

WWW.

KASIM 2012

SAYI: 53

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Haber: Yeni Renault Symbol

•YENİ GOLF •YENİ CLIO •301 •C-ELYSEE •TOURNEO CUSTOM •A3 •316i & C 180 •A 180 •CADDY SPORTLINE

Otomobil tutkunları otomobile doydu

Bu yazıyı 5 Kasım tarihinde yazıyorum. 1 Kasım'da basın ve VIP günüyle kapıları açan İstanbul Autoshow 2012, 11 Kasım akşamına kadar devam edecek. İki yılda bir düzenlenen bu dev organizasyon, otomobil tutkunlarının iki yıl biriken hasretlerini gidermesi bakımından çok önemli. Öte yandan, otomobil markaları da bu organizasyonda hem tüm yeniliklerini tanıtmaya hem de müşterileriyle direkt olarak iletişim kurma imkânını elde ediyorlar. Biz basın mensupları ise, yeni modelleri görmekten ziyade, tüm sektör yetkililerini aynı çatı altında bulup onlarla bir araya gelme fırsatı buluyoruz. "Yeni modelleri görmekten ziyade" dedim, çünkü Autoshow'da bizim daha önce görmediğimiz ve/veya haberini yapmadığımız iki otomobil vardı: Yeni Renault Symbol ve makyajlı Renault Fluence. Fuardaki diğer tüm "yeni" modelleri, işimiz gereği zaten daha önce ya Paris Otomobil Fuarı'nda gördük, ya haberini yaptık (Jetta Hybrid'in bilgileri basına dağıtılmıştı) ya da bizzat kullandık (Yeni Clio HB, 301, C-Elysee, yeni Golf, A3, Citigo, Freemont ve yeni Panda ilk sürüş yazılarını dergimizde okuyabilirsiniz). Bu nedenle bizim için fuarın organizasyonu önemliydi. Tüyap'ta düzenlenen Autoshow, önceden yapılan ve benim son derece yersiz bulduğum "Yeri uzak" eleştirilerine inat ilk üç günde 150 bin ziyaretçiye ağırladı bile. Fuar organizasyonunu CNR'den daha başarılı buldum. Buraya sığdıramadığım tüm detayları www.otomobil.com.tr haber portalımızdaki köşemde bulabilirsiniz. Sitemizden bahsetmişken, son 1 ayda sitemize 188.423 kişi giriş yaptı ve toplam 915.506 sayfa görüntüledi. Otomobil tutkunlarının yoğun ilgi gösterdiği haber portalımızı sektörün reklam anlamında da değerlendirmesini diliyorum.

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

Hafiflik

Modern zamanların en büyük sağlık sorunlarından birisi kuşkusuz ki fazla kilolar. Değişen beslenme alışkanlıkları ve hareketsizlik bu sorunun akla gelen ilk nedenleri. Fazla kilo sorunu, insanlar kadar olduğu kadar otomobiller için de bir sorun. Özellikle son 15 yılda artan güvenlik ve konfor donanımları, otomobillerin ağırlıklarında belirgin artışları beraberinde getirdi. Ama bu son 1-2 yılda değişme eğilimine girdi ve otomobil üreticileri ürünlerini hafifletmek için artık daha çok kafa patlatıyor gibiler. Öyle ki bazı bilgilendirme notlarında 0.5 kg hafifleyen parçalar bile sıralanıyor. Bu hafifletme ise yeni üretim metotları, yeni malzemeler ve gerektiği yerde gerektiği kadar malzeme kullanarak sağlanıyor. Hafiflik birçok kişi için kötü imaj olarak algılsa da bir otomobil için avantajları, dezavantajlarından daha fazla. En başta yakıt tüketimi, hızlanma ve fren mesafesini örnek gösterebiliriz. Aynı gövde ve mekaniğe sahip iki otomobilden hafif olanı aynı şartlarda daha az yakıt harcar, daha kısa mesafede durur ve daha iyi hızlanır. Birçok kişi için garip gelecek olsa da, aynı şartlarda hafif olan otomobil virajlarda daha iyi yol tutar. Bunun nedeni ise otomobilin altındaki lastiklerin yere basma alanının belli olması ve viraja girildiği zaman eğer araç daha ağırsa, bu küçük alan daha büyük bir yük tarafından virajın dışına itilecek olmasıdır. Yani lastiklerin yere toplam basma alanı $x \text{ cm}^2$ ise, biri 1000 kg, diğeri 1200 kg'lık aynı otomobillerle sabit hızla aynı viraja girildiği zaman, ağır otomobilin lastikleri daha fazla ağırlığa maruz kalacaktır. Bu noktada bazı okuyucularımızın aklına otomobil haricinde bazı ticari araçların arkasına kum torbaları konulduğu gelebilir. Ama temelde o sorunun viraj tutunmasından çok, aktarma, çekiş sorunu olduğunu söylemek gerekir.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

Yol güvenliği hakkında her şeyi bildiğinizi mi düşünüyorsunuz? Bir kez daha düşünün!

Bildiklerinizi sınavın.

Yeni araştırmalar yol güvenliği hakkında şaşırtıcı sonuçlar ortaya çıkarıyor. Örneğin, kazaların %60'ı şehir içinde düşük hızlarda meydana geliyor. Hazırladığımız testle bilgilerinizi sınamaya hazır mısınız? Başlayın!

1

Yağmur ne kadar çok yağarsa, kaza yapma olasılığınız o kadar artar.

- A Doğru, fazla yağmur yolları daha kaygan hale getirir.
- B Yanlış, aşırı yağmur yağdığında insanlar yavaşlar ve araçlarını daha dikkatli kullanırlar.
- C Hızınıza bağlıdır.

Cevap:

B. Doğru. Kazaların %70'i kuru yollarda, %30'u da ıslak yollarda meydana gelir.

2

Kazaların çoğunluğu hangi yol türünde meydana gelir?

- A Düz yollarda.
- B Kavşaklarda.
- C Virajlarda ve dönemeçlerde.

Cevap:

A. Kazaların %75'i yolun düz kısımlarında meydana gelir; bundan dolayı, yolun düz devam ettiği durumlarda tetikte olun. Yolun bu kısımlarında, birçok başka faktör devreye girer.

3

Aşağıdaki senaryolardan hangisinde kaza olma olasılığı en yüksektir?

- A Aşırı yağmur altında bir dağ yolunda yokuş aşağı araç kullanırken.
- B Güneşli bir günde bir banliyöden bir diğerine giderken.
- C İki kasaba arasında uzun ve düz bir yolda seyahat ederken.

Cevap:

B. Kazaların üçte ikisi şehir içi bölgelerde, düşük hızlarda, kuru yollarda meydana gelir. Bundan dolayı, size güvenli ve tanıdık gelen durumlarda dikkati elden bırakmayın!

4

Aşağıdaki yolculuk türlerinden hangisi en büyük riske sahiptir?

- A Sabah 8'de işe giderken.
- B Akşam 5'te işten eve dönerken.
- C Gece yarısı bir restorandan eve dönerken.

Cevap:

B. Genel kanının aksine, yolda ölümün %64'ü gündüz; %36'sı ise geceleri meydana gelir. Ölüm oranları öğleden sonra saat 4 ve 6 arasında zirveye ulaşmaktadır.

5

YOLU... GERÇEKTEN TANIYOR MUSUNUZ?

5

ARACINIZI... GERÇEKTEN TANIYOR MUSUNUZ?

Acil frenlemelerde, tepki süreniz 1,1 saniye sürüyor (frene basmaya başlamadan önce). 50 km/s hızda, bu süre esnasında kat ettiğiniz mesafe nedir?

- A Bir yaya geçidi genişliği kadar (2,5 m).
- B Bir yaya geçidi genişliğinin üç katı kadar (7,5 m).
- C Bir yaya geçidinin altı katı kadar (15 m).

Cevap:

C. Orta hızlarda bile, siz frene basmadan önce aracınız 15 metre yol kat edebilir. Bu kadar mesafede nelerin olabileceğini bir düşünün.

6

Aracınızdaki güvenlik sistemlerinden en çok hangisi kullanılır?

- A Lastikler
- B ABS (Aktif Frenleme Sistemi)
- C Hava yastıkları

Cevap:

A. Sadece lastikleriniz güvenliğinizi sağlama konusunda sürekli aktiftir. Lastikler, aracınızın yolla temas ettiği tek noktadır; dolayısıyla hareketinizi sürdürmekten çok daha fazlasını üstlenirler.

7

Aracınızda birçok güvenlik sistemi vardır. Aşağıda verilenlerden farklı olanını bulabilir misiniz?

- A Emniyet kemerleri
- B Lastikler
- C Hava yastıkları

Cevap:

B. Lastikler, peki neden? Emniyet kemerleri, lastikler ve hava yastıkları bir kaza esnasında yaralanmaların ciddiyetini azaltmaya yardımcı olan güvenlik sistemleridir. Ancak lastikleriniz, aynı zamanda kazanın meydana gelmesini önlemeye yardımcı olan bir güvenlik sistemidir.

8

Acil bir durumda, hem fren yapış hem de darbenin etkisini azaltabilen en son güvenlik sistemi nedir?

- A Lastikler
- B ABS (Aktif Frenleme Sistemi)
- C ESP (Elektronik Denge Programı)

Cevap:

A. Bir kez daha, lastikler. Hatta kazaların %50'sinde, ABS ve ESP frenleme başlamadan önce devreye girer. Bundan dolayı, frenleme esnasında bir fark yaratabilecek en son güvenlik sistemi lastiklerdir.

9

LASTİKLERİNİZİ... GERÇEKTEN TANIYOR MUSUNUZ?

Lastiklerle ilgili kazaların ana sebebi nedir?

- A Kötü lastik bakımı.
- B Lastiğin patlaması.
- C Lastik montajına ilişkin arızalar.

Cevap:

A. Yetersiz veya hatalı lastik bakımı, lastiklere ilişkin kazaların %36,8'inin altında yataktadır. Ancak, bu işlem aslında çok basittir ve düzenli olarak lastik hava basıncının ve diş derinliğinin kontrol edilmesi sadece bir iki dakika sürer. Bu işlemleri gerçekleştirmeyi unutmamak, büyük fayda sağlar.

10

Bir lastik, aşağıdaki durumlardan hangisinde iyi performans sergilerse güvenli bir lastiktir?

- A Islak yolda frenleme.
- B Kuru yolda frenleme.
- C Islak yolda viraj alma.

Cevap:

A, B ve C. Her alanda iyi performans elde edebilecekten neden güvenliğinizden ödün veresiniz ki? Günümüzde, üç anahtar performans olan ıslak yolda frenleme, kuru yolda frenleme ve ıslak yolda viraj alma alanlarında iyi performans sergileyen bir lastik seçmeniz mümkündür. Lastik bayiniz, güvenli bir lastikten hangi performans faktörlerinin beklenebileceğini anlamanıza yardımcı olabilir.

11

Lastiklerimi ne zaman değiştirmeliyim?

- A Patladıklarında.
- B Aracımı periyodik bakıma götürdüğümde.
- C Aşındıklarını düşündüğümde.

Cevap:

Yukarıdakilerin hiçbirini! Emin değilseniz, bir uzmandan lastiklerinize bakmasını isteyin. En az ayda bir kez olmak üzere lastik basıncını kontrol edin. Aynı zamanda, diş derinliğini de kontrol edin. Yasal olarak izin verilen minimum diş derinliği 1,6 mm'dir (orta kısımda sırt genişliğinin dörtte üçünde veya lastik etrafında). Lastiklerinizin bakımını ertelemeyin. Güvenliğinizin lastiklere emanet olduğunu unutmayın.



LASTİK UZMANINIZ KONTROLÜ GERÇEKLEŞTİRİKEN DİKKAT ETMENİZ GEREKEN 3 ŞEY:

1 Uzmanınızın tüm lastiklerinizin durumunu kontrol ettiğinden emin olun.

Uzmanınıza, büyük bir sorun haline gelmeden önce aşınma veya hasar işaretlerini arattırın. Elbette periyodik araç muayenesi bu işlem için ideal bir zaman, ancak bu işlemi uzmanınızla birlikte yaparak kendi kararlarınızı kendiniz veriniz.

2 Bayinizin sürüş alışkanlıklarınızı anlayıp anlamadığını kontrol edin.

Doğru lastik seçimi için kısa yolu kullanın. Aracınızı genellikle şehir içinde kullanıyorsanız, lastikleriniz sürekli frenlemeden dolayı çok çalışıyor demektir ve bu da daha çabuk aşınacakları anlamına gelir. Dolayısıyla, bayiniz size sadece güvenli olmakla kalmayıp, aynı zamanda uzun süreli dayanıklılık sağlayan lastik seçeneklerini çabucak gösterebilir.

3 En iyi performans kombinasyonu üzerinde ısrar edin.

Bayinizin size yakıt verimliliği, uzun ömürlü performans, güvenli ıslak ve kuru frenleme, ıslak yolda güvenli viraj alma özelliklerini tek bir lastikte sunan iyi performanslı bir lastik sunduğundan emin olun.

Sürüş ihtiyaçlarınıza uygun lastiği bulun.

www.michelin.com.tr

web sitesindeki lastik seçiciye göz atın.



HABERLER

- 05 İstanbul Autoshow 2012
- 06 Söyleşi: BMW i Proje Direktörü
Ulrich Kranz
- 10 Yeni Renault Symbol
- 12 Makyajlı Renault Fluence
- 16 Eylül 2012 otomobil satışları
- 20 e-otodergisi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 21 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 22 Renault Clio IV 0.9 TCe
90 HP & 15 dCi 90 HP



- 29 Volkswagen Golf VII 1.4 TSI
- 36 Peugeot 301 1.6 HDi 92 HP
- 41 Citroen C-Elysee 1.6 VTi 115 HP
- 46 Ford Tourneo Custom 300L
8+1 Minibüs
- 52 Audi A3 1.4 TFSI 122 HP
- 56 Skoda Citigo 1.0 60 HP ASG
- 60 Fiat Freemont 2.0 Multijet AWD
- 64 Fiat Panda 1.2 69 HP

VEDEOLU KARŞILAŞTIRMA

- 69 Ölçümler nasıl yapıyor?
- 71 Mercedes-Benz C 180 Sedan Otm.
& BMW 316i Otomatik

VEDEOLU TESTLER

- 87 Volkswagen Caddy Sportline
2.0 TDI DSG 140 HP

**81 VİDEOLU TEST
MERCEDES-BENZ
A 180**

FOTO TEST

- 94 Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi
115 HP

YASAL UYARI

- 97 e-otodergisi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 98 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 99 Yağız Avcı Doğu Avrupa
Şampiyonluğu

- 100 Formula 1 Güney Kore GP'si

- 102 Formula 1 Hindistan GP'si

- 105 WRC Fransa Rallisi

- 107 WRC Sardunya Rallisi

- 110 Avustralya Moto GP'si

- 112 TRŞ Yeşil Bursa Rallisi

- 115 V1 Challenge Aydın Yarışı

- 116 Haberler

e-otodergisi

KASIM 2012 - SAYI 53

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergisi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergisi.com

Katkıda Bulunanlar

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergisi.com

e-otodergisi, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti'nin tescilli markasıdır. Aylık ücretsiz elektronik otomobil dergisidir. Parayla satılamaz. e-otodergisi'nde 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.

istanbul auto show 2012



İki yıllık hasret bitti

2-11 Kasım 2012 tarihleri arasında İstanbul TÜYAP'ta düzenlenen olan 14'üncü Uluslararası Otomobil Fuarı İstanbul Autoshow 2012 1 Kasım Perşembe günü basın ve VIP günüyle açıldı. 2 Kasım tarihinde kapılarını halka açan fuarda 4 modelin dünya prömiyeri (Makyajlı Renault Fluence 2013, yeni Renault Symbol 2013, Peugeot 301 ve Citroen C-Elysee), 1 modelin Avrupa tanıtımı (Volkswagen Jetta Hybrid) ve 31 modelinse Türkiye prömiyeri gerçekleştiriliyor. 45 markanın toplam 500'e yakın model sergilediği, "Sektörün güç gösterisi" sloganlı İstanbul Autos-

how 2012, bu yıl ilk kez TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi'nde düzenlendi. Fuar hafta içi günler 12:00-21:00, haftasonları ise 11:00-21:00 saatleri arasında açık. 600.000 ziyaretçinin beklendiği (ilk üç günde 150.000 kişi ziyaret etti) Autoshow'a araçla gelenler toplam 5100 araç kapasiteli açık ve kapalı otoparktan 10 TL karşılığında yararlanabiliyorlar. Fuarın giriş ücreti ise hafta içi 10 TL, haftasonu ise 15 TL. Otomobil.com.tr haber portalımızda tek bir sayfada yayınladığımız tüm İstanbul Autoshow 2012 içeriğine ulaşmak için BURAYA tıklayabilirsiniz.



MOBİL İNTERNET DEĞİL. OTO-MOBİL İNTERNET.

Otomobilinizin internete bağlanabildiğini düşünün. Onunla e-posta'nızı kontrol etmek, arkadaşlarınızla bağlantıda olmak, en sevdiğiniz internet radyolarını takip etmek hoş olmaz mıydı? Biz de öyle düşünmüştük. BMW'nin mükemmel sürüş ve internet keyfi şimdi bir arada. Ayrıntılı bilgi Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda.

BMW'DEN İYİ BİR FİKİR DAHA: OTOMOBİLDE MOBİL İNTERNET.
WWW.BMW.COM.TR/INOVASYON

BMW ConnectedDrive
Dünyanızla iletişimde.

BMW İnovasyonları
www.bmw.com.tr



Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.



“i MODELLERİ PREMIUM, ÇEVRECİ VE PERFORMANSLI”

İstanbul Autoshow’da BMW’nin i alt markasının Proje Direktörü Ulrich Kranz ile özel bir söyleşi gerçekleştirdik. Kranz, BMW müşterilerinin sürüş keyfi ve premium özelliklerden ödün vermeden çevreci ve performanslı araçlar istediklerini söyledi.

Yazı: Emre Anamur / Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Bugüne kadar i3, i8 ve i8 Spyder adlı üç konsept araç sergileyen BMW’nin alt markası BMW i, İstanbul Autoshow’da en üst düzeyde, projenin direktörü Ulrich Kranz tarafından temsil edildi. Fuarda i8 Concept’i sergileyen ve ziyaretçilerden büyük bir ilgi gören BMW i’nin Proje Direktörü Ulrich Kranz sorularımızı cevapladı.

Neden BMW markasının altında bir alt marka yaratma ihtiyacı duyduunuz?

Bu konuyu biraz geriden başlayarak anlatmak istiyorum: Aslında i alt markası “Proje i” olarak başladı. Yönetim kurulumuz bu projeyi bize BMW Grubu’nu geleceğe hazırlamak için verdi. Verilen iş ilk etap-

ta BMW Grubu’na toplu olarak bakmak ve sürdürülebilirlik çerçevesi altında; yeni materyaller, sıfır salımlı araçlar, yeni teknolojiler ve sonuçta da yeni müşteriler yaratmaktı. Yeni alt markayla işe başlamamızın nedeni, yeni bir şeyler deneyebilmek ve BMW’ye yeni müşteriler kazandırmaktı. Aynı zamanda aracın ötesine geçen yeni şeyleri de denemek istiyorduk. Üretim bacağından ve satış-pazarlamadan meslektaşlarımızın da yeni fikirleri vardı. Hepsini dinledik ve geliştirme çalışmalarımızda dikkate aldık. Mega şehirlerde gelecekte var olacak trendleri öngörüp ona göre yeni araçlar tasarlamamız gerekiyordu. Yakın bir gelecekte müşterilerimizin bizden premium ile sürdürülebilirliği birleştiren ürünler iste-

yeceklerini biliyorduk. Öyle de oldu. Şimdi tüm konsantrasyonumuz bunun üzerine. Ama tabii ki premium özellikler, sürüş keyfi ve BMW’ye has olan performanstan da hiçbir zaman ödün vermeyeceğiz.

BMW Grubu’nda yer alan farklı çevreci teknolojilerinizi nasıl ayrıştırmayı düşünüyorsunuz?

Tek bir sistemle tüm ihtiyaçları çözecek bir sihirli peri değneği olmadığının farkındayız. Bu yüzden hem petrolde hem de dizelde düşük yakıt tüketimli içten yanmalı motor üretimimiz devam ediyor. Ancak birçok ülkede emisyonla ilgili düzenlemeler nedeniyle hem hibrid hem de tam elektrikli motorlara da sahibiz. Çok yakın bir gelecekte sıfır emis-

yonlu tam elektrikli araçlarla sürüş yapılmasına dair yasaların çıkmasını da bekliyoruz. Öte yandan, daha önce hidrojen araç da hazırladık. Henüz bu sistem için altyapı hazır değil. Ama hidrojen gelecek için bir seçenektir ve bu yüzden hidrojenli araçlar için yakıt hücresi geliştirmeye de

devam ediyoruz. Kısacası BMW olarak, gelecek gördüğümüz tüm alanlarda çalışmalar yapmaya devam ediyoruz ve bunlar uyumlu bir biçimde ürün gamımızda yer alıyor.

BMW i3'ün iki kapılı ve iki kişilik versiyonu olarak duyumu-

**ULRICH KRANZ,
AUTOSHOW'DA
EDİTÖRÜMÜZ
EMRE
ANAMUR'A ÖZEL
BİR RÖPORTAJ
VERDİ.**



nu aldığımız i4 Concept'i bu ayın sonunda kapılarını açacak olan Los Angeles Otomobil Fuarı'nda mı sergileyeceksiniz?

Bu soruya cevap veremem. Beklemeniz gerekiyor.

Peki, BMW i ürün gamı ne tür modellerle genişleyecek?

Bu konuda da henüz bir açıklama yapamam. Yoğun bir şekilde çalışmaya devam ediyoruz.

BMW i modellerinde fiyatlar ne seviyede olacak? Örneğin bir kompakt hatchback, BMW 1 Serisi'nden ne kadar daha pahalı olacak?

Otomobillerimizin fiyatlarını, satışa sunulacağı dönemde açıklayacağız.

Ama premium fiyatların geçerli olacağını söyleyebilirim.

Menzil bakımından düşündüğümüzde, lityum iyon teknolojisinde gelişme gösterecek alan kaldı mı, yoksa bu tür pillerin kapasitesinin sonuna mı yaklaştık?

Kişisel düşünceme göre lityum iyon pillerde hala gelişmeye yer var. Biz daha bu teknolojinin başındayız. Gelecekte çok daha iyi batarya performansları olacağından yüzde 100 eminim. Öte yandan biz BMW olarak, endimize has bir batarya yönetim sistemine sahibiz. Bu yüzden sadece hücreleri dışarıdan alıyoruz. Hem motoru hem de güç aktarım sistemimizi kendi bünyemizde geliştiriyoruz. Çok başarılı olan güç akta-

rım yönetimimiz sayesinde, aynı pille daha uzun menzil sunabiliyoruz. Bu durum, maliyet açısından bakacak olursak, daha az sayıda batarya kullanmaya imkân tanınması sayesinde fiyatı da düşürüyor.

Satışa başlayınca otomobili bir bütün olarak mı satacaksınız yoksa piller kiralık mı olacak?

Otomobilin tamamını satacağız.

BMW i8 Concept Mission Impossible filminde kullanıldı. Pazarlama konusunda sinema sektörüyle olan ilişkiniz yeni filmlerle devam edecek mi?

Şu an, içinde otomobilimizin yer alacağı bir film projemiz yok, ama iyi bir film çekilecek olursa benzer bir çalışma yapabiliriz.



NISSAN

JUKE NISMO

**YARIŞ PİSTLERİNDEN
ŞEHRE GELEN BÜYÜK SÜRPRİZ
AUTO SHOW'DA
SALON 2'DE SİZİ BEKLİYOR!**



Yeni bir neslin kalp atışları. Duyuyor musun?

Yeni A-Serisi.

Etkileyici dış tasarımı, konforlu iç mekânı, multi medya donanımı ve güçlü performansıyla Yeni A-Serisi.



Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244

www.mercedes-benz.com.tr

www.facebook.com/mercedesbenztr



Mercedes-Benz
The best or nothing.

Kuzenine benzedi

Dacia Logan





**ROMANYA'DA
ÜRETİLEN YENİ
SYMBOL, DACIA
LOGAN'LA
BENZER DİŞ
TASARIMA VE İÇ
MEKANA SAHİP.**

Yeni nesil Renault Symbol İstanbul Autoshow 2012'de dünyaya tanıtıldı. Artık Romanya'da üretilecek olan yeni Symbol, tasarım olarak kuzeni yeni Dacia Logan'la benzer. Bu benzerlik neticesinde de Dacia Logan büyük ihtimalle Türkiye'de satılmayacak. Çünkü Dacia standında sergilenen modeller arasında Logan yoktu. Yeni 2013 Renault Symbol, 2013 yılı Şubat ayından itibaren 27.990 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye pazarında, yıl içerisinde de diğer pazarlarda satışa sunuluyor olacak. Yeni Renault Symbol 2013'te benzinli motor seçenekleri olarak: Yeni 0.9 lt Turbo 90 HP ve 1.2 16V 75 HP yer alıyor. Dizel olarak ise, Renault'nun yıllardır hem sağlamlığı hem de ekonomikliğiyle kendini kanıtlamış olan 1.5 dCi ise 75 HP versiyonuyla piyasaya sunuluyor. Bu motorlar, Euro 5 çevre standartlarına uyum gösteriyor. Yeni Symbol, 1.5 dCi 75 HP motorda 100 km'de 3.9 lt (103 g/km CO₂), 0.9 Turbo benzinli motorda 100 km'de 5.3 lt (122 g/km CO₂) ve 1.2 16V 75 HP benzinli motorda 100 km'de 6.0 lt (140 g/km CO₂) yakıt tüketiyor.

Dacia Logan

Fluence'a yeni yüz



2013'e makyajlı bir yüzle girecek olan Renault Fluence'ın dünya tanıtımı, İstanbul Autoshow 2012'de gerçekleştirildi. Makyajla birlikte markanın yeni görsel kimliğine uygun şekilde elden geçirilen burun yapısı otomobile daha modern bir ifade katmış. İç mekanda da ufak tefek ye-

nilikler mevcut ve bu kapsamda artık dijital gösterge tablosu kullanılıyor. Ayrıca 7 inç'lik dokunmatik ekrana sahip R-Link sisteminden navigasyon, telefon görüşmesi, müzik ve internet bağlantısı hizmeti de sunulacak. Otomobilde 1.6 16V 115 HP benzinli motorda X-tronic adlı CVT

(sürekli değişken oranlı) şanzıman seçeneği sunulacak. 1.5 dCi 110 HP'de ise eskiden olduğu gibi EDC şanzıman opsiyonu mevcut.

Renault'nun yeni 1.6 dCi 130 HP'lik turbo dizel motoru da yeni yüz- lü Fluence'ın kaputu altında kendi-

ne yer bulacak. 2013 makyajlı Fluence Türkiye'de Ocak 2013'te 39.900 TL'den başlayan fiyatla satışa sunulacak. Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında üretilen yeni yüz- lü Fluence'ta Joy, Touch ve Icon olmak üzere üç donanım seçenekleri bulunacak.

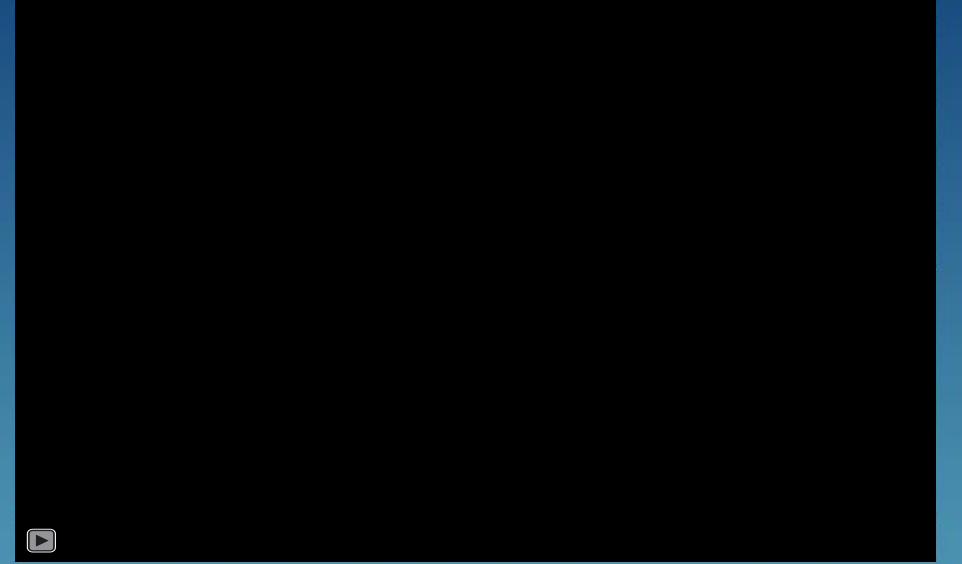


MAKYAJLI FLUENCE'IN İÇ MEKANINDA EN BÜYÜK YENİLİK DİJİTAL GÖSTERGELER. AYRICA R-LINK SİSTEMİ DE ALINABİLECEK.



Yaratıcı ruhun eşsiz ürünü yeni FORD B-MAX

B sütununu ortadan kaldırarak kullanıcılarına 1.5 metreye ulaşan sınıfının lideri kapı açıklığı ile otomobile binış ve inişlerde büyük kolaylık sağlayan eşsiz tasarıma sahip Ford B-MAX ile tanışmak için sizi Ford bayilerine bekliyoruz.





HYUNDAI

NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

Geleceği nasıl gördüğümüzü anlamak için onu görmemiz gerek.

Hyundai'nin konsept aracı i-oniq, İstanbul Auto Show 2012'de ziyaretçilerle buluşuyor. O, tüm Hyundai modellerine hayat veren "akıcı tasarım felsefesi" ile şekillendi ve Hyundai teknolojisinin son olanaklarıyla donatıldı.



2 Kasım - 11 Kasım tarihleri arasında
İstanbul Auto Show 2012'deki
Hyundai standına gelin,
bugünü ve geleceği kendi gözlerinizle görün.

hyundai.com.tr



facebook.com/hyundaiturkiye



twitter.com/hyundaiturkiye

Detroit'i bekliyor

Maserati'nin lüks spor sedanı Quattroporte'nin yeni nesli yüzünü gösterdi. Otomobil, bir önceki nesildeki karakteristik tasarım detaylarına sahip. Çamurluklardaki havalandırma delikleri ve radyatör ızgarasının formunu buna örnek olarak gösterebiliriz. Bununla birlikte otomobil

genel olarak eskisinden daha keskin bir görünüme sahip. Otomobilin kapsamlı teknik özellikleri henüz açıklanmasa da Ferrari ve Maserati mühendisleri tarafından geliştirilmiş yeni motorlar kullanılacağı belirtiliyor. Yeni Quattroporte Ocak 2013'te Detroit'te sergilenecek.



YENİ PEUGEOT 301 120 YILI AŞKIN OTOMOBİL DENEYİMİNDEN DOĞDU.



Ayrıntılı bilgi için
lütfen tıklayın.



facebook.com/peugeoturkiye

PEUGEOT TAYYARE EDER TOTAL | PEUGEOT FİNANS | PEUGEOT ASSISTANCE | PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ
(0216) 579 94 44

Peugeot 301 1.6L HDi 92 hp için ortalama CO₂ emisyon değeri 112 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 3.9 L/100 km'dir.

YENİ PEUGEOT 301

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

ÖTV yükseldi, satışlar arttı

2012 Eylül ayındaki satışlar, Ağustos ayına göre yaklaşık yüzde 20 artış gösterdi. Eylül ayında 13.203 adedi yerli, 36.157 adedi ise ithal olmak üzere toplam 49.360 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

2012 Eylül ayı otomobil satışları geçen yılın Eylül ayına göre yüzde 23.5 oranında, Ağustos 2012'ye göre ise yüzde 19.7 seviyesinde artış gösterdi. Eylül ayında 13.203 adet yerli otomobil satıldı. Satışları tekrar artış trendine giren Renault, Eylül'de 5182 adet satışla yerli piyasanın yine önde gelen firması oldu. Eylül ayında 3478 adet satan Fiat ikinci olurken, onun ardından 1651 adet satışla Toyota geldi. 1547 adet satışla Hyundai dördüncü olurken, 1345 adetle Honda beşinci oldu. Eylül ayında ithal pazarda 36.157 adet otomobil satıldı. Uzun bir aradan sonra liderin ismi değişti. 4738 adet satan Ford ithal pazarın lideri oldu. Volkswagen, 4394 adetle ikinciliğe düşerken, 4142 adet satışla Opel üçüncü oldu.

ÖTV'deki artış yüzde 3 iken bunun anahtar teslim fiyata yansımaları yüzde 2.1 oldu. Yani 40.000 TL olan bir otomobilin fiyatı yaklaşık 40.600 TL'ye yükselmiş oldu. Belki bu artış alımla-

rı pek etkilemeyebilir; ancak işin psikolojik yönü daha ağır basıyor. İnsanların kafasındaki "otomobiller pahalalanmış" önyargısı özellikle 2013'e girdikten sonra otomobil satışlarını olumsuz etkileyecek gibi görünüyor. Ağustos ayında en fazla satan model Fiat Linea oldu. 3244 adet satan Fiat Linea'nın arkasından 2350 adet satışla Ford Fiesta ve 2573 adet satışla Renault Fluence geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Şubat	39.004	29.189
Mart	54.023	47.270
Nisan	53.835	45.645
Mayıs	56.302	50.460
Haziran	56.714	50.849
Temmuz	43.518	44.531
Ağustos	38.875	41.236
Eylül	39.964	49.360
Toplam	412.103	379.617

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1	Ford	4738	33.988
2	Volkswagen	4394	45.339
3	Opel	4142	31.384
4	Dacia	2718	18.448
5	Hyundai	2587	16.246
6	Toyota	1992	12.397
7	Nissan	1844	12.712
8	Mercedes-Benz	1523	7998
9	Chevrolet	1418	14.334
10	BMW	1369	10.616
11	Citroen	1224	9595
12	Peugeot	1171	8750
13	Audi	1169	9582
14	Kia	1059	7873
15	Skoda	952	6831
16	Fiat	917	5634
17	Seat	550	3842
18	Renault	469	4415
19	Volvo	450	3687
20	Suzuki	213	1211
21	Honda	193	2080
22	Land Rover	178	1196
23	Alfa Romeo	160	779
24	MINI	124	1224
25	Mitsubishi	100	980
26	Geely	87	767
27	Tata	76	452
28	Jeep	67	444
29	Chery	59	616
30	SsangYong	48	576

Sıra	Marka	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
31	Subaru	35	343
32	Mazda	34	582
33	Lancia	29	176
34	Porsche	28	307
35	Jaguar	10	49
36	smart	10	82
37	Proton	9	708
38	Infiniti	5	15
39	Bentley	2	13
40	Ferrari	2	12
41	Maserati	1	11
42	Aston Martin	1	5
43	Lamborghini	0	2
Toplam		36.157	275.941

Not: Sıralamalar Eylül ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1	Renault	5182	46.314
2	Fiat	3478	26.156
3	Toyota	1651	8799
4	Hyundai	1547	12.895
5	Honda	1345	9512
Toplam		13.203	103.676



Nostalji kazandı

Eylül ayında 19 adet satan, toplamda ise 130 adete ulaşan Fiat 500 modeli liderlik koltuğunun sahibi oldu. Kia Picanto modeli de 19 adet sattı, ancak toplamda 89 adet sattığından dolayı sıralamada ikinci olarak değerlendirildi. Ağustos ayının lider ikizlerinden Citroen C1 modeli 18 adetle üçüncü olurken, Peugeot 107 modeli ise listede kendine yer bulamadı. Alfa Romeo Mito ise beşinci oldu.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1	Fiat 500	19	130
2	Kia Picanto	19	89
3	Citroen C1	18	124
4	Chevrolet Spark	13	128
5	Alfa Romeo Mito	12	86

İlk üç değişmedi

B segmentinde Eylül ayının ilk üç model sıralamasıyla Ağustos'un ki aynı oldu. Ayrıca bütün modellerin satışlarında artış oldu. 2350 adet satan Ford Fiesta lider olurken, 1572 adet satışla Opel Corsa ikinci, 1547 adet satışla Hyundai i20 Troy üçüncü oldu.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1	Ford Fiesta	2350	16.140
2	Opel Corsa	1572	11.690
3	Hyundai i20 Troy	1547	9619
4	Volkswagen Polo	1069	10.968
5	Renault Symbol	905	14.325
6	Fiat Punto	826	4766
7	Dacia Sandero	740	5820
8	Chevrolet Aveo Sedan	663	5427
9	Renault Clio SW	563	4283
10	Renault Clio HB	402	4950



Fiat Linea arayı açtı

Fiat Linea 3244 adet satarak arayı açarken, Renault Fluence modeli de atak yaparak 2573 adet satışla ikinci oldu. Ön tarafında küçük ancak etkili bir makyaj geçiren Renault Fluence satışa sunulduğu zaman satışlarının daha da artacağını tahmin etmek yanlış olmaz. Aynı şekilde Renault Symbol de, yeni jenerasyonu satışa sunulunca satışlarını arttıracak gibi görünüyor.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1	Fiat Linea	3244	24.200
2	Renault Fluence	2573	17.903
3	Toyota Auris	1596	8493
4	Ford Focus Sedan	1535	11.541
5	Opel Astra HB	1356	13.664
6	Honda Civic	1345	9512
7	Volkswagen Jetta	1314	10.886
8	Toyota Corolla	1240	7692
9	Hyundai Accent Blue	1075	6232
10	Renault Megane HB	892	5819



Mercedes-Benz C Sınıfı harekete geçti

Hem Mercedes-Benz C Sınıfı'nda hem de BMW 3 Serisi'nde kullanılan yeni 1.6 litrelik benzinli motorlar, düşük tüketim değerleriyle ilgi topluyor. Bu ilginin satışlara yansımaları olarak, Eylül ayında C Sınıfı'nı segment lideri, 3 Serisi'ni ise ikinci olarak görüyoruz. VW Passat ve CC modellerinde ise Eylül ayında ciddi bir gerileme olduğuna şahit olduk.

Sıralama değişmedi

Ağustos ayındaki sıralama Eylül'de de değişmedi. 261 adet satış gerçekleştiren Mercedes-Benz E Sınıfı'nın ardından 202 adet satışla BMW 5 Serisi geldi. Satışlarında biraz daha düşüş olan Audi A6 ise 197 adet satışla üçüncülüğe geriledi. Toplam satışlarda BMW 5 Serisi'nin daha önde olduğunu görüyoruz; ancak son iki aydır Mercedes-Benz E Sınıfı biraz daha yüksek adetlerde satıyor.



BMW 7 Serisi'nden sürpriz atak

Ağustos ayında Audi A8 modeli sürpriz bir atak yapmıştı. Aynı şekilde BMW 7 Serisi de Eylül ayında ciddi bir sıçrama gerçekleştirerek 17 adet sattı ve liderlik koltuğuna yerleşti. Audi A8 ve Mercedes-Benz S Sınıfı 7'şer adet sattılar. Porsche Panamera'nın son zamanlarda sesi fazla yükselmiyor ama emin adımlarla yoluna devam ediyor. Son birkaç aydır Jaguar XJ'den satış göremiyoruz.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1 Mercedes-Benz C Sınıfı	959	4472
2 BMW 3 Serisi	752	4523
3 Volkswagen Passat	548	8759
4 Volvo S60	316	1831
5 Audi A4	315	2367
6 Opel Insignia	304	2184
7 Peugeot 508	250	2004
8 Volkswagen CC	226	1874
9 Toyota Avensis	200	1606
10 ... Skoda Superb	176	1356

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1 Mercedes-Benz E Sınıfı	261	1955
2 BMW 5 Serisi	202	2390
3 Audi A6	197	1424
4 Volvo S80	36	239
5 Jaguar XF	10	46

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1 BMW 7 Serisi	17	64
2 Audi A8	7	84
3 Mercedes-Benz S Sınıfı	7	76
4 Porsche Panamera	4	68
5 Jaguar XJ	-	3

Nissan Qashqai'den show

Nissan Qashqai'nin motor gamına 1.6 litre 130 HP gücünde yeni bir dizel ünite eklendi. Fiyatı biraz yüksek, ancak performans ve uygun tüketim isteyenler için iyi bir alternatif olabilir. Opel Mokka satışa sunuldu, ancak 1.6 litrenin altında dizel motora ihtiyacı var. Qashqai'ye dizel-otomatik seçenek gelirse, liderin satış adetleri daha da yükselecektir.



Lider değişmedi

Ağustos ayında liderlik koltuğuna yerleşen lüks SUV segmentinin temsilcisi Land Rover Range Rover Sport modeli 33 adet satışla Eylül ayını da önde götürdü. Yeni Range Rover ise ilerleyen aylarda satışlarını yükseltip ilk beşe girebilir. 21 adet satışla Eylül ayının ikinci en başarılı modeli Jeep Grand Cherokee oldu. Onun ardından 19 adet satışla Porsche Cayenne geldi.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1 .....Nissan Qashqai	1131.....	6811
2 .....Dacia Duster	953.....	6237
3 .....Hyundai ix35	671.....	4051
4 .....Kia Sportage	439.....	3524
5 .....Nissan Juke	400.....	3284
6 .....Volkswagen Tiguan	311.....	3199
7 .....Chevrolet Captiva	250.....	2726
8 .....Skoda Yeti	198.....	1628
9 .....Range Rover Evoque	126.....	676
10 ...Peugeot 3008	112.....	783

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Eylül 2012	Ocak-Eylül 2012
1 .....Range Rover Sport	33.....	274
2 .....Jeep Grand Cherokee	21.....	198
3 .....Porsche Cayenne	19.....	205
4 .....Mercedes-Benz M Sınıfı	11.....	165
5 .....BMW X5	10.....	94

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

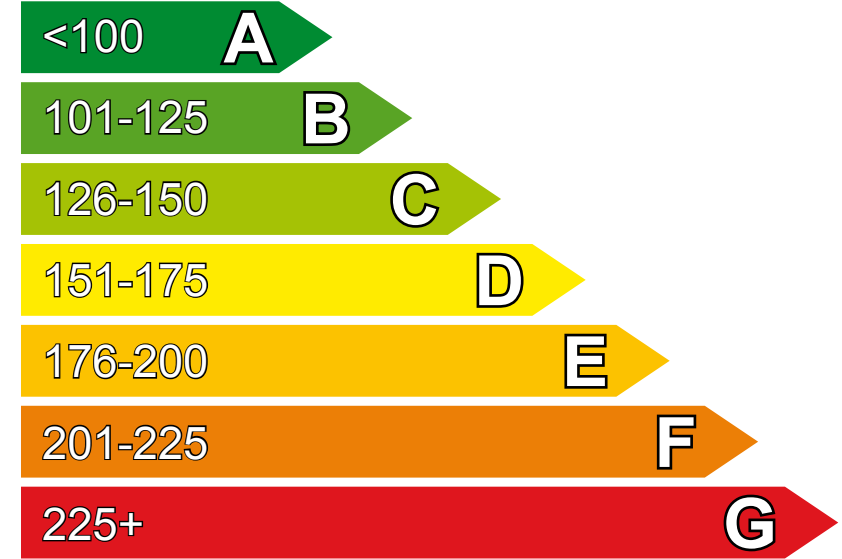
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi e-otodergi olarak, Temmuz 2010 sayımızdan bu yana her sayımızda, otomobillerin karbondioksit emisyonlarına göre derecelendirildiği ve bu sayede tüketicilerin küresel ısınma karşısında bilgilendirildiği “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.



RENAULT'NUN RÖNESANSI

Yepyeni bir tasarım anlayışıyla Renault'nun yeniden doğuşunu müjdeleyen yeni Renault Clio HB'yi, Avrupa'yı kalıplaşmış düşüncelerden kurtarıp bilim ve tekniğin özgürce gelişimini başlatan Rönesans döneminin doğduğu şehirlerden biri olan Floransa'da kullandık.

Yazı: Emre Anamur / Floransa – İtalya

Fotoğraflar: Renault Medya

P

Bundan üç yıl önce, 2009'da Renault Tasarım Şefi olarak göreve getirilen Hollandalı Laurens Van den Acker için Renault'nun Leonardo Da Vinci'si diyebilir miyiz? Bence evet. Rönesans döneminde ölümsüz eserler bırakan Da Vinci, çağdaşı sanatçılarla birlikte Avrupa için yeni bir çağın kapılarını açmıştı. Laurens Van den Acker ise, oluşturduğu yeni tasarım kimliği ve marka yüzüyle, Renault'nun yeni bir döneme girmesini sağladı. Karşınızda Floransa'da kullanma fırsatı bulduğum yeni Clio, nam-ı diğer Clio IV...

Daha uzun, alçak ve geniş

Yeni Clio'nun uzunluğu 4062 mm, genişliği 1731 mm, yüksekliği 1448 mm ve dingil mesafesi 2589 mm. Clio 3'le karşılaştırsak, Clio 4 35 mm

daha uzun, 45 mm daha alçak ve 24 mm daha geniş. Yeni Clio'nun dingil mesafesi ise Clio 3'ten 15 mm daha uzun. Ön ve arka tekerlek izleri de 34 mm artmış. Ayrıca yeni Clio 4, eski Clio'dan 100 kg daha hafif bir karosere sahip. Yatay krom çizginin hemen altındaki butonla kolayca açılan bagaj kapağı, içinde 300 litrelik bir hacmi barındırıyor. Arka koltuklar öne katlandığında bagaj hacmi 1146 litreye kadar çıkıyor. Bagaj kapağının kapatılması için kapak içine yerleştirilen tutamaklar ise pek kullanışlı değil.

Değişim tasarım öncelikli

Clio 3'ten Clio 4'e geçişte şasi ve süspansiyon sisteminde herhangi bir değişiklik yapılmamış. Bir başka deyişle, ağırlık merkezinin biraz aşağı-





YENİ RENAULT CLIO HB'NİN İÇ MEKANİ TAMAMEN YENİ. ESNEK ÜRETİM ŞEKLİ SAYESİNDE ARTIK CLIO'NUN KOKPİTİNE KİŞİSEL BEĞENİYE GÖRE ŞEKİL VERMEK DE MÜMKÜN. DETAYLAR ŞIK.



ya alınmış olması haricinde, otomobilin sürüş dinamiklerinde herhangi bir değişiklik yok. Buradan da anlaşılacağı üzere, yeni jenerasyon Renault Clio hazırlanırken öncelikli konu tasarım olmuş. Otomobilin tasarımı, hangi açıdan bakarsanız bakın, genel beğenilere hitap ediyor. Yani otomobil severlerin büyük bir kısmı, ben de dâhil olmak üzere, yeni Clio'nun tasarımını beğenmiş durumda. İpuçları daha önce sergilenen DeZir adlı konsept araçta verilen Renault'nun yeni tasarım anlayışında, ön farlardan çıkıp logoya doğru giden çizgi ve onun üstüne yerleştirilen led teknoloji gündüz farları çok hoş bir görünüm oluşturuyor. Ön sis farları ise tamponun köşelerine yerleştirilmiş. Yeni Clio'nun arka tasarımı Clio 3'e göre çok daha modern ve dinamik. Şık stop lambaları bagaj kapağı tarafından ikiye bölünüyor. Arka kısmı enlemesine kat eden yatay krom çita sportifliğe vurgu yapıyor. Camlara entegre edilen kapı kolları nedeniyle ilk bakışta üç kapılı bir otomobilmış hissi veren yeni Clio'nun yan aynaları kapılardan çıkıyor. Uzun anten ise bu kadar modern tasarımlı bir otomobile yakışmamış. Yeni Clio'nun önemli özelliklerinden biri ise hem dış tasarım hem

de iç mekanda kişiselleştirme olanağı sunması. Krom veya farklı renklerle beş dış dekor seçeneği sunan kişiselleştirme seçenekleri; üç tavan çıkartmasını, 16 inç'lik jantlarda iki renkli jantı ve 17 inç'lik jantlarda ise dört renkli jant içeriyor.

Arzuya göre şekillenen iç mekân

Clio 4, iç mekânında bugüne kadar hiçbir Renault modelinde sunulmadığı kadar çok kişiselleştirme imkânı veriyor. Örneğin Clio'nuzun direksiyon simidini, çeşitli renk ve stic-ker (çıkartma) kullanımıyla farklılaştırabilmeniz mümkün. Benzer şekil-

de, iç mekân tasarımında ön konsolun rengini döşeme ve kapı panolarıyla uyumlu hale getirmek için dört iç ambiyansa yer verilmiş. Renault, kişiye özel üretim imkânı sağlayan bu özel seçimde fabrikada üretimden itibaren kaliteyi garanti ediyor. Otomobilde, isterseniz kapı kolu bölgesi, vites kolu bölgesi, direksiyon simidinin bir bölümü ve havalandırma kanallarının çerçevelerini kişiselleştirebiliyorsunuz. Bir diğer seçeneğiniz ise; kapı içlerini, ön konsolu ve koltuk döşemelerinin bir kısmını kişiselleştirmek. Öte yandan; Clio 4'te hem kapı içlerini, ön konsolu ve koltuk dö-

şemelerinin bir kısmını hem de kapı kolu bölgesini, vites kolu bölgesini, direksiyon simidinin bir bölümünü ve havalandırma kanallarının çerçevelerini bir arada farklı renklerle kişiselleştirebilirsiniz. Kısacası, otomobilin kokpitini bir nevi siz şekillendiriyorsunuz.

Peki iç mekan nasıl?

Yeni Clio'nun iç mekânında, dış tasarımdaki modern ve sportif görünüm devam ediyor. Koltuklar fiziksel olarak rahat. Ancak ön yolcu koltuğu biraz yüksekte konumlandırılmış ve yükseklik ayarı da bulunmu-

yor. Bu nedenle burada herkes rahat etmeyebilir. Ayrıca yağmurlu havada silecekler, yüksekte oturan ön yolcunun önünde kalan alanı da iyi temizlemiyor. Sürücü için görüş açılarının geniş olduğu kokpitte eşya gözü ve bardaklık adedi konusunda sorun yok (Clio 3'ten 2 litre daha fazla eşya gözü var), ancak bardaklıkların sürücü ve ön yolcuya göre bir hayli geride ve aşağıda konumlandırılmış olması kullanımı zorlaştırıyor. Gösterge birimleri modern tasarımlı ve kolay takip ediliyor. Direksiyon simidinin sol arka tarafına yerleştirilen kumanda birimlerine ulaşmak ise biraz zah-



metli. Ön konsoldaki 7 inç'lik (18 cm) dokunmatik renkli ekranlı Media Nav sistemi altı ana mönüye erişim sağlıyor ve hem kullanım kolaylığı hem ekran çözünürlüğü hem de tüm birimlere kumanda etme imkânı vermesi bakımından başarılı. Malzeme olarak iki farklı plastiğe yer verilmiş. Ön konsolun üst kısmı yumuşak dokunuşlu plastik kaplıyken, alt kısım ve kapı içlerinde sert plastik tercih edilmiş. İşçilik konusunda ise, İtalya'da kullandığımız test araçlarında herhangi bir hata gözüme çarpmadı. Otomobilin direksiyon simidi eskisine oranla yüzde 15.6 daha küçük. Bu da ele daha

iyi oturmasının yanı sıra manevra kabiliyetinde de artış sağlıyor (2.71 tur). Ön kapı içlerinde küçük eşya gözlerine yer verilmiş. Bu noktada dikkat çeken en önemli unsur ise Bass Reflex olarak adlandırılan kaliteli ses sistemi. Ön konsolda sade bir tasarım ve tek bir noktada bir araya toplanmış kumanda birimleri göze çarpıyor. Bu da kullanımı kolaylaştırıyor. 7 inç'lik (18 cm) renkli dokunmatik ekranda Türkçe mönüye de yer verilmiş. Ekranın takip edilmesi ve kullanımı kolay. Dokunmatik sistemin tepkisi yeterince hızlı ve net. Mönüler karışık değil. Kapalı torpidonun üst kısmı-

na yerleştirilmiş olan bu ekstra eşya gözü, pütürlü yapısı ve çizgili tasarımıyla üstüne konan eşyanın kaymasını engelliyor. Clio 4'te tasarımın öncelikli olarak ele alındığını söylemiştim, bunu detaylardaki özelliklerden de anlamak mümkün: İç mekândaki havalandırma kanallarının iç kısmı pektek yapıyla tasarlanmış ve çok hoş görünüyor. Yeni Clio'da kartlı çalıştırma sistemine ve geleneksel el freni kolu-na yer verilmiş.

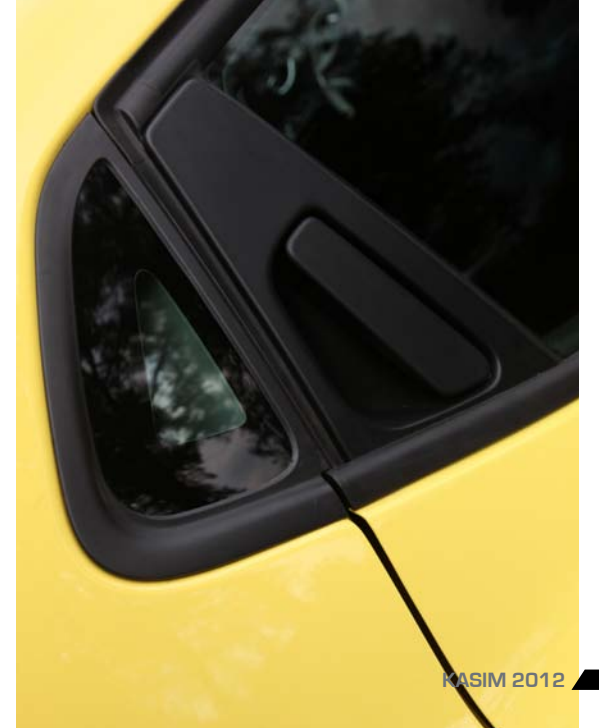
Energy TCe 90

Floransa'da yeni Clio'nun iki yeni motorunu kullandım. Bunlardan ilki,

fotoğraflarda sarı renkli Clio 4'lerde yer alan Energy TCe 90 adlı ünite. Bu 898 cc'lik (0.9 lt) 3 silindirli 12 supaplı turbo benzinli motor, 5250 d/d'de 90 HP güç ile 2500 d/d'de 135 Nm tork üretiyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen ve 0'dan 100 km/s hıza 12.2 saniyede ulaşan Clio 0.9 TCe'nin maksimum hızı ise 182 km/s. Ortalama 104 g/km karbondioksit salımına sahip olan TCe 90 motorun yakıt tüketimi değerleri ise şöyle: Şehir içi 5.6, şehir dışı 3.9 ve ortalama 4.5 lt/100 km. Biz 170 km'lik test sürüşümüz boyunca ortalama 6.4 lt/100 km tüketim elde ettik. Yakıt tüketimin-



**TASARIM DİREKTÖRÜ
LAURENS VAN
DEN ACKER VE
EKİBİ TARAFINDAN
ŞEKİLLENDİRİLEN YENİ
CLIO HB'DE EN FAZLA
DİKKAT ÇEKEN DIŞ DETAY
LED GÜNDÜZ FARLARININ
YERİ (EN SOLDA). STOP
LAMBASI SON DERECE
ŞİK. CAMA ENTEGRE ARKA
KAPI KOLU, ARACA ÜÇ
KAPILI HAVASI VERİYOR.**



de yüzde 10 tasarruf sağladığı belirtilen ECO (vites yükseltme-düşürme uyarısı, tork kısıtlaması, gaz pedalı tepkisinin azaltılması ve klima yönetimi) sistemi ve standart olarak sunulan Stop&Start sistemi, Renault'nun çevrecilik ve işletme giderlerini düşürme adına yaptığı önemli işler arasında yer alıyor.

Energy dCi 90

Kullandığım ikinci yeni motor ise, çok iyi tanınan 1.5 litrelik dCi dizel motorun elden geçirilmiş yeni hali. Standart donanımda Stop&Start sis-

temine sahip olan ve Energy dCi 90 adıyla anılan 4 silindirli ve 8 supaplı turbo dizel motor 4000 d/d'de 90 HP güç ve 1750 d/d'de 220 Nm tork üretiyor. 0'dan 100 km/s hıza 11.7 saniyede ulaşan Clio 1.5 dCi 90 HP Stop&Start'ın maksimum hızı ise 178 km/s. Ortalama 90 g/km karbondioksit salımına sahip olan Energy dCi 90 motorun yakıt tüketimi değerleri ise şöyle: Şehir içi 4.1, şehir dışı 3.3 ve ortalama 3.6 lt/100 km. Biz 30 km'lik sürüşümüz boyunca 6.0 lt/100 km tükettik. 1.5 dCi 90 HP Stop&Start'ta 5 ileri manuel şanzıman bulunuyor.

Sürüşü nasıl?

Floransa'da iki farklı motor seçeneğini kullanmış olduğum yeni Clio, güzel tasarımını bir yana bırakırsak, Clio 3'e benzer bir sürüş karakterine sahip. Direksiyon simidinin küçülmesi ve ağırlık merkezinin aşağıya alınması, sportif sürüş keyfini artırmış. İki yeni motor da canlı karaktere sahip. Yeni 3 silindirli ünite, daha çok çevreci özellikleriyle ön plana çıkıyor ve özellikle ECO kullanımında şehir içi yolculuklara uygun bir performans ortaya koyuyor. 1.5 dCi ise hem çevreci hem de tatminkâr per-

formans sunan bir araç. İki modelde de yer alan 5 ileri manuel şanzıman elden geçirilmiş ve özellikle benzimli motorda 6'ncı vitese gerek bırakmıyor. Yol Tutuş konusunda bekleneni veren Clio 4'ün fren performansı videolu testimizde ortaya çıkacak. Hızlı girilen virajlarda korku yaşatmayan süspansiyon sistemi, Floransa'nın kaymak asfalta sahip yollarında konfor konusunda da başarılı oldu. Türkiye şartlarındaki yorumumu sonraya saklıyorum. İki araçta da standart olarak yer alan Stop&Start sistemi hızlı ve etkin çalışmasıyla övgüyü hak etti.



**DİREKSİYON SİMİDİ
ESKİSİNDEN YÜZDE
15.6 DAHA KÜÇÜK.
BU DA KULLANIMI
DAHA KEYİFLİ KILIYOR.
300 LİTRELİK BAGAJ
HACMİ 1146 LİTREYE
KADAR ÇIKIYOR. YENİ
CLIO HB, BURSA OYAK
RENAULT VE FRANSA
FLINS FABRİKALARINDA
ÜRETİLİYOR. YENİ JANT
TASARIMLARI ŞIK VE
SPORTİF.**



Fiesta'yı geçebilecek mi?

Şu an Türkiye'de B segmentinde en çok satan hatchback model Ford Fiesta. Yeni Clio HB, öncelikli olarak Fiesta'yı geçmeye çalışacak. Ancak Renault yöneticileri henüz bir satış adedi hedefi açıklamadılar. Volkswagen Polo, Peugeot 208 ve Opel Corsa'nın da iddialı olduğu bu kuldarda, yeni Clio'nun performansını bekleyip göreceğiz. Üretimin yüzde 70'inin Türkiye Oyak Renault Bursa fabrikasında, yüzde 30'unun ise Fransa Flins fabrikasında gerçekleştirildiği yeni Clio, Türkiye'de Joy, Touch ve

Icon olmak üzere üç farklı donanım ile 10 Ekim'den bu yana bayilerde. Otomobilde 0.9 12V 90 HP Stop&Start turbo benzinli, 1.2 16V 75 HP benzinli, 1.5 dCi 75 HP dizel ve 1.5 dCi 90 HP Stop&Start dizel motor seçenekleri bulunuyor. 2013 yılında hem benzinli hem de dizel motorlarda çift kavramalı EDC otomatik şanzıman sunulmaya başlanacak. Yine 2013'te Energy TCe 120 olarak adlandırılan 1.2 litrelik 16 supaplı turbo benzinli motor seçeneği, Renault'nun çift kavramalı EDC otomatik şanzımanı ile satışa sunulacak.

Renault Clio 4 0.9 TCe 90 HP**Renault Clio 4 1.5 dCi 90 HP****Fabrika verileri**

Motor:	898 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbo, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel	5 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 5250 d/d	90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	135 Nm @ 2500 d/d	220 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	182 km/s	178 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn	11.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4062 mm / 1731 mm / 1448 mm	4062 mm / 1731 mm / 1448 mm
Bagaj hacmi:	300-1146 lt	300-1146 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.6 / 3.9 / 4.5 lt/100 km	4.1 / 3.3 / 3.6 lt/100 km
Fiyat (Touch donanım):	34.990 TL	40.990 TL

+ Tasarım, tüketim, kişiselleştirme

- Anten tasarımı, performans

104 g/km

B

+ Tasarım, tüketim, kişiselleştirme,

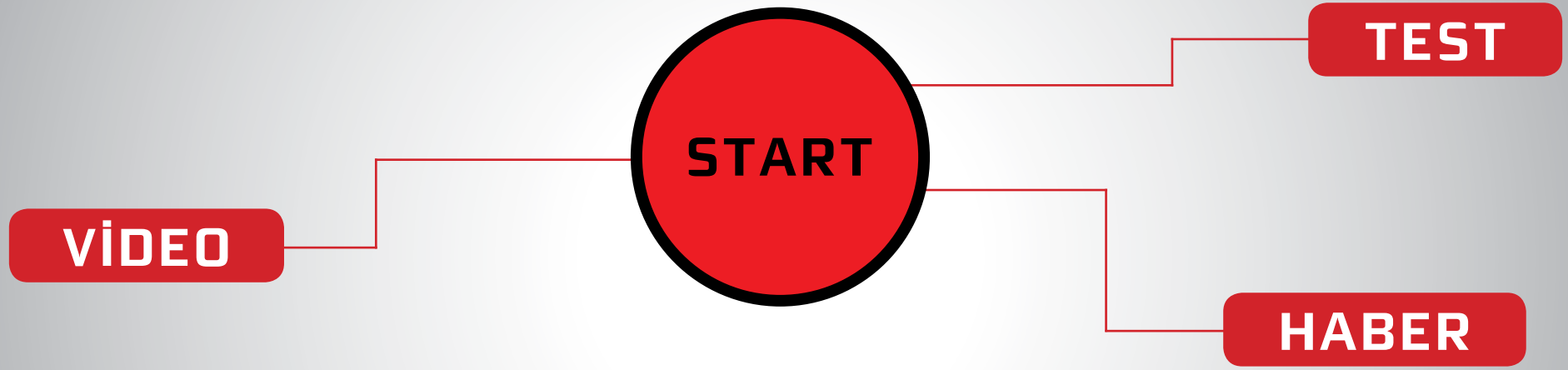
- emisyon

Anten tasarımı

90 g/km

A

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

GERÇEKTEN YENİ

Yedinci nesil Volkswagen Golf, yeni platformu ve yeni teknolojileriyle eskisinden daha ileride.

Yazı: Tarık Akagün / Sardunya - İtalya

Fotoğraflar: Volkswagen Medya



Volkswagen Golf VII'nin uluslar arası basın test sürüşü aktivitesi, İtalya'nın Sardunya adasında gerçekleştirildi. Biz de Otomobil Yayıncılık olarak bu etkinlikte yer alarak yeni Golf'ü kullanma imkanı bulduk. Türkiye'de en fazla merak edilen motor kuşkusuz ki 1.6 TDI 105 HP olacaktır. Ama organizasyonda sadece 1.4 TSI 140 HP ve 2.0 TDI 150 HP turbodizel motorlu versiyonlar basın mensuplarının kullanımına sunulmuştu.

Yeni Golf, bu sefer gerçekten yeni

Hatırlanacağı gibi şu an satılmakta olan VW Golf, 2008 yılında kapsamlı bir yenileştirme-makyaj görek özellikle konfor, ses yalıtımı gibi konularda hissedilir farklar yaratmış ve 6. nesil Golf olarak anılmıştı. Şimdiye yepyeni bir Golf'le karşı karşıyayız. İlk defa Paris Otomobil Fuarı 2012'de içine oturma şansı bulduğum Golf VII'de, VW Grubu'nun MQB (Modularer Querbaukasten- Modular Transverse Matrix) adlı yeni platformu kullanılmış. 7. nesil VW Golf'ün 4255 mm'lik uzunluğu eskisinden 56



SÜRÜCÜYE YÖNELİK KOKPİTTE YUMUŞAK DOKUNUŞLU PLASTİK VE PİYANO SİYAHİ KAPLAMA KULLANILMIŞ. TEST ARAÇLARINDA BULUNAN SÜRÜŞ MODU SEÇİM SİSTEMİYLE OTOMOBİLİN SÜRÜŞ KARAKTERİNİ DEĞİŞTİREBİLMEK MÜMKÜN.

mm, 1799 m'lik genişliği ise eskisinden 13 mm daha fazla. Yükseklikse 28 mm azalarak 1452 mm olmuş. Bu sayede 0.27 Cd'lik rüzgar direnç katsayısına sahip aerodinamik bir gövde edilmiş. 2637 mm'lik dingil mesafesi de 59 mm artış göstermiş ve ön tekerleklerin 43 mm öne çekilmesiyle iç mekanda daha fazla alan sağlanması amaçlanmış. Her yeni VW Golf nesli tanıtıldığında otomobilin bir önceki nesle olan benzerliğinden ve ta-

sarımın sadeliğinden yakınılr. Bu konuda açıklama yapan VW yetkilileri Golf'ün Porsche 911, Range Rover gibi ikonik bir model olduğunu ve otomobilin 200 metre uzaktan bile bir Golf olduğunun belli olması gerektiğini ifade ediyorlar. Yeni VW Golf tasarım olarak yere daha yapışık ve daha sağlam basan bir duruşa sahip. Tasarım DNA'sında ise hem ilk nesil Golf'ten (dış kapı kollarının altındaki kat izi), hem de dördüncü nesil

Golf'ten (çamurluğu da kapsayan kıvrımlı C sütunu) izler taşıyor.

Daha hafif

VW Golf 7'deki en büyük gelişmelerden biri de ağırlık konusunda olmuş ve otomobilin toplam ağırlığı 100 kg kadar azaltılmış. Bu sayede hem yakıt tüketiminde (-0.3 lt/100 km), hem de dinamizmde daha iyi neticeler ortaya çıkmış. Yeni Golf'teki hafifleme için yaklaşık 6 kg'si elektrik

aksamından, yaklaşık 40 kg'si motorlardan, yaklaşık 26 kg'si yürüyen aksamdan ve yaklaşık 37 kg'si karoserden ve iç mekan malzemelerinden sağlanmış. Bunun için alüminyum veya magnezyum alaşımlı malzemeler kullanılmamış olması, bunlar yerine daha akılcı tasarım ve üretim teknikleri uygulanmış olması dikkat çekici. Bir önceki Golf'te yüzde 66 olan yüksek dayanımlı çelik kullanımı, yeni nesilde yüzde 80'e yükseltilmiş.



950 C'de sıcak olarak şekillendirilen malzemelerin geleneksel metodlarla üretilen malzemelerden 4 kata kadar daha güçlü olduğu söyleniyor.

İç mekan nasıl?

Yeni VW Golf'ün iç mekanı bir Golf'ten bekleneceği gibi. Yani kalite hissi iyi ve kumandalar kolay kullanımlı. Ön konsolda yumuşak dokulu plastik malzemeler piyano siyahı ile tamamlanarak daha zengin bir görünüm elde edilmiş. Sürücü odaklı kokpitin üst orta kısmında büyük bir ekran görev yapıyor. Bu ekran donanım seçeneğine göre 5 inç (siyah-beyaz), 5.8 inç veya 8 inç. Daha aşağıya inildiğindeyse klima kumandaları ve vites konsolu görülüyor. Benim kullandığım yeni Golf'te anaharsız çalıştırma sistemi vardı ve düğmesi vites konsolunun sol tarafında. Bu düğmenin hemen altında ise daha önce hiçbir Golf'te olmayan bir özellik var. Sürüş karakteri seçim düğmesi. "Mode" yazan bu düğmeye basıldıktan sonra dokunmatik ekranda beliren mönüden "Comfort, Normal, Sport, Eco ve Individual" seçimi yapılarak otomobilin sürüş karakterini değiştirebilmek mümkün. Gelelim arka koltuklara. Yeni Golf'ün arka koltukları

rahat ve diz-baş mesafesi yönünden sorunsuz.

Sürüşü nasıl?

Test aracımızda 1.4 litrelik, EA211 serisi, turbo beslemeli TSI motor bulunuyordu. Bu yeni motor serisinin alüminyum alaşımlı motor bloğu, eskiye göre 16 kg daha hafif. Bunun dışında silindir kafasına entegre edilmiş egzoz manifoldu gibi değişiklikler de mevcut. Bu uygulama sayesinde motorun ideal çalışma sıcaklığına daha çabuk ulaştığı belirtiliyor. 7 ileri oranlı DSG şanzımanla kombine edilen ve 4500-6000 d/d aralığında 140 HP güç, 1500-3500 d/d aralığında 250 Nm tork üreten bu motorun en büyük özelliği ise yakıt tüketimini düşürmek amacıyla 2 silindiri kapatması. ACT (Active Cylinder Management - aktif silindir yönetimi) adlı bu sistem sayesinde 4 silindirlik ikisine (2. ve 3. silindirler) yakıt püskürtmesi durdurulabiliyor. Bu durumda egzoz ve emme supapları da kapalı pozisyonda bulunuyor. 2 silindiri devre dışı bırakmak için gaza hafifçe basarak dikkatli bir kullanım tarzı benimsenmeli. 1400-4000 d/d aralığında 130 km/s'nin altında çalışan bu sistem sayesinde tüketimin 0.5 lt/100



YENİ GOLF'TE GELENEKSEL EL FRENİ YERİNİ ELEKTROMEKANİK PARK FRENİNE BIRAKMIŞ. ÖN KOLTUKLAR ARASINDA BARDAKLIK MEVCUT. DİZ MESAFESİNDE ÇOK UFAK BİR İYİLEŞTİRME OLMUŞ. ARKA KAPI İÇİ KAPLAMALARI ÖNLERDEN FARKLI OLARAK SERT PLASTİKTEN ÜRETİLMİŞ.



km kadar azaltılabildiği ifade ediliyor. Silindirlerin kapatılması sırasında herhangi bir sarsıntı olmuyor. Sadece motor sesi biraz boğuklaşıyor ve hassas olmayan kulakların bunu anlaması da kolay değil. Silindirlerin tekrar aktif hale gelme süresiye 10 milisaniye.

Otomobilde bulunan motor performans olarak beklenileni fazlasıyla veriyor. Ateşli olmasa da çok istikrarlı olan bu motor otomobili taşımakta zorlanmıyor. Spor kullanım seçeneğindeyse gaz pedalı tepkileri biraz daha iyi. Yeri gelmişken yukarıdaki satırlarda bahsi geçen sürüş karakterini değiştirmeye yarayan sistemden de bahsedelim. Bu sistem sayesinde sürücü kendi isteğinde göre sportif, konforlu, normal, ekonomik veya kişiselleştirilmiş ayarlar yapabiliyor. Sistem, direksiyon tepkileri, gaz pedalı tepkileri, şanzıman, klima ve eğer varsa DCC (Dynamic Chassis Control) süspansiyon sistemine etki ediyor. Kullandığım otomobilde DCC mevcuttu ve bu sistem, yeni Golf'ün standart süspansiyon sistemine göre 10 mm daha alçak. Çeşitli viraj tiplerinde ıslak ve kuru zeminde denediğim otomobil eskisine göre hissedilir derecede daha iyi yol tutuyor. XDS

adlı, daha önce Golf GTI'larda bulunan elektronik diferansiyel kilidinin bu otomobilde standart olarak sunulması, özellikle kaygan virajlarda önden kayma eğilimini azaltarak otomobile nötr bir karakter sağlıyor. Otomobilde önde McPherson, arkada ise modüler performans süspansiyonu adı verilen süspansiyon mevcuttu. Daha az güçlü versiyonlarda daha hafif ve basit bir süspansiyon kullanılacak. Süspansiyonun darbe emişi Sardunya yollarında iyiydi, ama Sardunya'nın yolları Türkiye'ye göre daha düzgün. Aracın direksiyon tepkileri de güzel.

Sonuç

Bu otomobilin hiç mi eksiği yok? Açık konuşmak gerekirse VW mühendisleri yeni Golf'ü eskiye göre yol tutuş, performans, tüketim ve iç mekan konusunda hissedilir şekilde iyileştirmişler. Ama ön yan cam hizasında oluşan rüzgar sesinin bu otomobilde daha az olmasını beklerdim. Ayrıca yine kullanma fırsatı bulduğum 2.0 TDI 150 HP'lik manuel versiyonda motor sesi de kabinde biraz fazlaca duyuluyor. Dünya çapında 38 yılda 29.1 milyon adet, 1994'ten beri ise ülkemizde yaklaşık 90.000 adetlik satış rakamına ulaşan Golf, yeni



BAGAJ HACMİ 30 LT'LİK ARTIŞLA 380 LT OLMUŞ. KAPI İÇİ GÖZLER HALI KAPLI. SARDUNYA'DA DÜZENLENEN TEST SÜRÜŞÜNE TARIK AKAGÜN KATILDI.



Fabrika verileri

Motor:	.... 1395 cc, 4 silindirli, turbo, direkt benzin enjeksiyon, 16V
Şanzıman:	..... 7 ileri oranlı DSG (çift kavramalı şanzıman)
Maksimum güç:	..... 140 HP @ 4500-6000 d/d
Maksimum tork:	..... 250 Nm @ 1500-3500 d/d
Maksimum hız:	..... 212 km/s
0-100 km/s:	..... 8.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	..... 4255 / 1790 / 1452 mm
Bagaj hacmi:	..... 380-1270 lt
Tüketim (ort.):	..... 4.7 lt /100 km
Fiyat:	..... 59.600 TL

+ Yol tutuş, kalite hissi

- Rüzgar sesi

109 g/km B

nesliyle de her zaman olduğu gibi çok iddialı. Otomobilde artık ESP, elektromekanik park freni ve Auto-Hold, yorgunluk tespit sistemi (Fatigue Detection), ikincil çarpışma freni (Multi Collusion Brake), elektro-

nik dinamik diferansiyel kilidi XDS ve dinamik direksiyon önerisi (DSR) gibi özellikler, standart olarak sunuluyor. Yeni Golf 1.4 TSI 140 HP ACT DSG Comfortline, 59.600 TL'lik fiyatta sahip.



AMBLEM



Gelişmekte olan ülkeler, birçok otomobil üreticisinin iştahını kabartmaya başladı. Türkiye'nin de dahil olduğu bu grup ülkelerde özellikle küçük (B segmenti) ve kompakt sınıf (C segmenti) sedanlar revaçta. Bu durumu normal karşılamak gerekir. Çünkü kısıtlı bir bütçeye sahip tüketici verdiği paranın karşılığında "daha büyük otomobil" alma isteğindedir. Tabi sedan otomobillerin genelde hatchback karoserli olanlara göre daha büyük bagaj hacmi sunmaları ve daha olgun görünmeleri de bu tercihleri şekillendiren bir unsur. Bu sınıfta öne çıkan

REKABETİ



diğer kriterlerse kuşkusuz fiyat, tüketim, stil ve sağlamlık. PSA Peugeot Citroen'de Türkiye, Orta ve Doğu Avrupa, Rusya, Ukrayna, Yunanistan, Kuzey Afrika ülkeleri, Orta Doğu, Körfez ve Afrika ülkeleri ile bazı Güney Amerika pazarları gibi çok sayıda başka ülkeye yönelik olarak Peugeot 301 ve Citroen C-Elysee'yi hazırladı. Biz de bu otomobillerden 301'i Türkiye'de, C-Elysee'yi ise üretim yeri olan İspanya'da kullanma şansı bulduk.

Yazı: Tarık Akagün / Antalya (301) - Barcelona (C-Elysee)

Fotoğraflar: Peugeot Medya & Citroen Medya

AMBLEM REKABETİ: PERDE 1



PSA Peugeot Citroen'in yeni sedanlarından ilk olarak Peugeot'un 301'i kullandık. Uluslara arası basın test sürüşü organizasyonu Antalya'da düzenlenen bu otomobili dünya çapında 600 kadar basın mensubu kullandı. Organizasyon kapsamında düzenlenen basın toplantısında Peugeot'un yeni model isimlendirme stratejisini de bahsedildi. Bunu kısaca aktarmakta fayda var. Model ismindeki ilk rakam otomobilin ait olduğu sınıfı gösterecek, 0 ise eskiden olduğu gibi markanın genetik kodu. Son rakam ise bundan sonra 8 veya 1 rakamı olacak ve bu rakamlar artık artmayacak. Buna göre 1 rakamı gelişmekte olan ülkelere yönelik modeller için kullanılacak. Yani 301'deki gibi. İleriki dönemde "Peugeot 201" olarak isimlendirilen otomobiller de yollarda olacak mı, bunu zaman gösterecek.

Küçük sınıf mı, kompakt sınıf mı?

Kamuoyu ile 2012 Paris Otomobil Fuarı'nda tanışan yeni Peugeot 301'in tanıtım bilgilerinde bu otomobilin hep kompakt sınıf, yani C segmenti olduğu ifade ediliyordu. Türkiye'de düzenlenen basın toplantısından



İLK ZAMANLAR KOMPAKT SEDAN OLARAK TANIMLANAN 301, TÜRKİYE'DE KÜÇÜK SINIF SEDAN OLARAK SATILACAK. İÇ MEKAN SADE VE ANLAŞILIR.

önce kullandığımız bu otomobili kullanırken aklımızda hep kompakt sınıf vardı. Basın toplantısında ilk sunumda konuşan Peugeot Fransa yetkilileri de bu otomobilin hangi sınıfta olduğuna dair pek bir bilgi vermediler. Ne zaman ki Peugeot Türkiye yetkilileri kürsüye çıktılar ve bu otomobilin Türkiye'de B segmenti olarak satılacağını açıkladılar. Aslında B segmenti ile C segmenti arasında C giriş veya B + olarak tanımlamak da mümkün.

Karosser – iç mekan

4442 mm uzunluğa, 1785 mm genişliğe ve 1466 mm yüksekliğe sahip olan Peugeot 301'in dingil mesafesi 2652 mm. Peugeot SR1 konsept otomobilinden izler taşıyan burun tasarımına sahip otomobilin iç mekanı geniş. Sürücü koltuğuna ilk geçtiğim zaman dikkatimi çeken noktalardan biri yüksek ön konsol oldu. Fransız otomobilleri genelde alçak ve ön görüşü ferahlatan konsol tasarımlarına sahipken, 301 yüksek ve heybetli ön konsoluyla bu genellemenin dışında kalıyor. Konsol malzemesi sert plastikten ve durum kalite hissine negatif etki yapıyor. Ama işçilik iyi, parçalar muntazam şekilde yerlerine oturtulmuşlar. Piyano siyahı kaplama-



301'İN GÖSTERGE TABLOSU KARDEŞİ C-ELYSEE İLE FARKLI YÖNLERİNDEN BİRİSİ. ELEKTRİKLİ CAM AÇMA KUMANDALARI VİTES KONSOLUNUN ÖN TARAFINA KONUMLANDIRILMIŞ. MODERN ZAMANLARIN GEREKSİNİMİ USB GİRİŞİ UNUTULMAMIŞ. AYNA KUMANDASINA ERİŞMEK ÇOK ZOR.



ya sahip orta konsol müzik sistemine, bilgi ekranına, merkezi kilit düğmesi ve dörtlü flaşöre ev sahipliği yapıyor. Bunların altındaysa klima kumandaları mevcut. Basın test-deneme sürüşü yaklaşık 28 C-30 C arasında bir hava sıcaklığında yapıldığından klimayı da deneme fırsatı bulduk ve soğutması bana başarılı geldi. Otomatik klima en üst donanım seviyesi Allure'de sunuluyor. Orta konsolun vites konsolu ile birleştiği yerde cam kumandaları toplanmış. Ekonomik bir çözüm olan bu düğme yerleşimi kullanım açısından herhangi bir sorun yaratmıyor.

Otomobilin arka koltuklarındaki diz mesafesi gerçekten iyi. Baş mesafesi konusunda da bir problem yok ve 301'in arka kısmı bu yönüyle ailelerin beğenisini kazanacaktır. Bagajın 506 lt'lik hacmi de 5 kişinin yapacağı uzun yolculuklara uygun.

Sürüş özellikleri

2013 Peugeot 301'de 1.2 VTi 72 HP, 1.6 VTi 115 HP benzinli ve 1.6 lt HDi 92 HP turbodizel motor seçenekleri var. Biz 1.6 lt 92 HP'yi test etme şansını bulduk. Maksimum gücü olan 92 HP'yi 3500 d/d'de üreten bu motorun maksimum torkuysa 1750 d/d'de 230

Nm. Gücünü 5 ileri oranlı manuel şanzımanla birlikte ön tekerleklerle aktaran bu motor alt devirlerde bile gayet tatminkar çekiş sunuyor ve gaz pedalıyla verdiğiniz emirlere yanıt alabiliyorsunuz. Motor sesi iç mekanda biraz duyuluyor ama bu rahatsız edici seviyede değil. Aksine bu ses otomobili daha iyi hissetmeye yardımcı bile olabilir. Yol tutuş ve direksiyon tepkileri de B segmenti için makul. 0-100 km/s hızlanması 11.2 saniye olarak açıklanan otomobilin maksimum hızıysa 180 km/s. Fabrika verilerine göre ortalama 4.3 lt/100 km olan tüketim değeri de yüzleri güldürecek bir değer. Zaten 1.6 lt HDi motor bu konularda her zaman başarılı olmuştur. Bu otomobilin en güzel yanıysa en düşük donanım seviyesinde bile ESP'nin standart olması. Bu önemli güvenlik donanımı zor durumlarda otomobilin viraj içinde kalmasına yardımcı olarak sürüş güvenliğini yükseltiyor.

Gelelim süspansiyon konforuna. Otomobilde bir Peugeot klasiği olarak önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu sisteme yer verilmiş. Peugeot yetkilileri süspansiyon sisteminin, tıpkı otomobilin diğer aksamı gibi



506 LT'LİK BAGAJ 4 KİŞİLİK BİR AİLENİN BAVULLARINI RAHATÇA ALABİLECEK KAPASİTEDE. ARKA KOLTUKLARDAKİ BAŞ MESAFESİ YETERLİ, DİZ MESAFESİ İSE GAYET İYİ.



gelişmekte olan ülkelerin zorlu yolları göz önüne alınarak geliştirildiğini ifade ediyorlar. Süspansiyon gerçekten de çok abartılı olmadıkça darbeleri güzel sönmüylüyor ve konforu iyi. Otomobille ilgili sadece bir defa, o da trafik şartları nedeniyle yanından dolanamadığım, 8-10 cm kadar çökmüş

bir mazgalın üzerinden geçmek zorunda kaldığımda arka süspansiyondan biraz gürültü duydum. Bu da zaten normal karşılanabilir.

Sonuç

Peugeot'un yeni sedanı 301 1.6 HDi 92 HP en alt donanım seviyesin-

de bile yeterli ekipmana sahip. Tatminkar bir çekiş ve geniş iç mekan sunan otomobil B segmentine hareket getirecek özelliklerde. Symbol gibi önemli bir rakibinde şu an dizel motor olmaması, Skoda Rapid ve yeni Seat Toledo'nun da henüz pazarda olmayışı nedeniyle 301 1.6 HDi önem-

li bir boşluğu doldurabilir. 301'in baz fiyatı 29.900 TL olarak açıklanmasına rağmen 301 1.6 HDi 90 HP'nin fiyatı İstanbul Autoshow zamanı açıklanacak.

Peugeot 301 1.6 HDi 92 HP

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, turbo dizel, 16V
Şanzıman:	5 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	92 HP @ 3500 d/d
Maksimum tork:	230 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	11.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4442 / 1785 / 1466mm
Bagaj hacmi:	506 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	4.9 / 3.9 / 4.3 lt / 100 km
Fiyat:	- TL

➕ İç hacim, ESP standart, çekiş, fiyat-donanım ilişkisi

➖ Virajlarda yana yatıyor, ayna kumandası

109 g/km **B**



AMBLEM REKABETİ: PERDE 2



PSA Peugeot Citroen'in yeni sedanlarından Peugeot 301'i Türkiye'de kullandıktan birkaç gün sonra istikamet İspanya'nın Barcelona şehri idi. Citroen'in basın test sürüşü aktivitesi için bu şehri seçmesinin nedeni, bu otomobillerin Barcelona'daki fabrikalarda üretiliyor olmasıydı. Barcelona havaalanına indiğimizde basın mensupları için hazırlanmış 1.6 HDi 92 HP ve 1.6 VTi 115 HP Citroen C-Elysee'ler bizleri bekliyordu. Ben tercihim ilk olarak 1.6 VTi 115 HP'lik benzinli motordan yana kullandım ve bu otomobili Barcelona civarındaki yollarda 100 km kadar kullanma şansı buldum. Ertesi günse nispeten daha kısa bir rotada 1.6 HDi 92 HP'yi dedim.

Ne kadar aynı? Ne kadar farklı?

Kardeşi 301 gibi, "Platform 1" isimli platform üzerinde üretilen C-Elysee, beğeniler kişiden kişiye değişecek olsa bile özellikle önden göze güzel gelen bir tasarıma sahip. Otomobilin 4427 mm'lik uzunluğu 301'e göre 15 mm daha az. Tampon tasarımlarından doğan bu çok küçük farkın gözle anlaşılabilmesi mümkün değil. 1466



C-ELYSEE'DE, 301'E GÖRE FARKLI BİR ÖN KONSOL KULLANILMIŞ. 301'DEN FARKLI OLARAK SAĞ TARAFTA KULLANILAN KAPLAMA İÇ MEKANI DAHA ŞIK GÖSTERİYOR.

mm'lik yükseklikleri ve 2652 mm'lik dingil mesafeleri ise aynı.

Gelelim iç mekana... Az önce otomobillerin genişliklerinin farklı olduğunu yazdım. Ama bu da tasarımla alakalı bir fark ve iç mekandaki dirsek mesafelerinde hiçbir fark yok. Bununla birlikte ön konsolun sağ tarafına göz atıldığında Citroen C-Elysee'nin torpido gözünün üst kısmına gelen bölgedeki kaplama ile fark yarattığı göze çarpıyor. Bununla birlikte gösterge tablosu da farklı. Orta konsol ve kapı içleri ise benzer. İç mekan ile söyleyeceğimiz diğer şeyler ise 301 ile aynı: Orta konsolun vites konsolu ile birleştiği yerde cam kumandaları toplanmış. Ekonomik bir çözüm olan bu düğme yerleşimi kullanım açısından herhangi bir sorun yaratmıyor. Otomobilin arka koltuklarındaki diz mesafesi gerçekten iyi. Baş mesafesi konusunda da bir problem yok ve 301'in arka kısmı bu yönüyle ailelerin beğenisini kazanacaktır. Bagajın 506 lt'lik hacmi de 5 kişinin yapacağı uzun yolculuklara uygun. Citroen yetkilileri ile yaptığımız sohbette 301 ile C-Elysee'nin karoserlerindeki farklarını sorduğumuzda kapılar hariç her şey farklı yanıtını aldık. Bununla bir-



KADRAN GRUBU RAHAT OKUNUYOR. ELEKTRİKLİ CAMLARIN KUMANDA DÜĞMELERİ VİTES KONSOLUNUN ÖNÜNDE. TORPİDO GÖZÜ YETERİNCE GENİŞ.



likte Citroen'de arka camın açısı biraz daha yatık tasarlanmış. Ayrıca otomobillerin yürüyen aksamaları, süspansiyon sistemleri de aynı.

Sürüşü nasıl?

Bilindiği gibi Fransız ekolüne ait otomobiller genelde alçak konsol tasarımlarına sahipler. 301'de olduğu gibi C-Elysee'de bu genellenmenin dışında kalacak kadar yüksek ön konsollara sahipler. Ergonomik olmayan elektrikli ayna kumandasıyla aynaları ayarladıktan sonra yola çıktığımda dikkatimi çeken ilk şey motorun fazla rahatsız etmese de iç mekana sızan sesi oldu. Otomobilde bulunan 1587 cc'lik, 4 silindirli, üstten çift eksantrikli, 16 supaplı motor, 91-95 oktan benzinle çalışabilecek yapıda. Maksimum gücü olan 115 HP'yi 6050 d/d'de üreten bu motorun maksimum torkuysa 4000 d/d'de 150 Nm. Alt devirlerde gaza basıldığında otomobili pek canlı olmasa da hızlandırabilen 1.6 VTi ile özellikle sollama yaparken vites ufaltmakta fayda var. Vites geçişleri rahat olsa da vites değişimi için vites kolunun kat ettiği yol biraz fazla. 0-100 km/s hızlanmasını 9.4 saniyede tamamlarken, maksimum 188 km/s'ye ulaşabiliyor. Virajlı yollarda

biraz yana yatmasına rağmen güvenli olan Citroen C-Elysee'de ESP'nin standart olarak sunulması olumlu bir özellik.

Test sürüşlerinin yapıldığı günlerde Barcelona'da hava güneşli ve sıcaktı. Bu yüzden ara sıra klimayı kullanma ihtiyacı hissettim. Kullandığım C-Elysee daha önce kullandığım 301'den daha donanımlıydı ve farklı olarak dijital klima bulunuyordu. Aslında ben bu klimanın otomatik olduğunu düşünmüştüm ama yanlış olduğumu kullanım sırasında fark ettim. Söz konusu klima dijital ama manuel. Yani "otomatik" düğmesi yok ve sıcaklık ayarını yaptıktan sonra kabin içini hep aynı ısıda tutacak şekilde çalışmıyor. Açıkçası dijital olmayan otomatik klima görmüştüm. Eski den aile otomobili olarak kullandığımız Citroen Xsara'da vardı. O sistemde sıcaklık birimleri dijital değil, analog olarak klima butonu çevresinde yer alıyordu ve istenilen sıcaklık seçimi yapılıp, otomatik tuşuna basıldığında, üfleme hızı vs. otomatik olarak ayarlanıyordu. C-Elysee'de ise sıcaklık dijital gösteriliyor ama ayarlaması manuel. Ertesi gün ise 1.6 HDi 92 HP motorlu C-Elysee'yi kullana-



C-ELYSEE'NİN BAGAJ HACMİ DE KARDEŞİNKİYLE AYNI: 506 LT. KOLTUK SIRTLIKLARININ YATIRILMASI İLE DAHA BÜYÜK YÜKLERİN TAŞINMASI MÜMKÜN. ARKA KOLTUKLARDA DİZ MESAFESİ SORUNU YOK.



rak, dizel ile benzinli versiyonlar arasındaki farkı net olarak gördüm. Dizel motorlu C-Elysee, düşük devirde gelen yüksek tork avantajı ile daha esnek bir kullanım sunuyor ve ara hızlanmalarda daha iyi. Bununla birlikte vites yolu da daha kısa. Kısacası dizel motor, gündelik kullanım için daha iyi özellikler sunuyor.

Sonuç

Citroen C-Elysee en alt donanım seviyesinde bile yeterli ekipmana sahip. İç mekanı geniş ve süspansiyonu yeterince konforlu. Kardeşi ile gireceği rekabette fiyat politikaları, kampanyalar ve satış elemanlarının kişisel başarıları belirleyici olacak.

Citroen C-Elysee 1.6 VTi 115 HP

Fabrika verileri

Motor:	1587 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	5 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	115 HP @ 6050 d/d
Maksimum tork:	150 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	188 km/s
0-100 km/s:	9.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4427 / 1748 / 1466mm
Bagaj hacmi:	506 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	8.7 / 5.1 / 6.4 lt /100 km
Fiyat:	36.800 TL

⊕ İç hacim, ESP standart, çekiş, fiyat-donanım ilişkisi

⊖ Virajlarda yana yatıyor, ayna kumandası

148 g/km

C



GENİŞLEMENİN İLK ADIMI

Ford, ticari araç gamında Transit ürün ailesinin altına konumlandığı Tourneo Custom ve Transit Custom modelleriyle yeni ticari araç yatırımının ilk meyvelerini yollara çıkardı.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur / Antalya



Yazıma başlarken, akıllarda bir karışıklık olmaması için, Ford'un ticari araç ürün gamı ve model isimleri hakkında bir açıklama yapmak istiyorum. Herkesin çok yakından tanıdığı ve kombi, minibüs, kamyonet ve van kasa tipleriyle satılan en büyük aracın adı Transit. Yeni Transit 2013 yılının son çeyreğinde tanıtılacak. Bu sayfada gördüğünüz araç ise, orta ticari araç sınıfında yer alıyor ve yepyeni bir model. Koltuklu kasasına (insan taşımacılığı) Tourneo Custom, yük taşımacılığında kullanılan van tipine ise Transit Custom adı verildi. Bu modeller, büyük Transit'in alt segmentinde (VW Transporter segmenti) yer alı-

yor. Bu segmentin bir altında mevcut Tourneo Connect ve Transit Connect yer alıyor. Burada da manyık aynı: Tourneo Connect insan, Transit Connect ise yük taşıyor. Bu iki model de gelecek yılın son çeyreğinde yeni jenerasyonuna kavuşacak. Son olarak, bu segmentin de altında Fiat Fiorino'nun bulunduğu segment var. Ford o segment için de yeni araçlar geliştiriyor. Onları ise, 2014 yılı başında Tourneo Courier ve Transit Courier adlarıyla göreceğiz. Tüm bu modellerin, toplam 1 milyar dolarlık yatırım sonucu Ford Otosan tarafından Türkiye'de üretilmesi-üretilecek olması ise bizim için haklı bir gurur kaynağı.

Baz fiyatı 43.750 TL

Transit Custom 43.750 TL, Tourneo Custom ise 59.925 TL başlangıç fiyatıyla Türkiye'de satışa sunuldu. Tourneo Custom, Temmuz 2012'de Ford Otosan Kocaeli fabrikasında üretilmeye başlandı. 130.000 adet/yıl kapasiteli yeni üretim hattında üretilen araç 8+1 oturma düzenine sahip bir minibüs. Tourneo Custom, Trend, Titanium ve Titanium Plus adlı donanımlarla satılıyor. Ford Tourneo Custom ile aynı bantta üretilen Transit Custom ise; 2+1'lik kısa ve uzun dingil mesafeli Van, 5+1 kısa karoserli Kombi ve kısa dingil mesafeli Kombi Van gövde seçeneklerine sahip. Kısa dingil mesafeli gövde seçeneklerinde uzunluk 4972 mm, genişlik 1986 mm, yükseklik 2020 mm, dingil mesafesi ise 2933 mm. Uzun dingil mesafeli seçeneklerde bu rakamlar sırasıyla 5339 mm, 1986 mm, 2022 mm ve 3300 mm. Ford Transit Custom'da Trend ve Deluxe donanımları bulunuyor. Bu iki yeni modelden Tourneo Custom'ın uzun dingil mesafeli ve 155 HP'lik versiyonunu Antalya'da düzenlenen basın organizasyonunda kullandım.

Yerlilik oranı yüzde 70

Ford Otosan Genel Müdürü Hay-



FORD TOURNEO CUSTOM'IM İÇ MEKANI MARKANIN BİNEK OTOMOBİLLERİNİN BİR YANSIMASI ADETA. GÖSTERGE TABLOSU, BİR TİCARİ ARAÇTAN BEKLENMEYECEK KADAR SPORTİF. YÜKSEK OTURMA KONUMU, TRAFİĞE HAKİM BİR SÜRÜŞ İMKANI VERİYOR.



**SÜRÜCÜNÜN SAĞINDA
İKİ KİŞİLİK OTURMA
ALANI VAR. AÇIK RENKLİ
KOLTUKLAR İÇ MEKANA
FERAHLIK VERİYOR.**

dar Yenigün, Antalya'da düzenlenen basın toplantısında Ford Transit Custom ve Tourneo Custom modellerinin üretiminin yüzde 70-80'inin ihraç edileceğini belirtti. Yenigün, Ford Transit Custom ve Ford Tourneo Custom modelleri için 2012 yılı sonuna kadar ki hedefin 13.900 adetlik ihracat olduğunu açıkladı. Yenigün, daha önce 70 olan ihracat ülkesi sayısını Güney Amerika ve Afrika'daki bazı ülkelerin eklenmesiyle 90'a çıkardıklarını açıkladı. Ford Otosan Pazarlama, Satış ve Satış Sonrası Genel Müdür Yardımcısı Aykut Özünler ise toplantıda yaptığı konuşmada, bugüne kadar Ford'un binek otomobil ürün gamında kullanılan "Kinetik Tasarım" (Şirket içinde "Dururken gider gibi görünen" olarak tanımlanıyor) dilinin Transit Custom ve Tourneo Custom ile birlikte ticari araç ürün gamına da yansıtıldığını ifade etti. Ford Transit Custom ve Ford Tourneo Custom modellerindeki yerlilik oranını yüzde 70 olarak açıklayan Özünler, bu iki modelin, giriş yaptıkları orta ticari araç segmentini büyüteceklerine inandıklarını belirtti.

İşlevsel bir iç mekân

Tourneo Custom modelinin iç

mekânında üç sırada toplam 8+1 kişilik oturma düzeni bulunuyor. Koltukların sırtlarının eğim ayarlı olması konforu artırıyor. Diz, baş ve omuz mesafelerinin yeterli olduğu Ford Tourneo Custom'da ayrıca koltuklar 30 farklı kombinasyonda kullanılabilir. Aracın kokpiti hem tasarım hem de konfor bakımından Ford'un binek modellerini aratmıyor. İç mekân tasarımında sportif çizgiler öne çıkıyor. Geniş ve ferah oturma alanları sunan kokpitte sert plastik malzeme kullanılmış. İşçilik konusunda test aracında gözüme çarpan bir hata bulunmuyordu. Ön konsola konumlandırılan ses sistemi kumandası, çok sayıda kumanda düğmesine sahip olmasına karşın kolay kullanımlı. Tüm bilgiler yukarıdaki küçük ekrandan takip edilebiliyor. Direksiyon simidinin arka tarafında kapaklı bir eşya gözüne yer verilmiş. Bu kapaklı eşya gözünün içinde AUX ve USB bağlantıları ile 12 V'lik giriş bulunuyor. AUX ve USB girişlerini kullanarak Tourneo Custom'a kendi mobil cihazınızı kolayca bağlayabiliyorsunuz. Gösterge tablosu sportif tasarıma sahip ve kolay okunuyor. Yol bilgisayarının verileri, mavi zeminli ekrandan takip edilebiliyor. Gösterge panelinin hemen so-



**KOLTUKLAR BAĞIMSIZ
OLARAK KATLANABİLİYOR
VE HATTA SÖKÜLEBİLİYOR.
ARAÇTA 30 KOLTUK
KOMBİNASYONU VAR.**



luna ECO ve Park sensörü butonları yerleştirilmiş. Gösterge panelinin sağında ise ön ve arka cam rezistans kumandaları bulunuyor. Titanium Plus donanımında bulunan "Sürücü Dikkat Takip Sistemi", sürücünün hareketlerini sürekli izleyerek, mola vermesi gerektiğini algıladığında bu görsel uyarıyla birlikte sürücüyü durup dinlenmeye davet ediyor. İç dikiz aynasında yer alan renkli geri görüş kamerası, orta ticari araçlarda alışık olmadığımız bir donanım. Titanium Plus donanımında bulunan bu sistem, hem konfor hem de güvenlik sağlıyor. Far butonları (park, kısa, uzun, ön ve arka sis farları) direksiyon simidinin sol tarafında yer alıyor. Titanium ve Titanium Plus donanımlarında bulunan Hız Kontrol Sistemi de aynı bölgeye yerleştirilmiş ve kullanımı kolay. Araç içine yerleştirilmiş irili ufaklı eşya gözü ve bardaklıklar işlevselliği ve konforu artırıyor. Ön konsolun alt kısmının ve koltuk döşemelerinin açık renk tercih edilmesi iç mekâna ferahlık katıyor. Sürücü tarafındaki siperlikte tavanlıktan aydınlatılan büyük bir ayna ve ayrıca ruhsat ya da KGS-HGS kartı koyabileceğiniz bir alan var. Kullandığım araç Titanium Plus donanımına sahipti ve 10 yöne elektrikli ola-



**BARDAKLIKLAR
KONFORU
ARTTIRIYOR.
RENKLİ
GERİ GÖRÜ
KAMERASI
AYNADA. VİTES
KOLUNUN YERİ
ÇOK İYİ.**



**KAPAKLI
GÖZLER
İŞLEVSELLİĞİ
ARTTIRIYOR.
USB VE AUX
GİRİŞLERİ
UNUTULMAMIŞ.
KLİMA MANUEL.
ECO BUTONU
SOL TARAFTA.**





**BÜYÜK DIŞ DİKİZ
AYNALAR EKSTRA
GÜVENLİK SAĞLIYOR.
BAGAJ 8+1 KULLANIMDA
BİLE YETERLİ.**



arak ayarlanabilen sürücü koltuğu vardı. Trend ve Titanium donanımlarında ise 4 yöne ayarlanabilen sürücü koltuğu standart olarak sunuluyor. Kapaklı torpido yeterli büyüklükte. Torpido kapağının sağ tarafında bir bardaklık bulunuyor. Ön konsolda manuel klimaya yer verilmiş. Otomatik klima opsiyonunun 2013'te sunulması planlanıyor. Klima kumanda birimlerinin sağında 12 V'lık bir giriş bulunuyor. Tavanda aydınlatma biriminin yanı sıra havalandırma kanalları ve klima kumandasına yer verilmiş. Tavandaki bu kumanda birimi sayesinde, ikinci sırada otursanız bile klimate müdahale edebiliyorsunuz. Sürücü kapısının üst kısmına yerleştirilmiş olan gözlük kabı işlevsel. El freni bölgesinde 230 V - 150 W çıkışlı priz bulunuyor. Bu priz sayesinde araç içinde elektrikli cihaz çalıştırabilir, dizüstü bilgisayarınızı şarj edebilirsiniz. Aracın sağ ve solunda bulunan sürgülü kapılar, iniş-biniş sırasında kolaylık sağlıyor. Test aracımızda yoktu, ama işleyişte bu kapılara elektrikli sistem bağlanacaktır diye düşünüyorum. Birinci ve ikinci koltuk sıralarında oldukça yüksek olan tavan, üçüncü koltuk sırasında alçalıyor. Sürgülü kapılara da bardaklıklara yer ve-

rilmiş. Büyük tasarımlı ve çift bölmeli dış dikiz aynaları geniş bir görüş açısı sağlıyor. Ön camların ve dış dikiz aynalarının standart olarak elektrikli olduğu araçta kapı kilit kumandası kapı içinde yer alıyor. Ön kapı içlerinde iki büyük eşya gözü bulunuyor. Bu gözler işlevselliği ve konforu artırıyor. Ön yolcu koltuğunun minderinin açılması ve içine eşya konulabilmesi de işlevselliği arttıran bir özellik. Koltuklar son derece rahat. Açık renkli döşemeler şık. Her biri bağımsız olarak hareket edebilen ve iç mekanda toplam 30 farklı oturma kombinasyonu oluşturabilen koltuklar öne katlanabiliyor. Ayrıca koltukları tamamen sökmek de mümkün. Her koltukta emniyet kemeri ve kafalık bulunuyor. Kafalıkların, virgül tasarımlı olması ve kullanılmadığında koltuk içine gömülerek sürücünün geri görüşünü etkilememesi olumlu bir özellik. Bagaj hacminin, araçta sekiz yolcu taşındığı sırada bile yeterli olmasına özel önem gösterildiği açıklandı.

Üç farklı güç çıkışı

Motor kaputu anahtarla açılan araçta yeni 2.2 litrelik 4 silindirli Duratorq TDCi turbo dizel motor bulunuyor. 100 HP, 125 HP ve 155 HP ol-



**MOTOR KAPUTU
ANAHTARLA AÇILIYOR.
2.2 LİTRELİK DURATORQ
MOTOR 155 HP GÜÇ VE
385 NM TORK ÜRETİYOR.**



mak üzere üç farklı güç çıkışı sunan motor Euro 5 normlarını karşılıyor. 100 HP'lik versiyonda 310 Nm, 125 HP'lik versiyonda 350 Nm ve 155 HP'lik versiyonda 385 Nm tork üreten motor, Transit Custom modellerinde 6.6 lt ile 6.9 lt/100 km arasında ortalama yakıt tüketimine sahip. Tourneo Custom modellerindeki ortalama tüketim değeri ise 6.5 lt/100 km olarak açıklandı. Şehir içi yakıt tüketimi verisi ise 7.3 lt/100 km. Standart olarak sunulan otomatik Start/Stop sisteminin özellikle şehir içi kullanımında yüzde 10 oranında yakıt tasarrufu sağladığı belirtiliyor. Araçlarda 6 ileri manuel şanzıman bulunuyor. Otomatik şanzıman seçeneğinin 2013 yılında ürün gamına dâhil olacağı açıklandı. Antalya'da kuru bir zemin ve yaklaşık 27 derece sıcaklıkta kullandığım Tourneo Custom, yeterli performansın yanı sıra düşük yakıt tüketimiyle dikkat çekti. Bunda da test aracındaki 155 HP güç ve 385 Nm tork üreten

modern motorun ve başarılı bir şekilde çalışan 6 ileri manuel şanzımanın etkisi büyük. Görüş açıları geniş ve sürüş pozisyonu rahat olan araçta, vites kolunun yüksek ve sürücüye yakın olması kolay kullanım sağlıyor. Geri görüş kamerası da yararlı bir donanım. Direksiyon tepkilerinin hızlı olduğu araçta süspansiyon sisteminin darbe emişi yeterli.

Karşısında Caravelle-Transporter kardeşler var

Ford bu segmente yeni adım attı ve karşısında çok güçlü bir oyuncu olan Volkswagen Caravelle ve Transporter modelleri var. Bu nedenle işi hiç de kolay olmayacaktır. Ama yepyeni bir model olmasına karşın Transit geleceğinden gelmesi, Türkiye'de üretilmesi, Ford'un yaygın servis ve yedek parça ağı gibi artılar daha ilk günden hanesinde yazıyor. Diğer özelliklerin beğenilip beğenilmeyeceğini ise bekleyip göreceğiz.



TÜRKİYE'NİN EN İYİ TANINAN TİCARİ MODELLERİNDEN BİRİ OLAN TRANSIT'İN ARTIK "CUSTOM" KARDEŞİ VAR.



Ford Tourneo Custom 300L Minibüs 8+1 2.2 TDCi 155 HP

Fabrika verileri

Motor:	2198 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	155 HP
Maksimum tork:	385 Nm
Maksimum hız:	157 km/s
Boyutlar (uz./gen./yük.):	5339 / 1986 / 2022 mm
Bagaj hacmi:	Maksimum 6.8 metreküp
İstiap haddi:	891 kg
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.3 / 6.1 / 6.5 lt/100 km
Baz fiyat (300S 125 HP Trend):	59.925 TL

- + Tasarım, binek otomobil konforu, işlevsellik, tüketim
- Segmentte girmekte bir hayli gecikti, emisyon

172 g/km

D

**ARKA
TASARIM,
GÜZELLİKTEN
ZİYADE
İŞLEVSEL
OLMASI İÇİN
DÜZ VE KABA
TASARIMLI.
KAPAK
BÜYÜK.**

DAHA HAFİF, DAHA İYİ

Yeni nesil Audi A3, eskisine göre düşen ağırlığı ve artan dinamizmi ile alışıldık A3 kalitesini sürdürmeye devam ediyor.

Yazı: Tarık Akagün / Fethiye-Muğla
Fotoğraflar: Audi Medya



Ülkemizde Audi ürün gamı içinde en fazla satan olan A3, yeni nesliyle ülkemizde Kasım ayı itibarı ile satılmaya başlanıyor. İlk defa 1996 yılında yollara çıkan ve kompakt premium sınıfın yaratıcısı olarak tanımlanan Audi A3, üçüncü nesil olarak 2012 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtıldığında eskisiyle benzer görünümü ile Audi severleri oldukça şaşırtmıştı. Biz de yeni Audi A3'ü Fethiye civarında düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullanarak eskisiyle benzer görünen bu otomobilde nelerin değiştiğini yakından görme fırsatı bulduk.

Ülkemizde ilk etapta 1.4 TFSI 122 HP ve 1.6 TDI 105 HP motor seçenekleri ve 3 kapılı karoser ile yollara çıkacak A3 gamı, 2013 yılı içinde satışına başlanacak S3 ve 5 kapılı Sportback ile genişleyecek.

Yeni platform

Audi A3, VW modellerinde de kullanılmaya başlanan yeni modüller platform kullanılarak hazırlanmış. Otomobile tasarım olarak bakıldığında eskisine benzer görünse de, eskisine göre yere daha yapışık bir gö-



ALÇAK TASARIMLI ÖN KONSOL DÜĞME KARMAŞASINDAN UZAK, SADE BİR ŞIKLIK SERGİLİYOR. ÜÇ KOLLU DİREKSİYON SİMİDİ ELE İYİ OTURMASININ YANI SIRA, KULLANIM SIRASINDA DA VERDİĞİ TEPKİLERLE BAŞARILI.

rünümde. Omuz hizasındaki Tornado çizgisi verilen hat ve aydınlatma gruplarının karakteristik görünümü ile dikkat çeken yeni A3'ün 4237 mm'lik uzunluğu eskisinden sadece 2 mm daha azken, 1777 mm'lik genişliği eskisinden 12 mm daha fazla, 1421 mm'lik yüksekliği ise aynı. Dingil mesafesinde ise 23 mm artışla 2601 mm olmuş. Ön tekerleklerin ön tampona doğru biraz daha yaklaştırılması sayesinde otomobil tasarım olarak göze daha dengeli geliyor. Yeni üretim teknikleri ve bazı yerlerde düşük ağırlıklı materyaller kullanılarak (motor kaputu ve ön çamurluklar alüminyum) otomobilin ağırlığı 80 kg kadar hafifletilmiş ve 1175 kg'lık bir ağırlık elde edilmiş.

İç mekan

Otomobilin iç mekanı kavisli ve ince yapılı ön konsol sayesinde çok geniş ve ferah his veriyor. Kalite hissi yüksek malzemelerin kullanıldığı orta konsol çok sade ve anlaşılır. Hele çevirmeli kumandası vites konsolunda bulunan MMI sisteminin ultra ince (7 mm) ekranı yuvasına gizlenmişse bu sadelik daha da artıyor. Açıkçası iç mekan atmosferi, gerek sadeliği, gerekse verdiği his ile benim ho-

şuma gitti. Arka koltuklarda sunulan yaşam alanı tatminkar olan otomobilin bagaj hacmi 365 lt. Bu değer yeni Mercedes-Benz A Sınıfı'nda 341 lt, BMW 1 Serisi'nde ise 360 lt.

Yolda nasıl?

Ele çok iyi oturan direksiyon simidi ve temiz ön görüş açıları bu otomobile hakim olmayı kolaylaştırıyor. Otomobilde bulunan 1.4 TFSI motor 5000-6000 d/d aralığında 122 HP güç ve 1400-4000 d/d aralığında 200 Nm tork üretiyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 9.3 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızıysa 203 km/s. Bu otomobil Türkiye'de büyük oranda S tronic şanzımanla tercih edilecek olsa da organizasyonda kullanılan test araçları 6 ileri oranlı manuel şanzımanlıydı. Son zamanlarda kullandığım en iyi manuel şanzımanlardan biri olduğunu söyleyebileceğim şanzımanın vites geçişleri çok rahat ve pürüzsüz. 122 HP'lik motor ise yırtıcı olmayan bir canlılıkta ve alt devirlerden itibaren otomobili sorunsuzca taşıyor. Yüksek viteste, düşük devirde yol alıyor olsanız bile gaza basıldığında vurun, sarsıntı olmuyor. Asıl sürpriz ise yol tutuşta... Önde McPherson,



MANUEL ŞANZIMANIN VİTES GEÇİŞLERİ ÇOK RAHAT. ORTA KONSOLA GİZLENEBİLEN EKRAN ÇOK İNCE. SİNYAL LAMBALARI LED TEKNOLOJİLİ.



arkada çok kollu süspansiyon sistemine sahip A3, virajlarda eskisinden çok daha iyi. Üstelik konforsuz da sayılmaz.

Sonuç

2013 yılı içinde 5.000 adetlik satış hedefi bulunan Audi A3, kolay kullanımı, ferah ön görüş açıları ve kalite hissiyle öne çıkıyor. Manuel şanzımanlı A3 1.4 TFSI'nın başlangıç fiyatı 25.707 Euro olarak açıklanırken, ülkemizde daha fazla satılması öngörülen 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımana sahip A3 1.4 TFSI'nın fiyatı ise 28.295 Euro (yaklaşık 66.140 TL).

Audi A3 1.4 TFSi 122 HP Manuel

Fabrika verileri

Motor: 1395 cc, 4 silindirli, 16V, direkt enjeksiyon, turbo
 Şanzıman: 6 ileri oranlı manuel
 Maksimum güç: 122 HP @ 5000-6000 d/d
 Maksimum tork: 200 Nm @ 1400-4000 d/d
 Maksimum hız: 203 km/s
 0-100 km/s: 9.3 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4237 / 1777 / 1421mm
 Bagaj hacmi: 365 lt
 Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): 6.5 / 4.4 / 5.2 lt /100 km
 Baz fiyat: 25.707 Euro

➕ Kalite hissi, yol tutuş, vites geçişleri

➖ Arka koltuklara geçiş

120 g/km **B**



SKODA'NIN İLK MİNİĞİ

Skoda markasının ilk A segmenti modeli Citigo, 1.0 litrelik 3 silindirli benzinli motoruyla şehir içinde yeterli performansı sunmasının yanı sıra düşük işletme giderleri ve pratik kullanım vaat ediyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Skoda Medya



Volkswagen Grubu'nun çatısı altında faaliyet gösteren ve Türkiye'de Yüce Auto tarafından temsil edilen Çek markası Skoda, bugüne kadar hiç var olmadığı A segmentine (minik sınıf) Citigo adlı modeliyle giriş yaptı.

Yeni logolu ilk model

Skoda Citigo, markayı yeni bir segmente sokmasının yanı sıra, Skoda'nın yeni logosunu taşıyan ilk model olma unvanını da taşıyor. 2011 yılında global olarak toplam 869.000 adet otomobil satan Skoda, 2018'de toplam 1.500.000 adet otomobil satmayı hedefliyor. Bu büyüme stratejisinin ilk ürünü ise, markayı ilk kez A segmentine dâhil eden Citigo modeli. Skoda Türkiye, bu yılın sonuna kadar 150 adet, 2013 yılında ise 500 adet Citigo satmayı hedefliyor.

Şehirler için geliştirildi

Markanın A segmentinde yer alan ilk otomobili Citigo, 3563 mm uzunluğa, 1645 mm genişliğe ve 1478 mm yüksekliğe ve 2420 mm dingil mesafesine sahip. Bu değerler de onu şehir içinde pratik kullanımlı, minimum



ÇİFT RENKLİ KOKPİT FAZLASIYLA SADE BİR TASARIMA SAHİP. KUMANDA BİRİMLERİNİN ERGONOMİK YERLEŞTİRİLDİĞİ İÇ MEKANDA, 2013'TEN İTİBAREN ÖN KONSOLA FOTOĞRAF KOYMAYA YARAYAN BİR KLİPS DE YER ALACAK.

park sorunu yaşatan ama A segmentinde yer alan bir model olarak olabildiğince geniş iç hacimli bir otomobil yapıyor. Citigo'nun bagaj hacmi 234 litre. Sınıfının en iyi değeri olduğu vurgulanan bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 939 litreye kadar çıkıyor. Bagajın yükleme eşiği yüksek, bu nedenle yükleme-boşaltma zahmetli olacaktır. Ancak bagajın bu sayede derin bir yükleme alanı sunması olumlu. Bagaj kapağının iç kısmındaki tutamak, bagaj kapatılırken ellerin kirlenmesini önüyor.

İç mekân ferah

Test ettiğimiz Skoda Citigo 1.0 MPI 60 HP ASG Otomatik Elegance'ın iç mekanı, açık renkli döşemelerin de katkısıyla son derece ferah. 2420 mm'lik dingil mesafesi, arka koltukta bu sınıf için yeterli diz mesafesini sunmayı başarıyor. İşçilik konusunda bir kusurun gözümüze çarpmadığı Citigo'da malzeme olarak sert plastik tercih edilmiş. Az sayıda kumanda birimine yer verilmiş olması, kullanımı kolaylaştırıyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Citigo, eşya gözü ve bardaklık konusunda ise, ne çok cömert ne de cimri. Yeterli işlevselliğin sunulduğunu belirtelim. Ka-

paklı torpido gözünün hacmi büyük. Koltuklar rahat, ön koltuklarda entegre kafalık bulunması, Citigo'ya genç ve sportif bir yapı kazandırıyor. Arka camların aşağıya doğru değil de, kelebek şeklinde küçük bir açıyla yana doğru açılabilmesi (Peugeot 106 gibi bazı eski 3 kapılı modeller gibi), bazı kullanıcılar tarafından yadırganacaktır. Bir de sürücünün sadece kendi camını (ön yolcunun cam kumandası sadece sağ kapı içinde) açıp kapatabilmesi de farklı bir özellik (Peugeot 107 gibi bazı diğer A segmenti araçlarda da bu özellik var). Ön camın büyük ve A sütunlarının ince olması, çok açık bir görüş açısı olmasını sağlıyor. Geri ve yan görüş açıları da yeterli.

Yeni 1.0 lt 3 silindirli motor

Citigo 1.0 MPI 60 HP ASG Elegance'ta yer alan 999 cc 3 silindirli 12 supaplı atmosferik benzinli motor 5000-6000 d/d'de 60 HP güç ve 3000-4300 d/d aralığında 95 Nm tork üretiyor. Ambition donanımında 5 ileri manuel şanzımana sahip olan motor, bizim test ettiğimiz Elegance donanımı tercih edildiğinde ise ASG adı verilen 5 ileri yarı otomatik şanzımanla geliyor. Manuel şanzımanla şehir içinde 5.6 lt, şehir dışında 3.9 lt ve ortalama-



234 LİTRELİK BAGAJ 939 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR. CITIGO, YENİ SKODA LOGOSUNU TAŞIYAN İLK MODEL. İÇ MEKANDA PRATİK AKSESUARLAR VAR.



da 4.5 lt/100 km yakıt tüketimine sahip olan Citigo'da, ASG yarı otomatik şanzımanla bu değerler sırasıyla 5.3 lt, 3.9 lt ve 4.4 lt/100 km. Karbondioksit salımı ise manuel şanzımanda 105 g/km, yarı otomatik ASG şanzımanda ise 103 g/km. Kısa bir parkurda gerçekleştirdiğimiz testimizde motorun canlı olduğunu gördüm. 3 silindirli olması nedeniyle, yokuş yukarı zorlamalarda biraz gürültülü çalışan 1.0

litrelik ünite, yarı otomatik ASG şanzımanla beklediğimden daha uyumlu bir birlikteliğe sahip. Bu tür şanzımanlar genelde vites değiştirirken sarsıntı yaşatır ve otomatik kullanımda genellikle vites değişimlerinde kararsızlık yaşarlar. ASG şanzıman, elbette uzun testimizde daha net ortaya çıkacaktır ama bana bu kısa sürüşte önemli bir olumsuzluk yaşatmadı. Ayrıca bu şanzımanı manule moda

alarak vitesleri kendiniz değiştirmeniz de mümkün. Süspansiyon konfor odaklı geliştirilmiş ve darbe emişi yeterli. Yüksek hızda yol tutuşu test edecek fırsatım ise olmadı. Euro NCAP çarpışma testinden 5 yıldız alan (Aslında Citigo'nun kuzeni Volkswagen Up test edildi ve bu test aynı karosere sahip Skoda Citigo ve Seat Mii için de geçerli sayıldı) Citigo, ABS, ASR (Patinaj Önleyici) ve dört hava yastığını

standart olarak sunuyor. Bizim test ettiğimiz Elegance donanımında ESP ve yeni nesil perde hava yastıkları da standart. Skoda Citigo'nun ASG versiyonuyla birlikte sunulan City Safe sistemi ise, acil fren gerektiren durumlarda 30 km/s'nin altındaki hızlarda devreye giriyor ve tehlike anında bir sensör aracılığıyla olası kazayı algılayarak, çarpışma şiddetinin azaltılması veya önlenmesi için fren yapıyor.

Skoda Citigo 1.0 MPI 60 HP ASG Elegance

Fabrika verileri

Motor:	999 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri ASG (yarı otomatik)
Maksimum güç:	60 HP @ 5000-6000 d/d
Maksimum tork:	95 Nm @ 3000-4300 d/d
Maksimum hız:	160 km/s
0-100 km/s:	15.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3563 / 1645 / 1478 mm
Bagaj hacmi:	234-939 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.3 / 3.9 / 4.4 lt/100 km
Baz fiyat/Test aracının fiyatı:	26.632 TL/30.623 TL

- + Şehirde pratik kullanım, emisyon, tüketim
- Hızlanma performansı, arka camın açılma şekli

103 g/km **B**



EN BÜYÜK FIAT

Fiat, 31 Ekim tarihinde İstanbul'da düzenlediği basın toplantısı ve test sürüşü organizasyonunda, ürün gamının en büyüğü Freemont ve en küçüğü Panda'yı tanıttı. İşte "En büyük Fiat" Freemont.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Fiat Medya



İtalyan Fiat'ın Amerikan Chrysler'in yönetimini devralmasının üzerinden üç yıl geçti. Bu süre zarfında bazı Chrysler modellerinin Fiat ürün gamına dahil olmaya başladığını görüyoruz. Bunlardan ilki ise Freemont. Dodge Journey baz alınarak geliştirilen otomobil, yedi kişilik iç mekana sahip bir SUV.

Ürün gamının tepe noktası

Fiat markası, müşterilerine ilk kez bu cüseye ve fiyata (93.000 TL'den başlıyor) sahip bir modele sunuyor. Freemont 4888 mm uzunluğa, 1878 mm (tavan barlarıyla) genişliğe ve 1691 mm yüksekliğe sahip. Aracın dingil mesafesi ise 2890 mm. Freemont Türkiye pazarına iki farklı versiyonla sunuldu. Bunlardan ilki, fiyatı lansman dönemindeki 5000 TL'lik indirimden yararlanarak 93.000 TL'den başlayan Urban modeli. Bu araçta Urban donanımı, önden çekiş sistemi, beş kişilik iç mekân ve 6 ileri manuel şanzıman bulunuyor. İkinci versiyon olan Lounge'un fiyatı ise, yine 5000 TL'lik lansman indirimi sayesinde 108.000 TL. Bu modelde ise Lounge

donanımı (Urban'dan daha zengin), AWD (4x4) çekiş sistemi, yedi kişilik iç mekân ve 6 ileri otomatik şanzıman bulunuyor. İki versiyonda da 2.0 litrelik 170 HP gücünde ikinci nesil Multijet motora yer verilmiş. Bu yazıda, lansmanda kullandığım Lounge modelini bulacaksınız.

Kokpit Amerikan tipi

Freemont, her ne kadar elden geçirilmiş olsa da, iç mekânında Amerikanvari bir atmosfere sahip. Büyük ve geniş koltuklar, büyük bardaklıklar, büyük kafalıklar, derin eşya gözleri ve ayak freni, Amerikan SUV'larına gönderme yapıyor. Ancak bu noktada, torpido gözünün küçük olduğunu belirtelim. Yedi kişi için üç sıra koltuğu bulunan araç, bu koltukların toplam 32 kombinasyonu sayesinde çok çeşitli oturma pozisyonları sunuyor. İlkinci sıradaki koltuklar ileri-geri kaydırılabilir, ayrıca sırtlıkları da 6 derece yatırılabilir. Arka kapıların 90 derece açıyla açılması, iniş-binişi kolaylaştırıyor. Otomobil, üç koltuk sırasında da yetişkinler için uygun oturma alanı sunuyor. Ön konsolda yer



EN BÜYÜK FIAT MODELİ OLAN FREEMONT, GENİŞ VE İŞLEVSEL BİR İÇ MEKANA SAHİP. BAGAJIN ALTINDA PRATİK BİR BÖLME VAR. TAVANDAN AŞAĞIYA DOĞRU AÇILAN RENKLİ EKRAN KONFORU ARTTIRIYOR.



alan 4.3 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran, hem şık hem de işlevsel. Neredeyse tüm birimlere (ses, navigasyon, telefon, klima, geri görüş kamerası vb.) buradan kumanda edilebiliyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Göstergeler rahat okunuyor. Direksiyonun arkasındaki renkli ekran, navigasyon bilgilerini de yansıtabilmesi bakımından çok başarılı. Direksiyon simidi Fiat tarafından geliştirilmiş. Ön yüzündeki kumanda birimleri kolay kullanılsa da, arka tarafında bulunan ve ne işe yaradıklarını ancak basarak keşfedebildiğiniz düğmelerin zahmetli. Freemont'un bagaj hacmi, 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 düz bir zemin elde edilmesi faydalı.

Motor Fiat'tan, şanzıman Chrysler'den

Fiat Freemont'ta İtalyan üreticinin ikinci nesil Multijet dizel motoru bulunuyor. Euro 5 normlarını karşılayan 2.0 litrelik motor, 4000 d/d'de 170 HP güç ve 1750-2500 d/d aralığında

350 Nm tork üretiyor. Ancak aracın, bu güç ve torku yola aktarmakta zorlandığını belirteyim. Özellikle ilk kalkış anında, 6 ileri otomatik şanzıman gücü ve torku yere aktarırken kayıp yaşıyor. Ayrıca motor, zorlandığında fazla gürültülü. Aracın yakıt tüketimi ise şehir içinde 9.6 lt/100 km, şehir dışında 6.0 lt/100 km, ortalamada ise 7.3 lt/100 km. Fiat Freemont'un ortalama karbondioksit salınımı ise hayli yüksek: 194 g/km. Bu rakam, emisyon tablosunda "E" harfine denk geliyor. Freemont 2.0 Multijet 16V AWD'nin 0-100 km/s hızlanma süresi 11.1 saniye. 2004 kg ağırlığındaki aracın maksimum hızı ise 184 km/s. Chrysler'den alınan 6 ileri otomatik şanzıman, manuel kullanıma da imkân tanıyor. Ancak manuel vites değiştirmek, vites kolunu ileri-geri itmek yerine sağa-sola çekmek şeklinde gerçekleştirildiği için keyifsiz ve zahmetli. Direksiyon simidinde vites değiştirmeye yarayan kolcuklara yer verilmemiş. Ayrıca bu konumda vites değişimleri gecikmeli olarak gerçekleşiyor. Bu nedenle en iyisi, vites değiştirme işini otomatik şanzımana bırakmak. Freemont'un süspansiyonlarının Avrupalı müşterilerin beklentilerine paralel olarak biraz sertleştirildiği



7 KİŞİ İÇİN YETERLİ OTURMA ALANI SUNAN KOLTUKLAR TOPLAM 32 KOMBİNASYONDA KULLANILABİLİYOR. ÖNE KATLANINCA DÜZ BİR ZEMİN OLUŞUYOR VE BAGAJ HACMİ 145 İLE 1461 LİTRE ARASINDA DEĞİŞİYOR.



belirtiliyor. Ancak bana halen Amerikan tipi, yani fazla yumuşak geldi. Fiat tarafından revize edilen direksiyon sisteminde ise, Amerikan otomobillerindeki yumuşaklık hissedilmiyor ve böylece daha iyi kontrol sağlanıyor. AWD sistemi ise Chrysler'e ait. İstanbul Boğazi'ndeki kısa test sürüşümüzde bu sistemi deneme imkânımız olmadı.

108.000 TL'ye Fiat modeli

Fiat Marka Direktörü Okan Baş tarafından rakipleri arasında (Captiva, Kuga ve CR-V) arasında sınıfının en büyüğü, geniş, güçlü, tutumlusu, beceriklisi (AWD), konforlusu (6 ileri otomatik) ve güvenlisi (Euro NCAP 5 yıldız) olarak tanımlanan Freemont Lounge'ın 108.000 TL'lik etiketi, bugüne kadar bu tür bir fiyata alışık

olmayan Fiat müşterilerini düşündürecektir. Zaten Avrupa'daki satışlarda yüzde 65 oranında müşterinin başka markalardan gelmiş olması da bu güçlüğü ve farklı durumu ortaya somut bir şekilde koyuyor. Fiat'ın bu yılın son iki ayındaki Freemont satış hedefi 400 adet. 2013 yılındaki hedef, bu iki aylık performansa göre kararlaştırılacak.

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. içi/ş. dışı/ort.):	9.6 / 6.0 / 7.3 lt/100 km
Baz fiyat (Lounge):	108.000 TL

+ Donanım, iç mekan genişliği, işlevsellik

- Fiat müşterilerinin alışık olmadıkları fiyat, emisyon, performans

194 g/km



EN KÜÇÜK FIAT

Fiat ürün gamının en büyüğü olan Freemont'tan inip, bu kez de model yelpazesinin en küçüğü olan Panda'ya bindim. Üçüncü jenerasyonuna kavuşan Panda, 26.750 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Fiat Medya

A segmentinde yer alan ve şehir içi kullanımı düşünülerek geliştirilen Fiat Panda üçüncü nesliyle Türkiye'de. Üç nesilde bugüne kadar 6 milyon 400 bin adet satılan bu model, Avrupa'da A segmentinin lideri konumunda bulunuyor. İstanbul Boğazi'nde gerçekleştirdiğim testte 1.2 litrelik Fire benzinli motora sahip yeni Panda'yı kullandım.

Dönüş çapı 9.3 metre

Yeni Fiat Panda, 3653 mm uzunluğa, 1643 mm genişliğe ve 1551 mm yüksekliğe sahip. Bu rakamlar, ikinci jenerasyon Panda'ya göre 109 mm daha uzun, 66 mm daha geniş ve 11 mm daha yüksek olduğunu orta-

ya koyuyor. Ama yine de şehir içinde pratik kullanım özelliğini kaybetmemiş. Öyle ki yeni Panda'nın dönüş çapı sadece 9.3 metre. Bu da dar alanlarda dönüş yapmayı kolaylaştırıyor. 3653 mm'lik uzunluğun Nissan Micra'ya yakın olması, yeni Panda'yı B segmentine yaklaştırıyor. Aracın dingil mesafesi ise 2300 mm. Bu rakamdan da anlaşılacağı gibi, arka kol tük sırasının pek de yetişkinlere uygun olmadığını belirteyim. Yeni Panda Türkiye'de iki farklı motor ve her motorda Pop ve Lounge adlarında donanımlarla satışa sunuldu. Tüm modellerinde 5 ileri manuel şanzımana sahip yeni Panda'nın 1.2 Fire benzinli versiyonu 26.750 TL'den başlarken,



*KOKPİTİ SON DERECE
SEMPATİK BİR
TASARIMA SAHİP
OLAN YENİ PANDA, DIŞ
TASARIMDAKİ YUVARLAK
HATLARI İÇ MEKANDA
DA SÜRDÜRÜYOR.
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. YOL
BİLGİSAYARI ORTADA.*



1.3 Multijet dizel motorlu versiyonun baz fiyatı 33.750 TL. Normalden 1250 TL indirimli olan bu fiyatlar Aralık ayının sonuna kadar geçerli olacak.

İç mekân sempatik

İtalyanların en iyi oldukları konulardan biri tasarım. Yeni Panda'nın

dış tasarımında başlayan albeni, iç mekânda da devam ediyor. Son derece sempatik bir atmosfere sahip kokpitte işlevsellik de arka plana atılmamış: Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Torpido Freemont'unkinden daha büyük. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Cam açma-

kapama butonlarının vites topuzu bölgesinde olması ise alışkanlık gerektiriyor. Yuvarlak hatlı tasarım öğeleriyle dikkat çeken iç mekânda, göstergeler rahat okunuyor. Büyük camlar ve ince sütunlar görüş açılarını arttırıyor. C ile D sütunları arasındaki ekstra cam, arka çapraz görüşü mü-

kemmelleştiriyor. Koltukların sırt döşemesindeki girintili-çıkıntılı yapı, yazın hava geçişi sağlayarak sırtınızın terlememesini sağlamak için yerleştirilmiş. Lounge donanımında opsiyonel olarak satın alınabilen Skydome adlı elektrikli cam tavan otomobilin içini aydınlık kılıyor. Yeni Panda'nın

bagaj hacmi, A segmentinde yer alan bir otomobilden beklendiği gibi düşük: 225 litre.

Otomatik şanzıman yok

Yeni Fiat Panda Türkiye pazarına sadece manuel şanzımanla sunuldu. Halbuki bu tür, çoğunlukla şehir içinde kullanılacak olan ve ağırlıklı olarak kadınların tercih edecekleri bir otomobilde otomatik ya da yarı otomatik şanzıman çok daha uygun olur. 2013 yılında gelmesini umarak yazıma devam edeyim. 1.2 litrelik atmosferik benzinli motor, 5500 d/d'de 69 HP güç ve 3000 d/d aralığında 102 Nm tork üretiyor. Aracın yakıt tüketimi ise şehir içinde 6.7 lt/100 km, şehir dışında 4.3 lt/100 km, ortalamada ise 5.2 lt/100 km. Yeni Panda'nın ortalama karbondioksit salınımı ise düşük: 120 g/km. Bu rakam, emisyon tablosunda "B" harfine denk geliyor. Yeni Panda 1.2 Fire 69 HP'nin 0-100 km/s hızlanma süresi 14.2 saniye. Bu düşük performans, ani hızlanma gereksinimi duyulan yerlerde dezavantajlı. 940 kg ağırlığındaki otomobilin maksimum hızı ise 164 km/s. Bu maksimum hız şehir içi kullanımı için yeterli. 5 ileri manuel şanzımanın vites kolu sürücüye yakın ve yüksekte ko-



KABARTILI KOLTUK SIRT LARI, TERLEMİYİ ENGELLEMİYİ AMAÇLIYOR. AÇIK TORPİDO GÖZÜ KULLANIŞLI. AUX VE USB GİRİŞLERİ EL ALTINDA. START&STOP SİSTEMİ SADECE DİZEL MOTOR SEÇENEĞİNDE BULUNUYOR. CITY FONKSİYONU DİREKSİYONU HAFİFLETİYOR VE MANEVRA KOLAYLIĞI SAĞLIYOR. EL FRENİ KOLU KENDİNE HAS.



numlandırılmış. Bu durum, kullanımı kolaylaştırıyor. Hoş tasarımlı direksiyon simidi de ele iyi oturuyor. Ön konsoldaki "City" butonu direksiyonu hafifletiyor ve böylece park manecraları kolaylaşıyor.

Hedef iki ayda 400 adet

Fiat Marka Direktörü Okan Baş tarafından açıklanan hedefe göre, yeni Panda'dan iki ayda 400 adet satılması planlanıyor. Bu da A segmentindeki bir otomobil için son derece iddialı bir rakam. Çünkü A segmenti, Türkiye otomobil pazarının sadece yüzde 1'ini temsil eden çok küçük hacimli bir sınıf. 2013 yılındaki satış hedefi ise, bu iki aylık performansa göre kararlaştırılacak. Yeni Panda'nın en önemli rakipleri arasında Peugeot 107, Chevrolet Spark, Citroen C1, Kia Picanto ve yine bir Fiat modeli olan 500 bulunuyor.

Fiat Panda 1.2 Fire 69 HP

Fabrika verileri

Motor:	1242 cc, 4 silindirli, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	69 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	102 Nm @ 3000 d/d
Maksimum hız:	164 km/s
0-100 km/s:	14.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3653 / 1643 / 1551 mm
Bagaj hacmi:	225 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.7 / 4.3 / 5.2 lt/100 km
Baz fiyat (Pop):	26.750 TL

➕ Şehirde pratik kullanım, dönüş çapı, tüketim, emisyon

➖ Otomatik şanzıman seçeneği yok, hızlanma performansı, bagaj

120 g/km **B**



e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 53 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya 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 ulaşılabilirliği 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.**





SİLAHLAR ÇEKİLDİ

D segmenti olarak da bilinen orta sınıfta iyi satış rakamlarına ulaşmak, 1.6 litrelik motor ve otomatik şanzıman seçeneklerine bağlı. BMW ve Mercedes-Benz, bu segmentteki mücadelede en etkin silahları olan 1.6 litrelik motorlu versiyonlarla karşı karşıya.

Yazı ve test ölçümleri: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

BMW'NİN İÇ MEKANI, MERCEDES-BENZ'E GÖRE BİRAZ DAHA GENÇ İŞİ. KALİTE HİSSİ HER İKİ OTOMOBİLDE DE İYİ. MERCEDES'TE HAVALANDIRMA KANALLARININ AÇMA-KAPAMA KUMANDALARI GECE IŞIKLANDIRMALI



Premium orta sınıftaki rekabet iki Alman üreticinin 1.6 litrelik motor ve otomatik şanzımanlı versiyonlarıyla hareketleniyor. Kendi ürün gamları içinde giriş basamağı olan bu otomobillerden beklenenler çok fazla... Statü, performans, kalite, konfor, sürüş zevki ve hatta iç mekan genişliği gibi konular bu sınıfta tercih yapanların öncelikle istedikleri noktalar. Tabi

1.6 lt motorlardan bahsettiğimiz gibi bütçe de bir kriter. Çünkü motorlar ufak olsa da giriş seviyesinde bir premium otomobil tercihi tüketicilerin gözünde bir anlamda sınıf atlama niteliği taşıyor.

Tasarım ve iç mekan

Mevcut karoseriyle 2007 yılında yollara çıkan Mercedes-Benz C Sını-

fı, 2011 yılında makyajlanarak güncel görünümüne kavuştu. Bu güncelleme kapsamında kalite hissi eleştirilen iç mekan yenilirken kalite hissi iyileştirildi ve daha sportif bir görünüm sağlandı. BMW 3 Serisi ise henüz çok yeni bir otomobil ve tanıtılmasının üzerinden yaklaşık bir yıl geçti. Otomobillerin iç mekanlarına bakıldığında Mercedes'in makyaja

rağmen daha geleneksel kaldığı görülüyor. BMW ise bu karşılaştırmanın daha yenilikçi oyuncusu. Orta konsolların kullanımı her iki otomobilde de kolay. Standart donanımlar göz önüne alınırsa, C 180'in konsolundaki ekranı 316i'nin ekranıyla karşılaştırmak, LCD TV ve siyah-beyaz ekran TV karşılaştırması yapmak gibi bir şey. Çünkü C180'in ekranından ulaşılabilen

bilgiler çok daha kısıtlı üstelik gerçekten de monokrom tarzı renksiz bir görünümde.

İç mekanda her iki otomobilde yeterince kullanışlı ama bazı noktalarda her iki otomobilde kendilerine has avantaj-dezavantajlara sahip. Mesela 316i'nin kapı içi gözleri C 180'e göre daha geniş. Buna karşılık C180'in havalandırma ızgaralarındaki açma-kapama düğmeleri ve kapı içindeki elektrikli ayna kumandaları alttan hafifçe aydınlatılırken, BMW'ninkiler aydınlatılmıyor. BMW'nin yol bilgisayarı bilgilerine sinyal kolu üzerindeki düğmeye basarak kolayca ulaşmak mümkün, Mercedes'te direksiyonun sol tarafındaki düğmeye birkaç defa basarak yol bilgisayarı mönüsüne giriliyor.

Kalite hissi iki otomobilde de iyi, ama BMW'nin basit görünümlü güneş siperlikleri bu otomobile pek yakışmamış.

Otomobillere iç mekan genişliği olarak yaklaşacak olursak, C180'in açık renk tercihleri ve panoramik açılır tavan sayesinde biraz daha aydınlık bir havaya sahip olduğu görülüyor.



HER İKİ GÖSTERGE TABLOSU DA RAHAT OKUNUYOR. BMW'NİN KIRMIZI ÇIZGILI GÖSTERGELERİ SPORT LINE'A ÖZEL. BMW'DE 8 İLERİ ORANLI, MERCEDES-BENZ'DE 7 İLERİ ORANLI OTOMATİK ŞANZIMAN KULLANILMIŞ. BMW'NİN SÜRÜŞ DENEYİMİ SİSTEMİ SİSTEMİ KUMANDASI VİTES KOLUNUN YANINDA VE ETKİN ÇALIŞIYOR.





HER İKİ OTOMOBİL DE, AİT OLDUKLARI
MARKALARIN İMAJLARINA UYGUN SÜRÜŞ
KARAKTERİNE SAHİP. MERCEDES KONFORLU,
BMW SPORTİF.

Ama bu tamamen subjektif bir yaklaşım. Çünkü test aracımız Sport Line donanımındaydı ve bu donanımda iç mekan daha koyu renkle geliyor. Objektif değerlere baktığımızda ise her iki otomobilin de koltukları eşit olarak ayarlandığında (ön koltuklar en alt konumda, gaz pedalının alt noktasından, ön koltuk sırtlığının minderle birleştiği alt noktasına kadar 105

cm'lik bir sabit mesafe) arka koltuklara oturulduğunda arka koltuklar için 316i'de sunulan diz mesafesi yaklaşık 6 cm kadar daha fazla oluyor. Bu gerçekten hissedilir ve önemli bir fark. Bu noktada 316i'nin 2810 mm'lik dingil mesafesinin C180'in 2760 mm'lik dingil mesafesinden 5 cm fazla olmasının diz mesafesine etkisi de mevcut. Ama arka koltuklara iniş biniş-

lerde BMW'nin kapı-tavan çizgisi nedeniyle başı biraz eğmek gerekiyor. Arka koltuklardaki baş mesafesinde de 316i'nin 1 cm'lik avantajı var. Bagaj hacimleri arasındaysa 316i'nin 480 lt ile rakibinden 5 lt daha fazla hacim sunması önemsiz bir fark olabilir. Ama C180'in bagajının dibinde bulunan yükselti, mevcut alanın verimli kullanılmasını engelleyecek kadar

dikkat çekici.

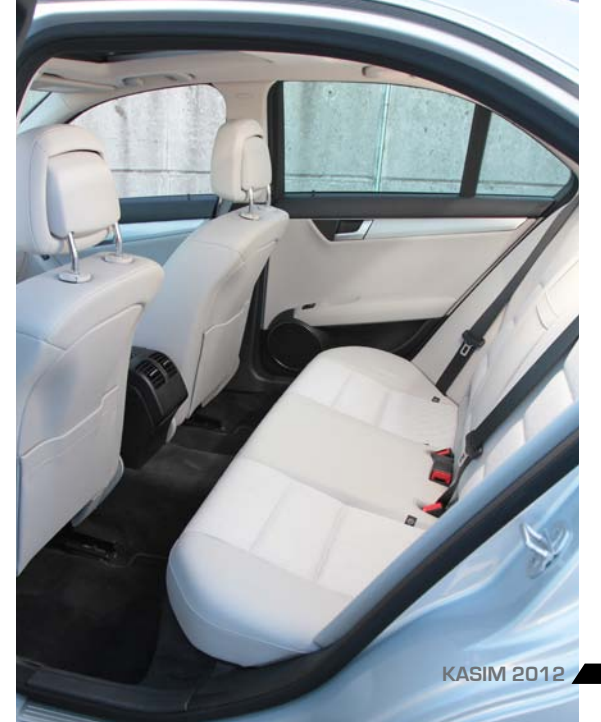
Sürüş özellikleri

İşte en fazla merak edilen bölüm. Öncelikle motorlardan başlayalım. Her iki otomobilde de 1.6 litrelik, turbo beslemeli motorlar görev yapıyor. 316i'nin motoru 8 ileri oranlı otomatik, C 180'nin motoru ise 7 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edil-

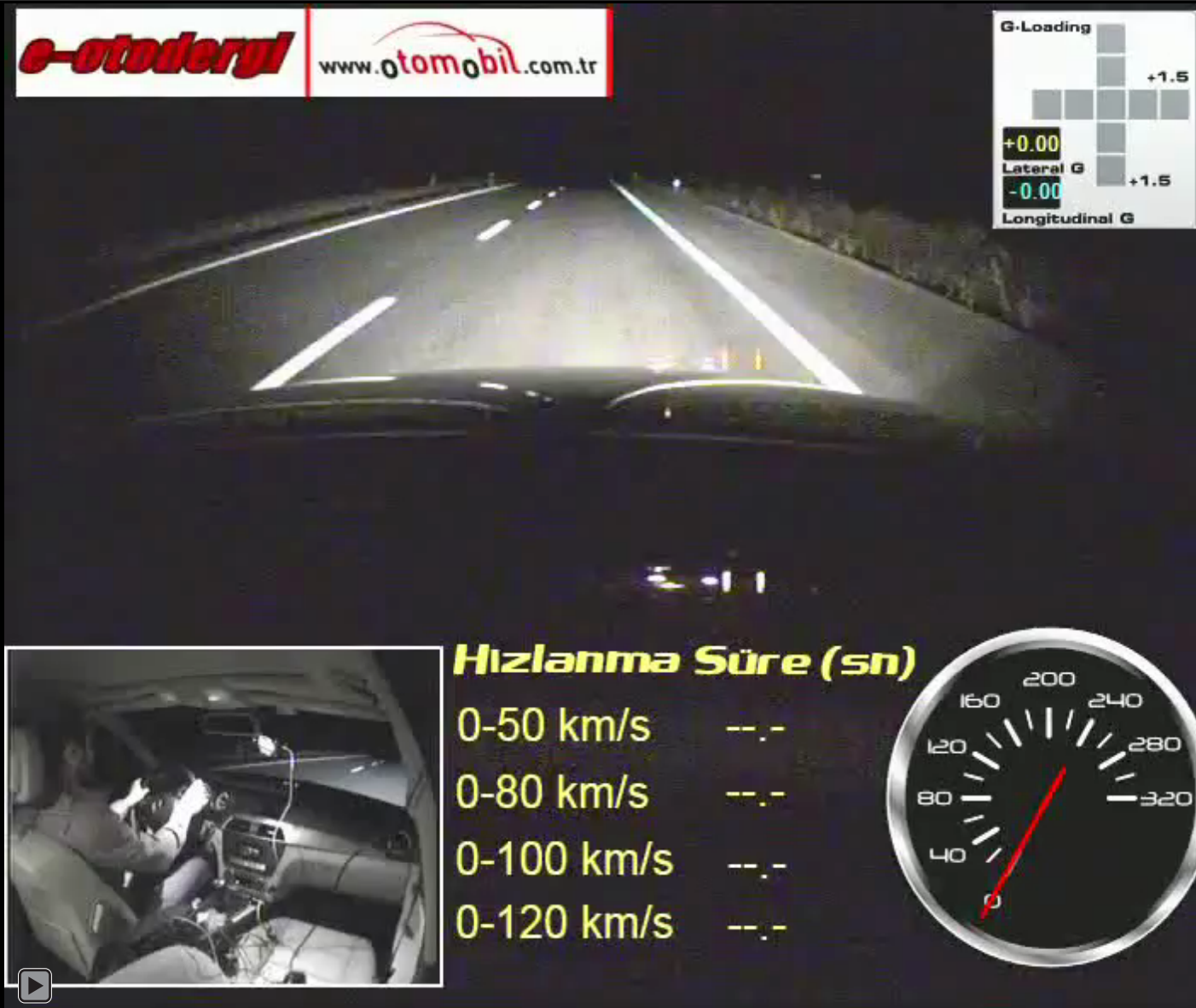




BMW'NİN EL FRENI İKİ ÖN KOLTUK ARASINDA, MERCEDES'TE İSE SOL TARAFTA. HER İKİ OTOMOBİLDE DE EKONOMİK SÜRÜŞE YÖNELİK SEÇİM YAPILABİLİYOR. ARKA KOLTUK DİZ MESAFESİ KONUSUNDA BMW AÇIK ŞEKİLDE DAHA İYİ. ANCAK ARKA KOLTUKLARA GEÇERKEN KAPI ÇİZGİSİNİN EĞİMİ NEDENİYLE KAFAYI BİRAZ DAHA FAZLA EĞMEK GEREKİYOR.



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

miş. Kağıt üzerinde C 180'nin motoru 5300 d/d'de ürettiği 156 HP güç ve 1250-4000 d/d aralığında ürettiği 250 Nm torkla, 316i'nin 4350 d/d'de ürettiği 136 HP ve 1350 d/d'de ürettiği 220 Nm'den daha avantajlı. Az önce "kağıt üzerinde" deyişini kullandık, çünkü bu fark gerçekten kağıt üzerinde kalıyor. Videolu test sonuçlarından ve yazının sonundaki tablolardan da görülebileceği gibi hızlanma konusunda C 180, 316i'nin bileğini bükemiyor. Aynı durum fren konusunda da geçerli ve 316i fren performansında da biraz daha iyi. BMW özellikle şanzımanını Sport konumuna alındığında ve vites konunun yanındaki "sürüş deneyimi butonu" spor konuma getirildiğinde

de hem gaz pedalı, hem vites geçişleri hem de direksiyon hissi konusunda başka bir kimliğe bürünüyor. Mercedes'in şanzımanının yanında da S butonu mevcut ama sürüş deneyimi konusunda BMW'ninkisi kadar etkili değil. Mercedes'in asıl uzmanlığı kuşkusuz süspansiyon konforu. Yol tutuş konusunda BMW daha iyi olsa da, Mercedes'in süspansiyonu da ga-

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**

yet güvenli, üstelik huzur verici. BMW ile özellikle düşük hızlarda giderken bazı tip yol bozuklukları (yol dalgalanmaları, yamalar) iç mekanda daha fazla hissediliyor. Mercedes'te konforla ilgili olarak bizi rahatsız eden nokta süspansiyondan çok, akustik konusunda oldu. Çünkü C 180 ile yaptığımız otoyol kullanımlarında iç mekana giren rüzgar sesi dikkatimizi çekti. Yakıt tüketimi kuşkusuz ki önemli ve test sürecinde 316i 7.8 lt/100 km, C 180 ise 8.2 lt/100 km'lik tüketim ortalaması yakaladılar. Bu arada her iki otomobilde de stop-start sistemi mevcut ve 316i'nin sistemi C 180'e göre daha sarsıntılı çalışıyor.

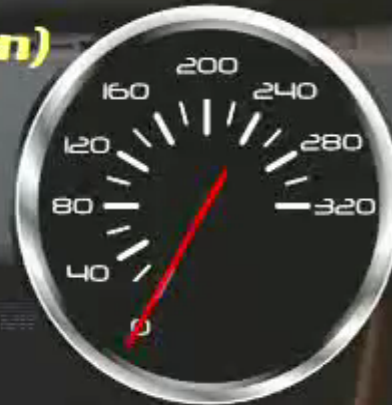
Sonuç

Gerek 316i, gerekse C 180 tamamen farklı karakterlerde otomobiller. BMW daha sportif, daha sert, daha ateşli. C 180 ise daha sakin, daha yumuşak ve daha uslu. Subjektif değerlendirmeler kişiden kişiye değişebilir ama BMW hızlanma, fren, tüketim ve arka koltuk diz mesafesi konusundaki avantajları ile bu karşılaştırmanın öne çıkan modeli oluyor.

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

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



BMW 316i	Mercedes-Benz C 180
----------	---------------------

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo	1595 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	8 ileri otomatik	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	136 HP @ 4350 d/d	156 HP @ 5300 d/d
Maksimum tork:	220 Nm @ 1350 d/d	250 Nm @ 1250-4000 d/d
Maksimum hız:	210 km/s	223 km/s
0-100 km/s:	9.2 sn	8.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4624 / 1811 / 1429 mm	4591 / 1770 / 1447 mm
Bagaj hacmi:	480 lt	475 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.5 / 4.8 / 5.8 lt/100 km	8.0 / 5.3 / 6.3 lt/100 km
Fiyat:	92.051 TL (baz), 118.365 TL (test aracı)	96.700 TL (baz), 115.415 TL (test aracı)

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	2.75 sn	2.8 sn
0-80 km/s:	5.75 sn	5.9 sn
0-100 km/s:	8.5 sn	8.8 sn
0-120 km/s:	12.25 sn	12.4 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	5.5 sn	5.7 sn
80-120 km/s (D'de):	7.0 sn	6.7 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	37.2 m	38.5 m
80-0 km/s:	23.6 m	24.2 m
50-0 km/s:	9.2 m	9.6 m

+ Performans, şanzıman, yol tutuş, tüketim

- Süspansiyon bazı darbelerde sert

+ Süspansiyon konforu, başarılı stop-start sistemi

- Rüzgar sesi, arka diz mesafesi

134 g/km

C

147 g/km

C



316i'nin arkasında otomobilin modelini-motorunu belirten bir ibare yok. C 180 ise adında 180 ibaresi geçmesine rağmen 1.6 lt motorlu.





MERCEDES TUTKUNU BİRİNİN BİR 316i'DE RAHAT ETMESİ DÜŞÜNÜLEMEZ. AYNI ŞEKİLDE BMW'NİN SPORTİFLİĞİNE ALIŞMIŞ BİR KİŞİ DE C 180'DE O ATAĞLIĞI BULAMAYACAKTIR. FAKAT BU KARŞILAŞTIRMADA 316i DAHA İYİ FRENLERİ VE DAHA İYİ İÇ MEKAN GENİŞLİĞİ GİBİ OBJEKTİF KRİTERLERE DAYALI ÜSTÜNLÜĞÜ İLE AĞIR BASAN TARAF. BUNUN DIŞINDA DAHA CANLI MOTORA VE DAHA KIVRAK SÜRÜŞE SAHİP. C 180 İSE KONFOR KONUSUNDA ÖNDE.

DAHA GENÇ

İlk iki neslinde MPV karoserli olan Mercedes-Benz A Sınıfı, 2012 yılında tanıtılan üçüncü nesliyle kompakt hatchback sınıfına yatay geçiş yaptı ve aileden çok, gençlere yönelik bir otomobil görünümüne büründü. Bu haliyle hem eskisinden daha havalı, rakipleri olan Audi A3 ve BMW 1 Serisi karşısında eli daha güçlü.

Yazı ve test ölçümleri: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Mercedes-Benz A Sınıfı ilk defa 1998 yılında yollara çıktığında herkes onu geyik testinde takla atan otomobil olarak tanımıştı. Bu takla sonunda ESP'nin sürüş güvenliğine etkisi kitlelerce daha iyi anlaşılmış ve ilk nesil A Serisi süspansiyon sisteminde yapılan iyileştirmeler ve ESP'nin standart donanımına girmesiyle yoluna güvenle devam etmişti. 2004 yılına gelindiğinde ise daha keskin hatları, daha geniş iç mekanı ve daha yüksek kalite hissiyle ikinci nesil A Sınıfı yollara çıkmıştı. Ama bu otomobil de 2005 yılında tanıtılan ve aynı platformdan türetilen fakat biraz daha fazla iç mekan sunan yine MPV karoserli B Sınıfı'nın gölgesinde kalmıştı. Şimdi ise A Sınıfı için yeniden başlama zamanı.

Yırtıcı tasarım

Bu yıl içinde tanıtılan üçüncü nesil A Sınıfı tasarımıyla belki de kompakt premiumlar arasında en fazla dikkat çeken. Otomobilin farlarının üstünden başlayarak ön kapı kolunun altından geriye doğru alçalarak akan çizgi ile ön çamurluğun etrafında dokdik olarak başlayan ve lastik çevresini yarım tur döndükten sonra geri-



MERCEDES-BENZ B SINIFI'NA BENZER YUVARLAK HAVALANDIRMALAR VE KONSOLDAKİ EKLAN, İÇ MEKANA GENÇ BİR HAVA KATIYOR.

ye doğru akan, daha sonra yükselişe geçen gövde çizgileri tasarıma heyecan ve dinamizm katıyor. Otomobilin yandan görünümünde MPV harici binek Mercedes'ler için alışıldık olmayan noktası, ön kapı-ön tekerlek arasındaki mesafenin az olması. Bilindiği gibi Mercedes'lerde ön tekerlek, ön tampona daha yakın konumlandırılır. Bu farkın nedeni ise A Sınıfı'nın önden çekişli olması nedeniyle motor yerleşimin daha farklı olması ve bunun getirdiği yapısal zorunluluklar.

Otomobilin sürücü koltuğuna geçildiğinde iç mekânın da dış tasarım kadar şık ve dikkat çekici olduğu görülüyor. Yeni nesil B Sınıfı'ndaki gibi yuvarlak havalandırma ızgaraları ve orta konsolun üstünde asılı gibi duran ekran, bu otomobilde de mevcut. 3 kollu direksiyon simidi ve başlık içleri aydınlatmalı sportif koltuklar bu otomobilin genç yönünü gösteren detaylar. İç mekânda kumandalar anlaşılır ve ergonomi başarılı.

Sürücü koltuğuna geçildiğinde fark edilen diğer bir şeyse ön sol çapraz görüşün biraz kötü, arka görüşün ise çok kötü olduğu. Geri görüş kamerası, arka tarafı görmek için faydalı olsa



GÖSTERGE TABLOSU OTOMOBİLİN GENEL KARAKTERİ İLE UYUMLU VE SPORTİF GÖRÜNÜYOR. ORTA KONSOLDA START-STOP SİSTEMİNE KUMANDA EDEN ECO DÜĞMESİNİN YANI SIRA ŞANZİMANIN SPOR, MANUEL VE EKONOMİ DÜĞMESİ MEVCUT.



MANUEL KLİMANIN KULLANIMI KOLAY. ÇEVİRMELİ KUMANDA İLE EKRAN İÇİNDEKİ MÖNÜYE GİRİLİYOR. EŞYA GÖZLERİ FONKSİYONEL.



da, bazı park manevralarına zaman zaman geriye bakmak gerektiğinde arka çapraz görüşün çok kısıtlı olması dikkat gerektiriyor. Arka koltuklarda baş ve diz mesafesi ile ilgili bir sorun yok ama kapı çizgisi nedeniyle başı biraz eğmek gerekiyor. 341 lt'lik bagaj kompakt sınıf standartlarına göre biraz küçük kalıyor.

Sürüş özellikleri

Test aracımız olan A 180, model gamının en güçsüz benzinli motoruna sahip. 1.6 lt'lik turbo beslemeli bu motor, 5000 d/d'de 122 HP güç ve 1250-4000 d/d aralığında 200 Nm tork üretiyor. Bu güç 7 ileri oranlı çift kavramalı 7G-DCT şanzımanla ön tekerleklerle aktarılıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 9.1 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızıysa 202 km/s. Bunlar kağıt üzerindeki değerler ve A 180 gerçek hayattaki hızlanma testimizde, fabrika verilerinden biraz daha iyisini sunarak, kendi ailesinin en güçsüz motoruna sahip olmasına rağmen şaşırtıcı bir ataklık ve çok iyi gaz tepkileri sundu. 7 ileri çift kavramalı şanzıman da vitesleri hızlı ve sarsıntısızca değiştirerek kullanım zevkine katkıda bulunuyor. Sarsıntısız çalışan stop-



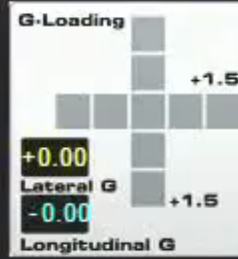
341 LT'LİK BAGAJ, BU SINIF İÇİN BÜYÜK SAYILMAZ. BU HACİM ARKA KOLTUKLAR YATIRILINCA 1157 LT OLUYOR.



SPORTİF GÖRÜNÜMLÜ KOLTUKLARIN BAŞLIKLARININ ALT KISMI IŞIKLANDIRMALI. MERCEDES'LERİN ALIŞILDIK ÖZELLİKLERİNDEN OLAN ZEMİNDEN ÇIKAN GAZ PEDALI A 180'DE YOK. KAPI İLE ÖN TEKERLEK ARASINDAKİ MESAFE KISA.



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**

start sistemine sahip otomobil 400 km'yi bulan test sürecinde elde ettiğimiz tüketimse 7.7 lt/100 km oldu.

Eğer daha önce Mercedes kullanmış biriyseniz yeni A Sınıfı'nın süspansiyon sistemi size konforsuz ve sert gelecektir. Ufak yol bozuklukları bile iç mekanda bir Mercedes'ten beklendiğinden daha fazla hissediliyor. Bu arada araçta 225/45 R17 ebadında lastiklerin takılı olduğunu da belirtelim. Süspansiyon sistemi ile ilgili işin güzel kısmı ise yol tutuş yeteneğinin üst seviyede olması. Hızlı virajları bile tedirginlik duymadan dönmek mümkün.

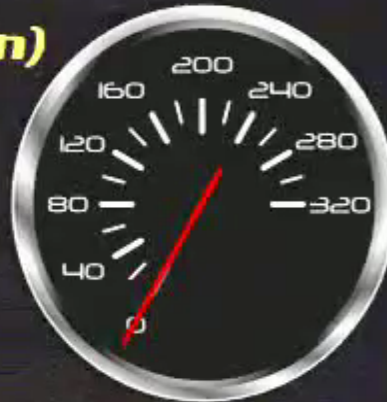
Sonuç

7G-DCT şanzımanlı A 180, çarpışma önleme sistemi, yorgunluk algılama sistemi gibi ekipmanları standart olarak sunuyor. Urban paket kapsamında ise geri görüş kamerası, otomatik kararan iç ve sol dış ayna, ışık paketi gibi ekipmanlar geliyor ve aracın fiyatı 77.029 TL olarak açıklanıyor. Buna test aracındaki gibi metalik boya eklendiğinde 2162 TL ek ödeme yapmak gerekiyor ve fiyat 79.192

**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	--.



Mercedes-Benz A 180 BlueEfficiency

Fabrika verileri

Motor:	1595 cc, 4silindirli, turbo
Şanzıman:	7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç:	122 HP @ 5000 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1250-4000 d/d
Maksimum hız:	202 km/s
0-100 km/s:	9.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4292 / 1780 / 1433 mm
Bagaj hacmi:	341-1157 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.3 / 4.8 / 5.7 lt / 100 km
Fiyat:	79.192 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.0 sn
0-80 km/s:	5.95 sn
0-100 km/s:	8.6 sn
0-120 km/s:	12.2 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	5.7 sn
80-120 km/s (D'de):	7.3 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	37.5 m
80-0 km/s:	23.8 m
50-0 kms:	9.3 m

+ Tasarım, motor-şanzıman, fren

- Görüş açıları, süspansiyon konforu

133 g/km

C

TL'ye ulaşıyor. Eğer otomobilin görüş açıları ve sert süspansiyonu ile geleneksel Mercedes kimliğine tezat oluşturan otomobil çok iyi motor-şanzıman ikilisine ve başarılı frenlere sahip. Yeni A Sınıfı görüntüsüyle olduğu kadar, pazarlama anlamında da saldırgan bir model olacak.



SORUMLULUKLA KULLANINIZ

İçki reklamlarının bir köşesinde yazan “Sorumlulukla tüketiniz” uyarı ve ricası, 140 HP gücünde motorla donatılan Volkswagen Caddy Sportline için de geçerli olmalı.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur
Videolu test ölçümleri: Tarık Akagün





**SADE VE İŞLEVSEL
KOKPİTTE GÖSTERGE
BİRİMLERİ KOLAY
OKUNUYOR. DSG
ŞANZIMAN BAŞARILI.**



Volkswagen Caddy en güçlü versiyonu olan 140 HP'lik Sportline 2.0 TDI DSG modeline kavuştu. Türkiye'de 59.410 TL fiyata sahip olan Caddy Sportline'ın merakla beklenen performansını, uydu bağlantılı özel cihazımızla Türkiye koşullarında test ettik.

Karoserde fark yok

2010 yılı son çeyreğinde makyajlı görünümüne kavuşan Volkswagen Caddy, Sportline versiyonunda diğer Caddy Kombi'lerle aynı karosere ve boyutlara sahip. Otomobilin uzunluğu 4406 mm, genişliği 1794 mm, yüksekliği 1822 mm, dingil mesafesi ise

2681 mm. Beş kişilik iç mekâna sahip kombi karoserli VW Caddy'nin 750 litrelik devasa bagajı, koltuk kombinasyonlarına göre 2852 ve 3030 litreye kadar çıkıyor.

Kokpit sade ve işlevsel

Volkswagen Caddy'nin kokpiti, di-

ğer birçok VW modeli gibi sade tasarlanmış ve az sayıda butona sahip. Bu da kullanımı kolaylaştırıyor. Ancak madalyonun diğer tarafında, uzun süredir değişmeyen bu tasarımı artık sıkıcı bulanlar da var (Yeni Golf'teki kokpitin ileride tüm VW modellerine yansıtacağını düşünüyoruz). Göster-



ge birimleri rahat okunuyor. Kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Ancak ses sistemi kumandaları ile klima kumandaları yer değiştirirse daha rahat bir kullanım söz konusu olur. Ön konsolda sert plastik malzemeye yer verilmiş. Üstünde birçok kumanda birimi bulunan direksiyon simidi, Caddy'ye binek otomobil konforu sağlıyor. Tavanın ön kısmında bu sınıftaki diğer araçlarda olduğu gibi tavan rafı var ve işlevselliği artırıyor. Araçta eşya gözü ve bardaklı konusunda bir sorun bulunmuyor. Makyajla birlikte, artık arka kapı camı ufak da olsa açılabilir hale geldi. Ama hem sol kapıda hem de sağ

kapıda camların açılabilir hale getirilmesi gerekiyor. Caddy'nin koltukları rahat. 2681 mm'lik dingil mesafesi sayesinde, arka koltuktaki diz mesafesi de yeterli. Arka koltuk sırasına hizmet veren havalandırma kanalları ve bardaklık olması da konforu arttıran önemli bir özellik.

Sorumluluk gerektiren motor

Caddy 2.0 TDI, Sportline versiyonunda 140 HP güç ve 1750-2500 d/d'de 320 Nm tork üretiyor. Bu rakamlar, bir hafif ticari araç için sürücüsüne yüksek performans sunan bir yapı ortaya koyuyor. Bu da özellikle Türkiye'de, hafif ticari araçlarla yük-



VOLKSWAGEN CADDY'NİN KOLTUKLARI RAHAT. ARKADA MAKASLI SÜSPANSİYON OLMASI KONFORU OLUMSUZ ETKİLİYOR. ÖN YOLCU KOLTUĞUNDA YÜKSEKLİK AYARI VAR. KAPI İÇİ EŞYA GÖZÜ KÜÇÜK.

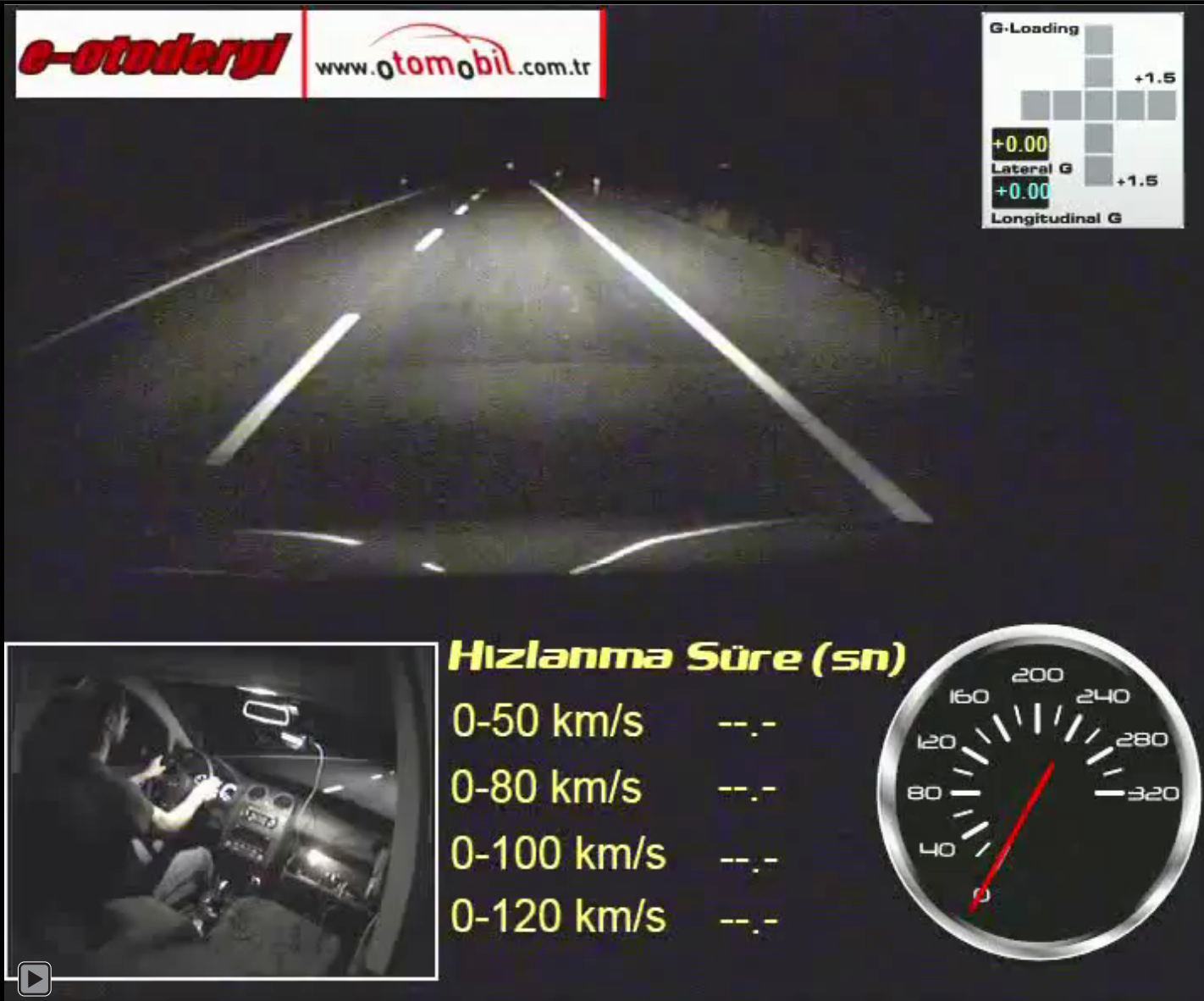
sek hız yapan ve bu tür araçların binek otomobillerden daha uzun mesafede durabildiğini göz önüne almayan sürücüler düşünüldüğünde, belirli bir tehlike artışına neden oluyor. Umarım, başlıkta da belirttiğim gibi, bu aracı satın alanlar trafik kurallarına uygun kullanırlar. Çift kavramalı DSG otomatik şanzımanla kumanda edilen 2.0 litrelik turbo dizel motor, otomobile 186 km/s maksimum hız sağlıyor. Caddy Sportline'ın 0-100 km/s hızlanma süresi ise fabrika verilerine göre 10.1 saniye. Hızlanma performansı, uydu bağlantılı özel cihazımızla Türkiye yol şartlarında gerçekleştirdiğimiz testte, fabrika verisine paralel olarak 10.2 saniye çıktı. Testimizin en merakla beklenen verilerinden biri ise fren mesafesiydi. Caddy Sportline, 100 km/s hızla yaptığımız frende 42.2 metrede durabildi. Bu da bu aracı kullanacak olan sürücülerin, önlerinde seyreden binek otomobiller ile kendi araçları arasında gerekli takip mesafesini bırakmaya özen göstermeleri gerektiğini ortaya koyuyor. ESP'nin standart donanımında sunulması olumlu bir özellik. Bir karşılaştırma yapmak gerekirse; daha önce videolu testini yayınlamış olduğumuz 102 HP'lik Caddy 1.6



ÖN KONSOLUN ÜST KISIMINDA KAPAKLI VE KAPAKSIZ GÖZLER VAR. SAĞ SÜRGÜLÜ KAPIDA SADECE KÜÇÜK BİR ALAN AÇILIYOR. JANT TASARIMI BİNEK OTOMOBİL TADINDA. 750 LİTRELİK BAGAJ HACMİ 3030 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.



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**

TDI, 0'dan 100 km/s hıza 14.0 saniye-
de çıkmış, 100-0 km/s fren testinde
ise 42.6 metrede durmuştu. Yani fren
mesafeleri benzer olsa da, 140 HP'lik
2.0 TDI Caddy Sportline, 1.6 TDI 102
HP'lik kardeşinden 0-100 km/s hız-
lanma sırasında yaklaşık 4.0 sani-
ye daha hızlı. Atak performansıyla
dikkat çeken motor, DSG şanzımanla
uyum içinde çalışıyor. Başarılı yalıtım
sayesinde motor ve yol sesi iç mekâna
fazla sızılmıyor. Rakiplerinde (örneğin
Fiat Doblo) bağımsız süspansiyon
sistemleri sunulmaya başlanmasına
karşın Caddy Sportline'ın arka
süspansiyonu hala makaslı. Bu da konforu
olumsuz yönde etkiliyor.

Sonuç

Güçlü motor, başarılı şanzıman ve
zengin donanımın övgüyü hak eden
Caddy Sportline, hafif ticari araçların-
da daha yüksek güç isteyen müşteri-
lerin aklını çecektir. Hanesine eksi
puanları makaslı arka süspansiyon ve
testimizde çıkan uzun fren mesafesi-
yle yazdıran Caddy Sportline, standart
donanımda sunduğu ESP'yle güvenli
yolculuklar vaat ediyor.

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

CADDY SPORTLINE'IN ARKA TASARIMI, GENEL ANLAMDAKİ SADELİKTE NASİBİNİ ALMIŞ DURUMDA.

Volkswagen Caddy Sportline 2.0 TDI DSG 140 HP

Fabrika verileri

Motor: 1968 cc, sıralı 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman: 7 ileri otomatik (DSG)
 Maksimum güç: 140 HP @ 4200 d/d
 Maksimum tork: 320 Nm @ 1750-2500 d/d
 Maksimum hız: 186 km/s
 0-100 km/s: 10.1 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4406 / 1794 / 1853 mm
 Bagaj hacmi: 750-2852-3030 lt
 Tüketim (ortalama): 6.3 lt/100 km
 Fiyat: 59.410 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 3.2 sn
 0-80 km/s: 6.85 sn
 0-100 km/s: 10.2 sn
 0-120 km/s: 15.25 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 6.8 sn
 80-120 km/s (D'de): 9.1 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 42.2 m
 80-0 km/s: 26.2 m
 50-0 km/s: 10.3 m

➕ Şanzıman, performans, donanım

➖ Makaslı arka süspansiyon, fren mesafesi



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Makyajlı Partner Tepee foto testte

Otomobilleri sadece fotoğraflar, fotoğrafların altına yazdığımız bilgiler ve renklerle değerlendirdiğimiz foto test disiplinimizin bu ayki konuğu, Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi 115 HP.



4380 MM UZUNLUĞA SAHİP PARTNER TEPEE'NİN DİNGİL MESAFESİ 2728 MM. ARACIN YANDAN GÖRÜNÜMÜ GÜZEL.



ARKA KOLTUKLAR BAĞIMSIZ KATLANIYOR.



ÖN KONSOLDAKİ KAPAKLI EŞYA GÖZÜ İŞLEVSELLİĞİ ARTTIRIYOR.



SÜRÜCÜ KOLTUĞU RAHAT, GÖRÜŞ AÇILARI GENİŞ.

RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

KİŞİYE GÖRE DEĞİŞİR

OLUMSUZ - KÖTÜ



ARKA KOLTUKTAKİ DİZ, BAŞ VE OMUZ MESAFELERİ YETERLİ.



ARKA TASARIM SPORTİF VE ALBENİLİ.



ORTA BÖLÜMDEKİ EŞYA GÖZÜ DERİN VE KULLANIŞLI.



5 İLERİ MANUEL ŞANZIMANA YER VERİLMİŞ. OTOMATİK YOK.

MAKYAJIN EN FAZLA HİSSEDİLDİĞİ KISIM ÖN TASARIM.





ÇİFT RENKLİ KOKPİTTE KUMANDA BİRİMLERİ (CAMLAR HARIÇ) ERGONOMİK YERLEŞTİRİLMİŞ. VİTES KOLUNUN YERİ DE İYİ.



GÖSTERGE BİRİMLERİ RAHAT OKUNUYOR.



SES SİSTEMİ BU TÜR BİR ARAÇ İÇİN YETERLİ.



OTOMATİK KLİMA HIZLI VE ETKİN ÇALIŞIYOR.



AYNA, ESP, REOSTA VE SENSÖR BUTONLARI UZAK BİR YERDE.



675 LİTRELİK BAGAJ HACMİ 3000 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.



115 HP'LİK MOTOR, İLK HIZLANMADA BİRAZ NAZLI.



BAGAJ CAMININ AYRI AÇILMASI ÖNEMLİ.



CAM AÇMA KAPAMA BUTONLARI ORTADA.



JANT TASARIMI GÜZEL.

Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi 115 HP

Fabrika verileri

Motor:1560 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman:5 ileri manuel
 Maksimum güç: 115 HP @ 3600 d/d
 Maksimum tork: 240 Nm (overboost ile 270) @ 1500 d/d
 Maksimum hız: 172 km/s
 0-100 km/s: 12.3 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.):4380 / 1810 / 1801 mm
 Bagaj hacmi: 675-2400-3000 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 5.1 / 5.5 / 6.3 lt/100 km
 Laureate donanımı baz fiyat:52.180 TL

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.

Spagetti Western final

Türkiye Ralli Şampiyonası'na bu sene biraz esprili bir bakış açısı getirmek için yaptığım "Muhteşem Yedili" konulu tasarımlarımı hatırlarsınız. Orada zirveye aday ve yarış kazanma potansiyeli olan yedi pilotu bir araya getirmiş ve Hitit Rallisi hariç her yarış öncesinde bu çalışmalarına devam etmişim. Sezonun son tangosunun yapılacağı Yeşil Bursa Rallisi'nde asfalt etaplardaki başarısı herkesin malumu olan İtalyan Luca Rossetti, sürprize yer bırakmadan yarışı ve şampiyonluğu kazanarak bu sene kupayı İtalya'ya götürdü. Ünlü bir western filminin adı olan Muhteşem Yedili'den esinlenen hikayemize Luca Rossetti, son noktayı koyarak bizlere bir anlamda 60'ların ünlü "Spagetti Western" denilen İtalyan yönetmenlerinin kovboy filmlerini hatırlattı.

Şampiyonaya genel olarak bakıldığında Luca Rossetti gibi kendisini Avrupa arenasında kanıtlamış bir pilota karşı bizim kendi yıldızlarımızın da başa baş mücadele verebildiklerini gördük. İtalyan pilotla özellikle toprakta kora kor mücadele sergileyen ve çoğu zaman da kendisini ge-

çen Yağız Avcı, biraz da şanssızlığının kurbanı olmasa belki bu sene 4. kez şampiyonluğa ulaşır Ali Bacioğlu'nun rekorunu egale edebilirdi. Her şeye rağmen Luca Rossetti gibi bizim lokal yıldızlarımızı hızlandıracak isimlerin önümüzdeki senelerde de ülkemizde şampiyona kovalamasını isterim.

Yeni beklentiler içinde olduğum diğer konu da İstanbul Park F1 Pisti ile ilgili. 2005 senesinde hizmete açıldıktan sonra bir türlü Türk sporcusunun istediği gibi yararlanamadığı bu pist, geçtiğimiz ay yapılan ihale ile yeni sahibine kavuştu. Umarım bu el değişimi hayırlı olur ve İstanbul Park da dünyadaki emsalleri gibi sürekli işlek olan bir motorsporları mabedi haline gelir...

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



Vizio GT3 Challenge'da Şampiyon Emre Durmaz

GO Motorsporları tarafından düzenlenen Vizio GT3 Challenge, genç pilot Emre Durmaz'ın şampiyonluğuyla sona erdi.

GO Motorsporları'nın hayata geçirdiği Vizio GT3 Challenge Challenge'ta altıncı ayak sonunda şampiyon belli oldu. İstanbul, Slovakya, Hırvatistan ve Çek Cumhuriyet'i'nde gerçekleşen ilk dört ayakta Avrupa ve Orta Doğu'dan misafir pilotlarla da renklenmiş şampiyonada son iki ayağa gelindiğinde genel klasman puanlarının yakınlığı nedeniyle kıyasıya bir rekabet vardı. Yarış severlere rekabet ve adrenalin dolu bir seyir sunulan Vizio GT3 Challenge, tamamı Türk bir ekibin hayata geçirdiği en kapsamlı ve başarılı uluslararası şampiyona olarak da tarihte yerini aldı.

GO, kendi şampiyonunu yarattı

En önemli kuruluş amaçlarının arasında yer alan gençlere yatırım yapılması konusunda da önemli bir adım atan GO Motorsporları, Vizio GT3 Challenge'ta kendi şampiyonunu da yaratmış oldu. Ortaya koyulan örnek model sonucunda GO

Motorsporları tarafından fırsat tanıyan ve şirket adına yarışan Genç Pilot Emre Durmaz, sezonu usta isimlerin önünde tamamlayarak şampiyonluk kupasını kaldırdı. Sezonun tartışmasız en etkili yarışı Brno'nun ikinci gününde yaşandı. Brno'nun ikinci yarışında şampiyonluk için Yücel Özbek'e de Emre Durmaz'a da birincilik gerekiyordu. Ancak yağmur tüm planları değiştirdi. Şampiyonun kim olacağı bir başka şampiyon pilot Cenk Ceyişakar belirlendi. Tecrübeli pilot, ikinci yarışta sahneye çıktı ve doğru lastik tercihiyle açık ara bir birincilik kazandı.



Yağız Avcı'dan mutlu son

Castrol Ford Team Türkiye adına bu sene Doğu Avrupa Şampiyonası'nı da takip eden Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ikilisi, Sırbistan Rallisi'nin ardından şampiyonluğu elde etmeyi başardılar.

Yazı: Gürkan Çağlar

Doğu Avrupa Ralli Kupası'nda sezonun final yarışı olan Sırbistan Rallisi 13-14 Ekim tarihlerinde Belgrad çevresindeki asfalt etaplarda gerçekleştirildi. 564 km. uzunluğundaki asfalt parkurda gerçekleştirilen yarış, sis ve yağmur nedeniyle hem zorlu, hem de çok çekişmeli geçti. Şampiyonada iddialı rakiplerinin ilk gün yarış dışı kalmasıyla şampiyonluğu büyük ölçüde garantileyen Castrol Ford Team Türkiye ekibinden Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ikilisi, ikinci gün koşulan 6 özel etapta temkinli pilotajla üçüncü sırada finişe ulaştılar ve Türkiye'ye ilk kez Doğu Avrupa Şampiyonluğu'nu getirmeyi başardılar. Yağız Avcı bu başarısıyla babası Nejat Avcı'nın 1997 yılında elde ettiği Avrupa Ralli F2 Şampiyonluğu'ndan

15 yıl sonra Avrupa'da kazanılan yeni bir zafere imza attı.

Yağız Avcı: "Benim için özel bir zafere oldu"

Bu senenin Doğu Avrupa şampiyonu olan Yağız Avcı yarışın ardından "Sırbistan Rallisi çok zor hava ve zemin şartlarının yanı sıra, etapları iyi bilen hızlı ve tecrübeli ekip-ler ile oldukça mücadeleci bir yarış oldu. En iyi etap zamanı ile başladığımız yarışta rakiplerimizden gelen erken hatalar bizi zafere daha da yaklaştırdı. Fakat özellikle de o şartlarda ha-



çalıştı ve finişe 26 saniye fark ile 3. sırada ulaştık. Genel olarak çok stresli geçen yarışta bu sonuç bizi Doğu Avrupa Kupası'na kavuşturdu. Girdiğimiz dört yarışın hepsini sorunsuz tamamladık ve Castrol Ford Team Türkiye olarak Fiesta S2000 ile çıktığımız ilk uluslararası arenada zafere ulaştık ve bu bizim için müthiş bir sonuç oldu. Bu zaferin benim için ayrı bir önemi daha var tabii. Babam Nejat Avcı 1997'de ilk kez Avrupa Ralli F2 şampiyonu olmuştu ve bundan 15 sene sonra Avrupa'da başarı elde etmek benim için çok anlamlı oldu benim için. Tüm sponsorlarımıza, takipçilerimize, destekleyen ve destek mesajları yollayan herkese çok teşekkürler." şeklinde konuştu.

Vettel şampiyonada lider

Güney Kore GP'sinde zafere ulaşan Sebastian Vettel, bu sonuçla şampiyonada liderliği eline geçirdi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Son iki yılın şampiyonu Vettel, bu sonuçla üst üste üçüncü yarışını kazanırken, takım arkadaşı Mark Webber'in de ikinci sırayı almasıyla Red Bull Racing takımı podyumda duble yapmış oldu. Pole pozisyonunda start alan Mark Webber, startta pozisyonunu takım arkadaşına kaybedince, ilk turun ardından Vettel liderliğe yükseldi ve damalı bayrağın altından ilk sırada geçmeyi başardı. Yarış öncesi şampiyonda lider durumda olan Fernando Alonso ise, Red Bull araçlarının hızına



Webber ile Vettel son günlerin gözde rapçisi Psy ile gangnam dansı yaparak neşeli dakikalar geçirdiler.



cevap veremeyince podyuma üçüncü sırada çıktı ve liderliği Vettel'e bıraktı. Önümüzdeki sezon için Ferrari ile kontratını yenileyerek rahatlayan Felipe Massa ise takım arkadaşının ardından dördüncülüğü elde etti. İstikrarlı sezonuna devam eden Kimi Raikkonen beşinci olurken, Fin pilotu başarılı bir yarış çıkaran Alman Nico Hulkenberg takip etti. McLaren takımı ise Kore'den üzgün ayrıldı. İlk turda Kamui Kobayashi'nin çarpması sonucu yarışa devam edemeyen Button yarış dışında kalırken, Lewis Hamilton yarış boyunca hız kaybedip, fazladan pit stop yapmasına rağmen, önündeki Toro Rosso'ları geçemeyip yarışı 10. sırada tamamladı.

Vettel: "İyi start almam işe yaradı"

Kore'deki yarıştan sonra şampiyonada zirveyi ele geçiren Sebastian Vettel, yarış sonrası "Çok mutluyum. Olağanüstü bir yarıştı. Herşey iyi bir start sayesinde oldu" diyen Alman pilot, "Pistin kirli tarafında başladığımdan emin değildim ancak iyi bir çıkış yaptım. Mark biraz kaydı, yan yana gelebilirdik. Üçüncü virajdan da iyi bir çıkış yaptım. Tek hata üçüncü virajda ön sağ lastiğin kilitlenmesiydi. Bunda biraz benim de hatam vardı, bereket versin ki kötü birşey olmadı. Yarışın sonlarına doğru lastiklerden de oldukça endişeliydim. Herkes teşekkür etmem lazım. Herkes gece gündüz çalışıyor. Şampiyonada inişler çıkışlar oldu. Biz kendimize odaklanmalıyız. Mümkün olan en iyi sonuçları almamız lazım" dedi.



Fernando Alonso ve Felipe Massa üçüncü ve dördüncü sıraları elde ettiler.



Jenson Button ilk turda Kobayashi'nin çarpmasıyla yarış dışı kaldı.



"Buz Adam" Kimi Raikkonen beşinci sırada finiş geldi.

Formula1 Güney Kore GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.....	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1:36:28.651
2.....	Mark Webber	Red Bull-Renault	+8.200
3.....	Fernando Alonso	Ferrari	+13.900
4.....	Felipe Massa	Ferrari	+20.100
5.....	Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	+36.700
6.....	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	+45.300
7.....	Roman Grosjean	Lotus-Renault	+54.800
8.....	Jean Eric Vergne	Toro Rosso-Ferrari	+1:09.500
9.....	Daniele Ricciardo	Toro Rosso-Ferrari	+1:11.700
10.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+1:19.600

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot	Puan
1.....	Sebastian Vettel	215
2.....	Fernando Alonso	209
3.....	Kimi Raikkonen	167
4.....	Lewis Hamilton	153
5.....	Mark Webber	152
6.....	Jenson Button	131
7.....	Nico Rosberg	93
8.....	Romain Grosjean	88
9.....	Felipe Massa	81
10.	Sergio Perez	66

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull	367
2.....	Ferrari	290
3.....	McLaren	284
4.....	Lotus	255
5.....	Mercedes	136
6.....	Sauber	116
7.....	Force India	89
8.....	Williams	58
9.....	Toro Rosso	21

Vettel Hindistan'da da galip

Güney Kore'deki yarışın ardından şampiyonada liderliği eline geçiren Sebastian Vettel, Hindistan'da üst üste dördüncü zaferini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar

Sıralama turlarında en iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda start alan Sebastian Vettel, ertesi gün 60 tur üzerinden koşulan yarışta start ile birlikte ilk viraja lider girmeyi başarak yerini korumayı başardı. Son iki yılın şampiyonu Alman pilot, damalı bayrağın altından geçene kadar da bu yerini rakiplerine kaptırmadı. Şampiyonada potada olan diğer isim olan Fernando Alonso ise ikinci olarak "mücadeleye devam" dedi.

Yarışın ilk yarısında takım arkadaşı Vettel'in ardından ikinci durumda bulunan Mark Webber, daha sonra yaşadığı KERS problemi yüzünden arkasındaki Fernando Alonso'nun baskısına maruz kaldı. Bu baskıya daha fazla dayanamayan Webber, ikincilikteki yerini İspanyol pilota bırakarak podyuma üçüncü sırada çıktı. Webber'in sorunuyla podyum için iştahlanan Lewis Hamilton, rakibini son turda baskı altına almaya çalış-



sa da Avustralyalı sürücü başarılı defansla buna izin vermedi. Hamilton'ı genel klasmanda takım arkadaşı Jenson Button beşinci sırada takip ederken, son turda yakıt tasarrufu yapmak zorunda kalıp ardındaki Kimi Raikkonen'e karşı başarılı savunma yapan Felipe Massa da altıncı sırada damalı bayrağın altından geçtikten sonra benzini biten aracını pit çıkışında kenara park etti. Ev sahibi Force India takımından Nico Hul-

kenberg sekizinci olurken, Alman pilotu Roman Grosjean ve Bruno Senna takip ederek puan barajındaki ilk 10 sırayı tamamladılar. Pedro De La Rosa ve Sergio Perez ise yarışı bitiremeyen iki pilot olarak Hindistan'dan ayrıldılar.

Horner: "Tabandaki sarkma sorun değildi"

Red Bull takım patronu Christian Horner, yarışın son turlarına doğru



Fernando Alonso ikinci sırada yarışı noktalarak şampiyonluk yolunda Vettel'i takibini sürdürdü.



Hindistanlı kadınların yerel kıyafetli gösterisi yarışa renk kattı.



Mark Webber yaşadığı KERS sorunu nedeniyle ikinciliği Alonso'ya kaptırdı.



Lewis Hamilton son turlarda podyumu çok zorlasa da dördüncülükte kaldı.



Kimi Raikkonen Hindistan'da elde ettiği yedincilikle şampiyonadaki üçüncülüğünü korudu.



Jenson Button bu yarışta da podyumdan uzak kaldı.



Ev sahibi Force India takımı pilotu Nico Hulkenberg 8. oldu.

Sebastian Vettel'in aracındaki taban eklemesinin yere sarkmasının endişeye yol açacak bir durum olmadığına söyledi. Horner, bu durumun pistteki yabancı maddelerle temasından kaynaklandığını düşündüğünü söyle-

di. Bu arada Vettel'in yarışı kazanmadaki en önemli faktörün, lastikleri çok fazla aşındırmadan hızını korumadaki başarısı olduğunu vurgularken, "Yarışa çıkarken, tek pit stop mu, iki pit stop mu olacağından emin de-

ğildik, o yüzden yarışın ilk bölümünde lastikleri çok fazla aşındırmak istemedik" dedi. İlk bölümde çok güçlü bir performans ortaya koyduklarını kaydeden Horner, "İkinci bölümde pilotlar uzun olan periyotta sert

lastikler konusunda oldukça gergindi, o yüzden biz de lastikleri çok fazla zorlamadığımızdan emin olmak istedik. Şu an şampiyonada takım olarak arzuladığımız ivmeyi yakaladık" şeklinde konuştu.

Formula1 Hindistan GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.....	Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault.....	1:31:10.744
2.....	Fernando Alonso.....	Ferrari.....	+9.437
3.....	Mark Webber.....	Red Bull-Renault.....	+13.217
4.....	Lewis Hamilton.....	McLaren-Mercedes.....	+13.909
5.....	Jenson Button.....	McLaren-Mercedes.....	+26.266
6.....	Felipe Massa.....	Ferrari.....	+44.600
7.....	Kimi Raikkonen.....	Lotus-Renault.....	+45.200
8.....	Nico Hulkenberg.....	Force India-Mercedes.....	+54.900
9.....	Roman Grosjean.....	Lotus-Renault.....	+56.100
10.	Bruno Senna.....	Williams-Renault.....	+1:14.900

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot	Puan
1.....	Sebastian Vettel.....	240
2.....	Fernando Alonso.....	227
3.....	Kimi Raikkonen.....	173
4.....	Mark Webber.....	167
5.....	Lewis Hamilton.....	165
6.....	Jenson Button.....	141
7.....	Nico Rosberg.....	93
8.....	Roman Grosjean.....	90
9.....	Felipe Massa.....	89
10.	Sergio Perez.....	66

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault.....	407
2.....	Ferrari.....	316
3.....	McLaren-Mercedes.....	306
4.....	Lotus-Renault.....	263
5.....	Mercedes.....	136
6.....	Sauber-Ferrari.....	116
7.....	Force India-Mercedes.....	93
8.....	Williams-Renault.....	59
9.....	Toro Rosso-Ferrari.....	21

Crédit Mutuel
RALLYE DE FRANCE
FFSAI

Loeb "9" dedi

Fransa Rallisi'ni birinci sırada tamamlayan Sebastien Loeb – Daniel Elena ikilisi kariyerlerindeki üst üste 9'uncu şampiyonluğa ulaştılar.

Yazı: Gürkan Çağlar



Fransa'da altıncı, bu sezon sekizinci, kariyerindeki ise 75. şampiyona zaferini kazanan Loeb, yine mutlu sona ulaşarak elde ettiği 9 WRC şampiyonluğu ile kendi rekorunu daha da geliştirdi. Ayrıca Citroen World Rally team de sezonu takımlar şampiyonasında ilk sırada tamamladı. Ford Fiesta WRC ile mücadele eden Jari Matti Latvala ve Mikko Hirvonen podyumda yer alan diğer isimler olurken, Thierry Neuville de dördüncü olarak kendisine güvenenleri mahcup etmedi. Bu sonuç Belçikalı pilotun kariyerinin en iyi şampiyona sonucuydu. Şampiyona

nada üçüncülük için mücadele eden Mads Ostberg ise beşinci sırada finişe gelirken, Norveçli pilotu kendisi gibi Fiesta WRC ile yarışan Ott Tanak ve Evgeny Novikov takip ettiler.

Loeb: "Görev tamamlandı"

Kazandığı şampiyonluklarla adeta yaşayan efsane haline gelen Sebastien Loeb yarışın ardından "2010 sezonunda olduğu gibi şampiyonluğu kendi evimde ilan etmek çok güzel bir duygu. Takımımızın da şampiyonluğunu evinde ilan etmesi benim mutluluğumu iki kat arttırdı. Üzerimizde yarış öncesinde tabii ki bü-

yük bir baskı vardı. Cuma günü kazanmak için oldukça rahat hissettim. Latvala ile aramızda oluşan 30 saniyelik fark da beni bir nebze olsun rahatlatmıştı. Böylece rakiplerime dokuzuncu kez bacağım girdi, takımımız için çok değerli iki şampiyonluk daha kazanmış olduk. Bu zaferimizde emeği geçen tüm takımımıza ve taraftarlarımıza teşekkür ediyorum. Yarışın sonunda ülkemın insanlarıyla şampiyonluk coşkusu yaşamak benim hayatımda unutamayacağım anlardan biri daha oldu ve görev tamamlandı." açıklamasını yaptı.



Mikko Hirvonen vatandaş Latvala'yı geçmeyi başaramadı.



Thierry Neuville dördüncü olarak kariyerinin en iyi sonucunu aldı.



Jari Latvala beklenenin aksine Fransa'da iyi bir asfalt performansı sergileyerek ikinci oldu.

WRC FRANSA RALLİSİ

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Sebastien Loeb / Daniel Elena.....	Citroen DS3 WRC.....	3:32:53.0
2.....	Jari Latvala / Miikka Anttila.....	Ford Fiesta WRC.....	3:33:08.5
3.....	Mikko Hirvonen / Jarno Lehtinen.....	Citroen DS3 WRC.....	3:33:37.1
4.....	Thierry Neuville / Nicolas Gilsoul.....	Citroen DS3 WRC.....	3:34:00.3
5.....	Mads Ostberg / Jonas Andersson.....	Ford Fiesta WRC.....	3:34:09.4
6.....	Ott Tanak / Kuldar Sikk.....	Ford Fiesta WRC.....	3:35:20.9
7.....	Evgeny Novikov / Ilkka Minor.....	Ford Fiesta WRC.....	3:38:44.6
8.....	Chris Atkinson / Glenn Macneall.....	MINI JCW WRC.....	3:39:35.4
9.....	Martin Prokop / Zdenek Hruza.....	Ford Fiesta WRC.....	3:41:39.8
10.....	Sebastien Chardonnet / Thibault Haye..	Citroen DS3 WRC.....	3:41:52.7

Hirvonen muradına erdi

Citroen'e transfer olduktan sonra bir türlü hedeflediği galibiyeti yakalayamayan Mikko Hirvonen, beklediği zafere İtalya'da ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Sebastien Loeb'ün Fransa Rallisi'nde kariyerinin üst üste 9. şampiyonluğunu ilan etmesinin ardından sezonun bitiminden bir önceki yarış olan Sardunya Rallisi'nde bu kez gülen isim Mikko Hirvonen oldu. Fransız şampiyon takıma geçtikten sonra kendisinden beklenen zafiri bir türlü yakalayamayan Hirvonen, takım arkadaşı Loeb'ün ilk gün ralliye vedasıyla eline geçirdiği liderliği son etap finişine kadar korumayı bilerek galibiyete uzandı. Bu yarış öncesinde 2013'den itibaren WRC'den desteğini çekeceğini açıklayan Ford takımı pilotları Petter Solberg ve Jari Latvala'nın zaman kaybederek mücadeleden uzaklaşmaları podyuma yeni isimlerin çıkmasına sebep oldu. Rus pilot Evgeny Novikov podyuma ikinci olarak çıkma sevinci yaşarken, Estonyalı Ott Tanak da üçüncü olarak kariyerinin ilk WRC podyumuna çıkma başarısı gösterdi. Toplam uzunluğu 306 km. olan 16 özel etapta mücadele eden pilotlardan Mads Ostberg ise elde ettiği dördüncülükle şampiyonanın bitimine bir yarış kala

Latvala ve Solberg'in önünde şampiyonada üçüncü sıraya yükseldi. Önümüzdeki sene VW Polo WRC ile oldukça iddialı olarak şampiyona arenasına çıkacak olan Sebastien Ogier yine Skoda Fabia S2000 ile 5. olarak WRC otomobillere kök söktürdü. Bir özel etapta en iyi zamanı da ya-



Ott Tanak kariyerindeki ilk podyum derecesine Sardunya Rallisi'nde ulaştı.



Rus pilot Evgeny Novikov bu sezon ikinci kez podyuma çıkmayı başardı.

pan Fransız pilot, ilk kez bir S2000 otomobille bu başarıyı gösteren isim olarak şampiyona tarihine geçti. Avustralyalı Chris Atkinson Mini JCW WRC ile altıncı sırada finiş görebilirken, Volkswagen'ın iki numarası son IRC şampiyonu Andreas Mikkelsen de yedinci sırada yarışı noktaladı.

Bu sonuçla Mikko Hirvonen şampiyonada Loeb'ün ardından ikinciliğini garantilerken, üçüncülük mücadelesi de İspanya'daki son yarışta Ostberg, Latvala ve Solberg arasında geçecek.

Hirvonen: "Otomobil çok iyiydi, bana sürmek kaldı"

Sardunya Rallisi'nde Citroen takımıyla ilk WRC zaferini elde eden Mikko Hirvonen: "2013 sezonum burada başlamış oldu. Citroen ile ilk zaferimi burada kazandım ve çok mutluyum.

Takım yine müthiş bir araç hazırladı bana sadece sürmek kaldı. Güvenimin her anlamda yerine geldiğini söyleyebilirim. Artık İspanya'da sezonu iyi biçimde kapatmaya konsantre olacağım. Asfaltta hızlı olmadığımı söyleyenlere orada bir cevabım olacak." dedi. Öte yandan Citroen WRT tarafından 2013'de Mikko Hirvonen'in takımda birinci pilot olacağı ve Sebastien Loeb'ün ise daha az bir yarış programı ile yarışmaya devam edeceği açıklandı. Takım direktörü Yves Matton önümüzdeki sene 3 pilotla şampiyonayı kovalayacaklarını söylerken, üçüncü pilotu açıklamalarına ise daha zamanın olduğunu belirtti. Takımın üçüncü pilotunun Dani Sordo olacağına dair söylentiler ise WRC çevrelerinde konuşulmaya başladı.



Mads Ostberg yarışta elde ettiği dördüncülükle şampiyonada 3. sıraya yükseldi.



Chris Atkinson Mini WRC'si ile 6. sırada ralliyi noktaladı.



Sebastien Ogier yine S2000 otomobille WRC'leri bir hayli terletti.

WRC SARDUNYA RALLİSİ

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Mikko Hirvonen / Jarno Lehtinen.....	Citroen DS3 WRC.....	3:23:54
2.....	Evgeny Novikov /Ilkka Minor.....	Ford Fiesta WRC.....	3:25:15
3.....	Ott Tanak / Kuldar Sikk.....	Ford Fiesta WRC.....	3:26:16
4.....	Mads Ostberg / Jonas Andersson.....	Ford Fiesta WRC.....	3:27:37
5.....	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia.....	Skoda Fabia S2000.....	3:28:22
6.....	Chris Atkinson / Stephan Prevot.....	Mini JCW WRC.....	3:29:17
7.....	Andreas Mikkelsen / Ola Floene.....	Skoda Fabia.....	3:30:54
8.....	Martin Prokop / Zdenek Hruza.....	Ford Fiesta WRC.....	3:33:24
9.....	Petter Solberg / Chris Patterson.....	Ford Fiesta WRC.....	3:33:45
10.....	Luca Pedersoli / Matteo Romano.....	Citroen DS3 WRC.....	3:44:30

Sezonun galibi Lorenzo oldu

MotoGP Dünya Şampiyonası'nda son dan bir önceki yarış olan Avustralya'da Jorge Lorenzo şampiyonluğunu ilan etti.

Yazı: Gürkan Çağlar

Sezonun bitimine bir yarış kala şampiyonluk için ibre Jorge Lorenzo ve Dani Pedrosa'ya dönmüştü. İki İspanyol ezeli rakipten Jorge Lorenzo şampiyonada lider durumda olmasına rağmen Dani Pedrosa son yarışlarda zirveyi parselleyerek rekabeti Avustralya'ya kadar taşıdı. İki sürücü arasındaki mücadelede Lorenzo yarışın sıralama turlarında en iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda start aldı. Uzun süredir yaşadığı sakatlık nedeniyle yarışamayan Casey Stoner ise pistlere yeniden anavatanında merhaba demenin mutluluğunu yaşıyordu. Yarışın başında ilk viraja Jorge Lorenzo lider girmesine rağmen aynı turda önce Stoner'a, son-



ra da Pedrosa'ya geçilmekten kurtulamadı. Fakat Dani Pedrosa rakibi Lorenzo'nun önünde düşerek şampiyonluk yolunda tüm ibreyi bir anda vatandaşına çevirdi. Motorunu kaldırıp devam etmesine rağmen Pedrosa yarışı pite girerek noktaladı. Bu sonuç Lorenzo'nun 2010'un ardından kariyerinin 2. şampiyonluğu için yeterliydi ve İspanyol sürücü bu yüzden kalan turlarda lider durumundaki Casey Stoner'a fazla baskı uygulamayarak ardından dikkatli sürerek damalı bayrağı ikinci sırada geçti. Finişte takımı ile şampiyonluğunu doyasıya kutlayan Jorge Lorenzo'nun ardından üçüncülüğü de Monster Yamaha Tech takımından Cal Crutchlow elde etti.

Lorenzo: "Kariyerimde yeni bir altın sayfa daha açtım"

Philip Island Pisti'ndeki yarışın ardından MotoGP kariyerindeki ikinci şampiyonluğa ulaşan Jorge Lorenzo "Bir kez daha şampiyon olmak kelimelerle tarif edilemez bir duygu. Dani Pedrosa ile son yarışa kadar çekişeceğimizi düşünüyordum. Ama O'nun düşmesiyle zafer benim avucuma kadar geldi ve bu fırsatı tepmezdim. Bu yüzden Casey' nin ar-



Kariyerinin ikinci şampiyonluğunu kazanan Lorenzo, padok alanında büyük sevinç yaşadı.



Casey Stoner uzun aradan sonra kendi evinde pistlere zaferle döndü.

dında dikkatli bir tempoda sürüp sadece finişe gelmeye odaklandım. Finişi ikinci sırada geçtikten sonra artık tüm dünyalar benim olmuştu. Bu başarımın ardında beni sezon boyunca destekleyen takımına ve sponsorlarıma, aileme ve tüm sevenlerime, en önemlisi de sevgili Yamaha Factory Racing mekanik ekibine şükran borçluyum. Ekip olarak bu yola inanarak çıktık ve sonunda başardık. Tüm sezon boyunca çektiğimiz yorgunluğa değdi" şeklinde konuştu.

Avustralya Moto GP'si

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.....	Casey Stoner	Honda.....	41:01.324
2.....	Jorge Lorenzo.....	Yamaha	+9.223
3.....	Cal Crutchlow.....	Tech 3 Yamaha	+14.570
4.....	Andrea Dovizioso	Tech 3 Yamaha	+23.303
5.....	Alvaro Bautista	Gresini Honda.....	+ 23.432
6.....	Stefan Bradl	LCR Honda	+ 23.467
7.....	Valentino Rossi.....	Ducati.....	+ 37.113
8.....	Nicky Hayden	Ducati.....	+38.387
9.....	Karel Abraham.....	Cardion Ducati.....	+52.613
10.....	Alex Espargaro	Aspar Aprilia.....	+1:00.299

Yeni Şampiyon Rossetti

Türkiye Ralli Şampiyonası'nda sezonun final yarışı olan Yeşil Bursa Rallisi'nde zafere ulaşan Luca Rossetti – Matteo Chiarcossi ikilisi sezonu şampiyonlukla noktaladılar.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yağız Avcı ve Luca Rossetti'nin şampiyonluk potasında geldiği sezonun son mücadelesi olan 37. Oyak Renault Yeşil Bursa Rallisi'nde son sözü İtalyan pilot söyledi. 20-21 Ekim tarihlerinde BOSSEK organizasyonunda düzenlenen rallide Pegasus Racing adına ve Yüce Auto'nun desteğinde yarışan Rossetti - Chiaricossi ekibi iddialı ve ustası olduğu Bursa'nın asfalt etaplarında ilk etabın ardından zirveyi ele geçirdiler. Özellikle iniş olan etaplarda rakiplerine bariz üstünlük kuran ikili, finiş ilk sırada gelerek şampiyona tarihinde de zafere ulaşan ilk yabancı ekip olmayı başardılar. Bu yarıştan bir hafta önce katıldıkları Sırbistan Rallisi'ni tamamlayarak Doğu Avrupa Şampiyonu olarak moral bulan Yağız Avcı - Bahadır Gücenmez ikilisi, Bursa'da İtalyan rakiplerinin asfalttaki hızına karşılık veremediler ve yarışı ve sezonu ikincilikle noktalamakla yetindiler. Son etapta Murat Bostancı'nın spin atmasıyla dördüncülüğten bir üst sıraya yükselen Burak Çukurova - Ünal Tezel ekibi Pegasus Racing takımına çifte podyum sevinci yaşattılar.



Son üç sezonu şampiyon olarak noktalayan Castrol Ford Rallye Sport Türkiye pilotu Yağız Avcı, bu kez ikincilikte kaldı.



Ercan Kazaz Bursa'nın kaygan asfalt etaplarında güzel görüntüler verdi.



Yüce Auto desteğinde Pegasus Racing adına Skoda Fabia S2000 ile yarışan Burak Çukurova son etapta üçüncülüğü eline geçirerek podyuma çıktı.

Sınıflarda da birinciler belli oldu

37. Yeşil Bursa Rallisi'nde Sınıf 3 birinciliğini Bonus Parkur Racing'den Uğur Soylu-Emir Şahin ikilisi elde ederken, bu sınıfta sezonu Hakkı Ağaoğlu – Hakan Uçucu ekibi şampiyonlukla noktaladı. Sınıf 5'de Pegasus Racing'den Alkan Erden-Cem Bakançocukları birinciliğin sahibi oldu. İki Çeker Kupası ve Sınıf 6 birinciliğini Castrol Ford Team Türkiye'den Orhan Avcıoğlu-Burçin Korkmaz elde ederken, Sınıf 8'de Neo Motorsport'tan Emir Küçüksarı-Kutay Ertuğrul birincilik kupasını kaldırırken, bu sınıfta sezonu birincilikle kapatan pilot ise Burcu Burkut Erenkul oldu. , Sınıf 9'da Team 47 Motorsports'tan Ümitcan Özdemir-Candaş Uzun mutlu sona ulaşan isimler oldular. En iyi bayan pilot Pegasus Racing'den Simin Bıçakcıoğlu, En iyi bayan co-pilot Bonus Parkur Racing'den Emire Cantürk, En iyi genç pilot Castrol Ford Team Türkiye'den Murat Bostancı, En iyi genç co-pilot Neo Motorsport'tan Kutay Ertuğrul oldular. Mahalli klasmanda Resul Bozkurt-Evren Olguner birinciliği, Bora Çantepe-Soner Çevik ikinciliği ve Yiğit Yalçın-Elif Tavukçuoğlu da üçüncülüğü elde ettiler.



Hakkı Ağaoğlu – Hakan Uçucu ekibi sezonu Sınıf 3 birinciliği ile noktaladılar.



Orhan Avcıoğlu – Burçin Korkmaz en iyi 2WD araç ile yarışan ekip oldular.



Burcu Burkut Erenkul Sınıf 8'de Türkiye Birinciliğini elde etti.

YEŞİL BURSA RALLİSİ

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Luca Rossetti / Matteo Chiarrossi	Skoda Fabia S2000	1:28:30.5
2.....	Yağız Avcı / Bahadır Gücenmez	Ford Fiesta S2000	1:29:37.5
3.....	Burak Çukurova / Ünal Tezel	Skoda Fabia S2000	1:32:28.3
4.....	Murat Bostancı / Onur Vatansever	Ford Fiesta S2000	1:33:11.2
5.....	Ercan Kazaz / Emire Cantürk	Mitsubishi Lancer R4.....	1:34:52.3
6.....	Orhan Avcıoğlu / Burçin Korkmaz	Ford Fiesta R2	1:35:11.7
7.....	Emre Yurdakul / Burak Erdener	Ford Fiesta R2	1:35:37.9
8.....	Uğur Soylu / Emir Şahin	Mitsubishi Lancer Evo9	1:37:26.2
9.....	Hakkı Ağaoğlu / Hakan Uçucu.....	Mitsubishi Lancer Evo9	1:37:51.1
10.....	Cüneyt Göz / Erhan Arıkan.....	Mitsubishi Lancer Evo9	1:40:44.5

Aydın'da zafer yine Yağız Avcı'nın oldu

V1 Challenge sezonunun dördüncü yarışı 7 Ekim Pazar günü Aydın Malazgirt Meydanı'nda gerçekleştirildi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Aydın Belediyesi'nin katkılarıyla gerçekleştirilen yarışların öncesinde start alacak olan ikisi kadın 16 pilotun şehir içinde halkı selamlamasıyla başlayan organizasyon, Malazgirt Meydanı'nın çevresinde oluşturulan parkurda gerçekleştirilen iki yarışla sürdü. 500 metrelik parkurdaki mücadelede İsabeyli Belediye Başkanı Kuvvet Erim misafir pilot olarak yarışa renk kattı. Aydın'lı yerel seyircilerin parkurun etrafını, balkonları ve evlerin çatılarını dahi dolduran 10 bin kişiye aşkın seyirci yarışa ilgi gösterdi. Telia Sonera sponsorluğunda yarışan Yağız Avcı yine zafere ulaşan isim olurken, yarışın 2'inciliğini Doğuş Çay destekli aracıyla Burak

Çukurova, 3'üncülüğünü ise Serencebey sponsorluğunda yarışan Can Tolon kazandı. V1 Challenge'in ödülendirme sistemi gereği, pilotlar sırasıyla 6 bin, 4 bin ve 2 bin liranın sahibi oldu. Kadınlar kupasında ise 1'inciliği Tefal sponsorlu aracıyla Ayşegül Bacak kazanırken, ikinci sırada ise Özge Yelkenci yer aldı.

Yağız Avcı: "Keyifli bir mücadele oldu"

Aydın'da bir kez daha zafere ulaşan Yağız Avcı yarışın ardından; "Bir yarış ara verdikten sonra V1 Challenge'a Aydın'da yeniden dahil oldum. Geçen seneden övgüyle bahsedilen bu yarışın atmosferi gerçekten çok gü-



zeldi. Binlerce seyirci önünde çok güzel bir parkurda V1 Challenge 4.yarışını geride bıraktık. İlk yarışa 4. sıradan başlayıp 3. bitirdim ve sonra en iyi zamanı elde edip ikinci yarışa ilk sıradan başladım ve ilk sırada tamamladım. Böylece iki yarışın toplamı sonucunda podyumun en üst basamağına çıkabildim. Rakiplerimizle müthiş bir mücadele oldu ve hepsi çok iyiydi. Başlangıçta biraz zorlandım fakat çabuk adapte olmaya çalışıp istediğim sonuca ulaşabildim, oldukça mutluyum. V1 Challenge ekibine, organizasyonda emeği geçenlere ve Telia Sonera'ya teşekkürler. Rakiplerimize de bir kez daha tebrikler" açıklamasını yaptı.



Aydın'daki yarışlarda start anları izleyenlerde heyecan yarattı.





Jari Latvala Volkswagen ile anlaştı

Ford'un 2013'den itibaren WRC'den çekilecek olmasıyla boşa kalacak olan Jari Matti Latvala ve co-pilotu Miikka Anttila, Volkswagen Motorsport takımı ile anlaşmaya vardı. 27 yaşındaki Fin pilot yaptığı açıklamada: "Polo'yu Dünya Ralli Şampiyonası'nda sürecek olmam mutluluk verici. Volkswagen Takımı'nın yaklaşımı bu kararı vermemde beni ikna etti. Ford'daki günlerim benim için çok değerliydi. Geçen 5 yılda beni destekleyen herkese teşekkür ederim. Aynı zamanda bunu kişisel olarak, yeni bir başlangıç gibi düşünüyorum. Bu kararı büyük amacım olan Dünya Şampiyonluğu'na ulaşmada bir basamak olarak kullanmak istiyorum." açıklamasını yaparken, Volkswagen Motorsporları Yönetcisi Jost Capito: "Jari Matti Latvala'yı Dünya Ralli Şampiyonası projemiz için kazandığımızdan dolayı gururlu ve mutluyuz. Sebastien Ogier ve Jari Matti Latvala ile birlikte Polo WRC'nin başlangıcında mükemmel bir ekibimiz oldu." dedi.

Sofuoğlu 2013'te yeni takımında

Kariyerinde üç kez Dünya Supersport Motosiklet şampiyonluğu kazanan Kenan Sofuoğlu, önümüzdeki sene de aynı kategoride yarışacak. Milli sürücümüz yine Kawasaki fabrika desteğinde olan yeni takımı MSD R-N Kawasaki Racing Team India ile anlaşırken, kendisine takım arkadaşı olarak Fabien Foret eşlik edecek. Kenan Sofuoğlu bu anlaşmanın ardından "2013'de Kawasaki ile yeniden işbirliği içinde kalmaktan dolayı çok mutluyum. Yeni takımım ile birlikte 2013 için sıkı bir çalışma içine gireceğiz. Şampiyonluklarımı önümüzdeki sene dörtlemek için var gücümle çalışacağım." açıklamasını yaptı. Kenan Sofuoğlu'nun yeni takım direktörü Amit Sandill ise "İki sürücümüze de güvenimiz sonsuz ve kendilerinin tecrübelerinden en iyi şekilde yararlanacağımıza inanıyorum" dedi.



Kimi Raikkonen Lotus ile devam edecek

Bu sezon geri döndüğü Formula 1 Dünya Şampiyonası'nda gösterdiği istikrar ile halen şampiyonada üçüncü durumda bulunan Kimi Raikkonen'in 2013'te de Lotus F1 takımında yarışmaya devam edeceği açıklandı. 2007 Dünya Formula 1 Pilotlar şampiyonu olan ve 2001'den bu yana Formula 1'de yer alan Kimi Raikkonen, 2010 ve 2011 senelerinde ise F1'e ara verip Dünya Ralli Şampiyonası'nda mücadele etmişti. Bu sezon öncesinde ise Lotus F1 takımı ile pistlere geri dönen "Buz Adam" lakaplı Fin pilot, Çin GP haricinde katıldığı her yarıştan puan almayı başarak adeta bir istikrar simgesi haline geldi. Halen hiç yarış kazanamamasına rağmen bu istikrarıyla şampiyonada 3. sırada bulunan Raikkonen, seneye yine Lotus takımında yarışacak olmasından dolayı memnun olduğunu söylerken, bu sezon yaptıkları çalışmaların sonucunda 2013'de zirveyi daha çok zorlayan bir ekip olacıklarına inandığını belirtti.



Offshore'da zafer Tuncer – Akdilek'in oldu

Işıklar Dünya Offshore 225 Şampiyonası final yarışı İstanbul'da Palladium Alışveriş Merkezi Grand Prix'i ile sezonu kapadı. Beklenmedik sürprizlerin yaşandığı şampiyonanın son yarışında Işıklar Dünya Offshore 225 Şampiyonluğu'nu dördüncü kez kazanan pilotlar Kerem Tuncer-Alpay Akdilek kardeşler oldu. İkili yarış esnasında Polimersan teknesi ile yaşadıkları çarpışma ile final yarışından puan alamadan ayrılmalara rağmen genel klasmanda 2635 puanla Dünya Şampiyonluğu'nu ilan etti. Birincilik kürsüsüne çıkan isim ise Angel Yachts takımı oldu. Cengiz Şıklaroğlu-Uğur Yelken'in pilotajındaki tekne 54.02.637'lik zamanla ilk kez podyumda birincilik kupasıyla sezonu kapamış oldu. Yarışta ikinciliği YKM Sport takımından Kerim Zorlu-Cengiz Cennetoğlu ikilisi elde etti. Finalde üçüncülük kürsüsüne çıkan ikili ise Murat Leki- Tuğberk Uca'dan oluşan Beşiktaş-Miele takımı oldu.



Toyota TS030 Hybrid'den yeni bir başarı

Toyota'nın yüksek performanslı hibrit teknolojisi ile geliştirdiği TS030 Hybrid yarış otomobili Brezilya Sao Paulo'daki zaferin ardından Japonya Fuji 6 saat yarışında da yeni bir galibiyete imza attı. Pole pozisyonunda Alex Wurz ile başladığı yarışta sezonun en hızlı tur derecesini de gerçekleştiren TS030 Hybrid, FIA World Endurance Championship yarışları kapsamında Sao Paulo'dan sonra Japonya'da birinciliği elde etti. TS030 Hybrid ile Fuji 6 saat yarışına sezonun ikinci pole pozisyonunda başlayan Toyota Takımı, pilotları Alex Wurz, Nicolas Lapierre ve Kazuki Nakajima ile yarışta kıyasıya mücadele ederek podyumun en üstünde yer almayı başardı. İlk defa 1983 yılında FIA World Endurance Championship yarışlarına katılan Toyota, Le Mans yarışlarında 14 kez 38 araç ile yer alırken, 2006 yılından bu yana hibrit yarış otomobilleri geliştiriyor.

Kaan Gürgenç yine şampiyon

Borusan Otomotiv Motorsport 13-14 Ekim tarihlerinde Türkiye Pist Şampiyonası'nın 5. ve 6. ayak yarışları için İzmir Ülkü Pınarbaşı Pisti'nde idi. Türkiye pistlerinin en hızlılarının şampiyonluklarını ilan ettikleri hafta sonunda Borusan Otomotiv Motorsport pilotu Kaan Gürgenç "2012 Türkiye Pist Şampiyonası Süper Grup Şampiyonu" oldu. Yarış sonu konuşan 2012 Türkiye Pist Şampiyonu Kaan Gürgenç "Tüm sezon rekabet çok yüksekti, ayrıca son 3 yarışa su kayağı yaptığım sırasında kıldığım ayağımın tam iyileşmemiş hali ile katıldığım için fiziksel olarak da zorlandım. İki senedir üst üste şampiyonluğa ulaşmam için emek harcayan tüm ekibime teşekkür ederim. 2012 Süper Grup Şampiyonluğu'nu babama adamak istiyorum. Kaybettiğim babam Solo Türk pilotu idi. Tüm sezon kaskımda Solo Türk amblemini taşıdım. O havada ben pistlerde pilot olarak önemli başarılar elde ettik. Babamın izinden gittiğim için benimle gurur duyduğunu umuyorum." dedi.



e-otodergi iPad'de

**ARTIK VİDEOLAR
DA iPad'DE!**



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

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.**

**EKİM 2012 SAYIMIZI,
5 KASIM TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 65.751 KİŞİ,
iPad'den İSE 34.374 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi