık.

Sportif tasarım

Yeni RAV4, eskisinden çok daha sportif olan dış tasarımıyla dikkat çekiyor. Markanın yeni tasarım anlayışı çerçevesinde şekillendirilen araç, 4570 mm ile eskisinden 125 mm daha uzun. Yeni RAV4'ün genişliği 1845 mm, yüksekliği 1660 mm, dingil mesafesi ise 2660 mm. 1545 kg boş ağırlığa sahip olan aracın bagaj hacmi 647 litre. Tam boy stepne yerine lastik tamir kiti bulunan otomobilin arka koltukları katlandığında bu hacim 1846 litreye çıkıyor. Bagaj kapağı, eskiden yana doğru açılırken, yeni nesilde yukarıya doğru açılıyor. Öte yandan bagaj kapağı, baz donanımdan itibaren elektrikli olarak açılıp kapatılabiliyor.

Geniş iç mekân

Yeni RAV4'ün iç mekânı, sürücü ve dört yolcuyu rahat ettirecek kadar geniş. Tüm koltuklarda diz, baş ve omuz



YENİ TOYOTA RAV4'ÜN İÇ MEKANI, ESKİ MODELE GÖRE DAHA BAŞARILI OLSA DA, HALA BAZI ERGONOMİK SORUNLAR VAR.





RENKLİ EKRAN GERİ VİTES KAMERASINA EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR. VİTES KOLUNUN İLERİSİNDEKİ BUTONLAR ERGONOMİK KEN DİREKSİYONUN SOL VE SAĞ ARKASINDAKİ BUTONLARA ULAŞMAK ZOR.



mesafeleri yeterli. Arka koltuk sırtlık-
larının eğim ayarlı olması konforu art-
tırıyor. Yine bu sırada, yerde şaft tüne-
li çıkıntısı bulunmaması, ortada otu-
ran kişiye önemli bir avantaj sağlıyor.
Eşya ve bardaklık konusunda bir so-
runun bulunmadığı otomobilde mal-
zeme olarak çoğunlukla sert plastik
kullanılmış. Ön konsolun bir kısmının
baz donanımdan itibaren deri kaplı ol-
ması bu durumu biraz olsun hafifleti-
yor. Ön konsoldaki kumanda birimle-
rinin yerleşimi, önceki nesildeki ka-
dar kötü değil. Hatırlatmak gerekirse,
önceki modelde şanzımanla ilgili bu-
tonlar şanzımana en uzak yerde (di-
reksiyon simidinin sol arkası), aynay-
la ilgili olan butonlar aynadan en uzak
yerde (orta konsol) bulunuyordu. Yeni

RAV4'te en azından bu durum bertaraf
edilmiş. Ancak yine de, çok fazla bu-
ton var ve dağılım yine biraz karışık.
Örneğin Şerit takip Asistanı'nı kapat-
mak isterseniz, benim gib kullanım kı-
lavuzuna başvurmanız gerekiyor (Sa-
atin bulunduğu ince şeridin en solun-
da buton varmış). Ya da Eğim İniş Des-
tek Kontrolü'nün butonu direksiyon si-
midi tarafından (sağ arkasında) perde-
leniyor. Benzer biçimde 4x4 ve bagaj
açma butonları da direksiyon simidi-
nin sol arkasına gizlenmiş. Toyota tasa-
rımcı ve mühendislerinin neden bu tür
bir yerleşimi tercih ettikleri anlaşılamı-
yor. Sade tasarımlı gösterge birimleri
rahat okunuyor. Ön konsoldaki Toyota
Touch multimedya sisteminin renkli ve
dokunmatik ekranı ise kolay kullanım-



RAV4'TE BEŞ YETİŞKİNİN RAHAT YOLCULUK ETMESİ MÜMKÜN. ARKA-ORTADA ZEMİNİN DÜZ OLMASI AVANTAJ. ELEKTRİKLİ KAPAĞA SAHİP BAGAJIN HACMI 647 LİTRE VE 1846 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.

lı (Test aracında Touch Pro sistemi ve 7 inç'lik ekran vardı). Geri görüş kamerası da bu ekranla kullanılıyor. Usb ve aux girişleri vites kolunun ilerisinde ve kullanımı kolay.

2.0 lt benzinli motor

Yeni RAV4'te yer verilen 2.0 litrelik atmosferik benzinli motor 6200 d/d'de 151 HP güç ve 4000 d/d'de 195 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 185 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.7 saniye. CVT şanzıma sahip araç, fabrika verilerine göre 100 km'de ortalama 7.2 lt benzin tüketiyor, şehir içi tüketim değeri ise 9.2 lt. Karbondioksit salımı 167 g/km ile emisyon tablosundaki D harfine denk geliyor. Yeni RAV4, standart kullanımda önden çekişli bir araç. Ancak, ihtiyaç

olması halinde sistem otomatik olarak dört tekerlekten çekişe geçiyor ve yola sorunsuz devam etmenizi sağlıyor. Ayrıca sürücü de 4x4 butonuna basarak sürekli dört tekerlekten çekiş sistemini tercih edebiliyor. Öte yandan; yeni RAV4'teki "Sport" ve "Eco" butonları, sürüş tarzınıza göre seçim yapmanıza imkân tanıyor. Sport, daha iyi bir performans hedeflerken Eco, yakıt tüketimini düşürme amacını taşıyor. Bu butonlardan herhangi birine basmazsanız standart kullanım söz konusu oluyor. Stop&Start sistemi ise benzinli motorda bulunmuyor. Süspansiyon sistemi konfor odaklı ayarlandığı için darbe emişi yeterli. Ancak hem bu yumuşak süspansiyon hem de aracın yerden yüksek olması, yüksek hızda yol tutuşu olumsuz etkiliyor.



Toyota RAV4 2.0 Multidrive S AWD Premium Plus

Fabrika verileri

Motor:	1987 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	151 HP @ 6200 d/d
Maksimum tork:	195 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	10.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4570 / 1845 / 1660 mm
Bagaj hacmi:	647-1846 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.2 / 6.1 / 7.2 lt/100 km
Baz fiyat/Test aracı (Elegant/Premium Plus):	99.500 TL / 121.900 TL

➕ Bagaj hacmi, iç mekân genişliği, donanım

➖ Fiyat, performans, malzeme kalitesi, tüketim

167 g/km

D

Bu durumda elektronik sürüş destek sistemleri güvenliği sağlamayı hedefliyor.

Baz fiyatı 99.500 TL

Devir küçük hacimden yüksek güç alma devri. Otomobil üreticilerinin, düşük emisyonlu araçlara sahip olmak için yöneldikleri bu anlayış, silindir hacmine göre vergi alınan Türkiye'de hem markaların hem de otomobil severlerin işine yarıyor. Ama bunu ger-

çekleştirmeyen markalar da var. Bunlardan biri de Toyota. Yeni RAV4'te 2.0 lt benzinli ve 2.2 lt dizel motor seçenekleri sunan marka, bu nedenle Türkiye'deki rekabetin gerisinde kalmaya mahkum. Çünkü karşısında 1.4 lt, 1.5 lt ve 1.6 lt motorlara sahip rakipler var. Yeni RAV4'ün benzinli motorda baz donanımı olan Elegant'ın fiyatı 99.500 TL. Bu fiyat Premium donanımında 111.900 TL'ye, test aracımızdaki Premium Plus'ta ise 121.900 TL'ye çıkıyor.





INTERCITY İSTANBUL PARK'TA 19 MAYIS COŞKUSU

Otomobil tutkunları, düzenlenen pist günleri etkinliği ile otomobil kullanma zevkini birinci sınıf bir pistte tadabilme imkanına kavuştular.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar.

Intercity İstanbul Park Pist Günleri'nin ilki 19 Mayıs 2013'te gerçekleştirildi. Bir karnaval havasında gerçekleştirilen etkinliğe İstanbul dışından, Kocaeli ve Bursa gibi çevre illerden de yoğun katılım olduğu gözlemlendi. 200'ün üzerinde aracın kayıt yaptırdığı bu etkinliğe biz de Otomobil Yayıncılık olarak MINI John Cooper Works Countryman ile katıldık. Araç güçlerine göre çeşitli kategorilerin oluşturulduğu etkinlikte öncelikle kurallardan bahsedilen kısa bir toplantı düzenlendi. Etkinliğe katılabilmek için sürücüler önce pist kullanım sözleşmesini ve taahhütnameyi imzaladılar. Daha sonra ise araç sürücüleri kendi araç gruplarına ait seansın başlamasını bekleme salonunda beklediler ve start alan araçları tribünden veya bekleme salonundaki televizyonlardan izlediler. Her seansın 20 dakika sürdüğü etkinliğe biz de otomatik şanzımanlı MINI John Cooper Works Countryman ile 2 seans olarak katıldık. Pistte çıkmadan önce teknik kontrolde, emniyet kemerlerinin çalışıp çalışmadığı, iç mekanda, bagajda sabitlenmemiş, dağılacak, dökülecek maddeler olup olmadığı-



na bakıldı ve piste çıkış izni verildi. MINI John Cooper Works'ün 1.6 litrelik turbo motoru 6000 d/d'de 218 HP güç ve 1900-5000 d/d aralığında 280 Nm (overboost ile 2100-4500 d/d arasında 300 Nm) tork üretiyor. Bu güç 6 ileri oranlı Steptronic özellikli otomatik şanzımanla dört tekerleğe birden aktarılıyor. ALL4 adlı dört tekerlekten çekiş sistemi normal şartlarda güç dağılımını ön-arka tekerlekler arasında yüzde 50:50 oranında yapıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlan-

ması fabrika verilerine göre 7.0 saniye, maksimum hızı ise 223 km/s. 1505 kg gibi yüksek sayılabilecek bir ağırlığa sahip (hatchback kardeşi 1260 kg) John Cooper Works Countryman pistte bizi mahcup etmese de, uzun düzlüklerde hızlanma konusunda fazla kilolarını zaman zaman hissettirdi. Araç virajlara dengeli gaz tekniği ile girince oldukça dengeli bir otomobil. Otomatik şanzıman spor modda kullanıldığında ise bazı viraj çıkışlarında vites ufaltması gereken yerde bir üst

ORTA KONSOLDAKİ DEV HIZ GÖSTERGESİ BİR MINI KLASİĞİ. ÖN TAMPONDAKİ HAVA GİRİŞİ DEKOR DEĞİL. BU SAYEDE FRENLERİN SOĞUTULMASINA YARDIMCI OLUNUYOR.



viteste kalarak zaman kaybına neden oldu. Bu durumu vitesi manuel olarak ufaltarak çözebilmek mümkün. Frenler ise yüksek hızda yapılan frenlemlerde bile etkinliğini korudu.

Seans ücreti 120 TL olan etkinlikte kask kullanımı mecburi. Eğer sürücünün kendi kaskı yoksa organizasyon 20 TL'ye kask kiralama hizmeti sunuyor. Tur zamanı ölçümü için transponder kirası ise 120 TL. Ayrıca 10 TL giriş ücreti vermek gerekiyor.



19 Mayıs sabahı saat 8.00'da Intercity İstanbul Park'a giriş yaptık. Seans ücreti haricinde girişte de 10 TL ödeniyor.



Girişten sonra park alanına aracımızı park ettik. Park alanında değişik şehirlerden otomobiller vardı.



Otomobil parkta beklerken araç numarası olan çıkartmaları aldık.



Piste çıkmadan önce pistte otomobil kullanm kurallarının anlatıldığı kısa bir toplantı yapıldı.



Sürücüler, akşam saat 18.00'a kadar süren seanslarda sıranın kendilerine gelmesini pistteki salonda bekledi.



Biz salonda beklerken, MINI JCW Countryman'ımız ve diğer otomobiller park alanında idi.



Radyatör ızgarasındaki mavi parça tur zamanı tutmaya yarayan tranponder. Kirası 120 TL.



GPS teknoloji test cihazımızı da araca taktık. Sürüş analizin arka sayfada bulabilirsiniz



Piste çıkmadan önce yapılan teknik kontrolde araç içinde boşta eşya kalmamasına dikkat ediliyor.



Kask kullanımı mecburi. Eğer kaskınız yoksa organizasyon 20 TL'ye kiralyor.

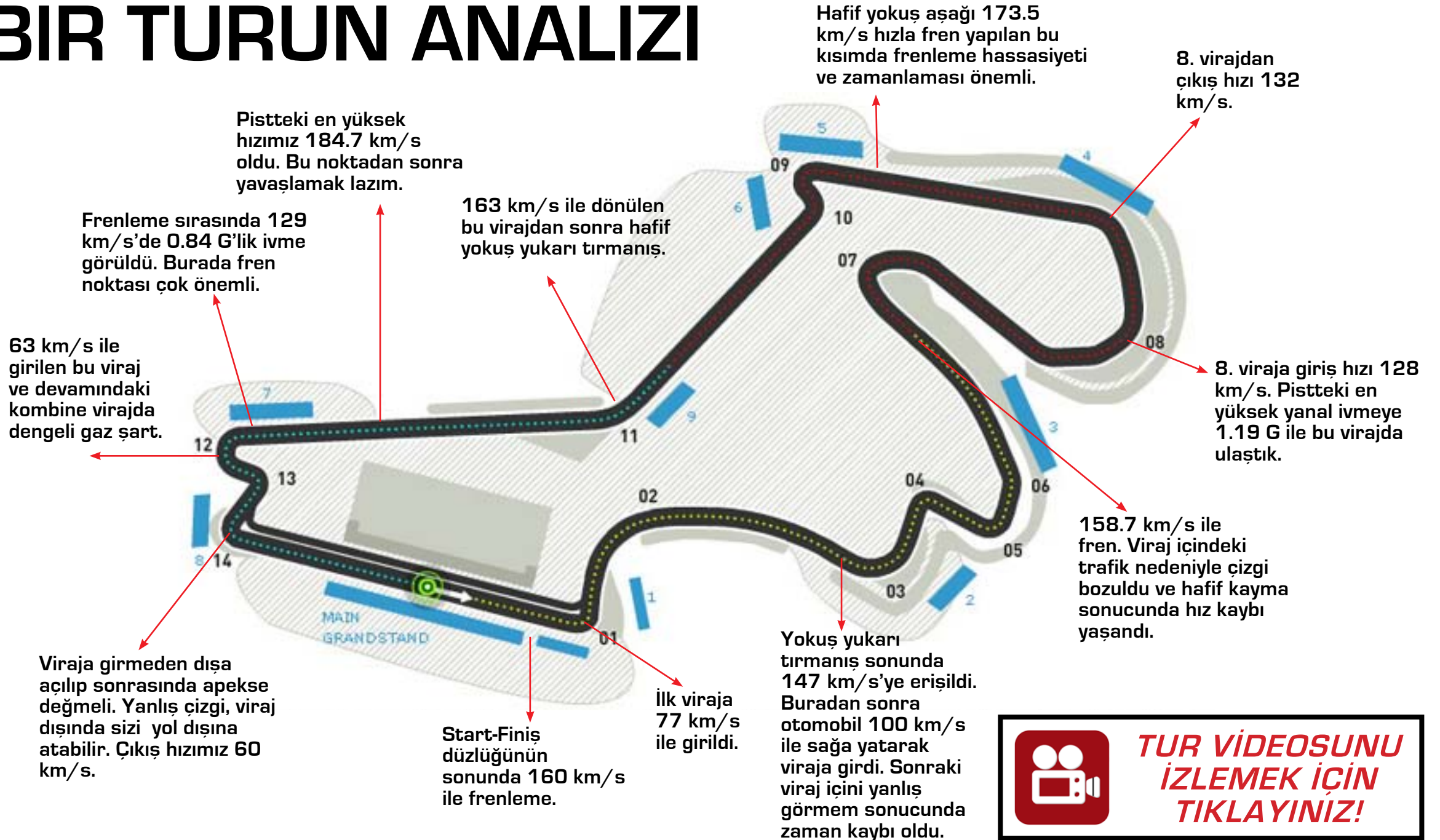


Pisti 2:44.748'de döndük. Test cihazımızla elde ettiğimiz sonuçsa sadece birkaç salise farklı: 2:44.78

Intercity İstanbul Park özellikleri

Pist uzunluğu:	5.338 m
Pist genişliği:	14 - 21.5 m
Pist toplam viraj sayısı:	14 adet
Pist toplam viraj sayısı (sağ):	6 adet
Pist toplam viraj sayısı (sol):	8 adet
Pist toplam düzlük sayısı:	4 adet
En keskin viraj yarı çapı:	15 m
Pist en uzun düzlük uzunluğu:	720 m
Start-Finish düzlüğü uzunluğu:	655.5 m
Pistteki en yüksek boyuna eğim:	%8.145

BİR TURUN ANALİZİ



**TUR VİDEOSUNU
İZLEMELİK İÇİN
TIKLAYINIZ!**

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.

Sıcak günler

Yaz sıcaklığının etkisini giderek göstermeye başladığı şu aylarda yarış parkurlarında hararet ibresi giderek yükselmeye başladı. Dünya Ralli Şampiyonası'nın geride kalan Arjantin Rallisi'nde yarı emekli geçirdiği sezondaki tek toprak zeminli yarış hakkını Arjantin'de kullanan Sebastian Loeb zafere ulaşırken, "mihrap hala yerinde" mesajı verdi. Ülkemizin parkurlarında ise şampiyonanın ikinci yarışı olan Eskişehir Rallisi'nde Fatih Kara zafere ulaşarak asfaltın efendisi olduğunu yine kanıtladı. F1 mücadelesinde geçen sene olduğu gibi yine her yarış farklı bir pilot birinci gelerek adrenalin dozunu düşürmezken, MotoGP mücadelesinde ise işler şu an Repsol Honda'nın İspanyol sürücüler Dani Pedrosa ve Marc Marquez açısından yolunda gidiyor. Ayrıca geçtiğimiz ay Borusan Otomotiv Motorsport ekibinin ETCC'de mücadele eden milli sporcusu Aytaç Biter, Salzburg'daki ikinci yarışta kendi kategorisinde ilk kez podyuma çıkmayı başardı.

Geride bıraktığımız Mayıs ayında kısa adı TOSFED olan Türkiye Oto-

mobil Sporları Federasyonu yönetimi istifa ettiklerini açıkladı. Başkan Demir Berberoğlu tarafından yanında yönetim kurulu üyeleri olduğu halde yapılan bu istifa açıklamasının gereği olarak da kulüpler tarafından toplanan imzalar gösterildi. Bu imzaların olağanüstü kongreye gidilmesi için yeterli sayıya ulaşması nedeniyle başkan ve yönetim kurulu top yekün gemileri yaktı ve 4 Temmuz tarihinde Ankara'ya sandık başına gidilmesi kararlaştırıldı. Seçimin ve sonrasında Türk Otomobil Sporları için hayırlı olmasından başka bir şey demek gelmiyor şu anlık içimden. Her zaman olduğu gibi bu köşelerde ve haberlerimizde sporun üst yönetiminin icraatlerinin takipçisi olup, hiçbir oluşuma taraf olmayacağımızı bir kez daha belirtmek isteriz.



Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn

V1 Challenge Bursa'da nefes kesti

Üçüncü sezonunu yaşayan V1 Challenge'ın ikinci yarışında İzmirli pilot Can Tolon galip gelen isim oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

V1 Challenge 2013 mücadelesinin ikinci yarışı Bursa Nilüfer Belediyesi'nin katkıları ile Fatih Sultan Mehmet Bulvarı'nda yapıldı. Yarışta 17 pilot yer alırken, binlerce seyirci tarafından ilgiyle takip edildi. Sıralamalarda 34.374 saniyelik zaman ile birinci olan Yağız Avcı yarışa ilk sırada başladı. İyi bir start alamayan Avcı pozisyonunu kaybetti ve ikincilik için mücadele ederken rakibi ile yaşadığı temas sonunda komiserler kurulu tarafından ihraç edildi. Sıralamaların ikincisi Burak Çukurova, Bursa'da tecrübesini konuşturdu ve pistte yaşanan tüm sıcak mücadelelerden başarı ile sıyrılarak yarışta da ikinci olmayı başardı. V1 Challenge 2013'ün Tarsus'ta yapılan ilk ayağını kazanan Tolon, Bursa'da da dominant bir performans sergileyerek birincilik kürsüsünü kimseye bırakmadı. Koray Muratoğlu da üçüncü olarak podyumda yer aldı. İlk iki yarış sonunda 40 puan ile Can Tolon V1 Challenge klasmanında ilk sırada yer alıyor.

Nilüfer Belediyesi'nden destek

Bursa'daki mücadelede Kadın pilotlar klasmanında Oya Eren birinci, Didem Kargın ise ikinci sırada yer aldılar. Bursa Nilüfer Belediye Başkanı Mustafa Bozbey'in de katıldığı kortejde, V1 Challenge pilotları toplu olarak yarışın yapılacağı Fatih Sultan Mehmet Bulvarı'nda Bursa halkını selamlamış ve yarışa davet etmişti. Bursa Nilüfer Belediyesi'nin desteği ile düzenlenen ve yerel halkın ilgisiyle geçen Pazar günü, ayrıca Volkan Işık'ın yaptığı drift showlarla renklendi ve kalabalık tarafından beğeni kazandı.



HAZİRAN 2013

101



Alonso evinde rahat

Kendi evinde ateşli İspanyol taraftarlarının desteğinde yarışan Fernando Alonso etkileyici bir zafere imza attı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fanatik ve ateşli İspanyol taraftarlarının doldurduğu Barcelona pistinde yarışta çok iyi start alan Fernando Alonso daha ilk turda iki rakibini geride bırakarak üçüncü sıraya yükseldi. Bu yükselişin ardından ilk pit stopların ardından liderliğe yerleşen İspanyol pilot, yarış sonuna kadar zirveyi kaptırmayarak seyircilerin desteği altında damalı bayrağı ilk sırada geçmeyi başardı. Alonso bu sonuç ile kariyerindeki 32. zafere ulaşırken, İspanya'da ikinci kez galibiyete erişmiş oldu. Yarışta ikinci sırayı Lotus takımından Kimi Räikkönen alıp yine puan almayı başarırken, Alonso'nun takım arkadaşı Feli-

pe Massa'da uzun süre sonra podyuma çıkma başarısını göstererek yarış üçüncü sırada tamamladı. Şampiyona lideri Sebastian Vettel ise yarış dördüncü sırada bitirerek podyumdan uzak kalırken, takım arkadaşı Mark Webber de beşinci sırada kendisini takip etti. Yarışa pole pozisyonunda başlayan Nico Rosberg ise sorunlarla dolu geçen yarış altıncı sırada bitirebildi. Force India takımının İngiliz pilotu Paul Di Resta yedinci sırada finişe gelirken, McLaren'dan Jenson Button ve Sergio Perez de sekizinci ve dokuzuncu sırada yer bu-
larak takımın bu sezon kötü gidişatını düzeltemediler.

Alonso: “Daha hızlı olmamız gerekiyor”

Evindeki yarışta birinci gelme mutluluğunu yaşayan ve doyasıya kutlayan Fernando Alonso, yarış sonrasında “Bu yıl yine hala en hızlı pakete sahip değiliz ama bunun üzerinde çalışıyoruz. Kesinlikle Pazar günleri rekabetçi bir paketimiz var. Tek turda en hızlı değiliz, belki yarışta da en hızlı tur derecesini kaydedemiyoruz ama pit stoplarda, startlarda, lastikleri verimli kullanmada ve şampiyonluk mücadelesinde rekabetçi bir araç için gerekli daha birçok şeyde harikayız” açıklamasını yaptı. İkinci sıradaki Raikkonen ise “İyi bir start ala-



Kimi Raikkonen Alonso ile mücadeleden kaçınarak ikincilik puanını cebine koydu.



Felipe Massa uzun aradan sonra podyuma çıkmaktan dolayı çok mutluydu.

madık, fakat sonucun startta belirlendiğini sanmıyorum. Sonuçta kazanamadık, ancak kazandığımızda mutlu oluruz. Şampiyonluk mücadelesinde Vettel'e biraz daha yakınız, Fernando ise beni yakaladı. Fakat şampiyonluk mücadelesinin içinde-

yiz. Umarız daha fazla yarış kazanırız" derken, uzun aradan sonra podiuma çıkma sevinci yaşayan Felipe Massa ise "Belki Kimi Raikkonen ile mücadele etme fırsatı vardı fakat sonuçta harika bir yarış oldu, harika iş çıkardık" dedi.



Mark Webber takım arkadaşı Vettel'in ardından 5. oldu.



Nico Rosberg pole pozisyonunda başlayarak finiş 6. sırada geldi.



Sebastian Vettel Barcelona Pisti'nde gününde değildi.

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastian Vettel.....	89
2.....	Kimi Raikkonen	85
3.....	Fernando Alonso.....	72
4.....	Lewis Hamilton.....	50
5.....	Felipe Massa	45
6.....	Mark Webber	42
7.....	Paul Di Resta.....	26
8.....	Roman Grosjean	26

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault.....	131
2.....	Ferrari	117
3.....	Lotus-Renault.....	111
4.....	Mercedes.....	72
5.....	Force India-Mercedes.....	32
6.....	McLaren-Mercedes	29
7.....	Toro Rosso-Ferrari.....	8
8.....	Sauber-Ferrari.....	5

Formula1 İspanya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1.....	Fernando Alonso.....	Ferrari.....	1:39:16.596
2.....	Kimi Raikkonen	Lotus-Renault.....	+ 9.338
3.....	Felipe Massa	Ferrari	+ 26.049
4.....	Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault.....	+ 38.273
5.....	Mark Webber	Red Bull-Renault.....	+ 47.963
6.....	Nico Rosberg	Mercedes	+ 1:08.020
7.....	Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+ 1:08.988
8.....	Jenson Button.....	McLaren-Mercedes.....	+ 1:19.506
9.....	Sergio Perez	McLaren-Mercedes.....	+ 1:21.738
10.	Daniel Ricciardo.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+ 1 tur

Monaco'da Rosberg fırtınası esti

Monte Carlo caddelerinde yapılan yarışın bu seneki galibi Mercedes takımının Alman pilotu Nico Rosberg oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



İki güvenlik aracı periyodu ve bir kırmızı bayrak ile yine olaylarla dolu geçen Monaco GP'sinde Nico Rosberg pole pozisyonunda başladığı yarışta, kariyerinin ilk Monaco GP zaferini elde etti. 1983'te yine burada kazanan babası Keke Rosberg'in ardından 30 sene sonra elde edilen bu zaferin genç Alman pilot için şüphesiz önemi büyüktü. Bir önceki yarışın yapıldığı İspanya GP'sinde podyumdan uzak kalan Red Bull takımı pilotları Sebastian Vettel ve Mark Webber bu kez ikinci ve üçüncü sırada finişe geldiler. Yarışa ikinci sırada başlayan Lewis Hamilton ise pit stratejilerinin önemli olduğu Monaco'da belki de yanlış stratejinin kurbanı olarak dördüncülüğe kaldı. Force India takımından Adrian Sutil, Fernando Alonso ve Jenson Button'ı aynı noktada büyük cesaretle geçmeyi başarırken, takım arkadaşı ve Alonso'yu geride bırakan Perez'in Raikkonen'le teması sonucu aracında hasar oluşunca, Sutil, Perez'i de geçerek yarışı beşinci sırada tamamlamayı başardı. Alman pilot bu geçişleriyle belki de yarışın yıldızı sayılabilir. Jenson Button son bölümde Fernando Alonso'yu geçerek yarışı altıncı sırada noktalar, Jean-Eric Vergne seki-



Sebastian Vettel geçişin zor olduğu Monaco caddelerinde Rosberg'in ardından ikinciliğe razı oldu.

zinci sırada Fernando Alonso'yu takip etti. Sergio Perez teması sonrası pite geldiği için son sıraya düşen, ancak son turda Hulkenberg'i geçerek son puanı kapmayı başaran Kimi Raikkonen ise 10. sırada yer alarak bu yarıştan da puanla ayrılmayı başardı. Felipe Massa antrenmanlar sırasında yaptığı kazanın neredeyse aynısını yaparken, tıbbi kontroller için hastaneye gönderildi. Brezilyalı pilotun durumu hakkında Ferrari takımı Twitter üzerinden yaptığı açıklamada, önemli bir sağlık sorunu olmadığı, ancak araçtan çıkar



Mark Webber takım arkadaşı Vettel'in ardından 3. geldi.

çıkılmaz boyunluk takılan Massa'nın daha detaylı kontroller için hastaneye gittiğini belirtti.

Rosberg: "Şu an tek düşüncem buradaki zaferim"

Babası Keke Rosberg'in Monaco zaferinin 30 sene ardından galibiyete uzanarak büyük sevinç yaşayan Nico Rosberg, "Bugün çok daha iyi bir pozisyondaydık, farklı bir pist, lastikleri koruyarak iyi bir yarış çıkarma şansım oldu. Bu zaferle aşırı heyecanlanılması gerekiyor. Çünkü hala yarış hızımızda ve aracın gelişiminde sorunlarımız var. Herkes sonuna kadar zorluyor. O yüzden kesinlikle şampiyonluğu düşünmüyorum, bugün sadece Monaco'yu düşünüyorum. Gençliğimin ilk yıllarında bu yarışı seyre-

derken ilk hatıralarım kırmızı-beyaz renkli araçta sarı kaskıyla Ayrton Senna'ydı. Benim için burada kazanmak çok özel, inanılmaz, gerçek dışı bir şey.." açıklamasını yaptı. İkinci olan şampiyona lideri Sebastian Vettel ise "'Mercedes, kendileri için en iyi olan herşeyi yaptı. Starttan sonraki birkaç turda yaptıkları ortada, yavaşlar ve tek pit stop yapmaya çalışıyorlardı. Öndeydiler ve geçiş oldukça zordu. Ne zaman yaklaştıma çalışsam hemen tepki verdiler. Yavaş gitme, sonra da yeniden hız kazanma lüksüne sahiptiler. Dolayısıyla bu açıdan bakıldığında çok heyecan verici bir yarış olmadı. Lastiklerin korunması gereken çok tur vardı, pek ideal bir yarış değildi ama sonuçtan da memnunum" diye konuştu.



Hollywood starı
Cameron Diaz
yarışa renk kattı.



Lewis Hamilton pit stratesinin kurbanı oldu.

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1	.....Sebastian Vettel.....	107
2	.....Kimi Raikkonen	86
3	.....Fernando Alonso.....	78
4	.....Lewis Hamilton.....	62
5	.....Mark Webber	57
6	.....Nico Rosberg	47
7	.....Felipe Massa	45
8	.....Paul Di Resta.....	28

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1	.....Red Bull-Renault.....	164
2	.....Ferrari	123
3	.....Lotus-Renault.....	112
4	.....Mercedes.....	109
5	.....Force India-Mercedes.....	44
6	.....McLaren-Mercedes	37
7	.....Toro Rosso-Ferrari.....	12
8	.....Sauber-Ferrari.....	5

Formula1 Monaco GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1	.....Nico Rosberg	Mercedes	2:17:52.056
2	.....Sebastian Vettel	Red Bull-Renault.....	+3.8 s
3	.....Mark Webber	Red Bull-Renault.....	+6.3 s
4	.....Lewis Hamilton.....	Mercedes	+13.8 s
5	.....Adrian Sutil	Force India-Mercedes.....	+21.4 s
6	.....Jenson Button.....	McLaren-Mercedes	+23.1 s
7	.....Fernando Alonso.....	Ferrari	+26.7 s
8	.....Jean Eric Vergne	Toro Rosso-Ferrari.....	+27.2 s
9	.....Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+27.6 s
10	.....Kimi Raikkonen	Lotus-Renault.....	+36.5 s

Tango'nun kralı Loeb

Bu sezon sadece dört rallide start alacak olan Sebastien Loeb, katıldığı üçüncü yarış olan Arjantin Rallisi'nde Ogier'e zafer izni vermedi.

Yazı: Gürkan Çağlar



Yarı emekli olarak geçirdiği sezonda önce Monte Carlo Rallisi'ni kazanıp daha sonra İsveç Rallisi'nde de ikinci sırada finiş gören Sebastien Loeb, Arjantin Rallisi'nde zafere ulaşarak 3'de 2 yaptı. 2012 İspanya Rallisi'nden beri Citroen DS3 WRC ile toprakta yarışmamış olan ve neler yapacağı merak konusu olan Fransızların efsane pilotu, yine akılcı ve hızlı pilotajıyla Ogier'in yol dışına çıkmasıyla liderliğe yerleşip finişe kadar yerini korudu ve zafere ulaşmayı başardı. Yarışın yedinci özel etabında Arjantin'in zorlu kış şartlarından ötürü kayganlaşan parkurunda

yol dışına çıkan şampiyona lideri Sebastien Ogier, üçüncülüğe gerilemesine rağmen yarış sonunda ataklarını sıklaştırarak Loeb'ün ardından ikinci sıraya yükselerek bu sonuçla şampiyonadaki liderliğini açık arayla korudu. Ogier'nin takım arkadaşı Jari Latvala ise diğer yarışlara nazaran problemsiz bir hafta sonu geçirdi ve özellikle son gün geçilen dört etapta da en iyi zamanları yaparak podyuma üçüncü sırada çıktı ve kendine olan güvenini bir nebze olsun tazeledi. Yine ateşli Arjantinli ralliseverlerin yoğun ilgisi ne sahne olan rallide dördüncü sıra-

da ise Qatar – M Sport takımından Evgeny Novikov yer aldı. Novikov'un ardından takım arkadaşı Thierry Neuville yer alırken, Citroen'in performansı artık tartışılmaya başlanan Fin pilotu Mikko Hirvonen ise altıncı sırada finiş görerek yine beklentilerin uzağındaydı...

Loeb “Burada tekrar kazanmak muhteşemdi”

Yarışın ardından konuşan Sebastien Loeb, “Burada tekrar kazanmak, hele bu kadar uzun süredir toprakta yarışmamış olduktan sonra benim için muh-



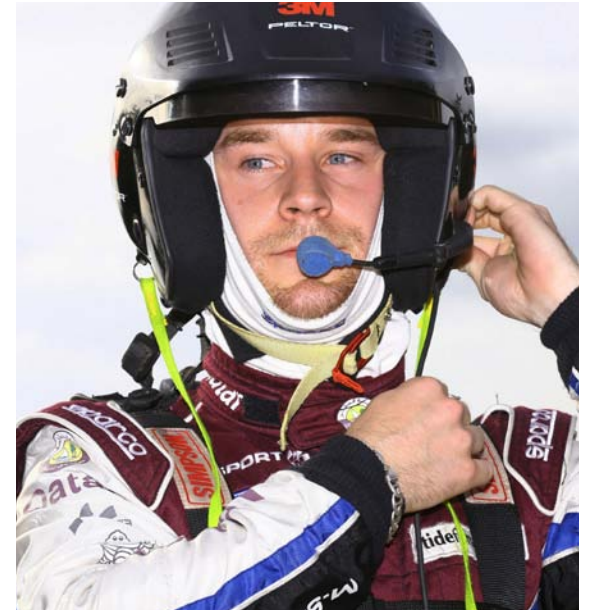
Mikko Hirvonen servis arasında hayvanlara özel ilgi gösterdi.



Jari Latvala üçüncülüğün ardından mikrofonlara konuşurken mutluydu.



Sebastien Ogier bir etapta yoldan çıkınca zaferi Loeb'e kaptırdı.



Mads Ostberg bu yarışta bekleneni veremedi.



Thierry Neuville su geçişlerinde güzel görüntüler verdi.



Andreas Mikkelsen 8. olarak deneyim kazanmayı sürdürdü.

teşem oldu. Arjantin'in çılgın seyircilerine bana ve Daniel'e verdikleri destek için çok teşekkür ediyorum. Bu sezon sonu WRC'ye veda ettikten sonra onları çok özleyeceğim" dedi. Sebastien Ogier ise, "Her yarış kazanamazsınız. Önemli puanlar aldık. Şampiyonluk yolunda emin adımlar ile ilerliyoruz. Yarış boyunca mükemmele yakın bir performans çıkardık. Ama takım el freni ve bundan kaynaklı arka diferansiyel sorunlarını Portekiz'den beri gideremedi. Bunu artık halletmemiz gerekiyor" derken, VW takım patronu Jost Capito "Capito, "Araştırma ve geliştirmelerimiz devam etse de, kapsamlı testler yapmadan ve güvenilirliği garantiye almadan yarışlarda kul-

lanmak niyetinde değiliz. Ogier'in arabasında pnömatik bir el freni kullanılıyor. Bu teknoloji henüz hazır değilken kendi isteği ile araca monte edildi. Şu an bundan kaynaklı sorunlardan şikayet etmesi profesyonelce değil." savunmasını yaptı.

Arjantin Rallisi'nin ardından Sebastien Ogier 122 puanla şampiyonadaki açık farklı liderliğini sürdürürken, sadece üç yarışta start alan Sebastien Loeb 68 puanla ikinci, Mikko Hirvonen ise 57 puanla üçüncü sırada bulunuyor. Takımlar şampiyonasında ise, Volkswagen Ms 154 puanla lider iken Citroen 140 puanla ikinci, M-Sport ise 73 puanla üçüncü sırada yer alıyor.



Evgeny Novikov dördüncü olarak mutlu bir yarış geçirdi.

WRC Arjant'n Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman
1.....	Sebastien Loeb / Daniel Elena	Citroen DS3 WRC	4:35:56.7
2.....	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia	Volkswagen Polo WRC	+ 55.0s
3.....	Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila	Volkswagen Polo WRC	+ 2: 00.8s
4.....	Evgeny Novikov / Ilka Minor	Ford Fiesta WRC.....	+ 2: 36.7s
5.....	Thierry Neuville / Nicolas Gilsoul	Ford Fiesta WRC	+ 4: 40.5s
6.....	Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen	Citroen DS3 WRC.....	+ 6: 23.9s
7.....	Mads Ostberg / Jonas Andersson	Ford Fiesta WRC	+ 11: 02.2s
8.....	Andreas Mikkelsen / Mikko Markkula	Volkswagen Polo WRC	+ 13: 22.1s
9.....	Dani Sordo / Carlos Del Barrio.....	Citroen DS3 WRC.....	+ 13: 22.3s
10.....	Martin Prokop / Michal Ernst.....	Ford Fiesta WRC.....	+ 14: 07.6s

Repsol Honda sürücüsü Dani Pedrosa, evindeki yarışta bu sezon ilk galibiyetine imza attı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Jerez Pisti'ndeki yarışa ikinci sırada başlayan Dani Pedrosa, geçen yılın şampiyonu Jorge Lorenzo'yu ikinci turda geçerek yerini finişe kadar korumayı başardı ve damalı bayrağın altından geçen ilk sürücü oldu. Pedrosa'nın yaptığı 1,39.565'lik tur zamanı da yeni pist rekoru olarak kayıtlara geçti. İkincilik mücadelesi ise Jorge Lorenzo ve Marc Marquez arasında geçti. Son turlarda ikincilik için oldukça iştahlı görünen ve Jorge Lorenzo'nun ensesinde süren Marc Marquez, beklediği atağı son virajda vatandaşının yanında içe kapanarak yaptı. Bu geçiş sırasında Lorenzo'yu pist dışına iten ve düşmesine ramak kalması İspanyol sürücünün öfkesine sebep oldu. Öyle ki Jorge Lorenzo yarış sonrası padok alanında kendisinin elini sıkarak isteyen Marquez'e elini uzatmayıp parmağını iki yana sallaması objektiflere yansdı. Lorenzo aynı tepkiyi finiş podyumunda da Marquez'e kar-

Pedrosa'dan sezonun ilk zaferi



şı sürdürünce yarış otoriteleri birkaç sene önce Dani Pedrosa ile arasındaki soğukluğun bu kez Marquez ile başlayacağını konuşmaya başladılar. Valentino Rossi ise ilk turlarda üçüncü sürdürdüğü yarışta motorundaki ön fren sorunlarından şikayetçiydi ve daha sonra dördüncülüğe gerileyerek bu sırada mücadeleyi noktaladı. CRT sınıfında ise Aleix Espergaro birinci gelerek İspanyolların sevincini katmerlemiş oldu.

Pedrosa: “Evimizde kazanmak inanılmaz bir duygu”

Jerez'deki İspanyol vatandaşlarının yoğun tezahüratları arasında zafere ulaşan Dani Pedrosa, yarışın ardından kendisine uzatılan mikrofonlara: “Bugün evimizdeki pistte kazanmak inanılmaz bir duygu. Şampiyona için de bu galibiyet takımımız için de ayrıca iyi oldu. Benim için taktiksel bir yarıştı. Hızlı sürmek kadar lastiklerimi de finişe kadar maksimum performans almak için iyi bir şekilde korumaya çalıştım. Motorum çok iyi çalıştı ve finişe kadar aradaki farkı kontrol edebildim. Şimdi bu zafere tadını bunda emeği olan ekip arkadaşlarımla çıkarma zamanı” açıklamasını yaptı.



Son virajdaki olaylı geçişin ardından Lorenzo, Marc Marquez'in elini sıkmayı reddetti.



Valentino Rossi Jerez'de İspanyol rakiplerinin hızına ayak uyduramadı.

İspanya Moto GP'si

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman
1	Dani Pedrosa	Repsol Honda Team	45'17.632
2	Marc Marquez	Repsol Honda Team	45'20.119
3	Jorge Lorenzo	Yamaha Factory Racing	45'22.721
4	Valentino Rossi	Yamaha Factory Racing	45'26.546
5	Cal Crutchlow	Monster Yamaha Tech 3	45'30.295
6	Alvaro Bautista	GO&FUN Honda Gresini	45'32.726
7	Nicky Hayden	Ducati Team.....	45'43.264
8	Andrea Dovizioso	Ducati Team	45'59.513
9	Aleix Espergaro	Power Electronics Aspar	46'01.444
10	Bradley Smith	Monster Yamaha Tech 3	46'02.093



Aleix Espergaro CRT sınıfında rakiplerine geçit vermiyor.

Pedrosa'nın ilk Le Mans zaferi

Bu sene de ıslak ve zorlu hava şartları altında yapılan Le Mans MotoGP'sinde Dani Pedrosa galibiyete ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Yarışın startında başlayan yağmur ile birlikte verilen startla ilk viraja lider olarak Ducati'den Andrea Dovizioso girdi. Yağmurda rekabetçi bir performans ulaştığı bilinen Ducati'ler yine

bu liderlikle geleneği bozmazken, Pedrosa ise ikinci durumdaydı. 14. Turda beklenen atağını yapan İspanyol sürücü, Honda'sıyla liderliğe yerleştikten sonra zirvedeki yerini sağlamlaştı-

arak 4,8 saniye farkla zaferi elde etti. Bu galibiyet Pedrosa'nın ilk Le Mans birinciliği olarak kariyer istatistiklerine geçerken, ikincilikte ise Monster Yamaha takımından Cal Crutchlow

yer aldı. Omuzundan sakat olarak tıbbi müdahale ile çıktığı yarışta beklenenden kat kat iyi bir yarış çıkaran İngiliz sürücü bu ikinciliği ile gönülleri fethetti. Sezonun flaş çaylağı Marc Mar-

quez ise yarışa oldukça düşük tempoyla başladı. Pistin kurumasıyla birlikte ataklarını sıklaştırmaya başlayan genç sürücü üçüncü sırada finişe gelerek bu yarış da podyumsuz geçmedi. Yamaha takımından Jorge Lorenzo yarışı yedinci sırada bitirerek umduğunu bulamazken, Valentino Rossi ise beşinci sırada yarış sürdürürken düşme yaşadı. Daha sonra yarışa dönen Rossi, mücadeleyi 12. Sırada noktalandı. CRT sınıfında ise birinciliği yine İspanyol Aleix Espergaro elde etti.

Pedrosa: "Zor başladı, güzel bitti"

Le Mans Pisti'ndeki galibiyetiyle şampiyonadaki liderliğini sürdür-

ren Dani Pedrosa, yarış sonrası "Çok güzel bir yarıştı. Kazanmaktan dolayı çok mutluyum. Yarışın startı oldukça zordu. Pist ıslak olduğu için tutuş da zordu ve risk almak istemedim. Birkaç turun ardından lastiklerimin istediğim ısıya ulaştığını hissettikten sonra hızlanmaya başladım. Öne geçtikten sonra iyi bir ritm tutturarak rakiplerle aramdaki farkı korumayı başararak kazandım. Burada kariyerimin ilk zaferini kazanmak güzel bir duygu oldu. Sezon bizim açımızdan şu ana kadar gayet iyi gidiyor. Umarım bu gidişi sürdürmeyi yaz boyunca da başarabiliriz." şeklinde konuştu.



Cal Crutchlow sakatlığına rağmen ikinci olarak podyuma çıktı.



Valentino Rossi ve Lewis Hamilton yarış öncesi bir araya geldiler.

Fransa Moto GP'si

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman
1	Dani Pedrosa.....	Repsol Honda Team	49'17.707
2	Cal Crutchlow	Monster Yamaha Tech 3	49'22.570
3	Marc Marquez	Repsol Honda Team	49'24.656
4	Andrea Dovizioso	Ducati Team.....	49'27.794
5	Nicky Hayden	Ducati Team.....	49'36.178
6	Alvaro Bautista	GO&FUN Honda Gresini	49'41.268
7	Jorge Lorenzo	Yamaha Factory Racing	49'45.668
8	Michele Pirro	Ignite Pramac Racing	49'58.482
9	Bradley Smith	Monster Yamaha Tech 3	49'59.114
10	Stefan Bradl	LCR Honda MotoGP	50'18.702



Yavaş başlayan Marc Marquez daha sonra hızlanarak 3. oldu.

Bu kez gülen Fatih Kara oldu

Eskişehir'in süratli ve keyifli asfalt etaplarında düzenlenen Battalgazi Rallisi'ni Fatih Kara – Güray Karacar ekibi kazandı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Bu sezon adı Battalgazi Rallisi olarak değiştirilen ve Eskişehir'in asfalt etaplarında düzenlenen sezonun ikinci rallisi, Pegasus Racing'den Fatih Kara/Güray Karacar ekibinin liderliği ile sonuçlandı. Şampiyonanın

açılış yarışı olan Ege Rallisi'nin galibi Yağız Avcı/Bahadır Gücenmez'in 12.9 saniye farkla ikinciliği elde ettiği yarışta, Avcı'nın genç takım arkadaşı Murat Bostancı/Onur Vatansever üçüncü olarak podyuma çıktılar. Ayrıca bu sene 11 yıllık aranın ardından yeniden başlayan Balkan Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışına Eskişehir

hır Battalgazi Rallisi ev sahipliği yaptı. Uğur Soylu-Emir Şahin, Balkan Şampiyonası klasmanında birinciliğin sahibi olurlarken, Bulgaristan'dan daha önce de ülkemizde yarışmış olan Todor Slavov-Dobromir Filipov Renault Clio R3 ile ikinci sırada yer aldılar. Anton Titov-Ventsislav Mirchev ikilisi ise üçüncü olarak bu şampiyono-





Dağhan Ünlüdoğan 2 WD sınıfında rakiplerine geçit vermedi.

naya ilk puanlarını aldılar. Battalgazi Rallisi'nde Sınıf 3 birinciliğini bu yarışta da NG Rally Team'den Burak Çukurova/Ünal Tezel rakiplerine kaptırmadılar. Fiat Punto S1600 ile Ege Rallisi'nde sınıflarında önde giderken yarış dışı kalan Dağhan Ünlüdoğan - Ahmet Sami Can ekibi 2WD klasmanında bu kez zafere ulaşarak şeytanın bacağını kırdılar. Yarışın en iyi bayan pilotu kupasını Neo Motorsport'tan Mitsubishi Lancer Evo 8 ile Simin Bıçakcıoğlu, en iyi bayan co-pilot kupasını da GP Garage My Team'den Hakkı Ağaoğlu ile yarışan Nehir Yılmaz kaldırdılar. En iyi genç pilot kupası yine Murat Bostancı'ya giderken, en iyi genç co-pilot kupasını ise Team 47 Motorsport'tan Ümit Can Özdemir ile yarışan Gökay Gökşen kazandı.

Yağız Avcı, Eskişehir'in hızlı etaplarında Fatih Kara ile başa baş mücadele verdi.



Murat Bostancı rallide yerel halkın yoğun ilgisiyle start aldı.



Kadınlar Kupası birincisi Simin Bıçakcıoğlu zaferini ailesi ile kutladı.



Historic birincisi Engin Kap, son etapta objektifler için Escort'unu çevirdi.



İstanbulu amatör pilot Murat Günarslan yarışı tamamlayamadı.



**Alp Arslan
Taner Sınıf
9'da birinciliği
elde etti.**

En İyi Eskişehirli yerel ekip ödülünü alma sevincini de Ford Fiesta R2 ile yarışan Buğra Banaz - Taner Oylukan ekibi yaşadılar. Historic klasmanında Engin Kap/Başar Yavuz birinciliğin sahibi olurken, Tosfed Ralli Kupası'nda Kategori 1'de Eskişehirli ekip Melih Tarhan/Gülbüz Karel birinciliği kazanırken, Kategori 2'de İzmirli ekip Orçun Nural/Orkan Gökşen, Kategori 3'de Bursalı ekip Hakan Ertarman/Yunus Emre Bol ve kategori 4'te de İstanbullu ekip Yüksel Özgür/Selin Özgür birincilikleri paylaşan isimler oldular.

Fatih Kara: "Hedefimiz her zaman ilk üç sıra"

Eskişehir Battalgazi Rallisi'nde zafere ulaşan Fatih Kara, yarış sonrası kendisine uzatılan mikrofonlara yap-

tığı açıklamada "Eskişehir Battalgazi Rallisi'nden istediğimiz şekilde iyi bir sonuçla ayrılmayı başardık. Bizim için çok zor bir yarıştı. Etaplar çok süratliydi. Havanın çok sıcak olmasından dolayı zemin de bu yüzden kayganlaşmıştı. Çok otomobilin start almasından dolayı parkur iyice kirlendi. Bu tabii ki hepimizi çok zorladı. Yarıştan önce sıkı bir test yapmıştık. Onun da bu rallide faydasını çok gördük. İlk Ege Rallisi'nden önce test süreci yapamamıştık. Bu yarışta otomobilimizin ayarları ile ilgili herhangi bir sıkıntı yaşamadık. Sezonun geri kalan kısmında hep ilk 3 sırada finişe gelmeyi hedefliyoruz. Sezonun sonunda da aynı şekilde ilk üç sırada noktalarsak bizim için başarılı sayılacaktır. İnşallah bu hedefimize ulaşabiliriz." şeklinde konuştu.



**Burak
Çukurova yeni
sponsorlarıyla
başladığı yarışta
Sınıf 3'de yine
1. geldi.**

Battalgazi Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman
1.	Fatih Kara - Güray Karacar	Fiat Punto S2000	53:52.4
2.	Yağız Avcı - Bahadır Gücenmez	Ford Fiesta S2000	54:05.3
3.	Murat Bostancı - Onur Vatansever	Ford Fiesta S2000	54:45.4
4.	Burak Çukurova - Ünal Tezel	Mitsubishi Lancer EVO 9	56:31.2
5.	Dağhan Ünlüdoğan - Ahmet Sami Can	Fiat Punto S1600	56:43.6
6.	Uğur Soylu - Emir Şahin	Mitsubishi Lancer EVO 9	57:13.2
7.	Hakkı Aağaoğlu - Nehir Yılmaz	Mitsubishi Lancer EVO 9	57:38.3
8.	Todor Slavov - Dobromir Filipov	Renault Clio R3	57:39.6
9.	Orhan Avcıoğlu - Burçin Korkmaz	Ford Fiesta R2	58:00.9
10.	Buğra Banaz - Taner Oylukan	Ford Fiesta R2	59:20.0



Aytaç Biter ilk kez ETCC podyumunda

Avusturya'nın Salzburg kentinde kuvvetli sağnak altında gerçekleşen ETCC (Avrupa Binek Otomobiller Kupası) 3'üncü ayak mücadelesinde 52'inci uluslararası yarışını tamamlayan Borusan Otomotiv Motorsport, Aytaç Biter ile 2'inci yarışı 3'üncü sırada tamamlayarak ilk podyum derecesini gerçekleştirdi. Kompetisyon dozu yüksek bir mücadeleye sahne olan yarışta milli sporcumuz Aytaç Biter, 13 ülkeden 32 pilotun mücadele ettiği ilk yarışın sonunda 17'inci sıraya yerleşen Biter, bu sayede 2'inci yarışın da start pozisyonunu belirledi. Aytaç Biter, 2'inci yarışa 17'inci sırada başlamasına karşın mücadeleyi 8'inci sırada tamamlayarak hem 24 sıra birden yükselmiş hem de kendi klasmanını 3'üncü sırada noktalarak Borusan Otomotiv Motorsport adına ilk podyum derecesini almış oldu. Aytaç Biter, "Bu başarının 19 Mayıs tarihine denk gelmesi ayrıca beni çok gururlandırdı." dedi.

Bozhane'de sıcak hafta sonu

2013 Türkiye Tırmanma Şampiyonası 4. yarışı Mapfre Genel Sigorta Bozhane Tırmanma Yarışı, İstanbul Otomobil Sporları Kulübü tarafından 19 pilotun katılımı ile gerçekleştirildi. Kategori 6'da 10:58,920 toplam zamanı ile Opel Astra GSI pilotu Cem Şit ilk sırayı elde etti. Kategori 5'de ise 09:39,662 toplam zamanı ile Subaru Impreza pilotu İbrahim Şendil birinciliğe uzandı. Yiğit Timur ise yeni otomobili Mitsubishi Lancer EVO VIII ile ilk yarışında 03:03.208 ile günün en iyi zamanını kaydetti. Kategori 4'de 09:40,875 toplam zamanı ile Fiat Punto S1600'lu Pegasus Racing pilotu Alkan Erden birinciliği kazanırken, Kategori 3'te 10:32,143 zamanı ile Peugeot 306 S16 pilotu Gürkal Menderes birinciliğin sahibi oldu. Kategori 2'de tek yarışmacı olarak mücadele eden Fiat Palio sürücüsü Ufuk Yavuz 10:49,484 ile Bozhane parkurunu başarı ile tamamlayarak podyumda yer aldı. Kategori 1'de ise geçen yılın şampiyonu Peugeot 106 GTI sürücüsü Ahmet Salih Kandemir 10:49,947 zamanı ile bir kez daha birinciliğe ulaşan isim oldu.



Corsica'da Bouffier kazandı

ERC rallisinde Fransız Bryan Bouffier Peugeot 207 Super2000 ile zafere ulaştı. Jan Kopecky ikinci sırada yer alırken, Toyota Le Mans takımından özel izinle bu yarışa katılan Stephane Sarrazin ise MINI JWC RRC ile podyumun üçüncü basamağına çıktı. Robert Kubica yine zirveyi zorlarken mekanik problemle yarış dışı kalırken, yaşadığı sorunlara rağmen dördüncü olan Craig Breen'de Colin McRae Tam Gaz Ödülü'nü organizatörlerin elinden aldı. 2011 Monte Carlo Rallisi'nden sonra ilk zaferini kazanan Bryan Bouffier: "Fransa'da kendi bayrağımın altında kazanmak müthiş, inanılmaz bir rekabet vardı." dedi. Kopecky ise, "İkinci günün ilk etabındaki şartlar kendime olan güvenimi azalttı. Bu yüzden tempomu biraz düşürmek zorunda kaldım" açıklamasını yaptı. Impreza R4 pilotu Andreas Aigner üretim sınıfını kazanırken, iki çeker sınıfında ise Citroen C2 R2 ile Macar Kornel Lucaks zaferi elde etti.



Hyundai i20 WRC'nin testleri sürüyor

Hyundai, WRC'ye dönüş hazırlıklarını hızlandırarak, i20 WRC'nin ilk ciddi testini Almanya'da gerçekleştirdi. 2003 sezonunda WRC'den çekilen Hyundai bu sefer kendi operasyonu ile spora döneceğini geçtiğimiz sene açıklamıştı. i20'e ait bazı videolar servis edildikten sonra takımın başına uzun süre Peugeot'da başarılı işlere imza atan Micheal Nadan getirilince ve Almanya'daki yeni motorsporları tesisinin açılışı ile süreç hızlandı. Geçtiğimiz hafta basına kapalı yapılan testin ardından görselleri ile basına sunulan açıklamada Nadan, "Alzenau fabrikamız devreye girdikten sonra her şeye en baştan başladık. Ocak ayında başladığımız çalışmalarımızda hedef 2013 WRC sezonudur. Teorideki fikirlerin artık pratikte işleyip işlemediğini bu testler ile görmeye başlayacağız. Açıkçası bu kadar uzun süren bir çalışma ardından ilk tam anlamı ile hazır i20 WRC'i teste görmek duygusal bir an oldu" dedi.



McLaren - Honda birlikteliği 2015'te

McLaren F1 takımı, 2015 senesinden itibaren Honda motoru kullanacağını açıkladı. 1995'den bu yana Mercedes ile çalışan ve bu süre zarfında Mika Hakkinen ve Lewis Hamilton ile şampiyonluklar kazanan İngiliz ekip, toplamda 78 Grand Prix zaferi elde etti. McLaren sportif direktörü Sam Michael, Mercedes'le ortaklığın doğal olarak bitme noktasına geldiğini belirterek, işbirliğinin eskisi gibi verimli olmadığına bitmesinin de kaçınılmaz hale geldiğini ifade etti. İngiliz-Alman ortaklığının Formula 1'in en uzun tarihli işbirliklerinden biri olduğunu belirten Michael, "Mercedes bizi çok iyi tanıyor, biz de oradakileri. Bu durum Mercedes için büyük bir sürpriz olmadı, çünkü bize çok yakınlar, bu ihtimalin er ya da geç gerçekleşeceğinin farkındaydılar" şeklinde konuştu. Sam Michael işbirliğinin ikinci dönemde ne kadar başarılı olacağı konusunda bir öngöründe bulunmanın zor olduğunu sözlerine ekledi.

TOSFED genel kurulu 4 Temmuz'da

TOSFED Başkanı Demir Berberoğlu ile birlikte Yönetim Kurulu asil ve yedek üyelerin çoğunluğunun istifa etmesi nedeniyle; Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nu olağanüstü genel kurulla götürmek üzere, şu ana kadar istifa etmemiş olan üyelere Dr. Sinan Kılıç başkan olarak, Fatih Kılıç başkan vekili ve Ekrem Coşkun Yönetim Kurulu üyesi olarak olağanüstü genel kurulun 4 Temmuz 2013 Perşembe günü Ankara'da yapılmasına karar verdi. Ayrıca önceden kararlaştırılmış ve federasyonun faaliyet programında yer alan ulusal yarışların, daha önceden onaylanmış yarışma takviminde öngörüldüğü şekilde yapılması diğer faaliyetlerin ise ileri bir tarihe ertelenmesi de karara bağlandı. Olağanüstü genel kurul çalışmaları nedeniyle, FIA'dan alınan onayın ardından 8-9 Haziran'da İstanbul'da FIA Avrupa Ralli Kupası'na dahil yapılması planlanan 42. Boğaziçi Rallisi 27-29 Eylül'e ertelendi.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



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

**MAYIS 2013 SAYIMIZI,
6 HAZİRAN'DA ALDIĞIMIZ
RAPORA GÖRE
WEB'DEN 48.275 KİŞİ,
iPad'den İSE 41.298 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi