

WWW.

MART 2012

SAYI: 45

# ***e-otodergi***.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**M Performance**

## **İlk Sürüş: BMW M550d xDrive**

• CENEVRE OTOMOBİL FUARI • PUNTO 0.9 TwinAir • ASX DİZEL 4x4 • i20 TROY • 308 1.6 e-HDi

**TÜRKİYE'DE  
İLK ve TEK!**

**VEDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

## Cenevre, facebook ve iPad üzerine

Avrupa'nın en önemli otomobil fuarlarından biri olan Cenevre Otomobil Fuarı, bu yıl 8-18 Mart tarihleri arasında gerçekleştirilecek. Biz de fuarı, 6-7 Mart tarihlerinde organize edilen basın günlerinde ziyaret edeceğiz. e-otodergi ve otomobil.com.tr editörleri olarak, kendi organizasyonumuz dahilinde katılacağımız bu yılki fuar; hem basın günlerinde hem de Mart ayı boyunca otomobil.com.tr haber portalımızda tüm ayrıntılarıyla yer alacak. Fuarda elde edeceğimiz haberleri, özel görüntüler eşliğinde, gerek video gerekse fotoğraf formatında sizlerle paylaşacağız. Bu nedenle haber portalımızı takip etmenizi tavsiye ediyorum. Elbette fuarla ilgili bazı özel haberler, e-otodergi'nin Nisan sayısında da yer alacak.

Size vermek istediğim bir diğer haber ise facebook sayfamızla ilgili. facebook'ta ilk dönemlerde "kişi" olarak açtığımız hesabımız, uzun süredir bu web sitesinin bir kuralı nedeniyle 5000 kişiyle sınırlı kalmıştı. Şubat ayı içerisinde bu hesabımızı "kişi"den "sayfa"ya çevirdik ve artık tüm duyurularımızı, twitter hesabımızın yanı sıra buradan da yapıyoruz. Ve artık facebook sayfamızı, kişi sayısı sınırı olmaksızın herkes beğenebiliyor. Eğer sayfamızı beğenenler arasına katılmak ve tüm facebook duyurularımızdan haberdar olmak istiyorsanız BURAYA tıklayıp sayfamıza ulaşabilirsiniz.

Öte yandan, geçen ay editör yazımda da belirttiğim gibi e-otodergi iPad uygulaması tamamen yenilendi. Dergimizi en keyifli şekilde okumanızın ve videolu test ölçümlerini de iPad'den izleyebilmeniz için 2.7 sürümünü iPad App Store ya da iTunes'tan ücretsiz olarak indirmekten geçiyor.

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

## Kim çevreci?

Bu satırları yazdığım sırada 82'nci Cenevre Otomobil Fuarı'nın başlamasına yaklaşık bir günlük bir süre var. Fuarda tanıtılacak modeller arasında spor modeller kadar çevreci modellerin de öne çıkacağını öngörmek, çevreci uygulamalara yönelik ayrı bir bölümün olması dolayısıyla zor değil.

Günümüzde çevreci üretim teknikleri, çevreci ar-ge çalışmaları, daha düşük tüketim, daha düşük emisyon değerleri gittikçe önem kazanıyor. Çünkü nefes almadan yaşamak mümkün değil ve çevre kirliliğine bağlı hastalıklar insan hayatını tehdit eder halde. Bununla ilgili olarak konu çevreden açıldığında aklıma bundan dört-beş yıl önce CNW Marketing Research adlı yabancı bir pazar araştırmaları şirketinin yaptığı çalışma geliyor. Bu çalışmaya otomobilin tasarım aşamasındaki çevresel etkilerden, üretim aşamasına, daha sonra kullanım süresince tükettiği yakıt, ne kadar bakım ihtiyacı olduğu, geri dönüşüm kolaylığı gibi etkenler dahil edilmişti. Sonuçlara göre daha basit üretim teknikleri gibi nedenlere Jeep Wrangler daha çok yakıt tüketmesine rağmen birçok hibrid otomobili geride bırakmış ve en çevreci otomobil çıkmıştı.

Gelelim sorunun yanıtına. Bence her otomobil, sahibi kadar çevreci olabilir. Çünkü çevreci bir otomobil sürekli dip gaz kullanılır, bakkala bile otomobille gidilirse, artacak enerji tüketiminden dolayı çevrecilikten söz edebilmek mümkün olmaz. Veya tam tersi, çevrecilik iddiası olmayan bir otomobili, sadece keyif otomobili olarak, özel zamanlarda, az kullanarak çevreci olabilmek mümkün olabilir. Mutlu bir ay dileklerimle.

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

# YENİ PEUGEOT 308 SENİ FARKLI KILAN KARAKTERİNDİR.



Ayrıntılı bilgi için  
lütfen tıklayın.

PEUGEOT TAVSİYE EDER: **TOTAL**

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

Peugeot 308 1.6 e-HDi 112 hp Auto6R için ortalama CO<sub>2</sub> emisyon değeri 104 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 3.7 L/100 km, şehir içi yakıt tüketimi 4.6 L/100 km'dir.

e-HDi Micro-Hybrid Teknolojisi, Stop&Start sistemi ile kırmızı ışık gibi kısa süreli duraklamalarda motoru durdurur. Hareket edileceği anda otomatik olarak tekrar çalıştırır. Bu sayede karbondioksit salınımını azaltır ve şehir içinde %15'e varan yakıt tasarrufu sağlar. Yeni Peugeot 308, yeni yüzü, yeni nesil Stop&Start sistemli e-HDi Micro-Hybrid Teknolojisi ve standart ESP donanımı ile Peugeot Yetkili Satıcıları'nda keşfedilmeyi bekliyor.

YENİ PEUGEOT **308**



**PEUGEOT**  
MOTION & EMOTION

**HABERLER**

- 06 Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse
- 11 Euro NCAP çarpışma testleri
- 13 Volvo 2011 değerlendirmesi
- 16 e-otodergi iPad uygulaması
- 18 Ocak 2012 otomobil satışları
- 22 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

**BİLGİLENDİRME**

- 23 Karbondioksit emisyon değerleri

**İLK SÜRÜŞ İZLENİMİ**

- 24 BMW 640d xDrive Coupe
- 29 BMW M550d Sedan

- 35 Skoda Yeti GreenLine 1.6 TDI 4x2
- 38 Fiat Punto 0.9 Twinair Turbo 85 HP
- 43 Fiat Freemont 2.0 Multijet AWD

**AKTİVİTE**

- 48 BMW xDrive Kış Sürüşü

**VIDEOLU TESTLER**

- 55 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 57 Hyundai i20 Troy 1.4 CRDi 90 HP
- 62 Honda Civic Sedan 1.6 Otomatik

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 69 Mitsubishi ASX 1.8 DI-D 4x4

- 73 Peugeot 308 1.6 e-HDi Auto6R

- 78 Toyota Yaris 1.4 D-4D

**YASAL UYARI**

- 83 e-otodergi hakkında yasal uyarı

**MOTORSPORLARI**

- 84 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 85 WRC İsveç Rallisi
- 88 IRC Sata Acores Rallisi
- 91 World Supersport Avustralya
- 93 TOSFED Ödül Töreni
- 95 Haberler

**07****82'NCİ  
CENEVRE  
OTOMOBİL FUARI****Okumak istediğiniz konunun sayfa  
numarasına tıklayabilirsiniz!****e-otodergi**

MART 2012 - SAYI 45

**Sahibi**

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

**Editörler**

**Emre Anamur - Tarık Akagün**  
[emre@e-otodergi.com](mailto:emre@e-otodergi.com)  
[tarik@e-otodergi.com](mailto:tarik@e-otodergi.com)

**Görsel Yönetmen**

**Zeynep Siren**  
[zeynep@e-otodergi.com](mailto:zeynep@e-otodergi.com)

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

**Gürkan Çağlar**  
[gurkan@e-otodergi.com](mailto:gurkan@e-otodergi.com)

**Katkıda Bulunan****İsa Demir****Reklam**[reklam@e-otodergi.com](mailto: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.



Yeni BMW 3 Serisi

BMW İletişim Merkezi  
0850 2521010  
www.bmw.com.tr



Sheer  
Driving Pleasure

# İYİ OLAN KAZANSIN.

Herkes kazanmak için yarışır. Kusursuz performansı, eşsiz tasarımı ve doğuştan gelen sporcu ruhuyla Yeni BMW 3 Serisi kazanmak için gereken tüm donanıma sahip. Kazanmanın güçlü olmaktan geçtiğini düşünenler için BMW Twinpower Turbo dizel ve benzinli motor seçenekleri. Hedefe ulaşma yolunun dinamizm olduğunu düşünenler için sekiz ileri otomatik şanzıman. Ve oyuna kendi karakterini yansıtmak isteyenler için dört farklı sürüş modu. Yeni BMW 3 Serisi Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda sizi bekliyor.

## SPORCU RUHUyla YENİ BMW 3 SERİSİ.

### BMW EfficientDynamics

Daha az tüketim. Daha fazla sürüş keyfi.

Yeni BMW 320d: 1995 cc; 184 bg; 380 Nm/1750-2750 dd; ort. yakıt tüketimi 4,4 lt/100 km; CO<sub>2</sub> emisyonu 117 gr/km  
Yeni BMW 320i: 1997 cc; 184 bg; 270 Nm/1250-4500 dd; ort. yakıt tüketimi 5,9 lt/100 km; CO<sub>2</sub> emisyonu 138 gr/km  
Yeni BMW 328i: 1997 cc; 245 bg; 350 Nm/1250-4800 dd; ort. yakıt tüketimi 6,3 lt/100 km; CO<sub>2</sub> emisyonu 147 gr/km

### Borusan Otomotiv

İnce zevkler, yüksek standartlar.



## En hızlı roadster

Bugatti, 82'nci Cenevre Otomobil Fuarı'nda dünyanın en hızlı roadster'ı unvanını kazanacak olan Veyron Grand Sport Vitesse'yi tanıttı. 431 km/s ile dünya hız rekorunu elinde bulunduran Veyron Super Sport'un sürüş dinamiklerini bünyesinde bulunduran Vitesse, 1001 HP güce ve 1250 Nm torka sahip mevcut Grand

Sport'u bir adım öteye taşıyor. Öyle ki, Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse, dört turbo beslemeli, 8.0 litrelik W16 motora sahip. Bu motor 1200 HP güç ve 1500 Nm tork üretiyor. Dört tekerlekten çekiş sistemine sahip olan Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse, 7 ileri yarı otomatik şanzımanla kumanda ediliyor.



## RENAULT MEGANE ONUN GÜZELLİĞİ SAFKAN



DRIVE THE CHANGE

# Cenevre kapılarını açıyor

8 Mart tarihinde kapılarını 82'nci kez açacak olan Cenevre Otomobil Fuarı; gerek seri üretim, gerekse konsept araç olarak birçok dünya tanıtımına ev sahipliği yapacak. Biz de e-otodergi ve otomobil.com.tr editörleri olarak kendi organizasyonumuz dâhilinde, fuarın basın günleri olan 6 ve 7 Mart tarihlerinde Cenevre'de olacağız. Bağımsız ve tarafsız olarak hazırlayacağımız en güncel haber ve videolara, önce otomobil.com.tr haber portalımızda, daha sonra da e-otodergi Nisan sayısında yer vereceğiz. Bu sayfalarda ise, fuar kapılarını açmadan önce, Şubat ayı boyunca otomobil.com.tr haber portalımızda ayrıntılarını paylaştığımız yeni modellerin fotoğraflarına yer veriyoruz. Tüm bu modellerin detaylarını otomobil.com.tr sitemizde inceleyebilirsiniz. Fuar süresince yine otomobil.com.tr haber portalımızda yapacağımız özel yayınları da takip etmenizi öneriyoruz.



Audi A1

BMW M6  
CabrioCitroen DS4  
Concept

GENEVA 82<sup>ND</sup> INTERNATIONAL  
8-18 MARCH MOTOR SHOW  
2012 AND ACCESSORIES

Fuarın tüm ayrıntıları için: [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)

Audi RS4  
AvantBMW M6  
CoupeFerrari  
CaliforniaBMW  
M135i

Fiat Doblo 7  
KoltukFord Tourneo  
Custom ConceptHonda CR-V  
Concept

Fuarın tüm ayrıntıları için: [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)

Ferrari  
F12berlinettaHyundai i30  
WagonHyundai i-oniq  
Concept

GENEVA 8-18 MARCH 2012 **82<sup>ND</sup> INTERNATIONAL MOTOR SHOW AND ACCESSORIES**

Honda NSX  
Concept



Kia K9

Mercedes-Benz  
SL 63 AMG

Fuarın tüm ayrıntıları için: [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)

GENEVA 82<sup>ND</sup> INTERNATIONAL  
8-18 MARCH MOTOR SHOW  
2012 AND ACCESSORIES

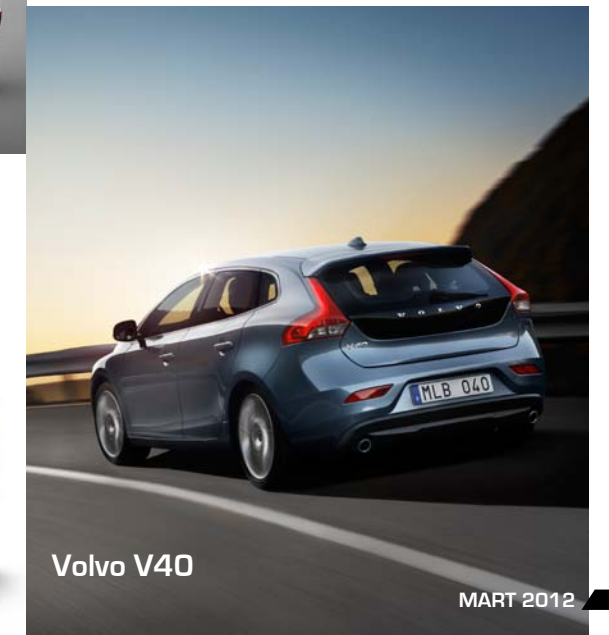
MINI  
Clubvan ConceptNissan Invitation  
ConceptNissan  
Hi-Cross ConceptHyundai  
i20Maserati  
GranTurismo  
Sport

Peugeot XY  
ConceptRange Rover  
Cabrio ConceptPeugeot GTi  
Concept

Fuarın tüm ayrıntıları için: [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)

Porsche  
MacanSeat Toledo  
ConceptRenault Kangoo Energy  
1.5 dCi 90 HPVolkswagen Golf  
GTi Cabrio

GENEVA 82<sup>ND</sup> INTERNATIONAL  
8-18 MARCH MOTOR SHOW  
2012 AND ACCESSORIES



Volvo V40



## Civic 5, Compass 2 yıldız aldı

Euro NCAP iki yeni test sonucu açıkladı. Honda Civic Hatchback beş yıldız alırken, Jeep Compass 2 yıldızda kalarak hayal kırıklığı yarattı.

	Honda Civic Hatchback	Jeep Compass
Yetişkin koruma	34 puan (yüzde 94)	22 puan (yüzde 61)
Çocuk koruma	41 puan (yüzde 83)	37 puan (yüzde 76)
Yaya koruma	25 puan (yüzde 69)	8 puan (yüzde 23)
Güvenlik desteği	6 puan (yüzde 86)	3 puan (yüzde 43)



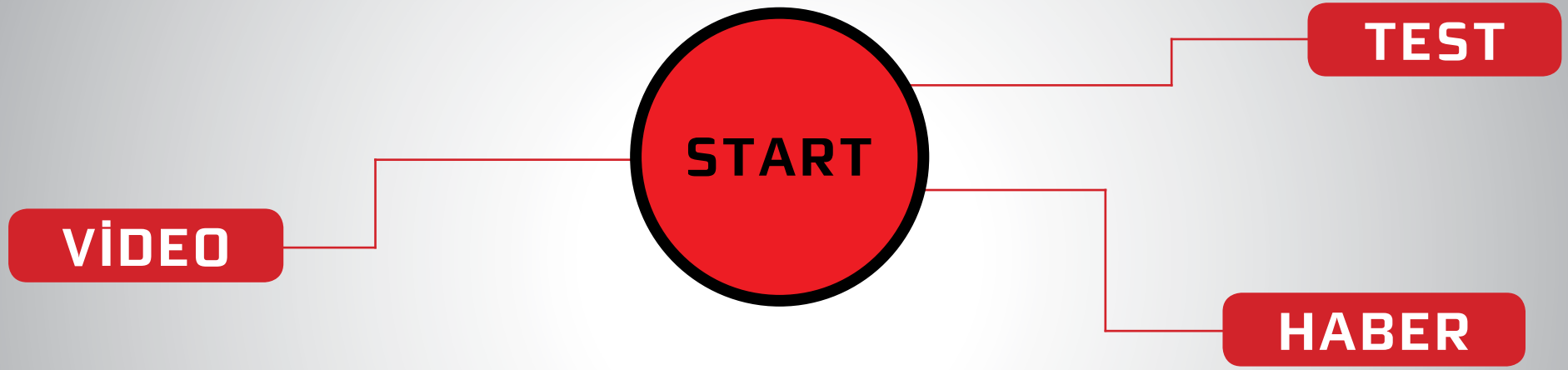
*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

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

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



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

# Volvo Türkiye'de yüzde 42.3 büyüdü

Volvo Car Türkiye, 21-22 Şubat tarihlerinde Uludağ'da düzenlenen basın toplantısı ve test sürüşü organizasyonunda, geride kalan 2011 yılını değerlendirdi. Aktivitede markanın 2012 hedefleri ve yenilikleri de açıklandı.

**Yazı: Emre Anamur / Uludağ - Bursa**



Volvo Car Türkiye tarafından, Volvo Car Türkiye Genel Müdürü Torben Eckardt'ın ev sahipliğinde Bursa-Uludağ'da düzenlenen basın toplantısı ve test sürüşü organizasyonunda, İsveçli markanın 2011 yılı performansı değerlendirildi, 2012 yılına dair hedefler ortaya kondu ve bu yıl pazara sunulacak yeni modeller açıklandı. Volvo ürün gamının yer aldığı serbest test sürüşlerinin yanı sıra Hakan Dinç ve İsmet Özbakır'la co-drive aktivitelerinin de gerçekleştirildiği organizasyonda bir basın toplantısı düzenleyen Volvo Car Türkiye Genel Müdürü Torben Eckardt Volvo'nun hem global anlamda hem de Türkiye pazarındaki 2011 yılını değerlendirdi.

### 2011'de 4662 adet Volvo satıldı

Torben Eckardt'ın yaptığı açıklamalardan aldığımız notlar şöyle: Volvo Car Corporation 2011 yılında dünya çapında yüzde 20.3, Volvo Car Türkiye ise yüzde 42.3 oranında büyüdü. Volvo'nun dünya çapında toplam satışı yüzde 20.3 artarak 449.255 adede ulaştı. Türkiye'deki

satışlar ise yüzde 42.3 artarak son 10 yılın en iyi sonucu olan 4662 adede çıktı. Bu sayede Türkiye'de 2011 yılında en hızlı büyüyen premium marka olan Volvo'nun lüks segmentteki payı yüzde 1.6'lık artışla yüzde 9.7'ye ulaştı. Satışların artmasında yeni S60 ve V60 modelleri önemli rol oynadı. 2011 yılında Türkiye'de 1800 adetten fazla S60 ve V60 satıldı. XC60 ile birlikte 60 serisi satışları 2366 adetle toplam satışlar içinde yüzde 51'lik paya ulaştı.

### 1.6 dizel Powershift'ler geliyor

Volvo Car Türkiye Genel Müdürü Torben Eckardt, toplantıda markanın 2012 hedeflerini ve bu yıl pazara sunulacak yeni modelleri de açıkladı. Buna göre Volvo Car Türkiye, bu yılın Mayıs ayında S60, V60 ve S80 modellerinde DRiVe Powershift 1.6 dizel otomatik versiyonlarını satışa sunacak. Ford modellerinden tanıdığımız çift kavramalı 6 ileri otomatik şanzıman olan Powershift, düşük yakıt tüketiminin yanı sıra maksimum konfor sunacak. 1.6 litrelik DRiVe dizel motorla birlikte sunulacak olan bu şanzı-



**2011 YILINDA TÜRKİYE'DE 4662  
ADET OTOMOBİL SATAN VOLVO  
CAR TÜRKİYE'NİN 2016 YILI İÇİN  
BELİRLEDİĞİ HEDEF 10.000 ADET.**

zıman düşük karbondioksit salınımı konusunda da motoru destekliyor. 115 HP güç ve 270 Nm tork üreten 1.6 DRİVe dizel motor, Powershift şanzımanla birlikte S60'ta 4.3 lt/100 km, V60 ve S80 modellerinde ise 4.5 lt/100 km ortalama yakıt tüketiyor. 2012 yılında bu yeni modellerle birlikte Türkiye'deki satışlarını yüzde 20'lik bir artışla 5600 adet civarına ulaştırmayı ve lüks segmentteki pazar payını da yüzde 11'e çıkarmayı hedefleyen Volvo Car Türkiye, Türkiye pazarı için 2016 hedefini de şimdiden belirlemiş durumda: 10.000

adet satış.

#### **V40 2013 satışlarını katlayacak**

Cenevre Otomobil Fuarı 2012'de tanıtılacak olan beş kapılı kompakt hatchback model Volvo V40'ın bu yılın sonlarında satışa sunulacağını belirten Volvo Car Türkiye Genel Müdürü Torben Eckardt, 2013 yılında V40'tan yüksek satış adetleri bekleğini ifade etti. Eckardt, sınırlı sayıda üretilecek olan Volvo V60 Plug-in Hybrid modelinin ise Türkiye'deki mevcut vergi sistemi dolayısıyla ithal edilmeyeceğini söyledi.

Volvo Car  
Türkiye  
Genel Müdürü  
Torben  
Eckardt



***e-otodergi***

**facebook**

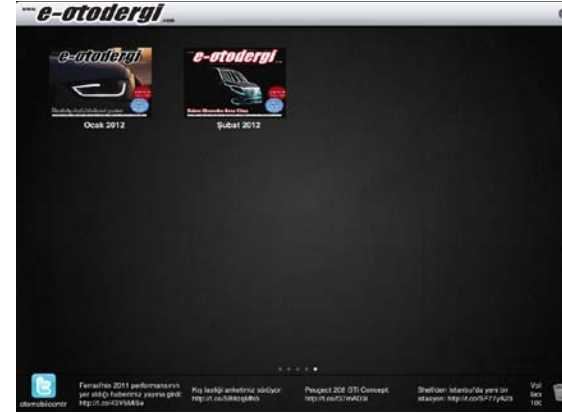
**SAYFAMIZI  
TAKİP ETMEK  
İSTERSENİZ  
LOGOYA  
TIKLAYINIZ**



# iPad uygulamamız yenilendi

26 Haziran 2011 tarihinde yayına giren ve iPad'de kendine ait uygulaması bulunan ilk Türk otomobil dergisi unvanını kazanan e-otodergi iPad uygulamasının yeni sürümü (2.7) iPad App Store ve iTunes'ta yayına girdi. Yeni sürüm çok daha hızlı ve dokunma hassasiyeti yüksek sayfa geçişlerine sahip. Dergi içindeki sayfa navigasyonu, dergideki tüm sayfaların fotoğraflı indeksini sunması sayesinde kolay kullanım sağlıyor. Ayrıca artık

reklam ve haberlere web sitesi linkleri bağlanabiliyor. Tüm sayfaların alt kısmında boydan boya yer alan banner alanı ise aynen korunan özellikler arasında yer aldı. Yeni sürüme, sizden gelen istekler sonrasında, eski sayıları silebileceğiniz bir çöp kutusu eklendi. Böylece, okuduğunuz ve silmek istediğiniz eski e-otodergi sayıları iPad'inizde yer kaplamıyor. Uygulamanın ana sayfasına yerleştirdiğimiz Twitter bandı, güncel haberlere ulaşmanızı sağlıyor. Sosyal medya ikonları da bizi takip edebilmenizi kolaylaştırıyor. Ve en önemlisi; artık iPad'de de videolu test ölçümlerimizi ve diğer videolarımızı izleyebileceksiniz. Türkiye'de sadece bizim gerçekleştirdiğimiz videolu performans testleri, Şubat 2012 sayısından itibaren iPad'de de yer almaya başladı. Eğer e-otodergi'yi iPad'den okuyorsanız lütfen güncelleme yapınız. Uygulamamızın yeni sürümü hakkındaki yorumlarınızı App Store'a yazmanızı ve ayrıca uygulamamıza not da vermenizi diliyoruz.



**iPad UYGULAMAMIZIN YENİ SÜRÜMÜNÜ BEĞENECEĞİNİZİ UMUYORUZ. e-otodergi ADLI UYGULAMAYA ULAŞMAK İÇİN iPad APP STORE'A GİDİNİZ YA DA BURAYA TIKLAYINIZ.**



# e-otodergi iPad'de

**ARTIK VİDEOLAR  
DA iPad'DE!**



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

# 2012'ye yüzde 30 düşüşle girdik

2012'nin Ocak ayındaki otomobil satışları, bir önceki yılın Ocak ayındaki satışlara göre yüzde 30 oranında azalma gösterdi. Ocak ayında 7190 adedi yerli, 13.887 adedi ise ithal olmak üzere toplam 21.077 adetlik satışa ulaşıldı.

**Yazı: İsa Demir**

Yeni yıla otomotiv sektörü pek de iyi girmedir. Bütün sektör, düşüş olmasını bekliyordu, ancak düşüş oranının yüzde 30'lara kadar inmesi kimse için aklına gelmemişti. Bunun yanında havaların karlı ve soğuk geçmesi de insanların otomobil alımlarını ertelemelerine neden oldu. Ocak ayında 7190 adet yerli otomobil satıldı. Renault geleneği bozmadı ve 2012 yılına da lider olarak girdi. Hatta Renault'nun 3644 adet satışı, diğer markaların toplam satışlarını bile geçti. 1136 adet satışla Fiat ikinci olurken, 1122 adetle Honda üçüncülüğe yükseldi. Fiat'ın Linea'dan başka çok iddialı bir modelinin olmaması satışlarının sınırlı kalmasına yol açıyor. Hyundai ve Toyota'nın ise sanki eski iştahları kalmamış gibi.

Volkswagen'in modellerinde uzun zamandır sıra olduğundan, Ocak ayında da satışlar hız kesmeden devam etti. 2011 yılının tamamında ikinci

sıraya yerleşen Volkswagen, yeni yıla 2804 adet satışla listenin en üstünden "merhaba" dedi. Onun ardından 1501 adet satışla Ford ve 1126 adet satışla Opel geldi. Dacia ve Chevrolet'nin başarılı satışlarının gözlerden kaçmaması gerekiyor. Ocak ayında en fazla satan modelin ismi ise 1449 adet satışla Renault Fluence oldu. En fazla satan ikinci model 1291 adet satışla Renault Symbol olurken üçüncülüğü 894 adetle Fiat Linea elde etti. Merkez Bankası borç faiz oranlarında indirime gitti. Bankalar taşıt kredisi faiz oranlarını biraz aşağıya çekerlerse bu otomobil satışlarına olumlu yansır (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Toplam	29.868	21.077

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ocak 2012
1	Volkswagen	2804
2	Ford	1501
3	Opel	1126
4	Dacia	1090
5	Chevrolet	919
6	Hyundai	834
7	Toyota	669
8	Kia	465
9	Citroen	454
10	Peugeot	448
11	BMW	415
12	Nissan	393
13	Audi	378
14	Mercedes-Benz	313
15	Honda	280
16	Skoda	225
17	Renault	220
18	Volvo	211
19	Fiat	177
20	Proton	125
21	Mitsubishi	108
22	Mazda	100
23	Chery	98
24	SsangYong	92
25	Seat	89
26	Land Rover	71
27	Geely	66
28	Suzuki	53
29	Tata	46
30	MINI	33

Sıra	Marka	Ocak 2012
31	Subaru	29
32	Alfa Romeo	21
33	Porsche	17
34	Jaguar	7
35	smart	3
36	Infiniti	2
37	Ferrari	2
38	Bentley	2
39	Lancia	1
40	Jeep	0
41	Maserati	0
42	Aston Martin	0
43	Lamborghini	0
44	Daihatsu	0
45	Chrysler	0
46	Lada	0
47	Dodge	0
Toplam		13.887

Not: Sıralamalar Ocak ayına göre yapılmıştır.

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ocak 2012
1	Renault	3664
2	Fiat	1136
3	Honda	1122
4	Hyundai	1005
5	Toyota	263
Toplam		7190



### Fiat 500 lider oldu

Fiyatı rakiplerine göre yüksek olmasına karşın Fiat 500 Ocak 2012'de segment lideri olmayı başardı. Geriye çağrışım yaparak üretilen bu model insanlardan beğeni görünce fiyat ikinci planda kalıyor tabii ki. Citroen C1 modeli Ocak ayında listeye ikinci sıradan girerken, Peugeot 107 modeli ise listeden çıkmak zorunda kaldı. Chevrolet Spark ise altı adetlik satışla üçüncülüğe kadar düştü.

#### A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2012
1 .... Fiat 500 .....	10
2 .... Citroen C1 .....	8
3 .... Chevrolet Spark .....	6
4 .... Suzuki Alto .....	4
5 .... Kia Picanto .....	4

### Renault Symbol iyi başladı

Renault Symbol, 2012 yılına da iyi başladı. En büyük rakipleri Fiat Albea ve Hyundai Accent Era'nın artık yüzlerinin eskimesi Renault Symbol satışlarının yüksek seviyede gitmesini sağlıyor. Volkswagen Polo atak yaparak 806 adetlik satışla ikinciliğe yerleşti. 600 adet satışla Hyundai i20 Troy üçüncü olurken, ardından 436 adetle Ford Fiesta ve 404 adetle Hyundai Accent Era geldi.



#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2012
1 .... Renault Symbol .....	1291
2 .... Volkswagen Polo .....	806
3 .... Hyundai i20 Troy .....	600
4 .... Ford Fiesta .....	436
5 .... Hyundai Accent Era .....	404
6 .... Dacia Sandero .....	403
7 .... Opel Corsa .....	327
8 .... Renault Clio HB .....	235
9 .... Chevrolet Aveo Sedan .....	198
10 ... Chevrolet Aveo HB .....	155



### Şirketler Fluence'a talip

Renault Fluence piyasaya çıktığından bu yana hem özel şirketler hem de devletin çeşitli kurumları tarafından en fazla satın alınan model oldu. Kurumsal firmalar (devlet bankaları gibi) özellikle yerli olması dolayısıyla Fluence'a yönelirken, özel sektör ise uygun fiyat ve yaygın servis hizmeti göz önünde bulunduruyor. Tüm bunların sonucunda da başarı kaçınılmaz oluyor.

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2012
1 .... Renault Fluence .....	1449
2 .... Fiat Linea .....	894
3 .... Volkswagen Jetta .....	849
4 .... Ford Focus Sedan .....	712
5 .... Renault Megane HB .....	587
6 .... Opel Astra HB .....	453
7 .... Hyundai Accent Blue .....	427
8 .... Toyota Corolla .....	421
9 .... Volkswagen Golf .....	401
10 ... Toyota Auris .....	241



### Ocak'ın lideri Volkswagen Passat

Volkswagen Passat Ocak'ta liderliği devraldı. Devlet tarafından tercih edilen Passat'ın bireysel kullanıcılar arasında da beğenilen bir model olması satışlarının artmasını sağlıyor. Ocak ayında 449 adet satan Passat'ın arkasından 190 adetle Opel Insignia geldi. Satışa sunulan Insignia 1.4T 140 HP, bu rakamı arttırabilir.

### Açılışı Mercedes-Benz E Sınıfı yaptı

2011 Aralık ayında son noktayı BMW 5 Serisi koyarken, 2012 yılında ise açılışı Mercedes-Benz E Sınıfı gerçekleştirdi. 108 adet satışla ilk ayın galibi olan Mercedes-Benz E Sınıfı'nı, 75 adetlik satışla BMW 5 Serisi izledi. Sadece 1 adet daha az satan Audi A6 ise 74 adetle üçüncü oldu. Ve böylece klasik ilk üçlü de tamamlanmış oldu. Bu modellerin arkasından Volvo S80 modeli geldi.



### S'ip (esip) gürlemeye devam

2012'yi mutlu sonla kapatan Mercedes-Benz S Sınıfı, Ocak ayına da iyi başladı. 15 adetlik satışla lider olan Mercedes-Benz S Sınıfı'nı 9 adetle Porsche Panamera takip etti. Burada Porsche Panamera modelini başarısından dolayı kutlamak gerekiyor. Çünkü bu model Türkiye'de makam otomobili olmayı başarmışa benziyor. BMW 7 Sınıfı ve Audi A8'in satışları 2011 Ocak ayına göre oldukça düşük.

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2012
1 .... Volkswagen Passat .....	449
2 .... Opel Insignia .....	190
3 .... Mercedes-Benz C Sınıfı .....	130
4 .... Ford Mondeo .....	119
5 .... Peugeot 508 .....	116
6 .... Renault Latitude .....	107
7 .... Citroen C5 .....	86
8 .... BMW 3 Serisi .....	81
9 .... Volvo S60 .....	80
10 ... Audi A4 .....	70

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2012
1 .... Mercedes-Benz E Sınıfı .....	108
2 .... BMW 5 Serisi .....	75
3 .... Audi Yeni A6 .....	74
4 .... Volvo S80 .....	13
5 .... Jaguar XF .....	6

#### F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2012
1 .... Mercedes-Benz S Sınıfı .....	15
2 .... Porsche Panamera .....	9
3 .... BMW 7 Serisi .....	3
4 .... Audi A8 .....	3
5 .... Jaguar XJ .....	1

**Reklamlar çok etkili**

İlk pazara sunulduğunda Türkiye'de insanlar Dacia markasına mesafeli yaklaşıyorlardı. Ancak reklamların ne kadar başarılı olduğunu Duster modelinin satışlarından kolayca gözlemleyebiliyoruz. Duster iyi bir grafik çizmeye başladı. Ocak ayında 405 adet satan Duster'ın ardından 262 adet satışla Chevrolet Captiva geldi.

**Land Rover yine önde**

Land Rover markası 2012 yılında da lüks SUV segmentinin önde gelen ismi olacak galiba. Çünkü yılın ilk ayında Land Rover Range Rover Sport modeli 16 adetlik satışla rakiplerini rahatça geride bırakmışa benziyor. Araya giren Mercedes-Benz M Sınıfı'ndan sonra Land Rover Discovery modelinin gelmesi de bu tezimizi güçlendiriyor. Porsche Cayenne ise altı adetlik satışla dördüncü oldu.

**Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili**

Sıra Marka-Model	Ocak 2012
1 ....Dacia Duster .....	405
2 .... Chevrolet Captiva .....	262
3 .... Hyundai ix35.....	215
4 .... Nissan Qashqai .....	181
5 .... Volkswagen Tiguan.....	167
6 .... Kia Sportage.....	156
7 .... Nissan Juke .....	109
8 .... Mitsubishi ASX .....	68
9 .... Chery Tiggo .....	49
10 ...Range Rover Evoque .....	43

**Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil**

Sıra Marka-Model	Ocak 2012
1 .... Land Rover Range Rover Sport.....	16
2 .... Mercedes-Benz M Sınıfı.....	10
3 .... Land Rover Discovery.....	7
4 .... Porsche Cayenne .....	6
5 .... BMW X5 .....	5

*e-otodergi*

HABERLERİMİZİ  
TWITTER'DAN  
TAKİP ETMEK  
İSTERSENİZ  
LOGOYA  
TIKLAYINIZ



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

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

## e-otodergi'nin "İLK"leri

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

● Türkiye'nin her sayısında okuyucu sayısını arttıran ilk otomobil dergisi

● Türkiye'nin ilk videolu reklam yayınlayan otomobil dergisi (Eylül 2009, Peugeot 3008)

● Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi (Ekim 2010)

● Türkiye'nin ilk videolu advertorial projesi yayınlayan otomobil dergisi (Haziran 2011, Bridgestone Ecopia EP100A)

● App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011)

## e-otodergi'nin "EN"leri

● Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Web + iPad olmak üzere yaklaşık 90.000 okuyucu)

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

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

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

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

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

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

● Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/

iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz taktirde, sonsuza kadar sizinle kalır)

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

● Türkiye'nin en çok gelecek vaat eden otomobil dergisi (Gelecekte basılı dergi kalmayacak, tüm dergiler elektronik olacak)

● 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?

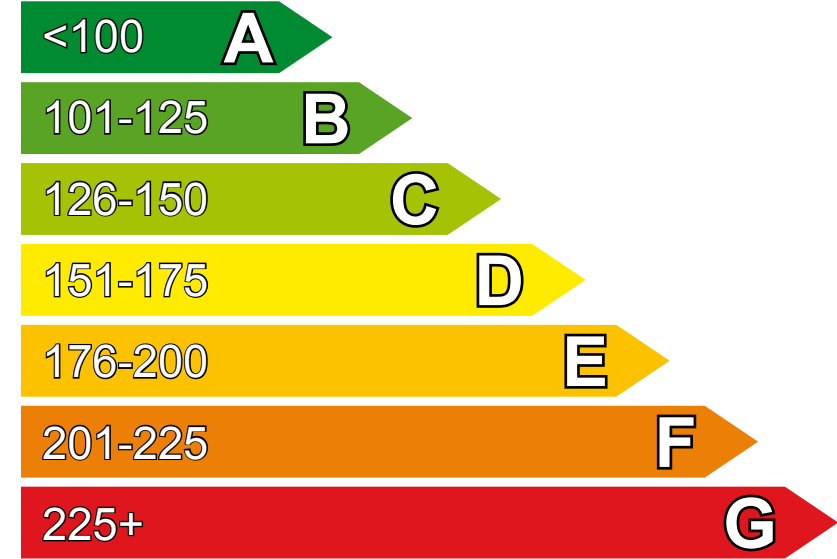
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 sınıflandırılıysaydı, e-otodergi “A” sınıfında olurdu!

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

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



# YENİ KARIŞIM

BMW 6 Serisi Coupe'yi biliyoruz, BMW'nin akıllı 4x4 çekiş sistemi xDrive'ı da. Peki bu ikisi bir araya gelse, hem de kaputun altına üç turbolu dizel motor yerleştirilse nasıl olur? İşte bu üçünün karışımının neye benzediğini Almanya'da keşfettik.

**Yazı: Emre Anamur / Münih - Almanya**

**Fotoğraflar: BMW Medya**



**X DRIVE**

**640d**



**LÜKS VE PRESTİJLİ  
BİR İÇ MEKANA SAHİP  
OLAN 640d'DE iDrive  
İLE KUMANDA EDİLEN  
BÜYÜK RENKLİ EKRAN  
SÜRÜCÜYE TAM  
KONTROL SAĞLIYOR.**

BMW'nin Genel Merkezi'nin bulunduğu Münih'in yakınlarında, BMW Grubu test araçlarının dağıtıldığı merkez olan Garching'deyiz. Bura gelmemizin öncelikli nedeni BMW M Performans modellerinin ilki olan M550d xDrive'ı kullanmak. Ama organizasyon kapsamında, bir diğer yeni model de kullanımımıza sunuluyor: BMW 640d xDrive Coupe. 135

km'lik bir sürüş için yola çıkıyoruz.

### 2011'de yenilendi

Coupe ve Cabrio olarak iki farklı karoser seçeneği sunan BMW 6 Serisi, ilk kez 2003 yılında yollara çıktı. 2011 yılında ikinci jenerasyonuna kavuşan otomobil, en yeni teknolojilere sahip olmasının yanı sıra tasarım olarak da hem sportif hem de şık bir gö-

rünüm sunuyor. 4894 mm uzunluğa, 1894 mm genişliğe, 1369 mm yüksekliğe sahip yeni 6 Serisi'nin dingil mesafesi ise 2855 mm. Uzun dingil mesafesinin yanı sıra geniş ön ve arka iz açıklıklarıyla yere sağlam basan otomobilin 460 litrelik bagaj hacmi bulunuyor. 6 Serisi, 2+2 kişilik oturma düzeniyle toplam dört kişiye yolculuk imkânı tanıyor.

### İç mekân lüks ve teknolojik

Dış tasarımıdaki prestijli atmosfer, otomobilin iç mekânında da aynen devam ediyor. Üst düzey malzeme ve işçilik kalitesi, size özel bir otomobilin içinde olduğunuzu hissettiriyor. Sürüş keyfini maksimumda tutmak üzere tasarlanan sürücü odaklı kokpitte yer alan çeşitli bilgi ekranları ve kumanda birimleri, her şeyin sürü-

*YENİ 3.0 LİTRELİK,  
SIRALI 6 SİLİNDİRLİ VE 3  
TURBOLU DİZEL MOTOR  
640d xDrive COUPE'Yİ  
5.2 SANİYEDE 0'DAN 100  
KM/S'YE ULAŞTIRIYOR.*





**AERODİNAMİK TASARIMA SAHİP OTOMOBİLDE MODERN TEKNOLOJİYE VE ESTETİK DETAYLARA YER VERİLMİŞ.**



cünün bilgisi dâhilinde gerçekleşmesini ve kontrolü altında olmasını sağlıyor. Ön cama renkli olarak yansıtılan anlık hız, o yoldaki hız limiti ve navigasyon bilgileri sayesinde gözünüzü yoldan ayırmanıza gerek bile kalmıyor. Artık olgunluk çağına giren iDrive da çok kolay kullanılıyor. Ön konsolun üst kısmındaki renkli bilgi ekranı, otomobildeki yüksek teknolojinin rahatça kullanılmasına ve takip edilmesine katkı sağlıyor.

### Üç turbolu dizel motor ve xDrive

Şimdi gelelim otomobilin en önemli iki özelliğine. Bunlardan ilki motor: Üç turbolu yeni dizel motor 3.0 litre hacminde. Sıralı 6 silindirli motor, 4400 d/d'de 313 HP güç ve 1500-2500 d/d aralığında 630 Nm tork üretiyor. 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, 1795 kg boş ağırlığa sahip 640d xDrive Coupe'yi 5.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Otomobilin maksimum hızı ise elektronik olarak 250 km/s ile sınırlandırılmış. İşin ilginç tarafı ise bu tür yüksek performans sergileyen ve bu ağırlığa sahip bir otomobilin ortalama 5.7 lt/100 km yakıt tüketmesi ve 149 g/km karbondioksit salınımına sahip olması. Bu arada aracın ara hızlanmalara

rının da çok başarılı olduğu u belirteyim. Bunda elbette başarılı çalışan şanzımanın da etkisi büyük. Direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla da kumanda edilebilen 8 ileri otomatik şanzıman, çok kısa sürede gerçekleşen vites değişimleriyle övgüyü hak ediyor. Ayrıca bu şanzımanın joystick tasarımlı vites kolu, ele en iyi oturan vites kolu.

### xDrive ile gelen tutunma

Bugüne kadar arkadan itişli versiyonlarını kullandığım 6 Serisi Coupe, BMW binek ürün gamında 3, 5 ve 7 Serisi'nin ardından artık xDrive akıllı dört tekerlekten çekiş sistemine de sahip. xDrive, normal kullanımda motor gücünün yüzde 60'ını arka tekerleklerle, yüzde 40'ını ise ön tekerleklerle iletiyor.

Anlık ölçümlerde bulunan sistem, gerektiği anlarda bu dağılımı değiştirip maksimum yol tutuş sağlamak üzere çalışıyor ve bunda da çok başarılı oluyor. Öte yandan, vites kolunun sol tarafındaki buton yardımıyla kolayca geçiş yapılabilen "Sport+", "Sport", "Comfort" ve "ECO PRO" modları, sürücüye kendi stilini seçme şansı veriyor.



**SPOR KOLTUKLAR VÜCUDU SARIYOR. EMNİYET KEMERLERİ KOLTUĞA ENTEGRE.**



**Yılın ikinci yarısında geliyor**

BMW 640d xDrive Coupe'nin Türkiye'ye ithal edileceği tarih tam olarak açıklanmamış olsa da, bu yılın ikinci yarısında yollara çıkacağını söylemek yanlış olmaz. Fiyat bilgisini henüz verilmeyen otomobilin M Sport Paketi'yle zenginleştirilebildiğini de belirtelim.

**MOTORUN MAKSİMUM GÜCÜ  
313 HP, MAKSİMUM TORKU İSE  
630 NM.**

**BMW 640d xDrive Coupe****Fabrika verileri**

Motor: ..... 2993 cc, sıralı, 6 silindirli, 24V, turbodizel  
Şanzıman: ..... 8 ileri otomatik  
Maksimum güç: ..... 313 HP @ 4400 d/d  
Maksimum tork: ..... 630 Nm @ 1500-2500 d/d  
Maksimum hız: ..... 250 km/s  
0-100 km/s: ..... 5.2 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4894 / 1894 / 1369 mm  
Bagaj hacmi: ..... 460 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 6.9 / 5.0 / 5.7 lt/100 km  
Satışa sunulma tarihi: ..... 2012 sonu

+ Performans, yol tutuş, yakıt tüketimi, prestij

- Arkadaki yaşam alanı kısıtlı

149 g/km

C



# YENİ BİR DÖNEM

BMW'de yeni bir dönem başladı: "BMW Otomobilleri" ve "BMW M Otomobilleri"nin yanına "BMW M Performans Otomobilleri" eklendi. Biz de bu yeni ailenin ilk modellerinden olan BMW M550d xDrive Sedan'ı Almanya'da kullandık.

**Yazı: Emre Anamur / Münih - Almanya**

**Fotoğraflar: BMW Medya**



BMW 640d xDrive Coupe ile yaklaşık 135 km yol yaptıktan sonra, sıra geliyor M550d xDrive Sedan'a... BMW AG tarafından kurulan yepyeni bir model ailesi olan M Performans Otomobilleri'nin ilk dört modelinden biri olan M550d xDrive Sedan (diğerleri M550d xDrive Touring, X5 M50d ve X6 M50d), M modellerine yakın performans değerleri, bunun yanında düşük yakıt tüketimi ve karbon-dioksit salınımıyla dikkat çekiyor. Bu yeni modeli 115 km'lik karma parkurda (otoyol ve köy yolları) kullanmak üzere yola çıkıyoruz.

#### Tasarım 5 Serisi'nden farklı

Özel bir otomobile imza atan BMW yetkilileri, M550d xDrive Sedan'ın standart 5 Serisi modelleriyle aynı görünüme sahip olmasını istemiş olacaklar ki, hem dış tasarımda hem de kokpitte de bazı farklılıklara gitmişler. Önde farklı tampon ve sis farlarına sahip olan otomobil, arkada farklı tampon ve egzoz çıkışıyla kardeşlerinden ayrılıyor. Metalik gri dış dikiz aynaları, M kapı eşikleri, arka spoyler ve M550d logosu



**İÇ MEKANDA STANDART 5 SERİSİ MODELLERİNDEN FARKLI ÖĞELER VAR. DİREKSİYON VE VİTES KOLUNDAKİ M LOGOSU İLE ALÜMİNYUM KAPLAMA BUNLAR ARASINDA.**

otomobilin diğer dış detayları arasında yer alıyor. İç mekânda ise alüminyum malzeme, M logolu spor vites kolu, vites değiştirme kolcuklarına sahip M logolu direksiyon simidi ve alcantara M spor koltuklar yer alıyor. Kokpitte malzeme ve işçilik kalitesi ise tüm BMW modelleri gibi üst düzeyde.

### 0-100 km/s 4.7 saniye

BMW M550d xDrive Sedan'ın kalbinde üç turbolu yeni dizel motora yer verilmiş. 3.0 litre hacminde, sıralı 6 silindirli ve 24 supaplı bu motor, 4000-4400 d/d'de 381 HP güç ve 2000-3000 d/d aralığında 740 Nm tork üretiliyor. 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, 1895 kg boş

ağırlığa sahip M550d xDrive Sedan'ı sadece 4.7 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Bu hızlanma süresi, yeni M5'ten sadece 0.3 saniye daha kötü. Otomobilin maksimum hızı ise, tıpkı M5 gibi elektronik olarak 250 km/s ile sınırlandırılmış. M550d xDrive Sedan'ın en dikkat çekici özelliklerinden biri ise yakıt tüketimi: Orta-

lama 6.3 lt/100 km motorin tüketen (M5 9.9 lt/100 km benzin tüketiyor) otomobilin karbondioksit salınımı ise 165 g/km. Direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla da kumanda edilebilen 8 ileri otomatik şanzıman, çok hızlı çalışıyor. Şanzımanın joystick tasarımı vites kolu ise, ele çok iyi oturuyor.





*OTOMOBİLİN DIŞ TASARIMI DA KARDEŞLERİNDEN FARKLI. KAPI EŞİĞİNDEKİ LOGO, METALİK GRİ DİKİZ AYNASI VE ARKA SPOYLER BUNLARDAN SADECE ÜÇÜ.*



*M550d LOGOSU SAĞ ARKAYA YERLEŞTİRİLMİŞ. ÖN TAMPON TASARIMI BU MODELE ÖZEL. ARKADA İSE KÖŞELERE YERLEŞTİRİLMİŞ TOPLAM İKİ TANE EGZOZ ÇIKIŞI BULUNUYOR.*





**OTOMOBİLİ  
ALMANYA'DA  
ŞEHİRLER  
ARASI YOLLAR  
VE OTOYOLDA  
KULLANDIK.  
M5'E YAKIN  
PERFORMANS  
ETKİLEYİCİYDİ.**

### Bir tek sportif ses eksik

Gerek ilk hızlanmada, gerekse ara hızlanmalarda çok istekli ve başarılı olan otomobilin belki de tek eksiği, bu performansa yakışacak sportif bir ses. Bunu da bir dizel motordan beklemek çok daha doğru olmayacaktır. xDrive dört tekerlekten çekiş sistemiyle yere sağlam basan M550d xDrive Sedan, "Sport+", "Sport", "Comfort" ve "ECO PRO" modları aracılığıyla sürücüye kendi stilini seçme şansı da veriyor.

### M5'e ciddi bir alternatif

BMW M550d xDrive Sedan, farklı premium markalardan BMW'ye yeni müşteriler çekebileceği gibi, marka içinde de rekabet yaratacak kadar başarılı bir model. Öyle ki, bu performans ve tüketim değerleri, M5 almak isteyenlerin bile aklını çelebilir. Elbette bu modelin fiyatı da M5'ten daha cazip olacaktır. Tüm bunları görmek ve değerlendirmek için, M550d xDrive Sedan'ın Türkiye'de satışa sunulacağı Haziran ayını beklememiz gerekecek.



**BMW, DÜNYANIN EN  
GÜÇLÜ 6 SİLİNDİRLİ DİZEL  
MOTORUNA İMZA ATMIŞ  
BULUNUYOR. TEBRİKLER!**





**381 HP GÜÇ VE 740 NM TORKA SAHİP  
OTOMOBİLİN TEK EKSİĞİ SPORTİF SES.**

#### BMW M550d xDrive Sedan

##### Fabrika verileri

Motor: ..... 2993 cc, sıralı, 6 silindiri, 24V, turbodizel  
Şanzıman: ..... 8 ileri otomatik  
Maksimum güç: ..... 381 HP @ 4000-4400 d/d  
Maksimum tork: ..... 740 Nm @ 2000-3000 d/d  
Maksimum hız: ..... 250 km/s  
0-100 km/s: ..... 4.7 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4910 / 1860 / 1454 mm  
Bagaj hacmi: ..... 520 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 7.1 / 5.8 / 6.3 lt/100 km  
Satışa sunulma tarihi: ..... 2012 Haziran

+ Performans, yol tutuş, yakıt tüketimi, kalite

- Sportif ses yok

165 g/km

D



# EKONOMİSİ YETER

Yeti Greenline, stop-start teknolojili 1.6 TDI motoruyla sınıfının en düşük ortalama tüketim değerini sunma iddiasında.

**Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün / Sapanca**

Skoda Yeti 1.6 TDI Greenline'in basın toplantısı, İstanbul-Sapanca arasında düzenlenen test sürüşü etkinliğinin ardından Sapanca'da gerçekleştirildi. Skoda'nın sevilen modellerinden olan Yeti, geçen yıl 767 adetlik satış rakamına imza atmıştı. Bu yıl sadece Yeti Greenline'in hedefi ise 2000 adet.

## Karoser-iç mekan

Radyatör ızgarasının alt köşesinde viraj farı ve sis farı olarak çalışan yuvarlak aydınlatmalar (Ambition donanım seviyesinden itibaren), geriye doğru düz akan tavan çizgisi, siyah renkli A, C ve D sütunları otomobilin tasarımını dinamikleştirilen detaylar arasında. Ama birçok insanın Yeti'yi ticari araç sandığı da bir gerçek. Otomobil burnundaki, bagaj kapağındaki ve ön çamurluklarındaki Greenline ibareleri ile diğer versiyonlardan ayrılıyor.

Otomobilin iç mekanına geçtiğimizde kalite hissi yüksek ve ergonomik tasarlanmış bir konsol bizi karşıladı. İç mekanda eşya gözlerinin ye-



terli kullanım alanı sunması da beğenimizi toplayan diğer bir özellikti. Gelelim arka koltuklara. Skoda tasarımcıları Yeti'ye uyguladıkları değişken koltuk sistemiyle bu araca MPV özelliği de katmışlar. Daha önce Skoda Roomster'da da rastladığımız Vari-oFlex adlı bu sistemde arkadaki üçlü koltuk ayrı ayrı katlanabiliyor veya sökülebiliyor. Yeti Greenline'in iç mekânındaki önemli fark ise orta konsolun altında yer alan stop-start sistemine kumanda eden düğme.

### Neler farklı?

Az önce aracın dışındaki Greenline ibarelerinden ve içerdeki stop-start düğmesinden bahsettik. Bunun dışında otomobilde fren enerjisi geri kazanım sistemi kullanılmış, diğer modellerde 180 mm olan taban yüksekliği 155 mm'ye indirgenmiş ve düşük yuvarlanma direncine sahip lastikler kullanılmış.

Ayrıca stepne yerine, lastik tamir kiti kullanılarak hem ağırlıktan tasarruf edilmiş, hem de bagaj hacminin 94 litrelik artışla 416 litre olması sağlanmış. Bu sayede ekstradan bir bavul daha koyabilmek mümkün. Dileyen kullanıcılara tam boy stepne se-



**İÇ MEKANIN  
KALİTE HİSSİ İYİ.  
KUMANDALARIN  
YERLEŞİMİ  
ERGONOMİK.**

çeneği de sunulacak.

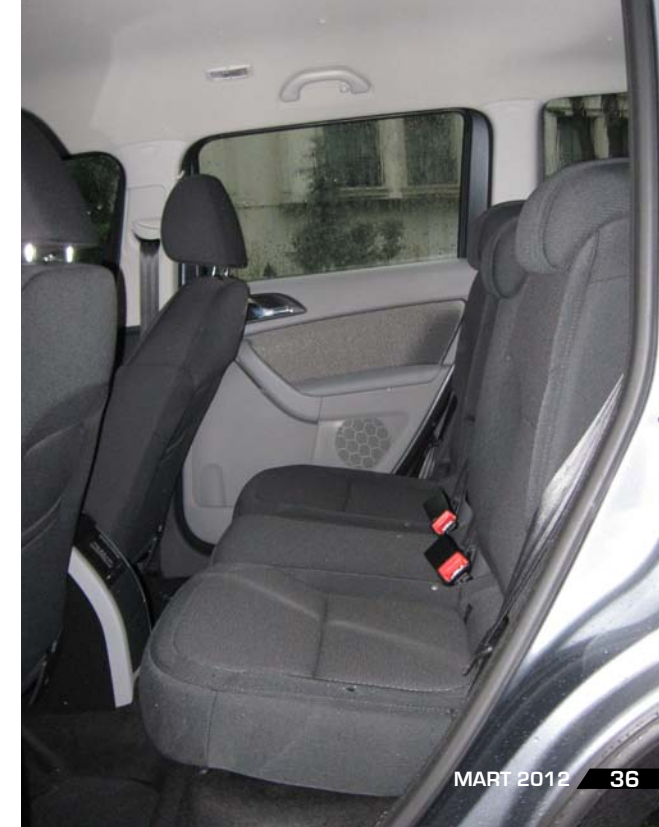
### Sürüş özellikleri

Yeti Greenline'da VW Grubu'nun diğer modellerinden tanıdığımız commonrail enjeksiyonlu 1.6 TDI motor görev yapıyor. 1.6 TDI, 4400 d/d'de ürettiği 105 HP güç ve 1500-2500 d/d'de ürettiği 250 Nm tork ile telaşsız bir güç sunuyor. Çok hız-

lı olmasa da aile kullanımı için yeterli performans sağlayan bu motor 5 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş. Vites geçişleri hafif kıkırdaklı. Günümüzde ekonomi odaklı üretimlerde genelde 6 ileri oranlı şanzımanlar tercih edilse de, Yeti'nin özellikle de uzun beşinci vites oranı sayesinde de uzun yolda ekonomik sürüş yapmak mümkün. Dur-kalk trafikteki eko-



**STOP-START SİSTEMİNİN  
VE STABİLİTE SİSTEMİNİN  
KUMANDALARI ORTA  
KONSOLDA. ARKA  
KOLTUKLAR RAHAT.**



nomi yardımcısı ise stop-start sistemi. Genel gürültü seviyesi düşük olan Yeti Greenline'da otoyol kullanımlarında kabin içinde hafif rüzgar sesi duyuluyor. Bu arada Greenline'da DSG şanzıman sunulmasının düşünülmediğini de söyleyelim.

### Donanım-fiyat

Active (52.000 TL), Ambition (56.000 TL) ve Elegance (61.000 TL) olmak üzere 3 donanım seviyesi bulunan Yeti Greenline'da giriş seviyesinde sürücü-yolcu hava yastıkları, ABS, çekiş kontrol sistemi, elektronik dife-

ransiyel kilidi (EDS), stabilite kontrol sistemi, start-stop sistemi, fren enerjisi geri kazanım sistemi ve manuel klima gibi donanımlar standart.

### Sonuç

Yeti 1.6 TDI Greenline düşük tüke-

tim değerlerine sahip, kullanışlı ve ergonomik iç mekana sahip bir model. Baz donanım ilk bakışta yeterli gibi görünmesine rağmen bu sınıftaki bir otomobilde yan hava yastıklarının tüm modellerde standart olmasını beklerdik.

**RÜZGAR DİRENÇ KATSAYISI DİĞER VERSİYONLARDAN 0.37 CD İKEN, GREENLINE'DA 0.36 CD. TAVANDA SİYAH, BEYAZ, GÜMÜŞ VE BEJ RENK SEÇENEKLERİ MEVCUT.**

### Skoda Yeti 1.6 TDI Greenline

#### Fabrika verileri

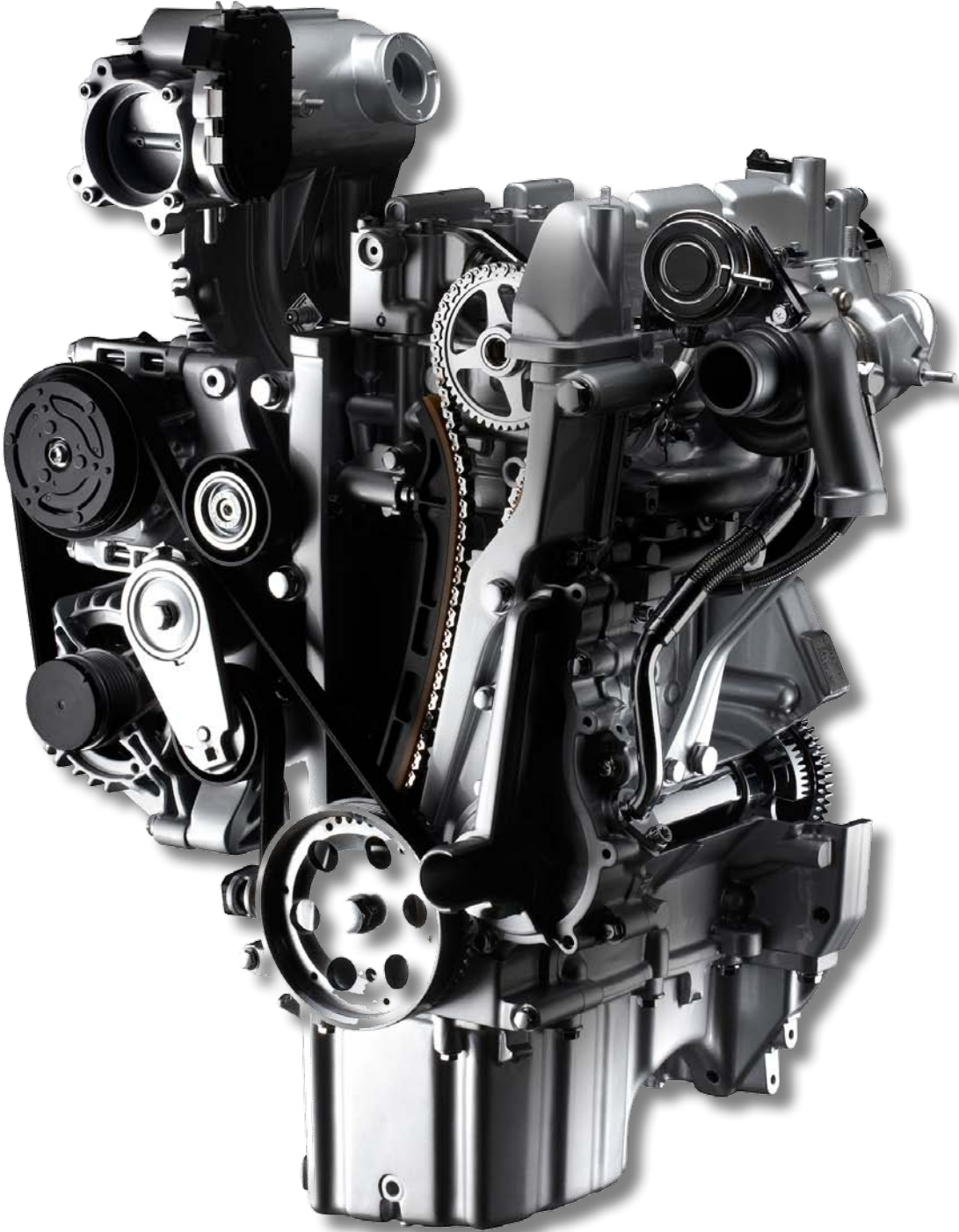
Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 4400 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	176 km/s
0-100 km/s:	12.1 sn
Bagaj hacmi:	416-1760 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4223/1793/1671 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.2 / 4.2 / 4.6 lt/100 km
Baz fiyat:	52.000 TL

+ Tüketim, kullanışlılık

- Yan hava yastıkları baz donanımda yok

119 g/km **B**





# KÜÇÜK KALP BÜYÜK TEKNOLOJİ

Kalbinde Fiat'ın yeni 0.9 litrelik turbo benzinli motorunu taşıyan Punto TwinAir, bu yeni teknolojiyle keyifli bir kullanım, düşük yakıt tüketimi ve çevrecilik vaat ediyor.

**Yazı: Emre Anamur / Balocco - İtalya**

**Fotoğraflar: Fiat Medya**

# M

Yenilenen Fiat Punto ailesi Türkiye'de satışa sunuldu. Bu ailenin en dikkat çekici versiyonu ise Fiat Punto 0.9 TwinAir Turbo 85 HP. Bu modelin en önemli özelliği ise motoru. Çünkü bu otomobil 875 cc'lik (0.9 lt), 2 silindiri, 8 supaplı, turbo, benzinli motora sahip. Litre başına 97 HP

güç üretebilen bu motorun Fiat Punto 0.9 TwinAir'deki maksimum gücü ise 85 HP. TwinAir olarak adlandırılan motor, 5500 d/d'de 85 HP güç ve 2000 d/d'de 145 Nm tork üretiyor. 307 mm x 500 mm x 596 mm boyutlarında ve 85 kg ağırlığındaki bu motor, Euro 6 normlarını şimdiden karşılamasıyla

dikkat çekiyor. 1.2 8V benzinli motora göre yüzde 30 yakıt tasarrufu sağlayan, bunun yanında yüzde 25 daha iyi bir performans sergileyen bu yenilikçi motor, Fiat Punto'nun 1075 kg boş ağırlığa sahip 3 kapılı versiyonunda şehir içinde 4.9 lt/100 km, şehir dışında 3.8 lt/100 km, ortalamada ise 4.2 lt/100 km benzin tüketiyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen Punto 0.9 TwinAir Turbo'nun ortalama karbondioksit salınımı ise sadece 98 g/km. Bu rakam emisyon tablosunda en iyi değer olan "A" harfine denk geliyor.

### İtalya'da kullandık

Fiat Punto 0.9 TwinAir Turbo 85 HP'yi İtalya'da, Fiat'ın test pisti olan Balocco Pisti'nin çevresinde kullandık. 4065 mm uzunluğa, 1687 mm genişliğe, 1490 mm yüksekliğe ve 2510 mm dingil mesafesine sahip olan Fiat Punto, makyajlı versiyonunda artık sadece Punto olarak adlandırılıyor. Kısacası adındaki "Grande" ve/veya "Evo" takılarından kurtulmuş durumda. Dış görünümü yenilenen, yeni renk ve donanımlara, iç mekânda ise daha yüksek malzeme kalitesine ve yeni döşemelere kavuşan Fiat Punto, yeni TwinAir Turbo motorla adın-



**0.9 LİTRELİK 2 SİLİNDİRLİ TURBO BENZİNLİ MOTOR 85 HP GÜÇ VE 145 NM TORK ÜRETİYOR. ORTALAMA TÜKETİM 4.2 LT/100 KM.**



**YENİ DÖŞEME ALTERNATİFLERİNE KAVUŞAN MAKYAJLI PUNTO'NUN İÇ MEKANI, KÜÇÜK SINIF İÇİN YETERLİ BİR YAŞAM ALANI SUNUYOR. BAGAJ HACMİ 275 LİTRE.**



**GENEL TASARIM HATLARININ  
KORUNDUĞU OTOMOBİLDE  
NAVİGASYON EKRANI  
FAZLALIK GİBİ DURUYOR.**

dan çok söz ettirecek. 875 cc hacmindeki motor, onu ilk kez kullanmamızdan önce kafalarda soru işaretleri yaratmıştı. Acaba bu iki silindirli motor, Punto'nun 1075 kg'lık kasasını (3 kapı) taşıyabilecek miydi? Çok gürültü yapmayacak mıydı? Ara hızlanmalarda yetersiz kalmayacak mıydı? Tüm bu sorularımızın cevaplarını, Balocco Pisti'nde teslim aldığımız ve trafiğe açık İtalya yollarında kullandığımız test aracıyla almış olduk.

### Performansı nasıl?

Bu sorunun cevabını vermeden önce, bu otomobilin performans öncelikli geliştirilmediğini, aksine düşük yakıt tüketimi ve emisyon hedeflendiğini belirtiyim. Ama Fiat mühendisleri, düşük yakıt tüketen bir araca sahip olmak isteyen ama bazı ihtiyaç hallerinde performans beklentisi de olan sürücüleri unutmamışlar. Bu noktada, Fiat Punto 0.9 TwinAir Turbo 85 HP'de yer alan çok güzel bir özellikten bahsetmek istiyorum: ECO butonu. Ön konsolda yer alan (Bu kadar önemli bir butonun yeri keşke biraz daha belirgin olsaydı) ECO butonu, motordan aldığınız performansı direkt olarak etkileme özelliğine sahip. Nasıl mı? Bu sistem aktif değil

motor 2000 d/d'de 145 Nm tork üretti. Ama siz ECO butonuna basıp sistemi aktif hale getirirseniz, maksimum tork 2500 d/d'de 110 Nm'ye düşüyor. Bu da direkt olarak performansı ve dolayısıyla da yakıt tüketimini düşürüyor. Kısacası, Fiat Punto 0.9 TwinAir Turbo 85 HP, performans isteyenlere performans, düşük tüketim isteyenlere düşük tüketim sunmayı hedefliyor ve bunu da başarıyor. Yaptığımız test sürüşünde, farklı hızlarda, yol bil-

gisayarının anlık yakıt tüketimi verilerine bakarak yaptığımız gözlemde, ECO butonunun gerçekten de yakıt tüketimini önemli oranda düşürdüğünü gördük. Ara başlıkta sorduğumuz sorunun cevabı da bu yüzden iki türlü. ECO butonu kapalıyken, motorun 875 cc ve 2 silindirli olduğunu anlamıyorsunuz. Yani performans son derece yeterli. Ama ECO butonu devreyken sollamaya çıkmamakta ve araçtan performans beklememek-

te fayda var. Gösterge panelindeki vites küçültme-büyütme uyarıları da düşük yakıt tüketimi amaçlanarak yerleştirilmiş. Motorun sesi ise, biraz scooter'ları andırıyor. Otomobilin izolasyonu daha iyi olabilirmiş. Özellikle yüksek hızlarda, iç mekâna fazlaca ses giriyor. Motordan ziyade egzozdan gelen ses ise, kimi sürücüler için sportif bir haz bile yaratabilir. 6 ileri manuel şanzımanın vites geçişleri net ve sorunsuz.

### Ne zaman gelecek?

Tofaş yetkilileri henüz kesin bir açıklama yapmamış olsalar da, Fiat Punto 0.9 TwinAir'in bu yılın ikinci yarısında Türkiye'de satışa sunulması bekleniyor. Baz fiyatı henüz açıklanmayan otomobil, eğer fiyatı da uygun olursa, hem en düşük vergi dilimine girecek olması hem de dizel motorlu otomobillere bile rakip olan tüketim gideriyle yüksek satış rakamlarına ulaşabilir.



## Fiat Punto 0.9 TwinAir Turbo 85 HP

## Fabrika verileri

Motor:	875 cc, 2 silindirli, 8V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	85 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	145 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	172 km/s
0-100 km/s:	12.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4065 / 1687 / 1490 mm
Bagaj hacmi:	275-1030 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.9 / 3.8 / 4.2 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi:	2012 ikinci yarısı

+ Tüketimi, emisyon, düşük vergi dilimi, ECO butonu

- Kabine sızan motor sesi

98 g/km **A**



# İLKLERİN FIAT'I

Chrysler Grubu ortaklığıyla geliştirilen ilk Fiat markalı model olan Freemont, İtalyan üreticiye birçok konuda ilkleri yaşatacak.

**Yazı: Emre Anamur / Balocco – İtalya**  
**Fotoğraflar: Fiat Medya**

Dodge Journey artık Fiat Freemont... Elbette çeşitli değişikliklerle... Fiat'a birçok yeniliği bir arada yaşatacak olan Freemont'u İtalya'da düzenlenen özel bir organizasyonda kullanma fırsatı elde ettik.

## İç mekânı işlevsel

SUV, MPV ve station wagon karoserlerin birleşiminden oluşan melez bir crossover olduğu belirtilen Fiat Freemont 4888 mm uzunluğa, 1878 mm (tavan barlarıyla) genişliğe ve 1691 mm yüksekliğe sahip. Modern bir tasarımı bulunan ve çokça Jeep modellerini andıran otomobilin dingil mesafesi ise 2890 mm. 7 kişi için üç sıra koltuğu bulunan Fiat Freemont,



bu koltukların toplam 32 kombinasyonu sayesinde çok çeşitli oturma pozisyonları sunuyor. İkinci sıradaki koltuklar ileri-geri kaydırılabilir, ayrıca sırtlıkları da 6 derece yatırılabilir. Arka kapıların 90 derece açıyla açılması, iniş-binişi kolaylaştırıyor. Otomobil, üç koltuk sırasında da ye-

tişkinler için uygun oturma alanı sunuyor. Otomobilin iç mekânında yer alan, ön yolcu koltuğundaki "Flip 'N Stow" (çek ve yerleştir) sistemine sahip koltuk minderinin de dahil olduğu 20 adet saklama gözü işlevselliği arttıran bir diğer unsur (Ancak torpido gözünün küçük olduğunu belirte-

lim). Ön konsolda yer alan 4.3 inç'lik ve arka koltuktakilerin yararlanması için tavandan aşağıya doğru sarkan 8.4 inç'lik ekranlar, konforu yükselten özellikler arasında yer alıyor. Kokpitte malzeme kalitesi Dodge modellerinin çok ötesinde ve yeterli. İşçilik konusunda da gözümüze bir sorun çarp-

madı. Ama elbette Fiat Freemont'u yaklaşık 50-60 km kullandığımı belirtelim. Koltuklar rahat, ancak sürücü koltuğunun minderi bana biraz kısa geldi. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Göstergeler rahat okunuyor ve özellikle belirtmek gerekir ki hem direksiyonun arkasın-



**DODGE JOURNEY'DEN  
DAHA KALİTELİ BİR  
İÇ MEKANA SAHİP  
FREEMONT'TA RENKLİ  
EKRANLAR İŞLEVSELLİĞİ  
ARTTIRIYOR.**

daki hem de ön konsoldaki renkli ekranlar (ön konsoldaki dokunmatik), renkler, aydınlatma, okunurluk, grafik tasarımı ve netlik bakımından beğenimizi kazandı. Direksiyon simidinin hem önünde hem de arkasında birçok kumanda birimi olması ise bazı sürücüler tarafından sevilmeyecektir. Bardaklık konusunda bir sorun yaratmayan Fiat Freemont'un öne çıktığı

alanlardan biri ise bagaj hacmi. 7 kişilik kullanımda sadece 145 litre olan bagaj hacmi, 5 kişilik standart kullanımda 540 litrelik büyük bir bagaja sahip. Eğer bu otomobille iki kişi yola çıkıyorsanız, size sunduğu bagaj hacmi ise 1461 litre. Çok çeşitli koltuk kombinasyonları sayesinde, Fiat Freemont'a uzun yükleri yerleştirmek de sorun olmuyor.

#### **ABD-İtalya ortak yapımı**

Fiat Freemont, altı aylık sipariş alma döneminin sonrasında, Şubat 2012 itibariyle Avrupa yollarına çıktı. Avrupa'nın yanı sıra Brezilya, Çin ve Rusya pazarlarında da varlık gösterecek olan Freemont, Türkiye'de sonbahar aylarından itibaren satışa sunulacak. İtalya'da sipariş alınmaya başlanan ilk 6 ayda 25.000 adetten fazla sa-

tarak İtalya pazarındaki 7 koltuklu binek araçlar arasından pazar birinciliğine yükselen Freemont, yukarıda da belirttiğimiz gibi, Dodge Journey'nin Fiat markasına uyarlanmış hali. Freemont müşterilerinin yüzde 65'inin diğer markalardan gelmiş olması, Fiat yöneticileri için önemli bir veri. Fiat Freemont'un şanzımanı ve AWD (4x4) sistemi Amerikan Chrysler'den alın-





**ÜÇ SIRA KOLTUK  
DÜZENİNE VE 32 KOLTUK  
KOMBİNASYONUNA SAHİP  
ARAÇTA BAGAJ HACMİ  
145, 540 VE 1461 LT  
ARASINDA DEĞİŞİYOR.**

muş. Aracın kalbi olan motor ise Fiat'a ait ve ikinci jenerasyon Multijet teknolojisine sahip. 2.0 litrelik motor 4000 d/d'de 170 HP güç ve 1750-2500 d/d aralığında 350 Nm tork üretiyor. 6 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motorun yakıt tüketimi ise şehir içinde 9.6 lt/100 km, şehir dışında 6.0lt/100 km, ortalama ise 7.3 lt/100 km. Fiat Freemont'un ortalama karbondioksit salınımı ise hayli yüksek: 194 g/km. Bu rakam, emisyon tablosunda E harfine denk geliyor. Freemont 2.0 Multijet 16V AWD'nin

0-100 km/s hızlanma süresi 11.1 saniye. 2079 kg ağırlığındaki aracın maksimum hızı ise 184 km/s (Tüm değerler 2.0 Multijet AWD Otomatik modeli için verilmiştir). Chrysler'den alınan 6 ileri otomatik şanzıman, manuel kullanıma da imkân tanıyor. Ancak manuel vites değiştirmek, vites kolunu ileri-geri itmek yerine sağa-sola çekmek şeklinde gerçekleştirildiği için keyifsiz ve zahmetli. Direksiyon simidinde vites değiştirmeye yarayan kolcuklara yer verilmemiş. Ayrıca manuel konumdaki kullanım sıra-

sında vites değişimleri gecikmeli olarak gerçekleşiyor. Bu nedenle en iyisi, vites değiştirme işini otomatik şanzımana bırakmak. Freemont'un süspansiyonları, eski bir Amerikalı olmasının bir özelliği olsa gerek, son derece yumuşak. Bu nedenle sert virajlara hızlı girmemekte fayda var. Ama bu süspansiyonun avantajını, bozuk yollarda bile yüksek konfor olarak yaşıyorsunuz. Freemont'ta camlar ve aynalar büyük, oturma konumunun yüksek olmasının da katkısıyla görüş açıları geniş.

### **Ne zaman geliyor?**

Avrupa'da Şubat ayında "All the cars you need" (İhtiyaç duyduğunuz tüm otomobiller bir arada) sloganıyla satışa sunulan Fiat Freemont, Türkiye'de bu yılın sonbahar aylarında yollara çıkacak. Fiyatı henüz açıklanmayan otomobilin bugüne kadar ki en pahalı Fiat modeli olacağı kesin. Daha önce bu cüssede bir binek Fiat modeli de bulunmuyordu. Kısacası Freemont, Fiat'ın hem bayilerine hem de müşterilerine birçok ilki yaşatacak.

## Fiat Freemont 2.0 Multijet 170 HP AWD

## Fabrika verileri

Motor:	1976 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	184 km/s
0-100 km/s:	11.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4888 / 1878 / 1745 mm
Bagaj hacmi:	145-540-1461 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.6 / 6.0 / 7.3 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi:	2012 sonbahar

+ Koltuk kombinasyonları, bagaj hacmi, renkli ekranlar

- Şanzıman, süspansiyon çok yumuşak, yol tutuş

194 g/km

E



# TEKNOLOJİNİN DOĞAYLA SINAVI

Avusturya'da düzenlenen kış sürüşü etkinliğinde BMW xDrive teknolojisinin yeteneklerini yakından tanıma fırsatı bulduk.

Yazı: Tarık Akagün /  
Saalfelden-Avusturya  
Fotoğraflar: BMW Medya

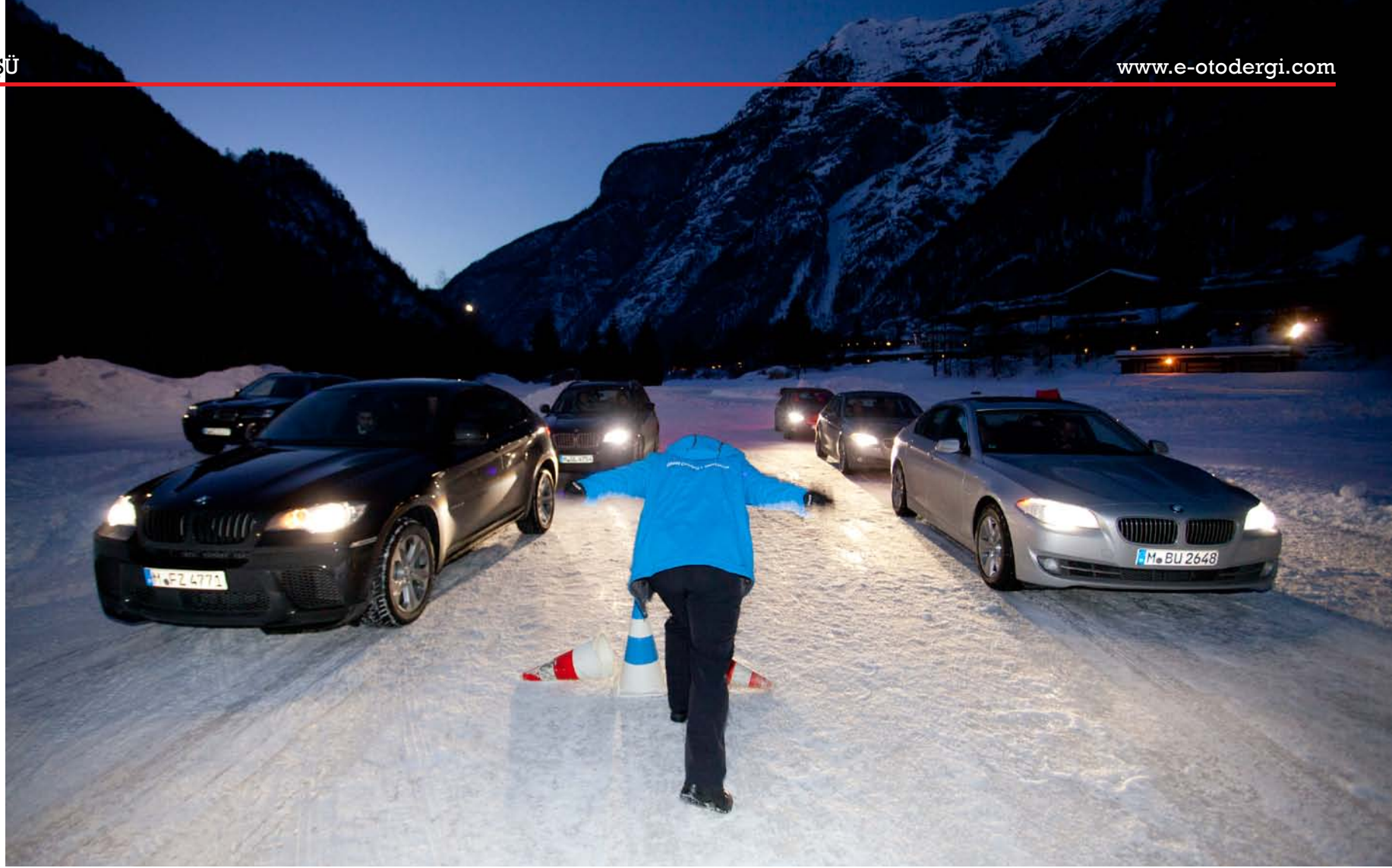


Birçok kişi BMW'nin dört tekerlekten çekiş tarihçesinin başlangıcının 1999 yılındaki ilk nesil X5 olduğunu düşünse de, aslında 1985 BMW 325iX'e dayanan bir geçmişe sahip. Tabi o dönemden bu zamana çok şey değişti. DSC, DTC, ADB-X, CBC, DBC, HDC gibi birçok elektronik sürüş destek sistemi xDrive teknolojiyle birlikte kullanıcılara güvenli sürüş sağlamak için yardımcı oluyorlar.

Bugün BMW ürün gamı içinde X1, X3, X5, X6 dışında 3 Serisi'nde (eski nesilde mevcut, yeni nesilde henüz tanıtılmadı), 5 Serisi'nde, 6 Serisi'nde ve 7 Serisi'nde xDrive aktarmalı seçenekler mevcut.

### xDrive teknolojisi

Geleneksel 4x4 sistemli araçlarda güç aktarımı içeriden bir kumanda edilen merkezi diferansiyel kili ile ön ve arka tekerlekler arasında yüzde 50-50 oranında dağıtılmakta. Birçok arazi aracında rastlanılan bu aktarma sistemi, arazi kullanımında iyi sonuç verse de; asfalt kullanımında kafadan kayma eğiliminde ar-



**TEKNOLOJİ GERÇEKTEN İŞE YARIYOR. DSC SİSTEMİ DEVREDEYKEN YAPILAN KALKIŞLARDA OTOMOBİLLERE HAKİM OLMAK KOLAY. DSC KAPATILDIĞINDAYSADANS BAŞLIYOR.**





tış ve mekanik kasılmalar gibi rahatsız edici yan etkilere sahip. Akıllı aktarma sistemi olarak tanımlanabilecek xDrive sistemi ise normal şartlarda gücü yüzde 40 ön, yüzde 60 arka akslar arasında dağıtıyor ve değişen zemin koşullarına göre gücün tamamı ön tekerlekler veya arka tekerleklerle aktarılabilir. Sistemde elektronik kontrollü çok diskli kavramaya sahip merkezi transfer kutusu gücün ön ve

arka akslar arasında dağıtımından sorumludur.

BMW'nin teknolojisinde ICM (Integrated Chassis Management -Entegre yürüyen aksam yönetimi), motor kontrol ünitesi, DSC (Dynamic Stability Control-Dinamik stabilite kontrolü) ve sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi xDrive birbirleriyle koordinasyon halindedir. Bu sayede sistem

arkadan kayma hissederse, ön tekerleklerle aktarılan gücü artırarak arkadan kaymayı dengeleyebilir. Veya bunun tersini gerçekleştirebilir.

DSC'ye bağlı olan ADB-X (Automatic Differential Brake-Otomatik diferansiyel freni) ise diferansiyel kilidi işlevi görerek, tekerleklerden biri patinaja düştüğünde, o tekerleğe fren uyguluyor ve gücün diğer taraftaki te-

kerleğe aktarılmasını sağlıyor.

### Güçlü kadro

Bu kadar teknik anlatımdan sonra gelelim 22-23 Şubat'ta Avusturya'daki sürüş deneyimime. Öncelikle xDrive kadrosunu sayayım: 525d xDrive Sedan, 528i xDrive Sedan, 530d xDrive Sedan, 740d xDrive Sedan, X6 xDrive40d, X3 xDrive30d, X1 xDrive20d, X1 xDrive23d. Bunlardan benim şan-



**CAMLAŞMIŞ BUZ  
ÜZERİNDE LASTİKLERİN  
TUTUNMASI SIFIRA YAKIN .**



sıma düşenlerse ilk gün 258 HP güç ve 560 Nm tork üreten X3 xDrive30d, ikinci gün ise 306 HP güç ve 600 Nm tork üreten X6 xDrive40d idi. Araçların hepsinde kış lastiği takılı olduğunu da ekleyeyim.

Bu otomobilleri hem asfaltta, hem kar üzerinde, hem de camlaşmış buz üzerinde kullanma şansı buldum. Asfalt deneyimini kısa geçeceğim ama Avusturya Alpleri'ndeki asfalt yolların, sürekli soğuk ve kar yağışlarına rağmen pürüzsüz yapısını korumasını dikkat çekiciydi. Almanya Avusturya arasında 150 km'yi aşan bir sürüşten sonra otomobillerin yeteneklerini göreceğimiz, dağlar arasındaki Saalfelden'e ulaştık.

İlk gün deyim yerindeyse ısınma egzersizleriyle geçti. Bu egzersizlerin ilki ezilmiş ve buzlaşmaya başlamış karla kaplı zeminde kalkış denemeleriydi. Kalkış denemeleri sırayla DSC açık, DTC açık ve sürüş destek sistemleri kapalı olarak yapıldı. İlk günkü kalkış denemelerinde sistemin başarısını görmek açısından BMW eğitmenlerinin de teşvikiyle hep tam gaz yaptım. DSC açıkken X3 hafif patinaj eğilimiyle son derece kontrol-

lü şekilde ileri atılırken, DTC açıkken araç kontrol edilebilen, deyim yerindeyse hafif dans etme eğilimine girdi. DSC butonuna 3 saniye basılı tutup tüm sistemi devre dışı bıraktığımda ise dansın temposu biraz daha yükseldi.

İlk günün akşam karanlığında devam eden alıştırma sırasında ise slalom vardı. Burada eşit aralıklı olmayan kukalar arasında aracın yeteneklerini gördük. İyice kayganlaşan zeminde DSC kapatıldığında kış lastiklerine rağmen sürüş çok hassaslaştı. DSC ile çok daha kontrollü sürüş yapmak mümkün oldu.

İkinci gün işe yokuşta kalkış, iniş, viraj alma ve frenleme denemeleri yaptık. Dik ve parlak buzla kaplı bir zeminde, gelişmiş teknoloji ve kış lastiklerine rağmen kalkış yapmak mümkün olamayabilir. Bu durumda aracın yavaş ve kontrollü hızla geri kaydırılıp daha iyi tutunmanın olduğu bir zeminden kaldırmak çözüm olabilir. Karlı ve kaygan zeminde aracı geri geri kaydırırken hızın yükselmesi istenen bir durum olmayacaktır. Bunun için sürücünün en büyük yardımcısı HDC (Hill Descent Control-

Eğim iniş kontrolü) sistemi. Bu sayede gaz ve frene hiç basmadan sabit 6.5 km/s hızla iniş yapabilmek mümkün. Bu esnada stop lambaları yanarak aracın arkasındakileri uyarıyor.

Karlı zeminde viraj alırken dikkat edilmesi gereken nokta otomobilin hızının virajı dönebilecek seviye indirilmesi. Çünkü hız yüksek olduğu zaman araçta kafadan kayma durumu söz konusu olacaktır. Bu durumda sürücü direksiyonu viraj yönünde çevirmiş olsa bile araç viraj dışına doğru kayar. Birçok sürücünün böylesine bir anda tepkisi direksiyonu biraz daha çevirmek olacaktır. Ama yapılması gereken ayağın gazdan çekilmesi ve direksiyonu daha az çevirmek. Ve tabii bunlar yapılırken her zaman gidilmek istenen yöne bakılmalı. Çünkü bakılan yere gidilir ve göz-beyin-el arasındaki koordinasyonda beyin, elinize gidilmesi gereken yönde hareketler için emir verecektir. Kazaların çoğunda şahit olunan bir durumdur bu. Yol kenarında bir elektrik direği veya ağaç bulunur ve insanlar koca alanda sürücünün o direğe nasıl çarptığını düşünür. Bunun nedeni kaza anında sürücünün büyük ihtimalle direğe odaklanmış olmasıdır



**DSC KAPATILDIĞINDA  
SÜRÜŞ ZEVKİ ARTIYOR.**



ve yukarıdaki bahsi geçen nedendir. Bakılan yere gidilir.

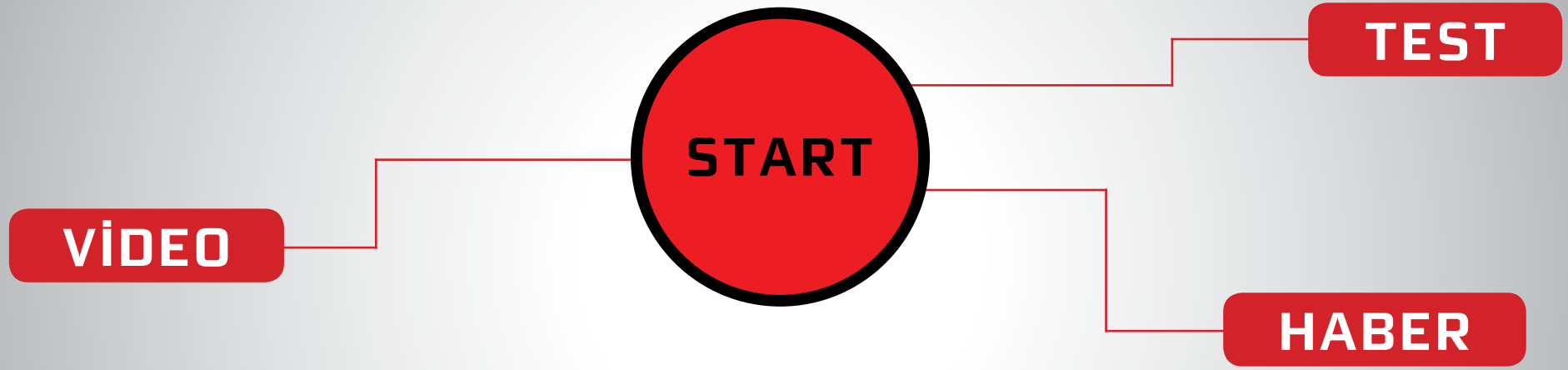
### Sonuç

Egzersizlerden çıkan sonuç şu: Teknoloji kesinlikle işe yarıyor ve xDrive, elektronik sürüş destek sistemleri, kış lastiği ile deneyimli sürücü kombinasyonu karlı zeminde ve kış koşullarında güvenli sürüş sağlayabiliyor. Ama fizik kurallarını yenmek mümkün değil. Hele ki tutunmanın sıfıra yakın olduğu camlaşmış buz üzerinde... Karda ve buzda sürüş sırasında en önemli nokta dikkatli olmak. Kar üzerinde araçta kış lastiği takılı olması aracın sürüş özelliklerini iyileştirse de limitler kuru zemin üzerindeki kadar yüksek olamaz ve fazla hız neticesinde kafadan kaymaya bağlı olarak virajı dönememe sorunları olabilir. Burada en önemli nokta sabır ve viraj dönüş hızının fizik kurallarına bağlı olduğunun unutulmaması.

**ALP DAĞLARI'NIN  
ARASINDA YAPILAN  
ETKİNLİKTE SÜRÜŞ  
DESTEK SİSTEMLERİNİN  
FAYDALARINI GÖRME  
ŞANSI BULDUK.**



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



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

# Türkiye'de ilk ve tek!

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

## Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

## Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

### Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

### Görüntüler yalan söylemez

Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm otomobil testleri, test ölçüm cihazı bağlanarak (ya da bağlandığı belirtilerek) elde edilen verilerin rakamlar halinde tablolara 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 45 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 aylık yaklaşık 80.000 okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

### Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST  
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA  
BAĞLANARAK  
YAPILIYOR.**



# DAHA DA CİMRİ

Hyundai 1.4 CRDi 90 HP, model gamına eklenen stop-start sistemli ISG seçeneği ile tüketimini biraz daha azaltıyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Günümüzde otomobil üreticilerinin üzerinde en çok durdukları noktalardan birisi egzoz emisyonlarının düşürülmesi. Birçok ülkede üreticiler daha alt emisyon sınıfında yer almak için büyük yatırımlar ve teknolojik geliştirmeler yapıyorlar. Bu sayede vergisi daha az (Avrupa için geçerli), dolayısı ile tüketici için daha cazip ürünler ortaya çıkmış oluyor (ülkemizde vergilendirme egzoz emisyonu üzerinden yapılmadığından vergi anlamında bir avantaj söz konusu olmuyor).

Son dönemde yakıt tüketimini, doğal olarak egzoz emisyonunu düşürmede en fazla dikkat çeken teknolojilerden birisi de stop-start sistemleri. Bu sistemler şehiriçi kullanımlarda dur-kalk yapıldığında motoru stop ederek gereksiz yere yakıt tüketilmesinin ve çevrenin kirletilmesinin önüne geçiyor. İzmit'te üretilen ve Avrupa'ya da ihraç edilen Hyundai i20 Troy'un 2012 model yılı için en önemli teknolojik yeniliği de ISG (Idle-Stop and Go - rölanti-dur ve kalk) adlı stop-start sistemi. Gök ma-

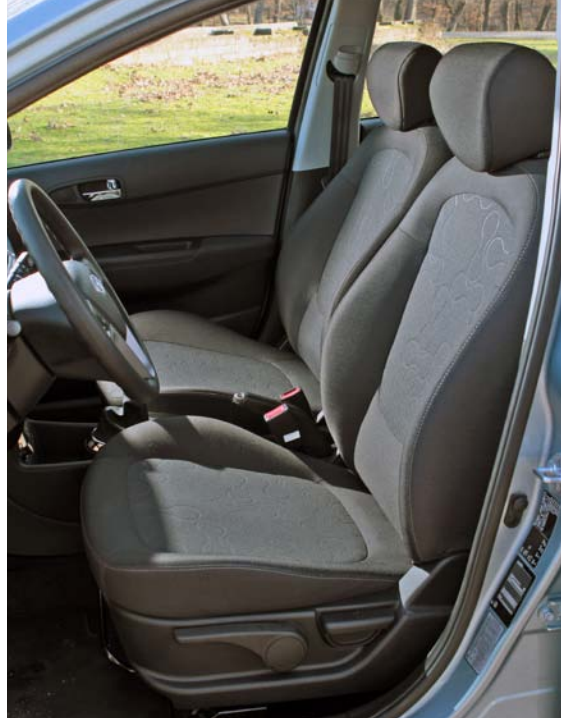


**ÖN KONSOL SADE  
VE ANLAŞILIR. YOL  
BİLGİSAYARININ  
BUTONU BİRAZ UZAĞA  
YERLEŞTİRİLMİŞ. STOP-  
START SİSTEMİNİN  
KUMANDASI  
DİREKSİYONUN SOLUNDA.**



visi rengiyle çevreci imajını pekiştiren test otomobilimiz ön çamurluklardaki abartılı boyutta olması nedeniyle biraz emanet gibi duran BlueDrive logoları ve bagaj kapağındaki nispeten daha ufak ve kibar Blue logosu ile diğer kardeşlerinden ayrılıyor. Otomobil baştan çıkarıcı olmayan fakat sade ve kullanışlı bir kokpite sahip. Yol bilgisayarının yeri alışılmışın dışında olmasına rağmen (eski Corollalardaki gibi orta konsolun üst kısmında) kullanımı fazla zor sayılmaz. Yine de bunun sinyal veya silecek kolunun üzerinde olması kullanımı daha kolay hale getirebilirdi. Diz ve baş mesafesi konusunda sorun yaratmayan otomobilin 295 litrelik bagaj hacmi sınıfı da sınıfının iyi değerleri arasında. Otomobilin öne çıkan özelliği olan stop-start sisteminin düğmesi direksiyonun sol tarafında, konsolda yer alıyor.

i20 Troy 1.4 CRDi ISG'nin motorunun karakteri diğer i20'nin diğer versiyonlarındaki 1.4 CRDi'dan farklı değil. Alt devirlerde biraz cansız olmasına rağmen makul bir çekiş sunan bu motor, maksimum torkun geldiği 1750 d/d'den sonra kendine geliyor ve esnek bir kullanım sunuyor. Di-



**BLUEDRIVE LOGOSU BİRAZ ABARTILI BÜYÜKLÜKTE. KOLTUKLAR RAHAT. 295 LT'LİK BAGAJ SINIFININ İYİ DEĞERLERİNDEN. HARİCİ MÜZİK ÇALAR GİRİŞİ VE USB BAĞLANTISI VİTES KONSOLUNUN ÖNÜNDE.**



**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.**



**e-otodergisi** | [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)

**Hızlanma Süre (sn)**

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

**TÜRKİYE'DE İLK KEZ!**

**VİDEOLU TEST ÖLÇÜMÜ**

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

zel olduğunu hissettiren hafif bir sesle çalışan 1.4 CRDi 90 HP, test aracımızı fabrikanın vaat ettiğinden daha kısa bir sürede 0'dan 100 km/s'ye taşıdı. Bu değer ayrıca geçen sayı yer verdiğimiz Rio 1.4 CRDi'nin derecesinden daha başarılı. Tüketim değeri de bu tip bir otomobilden beklendiği gibi düşük. Biz test ölçümlerini de kapsayan sürüşümüz boyunca 5.3 lt/100 km'lik ortalama tüketim elde ettik. Stop-Start sistemi etkin ve çabuk. Bu sistemin faal olabilmesi için motorun ideal çalışma sıcaklığında olması, dış ortam ısısının 2-35 C arasında olması, akünün şarj durumunun iyi olması, hızın 5 km/s'nin altında olması, emniyet kemerinin takılı olması gerektiğini belirtelim. Yani soğuk günlerde otomobilin stop etmemesi bir sorun değil.

i20 Troy yol tutuş konusunda harikalar yaratmasa da güvenli ve konfor-yol tutuş dengesi iyi ayarlanmış. Üstelik direksiyon tepkileri de kuzeni Kia Rio'dan biraz daha iyi. Yalnız fren performansı konusunda daha iyi sonuçlar beklerdik.

## Hyundai i20 Troy 1.4 CRDi ISG Plus

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1396 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel  
 Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
 Maksimum güç: ..... 90 HP @ 4000 d/d  
 Maksimum tork: ..... 220 Nm @ 1750-2750 d/d  
 Maksimum hız: ..... 171 km/s  
 0-100 km/s: ..... 13.5 sn  
 Bagaj hacmi: ..... 295 lt  
 Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 3940 / 1710 / 1490 mm  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 4.1 / 3.5 / 3.7 lt/100 km  
 Baz fiyat: ..... 41.600 TL

## Test verileri

## Hızlanma:

0-50 km/s: ..... 3.7 sn  
 0-80 km/s: ..... 8.1 sn  
 0-100 km/s: ..... 11.8 sn  
 0-120 km/s: ..... 18.35 sn

## Ara hızlanma:

60-100 km/s (4./5. viteste): ..... 8.8 sn / 14.2 sn  
 80-120 km/s (5./6. viteste): ..... 11.3 sn / 15.2 sn

## Frenleme:

100-0 km/s: ..... 42.4 m  
 80-0 km/s: ..... 26.4 m  
 50-0 km/s: ..... 10.6 m

+ Tüketim

- Fren mesafesi daha iyi olmalı

98 g/km **A**

## Sonuç

41.600 TL'lik fiyata sahip Hyundai i20 Troy 1.4 CRDi 90 HP ISG Plus, ekonomik tüketim değerlerine sahip kolay kullanılan bir otomobil. Fiyat olarak stop-start teknolojili Opel Corsa 1.4 CDTi 95 HP Enjoy ve Fiat Punto 1.3 Multi-jet 95 HP Easy Dualogic'e yakın.



# İYİ YÖNLERİNİ KORUMUŞ

Makyajlı gibi duran yeni nesil Honda Civic Sedan 1.6 Otomatik, eski neslin iyi yönlerini biraz daha pekiştirmiş.

**Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün**  
**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**

Honda Civic, tutkun derecesinde bağlılığa sahip kullanıcıları olan bir otomobil. Bunun sonucu olarak da bu otomobille ilgili her değişiklik kendi taraftar çevresinde tartışmalara yol açıyor ve yine kendi taraftar çevresinde büyük yankı yapıyor. Geçtiğimiz ay ilk sürüş olarak yayınladığımız, bu ay ise videolu test ölçümüne yer verdiğimiz yeni nesil Civic Sedan da, özellikle yeni gibi hissettirmeyen, sert hatlı tasarımıyla bu tartışmaların odağı oldu.



Tasarım tabi ki önemli ama, ilk nesli 2000'li yılların başında yollara çıkan Renault Clio Symbol'ün tasarımına bile alışılmıştı. Biz tekrar Civic'e dönelim.

Otomobilin ebatlarıyla ilgili söyleyeceklerimiz, geçen sayıda söylediklerimizle aynı. Yeni Honda Civic Sedan'ın 4545 mm'lik uzunluğu ve 1435 mm'lik yüksekliği eskisiyle aynıyken, 1755 mm'lik genişliği ise eskisinden 5 mm daha fazla. 2675 mm'lik dingil mesafesinde ise eskiye göre 25 mm bir kısalma olmuş. Otomobilin gövdesinde kullanılan yüksek dayanımlı çeliğin oranı da yüzde 5'lik bir artışla yüzde 55 olmuş.

İç mekan ferah ve aydınlık. Sert ve köşeli çizgilerin kullanıldığı sürücü odaklı ön konsol ergonomik. Üst ve alt olmak üzere iki bölüme ayrılan kadrın ve gösterge grubu da rahatça takip edilebiliyor. Ön konsoldaki en büyük yenilik i-MID adlı bilgi ekranı. Direksiyon simidindeki bir düğmeyle kontrol edilen bu renkli ekrandan yol bilgisayarı, müzik sistemiyle ilgili bilgiler takip edilebildiği gibi, harici bir bellek veya cep telefonundan aktarılan fotoğrafları da görebilmek müm-



**ERGONOMİK İÇ MEKAN  
ESKİSİNDEN DAHA SERT  
HATLARA SAHİP.ÇİFT KATLI  
GÖSTERGE GRUBU GÖZE  
GÜZEL GELİYOR. GERİ GÖRÜŞ  
KAMERASI FAYDALI.**





**EKONOMİK KULLANIMDA  
GÖSTERGELER YEŞİLKEN,  
GAZA BASILDIĞINDA RENK  
MAVİYE DÖNÜYOR.**



kün. Ayrıca konsolun sol tarafındaki ECON düğmesi de diğer dikkat çeken yenilik. Bu düğmeye basıldığı zaman ekonomik sürüş modu devreye giriyor ve klimanın güç yönetimiyle birlikte vites değişimleri de ekonomi odaklı hale geliyor. Hız göstergesinin kenarında yeşil-mavi olarak değişen aydınlatmalar ise sürücünün kullanım tarzına yönelik olarak değişiyor. Gaza biraz fazla basıldığında mavi olan aydınlatma, ekonomik sürüş kurallarına uygun olarak gaza dikkatli basıldığında yeşile dönüyor. Böyle bir otomobilde bluetooth olmaması ise şaşırtıcı. Eşya gözleri açısından sorunu olmayan otomobilin bagaj hacmi, eskiye göre 51 litrelik artışla 440 litre olmuş. Bu değer 500 litrelik sınıf ortalamalarından biraz geride kalsa da, Ford Focus Sedan'ın 372 litrelik değerini düşünece çok iyi.

### Sürüş özellikleri

Otomobilin ön konsolun üst noktasının daha alçağa çekilmiş olması ve A sütununun yüzde 9 oranında inceltilmiş olmasıyla ön görüş açısının iyileşmesini sağlamış. Bu da doğal olarak daha rahat kullanımı beraberinde getiriyor. Fakat yağmurlu günlerde si-  
leceğin sol A sütununa yanaşamama-



**KOLTUK ISITMALARI  
İKİ KADEMELİ.  
ESP KUMANDASI  
DİREKSİYONUN SOLUNDA.**





**SOL ÖN SİLECEK BİRAZ FAZLA KÖR NOKTA BIRAKIYOR. 5 İLERİ ORANLI OTOMATİK ŞANZİMAN, DİREKSİYONDAN MANUEL KULLANIMA DA OLANAK TANIYOR. BAGAJ HACMİ ESKİSİNE GÖRE 51 LİTRE BÜYÜMÜŞ VE 440 LİTRE OLMUŞ. LASTİK EBADI 205/55 R 16.**



şı nedeniyle cam yüzeyinde yaklaşık 10 cm genişliğinde bir alan silinmiyor ve kavşaklarda görüşü ve sürüş güvenliğini olumsuz etkiliyor. Yumuşak ve rahat bir kullanım sunan yeni Civic'in sürüşü eskiye oranla daha tok. Süspansiyon strokları arttırılan otomobil yol dalgalanmalarını daha iyi sönümleyebiliyor. Ayrıca virajlarda otomobilin bana daha dengeli geldiğini söylemem gerek. Kullanıma yönelik olarak diğer bir değişimse direksiyon sisteminde... Direksiyon dışı oranı optimize edilmiş otomobil, yönlendirme komutlarına tıpkı eskiden olduğu gibi çok net tepkiler veriyor ve sürüş zevkini yükseltiyor. Kabinde akustik konfor seviyesini yükseltmek için gövde altı ve konsol arkasındaki izolasyonu iyileştirilmiş. Özellikle pürüzsüz asfaltta bunu hissetmek mümkün. Ama şehirdışı sürüşlerde yoldan seken taşların sesleri eski bir Japon geleneği olarak halen duyuluyor.

Gelelim performans verilerine. Otomobilin 125 HP'lik gücü ve 152 Nm'lik torku eskisiyle aynı. Devir çevirmeyi seven bu motor 5 ileri oranlı otomatik şanzımanla görev yapıyor. Otomatik kullanımda vites geçişleri sarsıntısız ve çabuk. Spor kulla-

**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**

nım seçeneği de sunan bu şanzımanın vitesleri direksiyon arkasındaki kulakçıklardan manuel olarak da değiştirilebiliyor. Elegance donanım seviyesinde 0-100 km/s hızlanmasını 12.2 saniyede tamamlayan Civic Sedan 1.6 Otomatik (diğer donanımlarda 12.0 saniye) test ölçümlerimizde iki yön ortalamasında bu değere yakın sonuçlar verdi.

400 km'yi bulan test sürecinde elde ettiğimiz 8.9 lt/100 km'lik tüketim değeri ise aracın özelliklerine göre normal karşılanabilir. Bu sınıfta benzinli motora, otomatik şanzımana sahip olup da daha çok tüketen modeller olduğu gibi, daha düşük tüketim sunan modeller de mevcut.

#### Sonuç

Giriş seviyesi olan Dream donanımında 45.735 TL olan Honda Civic Sedan 1.6 Otomatik'in fiyatı bu sayfalarda görülen Elegance donanımında 51.100 TL. Bu fiyat geçen aya göre yüksek olsa da aynı sınıftaki Renault Fluence 1.6 BVA Privilege (53.450 TL) gibi rakiplerinden daha uygun.

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

## OTOMOBİLİN TASARIMI ELEŞTİRİLSE DE SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ ESKİSİNDEN DAHA İYİ SEVİYEDE.

### Honda Civic Sedan 1.6 Otomatik

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1595 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli  
 Şanzıman: ..... 5 ileri otomatik  
 Maksimum güç: ..... 125 HP @ 6500 d/d  
 Maksimum tork: ..... 152 Nm @ 4300 d/d  
 Maksimum hız: ..... 200 km/s  
 0-100 km/s: ..... 12.2 sn  
 Bagaj hacmi: ..... 440 lt  
 Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4545/1755/1435 mm  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 9.6 / 5.2/ 6.8 lt/100 km  
 Fiyat: ..... 51.100 TL ( Dream otm. 45.735 TL)

#### Test verileri

##### Hızlanma:

0-50 km/s: ..... 4.2 sn  
 0-80 km/s: ..... 8.2 sn  
 0-100 km/s: ..... 11.65 sn  
 0-120 km/s: ..... 16.75 sn

##### Ara hızlanma:

60-100 km/s (4./5. viteste): ..... 7.3 sn  
 80-120 km/s (5./6. viteste): ..... 9.5 sn

##### Frenleme:

100-0 km/s: ..... 39.4 m  
 80-0 km/s: ..... 25.3 m  
 50-0 km/s: ..... 9.8 m

+ Direksiyon tepkisi, sarsıntısız motor

- Rakiplerinden ufak bagaj, silecekler kör nokta bırakıyor

157 g/km

D



*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

# MEVZUAT KURBANI

Mitsubishi'nin ekonomik tüketim değerleri sergileyen 1.8 litre dizel motorlu, 4x4 aktarmalı modeli ASX 109.982 TL'lik fiyatıyla vergi mevzuatına kurban olan şanssız bir model.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**İÇ MEKANDA KALİTE  
HİSSİ YETERLİ. AKTARMA  
SİSTEMİNE ÇEVİRMELİ  
BUTONLA KUMANDA  
EDİLİYOR.**

Kompakt SUV segmenti gün geçtikçe popülerliğini arttırıyor. Mitsubishi de 2011 yılında 3005 adet binek otomobil sattı ve bunun 1400 tanesini 1.6 litre benzinli motorlu ASX oluşturdu. ASX'in 2012 yeniliği ise 4x4 aktarmalı 1.8 litre turbodizel motor seçeneği Otomobilin tasarımı Mitsubishi'nin yeni Lancer ile baş-

lattığı tasarım çizgisi dahilinde şekillenirilmiş. Yırtıcı burun yapısı, şişkin çamurluk dodikleri ve yan taraftaki kat izi otomobile dinamizm katan tasarım unsurları. İç mekanda kalite hissi yeterli. Orta konsolda ergonomi ile ilgili bir sorun yok ama yol bilgisayarına kumanda eden ve gösterge tablosunun sol tarafın-

da kalan "info" tuşunun yeri kötü. Ön ve arka koltuklarında diz ve baş mesafesi ile ilgili sorun yaşamadığımız otomobilde panoramik cam tavan olması özellikle çocuklu ailelerin hoşuna gidecek bir özellik. Çünkü küçük çocuklar genelde cam tavandan gökyüzünü seyretmeyi seviyorlar. Cam tavanın perdesinin rayları-

nın arkasında, şiddeti üç kademeli olarak ayarlanabilen LED'li ambiyans aydınlatması olması da gece yolculuklarında iç mekana ayrı bir hava veriyor.

#### **Motor ve sürüş özellikleri**

ASX'te bulunan stop-start teknoloji 1798 cc'lik turbodizel motor 3500 d/d'de

maksimum 116 HP güç ve 1750-2250 d/d aralığında 300 Nm maksimum tork ürettiyor. Drive@earth felsefesine göre geliştirilmiş motorun 14.9 olan sıkıştırma oranının dünyadaki dizel motorlar içinde en düşük sıkıştırma oranı olduğu belirtiliyor. 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor ASX'i fabrika verilerine göre 10.6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırırken, maksimum 185 km'lik hıza çıkartıyor. Özellikle soğuk çalıştırmada gürültülü olan motor, ısındığı zaman da dizel olduğunu belli eden sese sahip. Alt devirler biraz sakın ama istikrarlı şekilde geçiliyor ve maksimum torkun ortaya çıktığı 1750 d/d'den sonra otomobil güçlü şekilde ivmelenmeye başlıyor. Hatta hafif ıslak zeminde önden çekişli kullanımda motor gücünün etkisini direksiyonda hissedebilmek mümkün. Tüketimse gerçekten ekonomik. Katalog verilerine göre ortalama 5.1 lt/100 km'lik

tüketim değeri sunan ASX'le biz 5.9 lt/100 km'lik değer elde ettik. 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri biraz kemikli. Normal kullanımda önden çekişli olan otomobil el freni konsolundaki çevrilebilir kumanda ile 4WD Auto ve Lock seçenekleriyle gücünü dört tekerleğe birden aktarabiliyor. Kaygan zeminler için tavsiye edilen 4WD Auto konumunda güç dağıtımı zemin şartlarına göre otomatik olarak yapılıyor. Lock ise daha ağır şartlar için. Ama taban yüksekliği 170 mm olan ASX'in gerçek bir arazi aracı olmadığını, doğa gezintileri ve hobi kullanımına uygun olduğunu hatırlatalım.

Otomobilin süspansiyon sistemi asfalt yolda son derece konforlu. Ama patika yollardaki kısa sert darbeler iç mekanda fazlasıyla hissediliyor. Direksiyon tepkileri ortalama olan ASX'in yol tutuşla ilgili sorunu yok.



**KLİMA KUMANDALARI RAHAT KULLANIMLI. ARKA KOLTUKLARDA DİZ VE BAŞ MESAFESİ SORUNU YAŞAMADIK. ÖN KOLTUKLARIN YAN DESTEĞİ YETERSİZ, AMA RAHAT.**



## Mitsubishi ASX 1.8 D-ID 4x4

## Fabrika verileri

Motor: .....1798 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel  
Şanzıman: .....6 ileri manuel  
Maksimum güç: .....116 HP @ 3600 d/d  
Maksimum tork: .....300 Nm @ 1750-2250 d/d  
Maksimum hız: .....185 km/s  
0-100 km/s: .....10.6 sn  
Bagaj hacmi: .....416-1143 lt  
Boyutlar (uz./gen./yük.): .....4295 / 1770 / 1615 mm  
Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.): .....6.1 / 4.6 / 5.1 lt/100 km  
Fiyat: .....109.982 TL

+ Tüketim, kullanılabilirlik

- Fiyat, gürültülü motor

134 g/km

C

## Sonuç

ASX 1.8 D-ID 4x4 kolay kullanım-  
lı ekonomik tüketimli, makul donanımlı  
(cam tavan, tavan rayı, ısıtılabilir ön kol-  
tuklar, deri döşemeler, anahtarsız ça-  
lışma sistemi, 17 inç jantlar, karartıl-

mış arka camlar, elektrik kontrollü sü-  
rücü koltuğu, HSA-Yokuş Kalkış Des-  
tek Sistemi, ASTC-Aktif Denge ve Çe-  
kiş Kontrol Sistemi standart) bir SUV.  
Ama 109.982 TL'lik fiyatı Türkiye şartla-  
rına göre yüksek.



# EKONOMİK VE ÇEVRECİ

e-HDi teknolojisine sahip Peugeot 308, ortalama 4.0 lt/100 km'lik dizel yakıt tüketimi ve 104 g/km'lik karbondioksit salınımıyla, hem sahibinin cebini hem de çevreyi düşünen bir otomobil.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Az yakıt tüketen ve çevreye en az zararı verme iddiasında olan Peugeot e-HDi ürün gamı beş modelden oluşuyor. Bunlar: 508 Sedan, 508 SW, 308, 3008 ve 5008. Bu modellerden 3008 1.6 e-HDi Auto6R'nin videolu testini geçen ayki sayımızda ve ayrıca kardeş yayın organımız otomobil.com.tr haber portalında yayınlamıştık. Bu ayki konuğumuz ise 308 1.6 e-HDi Auto6R.

### Tanınan bir model

Uzun bir süredir satışta olan Peugeot 308'in tasarım ve iç mekânını uzun uzadıya anlatmaya gerek olmadığını düşünüyorum. Ama kısaca özetlemek gerekirse; Peugeot 308 geniş iç mekânı, geniş görüş açıları, sahip olduğu çok sayıda eşya gözü ve bardaklık, büyük kapı içi gözleri, ergonomik kumanda birimleri ve kolay takip edilen gösterge tablolarıyla öne çıkan bir otomobil. Büyük tasarımlı ve hissiz direksiyon ise 308'in olumsuz yönlerinden biri. Test aracımızda yer alan panoramik cam tavanın iç mekana ekstra bir ferahlık kattığını da belirteyim.



**OTOMOBİLİN İÇ MEKANI GENİŞ VE FERAH. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR, KUMANDA BİRİMLERİ DE ERGONOMİK YERLEŞTİRİLMİŞ. MALZEME KALİTESİ İYİ.**

*e-HDi LOGOSU SAĞ ARKA  
TARAFTA YER ALIYOR.  
HEM ÖN HEM DE ARKA  
KOLTUKLAR RAHAT.*



*ECO BUTONU STOP&START SİSTEMİNE KUMANDA  
EDİYOR. MOTOR DURDURULDUĞUNDA SEMBOL ÇIKIYOR.*

### **e-HDi ile gelen ekonomi**

308 1.6 e-HDi Auto6R'de 1.6 litrelik turbodizel motorun yanı sıra, Stop&Start sistemi ve Auto6R olarak adlandırılan 6 ileri robotize şanzıman yer alıyor. Ayrıca fabrika çıkışında bu modelde Michelin markasının düşük yuvarlanma direncine sahip Energy Saver lastikleri bulunuyor (test aracımızda Continental markasına ait lastikler takılıydı). Tüm bunlar bir araya geldiğinde 308 1.6 e-HDi Auto6R, standart 308 1.6 HDi modeline göre şehir içinde yüzde 14 daha az yakıt tüketiyor. Bunu da Volkan Işık Akademi, İstanbul, Ankara ve İzmir'de en yoğun saatlerde ve şehir içi trafikte gerçekleştirilen TOSFED onaylı testlerle kanıtlamış durumda. 1320 kg ağırlığındaki test aracımız, 100 km'de orta-

lama 4.0 litre yakıt tüketiyor. Tüketim, şehir içinde 4.6 lt/100 km, şehir dışında ise 3.7 lt/100 km olarak veriliyor. Euro 5 emisyon normlarını karşılayan aracın ortalama karbondioksit salınımı ise 104 g/km.

### **Auto6R'nin avantajı-dezavantajı**

Yukarıdaki paragrafta bahsettiğimiz ekonominin mimarlarından biri olan Auto6R şanzıman, 112 HP güç ve 270 Nm tork üreten aynı motorda yer verilen 6 ileri manuel şanzımanla maddelenen ağırlıkta olması (sadece 2 kg daha ağır) ve aynı performansı (0-100 km/s: 11.4 sn, maksimum hızı 190 km/s) sunmasına karşın, ortalama ondan 0.4 litre daha az yakıt tüketmeyi başarıyor. Buraya kadar her şey süper, güzel olmayan özellikse



vites değişimleri. Her robotize şanzımanda olduğu gibi, Auto6R'de de vites değişimleri sarsıntılı ve gecikmeli gerçekleşiyor. Standart donanımda yer alan Hill Holder (Yokuşta Kalış Desteği) sayesinde rampada kalışlar sorunsuz, ancak sarsıntıdan kaçınmak için, direksiyon simidinin arkasında kulakçılar kullanarak değiştirmenizi tavsiye ederim. Bu şekilde; vites değişimlerindeki gecikmenin önüne geçemeseniz de, en azından sarsıntıyı azaltabiliyorsunuz.

### Stop&Start iyi çalışıyor

Düşük yakıt tüketiminin bir diğer

mimarı ise Stop&Start sistemi. Hızlı, sessiz ve etkin çalışan sistem, trafikte seyrederken yapılan duraklamalarda motoru kapatarak tasarruf sağlıyor. Çevreye daha az emisyon salınması da cabası. Yol bilgisayarında, Stop&Start'ı kaç dakika kullandığının gösterilmesi, hem sizi bu konuda bilgilendirmesi hem de motive etmesi için güzel bir özellik. Yine de Peugeot mühendisleri, bu sistemi kullanmak istemeyenleri düşünerek, direksiyonun sol arka tarafına "eco off" butonu yerleştirmişler. Bu sayede sistemi kapatmak mümkün.

### Konforlu, cimri ve çevreci

Peugeot 308 1.6 e-HDi Auto6R, performans bekleyen 308 kullanıcılarını tatmin etmeyecektir. Ama zaten bu versiyonun öyle bir amacı da yok. Test aracımız, zengin donanımıyla sahibine maksimum konfor sunarken, e-HDi ürün gamındaki modellerin genel bir özelliği olarak, düşük yakıt tüketimi ve çevreci bir karakter sunuyor. 308 1.6 e-HDi, Türkiye'de Access ve Active adlı iki donanımla satılıyor. Her iki donanımda da 6 ileri manuel ve Auto6R şanzımanlar tercih edilebiliyor. Fiyatlar ise 49.690 TL'den başlayıp 57.040 TL'ye kadar gidiyor.



**VİTESLER KOLCUKLARLA  
MANUEL OLARAK DA  
DEĞİŞTİRİLEBİLİYOR.  
MOTOR 112 HP GÜCÜNDE.**





## Peugeot 308 1.6 e-HDi Auto6R

## Fabrika verileri

Motor: .....1560 cc, 4 silindirli, turbodizel  
Şanzıman: .....6 ileri robotize (Auto6R)  
Maksimum güç: .....112 HP @ 3600 d/d  
Maksimum tork: .....270 Nm @ 1750 d/d (overboost)  
Maksimum hız: .....190 km/s  
0-100 km/s: .....11.4 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): .....4276 / 1815 / 1498 mm  
Bagaj hacmi: .....430-1398 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): .....4.6 / 4.0 / 3.7 lt/100 km  
Baz fiyat (Access Manuel)/Test aracının fiyatı:49.690 TL/57.040 TL

- + Yakıt tüketimi, emisyon, donanım, konfor, iç mekan genişliği
- Vites değişimleri sarsıntılı, hissiz direksiyon

104 g/km **B**

# PRATİK ŞEHİRLİ

Yeni jenerasyonuna kavuşan Toyota Yaris, Cool donanımına sahip 1.4 D-4D motorlu versiyonuyla zengin donanım ve düşük yakıt tüketimini bir arada sunuyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Japon üretici Toyota tarafından 1998 yılından bu yana üretilen, 2011'de üçüncü jenerasyonuna kavuşan Toyota Yaris, düşük yakıt tüketimiyle öne çıkan 1.4 D-4D versiyonuyla e-otodergi'ye konuk oldu.

### Modern tasarım, pratik kullanım

B segmentinde (küçük sınıf) yer alan Toyota Yaris modern bir tasarıma sahip. Abartılı çizgilerden uzak, sade bir görünüm sunan otomobil, genel beğeni kriterlerini karşılıyor. Yaris'in 3885 mm uzunluğa, 1695 mm genişliğe ve 1520 mm yüksekliğe sahip beş kapılı hatchback karoserinin iddialı olduğu konulardan biri ise pratiklik. Her ne kadar Nissan Micra'nın 4.5 metrelik dönüş yarı çapını alt edemese de, Yaris'in 4.8 metrelik değeri de başarılı (1.0 Life versiyonunda 4.7 metre). Küçük dış boyutlar ve 4.8 metrelik dönüş yarıçapı, Yaris'i şehir içinde pratik kullanım sağlayan bir otomobil yapıyor. 3885 mm'lik uzunluk, park etme sırasında da bir avantaj. Ama elbette Yaris'in, bu konularda, bir alt sınıfta yer alan Aygo, 107, C1 kardeşler kadar başarılı olmadığını da ekleyelim.



**YENİ YARIS'İN İÇ MEKANİ, KÜÇÜK SINIFTA YER ALAN BİR OTOMOBİLDEN BEKLENMEYECEK KADAR GENİŞ VE FERAH. KOKPİTTE YUMUŞAK MALZEME VE SERT PLASTİK BİR ARADA KULLANILMIŞ. RENKLİ EKRAN İŞLEVSEL. EŞYA GÖZLERİ YETERLİ.**





### İç mekân geniş ve ferah

Modern dış tasarımdan içeriye adım attığımızda, sade bir kokpitle karşılaşıyoruz. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor. Hatta bu sınıfta yer alan bir otomobil için “tatmin edici” yorumu yapılabilir. Koltuklar rahat. Arkada diz ve baş mesafesi yeterli. Bunda 2510 mm’lik dingil mesafesinin etkisi var. Arka koltuk sırasının zemininin orta kısımda dahi düz olması önemli bir avantaj. Ancak 1695 mm genişliğindeki otomobilin

arka koltuğunda üç yetişkin oturacağı zaman omuz mesafesinin kısıtlı olacağını belirtelim. Sade tasarlanmış göstergeler rahat okunuyor. Kumanda birimleri, direksiyonun arkasındaki ana gösterge tablosunda çubuk şeklinde yer alan km sıfırlama butonu haricinde ergonomik yerleştirilmiş. Cool ve Style donanımlarından itibaren standart donanımda yer alan Toyota Touch sistemiyle gelen 6.1 inç’lik renkli ve dokunmatik ekran, birçok özelliği kontrol etmeye yaraması bakımından

kullanışlı. Dokunma hissi ve işlem hızı iyi olan bu ekrandan; yol bilgisayarı, radyo-cd-mp3 çaları, bluetooth ile bağladığınız telefonunuzu, geri görüş kamerasını ve navigasyonu (opsiyonel) takip ve kontrol edebiliyorsunuz. USB ve Aux-in soketleri ise torpido gözüne gizlenmiş. Test aracımızda yer alan cam tavan, iç mekânı ferah kılan ayrıntılardan biri olarak beğenimizi kazandı. Elektrikli dört camdan sadece sürücü tarafındaki tek dokunuşla açılma-kapanma (auto)

**TEST SÜREMİZ  
BOYUNCA ARALIKSIZ  
SAĞANAK YAĞMUR  
YAĞMASI NEDENİYLE  
FOTOĞRAFLARINI KAPALI  
OTOPARKTA ÇEKTIĞİMİZ  
YARIS’İN ÖN CAM SU  
FİSKİYESİ SİLECEK  
KOLUNA BAĞLI VE ÇOK  
ETKİN BİR TEMİZLİK  
SAĞLIYOR.**

fonksiyonuna sahip olması ise Japon otomobillerinden alışık olduğumuz bir durum. Yeni Yaris'te malzeme olarak, ön konsolun küçük bir kısmı hariç sert plastik kullanılmış. İşçilik konusunda ise herhangi bir sorun gözümüze çarpmadı.

### Düşük tüketimli dizel motor

Test aracımızda yer alan, "Start" butonuna basılarak çalıştırılan, 1.4 litrelik, 4 silindirli, 8 supaplı, dizel motor 90 HP güç ve 205 Nm tork üretiliyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, sürücüsüne 175 km/s maksimum hız ve 10.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sunuyor. Ancak Yaris'te bu performans değerlerinden daha önemlisi, hiç şüphesiz tüketim. Ortalamada 4.1 lt/100 km yakıt tüketen otomobilin karbondioksit salınımı 108 g/km. Gösterge panelindeki "Vites Değişim Göstergesi", torku en etkin şekilde kullanmanızı ve düşük yakıt tüketmenizi sağlıyor. Kısacası Toyota Yaris 1.4 D-4D, yeterli performansı sunan ve bununla birlikte tüketimde cimri ve çevreci bir otomobil. Bu konuda eklemek istediğimiz konu ise, bu modelde Stop&Start sistemine yer verilmiş olması. Eğer bu sisteme de yer verilseydi, tüketim daha da aşağılara çekilebilirdi.

### Sürüşü nasıl?

Yeni Yaris 1.4 D-4D, yüksek performanstan çok, şehir içinde ve dışında konforlu yolculuk yapmak ve bunu yaparken de düşük yakıt tüketmek üzere geliştirilmiş bir otomobil. Ama bu, motorun isteksiz olması anlamına gelmiyor. 6 ileri manuel şanzıman biraz kemikli vites yollarına sahip olsa da sorunsuz çalışıyor. Direksiyon bu tür bir araç için yeterli tepkileri veriyor. Yumuşak olması, şehir içinde kolaylık sağlıyor. Görüş açısı geniş. Fren hissi yeterli. Süspansiyon ayarları ise tatlı sert. Bu nedenle bazı kasis geçişleri iç mekânda fazla sarsıntıya neden olabiliyor. Yol tutuş konusunda ise, sert virajlara hızlı girilmemesi gerektiğini belirtebiliriz. Test aracımızda yer alan dokuz hava yastığı, ABS, EBD, BA (Fren Desteği) ve VSC (Araç Denge Kontrolü) ise övgüyü hak ediyor. Hem konfor hem de güvenliğe yönelik hayli zengin bir donanımına sahip olan otomobilde neden kapaklı jant bulunduğunu ise anlayamadık.

### Fiyatı yüksek

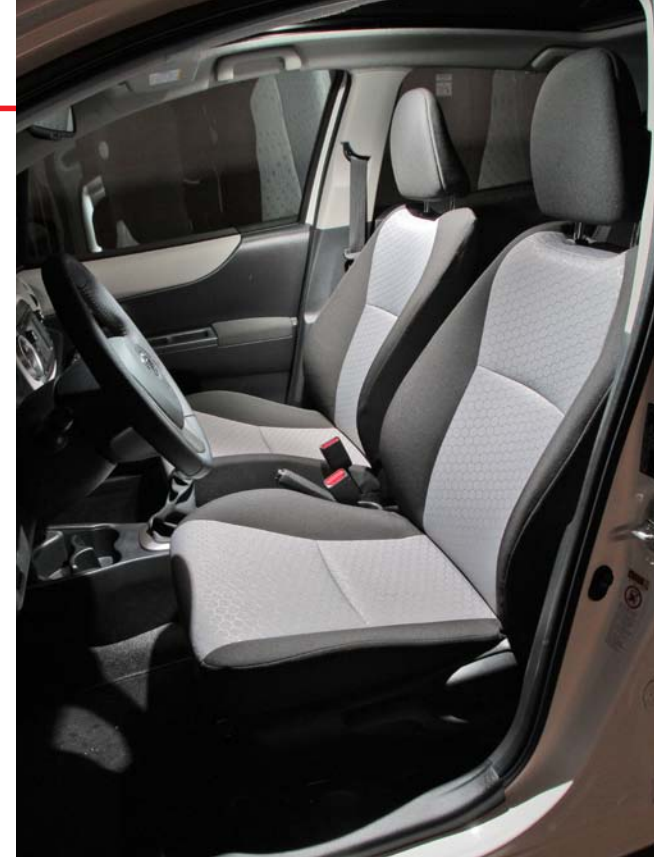
Yeni Toyota Yaris, ülkemizde 1.0 ve 1.33 benzinli ve 1.4 D-4D dizel motor seçenekleriyle satılıyor. 30.900 TL'den başlayan fiyatlar 49.100 TL'ye kadar çıkıyor. 1.4 D-4D versiyonunda



**BAGAJ 286 LİTRE. KLİMA HIZLI VE ETKİN ÇALIŞIYOR. ÖN VE ARKA KOLTUKLAR SINIFININ ÜZERİNDE YAŞAM ALANI SUNUYOR.**



ise "Fun" ile "Cool" olmak üzere iki donanım ve 6 ileri manuel ile 6 ileri MultiMode (otomatikleştirilmiş manuel şanzıman) olmak üzere iki şanzıman seçeneği var. D-4D fiyatları ise 43.900 TL'den başlıyor. Manuel ile MultiMode şanzıman farkı ise 2200 TL. Toyota Yaris'te, özellikle dizel motorlu versiyonların fiyatları bir üst sınıf otomobiller seviyesinde olduğunu belirtelim.





## Toyota Yaris 1.4 D-4D

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1364 cc, 4 silindirli, 8V, dizel  
Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
Maksimum güç: ..... 90 HP @ 3800 d/d  
Maksimum tork: ..... 205 Nm @ 1800-2800 d/d  
Maksimum hız: ..... 175 km/s  
0-100 km/s: ..... 10.8 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 3885 / 1695 / 1520 mm  
Bagaj hacmi: ..... 286 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 4.9 / 3.6 / 4.1 lt/100 km  
Baz fiyat (1.0 Life)/Test aracının fiyatı: ..... 30.900 TL / 46.900 TL

+ İç mekân, tüketim, pratiklik, çevrecilik

- Fiyat, Stop&Start yok, kapaklı jant

108 g/km

B

## **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.

## Yaza yaza klavye aşındı

Geride kalan Şubat ayında ülkemiz motosporları açısından yine sevindirici bir sonuca şahit olduk. Bir sene aradan sonra yeniden Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'na geri dönen Kenan Sofuoğlu sezonun Avustralya'daki ilk yarışında zafere ulaştı. 2011 senesinde yaşadığı üzücü gelişmelerin yanı sıra yarıştığı Moto2'deki takımın kendisine bir türlü yarış kazandıracak düzeyde olmaması sebebiyle kötü bir sezon geçiren Sofuoğlu, bu sene Kawasaki fabrika destekli İtalyan Deltafin Lorenzini ekibinde yarışıyor. Zafere ulaşabileceği bir ekipte ve iki kez şampiyon olduğu şampiyonada hat trick yapmak için genç sürücümüzün elinde her türlü imkan var.

Her yazımda belirttiğim gibi ülkemizin motorsporlarındaki yegane kahramanı Kenan Sofuoğlu'dur. Dişiyle tırnağıyla bugünlere kadar gelen ve spordan kazandığı paraları yine yeni sporcular yetiştirmek için Akyazı'daki piste harcayan Sofuoğlu'nun tulumunda halen sponsor bir Türk firması yer almıyor. Tür-

kiye Motosiklet Federasyonu'nun kendisine maddi desteği olmasa bu sene yarışamayacak olan Kenan Sofuoğlu gibi 18 kez yarış kazanıp milli marşımızı dünyaya dinletmeyi başarmış bir değerimize halen bir Türk firması sahip çıkmıyor diye yazmaktan bilgisayarımın klavyesi tabiri caizse aşındı. Ne yazık ki medya geri dönüşü Kenan Sofuoğlu'nun 10'da 1'i kadar bile olamayacak yerlere dünyanın parasını akıtarak sponse eden firmalar halen kendileri için büyük fırsatı kaçırmaya devam ediyorlar.

Kenan Sofuoğlu'nun sezonun Avustralya'daki ilk yarışı kazandıktan sonra evimize aldığımız yüksek tirajlı bir gazetenin spor sayfalarına defalarca bakındım, şampiyon sürücümüz hakkında bir satır haber bile yoktu. Yazıyoruz yazıyoruz ama bir şeylerin halen değiştiği yok ne yazık ki.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar\_grkn



## Kahramanlar buluştu

**Facebook'daki "Türk Motorsporlarını Bugüne Taşıyan Kahramanların Fotoğrafları" adı altında oluşturulan grup, sporun geçmişine ışık tutuyor.**

2007 senesinde facebook'un ülkemizde yeni yeni popüler olmaya başladığı dönemlerde "Türk Motorsporlarını Bugüne Taşıyan Kahramanların Fotoğrafları" adı altında oluşturulan grup, Türk otomobil sporları tarihine ışık tutmaya devam ediyor. Ocak ayı sonunda facebook grup formatının değişmesi ile 1400'e yakın üyesini kaybeden grup Atıl Atılğan, Gürkan Çağlar, Yiğit Top ve Cem Bahar moderatörlüğünde yeniden hayata geçti.



Işık, Ali Deveci, Nejat Avcı'nın da aralarında bulunduğu şampiyon pilotların anıları ile renklenen grupta, Can Ünlü'nün arşivi sayesinde eski dönemlere ait video görüntülerine de ulaşmak mümkün.

Otomobil sporlarına meraklı tüm facebook üyelerine açık olan gruba <https://www.facebook.com/groups/5743132986/> adresinden ulaşabilirsiniz.

"Türk Motorsporlarını Bugüne Taşıyan Kahramanlar" adı ile yoluna devam eden oluşum; sporcu, yönetici, medya mensubu ve seyircileri bir araya getirmesi ile dikkat çekiyor. İlk üç gün içerisinde 850 üye ve 3000 kadar fotoğrafa ulaşan gruba, üyeler yorumları ve fotoğraf paylaşımları ile katkıda bulunuyor. Volkan



# İsveç'te gülen Latvala oldu

Dünya Ralli Şampiyonası'nın ikinci ayağı olan İsveç Rallisi'ni Ford'un Fin pilotu Jari Latvala birinci sırada noktaladı.

Yazı: Gürkan Çağlar





**Mikko Hirvonen kendisinden Citroen ile ilk zaferini bekleyen hayranlarını sevindiremedi.**

Şampiyonanın en özel yarışlarından biri olan İsveç Rallisi'nde bu sene de İskandinav pilotların hakimiyeti gözlemlendi. Zirve için iddialı pilotlardan biri olan Jari Latvala, yarışın ilk seyirci özel etabında en iyi zamanı yaparak ertesi gün start alacağı yeri kendisi eçme hakkı kazanarak rakiplerine karşı 1-0 önde başladı. Daha sonra bu avantajı ile zirvedeki yerini adeta perçinleyen Fin pilot, kariyerindeki ikinci İsveç Rallisi zaferini elde etti. Bu birincilik ayrıca 15. yılını kutlayan Ford Avrupa ve M-Sport ortaklığının 50. zaferi olarak da tarihe geçti. Geçen sene bu yarışını kazanan ve bu yıl da zirveye aday pilotlardan biri olan Mikko Hirvonen ise Citroen DS3 WRC ile ikinci rallisinde vatan-daşı ve eski takım arkadaşını zorlamayı başaramadı ve ikinci sırada finişe geldi. Bu sezon Ford ile birlikteliğinden memnun olan Petter Solberg ise üçüncü olarak podyumun son basamağına çıkmaya hak kazandı. Norveçli Mads Ostberg de vatan-daşı Solberg'in ardından dördüncü sırada finişe gelirken, genç Rus pilot Evgeny Novikov da beşinci ola-



**Mads Ostberg fabrika takımı pilotlarının ardında en iyi sırada gelen sürücüydü.**



**Rus Evgeny Novikov beşinci sırada finişe ulaştı.**



**Sebastien Ogier yine Skoda Fabia S2000 ile mücadele etti.**



Petter Solberg sevdiği karlı etaplardan Ford Fiesta WRC ile üçüncülük çıkarttı.



Loeb ilk gün yoldan çıkarak zirveden uzak kaldı.



Martin Prokop karlı etaplarda WRC'ye alışmaya çalıştı.

rak kendisi açısından mutlu bir ralliyi geride bıraktı. Son yıllarda bu rallide şanssızlıklarla boğuşan Sebastien Loeb ise rallinin ilk günü bir viyajda yol dışına çıkarak 2 dakikaya yakın zaman kaybetti ve zirve savaşından koptu. Kalan etaplarda атаğa kalkan Loeb, finişte yedinci sırada geldi.

#### Latvala: "Özel bir zafer oldu"

Yarışın galibi Jari Latvala "Dört yıl önce bu ralliyi kazanan en genç pi-

lot idim. Bu sezon ikinci kez kazandım ama bu çok daha özel oldu. Sezonun ilk yarışının ilk gününde kalınca üzerimdeki baskı da artmıştı. Kazanınca omuzlarımdan büyük bir yük kalktı. İşler ters gittiğinde sakin kalmam gerektiğini öğrendim. Mikko'nun son gün atak yapacağını biliyordum, buna hazırdım. Herşey değişmeden önce liderlikte rahattım, son iki etap baskı arttı ancak sakinliğimi korudum." açıklamasını yaptı.

#### WRC İsveç Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman
1.	Jari-Matti Latvala - Miikka Anttila .....	Ford Fiesta WRC .....	1:55:15.2
2.	Mikko Hirvonen - Jarmo Lehtinen .....	Citroen Ds3 WRC .....	1:55:33.2
3.	Petter Solberg - Chris Patterson .....	Ford Fiesta WRC .....	1:55:55.8
4.	Mads Ostberg - Jonas Andersson .....	Ford Fiesta WRC .....	1:56:01.9
5.	Evgeny Novikov - Denis Giraudet .....	Ford Fiesta WRC .....	1:56:59.5
6.	Henning Solberg - Ilka Minor .....	Ford Fiesta WRC .....	1:57:43.0
7.	Sebastien Loeb - Daniel Elena .....	Citroen Ds3 WRC .....	1:58:00.7
8.	Patrik Sandell - Staffan Parmander .....	Mini Cooper WRC .....	1:58:30.1
9.	Martin Prokop - Zdenek Hruza .....	Ford Fiesta WRC .....	1:58:50.7
10.	Eyvind Brynildsen - Timo Alanne .....	Ford Fiesta WRC .....	1:59:22.3

# Mikkelsen zaferle açılış yaptı

Geçtiğimiz yılın IRC şampiyonu Andreas Mikkelsen, sezonun ilk rallisini kazanarak şampiyonaya başarılı bir başlangıç yaptı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Kısa adı IRC olan Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nda geçen sene son iki ralliyi kazanarak sezonu şampiyon olarak kapatan Andreas Mikkelsen, şampiyonanın ilk yarışı Sata - Acores Rallisi'nde de galip geldi. Norveçli pilot, bu zaferiyle IRC'de ard arda üç yarış kazanmayı başaran ilk pilot olarak şampiyona tarihine geçti. Tamamı toprak etaplardan oluşan ve Portekiz'in Azur Adaları'nda yapılan yarışta mücadele beklendiği gibi Skoda ile yarışan son iki şampiyon Andreas Mikkelsen ve Juho Hanninen arasında geçti. Yarışın ilk yedi etabına kadar iki pilot arasındaki sıkı çekişme sürüyordu ancak Hanninen spin atınca Norveçli pilot zirvede rahatladı ve farkı açtı. Rallinin üçüncü ve son günü de zirvedeki yerini korumayı başaran ve rakiplerinin kendisine yaklaşmasına izin vermeyen Andreas Mikkelsen yarışta galibiyete uzanmayı başardı. Juho Hanninen ikinciliği elde ederken, bu sene Peugeot'nun 207 S2000 geliştirme programını sona erdirmesiyle İtalya'dan kiraladığı otomobille yarışa katılan Bryan Bouffier de pod-

yumun son basamağına çıkan isim oldu. Bu sezon Skoda Almanya adına IRC mücadelesine soyunan Sepp Wiegand dördüncü sırada finişe geldiğinden dolayı memnundu. Hermann Gassner Jr da vatandaşını beşinci sırada takip ederken, Mitsubishi Lancer Evo9 ile yerel pilot Ricardo Moura altıncı oldu ve ayrıca Production sınıfı kupasını da kazandı. 2010 Türkiye Rallisi'ndeki uzun menzilli zıplamasıyla hafızalara kazınan Ukraynalı Oleksandr Saliuk, ilk kez yarıştığı Ford Fiesta S2000 ile yedinci sırada finişe geldi ve ralli boyunca yeni aracına tanımaya çalıştı. 2WD klasmanında ise emektar Citroen Saxo'su ile Paulo Maciel birinci geldi. Yarışın iddialı pilotlarından Bruno Magalha-



**Juho Hanninen yarışın başlarına Mikkelsen'i zorlamasına rağmen spin atınca birincilik mücadelesinden koptu.**



**Fransız Bryan Bouffier Skoda pilotlarının gerisinde yarışı üçüncü sırada tamamladı.**



**Sepp Wiegand IRC mücadelesinde ilk yarıştan 4.lük çıkardı.**



**Hermann Gassner Jr. Wiegand'ın ardından 5. sırada finişe geldi.**

**Paulo Maciel  
emektar Saxo'su  
ile bu sene de 2WD  
kupasını kazandı.**

es rallinin ikinci günü takla atarak sezonun ilk rallisinden puansız ayrıldı.

Yarışın ardından konuşan Norveçli Mikkelsen, "Skoda İngiltere ve bizim için harika bir sezon başlangıcı yaptık. Geçilen 13 etabın 10'unda en iyi zamanı yapmak mutluluk verici. Juho Hanninen ile muhteşem bir mücadele verdik. Kendisini de tebrik ediyorum" dedi. Finli Juho Hanninen ise, "Buraya kazanmak için geldik ama açıkçası Andreas'ı durduramadık. O hatasız bir yarış çıkarırken biz yedinci etapta büyük bir tane yaptık" dedi. Üçüncü sırada finişe gelen Bryan Bouffier ise "Bruno Magalhaes ile güzel bir çekişme içindeydik. Bunu yarış sonuna kadar sürdürmeyi arzu ederdim. Takla atarak yarış dışı kalmasına çok üzüldüm" açıklamasını yaptı. Şampiyonanın ikinci yarısı 15-17 Mart tarihleri arasında İspanya'da düzenlenecek olan Kanarya Adaları rallisi olacak.



**Ricardo Moura Evo 9'uyla Production sınıfında zafere ulaştı.**



**Oleksander Saliuk ilk kez yarıştığı Fiesta S2000'e alışmaya çalıştı.**

#### IRC Sata Acores Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1	Andreas Mikkelsen - Ola Floene	Skoda Fabia S2000	2h12m43.2
2	Juho Hanninen - Mikko Markkula	Skoda Fabia S200	0 +25.1
3	Bryan Bouffier - Xavier Panseri	Peugeot 207 S2000	+2m04.8
4	Sepp Wiegand - Timo Gottschalk	Skoda Fabia S2000	+5m20.3
5	Hermann Gassner Jr. - Klaus Wicha	Skoda Fabia S2000	+6m23.9
6	Ricardo Moura - Sancho Eiro	Ralliart Lancer Evolution 9	+8m43.5
7	Oleksandr Saliuk - Pavel Cherepin	Ford Fiesta S2000	+10m28.1
8	Sergio Silva - Fernando Nunes	Subaru Impreza STI	+16m00.1
9	Ruben Rodrigues - Estevao Rodrigues	Ralliart Lancer Evolution 9	+17m15.0
10	Miguel Barbosa - Justino Reis	Ralliart Lancer Evolution 9	+18m01.6

# Sofuoğlu'nun dönüşü muhteşem oldu

Bir sezon aradan sonra yeniden Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'na geri dönen Kenan Sofuoğlu, sezonun Avustralya'daki ilk yarışında zafere uzandı.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

Bu sene İtalyan fabrika destekli Kawasaki Deltafin Lorenzini takımıyla Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'na geri dönen Kenan Sofuoğlu, Philip Island Pisti'ndeki yarışa 4. sırada başladı. 11. tura kadar rakiplerinin peşinde 4. sırada yarış sürdüren milli sürücümüz, bu turda ard arda rakiplerini geçerek zirveye yerleşti. Kalan turlarda rakiplerinin kendisine fazla yaklaşmasına fırsat vermeyen Sofuoğlu, damalı bayrağı kendisi gibi Kawasaki ZX-6R ile yarışan Fransız Fabien Foret'nin önünde birinci sırada geçti. Bu ayrıca kariyerinde daha önce bu sınıfta iki kez Dünya Şampiyonluğu bulanan sürücümüzün 18. Dünya Supersport birinciliği oldu. Pole pozisyonunda start alan Avustralyalı ev sahibi Broc Parkes üçüncü olarak podyuma çıktı. Parkes'ı genel klasmanda çaylak sü-





**Kenan Sofuoğlu 11'inci turdan itibaren liderliğe yerleşti ve yarış sonuna kadar da bırakmadı.**

### World Supersport Avustralya Genel Klasman

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman
1.....	Kenan Sofuoglu .....	Kawasaki DeltaFin Lorenzini.....	1'34.577
2.....	Fabien Foret .....	Intermoto Step Kawasaki .....	+0.078s
3.....	Broc Parkes .....	Ten Kate Honda .....	+2.038s
4.....	Jules Cluzel .....	PTR Honda .....	+2.113s
5.....	Sam Lowes .....	PTR Honda .....	+4.955s
6.....	Sheridan Morais .....	Kawasaki DeltaFin Lorenzini .....	+6.812s
7.....	Ronan Quarmby .....	PTR Honda .....	+11.592s
8.....	Alex Baldolini.....	Power Team Suriano.....	+16.761s
9.....	Vittorio Iannuzzo .....	Power Team Suriano .....	+18.098s
10 .....	Lukas Pesek .....	ProRace Honda .....	+18.425s



**Sofuoğlu finişin ardından seyircilere el sallayarak zafer turunu attı.**



**Şampiyon sürücümüz finiş podyumunda ilk sırada olduğu için mutluydu.**

rücü Jules Cluzel ve Sam Lowes izlediler. Kenan'ın takım arkadaşı Güney Afrikalı Sheridan Morais ise yarışı 6. sırada noktaladı. Avustralya'da tamamlanan ilk ayaktan sonra Kenan Sofuoğlu 25 puanla genel klasmanda ilk sırada yer alırken, Fabien Foret 20 puanla 2., Broc Parkes'de 16 puanla 3. sırada bulunuyor. Markalar sıralamasında da Kawasaki, 25 puanla sezona birinci sıradan başladı.

### **Sofuoğlu: "Yarış istediğim gibi geçti"**

Çok zorlu bir yarışı istediği gibi tamamladığını da belirten Sofuoğlu, Moto2'de yaşadığım kötü sezondan sonra böyle bir zafere ihtiyacım vardı. Kawasaki ile tekrar buraya dönme kararı almak benim için zordu ama Dünya şampiyonluğunu kazanmak istiyorum. Yarışı çok da kolay kazanmadım. 11. turda atak yaparak birinciliğe çıktım. Amacım 10 tur bekleyip, kalan turlarda tempoyu arttırmaktı ve yarış tamamen benim istediğim gibi gelişti. Yarışın kısa olduğunu biliyordum ve 5 tur kala tırmanışa geçerek liderliği ele geçirdim. Sezonun ilk yarısını kazandığım için çok mutluyum" diyerek yarışı değerlendirdi.

# Şampiyonlar kupalarını aldı

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED)'nin geleneksel olarak düzenlediği Şampiyonlar Gecesi Ödül Töreni 11 Şubat Cumartesi akşamı Türkiye Millî Olimpiyat Komitesi (TMOK) Olimpiyatevi'nde gerçekleştirildi.

Yazı: Gürkan Çağlar



Geçtiğimiz 2011 sezonunda sekiz ayrı branşta 40 ulusal yarışın ardından kupa almaya hak kazanan sporcuların kupa aldığı TOSFED Şampiyonlar Gecesi'nde ödül alacak sporcuların yanı sıra camianın önde gelen isimleri ve medya mensupları da törende hazır bulundular. Gecenin açılış konuşmasını yapan TOSFED Başkanı Mümtaz Tahincioğlu sporcuları kutlarken karting sporcularının başarılarını överek genç sporcuları desteklemek adına üzerinde çalıştıkları karting projesinin gündemdeki konuların en önemlisi olduğunun belirtti. Geçtiğimiz kasım ayında organize edilen Motor Sporları Güvenliği Eğitimi MOSTİstanbul'dan dolayı duyduğu memnuniyeti dile getiren Tahincioğlu, yenilenen Körfez Pisti'nde geline nokta da sözlerine ekledi. Mümtaz Tahincioğlu, ayrıca geçtiğimiz yıl aramızdan ayrılan Cahit Alkan, Selçuk Özsevinç, Mazhar Demiralp ve geçtiğimiz ay vefat eden Ford Otosan genel müdürü Nuri Otay'ı anarak konuşmasına devam etti.



**Off-Road'da Volkan Gönülalan ve Caner Akkafa şampiyonluk kupalarıyla poz verdiler.**

2011 yılında yarış düzenleyen kulüplere, Federasyon il temsilcileri ve il gözetmen kurullarına, 2011 sezonunda ülkemizi yurt dışında başarıyla temsil eden sporculara ve Türkiye Klasik Otomobil, Off-road, Karting, Tırmanma, Historic Rally, Otokros, Pist ve Ralli branşlarında geçtiğimiz sezonu ilk sırada noktalayan sporcu ve takımlarımıza kupaları sırayla teslim edildi. Toplamda 71 kupa ve 93 plaket olmak üzere 164 ödülün dağıtıldığı törende sezon boyunca yaptıkları sürekli yayınlarla, otomobil sporlarına destek veren medya kuruluşlarına da teşekkür ödülleri teslim edildi. Ancak bu sene de e-dergilere herhangi bir teşekkür ödülü verilmemesi bu yayınlarda spora destek veren medya mensupları tarafından tepki aldı.



**Borusan Otomotiv Motorsport ekibi pistte kupaları topladı.**



**Karting'de ülkemizi yurtdışında temsil eden sporcularımız törende en çok alkışı aldılar.**



**Eda Özer, Ceren Ergun ve Serpil L. Pak rallide kupa alan kadın isimler oldular ve şıklıklarıyla dikkat çektiler.**



## Ege Oto Slalom Kupası başladı

2012 Kupasının ilk yarışında 4'ü kadın toplam 20 yarışmacının mücadele ettiği yarışın erkekler kategorisinde Kemal Çetinkaya, kadınlar kategorisinde ise Elçin Kasal birinci oldu. Ralli parkurlarının genç pilotlarından Kemal Çetinkaya ile Orçun Nural arasındaki zaman yarışı, yaklaşık yarım saniyelik bir fark ile Kemal'in lehine sonuçlandı. Kemal Şener'de üçüncü olarak podyuma çıktı. İlk kez yarışmacı olarak direksiyon başına geçen Elçin Kasal ise başarılı bir performans sergileyerek elde ettiği 32,16 saniyelik derecesi ile birinci oldu. Elçin Kasal ayrıca 20 kişinin yer aldığı genel klasmanda da 6. sırada yer alarak Ege Otomobil Sporları Kulübü ile Karşıyaka Belediyesinin birlikte düzenlediği ve Otomobil Sporlarına yeni yıldızlar kazandırma hedefleyen 2012 Kupasının 2. ayağı 6 Mayıs'ta yine Karşıyaka Mavişehir'de yapılacak.

## İSOK'ta yeni bir dönem start aldı

İstanbul Otomobil Sporları Kulübü'nde (İSOK) yeni yönetim belli oldu. Kulüp, 2012-2014 döneminde kendini geliştirerek yeni hedeflere odaklanacak. 1986 kurulan İstanbul Otomobil Sporları Kulübü'nün (İSOK) Olağan Genel Kurulu 26 Şubat Pazar günü Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu (TTOK) tesislerinde yapıldı. Yeni yönetim için önerilen tek liste Genel Kurulda oy birliği ile kabul edildi. Son seçimle birlikte İSOK tarihinde ilk defa Yönetim Kurulu'nda aktif olarak görev yapacak üye sayısı 14 kişi oldu. Farklı jenerasyonların bir arada çalışacağı yeni yönetim 28 Şubat Salı günü tekrar bir araya gelerek görev dağılımı yaptı. Buna göre Hilmi Orbay tekrar başkanlığa seçilirken Organizasyon, Sponsorluk ve Basınla ilişkiler gibi komitelerde görev alacak üyeler belirlendi. İSOK yönetimi yeni yapılanması ile birlikte vites büyütürken pek çok yenilikçi projeye imza atmaya karar verdi.



## İstanbul Park'ta kamyonlar yarışacak

Avrupa'da büyük ilgiyle takip edilen Avrupa Kamyon Yarışları Şampiyonası (ETRC)'nin açılış yarışları, 12-13 Mayıs 2012 tarihinde İstanbul Park'ta koşulacak. 2012 senesinde ülkemizde ilk defa koşulacak olan şampiyonada, Türkiye, İtalya, İspanya (2 yarış), Fransa (2 yarış), İngiltere, Almanya, Rusya, Çek Cumhuriyeti, Belçika olmak üzere 9 ülkede toplam 11 yarış yer alıyor. 5.5 tonluk ağırlığa, 12 litre ve 1100 beygir gücündeki bir motora sahip olan kamyonların, yarış sırasındaki azami süratleri 160 km/s ile sınırlandırılmış durumda. Şampiyonada, teknoloji açısından modern GT yarış otomobillerini aratmayan 20 civarında kamyon sürekli olarak yarışırken, bir yarışa en fazla 30 kamyon kabul ediliyor. Yarış hafta sonunda, ayrıca 2012 Türkiye Pist Şampiyonası'nın da ilk ayağı koşulacak.



## Volkcar 75 adede ulaştı

İlk Türk yarış otomobili Volkcar, bir sene içinde 75 adetlik üretim rakamına ulaştı. Volkcar'ın üretimi, V1 Challenge için kullanılan ilk 29 adedin ardından her geçen gün artmaya devam ediyor. Geçtiğimiz sene mart ayındaki tanıtımından kısa bir zaman sonra uluslararası bir marka olma yolunda büyük bir adım Volkcar, Türkmenistan'a 13, Moldova'ya ise 12 adet ihraç edildi. Volkcar'ın ihracat rakamı, 2012'nin ilk iki ayı ile itibariyle toplam 25 adede çıkmayı başardı. Bölgesel yarışların düzenlendiği V2 Challenge'ın başlamasıyla Volkcar'ın yurtdışı satışlarının yanı sıra yurtiçinde de artan bir ivmeyle talep görüyor. İlk olarak İzmir Ülkü Yarış Pisti'ne yapılan 11 adet Volkcar satışı sonrasında Adapazarı'nda yapılması planlanan pist için de 10 tane alınan siparişi tamamladı. Motorsporlarına daha çok sporcu kazandırmak amacıyla isteyen herkesin uygun bütçeyle yarışmasını sağlayan V2 Challenge'ın yaygınlaşmasıyla tüm Türkiye genelinde de Volkcar taleplerinin artışı öngörülüyor.



## Sepang testlerinde yine Stoner zirvede

MotoGP sezonu öncesinde yapılan 2. resmi testlerde ilkinde olduğu gibi yine son şampiyon Casey Stoner en iyi zamanı elde etti. Repsol Honda takımının Avustralyalı sürücüsü Stoner, 2.00.473 ile antrenmanlarda en hızlı isim olurken, takım arkadaşı Dani Pedrosa da 0.175 sn gerisinde 2. sıradada test sürüşlerini tamamladı. Casey Stoner:"3 gün boyunca motor üzerinde elektronik sistemler üzerinde çalıştık.Özellikle son gün gerçekten çok büyük bir iş çıkardık ortaya.Dingil mesafesini kısaltarak, biraz daha başarı yakaladık.Şaşı dengesi, özellikle çekiş anında iyi gözüküyor.Genel olarak motordan mutluyuz." şeklinde konuşurken, Pedrosa:"Genel olarak şasi ve elektronik üzerinde durduk.Farklı setuplar çıkardık ve bunlar çalıştı.Oldukça memnun ayrılıyor buradan.Bu pist çok özel, gelecek için net fikirler veriyor." dedi.

## Yılın en iyi pilotu Yağız Avcı seçildi

Son 3 yılın Türkiye Ralli Şampiyonu Yağız Avcı, her yıl rally-sport.com üyelerinin oyları ile belirlenen "Yılın En İyi Pilotu" anketinde bir kez daha ipi göğüsleyen isim oldu. 2009-2010 ve 2011 sezonlarında Türkiye Ralli Şampiyonu olarak yükselişini sürdüren genç pilot Yağız Avcı, başarılı yarış kariyerine yeni bir ödül daha ekledi. Her yıl rally-sport.com üyelerinin oyları ile belirlenen "Yılın En İyileri" anketinde 2007, 2009 ve 2010'dan sonra 2011'de de "Yılın En İyi Pilotu" seçilen Avcı, dördüncü kez bu ödülün sahibi oldu. Şampiyon pilot, 8 Şubat Çarşamba akşamı Crowne Plaza İstanbul Asia'da düzenlenen törenle ödülünü alırken, co-pilotu Bahadır Gücenmez de "Yılın En İyi Co-Pilotu" ödülüne layık görüldü. Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ikilisi, 2012 sezonunda yine Castrol Ford Team Türkiye adına Edox, Hursan Lojistik ve Mac Team desteğinde Ford Fiesta S2000 ile yarışacak.



e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



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

**ŞUBAT 2012 SAYIMIZI,  
4 MART TARİHİNDE  
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE  
WEB'DEN 79.183 KİŞİ,  
iPad'den İSE 9657 KİŞİ  
İNDİRMİŞTİ.**

***e-otodergi***