

WWW.

KASIM 2013

SAYI:65

# e-otodergi

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

.com

**TÜRKİYE'DE  
İLK ve TEK!**

**VEİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**



## Haber: Yeni Nissan Qashqai

• MITO & GIULIETTA • MICRA & NOTE • A3 SEDAN • CR-V 1.6 DİZEL • COOPER S PACEMAN • ix35 1.6 OTOMATİK

## Kasis sevdası

Bu yazıyı uzun zamandır yazmak istiyordum, en son yaşadığım olay bardağı taşıınca artık yazmak farz oldu. Konu kasisler: Türkiye karayollarının dört bir tarafını sarmış vaziyet-teki, ehil ellerce inşa edilmediği belli olan, bir standardı bulunmayan, isteyen istediği gibi diktiği kasisler. Geçen bayramda, 9 aylık oğlum evde kafa üstü düşünce en yakın hastaneye gitmek üzere apar topar yola çıktık. İstanbul'da Göktürk ile Maslak arasındaki yol üzerindeki 20-25 tane gelişigüzel oluşturulmuş, ileri-ufaklı, kimi dar-yüksek, kimi geniş-uzun kasisten, beyin sarsıntısı geçirme riski olan bebeğimi nasıl götürdüğümü bir ben, bir eşim, bir de Allah biliyor. Her kaside durup yeniden birinci vitese takıp devam etmem yüzünden hastane yolunda kaybettiğim zamanı mı hesaplayayım, kimi yatay kimi dik kasislerin üstünden geçerken oğlumun sarsılmamasını sağlamak için harcadığım çabayı mı anlatayım bilemiyorum. Aynı yolda bir kez de otobüsün en arka koltuğunda otururken, şoförün kasisin üstünden hızlı geçmesi nedeniyle havaya sıçradığımı hatırlıyorum. Bu kasislerin nereye ve kaç tane yapılmasına kim karar veriyor? Kimler hangi hangi malzemeleri kullanarak inşa ediyor? Neden her biri birbirinden farklı? Sokağa boylu boyunca halat atıldığını bile gördüm bu kasis sevdasında. Bunu denetleyen kim? İşim icabı dünyanın her yerinde otomobil kullanıyorum. İnanın hiçbir yerde böyle rezalet görmedim. Gelişmiş ülkelerde gördüğüm uygulamalar, bizde İstanbul Atatürk Havalimanı'nın önündeki gibi, yoldan yüksek yaya geçidi uygulaması ve yere çakılan standart boyda plastik kasislerdir. Başka türlü bir kasis yoktur. Gelişigüzel kasis koymak yerine sürücüleri eğitmek şarttır.

**Emre Anamur**  
emre@e-otodergi.com  
www.twitter.com/Emre\_Anamur



## Trafik sorunu çözüldü

İstanbul dışında yaşayan tanıdıklarım medyada yer alan İstanbul trafiği ile ilgili haberleri hayretle karşılıyorlar. Çünkü zaten trafiği rutin olarak tıkalı olan bir kentin trafiğinin neredeyse her hafta haber olması gerçekten ilginç bir durum. İstanbul'un trafiğini yönetenler de her fırsatta trafik sorununu çözmek için milyonlarca dolarlık yatırım yaptıklarından bahsederler. İşte bu yatırımların meyvesi ünlü golf sporcusu Tiger Woods'un da yardımıyla 5 Kasım 2013 tarihinde yendi.

Woods'un İstanbul'da Boğaziçi Köprüsü'nün ortasından yaptığı vuruş ile Antalya'da düzenlenen golf turnuvasını açması (topun düştüğü yeri gören olmadı) bu çözümün nedeniydi. Bu sayede köprünün bir yönünde trafik sorunu tamamen çözülmüş oldu. Öyle ki o saatler arasında köprünün tek yönünde sıfır otomobil olduğu için trafik sıkışıklığı da köprünün yarısında söz konusu değildi. Bu vesile ile Tiger Woods ve şehir yöneticileri ne kadar tebrik edilse azdır.

Şaka bir yana İstanbul gibi nüfusu 15 milyona dayanan bir şehrin hayat damarlarından olan bir yolun bir süreliğine bile kapatılması, o şehirde yaşayanlar için ciddi bir gerginlik kaynağı oluyor. Avrupa'da ise bazı bölgelerde şehir sakinlerinin uykusu bile düşünülüp, havalimanlarında gece 23:00 - sabah 05:00 saatleri arasında uçak iniş kalkışlarına izin verilmiyor.

Mutlu bir ay dileklerimle.

**Tarik Akagün**  
tarik@e-otodergi.com





## HABERLER

11 BMW 2 Serisi Coupe

15 Nissan Qashqai

17 Lamborghini Veneno Roadster

23 Eylül 2013 otomobil satışları

28 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

## BİLGİLENDİRME

29 Karbondioksit emisyon değerleri

## SÖYLEŞİ

19 Laurens van den Acker

30 Beatrice Foucher

## İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

34 Alfa Romeo Giulietta

37 Alfa Romeo Mito

40 Nissan Micra 1.2 80 HP MT

44 Nissan Note 1.5 dCi

49 Honda CR-V 1.6 i-DTEC

## VİDEOLU TESTLER

55 Ölçümler nasıl yapılıyor?

65 MINI Cooper S Paceman ALL4

72 BMW 320d M Performance

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

77 Hyundai ix35 1.6 Otomatik

83 Seat Leon SC 1.6 TDI

88 Fiat 500L 1.6 Multijet

93 Hyundai i20 1.2 benzinli

96 Lancia Ypsilon 1.3 Multijet

101 Toyota Auris 1.4 D-4D

## YASAL UYARI

106 e-otodergi hakkında yasal uyarı

## MOTORSPORLARI

107 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar

108 F1 Hindistan GP'si

111 WRC İspanya Rallisi

114 Haberler

**e-otodergi**

KASIM 2013 - SAYI 65

## Sahibi

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Arnavutköy Merkez Mah. Yıldırım Beyazıt

Cad. No: 58 B, Gaziosmanpaşa / İstanbul

www.e-otodergi.com

## Editörler

Emre Anamur - Tarık Akagün

emre@e-otodergi.com

tarik@e-otodergi.com

## Görsel Yönetmen

Zeynep Siren

zeynep@e-otodergi.com

## Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

## Katkıda Bulunan

İsa Demir

## Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

**57** **AUDI A3 SEDAN**  
**1.4 TFSI**  
**S TRONIC**

**Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz!**







## Yeni Hyundai i10 bayilerde

Hyundai Assan tarafından İzmit'te üretilen yeni Hyundai i10 Türkiye'de 28.490 TL fiyatla satışa sunuldu. Yeni i10 2103 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılmış ve hemen ardından İzmit Ali Kahya'daki tesiste seri üretimi start almıştı. Yeni bir platformda geliştirilen yeni ve 11 farklı gövde ve 3 farklı iç mekân rengiyle satışa sunulan yeni i10'un bej, mavi ve tarçın renklerinden oluşan iç mekânında kullanılan malzemelerle birlikte kalite hissi arttırılmış. Eski nesil i10'a göre uzayan ve genişleyen otomobil, önceki i10'dan 80 mm daha uzun, 65 mm daha geniş ve 40

mm daha alçak. Bu artışın ardından 3665 mm uzunluğa, 1660 mm genişliğe ve 1500 mm yüksekliğe ulaşan yeni i10 modelinin dingil mesafesi ise 2385 mm (eskisinden 5 mm daha uzun). Büyüyen dış boyutlarıyla beraber daha geniş ve ferah bir oturma alanı vaat eden yeni i10, arttırılmış diz mesafesi ve yüzde 12 büyüyerek 252 litreye ulaşan bagaj kapasitesiyle de sınıfının en iyi değerlerine sahip. Yeni Hyundai i10'da 1.0 lt silindir hacimli, 3 silindirli, 66 HP güç ve 3500 d/d'de 94 Nm tork üreten, benzinli motor ve 5 ileri manuel şanzıman bulunuyor.

**ÖNCE AİLEMİN  
EMNİYETİ DİYORUM,  
BRIDGESTONE  
TAKIYORUM.**

**BRIDGESTONE**

**Emniyet Lastiği**



bridgestone.com.tr  
lastik.com.tr



**Engin Hepileri**  
Oyuncu-Evli





## Euro NCAP'ten yeni test sonuçları

Bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, 23 Ekim 2013 tarihinde dört yeni otomobilin çarpışma testi sonuçlarını açıkladı. Testte Jeep Cherokee, Mercedes-Benz CLA Serisi, Peugeot 2008 ve Suzuki SX4 S-Cross katıldı. Dördü de 5 üzerinden 5 yıldız alan modellerin ayrıntılı sonuçları şöyle: Jeep Cherokee Euro NCAP çarpışma testinden otomobil yetişkin korumada yüzde 92, çocuk korumada yüzde 79, yaya korumada yüzde 67 ve güvenlik desteği kategorisinde yüzde 74 puan toplayarak 5 yıldızla ayrıldı. Çarpışma testinin ikinci konusu olan Mercedes-Benz CLA Serisi 5

yıldızı yetişkin korumada yüzde 91, çocuk korumada yüzde 75, yaya korumada yüzde 74 ve güvenlik desteği kategorisinde yüzde 81 puanla aldı. Yine 5 yıldıza layık görülen Peugeot 2008 modeli yetişkin korumada yüzde 88, çocuk korumada yüzde 77, yaya korumada yüzde 72 ve güvenlik desteği kategorisinde yüzde 70 puan topladı. Euro NCAP çarpışma testinden 5 yıldızla ayrılan bir diğer model olan Suzuki SX4 S-Cross ise yetişkin korumada yüzde 92, çocuk korumada yüzde 80, yaya korumada yüzde 72 ve güvenlik desteği kategorisinde yüzde 81 puan aldı.

**HONDA**  
The Power of Dreams

BAZI ŞEYLER  
GÖRÜNDÜĞÜ GİBİ DEĞİLDİR!  
**CR-V** 1.6 Litre Dizel



KENDİSİ BÜYÜK,  
YAKIT TÜKETİMİ DÜŞÜK.  
Yeni CR-V 1.6 lt. Dizel, 4.5 lt./km yakıt tüketimiyle,  
size büyük bir otomobilin konforunu yaşatırken,  
küçük bir otomobilin yakıt ekonomisini sunuyor.

**EARTH DREAMS**  
TECHNOLOGY







BMW M6 COUPÉ  
MICHELIN PILOT SUPER SPORT

MICHELIN MÜHENDİSİ

BMW M MÜHENDİSİ

**BAZEN BÜTÜN FARKI YARATAN, SADECE SANİYENİN YÜZDE BİRİDİR.  
DİREKSİYON HASSASİYETİNDE  
DEVİRİM YARATAN BİR LASTİK.**

Her bir M serisi otomobili geliştirme sürecinde 40 yıldır beraber çalışan Michelin ve BMW M ekipleri, sayısız yeniliğe imza attılar. En son başarıları da yeni BMW M6'da şimdiye kadar

görülmemiş bir sürede, saniyenin yüzde biri içinde tepki sağlayan lastik ve teknolojinin karşılıklı etkileşimi. **Siz yönlendiriyorsunuz, o size itaat ediyor. Tam bir uyum içinde.**

[www.michelin.com.tr](http://www.michelin.com.tr)



Otomobilinize takacağınız  
**MICHELIN Pilot Super Sport** lastikleriyle  
mükemmel direksiyon hassasiyetinin keyfini sürün.

En ileri teknolojileri tek lastikte bir araya  
getiren MICHELIN Total Performance sayesinde  
performansın keyfini güvenle sürün.



İlerlemenin en iyi yolu



# Passat'a yeni donanım

Volkswagen Passat ürün gamına Exclusive adı verilen yeni bir donanım seçeneği eklendi. 5'inci ve 6'ncı nesil Passat'larda da ilgi gören Exclusive serisi Comfortline ile Highline arasına konumlandırılıyor. Sadece sedan karoserli Passat'larda sunulan Exclusive donanımında Comfortline donanım seviyesine ek olarak, 17 inç Salamaca alüminyum alaşım- lı jantlar, alüminyum alaşım- lı stepne, ön çamurluklarda "Exclusive" logo- ları, ışıklandırılmalı "Exclusive" marş- piye kaplamaları, "Nappa" deriyle kaplı, spor, ısıtmalı ön ve arka kol- tuklar, ısıtmalı ön cam silecek fıski-

yeleri, yüzde 65 oranında karartılmış arka ve arka yan camlar, ön kol des- teği arkasında 230V'luk güç soke- ti, elektrikli arka ve manuel arka yan cam perdeleri, "Tamo Creme Silk- Mat" ahşap dekor ve lastik basınç uyarı sistemi bulunuyor. Volkswagen Passat Exclusive, 1.4 TSI 122 HP Blu- eMotion Technology ve 1.6 TDI 105 HP BlueMotion Technology motor seçeneklerinde hem manuel, hem de DSG'li versiyonlarda alınabiliyor. VW Passat 1.4 TSI 122 HP BlueMoti- on Exclusive'in fiyatı 72.100 TL ola- rak açıklanırken, Passat 1.6 TDI DSG Exclusive'in fiyatı 91.600 TL.



## HAYAT DEDİĞİN BUDUR YENİ RENAULT CAPTUR



**%100 KİŞİSELLEŞTİRME**

**1.2 TURBO EDC 120 BG BENZİNLİ OTOMATİK VİTES  
R-LINK İNTERNET BAĞLANTILI ENTEGRE TABLET**

#hayatdediginbudur [www.hayatdediginbudur.com](http://www.hayatdediginbudur.com)

[www.renault.com.tr](http://www.renault.com.tr) [f/renaultturkiye](https://www.facebook.com/renaultturkiye) [/renaultturkey](https://www.instagram.com/renaultturkey) [YouTube/renaultturkey](https://www.youtube.com/renaultturkey) [RenaultTürkiye](https://www.linkedin.com/company/renaultturkiye)



**DRIVE THE CHANGE**



Yeni Renault Captur'un CO2 salımı en az 96 g/km – en fazla 125 g/km; yakıt tüketimi ise en az 3,4 lt/100 km - en fazla 6,6 lt/100 km'dir. Model üzerindeki aksesuarlar ile satılan modeller üzerindeki aksesuarlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi için, yetkili satıcılara veya [www.renault.com.tr](http://www.renault.com.tr)'ye başvurabilirsiniz.

Renault'nun tercihi **elf**





HYUNDAI

NEW THINKING.  
NEW POSSIBILITIES.

Şehre  
duyduğun aşk  
BÜYÜKSE,  
Yeni  
Hyundai i10  
sana göre.



Yeni  
i10

Yaşadığın şehri seviyorsan, her köşesini keşfetmelisin. Yeni Hyundai i10, tüm detaylarıyla şehrin tadını doya doya çıkarman için tasarlandı. Geniş iç hacmi, ekonomik yakıt tüketimi ve şehir içi sürüş konforunu artıran donanım özellikleriyle Yeni Hyundai i10 şehre duyduğun aşkı daha da büyütecek.

Yeni Hyundai i10 modellerinin ortalama yakıt tüketimi 4.7-6.2 lt/100 km ve CO<sub>2</sub> salınımı 108-142 g/km arasında değişmektedir. EC/715/2007

hyundai.com.tr



facebook.com/hyundaiturkiye



twitter.com/hyundaiturkiye





# Latitude gamına 1.5 dCi EDC versiyon eklendi

Şimdiye kadar 1.5 litrelik dizel motorda otomatik şanzıman eksikliği bulunan Latitude, çift kavramalı EDC şanzımanla bunu giderdi. Satışa sunulan Latitude 1.5 dCi 110

HP EDC'de Expression, Privilege ve Executive olmak üzere üç donanım seviyesi sunuluyor. 184 km/s'lik maksimum hızı manuel şanzımanlı versiyonlardan 2 km/s daha yüksek olan Latitude 1.5 dCi 110 HP EDC şehir içinde 5.5 lt/100 km, şehir dışında 4.3 lt/100 km ve ortalamada 4.7 lt/100 km yakıt tüketiyor. Bu değerler manuel şanzımanlı versiyona göre sırasıyla 0.6 / 0.1 / 0.3 lt/100 km daha düşük. Renault Latitude 1.5 dCi 110 HP EDC'nin baz fiyatı ise 73.250 TL.



## TUTKUNUN EN DİNAMİK HALİ YENİ SEAT LEON SC



ENJOYNEERING

Üstün teknolojisi ve çarpıcı tasarımıyla, 3 kapılı Yeni SEAT Leon SC şimdi daha genç, daha özgür. Tüm dikkatleri üzerine çeken dış tasarımı, karakteristik Full LED farları, Easy Connect Sistemi ve daha fazlası... Bu tutkuyla mutlaka tanışın.



INTELLI **Link** <    



**YENİ INSIGNIA**

# SİZİ TEKNOLOJİYE BAĞLAR.

Yeni nesil 1.6 lt 170 hp otomatik vitesli motor ve IntelliLink özelliği.

Teknolojiye sıkı sıkıya bağlı bir otomobilin sizi her yerde hayata bağladığını düşünün. Yeni nesil 1.6 lt 170 hp otomatik vitesli motor seçeneği ve bugüne kadarki en verimli motorlarımıza sahip Yeni Insignia, IntelliLink Bilgi ve Eğlence Sistemi ile teknolojiye beklediğiniz her şeyi size sunuyor.

[opel.com.tr](http://opel.com.tr)

Opel İletişim Hattı  
**4446735**  
OPEL

Ortalama yakıt tüketimi 5.2 - 6.8 lt / 100 km, ortalama CO<sub>2</sub> emisyonu 123 - 159 g/km



**Wir leben Autos.**



# İşte BMW 2 Serisi Coupe

BMW 2 Serisi Coupe yüzünü gösterdi. Kardeşi 1 Serisi Hatchback gibi kompakt sınıfta yer alan bu premium model, 2 kapılı bir karosere ve 4 kişilik bir iç mekâna sahip. Bugüne kadar 150.000 adetlik satışa ulaşan BMW 1 Serisi Coupe modelinin yerini alacak olan 2 Serisi Coupe, 4432 mm'lik uzunluğuyla 1 Seri-

si Coupe'den 72 mm daha uzun. Otomobilin 1774 mm'lik genişliği de 1 Serisi Coupe'den 26 mm daha fazla. BMW 2 Serisi Coupe 2014, 1 Serisi Coupe'den 30 mm uzun dingil mesafesine sahip (2690 mm). 1521 mm'lik ön iz genişliği 41 mm, 1556 mm'lik arka iz genişliği ise 43 mm daha fazla. 1418 mm'lik yükseli-

şin 1 Serisi Coupe'den 5 mm daha alçak olduğunu belirtelim. Tüm bu boyut değişiklikleri (uzayan, genişleyen ve alçalan otomobil), daha sportif bir sürüş ve daha başarılı bir yol tutuş vaat ediyor. Bunda elbette 0.29 Cd'lik rüzgâr sürtünme katsayısının da faydası yadsınamaz. BMW 2 Seri-

si Coupe'nin bagaj hacmi ise 20 litrelik artışla 390 litreye çıkmış. BMW 2 Serisi Coupe ilk etapta 4 silindirli 220i Coupe 184 HP ve 6 silindirli M235i Coupe 326 HP modellerine sahip olacak. İleride bu motorlara yeni seçenekler eklenecek.





# TECHNO SPACE

YENİ  
ETG6 ŞANZIMAN

PANORAMİK  
ÖN CAM

NAVİGASYON VE  
MULTIMEDIA  
SİSTEMİ

7" DOKUNMATİK  
TABLET EKRANI

12" PANORAMİK  
HD GÖRÜNTÜLEME  
EKRANI

PARK YARDIM  
SİSTEMİ



**Bayraktar**

CITROËN C4 PICASSO 1.6 e-HDi 115 HP ETG6 STT ortalama yakıt tüketimi 4 L/100 km, bileşik CO<sub>2</sub> emisyonu 104 g/km'dir. CITROËN GRAND C4 PICASSO 1.6 e-HDi 115 HP ETG6 STT ortalama yakıt tüketimi 4 L/100 km, bileşik CO<sub>2</sub> emisyonu 105 g/km'dir. Görseldeki araç orijinalinden farklılık gösterebilir.

## YENİ CITROËN C4 PICASSO VE GRAND C4 PICASSO

Hafifletilmiş ve modüler yeni nesil EMP2 şasi platformu, otomobilde tüm dinamikleri değiştiriyor. Gökyüzüne uzanan panoramik ön cam ve sıradışı genişlikteki iç hacim, daha aydınlık ve ferah bir alan sunuyor. 7 inçlik dokunmatik tablet ekran tüm fonksiyonları parmaklarınızın ucuna getiriyor. 12 inçlik panoramik HD görüntüleme ekranıyla son teknoloji gözlerinizin önüne seriliyor. Eşsiz tasarım, rakipsiz sürüş deneyimi ve örnek CO<sub>2</sub> emisyon değerleriyle **Yeni Citroën C4 Picasso** ve **Yeni Citroën Grand C4 Picasso** Technospace. Yaşamak istediğiniz dünya şimdi sizin.

CREATIVE TECHNOLOGIE





## Yeni Mitsubishi Outlander Türkiye'de



Türkiye'de Temsa Global tarafından temsil edilen Japon üretici Mitsubishi Motors'un yedi kişilik yeni SUV modeli Mitsubishi Outlander Türkiye'de satışa sunuldu. Yeni Outlander'ın Türkiye baz fiyatı 111.950 TL olarak açıklandı. Yeni Mitsubishi Outlander modelinde, 2.0 litrelik MIVEC motor ve CVT şanzıman bulunuyor. 150 HP güç ve 195 Nm tork üreten motorun ortalama yakıt tüketimi 6.7 lt/100 km olarak belirtiliyor. Araçın karbondioksit salımı ise 155 g/km. Yeni Mitsubishi Outlander'da yer verilen Auto Stop&Go sistemi, araç dururken motoru kapatarak yakıt tüketimi ve emisyonunda düşüş sağlıyor.

## Alfa Romeo 4C rekor kırdı

Alfa Romeo 4C modeli Almanya Nordschleife'deki Nürburgring Pisti'ni 8 dakika 04 saniyede kat ederek tüm zamanların ve 250 HP'nin altında güce sahip tüm otomobillerin rekorunu kırmış oldu. 12 Eylül 2013'te kırıldığı açıklanan rekorda Alfa Romeo 4C'nin pilot loştduğunda gazeteci, pilot ve Nordsschleife uzmanı Horst von Saurma vardı. Pirelli P

Zero Trofeo serisi lastiklerin kullanıldığı performans turunda rekor kıran Alfa Romeo 4C'de 1750 cc turbo benzinli motor bulunuyor. 240 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 2100-4000 d/d aralığında 350 Nm. Torkun yüzde 80'inin 1800 d/d'den itibaren alınması ise çekişi artırıyor. 4C, 0'dan 100 km/s'ye 4.5 saniyede ulaşıyor.



## 4 Serisi üstünü açtı

Yeni BMW 4 Serisi Cabrio'nun teknik bilgileri ve fotoğrafları basına dağıtıldı. Yerini aldığı 3 Serisi Cabrio'dan daha uzun bir karosere (+26 mm), daha geniş iz açıklıklarına (önde +45 mm, arkada +81 mm) ve daha uzun dingil mesafesine (+50 mm) sahip olan otomobilin uzunluğu 4638 mm, genişliği 1825 mm, yüksekliği 1384 mm, dingil mesafesi ise 2810 mm. Tavanın açılma süresi ise 20 saniye. 4 Serisi Cabrio'nun bagaj hacmi tavan açıkken 220 litre, tavan kapalıyken 370 litre.



## Rolls-Royce Türkiye'de

Rolls-Royce Motor Cars, yaptığı bir açıklama ile Türkiye satış noktasını duyurdu. Yapılan açıklamaya göre 1982 yılından beri İstanbul'da faaliyet gösteren ve premium otomobil satışı gerçekleştiren Royal Motors, Rolls-Royce Motor Cars'ın Türkiye'deki resmi satış noktası oldu. Rolls-Royce Motor Cars İstanbul olarak adlandırılan bu özel showroom 2014 yılı başlarında açılacak. Satış sonrası ve servis hizmetleri de yine Royal Motors bünyesinde İstanbul'da Kuruçeşme Caddesi üzerinde verilecek. Royal Motors'un sahibi Artuğ Aysal "Bu Türkiye'de bulunan Rolls-Royce tutkunları için yeni bir dönemin başlangıcı. Spirit of Ecstasy'nin ülkemizde parlak bir geleceği olduğuna yürekten inanıyoruz" dedi. Rolls-Royce'un 121 adet satış noktası bulunuyor.

*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM



# Yeni Nissan Qashqai geliyor





Bu sayfayı yayına hazırlarken yeni Nissan Qashqai'nin tanıtılmasına sadece iki gün bulunuyordu. Nissan tarafından basına dağıtılan teaser fotoğraflarda ön tasarımı (kapağımızda) açıkça görülen satış rekortmeni kompakt crossover modeli Qashqai, 2014 model yeni jenerasyonunda aerodinamik bir tasarıma, yana yatmış V şeklinde led gündüz farlarına, ızgaranın ortasında büyük Nis-

san amblemine ve tampon köşelerine yerleştirilmiş sis farlarına sahip olacak. Yeni Nissan Qashqai'nin tüm detayları 7 Kasım'da açıklanacak ve sizlere otomobil.com.tr haber portalımızdan duyuracağız. Türkiye'de 2014 yılının ilk aylarında satışa sunulması beklenen yeni Qashqai hakkında detaylı bilgi elde etmek için 8 Kasım'dan itibaren sağ taraftaki kırmızı alana tıklayabilirsiniz.



**YENİ QASHQAI'NIN  
TÜM AYRINTILARINA  
8 KASIM'DAN İTİBAREN  
BURAYA TIKLAYARAK  
ULAŞABİLİRSİNİZ**





# Sadece 9 adet üretilecek



Lamborghini'nin 50'nci yaşı şerefine geliştirilen Lamborghini Veneno Roadster modelinin teknik özellikleri ve fotoğrafları basına dağıtıldı. Marka tarafından "tüm zamanların en etkileyici süperspor otomobili" olarak tanımlanan Lamborghini Veneno Roadster, vergi hariç 3.3 mil-

yon Euro'luk fiyat etiketine sahip ve 2014 yılında sadece dokuz adet üretilecek. Tavanı bulunmayan, sadece güvenlik amaçlı bir bara yer verilen Lamborghini Veneno Roadster'da 6.5 litrelik motor ve ISR şanzıman bulunuyor. 750 HP güce sahip otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi 2.9 sani-



ye, maksimum hızı ise 355 km/s. Yarış şasisine sahip Lamborghini Veneno Roadster'da beş farklı sürüş modu bulunuyor. Aerodinamik tasarımı,

arka spoyleri ve difüzörüyle dikkat çeken Lamborghini Veneno Roadster, dört tekerlekten çekiş sisteminin de yardımıyla çok başarılı bir yol tu-

tuş vaat ediyor. Lamborghini Veneno Roadster'ın güvenli bir şekilde durması için karbon seramik disk frenler kullanılmış. İçi ve dışı karbon fi-

berden imal edilen otomobilin kuru ağırlığı (sürücüsüz ve yakıt, yağ gibi sıvılar olmadan) 1490 kilogram, ağırlık/güç oranı ise 1.99 kg/HP.





# “KİŞİSELLEŞTİRME, OTOMOBİLİ TAZE TUTUYOR”

Frankfurt Otomobil Fuarı'nda yepyeni bir konsept araç olan Initiale Paris'i sergileyen Renault'nun Endüstriyel Tasarım Direktörü Laurens van den Acker ile bir söyleşi gerçekleştirdik. Acker, önce Clio, sonrasında da Captur ile sunmaya başladıkları kişiselleştirme seçeneklerinin, otomobillerin sürekli yeni tasarımı kalmasını sağladığını söyledi.

Yazı: Emre Anamur / Frankfurt – Almanya  
Fotoğraflar: Emre Anamur & Renault Medya

READY  
?

Laurens van den Acker, dört yıl önce Renault Endüstriyel Tasarım Direktörlüğü'ne getirilen ve biz otomotiv gazetecilerinin, takım elbise altına giydiği özel yapım renkli spor ayakkabılarıyla tanıdığımız bir tasarımcı. Üç Türk gazeteci Acker ile Frankfurt Otomobil Fuarı'nda bir araya geldik ve güzel bir sohbet gerçekleştirdik.

**Tasarım direktörlüğüne giden yolu anlatır mısınız?**

Tasarıma gönül veren bir kişiyse, tasarım direktörü olmak için değil, sadece otomobil çizmek için çizersin. Bu bir tutkudur. Sonra bir bakarsın işin olmuş ve artık kendin için değil, insanlar için çizmeye başladığını görürsün. Önce ekip yönetirsin, sonra da marka



yönetmeye başlarsın. Ama başlangıçtaki tutku her zaman olmalı. Onu kaybedersen başarıyı da kaybedersin.

**Tasarımcının hayatı, örneğin bir şey satın alma kararını verirken zor mudur?**

Aslında karım satın alma kararını benden daha zor verir. Ama haklısınız, bir tasarımcının etrafındaki her şey onu etkiler. Bu nedenle kullandığımız nesneleri ve çevremizdekileri dikkatli seçeriz. Örneğin ben, sabah Clio RS'imle işe giderken gülümsüyorum. Bu da bana pozitif etki yapıyor. Yaratıcılığım da yansıyor mutlaka.

**Şu an fuarın basına özel günündeyiz. Standları gezme fırsatınız oldu mu? Hangi modeller dikkatinizi çekti?**

Maalesef yoğun tempo nedeniyle henüz tur atamadım. Ama bu yıl Frankfurt Otomobil Fuarı, tasarım kalitesi bakımından son derece yüksek bir seviyede. Tanıtılan otomobillerin birçoğunun seri üretim modeller olması da heyecan verici.

**Tasarım yaparken sizi marka içinde sınırlayan birileri var mı?**

Dört yıl önce Renault'ya geldiğim-





de markanın tasarım çizgisi kaybolmuştu. Bu yüzden en baştan yepyeni bir tasarım çizgisi ve anlayışı oluşturduk. DeZir'le başlayan konsept çalışmalarımızda hep bunun ipuçlarını verdik. Seri üretim modellerimiz de hep bu yeni marka kimliğine ve tasarım anlayışına göre şekillendirildi. Tasarım Direktörü olarak göreve geldiğimde bana güvendiler ve özgürlük tanıdılar, herhangi bir sınırlamayla karşılaşmadım.

### **Bir marka için yeni tasarım çizgisinin ömrü ne kadardır?**

Renault için oluşturduğumuz yeni tasarım felsefemiz ben burada olduğum sürece devam edecek (Gülüyor). Benden önce güçlü bir imaj yoktu. Şu an onu oluşturduk. Konsept olsun, seri üretim olsun, tüm modellerimiz, Clio'dan Initiale Paris'ye kadar bir bütünün parçaları. Ancak bir yandan da her birinin kendi kişiliği var. Bir marka için önemli olan da bu.

### **Initiale Paris konsepti hakkında bilgi verir misiniz?**

Initiale Paris, gelecek nesil Espace modelimizin konsept hali olması yanı sıra, Renault'nun premium alana girişinin ilk ve küçük bir adımı. Segmentinde trendleri belirleyen bir model olan Espace, yenilendiğinde premium özelliklere sahip olacak. Bunu yeni modeller izleyecek ve Renault'nun marka imajını yukarılara taşıyacağız. Elbette bu beş yıl içinde olmayaca-

cak. Önümüzde uzun bir zaman var. Audi'nin premium marka olması 20 yıl sürmüştü. Initiale Paris özeline gelince; o daha kompakt, seksi, çekici, aerodinamik ve hafif bir Espace'ı müjdeliyor.

### **Kişiselleştirme seçenekleri konusunda ne düşünüyorsunuz?**

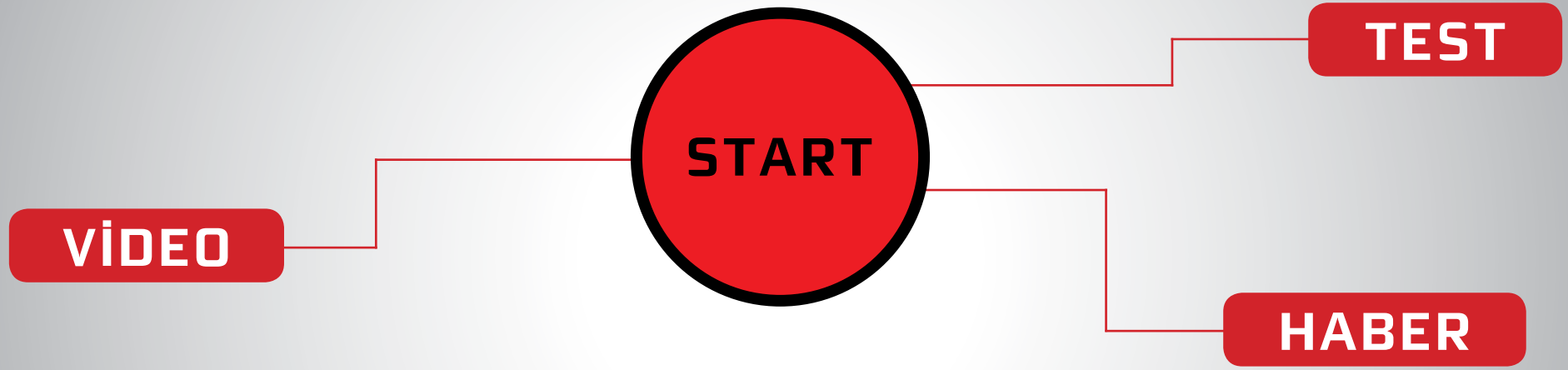
Dünya değişiyor, insanların ihtiyaçları da. Günümüzün en önemli ihtiyaçlarından biri ise kişiselleştirme. İnsanlar kendilerini ifade etmek, tarzlarını bir şekilde dışa vurmak istiyorlar. Kendimden örnek verebilirim. Takım elbise giyiyorum, ama ayakkabılarım benim kişiliğim ve tarzım hakkında ipuçları veriyor. Kendimi bu şekilde daha rahat hissediyorum. Bu otomobillerde de böyle. Yeni Clio ile başlattığımız kişiselleştirme seçenekleri, Captur ile devam etti. Yeni Twingo'da da bunu göreceğiz. Böylece insanlar, tıpkı bir terzide elbise diktirir gibi, kendilerine özel otomobil siparişi verebiliyorlar. Bu da hem kendilerini ifade etmelerini sağlıyor hem de biz tasarımcılara önemli bir fayda da sağlıyor. O da kişiselleştirme seçenekleri kullanılarak, sokağa her gün aynı otomobilin birçok farklı versiyonunun çıkıyor olması, otomobilin tasarımının hep taze kalmasını ve sürekli yenilenmesini sağlıyor.

**LAURENS VAN DEN ACKER, INITIALE PARIS KONSEPT ARACININ, RENAULT'NUN PREMIUM MARKAYA DOĞRU GİDEN İLK ADIMI OLDUĞUNU İFADE EDİYOR.**





HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



[www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)



# Satışlar tekrar toparlandı

2013 Eylül ayındaki otomobil satışları bir önceki aya göre yüzde 2,5 oranında artış gösterdi. Eylül ayında 12.646 adedi yerli, 40.279 adedi ise ithal olmak üzere toplam 52.925 adet otomobil satıldı.

**Yazı: İsa Demir**

Eylül ayında tüm sektörlerde bir toparlanma oldu. Otomobil satışlarında da yükselme yaşandı. Eylül ayında yerli otomobil satışları yüzde 20 civarında artış gösterdi. İthal otomobil satışları ise yüzde 2 oranında düştü.

Eylül ayında 12.646 adet yerli otomobil satıldı. Satışları tekrar artmaya başlayan Renault, Eylül ayında 5383 adet sattı ve liderliğini devam ettirdi. Onun ardından 2945 adet satışla Fiat geldi. Toyota, 1703 adet satışla üçüncü deldi.

Eylül ayında 40.279 adet ithal otomobil satıldı. Volkswagen yine açık ara liderliğini devam ettiriyor. Eylül ayında 7364 adetle Volkswagen ithaller arasında en fazla satış yapan marka oldu. 4208 adetle Ford ikinci, 3990 adetle Opel üçüncü geldi.

Model sıralamasına gelince: Eylül ayında yine en fazla satan model

bu sefer C segmenti sedan sınıfından çıktı. 3190 adet satışla Renault Fluence birinci olurken, 2799 adetle Fiat Linea ikinci, 2497 adetle Volkswagen Polo üçüncü oldu (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2012	2013
Ocak .....	21.077	25.835
Şubat.....	29.189	36.814
Mart .....	47.270	51.785
Nisan.....	45.645	56.999
Mayıs.....	50.460	62.383
Haziran.....	50.849	58.290
Temmuz.....	44.531	55.712
Ağustos.....	41.236	51.611
Eylül .....	49.360	52.925
<b>Toplam .....</b>	<b>379.617</b>	<b>452.354</b>

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1 .... Volkswagen.....	7364.....	62.263
2 .... Ford .....	4208.....	37.013
3 .... Opel.....	3990.....	37.589
4 .... Hyundai.....	2545.....	20.882
5 .... Renault.....	2467.....	22.709
6 .... Dacia .....	2404.....	20.213
7 .... Nissan.....	2102.....	12.316
8 .... Mercedes-Benz .....	2002.....	14.102
9 .... Peugeot .....	1711.....	14.858
10 ... BMW .....	1711.....	13.598
11 ... Citroen .....	1542.....	13.786
12 ... Skoda .....	1094.....	8797
13 ... Toyota .....	1030.....	16.156
14 ... Seat.....	967.....	7495
15 ... Kia.....	921.....	8974
16 ... Audi .....	902.....	9736
17 ... Fiat .....	845.....	7881
18 ... Chevrolet .....	824.....	9047
19 ... Volvo.....	413.....	3297
20 ... Subaru.....	154.....	741
21 ... Honda.....	153.....	2127
22 ... Lancia .....	109.....	510
23 ... Mitsubishi.....	107.....	913
24 ... Mazda.....	104.....	723
25 ... MINI.....	92.....	1109
26 ... Suzuki.....	86.....	1132
27 ... Jeep .....	82.....	616
28 ... SsangYong .....	71.....	689
29 ... Land Rover .....	59.....	843
30 ... Alfa Romeo.....	57.....	759

Sıra Marka	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
31 ... Porsche.....	41.....	348
32 ... Geely .....	40.....	510
33 ... Proton .....	35.....	350
34 ... Chery .....	28.....	446
35 ... Jaguar .....	5.....	80
36 ... smart .....	4.....	73
37 ... Tata .....	2.....	321
38 ... Infiniti.....	2.....	23
39 ... Maserati .....	2.....	14
40 ... Ferrari .....	2.....	17
41 ... Bentley.....	1.....	15
42 ... Lamborghini .....	1.....	3
43 ... Aston Martin .....	0.....	1
<b>Toplam.....</b>	<b>40.279.....</b>	<b>353.075</b>

Not: Sıralamalar Eylül ayına göre yapılmıştır.

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1 .... Renault.....	5383.....	44.197
2 .... Fiat .....	2945.....	29.097
3 .... Toyota .....	1703.....	5841
4 .... Hyundai.....	1458.....	12.111
5 .... Honda.....	1157.....	8033
<b>Toplam.....</b>	<b>12.646.....</b>	<b>99.279</b>





### Skoda Citigo önde gidiyor

Bir önceki ay lider olan Skoda Citigo modeli Eylül ayında da en öndeydi. Onun ardından 22 adet satışla Fiat Panda geldi. Fiat 500 ve Kia Picanto 21'er adet sattılar. Peugeot 107 ise 14 adet sattı. Listeye baktığımız zaman ilk beş modelden dördünün Avrupalı olduğunu görüyoruz.

### A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1 .....Skoda Citigo .....	25.....	289
2 .....Fiat Panda.....	22.....	249
2 .....Fiat 500.....	21.....	129
3 .....Kia Picanto .....	21.....	150
4 .....Peugeot 107 .....	14.....	98
A Segmenti toplam satış .....	144.....	1289
A Segmenti pazar payı.....	% 0,27.....	% 0,29

### Volkswagen Polo arayı açıyor

Bu yılın en başarılı markalarından biri olan Volkswagen, Polo modeliyle B segmentinde lider olurken, tüm modeller arasında ise üçüncü geldi. Bireysel müşterilerin yanı sıra filo müşterilerinin de VW Polo'yu tercih etmesiyle satışlar artış gösterdi. Onun ardından Opel Corsa ve Renault Clio HB geldiler.



### B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1 .....Volkswagen Polo .....	2497 .....	16.362
2 .....Opel Corsa .....	1824 .....	14.260
3 .....Renault Clio HB .....	1635 .....	14.299
4 .....Hyundai i20.....	1458 .....	12.111
5 .....Ford Fiesta .....	1355 .....	12.852
6 .....Dacia Sandero .....	908 .....	7743
7 .....Fiat Punto .....	395 .....	4983
8 .....Nissan Micra .....	358 .....	993
9 .....Peugeot 208.....	353 .....	2736
10 ...Fiat 500L.....	344 .....	1543
B Segmenti-HB toplam satış .....	12.038 .....	99.852
B Segmenti-HB pazar payı.....	% 22,7 .....	% 22,0



### Yine Renault Symbol

Her ne kadar ikiz kardeşler Peugeot 301 ve Citroen C-Elysee zorlasa da, geçmişten gelen bir alışkanlıktan ve Renault markasının Türkiye'deki imajının kuvvetli olmasından dolayı Symbol modelinin satışları iyi gidiyor. Bu segmentte artık modelleri bulunmayan Hyundai ve Fiat markaları ise doğal olarak sıralamada yer almıyorlar.

### B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1 .....Renault Symbol .....	1839.....	19.824
2 .....Citroen C-Elysee.....	935.....	7010
3 .....Peugeot 301 .....	873.....	7751
4 .....Skoda Rapid.....	260.....	1473
5 .....Chevrolet Aveo Sedan .....	208.....	2339
B Segmenti-Sedan toplam satış.....	4145.....	38.712
B Segmenti-Sedan pazar payı.....	% 7,8.....	% 8,6





### Opel Astra HB'den atak

Ağustos ayında liderliğe yerleşen Opel Astra HB, Eylül ayında da pozisyonunu korudu. VW Golf biraz geriledi ancak ikinciliği kaybetmedi. 733 adet satışla Hyundai i30 üçüncü oldu. Dördüncü olan Toyota Auris modeli yenilenmesine karşın daha üst sıralara çıkamıyor. Leon'un satışları artıyor.

### Renault Fluence öne geçti

Uzun zamandır C segmentinde liderin ismi değişmiyordu. Ancak Eylül ayında Renault Fluence ciddi bir atak yaparak 3190 adetlik satışla liderlik koltuğuna yerleşti. Satışları aynı seviyede kalan Fiat Linea ikinci oldu. Eylül ayında atak yapan bir diğer model olan Ford Focus Sedan 2134 adetlik satışla üçüncü oldu.



### Volkswagen Passat yine önde

Her ne kadar BMW 3 Serisi atak yapsa da, Volkswagen Passat modeli koptu gidiyor. Aradan zaman geçtikçe insanların yeni Passat'a gözleri daha fazla alışmaya başladı. Ekonominin de iyi gitmesiyle birlikte Passat'ın satışları iyi gidiyor. 2014'te yeni C Sınıfı gelince bakalım neler olacak?

#### C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1	Opel Astra	1270	13.281
2	Volkswagen Golf	918	11.190
3	Hyundai i30	733	6755
4	Toyota Auris	615	7296
5	Seat Leon	416	3402
6	Mercedes-Benz A Sınıfı	414	3029
7	Audi A3	329	3758
8	Renault Megane	273	4613
9	Citroen C4	268	4050
10	Kia cee'd	210	2036
C Segmenti-HB toplam satış		6727	71.541
C Segmenti-HB pazar payı		% 12,7	% 15,8

#### C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1	Renault Fluence	3190	19.261
2	Fiat Linea	2799	27.718
3	Ford Focus Sedan	2134	15.066
4	Volkswagen Jetta	1988	13.557
5	Toyota Corolla	1680	9724
6	Honda Civic	1157	8033
7	Hyundai Accent Blue	769	7366
8	Opel Astra Sedan	741	8063
9	Mercedes-Benz CLA	269	2175
10	Skoda Octavia	267	3137
C Segmenti-Sedan toplam satış		15.488	118.254
C Segmenti-Sedan pazar payı		% 29,2	% 26,2

#### D segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1	Volkswagen Passat	1080	12.073
2	BMW 3 Serisi	651	6467
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	423	3835
4	Audi A4	332	2216
5	Skoda Superb	330	1655
6	Volvo S60	205	1932
7	Volkswagen CC	203	2487
8	Peugeot 508	121	1645
9	Toyota Avensis	113	1041
10	Opel Insignia	61	1095
D Segmenti-Sedan toplam satış		3804	39.785
D Segmenti-Sedan pazar payı		% 7,2	% 8,8



### D müşterisi E'ye kaydı

Yıllar önce aynı geçiş süreci D segmenti otomobillerde de olmuştu. D segmenti otomobillerde 1.6 litrenin altındaki motorlar kullanılmaya başlanınca C segmenti müşterileri D segmentine kaymıştı. Görünen o ki, şimdi de D segmenti müşterileri E segmentine geçmeye başladılar. Artan 5 Serisi ve E Sınıfı satışları bunu gösteriyor.



### S'ti gürledi

Sonunda Mercedes-Benz S Sınıfı sahalara indi ve sesini yükseltmeye başladı. Eylül ayında liderlik koltuğuna oturan yeni Mercedes-Benz S Sınıfı'nın fiyatı, bazı ekstra donanımlarla birlikte 700.000 TL'ye yaklaşıyor. Olaya başka bir açıdan yaklaşırsak; Eylül ayında satılan Mercedes-Benz S Sınıfı'na ödenen parayla ortalama 35.000 TL'den 360 adet B segmenti otomobil alınabilirdi.

### E segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1 ..... BMW 5 Serisi .....	662	3810
2 ..... Mercedes-Benz E Sınıfı.....	546	2622
3 ..... Audi A6.....	101	906
4 ..... Volvo S80 .....	29	215
5 ..... Jaguar XF .....	2	45
E Segmenti-Sedan toplam satış .....	1416	8179
E Segmenti-Sedan pazar payı.....	% 2,7	% 1,8

### F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1 ..... Mercedes-Benz S Sınıfı.....	18	83
2 ..... Mercedes-Benz CLS .....	12	195
3 ..... Porsche Panamera.....	8	69
4 ..... BMW 7 Serisi .....	7	82
5 ..... Audi A8.....	6	54
F Segmenti toplam satış .....	70	653
F Segmenti pazar payı .....	% 0,13	% 0,14

### Eskiye Qashqai'den yüksek performans

Yeni Nissan Qashqai'nin kamuflajlı test fotoğrafları basında yer aldı ancak eski modele rağbet hala devam ediyor. Çünkü Nissan Qashqai'nin tasarımı Türk müşterisi tarafından benimsendi ve hala pek eleştirilen bir tarafı da yok. Yeni Qashqai'nin performansını birlikte göreceğiz.



### Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1 ..... Nissan Qashqai .....	1186	7594
2 ..... Hyundai ix35.....	850	4522
3 ..... Dacia Duster .....	794	7784
4 ..... Nissan Juke .....	547	2689
5 ..... Volkswagen Tiguan .....	460	4633
6 ..... Renault Captur.....	428	2080
7 ..... Kia Sportage .....	405	4733
8 ..... Skoda Yeti.....	128	1153
9 ..... BMW X1 .....	106	628
10 ... Chevrolet Captiva .....	105	2098
Alt-SUV Segmenti toplam satış .....	6334	49.754
Alt-SUV Segmenti pazar payı .....	% 11,9	% 11,0



**Amerika'dan ses geldi**

Lüks SUV segmentinde liderlik okyanus ötesinden Avrupa'ya geldi. 28 adet satan Porsche Cayenne lider olurken, küçük bir atak yapan BMW X5 modeli 19 adet satışla ikinci oldu. Onun ardından 17 adet satışla Volkswagen Touareg gelirken, satışları düşen Jeep Grand Cherokee modeli 10 adetle dördüncülüğü elde etti.

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

Sıra	Marka-Model	Eylül 2013	Ocak-Eylül 2013
1	Porsche Cayenne	28	223
2	BMW X5	19	99
3	Volkswagen Touareg	17	160
4	Jeep Grand Cherokee	10	152
5	Range Rover	8	141
Lüks SUV Segmenti toplam satış		115	1154
Lüks SUV Segmenti pazar payı		% 0,22	% 0,26

*e-otodergi*

HABERLERİMİZİ  
**TWITTER**'DAN  
 TAKİP ETMEK  
 İSTERSENİZ  
 LOGOYA  
 TIKLAYINIZ





# e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

## e-otodergi'nin "İLK"leri

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

şirketin web sitesine ulaşılır)

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

## e-otodergi'nin "EN"leri

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

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

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

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

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

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

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

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

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

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



# Hangi otomobil ne kadar çevreci?

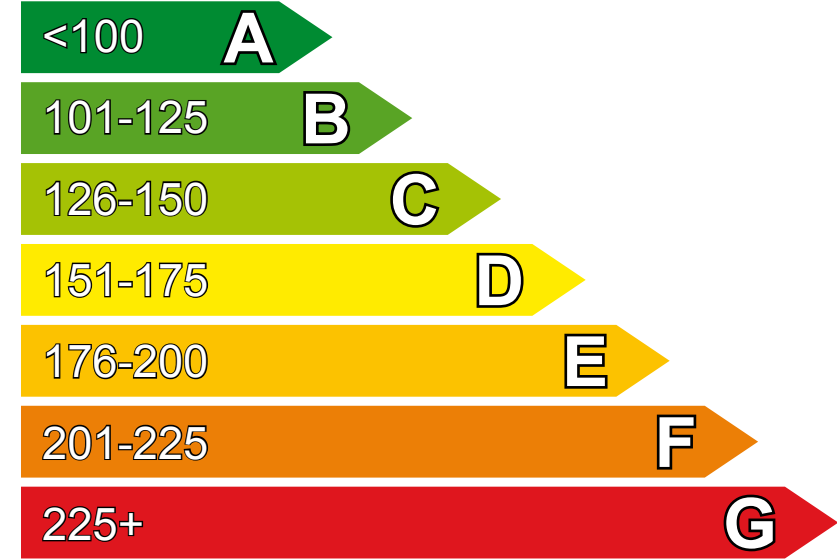
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

## CO<sub>2</sub> Emisyon Değeri (g/km)



### Dergiler sınıflandırılırsa, 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.



# TWIZY VE ZOE 2014'TE TÜRKİYE'DE

Günümüzde markaların ilgi göstermeye başladıkları elektrikli otomobiller konusunda uzun süre önce çalışmaya başlayan ve şu an yollarda dört farklı elektrikli aracı bulunan Renault'nun Elektrikli Araç Programı Başkan Yardımcısı Beatrice Foucher ile Frankfurt'ta bir araya geldik.

Yazı: Emre Anamur / Frankfurt – Almanya  
Fotoğraflar: Emre Anamur & Renault Medya





Fransız üretici Renault, elektrikli otomobiller konusunda öncü marka olarak dikkat çekiyor. Şu an; Türkiye'de üretilen Fluence Z.E.'nin yanı sıra Zoe, Twizy ve Kangoo Z.E. modelleriyle, dört otomobilden oluşan bir elektrikli araç ürün gamına sahip olan Renault'nun Elektrikli Araç Programı Başkan Yardımcısı Beatrice Foucher, Frankfurt'ta sorularımızı cevapladı.

### Elektrikli otomobilleri geliştirme sürecinde hedeflediklerinize ulaştınız mı?

Elektrikli otomobillerimizi geliştirirken, bunun uzun yıllara dayanacak bir gelişim olacağını öngörmüştük. Çünkü bu konu, sadece bizim iyi otomobiller üretmemize dayanmıyor, bu otomobillerin satılacağı ülkelerdeki altyapı koşullarının da tamamlanmasına bağlı. Örneğin Fransa ve Almanya, hem hükümetler tarafından verilen vergi teşvikleri hem de şarj istasyonu gibi olmazsa olmaz altyapı gereksinimlerinin yaygınlaşması sayesinde çok hızlı bir gelişim gösterdi ve Avrupa'nın en büyük elektrikli otomobil pazarları oldu.



**FOUCHER, ÜRETİCİLERİN ELEKTRİKLİ OTOMOBİLE İLGİ GÖSTERMEYE BAŞLAMALARININ, RENAULT'NUN DOĞRU BİR İŞ YAPTIĞINI KANITLADIĞINI SÖYLEDİ.**

Ancak örneğin Güney Avrupa ülkeleri henüz bu iki ülkenin çok gerisindeler. Ama belirttiğim gibi bunun uzun bir süreç olduğunu biliyoruz. Elektrikli otomobil üretimi arttıkça, pazarlar da gelişecek. Ama bu yeni teknolojiye çok

çabuk adapte olan ülkeler de var. Örneğin, Norveç pazarında 2013'te satılan her 100 otomobilden 3'ü elektrikli. Bu da henüz iki yıldır elektrikli otomobil satılan bir ülke için yüksek bir oran. Bildiğiniz gibi Türkiye'de Fluence

Z.E. üretiliyor ve satılıyor. 2014 yılının ilk çeyreğinde ülkenizde Twizy ve Zoe modellerimizi de satışa sunacağız.

### Pillerin geri dönüşümü, çevrecilik anlayışını sekteye uğrattı mı?

Elektrikli otomobillerde iki farklı geri dönüşüm alanı var. Biri otomobilin geri dönüşümü ki bu diğer otomobillerle aynı prosedürlere sahip. Diğeri ise pillerin geri dönüşümü. Renault'nun ürettiği otomobillerdeki pillerin geri dönüşümü Renault'nun sorumluluğunda ve piller, işbirliği içerisinde olduğumuz iki şirket tarafından çevreye en az zarar verecek şekilde bertaraf ediliyor. Kısacası bizim sattığımız elektrikli otomobiller nedeniyle, sağda solda atılmış piller görülmeyecek. Bunun nedeni de bizim pilleri müşterilerimize satmamamız. Bildiğiniz gibi bir otomobili satıyoruz, ancak pilleri kiralyoruz. Bu sayede pillerin geri dönüşüm süreci bizim kontrolümüzde oluyor.

### Elektrikli otomobillerin pilleri şarj edilirken, elektriğin üretildiği santralin özelliğine göre değişen bir karbondioksit salımı gerçekleşiyor. Bu konuda elinizde rakamlar var mı?

Haklısınız, elektrikli otomobiller “kullanımda sıfır salım” a sahipler, ancak şarj edilirken bir miktar karbondioksit neden oluyorlar. Ancak bu, termik motorlu otomobillerden çok daha az. Bu rakam, çevreci elektrik üretiminin yüksek miktarda olduğu Fransa’da 15 g/km, Avrupa ortalamasında ise 58 g/km.

**2013 Frankfurt Otomobil Fuarı’nda, özellikle de Alman üreticiler elektrikli otomobil konusunda atak yaptılar. Bunu nasıl karşılıyorsunuz?**

Şu an ürün gamında dört model bulunan Renault’nun elektrikli otomobiller konusundaki öncülüğü tartışılmaz bir gerçek. Öncüyü izleyenlerin ol-

ması öncüyü inandırıcı kılar. Yani onun yaptıklarının doğru olduğunu ortaya koyar. Bu nedenle sevinçliyiz. Öte yandan, rakiplerin olması her zaman iyidir. Bu durum, hem hükümetlerin vergi teşvikleri çıkarmalarını hem ülkelerdeki altyapıların gelişmesini hem de daha kaliteli pillerin geliştirilmesini sağlayacaktır.





# KÜÇÜK DOKUNUŞLAR

Alfa Romeo Giulietta ve MiTo'da, 2014 model yılı kapsamında bir takım güncellemeler yapıldı. Biz de yeni model yılı kapsamında gücü 10 HP artan 150 HP'lik 2.0 JTDM Giulietta ile 85 HP'lik MiTo 1.3 JTDM'yi İtalya'da kullandık.

Yazı: Tarık Akagün / Milano - İtalya

Fotoğraflar: Alfa Romeo Medya





A Alfa Romeo'nun kompakt sınıftaki temsilcisi Giulietta, 2014 model yılı kapsamında dış görünüm olarak değişim yerindeyse ancak meraklılarının fark edebileceği değişikliklere sahip. Önceden otomobilin üçgen radyatör ızgarasının üst köşeleri önceden yuka-

rı doğru yumuşak şekilde kıvrılırken 2014 model yılı kapsamında ızgaranın üst köşeleri kıvrık değil ve bu ızgara keskin bir V formunda. Yani üst kenarında krom çita yok. Bunun dışında yeni model yılında sis farlarına krom çerçeveler eklenmesi de diğer bir görsel

fark. İç mekânda da ufak tefek farklar söz konusu. Mesela direksiyon simidi biraz değişmiş ve artık 5 inçlik dokunmatik ekran standart donanımda. Bunun sonucunda da eskiden bu bölgede olan şalter tipi kumandalara veda edilmiş. Otomobilin en ilgi çekici kısmı vi-

tes konsolunun önündeki DNA (Dynamic, Normal, All weather-dinamik, normal, tüm hava koşulları) kumandası. Bu sayede otomobilin sürüş karakterini değiştirebilmek mümkün.

Bilindiği gibi Giulietta'da 1.4 lt 105







**İÇ MEKANDAKİ EN BÜYÜK YENİLİK DOKUNMATİK EKRANIN STANDART OLARAK SUNULMASI. DNA SİSTEMİ SÜRÜŞ KARAKTERİNE ETKİ EDİYOR.**

HP, 1.4 litre 120 HP, 1.4 litre 170 HP, 1.75 lt 235 HP benzinli, 1.4 litre 120 HP LPG ile 1.6 lt 105 HP JTDM, 2.0 litre 140 HP JTDM ve 2.0 JTDM 170 HP dizel motor seçeneklerine sahipti. Giulietta'da yeni model yılının motor olarak en büyük yeniliği 140 HP'lik 2.0 litre turbo dizel motorun yerine katılan 2.0 litrelik 150 HP güç üreten üçüncü nesil (8 defaya kadar püskürtme yapabiliyor) common rail yakıt enjeksiyon sistemine sahip turbo dizel motor. Otomobilin yola çıktığı zaman motorun sessiz çalıştığını, bununla beraber genel ses yalıtımının da eskiye göre iyileştirildiğini fark ettim. 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilen bu motor alt devirlerden itibaren yüksek çekiş sunuyor. Öyle ki 1500 d/d'de yüksek vites testte giderken bile gaz pedalı hareketlerine yanıt alabilmek mümkün. 3750 d/d'de 150 HP güç üreten motorun maksimum torkuysa 1750 d/d'de 380 Nm (Dynamic modunda). DNA normal konumdayken ise 1500 d/d'de 320 Nm tork üretiliyor. Otomobilin yol tutuşu ve direksiyon tepkileri başarılı. Araçın iç mekân genişliği yeterli olsa bile bu sınıfta daha iyisini sunanlar olduğu bir gerçek. Ayrıca eşya gözleri de yetersiz ve cep telefonu, cüzdan gibi eşyaları koyacak bir yer yok.





## Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM 150 HP

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1956cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel  
Şanzıman: ..... 6 ileri oranlı manuel  
Maksimum güç: ..... 150 HP @ 3750 d/d  
Maksimum tork: ..... 380 Nm @ 1750 d/d  
Maksimum hız: ..... 210 km/s  
0-100 km/s: ..... 8.8 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4352 / 1798 / 1465 mm  
Bagaj hacmi: ..... 350 lt  
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.): ..... 5.0 / 3.7 / 4.2 lt / 100 km  
Baz fiyat : ..... Türkiye'de satılmıyor.

+ Motor, canlı sürüş karakteri

- Yetersiz eşya gözleri

110 gkm **B**





Ağabeyi Giulietta gibi kendi sınıfının en alımlı otomobillerinden MiTo da 2014 model yılı için hafif bir güncellemeye tabi tutuldu. Bu kapsamda üçgen radyatör ızgarasının iç kısmı da krom kaplandı. Önceden sadece enine çitalarda krom kaplama vardı. İç mekânda ise yeni koltuk döşemeleri ve yeni renkler söz konusu. Bununla birlikte 5 inçlik ekran da opsiyonel olarak sunulmaya başlandı. Motor cephesinde ise iki önemli haber var. Bunlardan ilki 0.9 Turbo TwinAir 105 HP. Hatırlanacağı gibi önceden 0.9 Twinair'in sadece 85 HP'lik versiyonu vardı. Diğer haber ise 95 HP ve 85 HP olmak üzere iki versiyonu olan 1.3 JTDM'nin artık sadece 85 HP'lik versiyonun olması. Biz de 5 ileri manuel şanzımana sahip MiTo 1.3 JTDM 85 HP'yi virajlı dağ yollarında ve otoyolda kullanma şansını bulduk. Açıkçası otomobilin iç sürüş pozisyonu ağabeyi kadar rahat değil. Virajlı dağ yollarındaki sol virajlarda, soldaki A sütunu kalın yapısı nedeniyle çapraz görüşü kapattı. Üstelik yağın





**MITO'NUN İÇ MEKANINDA YENİ RENKLER VE YENİ DÖŞEMELER KULLANILMIŞ. 5 İNÇLİK DOKUNMATİK EKRAN OPSİYONEL OLARAK ALINABİLİYOR.**



yağmur ile silecek çalıştırma zorunluluğu ortaya çıktı ve bu durumda sol tarafta geniş sayılabilecek bir alan süpürülemedi. 3500 d/d'de 85 HP güç ve 1500 d/d'de 200 Nm tork üreten bu motor doğal olarak performans için değil.

Ama bu sayımızda gördüğümüz 1.3 dizel motorlu 95 HP'lik Ypsilon, bu araçtan bariz şekilde daha canlı bir performans sunabiliyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 12.9 saniyede tamamlayan MiTo 1.3 JTDM 85

HP'nin maksimum hızı ise 174 km/s. Bu değerler 95 HP'lik MiTo'da 11.6 saniye ve 180 km/s idi. MiTo 1.3 JTDM'nin en iyi yönlerinden birisi kuşkusuz ki yakıt tüketim değerleri. Şehir içinde 4.4 lt/100 km, şehirdışında 2.9 lt/100 km ve

ortalamada 3.5 lt/100 km yakıt tüketen bu otomobilin CO2 emisyonu ise 90 g/km. DNA sistemi bu otomobilde de mevcut ve Dynamic modunda gaz pedalı tepkilerinin çok az da olsa iyileştiği hissediliyor. Yol tutuş ise güvenli.



## Alfa Romeo MiTo 1.3 JTDM 85 HP

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1248 cc, 4 silindirli, 16V, turbo dizel  
Şanzıman: ..... 5 ileri oranlı manuel  
Maksimum güç: ..... 85 HP @ 3500 d/d  
Maksimum tork: ..... 200 Nm @ 1500 d/d  
Maksimum hız: ..... 174 km/s  
0-100 km/s: ..... 12.9 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4063 / 1720 / 1446 mm  
Bagaj hacmi: ..... 270 lt  
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.): ..... 4.4 / 2.9 / 3.5 lt / 100 km  
Fiyat : ..... 49.480 TL + 1128 TL (Plaka, ruhsat, sigorta, ½ MTV)

+ Tüketim, emisyon

- İsteksiz motor, yüksek yükleme eşiği

90 g/km **A**





# MAKYAJDAN ÖTE DEĞİŞİM

Bu yıl 30 başına basan Nissan Micra, makyajla birlikte değişen dış tasarımı ve iç mekânıyla “Yeni Micra” tabirini hak ediyor.

**Yazı: Emre Anamur / Antalya**  
**Fotoğraflar: Emre Anamur & Nissan Medya**





Önceki sayfalarda yeni Nissan Note hakkındaki izlenimlerimi paylaştım. Şimdi sıra makyajlı Micra'ya geldi. İşte Antalya'da kullandığım Micra 1.2 80 HP MT ile ilgili görüşlerim.

### Yepyeni tasarım

Makyajlı Micra'nın tasarımı eskisinden çok farklı ve sportif. Bunda da yeni ön tampon, ızgara, farlar, çamurluklar, jantlar, is lambaları, kaput, arka tampon, stop lambaları ve spoylerin etkisi var. Yukarıda saydığım yeni tasarımlı parçalardan da anlaşılacağı gibi, otomobilin neredeyse tüm dış tasarımı yenilenmiş durumda. Yeni iki dış renk de (okyanus mavisi ve metalik yeşil), Micra'ya son derece yakışmış. Dış boyutlar ise değişmemiş: Otomobilin uzunluğu 3825 mm, genişliği 1665 mm, yüksekliği ise 1510 mm. Bu boyutlarla şehir içinde önemli bir avantaj sağlayan Nissan Micra'nın 9.3 metrelik dönüş çapı sınıfının en iyisi. Bu konuda Micra'yı 9.4 metreyle Toyota Yaris, 9.6 metreyle Suzuki Swift takip ediyor.

### İç mekân da değişti

Micra'daki değişim iç mekânda da devam ediyor. Ön konsolda parlak si-



**BAZ DONANIMDA SİYAH, DİĞER DONANIMLARDA BEJ OLAN İÇ MEKAN BİRÇOK YENİLİĞE BİRDEN EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR.**

yah malzeme kullanımı, yeni usb girişi, gövde rengi kapı içi kol dayamalar, yeni gösterge tablosu, yeni kapı ve koltuk döşemeleri ile yeni krom çerçeveli vites kolu kokpiti adeta baştan yaratmış. ABS, ESP, EBD, Fren Destek Sistemi, altı havayastığı, ledli stop lambaları, hız sabitleyici ve sınırlayıcının en alt donanımdan (Street) itibaren standart olarak sunulduğu oto-

mobilin bir üst donanımında (Match) otomatik yanan farlar ve yağmur sensörü, en üst donanımında ise (Desire) park sensörü ve park asistanı yer alıyor. Ayrıca Desire donanımında, renkli ve dokunmatik ekranlı Nissan Connect multimedya sistemi de bulunuyor. Street donanımında siyah ön konsol ve koltuk döşemelerine sahip olan Micra'nın diğer donanımlarında

bu bölümler bej renginde tasarlanmış. 2450 mm'lik dingil mesafesine sahip otomobil, sınıfının standartlarında baş, diz ve omuz mesafeleri sunuyor. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Çift kapaklı torpido ve onların arasındaki açık eşya gözü işlevselliği artırıyor. Buraya yerleştirilen usb ve aux girişleri modern ihtiyaçları karşılıyor. Göstergeler rahat okunuyor. Er-





**GÖRÜŞ AÇILARI GENİŞ OLAN MICRA'DA GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. MOTOR ÜST DONANIMDA BUTONLA ÇALIŞIYOR. ESP HER MODELDE STANDART. BAGAJ 265 LİTRE.**

gonomi konusunda da önemli bir sorun bulunmuyor. Ancak direksiyon simidinin sol arkasında kalan kumandaları görmek için sola doğru eğilmek gerekiyor. Görüş açıları geniş. Üç kollu direksiyon simidinin kullanımı pratik. Bagaj hacmi ise 265 litre.

### İki motor seçeneği var

Makyajlı Micra, ikisi de 1.2 litrelik,

3 silindirli ve 12 supaplı olmak üzere iki benzinli motor seçeneği sunuyor. Bunlardan biri atmosferik ve 80 HP, diğeri ise ürün gamına yeni eklenen süper şarjlı ve 98 HP (DIG-S). İki motorda da 5 ileri manuel ve CVT şanzımanlar arasında seçim yapılabilir. Ben lansmanda baz motor olan 80 HP'lik üniteyi manuel şanzımanla kullandım. 6000 d/d'de 80 HP güç

ve 4000 d/d'de 110 Nm tork üreten bu motor, 925 kg boş ağırlığa sahip otomobile 170 km/s'lik maksimum hız ve 13.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. 3 silindirli olması nedeniyle gürültülü çalışan motor, kağıt üstündeki verilerden de anlaşılacağı üzere performans odaklı değil, tam aksine şehir içinde pratik kullanımı ve düşük yakıt tüketimi-





ni amaçlıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi 5.0 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 115 g/km. Bu motorun baz donanım olan Street ve onun bir üstü olan Match donanımlarıyla satıldığını belirtiyim. Daha iyi bir performans ve daha düşük yakıt tüketimi isteyenler, biraz daha fiyat vermeyi kabul ederlerse, sadece en üst donanım olan Desire ile satılan 1.2 DIG-S mo-

toru tercih edebilirler. 98 HP güç ve 147 Nm tork üreten bu motorun maksimum hızı 180 km/s, 0-100 km/s hızlanması 11.3 saniye, ortalama yakıt tüketimi ise 4.3 lt/100 km. Kullanmış olduğum 1.2 lt 80 HP'lik versiyona dönecek olursam; fren hissi iyi olan otomobilin süspansiyon sistemi Türkiye yollarındaki sert darbeleri iç mekana hissettiriyor. Vites geçişleri sorunsuz.

Performans ise şehir içi için makul olmakla birlikte, uzun yolculuklarda yeterli olmayacaktır. Küçük dönüş çapı, dönüş manevralarında ve park etme sırasında büyük kolaylık sağlıyor.

### Hedef 3000-3500 adet

Makyajlı Micra 36.900 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı. İki benzinli motor, manuel ve CVT

şanzımanlar, üç donanım seçeneği sunan otomobilin baz donanımı oldukça yüksek, bu nedenle de baz fiyat rakiplerine göre yüksek kalıyor. Sportif tasarımı ve pratik kullanım özellikleriyle dikkat çeken makyajlı Micra'nın 2014 yılı satış hedefi 3000-3500 adet olarak açıklandı. Bence Nissan Türkiye, bu rakamlara erişme konusunda bir sorun yaşamaz.

#### Nissan Micra 1.2 80 HP MT

##### Fabrika verileri

Motor:	1198 cc, 3 silindirli, 12 supaplı, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	80 HP@ 6000 d/d
Maksimum tork:	110 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	170 km/s
0-100 km/s:	13.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3825 / 1665 / 1510 mm
Bagaj hacmi:	265 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.1 / 4.3 / 5.0 lt/100 km
Fiyat (Street/Match):	36.900 TL / 39.900 TL

+ Dönüş çapı, pratik kullanım, sportif tasarım, donanım

- Performans, baz fiyat yüksek kalıyor

115 gkm

B







# HATCHBACK'E GÖZ KIRPIYOR

Yeni jenerasyonuna kavuşan ve Antalya'da düzenlenen Türkiye lansmanında kullandığımız Nissan Note, bir yandan MPV özelliklerini koruyor, bir yandan da hatchback'lere gönderme yapan dinamik tasarımıyla "Rekabette ben de varım" diyor.

**Yazı: Emre Anamur / Antalya**

**Fotoğraflar: Emre Anamur & Nissan Medya**





**KÜÇÜK MPV İŞLEVSELLİĞİ SUNAN NISSAN NOTE'UN İÇ MEKANI MODERN VE FERAH. HIZ GÖSTERGESİNİN ÜSTÜNDEKİ BEŞ LED IŞIK, SÜRÜŞ SIRASINDA SİZE PUAN VEREREK YAKIT TASARRUFUNA TEŞVİK EDİYOR. İÇ MEKANDAKİ MALZEME İSE SERT PLASTİK.**

Japon üretici Nissan, Antalya'da düzenlenen organizasyonda makyajlı Micra ve yeni Note modellerini basına tanıttı. Biz de e-otodergi olarak oradaydık. Gelin önce Note'tan başlayalım. Sonraki sayfalarımızda da Micra'yı inceleyelim.

### MPV'den HB'ye doğru

İlk jenerasyonu 2006 yılının ilk aylarında yollara çıkan, 2008 Paris Otomobil Fuarı'nda ise makyajlı versiyonu tanıtılan Nissan Note 2013 sonunda yeni jenerasyonuna kavuştu. Tamamen yeni bir dış tasarıma ve iç mekana sahip olan Note, eski MPV görünümünden de sıyrılıp, tasarım itibarıyla adeta bir hatchback model olmuş. Bu durumda Note'un, kardeşi Micra ile aynı alanda mücadele etmek durumunda kalmaması içinse, Micra'nın segmenti B, Note'unki ise B+ olarak tanımlanıyor. Zaten boyutlar da bunu doğruluyor: Yeni Note, 4100 mm'lik uzunluğuyla, B segmentinde yer alan bazı hatchback modeller olan Fiesta, Corsa, 208, Clio ve Polo'dan daha uzun. Yeni Note'un genişliği 1695 mm, yüksekliği ise 1530 mm. Bagaj hacmi beş kişilik kullanımda 305 litreken, arka koltuklar öne katlandığında ve tavana





kadar hesaplama yapılırsa bu hacim 1982 litreye çıkıyor. İkiye katlanabilen sert pandizot sayesinde bagaj zeminini farklı kombinasyonlarda kullanılabiliyor.

### Squash, bumerang ve kum tepesi

Yeni Nissan Note'un modern ve dinamik tasarımında çeşitli şekillerden

esinlenilmiş. Otomobile yandan baktığınızda gördüğünüz çizgiler, bir squash topunun duvardan sekip tekrar size gelmesi sırasında çizdiği yolu gösteriyor. Stop lambalarının tasarımında bumerangdan esinlenilmiş. Direksiyon simidinin arkasındaki gösterge grubunun üst kısmı ise, kum tepesini andırıyor. Eskisinden çok daha

sportif çizgilere sahip yeni Note, 85 derece açıyla açılan arka kapısı sayesinde hem rahat iniş ve biniş, hem de kolay bir şekilde bebek-çocuk koltuğu ve bebek-çocuk yerleştirmeyi sağlıyor.

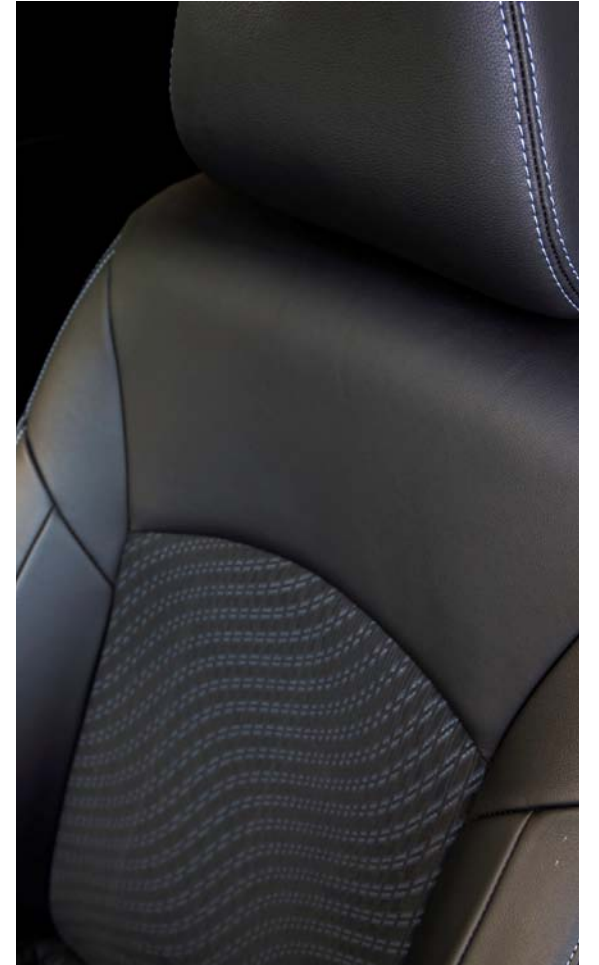
### Ferah iç mekân

Yeni Note'un iç mekânı; gerek ferah-

lık, gerekse önde ve arkadaki oturma alanları bakımından B segmentinin üzerinde özellikle sunuyor. Büyük camlar sayesinde görüş alanları da iyi. Eşya gözü ve bardaklık konusunda tatminkâr olan yeni Note, çift torpido gözüyle işlevselliği artırıyor. Malzeme olarak sert plastik tercih edilmiş. Piyano siyahı renkli bölüm kalite



**5.8 İNÇ'LİK RENKLİ VE DOKUNMATİK EKRANA SAHİP NISSAN CONNECT MULTİMEDYA SİSTEMİ, BİRÇOK BİRİME KUMANDA ETMENİZİ SAĞLIYOR. OTOMATİK KLİMA HIZLI ÇALIŞIYOR. AVM SİSTEMİ, KUŞ BAKIŞI KAMERA GÖRÜNTÜSÜYLE PARK ETMEYİ KOLAYLAŞTIRIYOR.**





algısını biraz olsun yükseltiyor. Gösterge birimleri rahat okunuyor. Bu bölümde, daha az yakıt tüketmek isteyenler için çeşitli bildirimler yapıyor. Kumanda birimleri çoğunlukla ergonomik yerleştirilmiş. Ancak direksiyon simidinin sol arka tarafındaki kalan butonları görmek için sola doğru eğilmek gerekiyor. 5.8 inç'lik renkli ve dokunmatik ekrana sahip Nissan Connect multimedya sistemi, aralarında navigasyon, bluetooth ve ses sisteminin de yer aldığı birçok özelliği bir arada kontrol ve kumanda etmeyi sağlıyor. Dört kameralı Çevre Görüş Sistemi'nin (AVM) görüntüleri de buraya yansıyor. Kör Nokta Uya-

rısı, Şeritten Ayrılma Uyarısı ve Hareketli Nesne Algılama sistemlerinden oluşan Çevre Güvenlik Kalkanı da güvenli bir sürüş sağlaması bakımından Note'un önemli yeniliklerinden biri.

### Tanınan motor

Antalya'da kullandığım Note'ta Renault-Nissan'ın tanınmış 1.5 dCi motoru vardı. 90 HP güç ve 220 Nm tork üreten bu motor, yeterli performansı sağlaması ve düşük yakıt tüketimiyle bilinir. Bu özellikler yeni Note'ta da aynen korunmuş. Kısa test sürüşüm boyunca, performans konusunda bir eksiklik hissetmedim. Motorun çekişi ve 5 ileri manuel şanzı-

manla uyumu iyi. Fabrika verisi 3.6 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi ve 95 g/km'lik karbondioksit salımı ise övgüyü hak ediyor. Otomobilde Stop&Start sistemi ve Eco sürüş modu standart olarak sunuluyor. Fren hissi iyi. Süspansiyon sistemi ise, bozuk yollarda darbeleri iç mekâna yansıtır. 1.5 dizel motorun özellikle soğukken biraz gürültü yaptığını da belirtelim. Yeni Note'ta altı hava yastığı, ABS, EBD, Fren Destek Sistemi, Lastik Basınç Uyarı Sistemi ve ESP'nin en alt donanımdan itibaren standart olarak sunulması güvenliği artırıyor. Usb ve aux girişleri ise modern ihtiyaçlara cevap vermesi bakımından önemli.



**ÖNDE VE ARKADA GENİŞ OTURMA ALANLARI SUNAN NOTE'UN 2600 MM'LİK DİNGİL MESAFESİ KOMPAKT OTOMOBİLLER KADAR. BAGAJ HACMİ İSE 305-1982 LT ARASINDA.**





## Nissan Note 1.5 dCi 90 HP MT

## Fabrika verileri

Motor: .....1461 cc, 4 silindirli, turbo, dizel  
Şanzıman: .....5 ileri manuel  
Maksimum güç: .....90 HP@ 4000 d/d  
Maksimum tork: .....220 Nm @ 1750 d/d  
Maksimum hız: .....179 km/s  
0-100 km/s: .....11.9 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): .....4100 / 1695 / 1530 mm  
Bagaj hacmi: .....305-1982 lt  
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): .....4.2 / 3.2 / 3.6 lt/100 km  
Fiyat (Visia/Tekna/Platinum): .....49.400 TL / 53.400 TL / 58.150 TL

+ Geniş ve ferah iç mekan, tüketim, emisyon,

- Otomatik vites seçeneği yok, fiyat

95 g/km **A**

**Kasım'da yollara çıktı**

Yeni Nissan Note, Kasım ayı itibariyle iki motor, tek şanzıman ve üç donanımla Türkiye'de satışa sunuldu. 1.2 lt 80 HP'lık 3 silindirli motor Visia ve Tekna donanımlarına sahip. Bunların fiyatları ise sırasıyla 41.900 TL ve 45.900 TL. Bu sayfalarda gördüğünüz 1.5 dCi 90 HP dizel motor ise Visia, Tekna ve Platinum donanımlarıyla satılıyor. Fiyatları ise sırasıyla 49.400 TL, 53.400 TL ve 58.150 TL. Tüm motorlar sadece 5 ileri manuel şanzımanla satılıyor. 1.2 litrelik, süper şarjlı, 98 HP güç üreten benzinli motor ise Nisan 2014'te ithal edilmeye başlanacak. Nissan Türkiye 2013 yılında 1000 adet, 2014'te ise 4000 adet Note satışı gerçekleştirmeyi hedefliyor.





# DOĞRU YOLU BULDU

2.0 litrelik benzinli motor seçeneği ile umduğunu bulmakta zorlanan yeni Honda CR-V, 1.6 litrelik dizel motorlu ve manuel şanzımanlı versiyonuyla daha çok kişiye ulaşmayı hedefliyor.

**Yazı: Tarık Akagün-Antalya**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar ve Honda Medya**





Honda'nın ilk defa yaklaşık 18 yıl önce tanıttığı SUV'u CR-V, geçen süre zarfında 3 nesilde 5 milyon adetlik bir satışa ulaşarak Japon üreticinin yüzünü güldüren modellerden birisi oldu. Türkiye'de 2013 Nisan ayından beri satışta olan dördüncü nesil CR-V, yaklaşık 6 aylık zarfında otomatik şanzımanlı, dört tekerlekten çekişli, 155 HP güç üreten 2.0 litrelik benzinli motor seçeneği ile mücadele etti. Bunun sonucunda da 180 adet civarında bir satış rakamına ulaşabildi. Dizel motorlu yeni Honda CR-V 1.6 i-DTEC ise daha büyük hedeflere sahip. Dream donanımında 80.900 TL, Premium donanımında 86.900 TL, Elegance donanımında ise 92.900 TL'lik fiyatla satışa sunulan bu otomobilin Türkiye satış hedefi 2013 yılı için 800 adet, 2014 yılı içinse 4200 adet.

### Tasarım ve iç mekân

Yeni Honda CR-V'nin ölçüleri, bir önceki neslin ölçülerine çok yakın. Otomobil 4570 mm'lik uzunluğa (-4 mm), 1820 mm genişliğe (aynı), 1685 mm'lik yüksekliğe (+10 mm) ve 2630 mm'lik (+10 mm) sahip. Bu noktada CR-V'nin Türkiye broşürlerinde oto-

mobilin 2095 mm olarak verilen genişliğinin aynalar açıkken olan değerler olduğunu ve bilindiği gibi otomobil dünyasında genişliklerin aynalar hariç olarak esas alındığını, aynalar açık değerler verildiğinde ise yanında mutlaka aynalar kapalı veya hariç değerlerin belirtildiğini söyleyelim. Otomobilin iç mekânında yer yer sert plastik malzemeler kullanılmış olsa bile göze güzel ve kaliteli gelen bir tasarım söz konusu. İç mekan eski CR-V'ler olmasa kadar da yeterince kullanışlı. Bunun nedeni yeni neslin daha sportif ve otomobilvari bir his vermesinin amaçlanmış olması. Kol dayama yerinin altında USB- aux girişlerini barındıran genişçe bir eşya gözü var. Bunun dışında el freni konsolunda da bardaklık ve eşya gözü mevcut. Orta konsoldaki geri görüş kamerası ise Premium donanım seçeneğinden itibaren sunuluyor. Gerek ön gerekse arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu yok.

### Kullanımı nasıl?

Yeni CR-V'nin sürüş pozisyonu başarılı. Özellikle deri-alkantara ön koltuklar çok rahat. Otomobilde bulunan 1.6 litrelik turbo dizel motor, Civic 1.6



**120 HP GÜÇ VE 300 NM TORK ÜRETEK 1.6 LİTRELİK DİZEL YETERLİ PERFORMANS SAĞLIYOR. ECON DÜĞMESİ KLİMA VE MOTOR YÖNETİM SİSTEMİNE ETKİ EDEREK YAKIT TÜKETİMİNİN AZALTILMASINA YARDIMCI OLUYOR.**





*HONDA CR-V, YAN  
TARAFTAN DİNAMİK BİR  
TASARIMA SAHİP.*





i-DTEC'te de kullanılıyor. 4000 d/d'de 120 HP güç ve 2000 d/d'de 300 Nm tork üreten 1.6 i-DTEC dizel motoru şu an Honda gamında yer alan 2.2 litrelik i-DTEC motorla birlikte ikinci dizel motor. 175 kg'lık ağırlığı ile 1.6 litrelik dizel motorlar arasında en hafifi olduğu söylenen 1.6 i-DTEC, 2.2 litrelik i-DTEC motora göre 47 kg daha hafif. Bu motorda Honeywell bünyesindeki Garret'in üretimi olan maksimum basıncı 1.5 bar olan yeni tasarım bir turbo kullanılmış. Yakıtı 1800 barla püskürtebilen enjeksiyon sistemi ise Bosch'tan. Hızlı çalışan bir stop-start sistemi ile donatılmış 1.6 litrelik dizel

motor 1700-1800 d/d'ye kadar çok ateşli olmayan ama tatminkar çekiş sunuyor, maksimum tork devrinin ortaya çıktığı 2000 d/d'den sonra ise iyice kendisine geliyor ve 1536 kg'lık toplam ağırlığı fazla zorlanmadan taşıyabiliyor. Civic HB'ye göre daha ağır bir karosere sahip olan CR-V'de daha kısa oranlı şanzıman son dişlisi kullanılmış. Civic HB'de 3.571 olan son dişli oranı CR-V'de 4.352. Bu sayede motorun yükselen karoser ağırlığı ile daha rahat baş edebilmesi sağlanmış. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 11.2 saniyede tamamlayan CR-V 1.6 i-DTEC'in maksimum hızı ise 182

km/s. 225/65 R17 ebadında lastiklere sahip Dream ve Premium donanım seviyesindeki CR-V 1.6 dizel şehiriçinde 4.8 lt/100 km, şehirdışında 4.3 lt/100 km ve ortalamada 4.5 lt/100 km motorin tüketen otomobilin CO2 emisyonu 119 g/km. Bu değerler bizim test ettiğimiz 225/60 R18 ebadında lastiklere sahip Elegance donanım seviyesi için 5.0 / 4.5 / 4.7 lt ve 124 g/km olarak açıklanıyor. Ön konsolun direksiyonun sol tarafında kalan ECON butonu ise klima ve motor yönetim sistemine etki ederek tüketimin düşmesine yardımcı bir özellik. Sadece 6 ileri manuel şanzıman ve önden çekiş seçeneği ile sa-

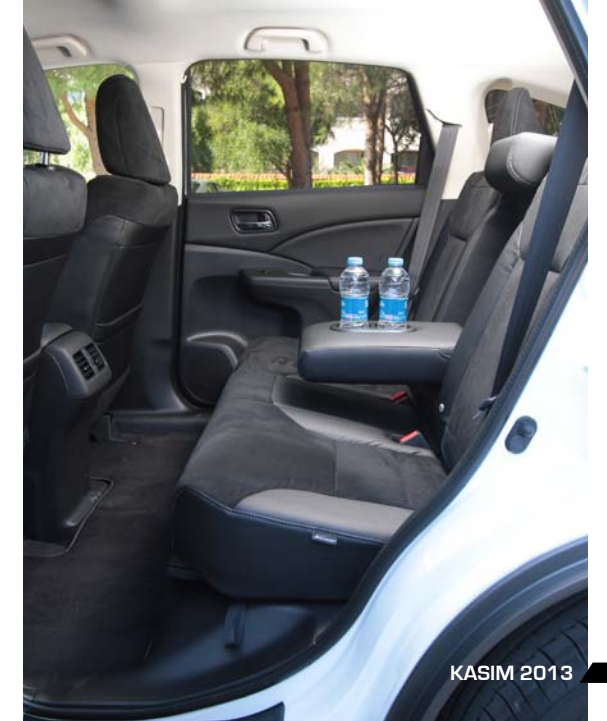
tilan Honda CR-V 1.6 Dizel, sportif bir simide sahip. 3.16 tura sahip direksiyon çabuk tepkiler veriyor ve otomobil kullanma zevkini artırıyor. CR-V hızlı virajlarda yüksek karoseri nedeniyle biraz yatsa da tedirginlik veren bir durum yok. Otomobilin tüm donanım seviyelerinde VSC standart.

### Sonuç

CR-V 1.6 Dizel, yumuşak çalışma karakterine sahip düşük tüketimli bir araç. Navigasyon sunulmaması dışında büyük bir eksikliği olmayan otomobilin otomatik şanzımanlı versiyonu çıkarsa daha da iddialı olacaktır.



**6 İLERİ MANUEL  
ŞANZIMANIN KULLANIMI  
RAHAT. ÖN VE ARKA  
KOLTUKLARDAKİ YAŞAM  
ALANI GENİŞ.**







**BAGAJ İÇİNDEKİ KOLLARIN ÇEKİLMESİYLE  
ARKA KOLTUKLAR KOLAYCA YATIYOR  
VE BAGAJ HACMİ 589 LİTREDEN 1669  
LİTREYE ULAŞIYOR.**



#### Honda CR-V 1.6 i-DTEC

##### Fabrika verileri

Motor: ..... 1597 cc, 4 silindirli, 16V, DOHC, turbo dizel  
Şanzıman: ..... 6 ileri oranlı manuel  
Maksimum güç: ..... 120 HP @ 4000 d/d  
Maksimum tork: ..... 300 Nm @ 2000 d/d  
Maksimum hız: ..... 182 km/s  
0-100 km/s: ..... 11.2 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4570/1820/1685 mm  
Bagaj hacmi: ..... 589-1669 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 5.0 / 4.5 / 4.7 lt / 100 km  
Baz fiyat / test aracı fiyatı: ..... 80.900/ 92.900 TL

+ Tüketim, şanzıman

- Arka görüş, virajlarda yana yatıyor

124 g/km **B**





# e-otodergi iPad'de

**GÜNCELLEME  
YAYINLADIK  
İNDİRMEK İÇİN  
TIKLAYIN!**



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



# Türkiye'de ilk ve tek!

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

## Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

## Mutlu ve gururluyuz

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



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





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

### Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

### Görüntüler yalan söylemez

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

### Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 65 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden 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.**





# YENİ UFUKLARA

Audi A3'ün merakla beklenen sedan karoseri, 1.4 TFSI 140 HP'lık motor ve S tronic şanzıman kombinasyonu ile videolu testimize konuk oldu. Sedan karoser A3'ün yeni müşteriler kazanmasında pay sahibi olacak.

**Yazı ve test ölçümleri: Tarık Akagün**  
**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**







Son yıllarda Avrupa dışındaki birçok ülkenin otomobil pazarı genişliyor ve bu pazarlarda en çok arzulan gövde tiplerinden biriyse kuşkusuz 4 kapılı kompaktlar. Bunun nedeni sedan karoserlerin hatchback kardeşlerinden genelde daha büyük bagaj sunmaları ve daha ağırbaşlı görünmeleri. Bu şekilde hem premium markanın prestijine sahip, hem de aile kullanımına yönelik bir otomobile biraz daha kolay ulaşılabilir. Audi de A3 Sedan ile bu sayede daha fazla müş-



**SADE GÖRÜNÜMLÜ İÇ MEKAN YÜKSEK KALİTE HİSSİ SUNUYOR. KONSOLUN ALÇAK YAPISI ÖN GÖRÜŞ AÇISINI İYİLEŞTİRİYOR.**



*A3 SEDAN, A3 SPORTBACK'TEN  
146 MM UZUN, MERCEDES-BENZ  
CLA'DAN 174 MM KISA.*







teriye ulaşmayı hedefliyor. Ülkemizde ilk etapta 1.4 TFSI 140 HP S tronic benzinli ve 1.6 TDI 105 HP S tronic dizel olmak üzere iki versiyona sahip Audi A3 Sedan'ın en büyük rakibi ise Mercedes-Benz CLA.

### Karoser ve iç mekân

Audi'nin Macaristan'daki tesislerinde üretilen A3 Sedan, A3 Sportback'ten türetilmiş olsa da ebatları biraz farklı, dış gövde panelleri ise tamamen farklı. A3 Sedan'ın ön çamurluğundan başlayan ve geriye doğru akan kat izi, A3 Sportback'e göre daha belirgin olduğundan çok daha güçlü gözüküyor. Ebat olarak ise A3 Sedan'ın 4456 mm'lik uzunluğu A3 Sportback'ten 146 mm daha fazla, 1796 mm'lik ge-

nişliği 11 mm daha fazlayken 1416 mm'lik yüksekliği 9 mm daha az. A3 Sedan, en önemli rakibi olan CLA'dan ise 174 mm daha kısa, 19 mm daha geniş ve 16 mm daha alçak. Bagaj hacmi konusunda da CLA'nın 470 litrelik bagajı, A3 Sedan'ın 430 litresinden daha fazlasını sunuyor. Ama CLA'nın bagaj yükleme ağız dar ve kullanışsız.

Neyse, bunları bırakıp iç mekana göz atalım. Ön konsol A3 Sportback'ten farklı değil. Kavisli ve ince yapılı ön konsol sayesinde ön taraf geniş ve ferah bir atmosfere sahip. Kalite hissi yüksek malzemelerin kullanıldığı orta konsol sade ve anlaşılır. Hele çevirmeli kumandası vites konsolunda bulunan MMI sisteminin ultra ince



**7 İLERİ ORANLI  
S TRONIC ŞANZİMAN  
HIZLI VİTES DEĞİŞTİRİYOR.  
AYDINLATMA GRUBU  
KUMANDALARI  
DİREKSİYONUN SOLUNDA.  
11 MM'LİK İNCE EKRANI  
İLE DİKKAT ÇEKEN MMI  
SİSTEMİNİN KUMANDASI  
VİTES KOLUNUN  
ARKASINDA.**





*425 LİTRELİK BAGAJIN BU SINIF İÇİN BÜYÜK OLDUĞU SÖYLENEMEZ. ARKA KOLTUKLARDAKİ BAŞ MESAFESİ MERCEDES-BENZ CLA'DAN DAHA İYİ, AMA YİNE DE BİRAZ KISITLI. DİZ MESAFESİ KONUSUNDAYSA SORUN YOK. LED'Lİ STOPLAR OTOMOBİLİN GÖRSEL KİMLİĞİNİN PARÇASI.*







(11 mm) ekranı yuvasına gizlenmişse bu sadelik daha da artıyor. Bu ekranı havalandırma ızgaralarının altındaki sağdaki buton ile açıp-kapatabilmek mümkün. Açıkçası iç mekân atmosferi, gerek sadeliği, gerekse verdiği his ile benim hoşuma gitti. Arka koltuklardaki yaşam alanı ise A3 Sedan'ın en çok merak edilen noktalarından. Arka kol-

tuklardaki baş mesafesi CLA'ya göre çok daha iyi ve iniş binişler daha kolay. Ama premium olmayan ve çok saktan diğer kompakt sedanların çoğundan daha kötü. Ben (boyum 179 cm) arka koltuklarda bel boşluğunu alıp nizamı oturduğum zaman kafam tavana hafifçe değdi. Diz mesafesi konusunda ise sorun yok.

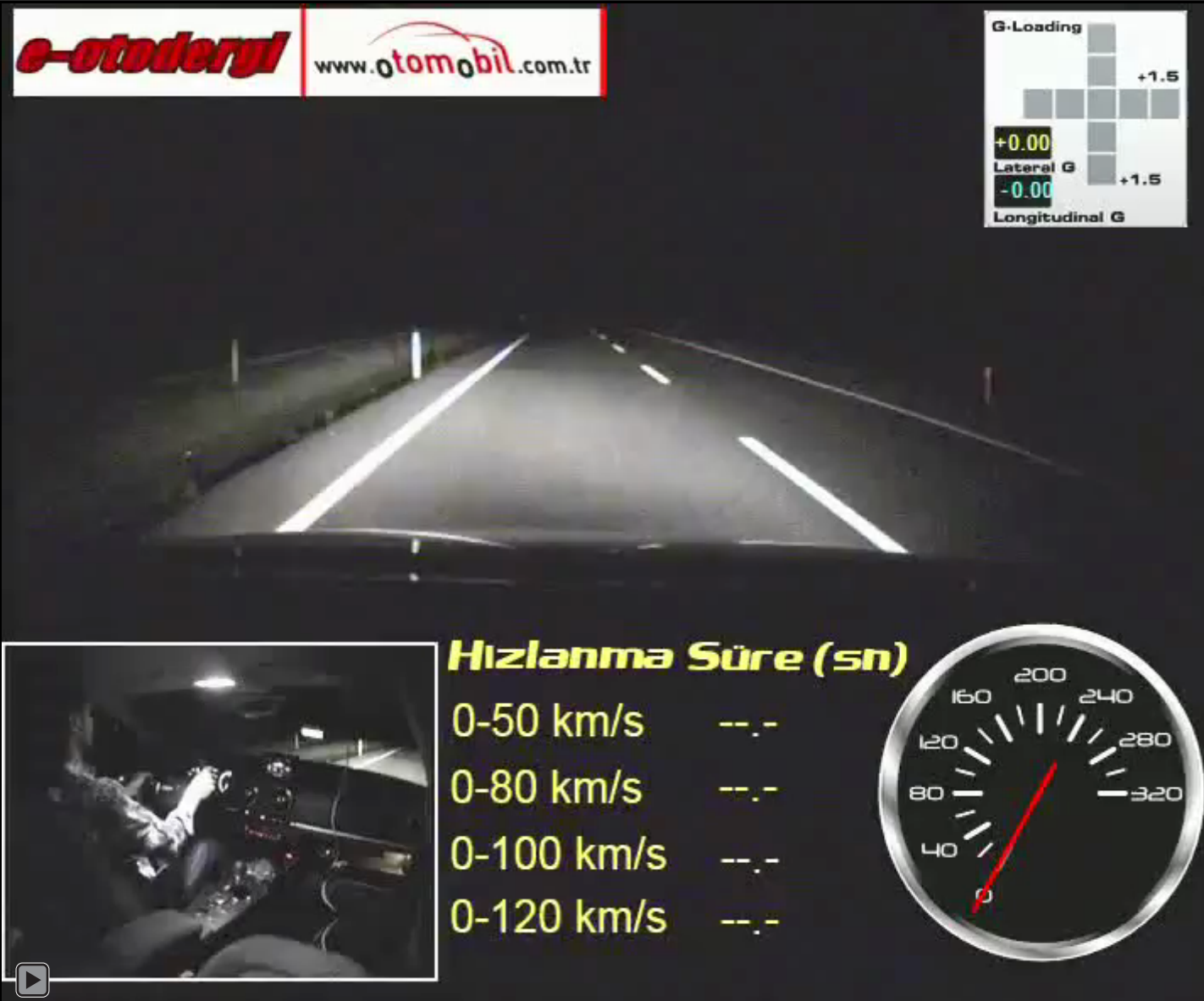
### Sürüşü nasıl?

Kısaca özetlemek gerekirse konforlu ve güvenli. Ele iyi oturan direksiyon simidi ve temiz ön görüş açılarını bu otomobile hâkim olmayı kolaylaştırıyor. 5000 d/d'de 140 HP güç ve 1500-3500 d/d aralığında 250 Nm tork üreten motor performans yönünden beklentileri karşılıyor ve 7 ileri oranlı S

tronic şanzımanla uyumlu bir birlikte-lik içinde. Motorun en önemli özelliği COD (Cylinder on Demand) adlı silindir kapatma sistemi. Bu sistem sayesinde 1400-4000 d/d aralığında ikinci ve üçüncü silindire giden yakıt kesiliyor ve 100 km'de 0,4 lt kadar yakıt tasarrufu yapabilmek mümkün. Bunun için gaz pedalına çok hassas



**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!**

basamak gerekli. Gaz pedalına biraz fazlaca basıldığında sistem 13 milisaniyede kapatılmış silindirleri tekrar aktif hale getiriyor ve bunlar gerçekleşirken herhangi bir sarsıntı olmuyor.

Motor özellikle şanzıman S konumundayken gaz pedalına güzel tepkiler veriyor. Fabrika verisi yakıt tüketim değerlerini tabloda görebileceğiniz A3 Sedan 1.4 TFSI 140 HP S tronic performans ölçümlerini de kapsayan tüm test sürecinde 7.0 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. Önde McPherson, arkada dört kollu bağımsız süspansiyona sahip A3 Sedan yoldaki darbeleri başarıyla sönmüslüyor. Güvenli yol tutuşa sahip A3 Sedan otoyolda da stabil ve sessiz.

Elektronik stabilite kontrolü sportif olarak ayarlanabiliyor (orta konsoldaki butona 1-2 saniye basınca) veya tamamen kapatılabilir (aynı butona uzun süre basınca).

#### Sonuç

A3 Sedan sürüş kalitesi, performans, yol tutuş gibi konularda gerçekten başarılı. Fiyat ise biraz yüksek. A3



## Audi A3 Sedan 1.4 TFSI 140 HP S tronic

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1395 cc, 4 silindirli, 16V, direkt enjeksiyon, turbo  
 Şanzıman: ..... 7 oranlı çift kavramalı S tronic  
 Maksimum güç: ..... 140 HP @ 5000-6000 d/d  
 Maksimum tork: ..... 250 Nm @ 1500-3500 d/d  
 Maksimum hız: ..... 217 km/s  
 0-100 km/s: ..... 8.4 sn  
 Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4456 / 1796 / 1416 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 425 lt  
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 5.9 / 4.1 / 4.7 lt/100 km  
 Baz fiyat / test aracı fiyatı: ..... 88.485 TL / 116.467 TL

## Test verileri

## Hızlanma

0-50 km/s: ..... 3.05 sn  
 0-80 km/s: ..... 5.85 sn  
 0-100 km/s: ..... 8.35 sn  
 0-120 km/s: ..... 11.7 sn

## Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de): ..... 4.6 sn  
 80-120 km/s (D'de): ..... 6.35 sn

## Frenleme

100-0 km/s: ..... 36.1 m  
 80-0 km/s: ..... 22.7 m  
 50-0 km/s: ..... 8.9 m

- + Sürüş kalitesi, konfor, performans, fren mesafesi
- Bagaj hacmi, arka koltuk baş mesafesi, opsiyonlarla artan fiyat

109 g/km

B

Sedan 1.4 TFSI 140 HP S tronic, 88.485 TL (32.237 Euro) baz fiyata sahip. Bu sayfalarda görülen test aracı ise se-defli misano kırmızı (vergiler hariç 730 Euro) xenon plus farlar (vergiler hariç 1090 Euro), arka park sensörü

(vergiler hariç 450 Euro), deluxe otomatik klima (vergiler hariç 620 Euro), 17 inçlik yıldız formulu jantlar + 225/45 R17 lastikler gibi (vergiler hariç 1090 Euro) çeşitli ekstralara sahipti ve fiyatı 116.467 TL'yi (43.062 Euro) buluyor.





# MODERN ZAMANLAR

MINI, yeni gövde tipiyle modern zamanların sportif crossover beklentilerine cevap veriyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





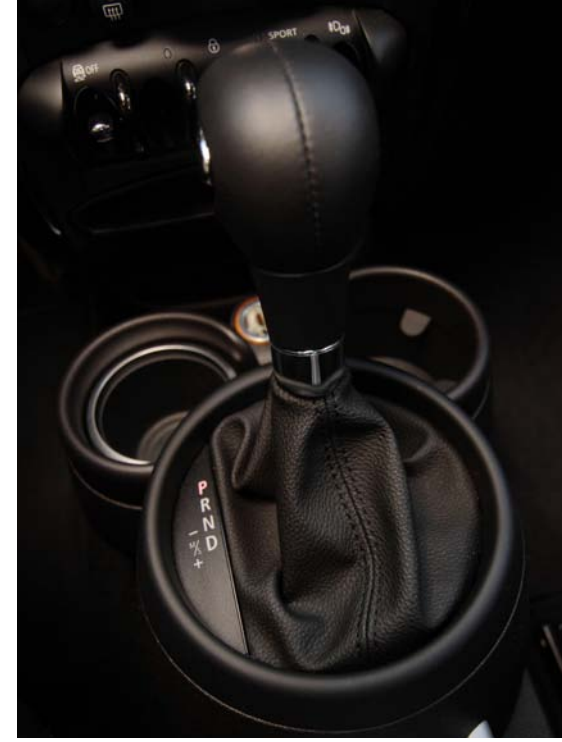
Bundan 10 yıl kadar önce çoğu kimse MINI ürün gamının böylesine çeşitleneceğini bekleyemezdi. Ama yedinci gövde tipi Paceman ile MINI ürün gamı büyük bir aile haline geldi. MINI tarafından “sports activity coupe” olarak tanımlanan bu aracı aslında 3 kapılı crossover olarak da tanımlamak mümkün. Countryman’ın alçak tavanlı ve 3 kapılı versiyonu olan Paceman, koyu renkli gövde altı kaplamaları ve çamurluk dodikleri, A sütunu çizgisinin çamurluklara uzatılması gibi geleneksel MINI tasarım unsurlarını, alçalan tavan çizgisi ve bombeli arka çamurluklar ile birleştirilmiş.

2596 mm’lik dingil mesafesi Cooper S Countryman’dan 1 mm daha fazla olan Cooper S Paceman’ın 4115



**COUNTRYMAN İLE BENZER ÖN KONSOL KLASİK MINI ÇİZGİSİNDE. ORTA KONSOLDAKİ BAZI KUMANDA BİRİMLERİ BİRAZ AŞAĞIDA KALİYOR.**





*HIZI, DİREKSİYONUN ARKASINDAKİ DEVİR SAATİNİN İÇİNDEN DİJİTAL OLARAK DA GÖREBİLMEK MÜMKÜN. OTOMOBİL SPORT MODUNDA DAHA ATEŞLİ KULLANIM SUNUYOR. CENTER RAIL ADI VERİLEN MERKEZİ RAY ÜZERİNE GÖZLÜK KABI, TELEFON TUTACAĞI EKLEMELİK MÜMKÜN.*







**2+2 OTURMA DÜZENİNE SAHİP MINI PACEMAN'IN ARKA KOLTUKLARINDAKİ BAŞ MESAFESİ DOĞAL OLARAK COUNTRYMAN'DEN DAHA KISITLI. 330 LİTRE OLAN BAGAJ HACMİ, ARKA KOLTUKLARIN KATLANMASIYLA 1080 LİTREYE ULAŞIYOR. BAGAJ ZEMİNİNİN ALT KISMINDAKİ BÖLGE UFAK TEFEK EŞYALARI SAKLAMAK İÇİN İDEAL. BURUN KISMI HATCHBACK MINI'LERDEN DAHA SALDIRGAN.**



mm'lik uzunluğu +5 mm, 1786 mm'lik genişliği -3 mm, 1522 mm'lik yüksekliği ise -39 mm farka sahip. Otomobilin oturma düzeni 2+2 şeklinde tasarlanmış ve MINI Center Rail isimli uygulama sayesinde, gözlük kabı, telefon tutacağı gibi detaylar kızak üzerinde ileri-geri hareket ettirilebiliyor. Otomobilin arka koltuklarındaki baş mesafesi alçalan tavan çizgisi nedeniyle Countryman'e göre biraz daha kısıtlı.

Cooper S Paceman'de BMW-Peugeot ortak çalışması sonucu ortaya çıkan 1.6 litrelik twin-scroll (çift girişli) turbo motor bulunuyor. Değişken supap zamanlamalı, direkt benzin enjeksiyonlu bu motor, 184 HP güç üretiliyor. 240 Nm'lik maksimum tork ise 1600-5000 d/d aralığında sürücünün hizmetine sunuluyor. Maksimum tork, 0.8 bar olan turbo basıncının kısa süreli olarak 1.0 bara yükseltilmesiyle (sollama tarzı manevralarda dip gaz yapıldığında) 1700-4500 d/d aralığında 260 Nm'ye ulaşıyor. 6 ileri oranlı otomatik şanzımana sahip otomobil GPS teknolojili test cihazı ile yaptığımız ölçümlerde 0-100 km/s fabrika verisi olan 7.8 saniyeden az farkla (0.1 saniye) daha iyi bir sonuca imza attı. Frenler de bu performansı başarılı şe-



ÖN TAMPONDAKİ HAVA GİRİŞLERİ,  
FREN SİSTEMİNİN SOĞUTULMASINDA  
YARDIMCI.





**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!**

kilde dizginliyor. Aynı motora ve şanzımana sahip Countryman'ın 0-100 km/s fabrika verisi ise 8.3 saniye. Otomobil, test ölçümlerini de kapsayan ve 500 km'yi aşan sürüşümüz boyunca 9.1 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. Bu otomobilin fark yaratan noktalarından biri de aktarma sistemi. Sürekli dört tekeklekten çekişli olan otomobilde normal şartlarda gücün yüzde 50'si arka tekerleklerle gönderiliyor. Karlı veya kaygan zeminlerde ise güç aktarımı otomatik olarak yüzde 100'e kadar öne veya arkaya iletebiliyor. Countryman'e göre biraz daha alçak olan ağırlık merkezi nedeniyle virajlarda daha az yatan otomobilin yol tutuşu iyi. Tabi burada önde McPherson, arkada çok

kollu süspansiyon sisteminin de payı var. Ayrıca direksiyon sistemi de özellikle konsoldaki "sport" şalterine basınca daha da güzel tepki veriyor.

#### Sonuç

MINI Cooper S Paceman ALL4 tam bir keyif otomobili. Hızlı, kıvrak ve kullanımı zevkli. Yakıt tüketimi ise biraz yüksek.



## MINI Cooper S Paceman ALL4 Otomatik

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1598 cc, 4 silindirli, 16V, direkt benzin enjeksiyonlu turbo  
 Şanzıman: ..... 6 ileri otomatik  
 Maksimum güç: ..... 184 HP @ 5500 d/d  
 Maksimum tork: ... 240 Nm @ 1600-5000 d/d (overboost ile 260 Nm)  
 Maksimum hız: ..... 212 km/s  
 0-100 km/s: ..... 8.8 sn  
 Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4115 / 1786 / 1522 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 330-1080 lt  
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 9.5 / 5.7 / 7.1 lt / 100 km  
 Baz fiyat: ..... 91.804 TL

## Test verileri

0-50 km/s: ..... 2.7 sn  
 0-80 km/s: ..... 5.35 sn  
 0-100 km/s: ..... 7.7 sn  
 0-120 km/s: ..... 10.8 sn

## Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de): ..... 5.1 sn  
 80-120 km/s (D'de): ..... 5.8 sn

## Frenleme

100-0 km/s: ..... 37.0 m  
 80-0 km/s: ..... 23.4 m  
 50-0 km/s: ..... 9.1 m

+ Performans, stil, direksiyon hissi

- Yakıt tüketimi

166 g/km

D





# ÇETİN CEVİZ

M Performance Aksesuarları ile donatılmış BMW 320d, etkileyici bir performans ve sportif bir sertlik sunuyor..

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







*AERODİNAMİK PAKET KAPSAMINDA GELEN MARŞPİYELER, ARKA SPOYLER VE ÖN TAMPON ALTİ SPOYLER, 320d M PERFORMANCE'IN İLK BAKIŞTA DİĞER 320d'LERDEN AYRILMASINI SAĞLIYOR.*



*20 İNÇLİK JANTLARIN ARKASINDA ÖNLERDE 4 PİSTONLU KALİPERLERE SAHİP 370X30 MM'LİK DİSK FRENLER, ARKADA İSE 345X24 MM'LİK 2 PİSTONLU KALİPERLERE SAHİP DİSK FRENLER MEVCUT.*

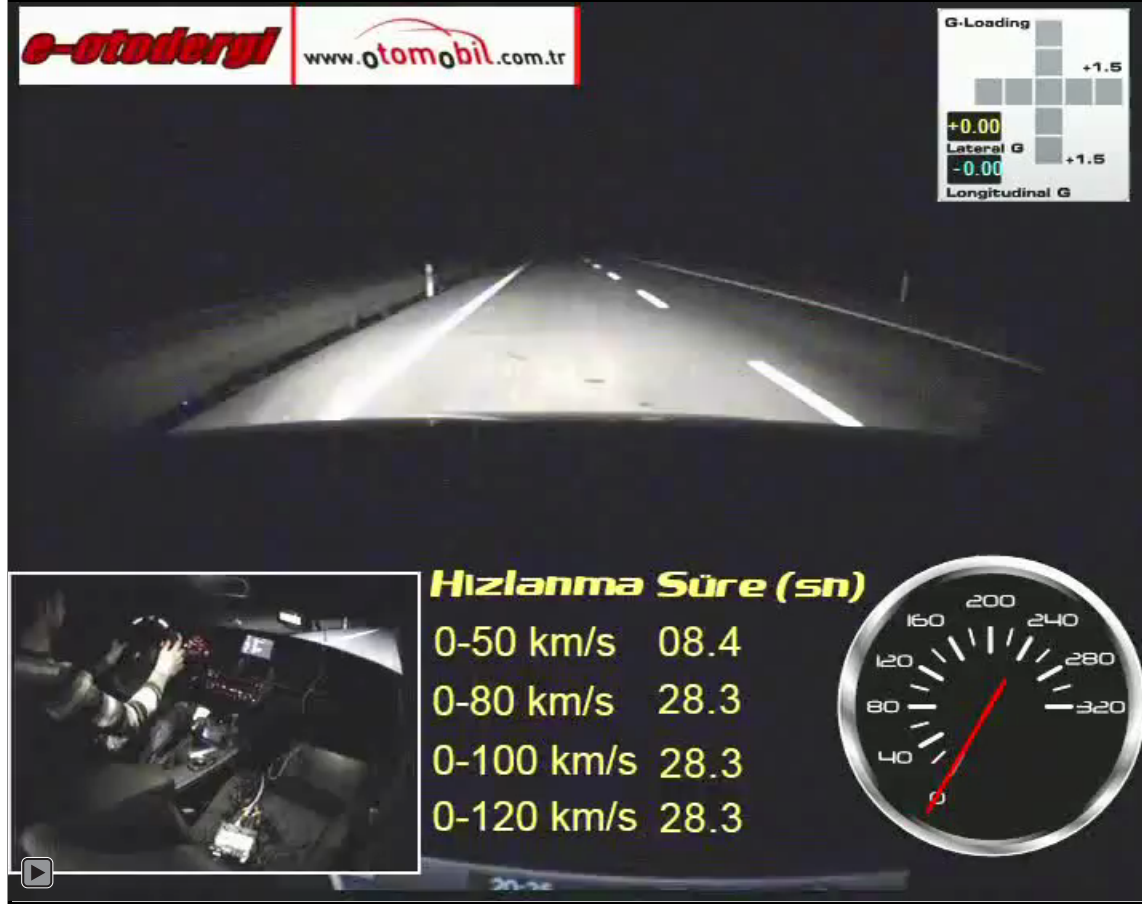






NUBUK KAPLI YARIŞ  
TİPİ DİREKSİYONUN  
ÜZERİNDEKİ EKRANDAN  
0-100 KM/S ÖLÇÜMÜ  
DAHİL, YAĞ-SU SICAKLIĞI  
GİBİ FARKLI VERİLER  
GÖSTERİLİYOR. KARBON  
DETAYLAR ETKİLEYİCİ.

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.



OTOMOBİLİN 0-100 KM/S HIZLANMA SÜRESİ STANDART  
VERSİYONDAN YAKLAŞIK BİR SANİYE KADAR DAHA İYİ.  
FREN MESAFESİNDE DE GELİŞME VAR.



BMW M PERFORMANCE  
POWER KIT İLE GÜÇ 184  
HP'DEN 200 HP'YE, TORK  
İSE 380 NM'DEN 420  
NM'YE ÇIKMIŞ. 500 KM'Yİ  
BULAN TESTTE ORTALAMA  
TÜKETİMİMİZ 6.7 LT / 100  
KM OLDU.





Aksesuar	İndirimli Parça Fiyatı
BMW M Performance Power Kit	837 €+KDV
BMW M Performance Aerodinamik Paket	1.702 €+KDV
BMW M Performance Siyah Ön Izgaralar	106 €+KDV
BMW M Performance Karbon Ayna Kapakları	614 €+KDV
BMW M Performance Karbon Arka Spoiler	541 €+KDV
BMW M Performance Tavan Şeritleri	185 €+KDV
BMW M Performance Egzoz Ucu	274 €+KDV
BMW M Performance Amortisör ve Yay Sistemi	2.326 €+KDV
BMW M Performance 18" Fren Sistemi, kırmızı	2.673 €+KDV
BMW M Performance 20" Double Spoke 405M Jant-Lastik Seti	4.437 €+KDV
BMW M Performance Yarış Ekranlı Direksiyon Simidi	1.549 €+KDV
BMW M Performance Karbon-Alcantara İç Kaplamalar	717 €+KDV
BMW M Performance Vites Topuzu Karbon Kaplaması	182 €+KDV
BMW M Performance El Freni Kaplaması	105 €+KDV
BMW M Performance Pedal Kaplamaları	162 €+KDV
Fiyatlar, yüzde 30 indirimli kampanya fiyatlarıdır.	





***e-otodergi***

**facebook**

SAYFAMIZI  
TAKİP ETMEK  
İSTERSENİZ  
LOGOYA  
TIKLAYINIZ







# OTOMATİK DOPİNGİ

Hyundai ix35'in 1.6 benzinli motoruyla birlikte sunulmaya başlanan otomatik şanzımanın satışlara doping etkisi yapması bekleniyor.

**Yazı: Emre Anamur**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**

Hyundai'nin kompakt SUV modeli ix35, uzun bir bekleyişin ardından 1.6 litrelik benzinli motorlu versiyonunda otomatik şanzımana kavuştu. Bu sayımızda, Türkiye yollarına 63.200 TL'lik baz fiyatla çıkan aracın üst donanım versiyonu olan Elite'i konuk ettik.

## Led desteği

Ledli gündüz farlarının eklenmesiyle yeni bir bakışa sahip olan Hyundai ix35, 4410 mm uzunluğa, 1820 mm genişliğe ve 1665 mm yüksekliğe sahip. Dingil mesafesi 2640 mm olan aracın, Hyundai amblemini içi-

de barındıran altıgen ızgarası, markanın yeni ön yüzünü temsil ediyor. Hangi açıdan bakarsanız bakın sportif bir görünüm sunan ix35, 591 litrelik büyük bir bagaja sahip. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1436 litreye kadar çıkıyor.

## Zengin donanım

ix35'in iç mekânı, özellikle de bizim kullandığımız Elite donanımında hayli zengin. Otomatik park etme sisteminden renkli geri görüş kamerasına, hem ön hem de arkada ısıtılabilir deri koltuklardan çift bölge otoma-





*ix35'İN İÇ MEKANINDA AÇIK RENKLİ YER HARİÇ SERT PLASTİK KULLANILMIŞ. OTURMA ALANLARI İSE GENİŞ VE FERAH. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK YETERLİ.*



tik klimaya kadar konfor konusunda sahibini şımartmayı hedefleyen otomobil, eşya gözü ve bardaklık konusunda tatminkâr. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Gösterge birimleri de rahat okunuyor. Ancak direksiyon simidinin arkasındaki göstergeler ve dijital ekranın beyaz, ön konsoldaki iki küçük ekranın ise mavi renkle aydınlatılması kokpitteki bütünlüğü bozuyor. Malzeme olarak sert plastiğin tercih edilmesi de bir dezavantaj. Vites kolunun hemen ilerisindeki usb ve aux girişlerinin yeri iyi seçilmiş. Burada ayrıca çıkmak ve 12V girişi de var. Koltuklar hem önde hem de arkada gayet geniş ve ferah oturma alanları sunuyor. Arka koltuk



**6 İLERİ OTOMATİK  
ŞANZIMANA SAHİP 1.6 LT  
BENZİNLİ MOTOR 135 HP GÜÇ  
VE 165 NM TORK ÜRETİYOR.**





**DERİ KOLTUKLAR RAHAT VE KONFORLU. ÜST DONANIMDA ARKA KOLTUKLARDA DA ISITMA VAR. GÖSTERGELER SPORTİF. USB, AUX VE 12V GİRİŞLERİ İYİ YERDE. ESP STANDART. LED FARLAR MAKYAJLA GELDİ.**



sırasında zeminin düz olması önemli bir avantaj sağlıyor. Test aracımızda yer alan çift bölmeli cam tavan iç mekânı aydınlık kılıyordu.

### Otomatik konforu

Hyundai ix35'in 1.6 litrelik GDi benzinli motorunda yeni sunulmaya başlanan 6 ileri otomatik şanzıman, müşterilerin uzun zamandır bekledikleri önemli bir yenilik. Araca özellikle şehir içi trafiğinde maksimum konfor sağlayan otomatik şanzıman, vites kolu "D" (Drive) konumundayken sola çekildikten sonra manuel kullanıma da imkân tanıyor. 1.6 litrelik atmosferik benzinli motor 6300 d/d'de 135 HP güç ve 4850 d/d'de 165 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanma ve-

risi fabrika tarafından açıklanmayan, 1397 kg boş ağırlığa sahip ix35 1.6 GDi 4x2 Otomatik, kullanıcıyı maksimum 160 km/s hıza çıkartıyor. Otomatik şanzımanın vites geçişleri çok hızlı olmasa da, yeterli konforu sağlıyor. Ancak yüksek devirde düşük bir tork üretilmesi, otomatik şanzımanla da birleşince, otomobilin düşük bir performans sergilemesine yol açıyor. Öte yandan yakıt tüketimi de hayli yüksek: Fabrika verilerine göre, şehir içinde 11.6 lt/100 km'ye kadar çıkan tüketimin ortalaması 8.8 lt/100 km. Karbondioksit salımı da 205 g/km ile çok yüksek. Araçta Start&Stop sistemine yer verilmemiş. Flex Steer adlı Değişken Direksiyon Modu, direksiyon simidinin sertliğini kullanım tar-







zınıza göre "Normal", "Comfort" ve "Sport" olarak seçmenizi sağlıyor.

**Baz fiyatı 63.200 TL**

1.6 benzinli motorlu ve otomatik

şanzımanlı ix35, Türkiye'de Style ve Elite olmak üzere iki donanım ile satılıyor. Style donanımında 63.200 TL'lik etikete sahip olan otomobilin Elite donanımının fiyatı 69.500 TL. Eylül

sonuna itibariyle 2013 yılı satışlarında Duster (7784 adet), Qashqai (7594 adet), Sportage (4733 adet) ve Tiguan'ın (4633 adet) ardından beşinci sırada yer alan ix35 (4522), Eylül

ayında 850 adetlik satışa ulaşarak bu yeni versiyonla atağa geçtiğini ortaya koydu. Bu atak devam ederse ix35'in Tiguan ve Sportage'ı geçip yılı üçüncü kapatması mümkün.



## Hyundai ix35 1.6 GDi 4x2 Otomatik Elite

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1591 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli  
Şanzıman: ..... 6 ileri otomatik  
Maksimum güç: ..... 135 HP@ 6300 d/d  
Maksimum tork: ..... 165 Nm @ 4850 d/d  
Maksimum hız: ..... 160 km/s  
0-100 km/s: ..... Bilgi verilmiyor  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4410 / 1820 / 1665 mm  
Bagaj hacmi: ..... 591-1436 lt  
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.): ..... 11.6 / 7.2 / 8.8 lt/100 km  
Fiyat (Style / Elite): ..... 63.200 TL / 69.500 TL

- + Zengin donanım, otomatik konforu
- Düşük performans, yüksek tüketim ve emisyon

205 g/km

F



ARACIN BAGAJ HACMİ 591 İLE 1436  
LİTRE ARASINDA DEĞİŞİYOR.





# GENÇLİK AŞISI

SC (Sport Coupe) adlı üç kapılı versiyon, önceki nesilde bu tür bir karoser seçeneği bulunmayan Seat Leon ürün gamına yeni jenerasyonda adeta gençlik aşısı yapmış oldu.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







**LEON SC, İÇ MEKANINI 5 KAPILI LEON'LA PAYLAŞIYOR. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. ÖN KONSOLDAKİ DOKUNMATİK EKRANIN BOYUTLARI KÜÇÜK AMA KULLANIMI KOLAY.**

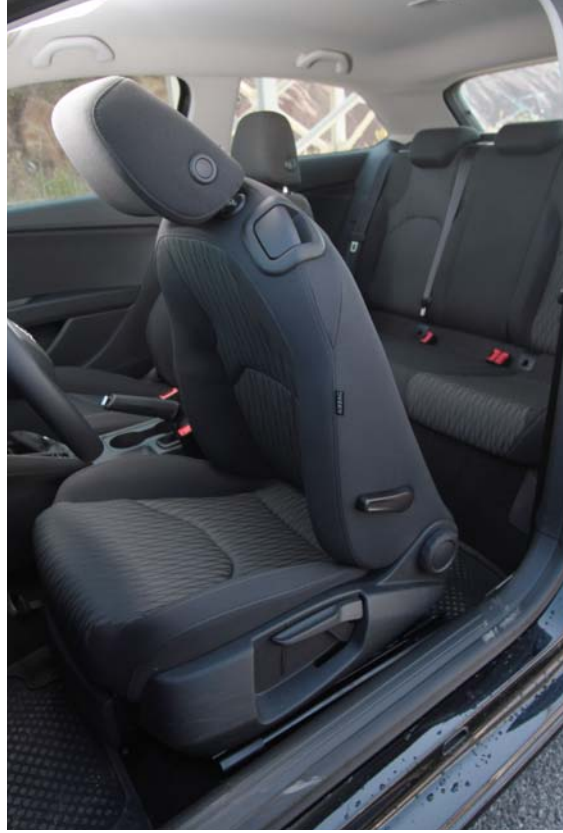


Volkswagen Grubu bünyesinde üretim yapan ve Türkiye'de Doğu Otomotiv tarafından temsil edilen İspanyol Seat, kompakt hatchback modeli Leon'un yeni jenerasyonunda aileye 3 kapılı SC modelini ekleyerek yeni bir alternatif daha sunmaya başladı. Biz de bu sayımız için Leon SC'nin 1.6 TDI DSG Style versiyonunu kullandık.

### **Sportif seçenek**

Leon Sport Coupe, her ne kadar adında coupe kelimesi geçse de, aslında 3 kapılı hatchback karosere sahip bir otomobil. Sportif seçenek olarak müşterilere sunulan otomobil, 5 kapılı kardeşinden 35 mm daha kısa (4228 mm), 6 mm daha dar (1810 mm) ve 13 mm daha alçak. Öte yan-





**SPORTİF KOLTUKLAR  
VÜCUDU İYİ DESTEKLİYOR.  
5 KAPILI KARDEŞİNDEN  
35 MM DAHA KISA  
OLAN DİNGİL MESAFESİ,  
İNİŞ-BİNİŞİ OLUMSUZ  
ETKİLİYOR. KUMANDA  
BİRİMLERİ ERGONOMİK.**



dan Leon SC'nin dingil mesafesi de Leon'dan 35 mm daha kısa. Ağırlıklara bakıldığında 1211 kg'lık Leon SC'nin, 1231 kg'lık Leon'dan 20 kg daha hafif olduğu görülüyor. 380 litrelik bagaj hacmi ise iki modelde de aynı. Yükleme eşiğinin yüksek olması, ağır eşya yükleme sırasında zorluk çıkarabilir. Leon SC'nin aerodinamik tasarımı, opsiyonel olarak (Plus Paket 3000 TL, Plus 2 Paket 4000 TL) satın

alınan full led farlar, led gündüz farları ve led stop lambalarıyla pekiştirilebiliyor (Bu paketlerde başka özellikler de var).

### **Kokpitler ortak**

Seat Leon ile Leon SC aynı kokpiti paylaşıyor. SC'nin iç mekânında, dış tasarımda avantaj sağlayan 3 kapılı sportif tasarımın dezavantajı hissediliyor: Hem dingil mesafesi daha kısa

hem de her üç kapılı otomobilde olduğu gibi Leon SC'de de arka koltuğa iniş-biniş zahmetli. Öte yandan büyük kapılar, dar park alanlarında ön koltuklara bile iniş-binişte zorluk çıkartabiliyor. Ama tüm bunlar, sportif bir otomobil kullanmanın doğla sonuçları. Kaliteli malzemeye oluşturulmuş ve işçilik konusunda da herhangi bir sorunun göze çarpmadığı kokpitte, yeterli sayıda eşya gözü ve bardak-

lık bulunuyor. Direksiyon simidinin sol arka tarafındaki ekstra kapaklı göz işlevselliği artırıyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Gösterge birimleri de rahat okunuyor. Ön konsolun üst kısmındaki renkli ve dokunmatik ekran boyut olarak küçük ama kullanımı kolay ve işlevsel. Leon SC'nin ön koltukları rahat, arka koltuklar ise kısa yolculuklarda sorun olmayacak oturma alanını sunuyor. Buradaki cam-



ların kelebek şeklinde bile açılmıyor oluşu dezavantaj. Usb ve aux girişleri kapaklı torpidonun içine yerleştirilmiş, SD kart ve CD girişleri ise ön konsolda yer alıyor.

### Dizel-otomatik kombinasyonu

Test aracımızda, VW Grubu'nun çok iyi tanınan 1.6 TDI motoru ve 7 ileri çift kavramalı otomatik DSG şanzımanı yer alıyor. Hem yeterli performans hem de düşük yakıt tüketimi ve emisyon sunan bu kombinasyonda sürücü 105 HP'lik güce ve 250 Nm'lik torka kumanda ediyor. 5 kapılı kardeşiyle aynı (191 km/s) maksimum hıza çıkan otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ondan 0.1 saniye daha iyi: 10.6 saniye. Fabrika verilerine göre, kar-

deşi gibi ortalama 3.9 lt/100 km yakıt tüketen Leon SC 1.6 TDI DSG, bu konuda çok başarılı. Otomobilin karbondioksit salımı ise 102 g/km. Sessiz ve hızlı çalışan Start&Stop sistemi standart donanımda yer alıyor. Hızlı tepki veren üç kollu direksiyon simidi görevini iyi yapıyor. DSG şanzımanın tepkileri de hızlı. Ayrıca vites değişimleri sessiz gerçekleşiyor. Motor alt devirlerden itibaren canlı ve istekli. Süspansiyon sistemi tatminkâr, fren sistemi de başarılı.

### Sadece Style donanımı

Bu sayfalarda gördüğünüz Seat Leon SC 1.6 TDI DSG, Türkiye'de sadece Style donanımıyla satılıyor. Bir başka deyişle, FR donanımı bu motor-şanzıman kombinasyonunda yok. Otomobilin fiyatı ise 58.100 TL. Yani aynı motor, şanzıman ve donanımına sahip 5 kapılı kardeşinden (59.400 TL) 1300 TL daha ucuz. Seçim sizin.



**1.6 TDI MOTOR 105 HP GÜÇ VE 250 NM TORK ÜRETİYOR. 7 İLERİ OTOMATİK ŞANZIMANLA KUMANDA EDİLEN MOTORUN ORTALAMA TÜKETİMİ 3.9 LT/100 KM. LEON SC'NİN BAGAJ HACMİ 380 LİTRE.**





## Seat Leon SC 1.6 TDI DSG Style

## Fabrika verileri

Motor: .....1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel  
Şanzıman: .....7 ileri otomatik (DSG)  
Maksimum güç: .....105 HP@ 3000-4000 d/d  
Maksimum tork: .....250 Nm @ 1750-2750 d/d  
Maksimum hız: .....191 km/s  
0-100 km/s: .....10.6 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): .....4228 / 1810 / 1446 mm  
Bagaj hacmi: .....380 lt  
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.): .....4.6 / 3.5 / 3.9 lt/100 km  
Fiyat: .....58.100 TL

+ Tasarım, şanzıman, tüketim, emisyon

- Arka koltuğa geçiş, arka camlar sabit, tek donanım

102 g/km **B**





# TARZ SAHİBİ

Fiat 500 ailesinin, 500 ve 500C'nin ardından üçüncü bireyi olan 500L, küçük sınıfta tarz sahibi bir MPV olarak dikkat çekiyor.

**Yazı: Emre Anamur**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





Fiat tarafından 2007 yılında yepyeni bir yüz ve teknolojiyle yeniden üretilmeye başlanan 500 modeli, 500C'nin ardından Mayıs 2013'te 500L versiyonuna kavuştu. Temmuz 2013 tarihli 61'inci sayımızda Tarık Akagün imzalı ilk sürüş yazısını yayınlamış olduğumuz Fiat 500L, bu sayımıza 1.6 Multijet II Popstar versiyonunun sürüş izlenimiyle konuk oluyor.

### Large, Light, Loft

Ara başlığı İngilizce atmamın nedeni, 500L'nin adındaki L harfinin nereden geldiğini anlatmak istemem. L harfi, bu otomobile "Large" (Büyük), "Light" (Hafif) ve "Loft" (Yüksek) anlamlarını yüklüyor. Küçük sınıfta yer alan bir MPV olan 500L Popstar; 4147 mm uzunluğa, 1784 mm genişliğe, 1665 mm yüksekliğe ve 2612 mm dingil mesafesine sahip. Sevimli olduğu kadar tarz sahibi de bir görünüm sunan otomobil, hepsi bağımsız yuvarlak şekiller olarak tasarlanmış farlar, gündüz farları, sis farları ve stop lambalarıyla dikkat çekiyor. Otomobilin 412 litrelik bagaj hacmi arka koltuklar öne katlandığında 1480 litreye çıkıyor. Öte yandan sağ ön kol-



**SEMPATİK BİR İÇ  
MEKANA SAHİP  
500L'NİN MİNDERLERİ  
BİRAZ KISA. KOKPİTE  
YUVARLAK HATLAR  
HAKİM.**



**RENKLİ VE DOKUNMATİK EKRAN BİRAZ KÜÇÜK AMA KULLANIMI KOLAY. CITY BUTONU, DÜŞÜK HIZDA DİREKSİYONU HAFİFLETİYOR. KLİMA BUTONLARI DAİRESEL. KOLTUKLARDA 500L LOGOSU VAR. ARKA KOLTUKLAR İLERİ-GERİ GİDİYOR VE SIRTILARI YATIYOR.**

tuk sırtlığının katlanabilmesi, 2.4 metreye varan yüklerin taşınabilmesine olanak tanıyor.

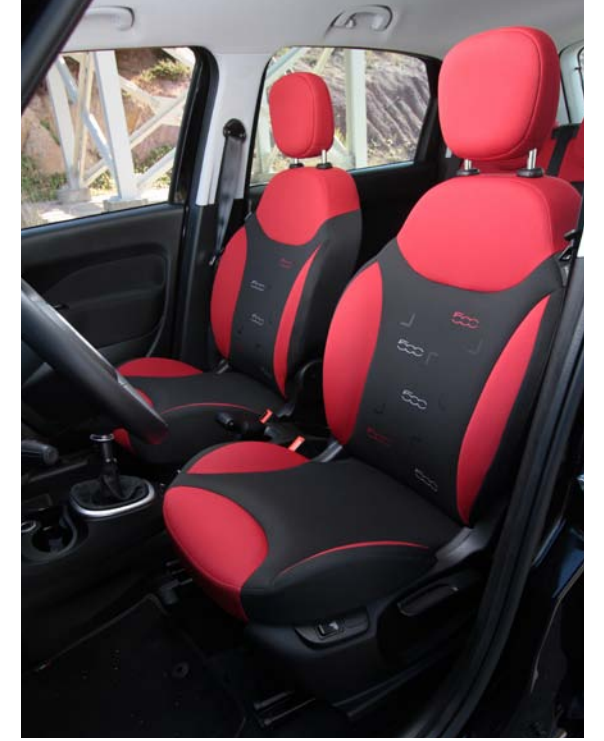
### Ferah iç mekân

500L Popstar'ın iç mekânı, büyük camların da katkısıyla son derece ferah. Sert plastik malzemenin kullanıldığı kokpit, eşya gözü ve bardaklık konusunda bir MPV'ye yakışan özellikler sunuyor. 22 adet eşya gözü, kullanıcıları rahat ettiriyor. Yuvarlak hatlara sahip sevimli ön konsolda kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Direksiyon simidi tarafından bir kısmı perdelenen gösterge birimleri, sade tasarımları sayesinde rahat okunuyor, ancak geceleri daha net gösteren bir aydınlatma tercih edilebilirdi. Koltuklardaki 500L logoları farklılık katıyor. Ön koltuk minderlerinin (özellikle de yolcu koltuğu) kısa olması ise, uzun yolculuklarda rahatsızlık verebilir. Arka koltuklar ileri-geri hareket ettirilebiliyor. Böylece kullanıldıklarında öne çekilerek ekstra bagaj

hacmi sağlanıyor. Öte yandan arka koltukların sırt eğimleri de ayarlanabiliyor. Bu bölgedeki oturma alanları yeterli. Mobil cihazları ses sistemine bağlamayı sağlayan usb ve aux girişleri klima butonlarının hemen altında, kullanışlı bir yerde bulunuyor. Ön konsoldaki 5 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranın kullanımı kolay.

### 2'nci jenerasyon Multijet

Test aracımızda ikinci jenerasyon Multijet motor bulunuyor. 1.6 litrelik, 4 silindirli ve 16 supaplı turbo dizel ünite, 105 HP güç ve 320 Nm tork ürettiyor. 1395 kg ağırlığındaki otomobille 181 km/s'lik maksimum hız ve 11.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlayan motorun ortalama yakıt tüketimi 4.5 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 117 g/km. Biz 450 km'lik karma kullanımımızda 6.2 lt/100 km yakıt tükettik. Start&Stop sisteminin standart olarak sunulduğu ve 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, gücünü 16 inç'lik lastikler





**ASR BUTONU EL FRENİ BÖLGESİNDE. ÇİFT RENKLİ GÖVDE GÜZEL DURUYOR. EL FRENİ KOLU UÇAK TIPI.**



aracılığıyla ön tekerleklere aktarıyor. Motor 2000 d/d'ye kadar biraz isteksiz olsa da, sonrasında atağa geçiyor. Ancak 320 Nm'lik torkun hissedilmediğini belirtelim. Vites geçişleri rahat. Direksiyon tepkileri ise, tıpkı süspansiyon sistemi gibi konfor öncelikli. Ön konsoldaki butonla aktif edilen ve park etme sırasında direksiyonu hafifleten "City" fonksiyonu Fiat'ın bilinen özelliklerinden biri. Yol tutuş, bir MPV'den bekleneni sunmakla birlikte, yüksek karoser ve yumuşak süspansiyon nedeniyle üst düzeyde değil, ancak yine de virajlarda tedirginlik yaşatmıyor. Fren hissiyatı ise yeter-

li. 500L'nin sürüş konusunda önemli avantajlarından biri ise yola hâkim olma imkânı veren geniş görüş açısı. Bunu da, yüksek oturma konumunun yanı sıra büyük ön ve yan camlar ile içinde üçgen bir cam bulunan A sütunu sağlıyor.

### **Fiyatı 57.550 TL**

Fiat 500L ülkemizde 1.4 16V Fire 95 HP benzinli, 0.9 Turbo Twinair 105 HP benzinli, 1.3 16V Multijet II 85 HP turbo dizel ve 1.6 16V Multijet II 105 HP turbo dizel olmak üzere dört motor seçeneğiyle satılıyor. 1.4 litrelik benzinli motora ve Pop donanımına



**ÇİFT KAPAKLI TORPİDO İŞLEVSELLİĞİ ARTTIRIYOR. ARKA KOLTUK SIRTLARINDA KÜÇÜK CEPLER VAR. BAGAJ 412 LİTRE HACİM SUNUYOR.**





sahip baz model 42.950 TL fiyat etiketine sahipken, bu sayfalarda gördüğünüz Fiat 500L 1.6 Multijet II Popstar TL'ye satılıyor. Tarz sahibi bir oto-

mobil olan 500L Popstar; test ettiğimiz versiyonunda işlevsel iç mekân ve düşük yakıt tüketen çevreci motoruyla öne çıkıyor.



### Fiat 500L 1.6 Multijet II Popstar

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1598 cc, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo, dizel  
 Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
 Maksimum güç: ..... 105 HP@ 3750 d/d  
 Maksimum tork: ..... 320 Nm @ 1500 d/d  
 Maksimum hız: ..... 181 km/s  
 0-100 km/s: ..... 11.3 sn  
 Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4147 / 1784 / 1665 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 412-1480 lt  
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 5.4 / 3.9 / 4.5 lt/100 km  
 Baz fiyat (1.4 D-4D Life / Test aracı): ..... 54.850 TL / 60.500 TL

- + Tarz sahibi, tüketim, emisyon, işlevsel iç mekan
- Yol tutuş, kısa koltuk minderleri, sert plastik malzeme

117 g/km **B**



# KÜÇÜK MOTORA BÜYÜK DONANIM

Hyundai i20'nin giriş seviyesi motorunu oluşturan 1.2 litre 85 HP'lik benzinli motor seçeneğinde artık Elite donanım seviyesi de sunuluyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







Ülkemizde üretilen Hyundai i20, 1.2 litre 85 HP benzinli, 1.4 litre 100 HP benzinli ve 1.4 CRDi 90 HP dizel olmak üzere üç farklı motor seçeneğine sahip. Bu motor gamındaki giriş seviyesindeki motor olan 1.2 litrelik benzinli motor, Elite adı verilen üst donanım seçeneğine kavuştu. i20 1.2 D-CVVT Elite'in fiyatı 40.750 TL. Aynı motora sahip Jump donanım seviyesindeki i20 32.050 TL, Sense donanım seviyesindeki i20 ise 35.750 TL.

### Tasarım ve iç mekân

i20 zaten yollarda olan bir otomobil olduğundan tasarımını uzun uzadıya anlatmayacağız. Ama LED'li gündüz farları, krom kaplı kapı kolları gibi detayların Jump donanımında olmadığını belirtelim. İç mekân rahat ve kullanışlı. İç mekândaki en dikkat çekici detay ise Sense donanım seviyesin-



**5 İNÇLİK DOKUNMATİK EKRANA SAHİP NAVİGASYONLU MÜZİK SİSTEMİ SENSE DONANIM SEVİYESİNDEN İTİBAREN SUNULUYOR.**





den itibaren sunulan 5 inçlik dokunmatik ekrana sahip navigasyonlu müzik sistemi. Diz ve baş mesafesi konusunda sorun yaratmayan otomobilin 295 litrelik bagaj hacmi sınıfının iyi değerleri arasında.

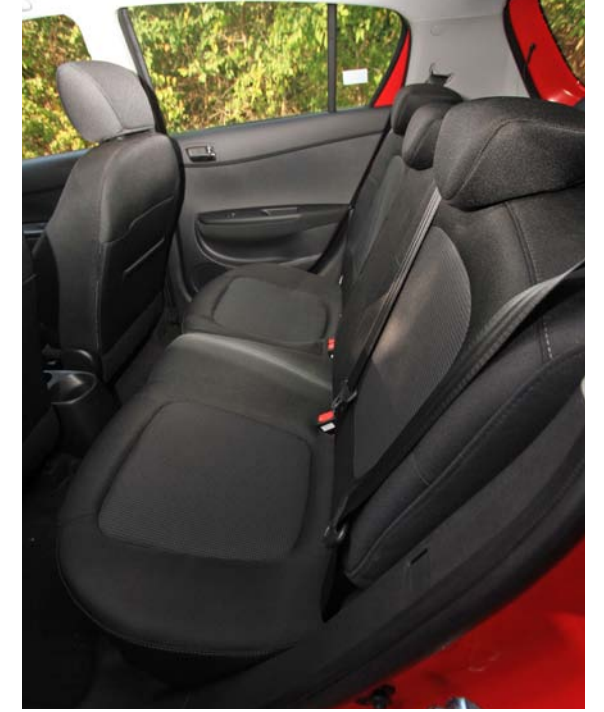
### Sürüş özellikleri

1.2 litrelik benzinli motor yumuşak ve sessiz çalışma karakterine sahip. Rahat vites geçişli 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor, açıkçası benim beklediğimden daha iyi bir çekiş sundu. Sonuçta 1.2 litrelik atmosferik bir motordan yüksek performans beklemek zaten çok doğru olmasa da, şehiriçi kullanımda bir zayıflık hissetmemek memnuniyet vericiydi. Otoyol kullanımlarında ise do-

ğal olarak motorun nefesi biraz kesiliyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 12.7 saniyede tamamlayan i20 1.2 lt'nin maksimum hızıysa 168 km/s. Direksiyon ise biraz tepkisiz. Elite donanım seviyesinde sunulan ESP sisteminin müdahaleleri biraz sertçe olsa da, sürüş güvenliğini yükselten bir donanım.

### Sonuç

Test otomobilimiz navigasyon sistemi, elektrikli açılır tavan, ESP, yan ve perde havayastıklarını da içeren zengin bir ekipman listesi sunsa da, 40.750 TL'lik fiyat etiketi, B segmenti 1.2 litrelik benzinli motora sahip bir otomobil için yüksek gelen bir algı yaratıyor.



### Hyundai i20 1.2 D-CVVT Elite

#### Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	85 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	120.7 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	168 km/s
0-100 km/s:	12.7 sn
Bagaj hacmi:	295 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3995 / 1710 / 1490 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.1 / 4.2 / 4.9 lt/100 km
Fiyat:	40.750 TL

- + Vites geçişleri, sarsıntısız motor
- Hissiz direksiyon

114 g/km

**B**

**ÖN  
KOLTUKLARIN  
YAN  
DESTEKLERİ  
OTOMOBİLİN  
KARAKTERİNE  
UYGUN. ARKA  
KOLTUKLARDA  
SUNULAN  
ALAN MAKUL  
SEVİYEDE.**





Tasarım ve yakıt tüketimi gibi konularda öne çıkan 1.3 Multijet II 95 HP motorlu Ypsilon, vasatı aşamayan bir işçilik sunuyor. Fiyat olarak ise neredeyse 75 HP'lik Fiat Punto ile aynı seviyede olması cazibesini arttıran bir etken.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

# İLE DE FARKLI OLMAK İSTEYENLERE







**YER YER KULLANILAN YARI YUMUŞAK  
DOKUNUŞLU MALZEMELERE RAĞMEN KALİTE  
HİSSİ PEK İYİ DEĞİL.**

Lancia, Fiat Grubu'nda premium marka olma misyonu yüklenmesiyle diğer iki markadan; yani halk markası Fiat ve sportif marka Alfa Romeo'dan farklı bir konuma sahip. Her ne kadar 1980'ler ve 1990'larda elde edilen ralli zaferleri markaya spor bir imaj katmış olsa da, eskiden beri Lancia aslında elit ve ince zevklere sahip kişilerin otomobili olarak bilinir.

#### **Artık 5 kapılı**

1985 yılında ilk defa Y10 adıyla tanıtılan Lancia'nın küçük sınıftaki temsilcisi, 1996'da Lancia Y ve 2003 yılında ise Ypsilon adını aldı. Güncel Ypsilon ise 2011 Cenevre Otomobil Fuarı'nda yüzünü göstermişti. Bu otomobil, 3 kapılı öncüsünden farklı olarak 5 kapılı karosere sahip. Arka kapı kolları C sütunu hizasına gizlenmiş Ypsilon çift renkli karoseri ve kıvrımlı hatlarıyla dikkat çekiyor.



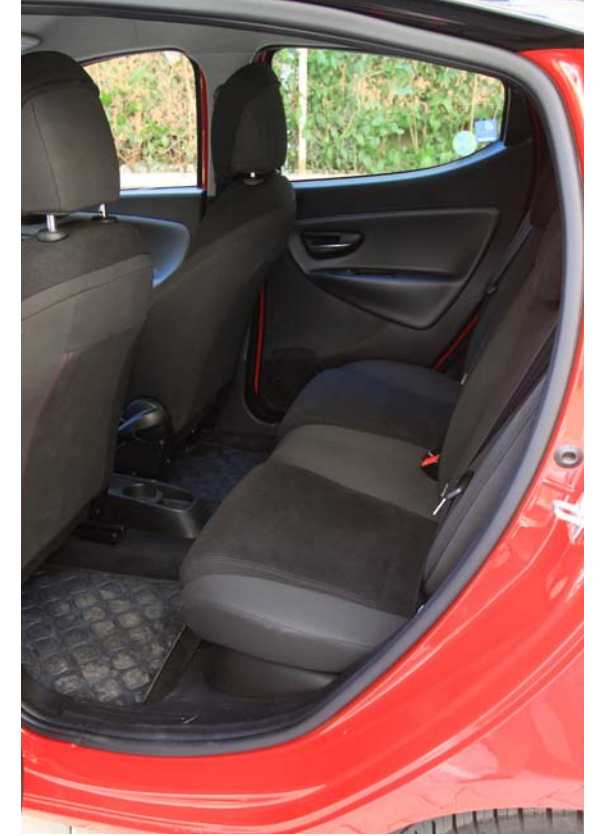
Otomobilin iç mekânında da özgün görünüm devam ediyor. Gösterge tablosu daha önceden de olduğu gibi ön konsolun orta kısmında. Kalite hissi ise konsolun orta kısmında yarı yumuşak dokunuşlu malzemeye rağmen vasat. Özellikle gösterge tablosunun plastik siperliğinin kenarında çapaklar olması ve bu siperliğin bozuk yollarda fazlaca sallanması göze batıyor. Arka koltuklarda sunulan baş mesafesi küçük sınıf standartlarına göre bile iyi sayılmaz. 245 litrelik bagaj hacmi de bu sınıfın küçük değerlerinden.

### Sürüş özellikleri

Ypsilon'da yer alan 1.3 litrelik Multijet II motor, 4000 d/d'de 95 HP güç ve 1500 d/d'de 200 Nm tork üretiyor. Sarsıntısız çalışan stop-start sistemi ile donatılmış bu motor Ypsilon'un 1050 kg'lık ağırlığını zorlanmadan taşıyor. Üstelik 95 HP'lik 1.3 Multijet motorun alt devirleri Fiat Grubu'nun diğer modellerinde görev yapan 75 HP ve 85 HP'lik versiyonlardan biraz daha canlı. Bu motorun asıl uzmanlık alanı kuşkusuz ki yakıt tüketimi ve 600 km'yi aşan kullanımımız boyunca 4.6 lt/100 km'lik tüketim ortalama-sı elde ettik.



**ÖN KOLTUKLAR RAHAT. ARKA KOLTUKLARDA BAŞ MESAFESİ BİRAZ KISITLI. 5 İLERİ ORANLI MANUEL ŞANZİMANIN YERLEŞİMİ BAŞARILI VE VİTES GEÇİŞLERİ RAHAT. TEK BÖLGELİ ELEKTRONİK KLİMANIN KULLANIMI KOLAY.**





*OTOMOBİL, GİZLİ KAPI  
KOLU SAYESİNDE  
ÜÇ KAPILI HAVASI  
YARATIYOR. BAGAJ HACMİ  
245 LİTRE.*



Otomobilin kullanımı genel olarak rahat. Vites kolu pozisyonu iyi ve vites geçişleri sorunsuz. Özellikle CITY modunda kuş gibi hafifleyen direksiyon sayesinde park etmek de kolay. Ne yazık ki çapraz geri görüş biraz kısıtlı. Uzun boylular için sağ ön çapraz görüşte de problem var. Bunun nedeni ise yüksek gösterge tablosu siperliği ile alçak dikiz aynası ara-

sında kalan alanın az olması. Konforlu süspansiyon sistemine sahip Ypsilon yol tutuş olarak üst seviyede değil, ama tedirginlik de vermiyor. Günümüz Türkiye'sinde mütevazı Dacia Sandero bile ESP'yi standart olarak sunarken, ısıtılı şehir yaşamının otomobili olarak lanse edilen Ypsilon'da ESP, Pack Dolce Vita Magic adı verilen opsiyonel paket kapsamında ge-

liyor. 1200 Euro'luk bu paket ESP, sis farları, elektrikli arka camlar, otomatik klima, magic parking (otomatik park sistemi), yağmur sensörü ve hız sabitleme sistemi gibi ekipmanları içeriyor.

### **Sonuç**

Ypsilon 1.3 Multijet II 95 HP, makul bir performans ve iyi yakıt ekonomi-

si sunuyor. Bir takım kusurları olsa da, fiyat 95 HP'lik dizel motorlu küçük sınıf bir otomobil için iyi bir seviyede. Özellikle de en alt donanım seviyesindeki Fiat Punto 1.3 Multijet 75 HP Pop'un 41.050 TL'lik fiyatı düşünüldüğünde. Bizce ESP'nin opsiyon paketinden çıkartılıp, standart donanıma eklenmesi bu otomobile yakışan bir uygulama olacaktır.





### Lancia Ypsilon 1.3 Multijet 95 HP

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1248 cc, 4 silindirli, common rail, turbo dizel  
Şanzıman: ..... 5 ileri oranlı manuel  
Maksimum güç: ..... 95 HP @ 4000 d/d  
Maksimum tork: ..... 200 Nm @ 1500 d/d  
Maksimum hız: ..... 183 km/s  
0-100 km/s: ..... 11.4 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 3842 / 1676 / 1517 mm  
Bagaj hacmi: ..... 245 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 4.7 / 3.2 / 3.8 lt / 100 km  
Fiyat: ..... 39.950 TL + 1100 TL (plaka, ruhsat, vb masraflar)

+ Yakıt tüketimi, konfor, stil, fiyat

- Görüş açıları, işçilik, ESP standart değil, arka koltuk baş mesafesi

99 g/km **A**



# PODYUMDA

Toyota Auris, 2013 yılının şu ana kadarki satışlarına baktığımızda, kompakt hatchback sınıfında Opel Astra ve Volkswagen Golf'ün ardından podyumun üçüncü sırasında yer alıyor.

**Yazı: Emre Anamur**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**

Şu anki görünümüyle 2012 yazından bu yana yollarda olan Toyota Auris, Türkiye'de 1.33 ve 1.6 litrelik benzinli motorların yanı sıra 1.4 D-4D turbo dizel motorla satılıyor. Bu sayımızda, daha önce benzinli motorunu test ettiğimiz Auris'in 1.4 D-4D Manuel versiyonuna yer veriyoruz.

## Sportif tasarım

5 kapılı bir kompakt hatchback olan Toyota Auris, hem önden hem de arkadan bakıldığında göze hoş gelen sportif bir tasarıma sahip. Yandan görünüm ise ön ve arka tasarımlar kadar güzel değil. 16 inç'lik lastiklerle yere basan otomobilin led gündüz farları modern bir görünüm sağlıyor. 4275 mm uzunluğa, 1760 mm genişliğe ve 1460 mm yüksekliğe sahip olan aracın dingil mesafesi 2600 mm. Auris'in bagaj hacmi ise 353 litre.







AURIS'İN İÇ MEKANI TASARIM OLARAK  
MODERN OTOMOBİLLERİN HAYLİ GERİSİNDE.  
GECE SÜRÜŞLERİNDE OLUŞAN LOŞ ORTAM  
GÖSTERGELERİ OKUMAYI DAHİ GÜÇLESTİRİYOR.





**Kokpit tekdüze**

Otomobilin içine geçtiğinizde sizi eski tasarımlı kumanda birimi ve göstergelerden oluşmuş bir konsol karşılıyor. Malzeme kalitesi de vasat. Özellikle gece sürüşlerinde, kokpitteki gösterge birimlerinin aydınlatması da yetersiz kalıyor (Tercih edilen soluk mavi rengin bunda etkisi büyük). Göstergelerin gündüz vakti okunaklılığı ve kumanda birimlerinin ergonomikliği konusunda ise bir sorun bulunmuyor. Eşya gözü ve bardaklık da yeterli. Vites kolunun ilerisindeki bölgeye konumlandırılmış olan usb ve aux girişlerinin yeri iyi ve kullanımı kolay. Koltuklar rahat. Arkada diz, baş ve omuz mesafeleri makul. Burada zeminin düz olması ortada oturan kişiyi rahat ettiriyor.

**Motor az yakıyor**

Daha önce Toyota'nın birçok modelinde kullanma fırsatı bulduğum 1.4 litrelik D-4D turbo dizel motor, 90 HP güç ve 205 Nm tork üretiyor. Yüksek performans beklemeyenler için gayet yeterli olan bu istekli motor, sunduğu makul performansın yanı sıra düşük yakıt tüketimi ve emisyonla dikkat çekiyor. Fabrika verisi olarak ortalama 5.0 lt/100 km olan tü-



**ÖN KONSOLDAKİ  
EKRANDAN TÜKETİM  
GEÇMİŞİNİZİ TAKİP ETMEK  
MÜMKÜN. KOLTUKLAR  
RAHAT VE KONFORLU.  
START BUTONUyla  
ÇALIŞAN MOTOR DÜŞÜK  
YAKIT TÜKETİYOR.  
ŞANZİMAN 6 İLERİ. BAGAJ  
HACMİ 353 LİTRE.**





ketim, bizim İstanbul ve çevresindeki kullanımımızda 5.4 lt/100 km olarak gerçekleşti. Bu da son derece başarılı bir değer. 180 km/s maksimum hıza ulaşan otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 12.5 saniye. 109 g/km'lik emisyon değeri Auris'i emisyon tablosunda B harfiyle ödüllendiriyor. 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri rahat. Gösterge tablosundaki

uyarı ışıkları, düşük tüketim için doğru vitesi seçmenize yardımcı oluyor. Fren hissiyatı iyi. Küçük arka cam görüşü kısıtlıyor, ama ön konsoldaki Toyota Touch multimedya sisteminin 6.1 inç'lik renkli ve dokunmatik ekranına yansıtılan geri görüş kamerası görüntüsü bu dezavantajı yok ediyor. Yol tutuş başarılı, ancak Türkiye'nin bozuk yollarındaki darbeler iç mekâna yan-

sıyor. Kısa farları yaktığınızda gösterge panelinde herhangi bir bilgi verilmemesi ise aklınızda bu konuda hep bir şüphe olmasına yol açıyor.

### **Baz fiyat 54.850 TL**

Auris 1.4 D-4D Türkiye'de Life, Active, Advance ve Premium adlı donanımlarla satılıyor. Life hariç diğer tüm donanımlarda 6 ileri manuel ve 6 ile-

ri M/M (MultiMode) şanzımanlar arasında tercih yapılabiliyor. Life'ta manuel vites standart. Bu sayfalarda gördüğünüz Auris 1.4 D-4D Advance Manuel modelinin fiyatı 60.500 TL. Sportif dış tasarımı ve başarılı motoruyla öne çıkan otomobilin puan kaybettiği eksiklikler arasında ön konsol tasarımı ve malzeme kalitesi sayılabilir.





## Toyota Auris 1.4 D-4D MT Advance

## Fabrika verileri

Motor: .....1364 cc, 4 silindirli, turbo, dizel  
Şanzıman: .....6 ileri manuel  
Maksimum güç: .....90 HP@ 3800 d/d  
Maksimum tork: .....205 Nm @ 1800-2800 d/d  
Maksimum hız: .....180 km/s  
0-100 km/s: .....12.5 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): .....4275 / 1760 / 1460 mm  
Bagaj hacmi: .....353 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): .....4.2 / 3.7 / 5.0 lt/100 km  
Baz fiyat (1.4 D-4D Life / Test aracı): .....54.850 TL / 60.500 TL

- + Dış tasarım, tüketim, emisyon
- Ön konsol tasarımı, malzeme kalitesi

109 g/km **B**

*HEM ÖNDE HEM DE ARKADA SPORTİF BİR TASARIMI  
BULUNAN AURIS, 1.4 D-4D VERSİYONUNDA DÜŞÜK  
TÜKETİMİ VE EMİSYONUyla ÖVGÜYÜ HAK EDİYOR.*





## **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](http://www.e-otodergi.com) ve aynı şirkete ait olan haber portalı [www.otomobil.com.tr](http://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](http://www.e-otodergi.com) ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) ve [www.testyilligi.com](http://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](http://www.e-otodergi.com) ve [www.testyilligi.com](http://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.



## El Fatiha

Bu ayki yazıma dua ile başlamam sizde bir "İnanç Dünyası" programı ambiansı yaratmış olabilir. (Yaşı 30+ olanlar İnanç Dünyası'nı iyi bilirler. Bilmeyenler için belirteyim: Tek kanallı TRT döneminde Perşembe akşamları yayınlanan dini içerikli bir programdı. Böyle bir girizgah yapmış olmamın sebebi ise ülkemizin otomobil sporlarında son dönemlerde yaşanan düşüş.

Zaten artık dibe vurmuş olan ve türlü iteklemelere rağmen bir türlü düzelenemeyen otomobil sporlarımızda ülkemizin en köklü kulüplerinden biri olan İstanbul Otomobil Kulübü tarihinde ilk kez para bulunamadığı için yarışı yapamayacağını açıkladı. Sporun ve sponsorların beşiği İstanbul'da yarış yapacak bütçe bulunamıyorsa bu spor artık ülkemizde bitme noktasına gelmiştir.

Sponsorlar dolandırıldı ve spordan kaçırıldı.

Sporcular küstürüldü ve kaçırıldı. Rallilerde start sayıları mahalli ve klasikler olmasa 20-25.

Spor önce internet forumlarında, sonra da sosyal medyada kurtarıldı. (Hala da kurtarılmaya devam ediyor).

Seyirci sorunu deseniz 26.754 kez yazdım. 26.755'inci kez yazmayacağım. Delikanlı PRS (profesyonel ralli seyircileri) grubu olmasa börtü böceğe gazlayacak millet.

Yönetici tabaka kendine biat etmeyenleri içinden teker teker ayıklama derdinde. Serhan Acar gibi "tek kişilik federasyon" bir ismi bile tek kalemde harcadılar. Muhalefet desen seçim bozgununun üstüne sürekli sağlı sollu yumruklarla iktidarı devirme peşinde.

Bu saatten sonra ülkemizde otomobil sporlarının bundan daha iyi durumda olacağını sanmıyorum. Daha da kötü olamaz artık. 1990 senesinden beri bu sporu takipteyim ve bazen yükselir gibi olsa da başarı eğrisi hep aşağı doğru koşar seviyede. O zaman biz musalla taşındaki otomobil sporlarımız için hep birlikte er kişi niyetine Fatiha okuyalım.



Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar\_grkn

## V1 Challenge'da tansiyon yükseliyor

**Şampiyonada lider durumda bulunan Can Tolon, bu yarışı da kazanarak sezon sonunda verilecek altın kupaya bir adım daha yaklaştı.**

**Yazı: Gürkan Çağlar**

18 pilotun Türkiye'nin ilk yerli yarış otomobili Volkicar ile start aldığı şampiyonanın 5. ayak yarışı, İzmit Körfez Pisti'nde düzenlendi. Sıralama turlarında ilk sırada yer alan Can Tolon'u Burak Çukurova takip etti. Volkicar otomobilleri ile Körfez Pisti'nin uzun düzlükleri ve hızlı virajlarında 8 tur üzerinden yarışan pilotlardan ilk virajda Serhat Keskin'in yol dışına çıkması yürekleri ağza getirse de İstanbullu pilot yarışa devam etti. Yarıştaki tek büyük kaza Toprak Candan ile Özgür Gür arasında yaşandı. Startta beşincilik pozisyonunu Özgür Gür'e kaptıran Toprak Candan ilerleyen turlarda ataklarını sıklaştırdı. Rakibi ile girdiği sıcak mücadele sırasında yol dışına çıkarak lastik bariyerlere çarpan Candan, yarışı tamamlayamadı.

### Can Tolon tecrübesini konuştu

İyi bir start alan Can Tolon yarışı başından sonuna lider götürerek zafere ulaştı. Başarılı spor-

cuları para ödülü ile destekleyen Türkiye'nin tek yarış organizasyonu V1 Challenge'da Can Tolon'un kazandığı toplam ödül tutarı 30 bin lira oldu. Yarışı Burak Çukurova ikinci sırada tamamladı ve şampiyonluk şansını son yarışa taşıdı. Yarışın üçüncüsü Yağız Avcı oldu. Gökşun Erkek bu yarışta elde ettiği dördüncülük ile genel klasmanda üçüncülüğe çıktı. Ayrıca V1 Challenge Moldova'da yarışan Chiril Gaburici misafir pilot olarak Körfez yarışına renk kattı. Sezonun son yarışı 16 Kasım tarihinde Anyalya'da düzenlenecek ve V1 Challenge ilk kez Antalya motorspor severlerle buluşacak.





# Vettel şampiyonlukları dörtledi

Hindistan GP'sinde zafere ulaşan Sebastian Vettel bu sonuçla kariyerinde ard arda dördüncü kez F1 Pilotlar Şampiyonluğu'nu kazandı.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

Sebastian Vettel elde ettiği başarıyla birlikte Juan Manuel Fangio, Alain Prost ve Michael Schumacher'in ardından dört kez bu unvana ulaşan tarihteki en genç dördüncü isim oldu.

Gelenekselleşen pole pozisyonuyla birlikte liderliğe yükselerek 3. turda pite gelip orta sert hamura geçen ve 17. sıraya kadar gerileyen Vettel, kısa sürede tüm rakiplerini tek tek





geçerek ilk sıraya yükseldi. Yarışı vatan-  
dışı Nico Rosberg'in 29 saniye  
önünde tamamlayan Alman pilot fini-  
şi geçtikten sonra aracını kendi ek-  
seni etrafında döndürerek seyirci-  
lere zafer şovu yaptı. Yarışa 17. sıra-  
dan başlayan Romain Grosjean pod-  
yumun üçüncü ve son basamağının  
sahibi oldu. Ferrari'de son yarışlarını  
yapan Felipe Massa 4. sırada dama-  
lı bayrağın altından geçerken, takım  
arkadaşı Fernando Alonso ise ilk tur-  
da Mark Webber ile çarpışarak ha-  
sar gören aracını pite getirerek ge-  
rilere düştü ve 11. sırada mücade-  
leyi tamamladı. McLaren'da bu sezon  
umduğunu bulamayan Sergio Pe-  
rez 5. sırada finişe gelirken, kendisi-  
ni genel klasmanda deneyimli rakip-  
leri Lewis Hamilton ve Kimi Raikko-  
nen izlediler.

### Vettel: "Söyleyecek söz bulamıyo- rum"

Hindistan Grand Prix'ini kazanarak  
Formula 1'de üst üste 4. şampiyonlu-  
ğunu elde eden Vettel, finiş çizgisini  
geçtikten sonra neredeyse dilinin tu-  
tulduğunu, mutluluğunu tarif edecek  
söz bulamadığını ifade etti. Alman  
pilot ""Söyleyebilecek birkaç keli-  
me bulmak sanki yıllar sürdü. Çizgi-



Sebastian Vettel ile dördüncü kez  
pilotlar şampiyonluğunu yaşayan  
Red Bull Racing takımı toplu halde  
objektiflere zafer pozu verdi.



Romain Grosjean yarış  
öncesi sakin görünüyordu.



Nico Rosberg vatandaşı  
Sebastian Vettel'in 29  
saniye ardında 2. oldu.



yi geçtiğim an tamamen kendimden geçmiş haldeydim. Çok fazla şey söylemek isteyip dilinizden tek bir kelime çıkmadığı anlar vardır. Bu da öyle bir andı benim için. Aracıma binip takımdaki herkes için kazanmak ve neyim varsa ortaya koymak benim için bir zevk. Aracım bugün akıl almaz derecede iyiydi. Tüm sezon boyunca böyleydi aslında. Daha fazlasını isteyemem. Finişten sonra aracımı ekseni etrafında çevirmem önceden planlanmış bir hareket değildi. Bu konuda daha önce hiçbir şey düşünmemiştim. Guillaume Roquelin benden normal prosedürü uygulamamı istedi ama kendi kendime bu kez değil dedim. Ana tribünde çok fazla insan vardı ve bunu yap-

mak zorunda hissettim kendimi. Genellikle böyle şeyler yapmamıza izin verilmez fakat bu sefer bana bu hareket çok doğru geldi. Taş gediğine oturdu bence. Yanlış bir şey yapmadığım halde yuhalandım ve kişisel olarak kolay bir sezon geçirmedim. Bunun üzerinden gelmek için gerekli cevabı pistte vermek istedim. Çok gururluyum." şeklinde konuştu.



**Sergio Perez McLaren ile yine umduğunu bulamadı.**



**Felipe Massa dördüncü sırada finişe geldi.**



**Lewis Hamilton Hindistan'da üst sıraları zorlayamadı.**



**Kimi Raikkonen için Hindistan keyifli geçmedi.**

#### Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastian Vettel.....	322
2.....	Fernando Alonso.....	207
3.....	Kimi Raikkonen .....	183
4.....	Lewis Hamilton.....	159
5.....	Mark Webber .....	148
6.....	Nico Rosberg .....	144
7.....	Felipe Massa .....	102
8.....	Romain Grosjean .....	102
9.....	Jenson Button.....	60

#### Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım .....	Puan
1 .....	Red Bull-Renault.....	470
2.....	Ferrari .....	309
3.....	Mercedes.....	303
4 .....	Lotus-Renault.....	285
5 .....	McLaren-Mercedes .....	93
6 .....	Force India-Mercedes .....	68
7 .....	Sauber-Ferrari .....	55
8 .....	Toro Rosso-Ferrari.....	32
9.....	Williams-Renault .....	1

#### Formula1 Hindistan GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot .....	Takım.....	Zaman
1 .....	Sebastian Vettel .....	Red Bull-Renault.....	1:31:12.187
2.....	Nico Rosberg .....	Mercedes .....	+ 29.823
3.....	Romain Grosjean .....	Lotus-Renault.....	+ 39.892
4 .....	Felipe Massa .....	Ferrari .....	+ 41.692
5.....	Sergio Perez .....	McLaren-Mercedes.....	+ 43.829
6 .....	Lewis Hamilton.....	Mercedes .....	+ 52.4
7.....	Kimi Raikkonen .....	Lotus-Renault.....	+ 1:07.900
8.....	Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+ 1:12.800
9.....	Adrian Sutil .....	Force India-Mercedes.....	+ 1:14.700
10. ....	Daniele Ricciardo .....	Toro Rosso-Ferrari.....	+ 1:16.200



# Ogier takımını da memnun etti

Bir önceki yarış Fransa Rallisi'nde kariyerinin ilk Dünya Ralli Pilotlar Şampiyonluğu'nu ilan eden Sebastien Ogier, İspanya'da zafere ulaşarak Volkswagen takımını da Markalar Şampiyonu yaptı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Yarısı asfalt, yarısı da toprak etaplarda yapılan İspanya Rallisi'nde ilk günü lider olarak tamamlayan yeni şampiyon Sebastien Ogier, ilk gün elde ettiği liderliği ikinci gün takım arkadaşı Jari Latvala'ya kaptırsa da son gün Finli rakibinin otomobilinin motorunda yaşadığı sorunlarla tekrar liderliği eline alarak İspanya'dan da zaferle ayrılmayı başardı. Jari Latvala birinciliği kaptırdığı Ogier'in ardından ikinci sırada finişe gelirken Volkswagen Motorsport

takımı şampiyonadaki ilk sezonlarında pilotlar ve markalarda zafere ulaşarak ihtişamlı bir seneye imza attılar. Mikko Hirvonen üçüncü sırada finişe gelerek Citroen takımının klasmandaki en iyi sıradaki pilotu oldu. Zirveyi zorlaması beklenen Thierry Neuville ise dördüncü sırada ralliyi noktalarken, takım arkadaşları Evgeny Novikov ve Mads Ostberg de Belçikalı genç pilotu klasmanda takip ettiler. Robert Kubica ise Formula 1 pistlerinden ralli parkurları-



Jari Latvala son gün yaşadığı problemlerle zaferi takım arkadaşı Ogier'e kaptırdı.

Mikko Hirvonen Volkswagen'lerin hızına İspanya'da da yetişemedi.



Robert Kubica bu sezonun WRC-2'deki şampiyon ismi oldu.





**Evgeny Novikov'un gece etaplarındaki kızıl fren diskleri dikkat çekti.**



**Mads Ostberg sezonun başındaki formundan uzak görünüyor.**

na geçtiği ve şampiyona kovalamaya başladığı ilk sezonunda WRC-2 birincisi olurken bu sonuçla şampiyonluğa ulaşmayı başardı.

### **Jost Capito: “İlk sezon bizim için inanılmaz geçti”**

İlk sezonu çifte başarıyla noktalarak şampiyonaya damgasını vuran Volkswagen Motorsport takımının patronu Jost Capito: “Yeni bir otomobil ve ekiple ilk sezonumuzda çifte şampiyonluk yaşamak harika bir duygu. Bir önceki Fransa Rallisi Sebastien Ogier ve Julien Ingrassia için gerçek bir rüyaydı. Bu olağanüstü başa-

rımız Volkswagen firmasının ürün satışlarına da olumlu derecede yansıtacaktır” açıklamasını yaptı. Bu sene pilotlar ve markalar şampiyonluğunu rakipleri Volkswagen’e kaptıran Citroen takımının patronu Yves Matton ise “Çok büyük bir sezon geçirdiler ve şampiyonluğu hak ettiler. Kendilerini tebrik ediyorum” dedi. Dünya Ralli Şampiyonası’nın son yarışı 14-17 Kasım tarihlerinde İngiltere’de koşulacak. Bu yarışta sezonun WRC-2 şampiyonu olan Robert Kubica ilk kez Citroen DS3 WRC’nin direksiyonuna geçecek.



**Üst sıraları zorlaması beklenen Thierry Neuville hayal kırıklığı yarattı.**

### **WRC İspanya Rallisi Genel Klasmanı**

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman
1.....	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia .....	Volkswagen Polo WRC .....	3:33:21.2
2.....	Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila .....	Volkswagen Polo WRC .....	+ 32.9
3.....	Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen .....	Citroen DS3 WRC .....	+ 1: 13.7
4.....	Thierry Neuville / Nicolas Gilsoul .....	Ford Fiesta WRC .....	+ 1: 33.9
5.....	Evgeny Novikov / Ilka Minor .....	Ford Fiesta WRC .....	+ 2: 01.0
6.....	Mads Ostberg / Jonas Andersson .....	Ford Fiesta WRC.....	+ 2: 26.0
7.....	Martin Prokop / Michal Ernst .....	Ford Fiesta WRC .....	+ 4: 55.8
8.....	Hayden Paddon / John Kennard .....	Ford Fiesta WRC .....	+ 6: 55.7
9.....	Robert Kubica / Maciej Baran .....	Citroen DS3 RRC .....	+ 11: 14.1
10.....	Abdulaziz Al-Kuwari / Killian Duffy .....	Ford Fiesta RRC .....	+ 13: 26.8





### Ben Spies'tan erken veda

Kariyerinde 2009 senesinde World Superbike şampiyonluğu bulunan Ben Spies, omzundaki sakatlık problemi nedeniyle yarış hayatını noktaladığını açıkladı. 29 yaşındaki Teksaslı sürücü, geçtiğimiz sezon Yamaha'da yarışırken Malezya'da düşerek omzundan ciddi bir şekilde sakatlanmış ve son iki yarışa katılamamıştı. Bu sezon Ignite Pramac Ducati takımına transfer olan Spies, sadece iki yarışta start alabildi. En son Indianapolis Pisti'nde düşerek tekrar sakatlığı nükseden Amerikalı şampiyon sürücü, kendi web sitesinden yaptığı açıklamada ""Ducati ile yarışmak için büyük umutlarım vardı ve bana zor dönemlerinde inanılmaz destek oldu. Onlarla birlikte istediklerimizi yapamadık ve bu yüzden hayal kırıklığı yaşıyorum. 20 yıldır motor yarışları içerisindeyim ve bu büyük bir rüya. Ama üzülerek belirtmek gerekir ki, bu rüyaya bir son verme zamanı geldi." şeklinde konuştu.

### Çetinkaya'lar Cumhuriyet Rallisi'nde Zirvede

2013 Ege Kupası'nın son ayağı olan Cumhuriyet Rallisi kısa adı EOSK olan Ege Otomobil Sporları tarafından 27 Ekim tarihinde organize edildi. Alkanlar Metal - Lazer sponsorluğunda yarışan ve bu yarışa ağabeyi Halil Çetinkaya ile katılan Kemal Çetinkaya, kategori 1'de son iki yıldır bırakmadığı podyumun en üst basamağını bir kez daha kimseye kaptırmadı ve birinci sırayı elde etti. Ege Kupası kurallarına göre süper kategoride yarışan otomobiller genel klasman dışı yarıştıklarından, normalde üçüncü sırada görünen ekip genel klasmanda da birinci oldu. Alkan Erden'in büyük desteği ile Tosfed Ralli Kupası'nın yanı sıra Ege Kupası'nın tamamında start alan Kemal Çetinkaya ilk yarıştaki mekanik sorunlar sonucu son yarışa iddialı bir konumda gelememişti. Son yarıştan iyi bir derece ile ayrılmak isteyen ekip, yarışı birinci tamamlamayı başardı.



### Go Motorsports'tan sezona ıslak veda

5-6 Ekim tarihlerinde Hockenheim Ring'de yapılan Porsche Sports Cup Almanya'da dört pilotu ile start alan Go Motorsports ekibi 2013 sezonunu tamamladı. Ayrıca Türk pilotlar Porsche otomobilleri ile 2 saatlik dayanıklılık yarışına da katılarak ülkemizi temsil ettiler. Arif Suyabatmaz, Cenk Ceyişakar, Cengiz Oğuzhan ve Yadel Oskan'dan oluşan Go Motorsports ekibi Porsche 997 GT3 Cup otomobilleri ile start aldılar. Arif Suyabatmaz kategorisinde 12. oldu. Pazar günü yağmura karşın rakiplerine yetişerek iyi bir mücadele sergilerken bu yarışta en iyi Türk pilot, kategorisinde 13. olan Yadel Oskan idi. Pazar günü Porsche otomobilleri ile sezonun son endurance yarışına da katılan Go Motorsports pilotları birbirlerine çok yakın bir mücadele sergiledi. 5 saniye fark ile biten yarışta Ceyişakar – Suyabatmaz 11. olurken, Oskan – Oğuzhan ikilisi 12. oldu.





## İstanbul Rallisi 14-15 Aralık'a ertelendi

TOSFED takviminde 2-3 Kasım tarihlerinde yapılacağı açıklanan ancak organizatör kulüp olan İSOK'ın finans problemleri yüzünden yapamacağını duyurulan 34. İstanbul Rallisi'nin akıbeti merak konusuydu. 26 Ekim 2013 günü yapılan TOSFED Yönetim Kurulu toplantısı sonunda; Eskişehir, Kocaeli ve Bursa ile diğer kulüplerden gelen tekliflerin değerlendirilerek rallinin 14-15 Aralık tarihlerinde yapılmasına karar verildi. İstanbul Rallisi ile ilgili detayların ilerleyen günlerde federasyon tarafından açıklanacağı bildirildi. İstanbul Rallisi'nin İSOK tarafından iptal edilmesinin açıklanmasının ardından sosyal medyada oldukça tepki gösteren ralli ekipleri tarafından da gelişmeler merakla bekleniyor. İstanbul Otomobil Kulübü'nün parasızlık yüzünden yarış yapamayışı, sporun ülkemizdeki geleceği açısından tehlike sinyallerini çalar hale getirdi.



## Kaan Gürgenç şampiyon oldu

Intercity İstanbul Park pistinde 26 - 27 Ekim tarihlerinde koşulan Türkiye Pist Şampiyonası'nın 5. ayak yarışlarında Süper Grup ve Takımlar Şampiyonası'nda liderliğini sürdüren Borusan Otomotiv Motorsport, hafta sonu gerçekleşen 4 yarışta 4 birincilik kazanarak şampiyonanın tamamlanmasına tek yarış kala önemli bir avantaj elde etti. Süper Grup'ta yarışan son 2 yılın Türkiye Pist Süper Grup şampiyonu Kaan Gürgenç bu sezon kazandığı 7 tane 1'incilik ve iki 2'incilikle şampiyonanın tamamlanmasına tek ayak kala bir kez daha şampiyonluğunu ilan etti. Kaan Gürgenç'in bu başarısı tüm takım için büyük bir mutluluk ve gurur kaynağı oldu. Her yarış başarı grafiğini ve tecrübesini arttıran Levent Kocabıyık ise rakipleriyle girdiği sıkı mücadele sonunda hafta sonu kazandığı 2 ve 3'üncülük dereceleri ile Süper Grup şampiyonluğunda takım arkadaşının arkasında önemli bir farkla 2'inciliğinin devam etmesini sağladı.

## Lorenzo direniyor

MotoGP sezonunun sonundan bir önceki yarışının yapıldığı Japonya'da pole pozisyonunda yarışa başlayan Jorge Lorenzo, Motegi'de zaferin sahibi olurken şampiyonluk savaşını da son yarışa taşımayı başardı. Repsol Honda takımının İspanyol sürücüleri Marc Marquez ve Dani Pedrosa'nın baskılarına karşı iyi savunma yapan Lorenzo, Yamaha'nın motorunun Motegi'ye uygun olmasından dolayı rakiplerine geçiş izni vermedi. Geçtiğimiz yılın şampiyonu Lorenzo bu sonuçla Yamaha'nın MotoGP'deki 200. yarış zaferini kazandıran isim olarak tarihe geçti. Şampiyonada halen lider durumda bulunan Marc Marquez yarış ikinci sırada bitirirken, Dani Pedrosa podyumu tamamlayan son isim oldu. Bu sezonun şampiyonu 10 Kasım Pazar günü Valencia Pisti'nde belli olacak.





e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



***e-otodergi***