

WWW.

MAYIS 2012

SAYI: 47

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**TÜRKİYE'DE  
İLK ve TEK!**

**VIDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**



## Haber: Lamborghini Urus SUV Concept

• LODGY • 1 SERİSİ M COUPE • LINEA • MEGANE RS TROPHY • SCENIC • KARŞILAŞTIRMA: i30 & GOLF & 308

## Bardak taşı, medeniyet istiyorum!

Türkiye'deki trafik düzensizliğinden, sürücü ve yayaların davranışlarından nefret ediyorum. Keşke hayatım boyunca Türkiye'den çıkmamış ve medeni ülkelerdeki trafik düzenini görmemiş olsaydım. Böylece karşıya geçmeye çalışan yayalara yol vermeyen sürücüler, hız kurallarına uymayanlar, takip mesafesi nedir bilmeyenler, sürekli korna çalanlar, emniyet şeridinden gazlayanlar, otoyolda sağılayanlar, sol şeritte 20 km/s ile gidenler, çevreyolunda satış yapan yayalar, onları toplamayan polisler, şerit çizgisi olmayan yollar, ikinci şeritte yolcu alan-indiren belediye otobüsleri, "Yol ver" tabelasına rağmen göbek içindeki araca yol vermeyenler, geçme hakkının kendilerinde olduğunu bilmeden göbek içinde duran sürücüler, aynaya bakmadan ve sinyal vermeden önüne çıkan araçlar, ters yoldan üstüne gelen motosikletler, kaldırımları yol olarak kullanan kurye motosikletleri, kaldırım kenarlarındaki değnekçiler, egzozlarından ölüm saçan araçlar, çocuğunu ön koltukta kucağına alarak seyahat eden aneler, kışın yaz lastiğiyle yol almaya çalışanlar, araçlarından dışarıya çöp atan sürücüler, üç şeritlik yolda 4-5 şerit oluşturup trafiği içinden çıkılmaz hale getirenler, bakımsız araçla yola çıkanlar, alkol alıp direksiyon başına geçenler, iş çıkışı saatinde çöp toplayan belediyeler, her yağmurda göl olan yollar, bozuk asfalt, çukurlar, trafik kurallarına uymayan polis memur ve araçları, başıboş dolaşan ve yayaları kornayla taciz eden taksi şoförleri, trafiği rahatlatma bahanesiyle araç çeken ve bu sırada trafiği daha da tıkanan çekiciler beni sinirlendirmezdi. Bu insanlarla aynı trafiği paylaşmayı istemiyorum. Ama mecburum. Hem de ne ironidir ki, bu ülkede otomobil dergisi çıkartıyorum.

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

## Değişim zamanı

Bardaklık. Bundan 15 yıl önceki otomobillerde basit olmasına rağmen görmeye alışık olmadığımız, günümüzdeyse otomobillerin olmazsa olmazı. Değişen ihtiyaçlar ve teknoloji ile birlikte otomobillerin donanımlarında da ilginç değişimler oluyor. Mesela eskinin vazgeçilmezlerinden kasetçalar artık tarihin tozlu raflarına girerken otomobilde USB bağlantısı, harici müzik çalar girişi gibi donanımlar artık sıradan hale geldi. Birkaç yıl öncesi için değişik bir teknoloji olan, tüketime yönelik olarak sıkışık trafikte araç durduğunda motoru stop ettirip, sonra otomatik olarak motoru çalıştıran teknolojiye alışmaya başladık.

Honda ve Toyota daha önceden hibrid teknolojili araçlarla marka imajlarına katkıda bulunmuşlar ve ufak da olsa bir heyecan yaratmışlardı. Şimdinin yeni heyecanıysa 4-5 yıldır merakla beklenen elektrikli otomobiller. Renault, Türkiye'nin ilk yüzde 100 elektrikli otomobili olan Fluence Z.E.'yi nihai tüketiciye sunarak değişime farklı bir boyut getiriyor kuşkusuz. Önümüzdeki ay haberini okuyacağınız Chevrolet Volt'un kardeşi Opel Ampera ile bu değişim daha da pekişecek. Haziran ayında satışa sunulması beklenen Ampera'da batarya şarj stresi olmadan yol almak mümkün olacak. 16 kWh'lik lityum-iyon bataryası sayesinde 40-80 km'lik mesafeyi "sıfır" emisyonla kat edebilen bu araç, batarya boşaldığında ise jeneratör görevi gören 1.4 litrelik benzinli motor sayesinde bataryaları dolduracak ve 500 km'ye yaklaşan menzil sunacak.

Mutlu bir ay dileklerimle.

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



SİZ  
ONU SATIN  
ALIRSINIZ



O, SİZE SAHİP  
OLUR

PEUGEOT YAKIŞIK EDEN TOTAL

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



iPhone'unuzla RCZ'in tadını çıkarın. RCZ uygulamasını  
App Store'dan ücretsiz indirebilirsiniz.



Ayrıntılı bilgi için  
lütfen tıklayın.

\* RCZ Yearling 1.6 THP 156 hp otomatik modelin ortalama CO<sub>2</sub> emisyon değeri 168 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 5.5 L/100 km'dir. İlanda yer alan fotoğraf ve ekipmanlar Türkiye ürün gamındaki araçlardan farklılık gösterebilir.

PEUGEOT RCZ

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

**HABERLER**

- 06 Fiat Viaggio
- 07 Lamborghini Urus
- 09 Peugeot Urban Crossover
- 13 Mercedes-Benz Style Coupe
- 16 Mercedes-Benz Citan
- 18 Mart 2012 otomobil satışları
- 22 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

**BİLGİLENDİRME**

- 23 Karbondioksit emisyon değerleri

**İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 24 Renault Scenic & Grand Scenic
- 36 Fiat Linea 1.6 Multijet
- 41 BMW 1 Serisi M Coupe
- 46 MINI Cooper SD Coupe
- 49 MINI JCW Coupe

**VİDEOLU TESTLER**

- 51 Ölçümler nasıl yapılıyor?

- 53 Renault Megane RS Trophy

- 59 Audi A6 2.0 TDI Multitronic

- 64 Subaru XV 1.6 CVT AWD

**KARŞILAŞTIRMA**

- 71 Hyundai i30 & Volkswagen Golf & Peugeot 308

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 83 Mercedes-Benz B180 BlueEFFICIENCY

- 88 Go Car

**TEKNİK**

- 91 Ajan Dönüşü (Videolu)

**SÖYLEŞİ**

- 93 Ömer Burhanoğlu

**AKTİVİTE**

- 95 Harley-Davidson

**YASAL UYARI**

- 97 e-otodergi hakkında yasal uyarı

**MOTORSPORLARI**

- 98 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar

- 99 F1 Çin GP'si

- 102 F1 Bahreyn GP'si

- 105 WRC Arjantin Rallisi

- 108 Katar Moto GP'si

- 109 İspanya Moto GP'si

- 110 Eskişehir Rallisi

- 113 Haberler

**29 DACIA LODGY**  
**1.5 dCi 110 HP**



**Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz!**

**e-otodergi**

MAYIS 2012 - SAYI 47

**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.



# HONDA

The Power of Dreams



## Benim için Honda Civic:

*Güvenlik demek, konfor demek, teknoloji demek! Ailece keyif alacağımız bir şeyler yapmak istediğimizde Yeni Honda Civic'le yola çıkıyoruz. Her yolculukta yeni bir şey keşfediyoruz.*

**Honda Civic  
Sahipleri  
Otomobillerini  
Anlatıyor!**

Çavlan Karman  
Doktor



[www.honda.com.tr](http://www.honda.com.tr)  
[www.facebook.com/HondaTR](https://www.facebook.com/HondaTR)



**Honda** Finans





## Fiat'tan yeni sedan model

Fiat, Pekin Otomobil Fuarı'nda yepyeni bir sedan model olan Viaggio'yı tanıttı. İngilizce karşılığı Voyage (Yolculuk) olan Viaggio, Fiat ile Chrysler'in ilk ikiz projesi olması nedeniyle büyük önem taşıyor. 4 kapılı 5 kişilik bir otomobil olan Viaggio, Detroit Otomobil Fuarı'nda gösterilen Dodge Dart'ın da platformu olan CUSW (Compact US Wide) platformunda geliştirildi. Alfa Romeo Giulietta'nın da bu platformu kullandığını belirtelim. Viaggio 4679 mm uzunluğa, 1850 mm genişliğe ve 2708 mm dingil mesafesine sahip. Bu

yılın üçüncü çeyreğinde Çin pazarında satışa sunulacak olan Viaggio C segmentinde (kompakt sınıf) yer alıyor ki bu segment Çin'de en fazla satış yapılan sınıf. Viaggio'da 120 HP ve 150 HP güç çıkışları sunacak olan 1.4 lt T-Jet motora yer verilmiş. 5 ileri manuel ve çift kavramalı otomatik şanzıman (DDTC) arasında seçim yapılabilecek.



## BEKLEDİĞİNİZE DEĞDİ VOLVO'NUN EN İYİ 3'LÜSÜ

Volvo, segmentinde epi keserli olmanın ve büyük bir enerji sunan motor seçeneği ile kategoride; 1.6 lt, D4, Otomatik, Volvo S60 - V60 modellerinde bu olan bu motor - şanzıman kombinasyonunu test etmek için hemen size en yakın Volvo Yetkili Satışına gidin, Öncü olarak iften kaynağı alın.

Volvo S60 - V60 Otomatik yakıt tüketimi: 4.8 lt / 100 km ve emisyonu CO<sub>2</sub> emisyonu: 114 gr / lt

**1.6 LT - DİZEL - OTOMATİK**

[www.eniyi3lu.com](http://www.eniyi3lu.com)



# Lamborghini de SUV işine girdi

1986-1992 yılları arasında üretilen LM002'nin ardından markanın ikinci SUV tasarımı olan Urus Concept Pekin Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı.





İtalyan lüks süperspor otomobil üreticisi Lamborghini, Pekin Otomobil Fuarı 2012'de Urus SUV Concept'i sergiledi. Lamborghini Başkan ve CEO'su Stephan Winkelmann tarafın-

dan tanıtılan Urus; 4.99 metre uzunluğa, 1.99 metre genişliğe ve 1.66 metre yüksekliğe sahip. Dikkatinizi çekmiştir: Urus Concept'in yüksekliği, bir SUV olmasına karşın sadece

1.66 metre. Bu da, Lamborghini tasarımcılarının, bir SUV tasarlarken bile sportiflikten ve performanstan ödün vermediklerini ortaya koyuyor. Yaklaşık 600 HP güce sahip olacağı be-

lirtilen Urus, seri üretime geçtiğinde yılda 3000 adet üretilecek ve bu modelin hedef pazarları ABD, İngiltere, Almanya, Rusya, Ortadoğu ülkeleri ve Çin olacak.





# Peugeot'dan yeni crossover



Fransız üretici Peugeot, Urban Crossover Concept adlı yeni konsept aracını Pekin Otomobil Fuarı 2012'de tanıttı. Peugeot'nun Paris, Şangay ve Sao Paulo tasarım merkezlerinde ortaklaşa şekillendirilen Urban Crossover Concept, yeni şehir hayatına uyumlu bir konsept araç olarak öne çıkartılıyor. 4.14 metre uzunluğa ve 1.74 metre genişliğe sahip olan Peugeot Urban Crossover Concept B segmentinde (küçük sınıf) yer alıyor. Dünya tanıtımı Pekin Otomobil Fuarı 2012'de gerçekleştirilen Peugeot Urban Crossover Concept, Avrupalı otomobil severlerin karşısına ilk kez Eylül ayında Paris Otomobil Fuarı 2012'de çıkacak.



*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM



## Makyajlı Citroen Berlingo bayilerde

Makyajlanarak yeni bir yüze kavuşan Berlingo 29.600 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. İlk ürettiği 1996 yılından bu güne kadar 1.4 milyon adetten fazla satılan Berlingo, Türkiye pazarında ise lansmanından bu yana 48.000 adetlik satışa ulaştı. Berlingo, sürücülere daha geniş bir iç mekân sunarken, marka kimliğiyle uyumlu ön tasarım ile daha kaslı bir ızgaraya ve led gündüz sürüş farlarına sahip. Makyajlı Berlingo, binek otomobil kullanıcılarına hitap eden Vizon Gri ve Ada Mavisi olmak üzere iki yeni renk seçeneği de sunmaya başladı. Berlingo Panelvan 1.6 HDi modeli 29.600 TL fiyatıyla tüketici ile buluşurken, Combi 1.6 HDi modeli 36.990 TL fiyatıyla satışa sunuldu. Araçta Euro5 normlarını karşılayan 115 HP'lik dizel motor var.



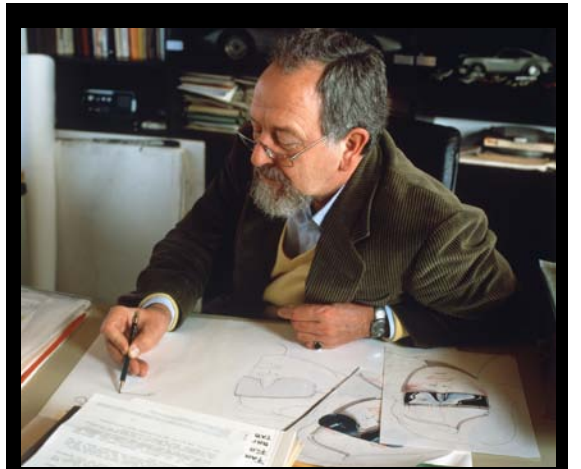
## Skoda MissionL konsepti Rapid adıyla üretilecek

Frankfurt Otomobil Fuarı 2011'de Skoda MissionL Concept olarak tanıtılan sedan model seri üretime Skoda Rapid adıyla geçecek. Pekin Otomobil Fuarı 2012'de tanıtılan Skoda Rapid, Avrupa'da bu yıl, Çin'de ise 2013 yılında yollara çıkacak. Skoda ürün gamında Fabia ile Octavia modellerinin arasına konumlandırılacağı açıklanan Skoda Rapid, Skoda CEO'su Winfried Vahland tarafından Çek üreticinin "2018 Büyüme Stratejisi"nin önemli yapı taşlarından biri olarak tanımlandı.



## Renault Fluence Z.E. satışa sunuldu

Renault'un elektrik enerjisi ile yol alan aracı Fluence Z.E.'nin nihai tüketiciye satışına 3 Mayıs 2012 tarihi itibarı ile başlandı. Türkiye'nin ilk 100 elektrikli otomobili olan Fluence Z.E. yüzde 3 vergi oranı ile 64.900 TL'lik fiyata sahip. Bu fiyatın, Fluence Privilège 1.5 dCi EDC 110 HP versiyonu fiyatına eşdeğer olduğu ifade ediliyor. Fluence Z.E.'nin şarjı, evde şarj ünitesi olan ve elektrik sayacı gibi duvara monte edilen bir kutu olan "Wallbox" ile gerçekleştiriliyor. Altyapı çalışması olan İstanbul, Ankara, Kocaeli ve Gaziantep dışındaki illerde de bu uygulama gerçekleştiriliyor. Fluence Z.E. "Wallbox" ile, 6-8 saatte tamamen şarj oluyor. Bunun yanı sıra opsiyonel olarak sunulan, 220V duvar tipi prize bağlanan bir kabloyla 10-12 saatte aracı şarj edebilmek mümkün.

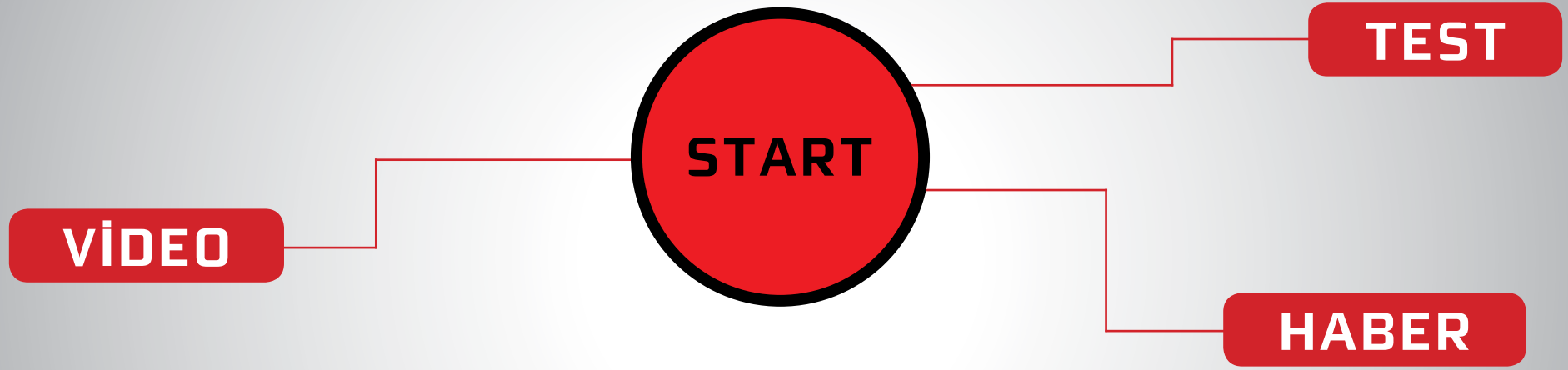


## Ferdinand Alexander Porsche vefat etti

Ferdinand Porsche'nin torunu, Ferry Porsche'nin oğlu olan 911'cin yaratıcısı ve Porsche AG Onursal Başkanı Ferdinand Alexander Porsche 5 Nisan 2012 tarihinde 76 yaşında öldü. 11 Aralık 1935 Stuttgart doğumlu olan Ferdinand Alexander Porsche, 1962 yılında Porsche'nin Tasarım Şefi olmuş ve efsanevi 901'i (911) tasarlamıştı. Silueti jenerasyondan jenerasyona aktarılan bu ikonik tasarım, hala en iyi otomobil tasarımlarından biri olarak kabul edilir. Ferdinand Alexander Porsche'nin cenaze töreni Stuttgart'ta düzenlendi. Törene otomotiv endüstrisinden birçok üst düzey yönetici katıldı.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



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

# Mercedes'ten küçük CLS geliyor

Mercedes-Benz, 23 Nisan-2 Mayıs 2012 tarihleri arasında düzenlenen Pekin Otomobil Fuarı 2012'de Concept Style Coupe adlı konsept aracını tanıttı. 4637 mm uzunluğa, 1891 mm genişliğe ve 1398 mm yüksekliğe sahip olan Mercedes-Benz Concept Style Coupe 4 kapılı coupe karoserde geliştirilmiş. 211 HP gücünde yeni bir 4 silindirli turbo benzinli motorun yer aldığı belirtilen Mercedes-Benz Concept Style Coupe 2012, 4MATIC olarak adlandırılan dört tekerlekten çekiş sistemiyle donatılmış. Mercedes-Benz Concept Style Coupe, Cenevre Otomobil Fuarı 2012'de tanıtılan yeni A Sınıfı'nın platformunda geliştirilmiş ve yeni A Sınıfı'nın sportif versiyonu hakkında ipuçları veriyor. Küçük CLS olarak adlandırabileceğimiz otomobil yollara CLA adıyla çıkabilir.





## Makyajlı Infiniti FX satışa sunuldu

Makyajlanan Infiniti FX Türkiye'de 123.606 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Yenilenen ön tamponu, daha kaslı ön ızgarası, yeni alaşım jantları ve yeni renk seçenekleriyle dikkat çeken makyajlı FX, çift kollu tasarlanmış 20 inç'lik janta sahip GT ve GT Premium donanımlarında sportif karakteriyle ön plana çıkıyor. Arka Tekerlek Aktif Yönetim Sistemi (RAS) ve spor süspansiyon özelliğiyle üst düzey yol tutuş özellikleri sunmayı hedefleyen araç, S ve S Premium donanımlarında 21 inç'lik jantlar sunuyor. FX'te, hepsi 7 ileri otomatik şanzımana ve akıllı dört tekerlekten çekiş sistemine sahip olan 3.0 litrelik V6 238 HP dizel, 3.7 litrelik V6 320 HP benzinli ve 5.0 litrelik V8 390 HP benzinli motor seçenekleri bulunuyor.



## Volkswagen up dünyanın en iyi otomobili seçildi

Volkswagen up, 25 ülkeden 66 gazeteci tarafından 2012'nin dünyada en iyi otomobili ödülü seçilerek "World Car of The Year 2012" ödülünü aldı. Jürisini dünyanın en önde gelen otomotiv gazetecilerinin oluşturduğu World Car of The Year organizasyonu, 2012 Dünyada Yılın Otomobili Ödülü'nü New York Otomobil Fuarı'nda



açıkladı. Otomotiv sektörünün en saygın ödüllerinden biri olan WCOTY, bu yıl Volkswagen up'ın oldu. Volkswagen Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr.

Martin Winterkorn, bu ödülün Volkswagen tasarımcılarının ve mühendislerinin her detayını düşündükleri bir modele verildiğini ve bundan mutluluk duyduğunu söyledi.

## BMW X1 makyajlandı

Makyajlı BMW X1 2012 New York Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Ön tasarımı yenilenen X1, led halkalarla çevrili yeni farlarıyla dikkat çekiyor. Gövde renginde olan alanların arttırıldığı otomobil, yeni bir tampona ve profil tasarımında öne çıkan krom eteklere sahip. Yenilenen X1'in yüksek kalitede malzeme ve işçilikle bütünlü-şen iç mekânındaki en önemli yenilik ise açısı sürücüye doğru döndürülen ön konsol. Bu da aslında BMW'nin sürücü odaklı kokpitlerine bir örnek teşkil ediyor ve sürüş keyfini arttırmayı hedefliyor. X1'de yeni TwinPower Turbo benzinli motorlar yer alıyor. Bunlar: X1 xDrive35i 306 HP ve X1 sDrive28i 245 HP. İki motor da 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda ediliyor.



## Volvo'dan 1.6 dizel otomatik atağı

En iyi üçlü olarak ve bizce çok akıllı bir dijital kampanyayla lanse edilen Volvo 1.6 dizel otomatik modelleri S60, V60 ve S80 1.6 DRIVE Powershift satışa sunuldu. Üç karo-serde birden yollara çıkan motorşanzıman kombinasyonu, düşük vergi dilimine girmesi, otomatik şanzıman konforu sunması ve dizel olmasıyla öne çıkıyor. 1.6 litrelik turbodizel motor 5600 d/de 115 HP güç ve 1750-2500 d/d aralığında 270 Nm tork üretiyor. Bu motora Ford modellerinden de tanıdığımız Powershift adlı çift kavramalı 6 ileri otomatik şanzıman eşlik ediyor. S60 92.110 TL, V60 97.600 TL, S80 ise 111.750 TL'den başlayan fiyatlara sahip.



# e-otodergi iPad'de



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

# Yüz nakli

Renault Kangoo ile aynı mekanik altyapıyı paylaşan Citan, Mercedes-Benz'in yaptığı yüz nakliyle yeni bir kimliğe kavuşmuş.

**Yazı: Tarık Akagün /Amsterdam - Hollanda**  
**Fotoğraflar: Daimler Medya**





# M

Mercedes-Benz Citan 16 Nisan 2012 tarihinde Hollanda-Amsterdam'da tanıtıldı. Mercedes-Benz Citan'da 3.94, 4.32 ve 4.71 metre olmak üzere üç farklı uzunlukta üç farklı karoser seçeneği bulunuyor. Bunlardan ilki 5 koltuklu Mercedes-Benz Citan Mixto. İki adet sürgülü kapıya sahip olan Mixto'nun arka koltuk sırası öne katlanabiliyor. İkinci karoser seçeneği Mixto'nun uzun dingil mesafeli versiyonu. Üçüncü seçenek ise Mercedes-Benz Citan crewbus adlı versiyon. Crewbus'ta da Mixto'daki gibi 5 kişilik oturma kapasitesi var ancak dingil mesafesi daha uzun ve sürgülü kapılar da isteğe bağlı olarak satın alınabiliyor. Mercedes-Benz Citan versiyonları, kullanıcıya 2200 kg'ye kadar taşıma kapasitesi sunuyor.

Mercedes-Benz modellerinin karakteristik ön yüzüne sahip olan Citan 2012, zengin donanım sunmanın yanı sıra ergonomi ve konfor konularında da hayli iddialı. Yüksek güvenlik standartları sunan (ABS, ESP ve 6 havayastığı standart donanımda yer alıyor) Mercedes-Benz Citan, Alman

üreticinin van model gamını tamamlayıcı nitelikte bir araç olarak konumlandırılıyor. Mercedes-Benz Citan'ın Renault menşeli yüksek torklu direkt enjeksiyonlu 1.5 dCi turbodizel motorları 75 HP, 90 HP ve 110 HP güç üretiyor. BlueEFFICIENCY teknoloji ve ECO start/stop sistemli yine Renault menşeli 1.2 litrelik benzinli motor ise 112 HP güç üretiyor. Motorların ortalama yakıt tüketim değerinin 5 lt/100 km'nin altında olacağı ifade edildi. Sürücünün rahat kullanmasını sağlamak amacıyla orta konsola konumlandırılan joystick tasarımlı vites kolu, motor versiyonuna göre değişmekle birlikte 5 veya 6 ileri şanzımanları kontrol ediyor. Türkiye'de sadece 90 ve 110 HP'lik 1.5 dCi motor seçenekleri satılacak. Mercedes-Benz Citan Türkiye satışı 2012 yılının sonunda 2013 model olarak başlayacak.

**İÇ MEKANDA MERCEDES-BENZ'E YÖNELİK DEĞİŞİKLİKLER YAPILMIŞ. KUMANDA DÜĞMELERİ DİĞER TİCARİ MERCEDES'LERLE BENZER. DİREKSİYONDA DERİNLİK AYARI YOK.**



# Mart satışları umutlandırdı

Mart ayındaki otomobil satışları insanları biraz olsun umutlandırdı. Mart ayında 13.793 adedi yerli, 33.477 adedi ise ithal olmak üzere toplam satışlar 47.270 adede çıktı.

**Yazı: İsa Demir**

Mart 2012'deki otomobil satışlarının, geçen yılın Mart satışlarına göre sadece yüzde 8.7 oranında düşmesi sektörü umutlandırdı. Çünkü geçen yıla göre Ocak ayındaki satışlarda ise yüzde 30, Şubat ayındaki satışlarda ise yüzde 26 oranında düşüş olmuştu. Mart ayındaki satışlar Şubat ayına göre yüzde 62 seviyesinde yükseliş kaydetti. Bu arada Mart ayındaki satışların, Ocak ve Şubat aylarındaki kötü hava koşullarından dolayı ertelenen alımlardan da arttığını belirtmek gerekiyor. Mart ayında 13.793 adet yerli otomobil satıldı. Rakipleriyle arasını giderek açan Renault, Mart ayında 6228 adet satışla yerli piyasanın en önde gelen firması oldu. Mart ayında 3208 adet satan Fiat ikinci olurken, onun ardından 1729 adet satışla Hyundai geldi. Yeni Civic modelinin satışlarının biraz artmasıyla Honda 1479 adet satışla dördüncü oldu. Mart ayında ithal pazarda 33.477 adet otomobil satıldı. Volkswagen bu yıl çok iyi başladı ve temposunu yitirmeden

yoluna devam ediyor. Daha önceki yıllarda rakipleriyle arası hiç bu kadar açılmamış olan Volkswagen Mart ayında 5470 adet satış gerçekleştirirken, ilk üç ayda ise 11.572 adetlik satışa ulaştı. Mart ayında 4433 adetle Opel ikinci olurken, 4012 adet satışla Ford üçüncü, 2320 adet satışla Dacia dördüncü geldi. Renault çatısı altındaki Dacia'nın bu başarısı gözlerden kaçmıyor. C Sınıfı'nda yer almasına karşın fiyat olarak B Sınıfı'ndaki modellere yakın olan Fiat Linea, Mart ayında 2857 adet satışla yine lider oldu. Onun ardından en fazla satan model olarak 2618 adet satışla Renault Symbol ve 2183 adet satışla Renault Fluence geldiler (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Şubat	39.004	29.189
Mart	54.023	47.270
<b>Toplam</b>	<b>122.895</b>	<b>97.536</b>

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	Volkswagen	5470	11.572
2	Opel	4433	7329
3	Ford	4012	7843
4	Dacia	2320	4965
5	Chevrolet	2011	4015
6	Hyundai	1563	3294
7	Nissan	1492	2947
8	Toyota	1353	2883
9	Citroen	1271	2433
10	BMW	1081	2033
11	Audi	1080	1956
12	Peugeot	969	2003
13	Kia	887	1980
14	Renault	879	1481
15	Mercedes-Benz	842	1678
16	Skoda	775	1570
17	Fiat	674	1252
18	Volvo	427	868
19	Seat	305	614
20	Honda	281	843
21	Land Rover	196	403
22	Mazda	144	351
23	Suzuki	139	288
24	Chery	117	306
25	Mitsubishi	116	326
26	Proton	108	331
27	MINI	102	189
28	Geely	85	218
29	Alfa Romeo	79	161
30	Jeep	56	77

Sıra	Marka	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
31	SsangYong	55	223
32	Porsche	51	99
33	Subaru	41	109
34	Tata	40	121
35	smart	8	21
36	Lancia	5	18
37	Jaguar	5	17
38	Maserati	2	3
39	Bentley	2	4
40	Aston Martin	1	1
41	Ferrari	0	4
42	Lamborghini	0	1
43	Infiniti	0	2
44	Daihatsu	0	0
<b>Toplam</b>		<b>33.477</b>	<b>66.832</b>

Not: Sıralamalar Mart ayına göre yapılmıştır.

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	Renault	6228	14.470
2	Fiat	3208	6736
3	Hyundai	1729	4214
4	Honda	1479	3535
5	Toyota	1149	1749
<b>Toplam</b>		<b>13.793</b>	<b>30.704</b>





### Kıyasıya rekabet var

Mini segmentte Mart ayında ciddi bir çekişme vardı. Lideri sadece bir fark belirledi. 47 adet satış gerçekleştiren Fiat Panda ayın lideri oldu. 46 adet satış yapan Peugeot 107 sürpriz bir şekilde ikinciliği elde etti. 107'nin kuzeni olan Citroen C1 üçüncü olabildi. Bu modellerin arkasından Fiat 500 ve Alfa Romeo Mito geldiler. Böylece ilk beşteki üç modelin ismi Fiat Grubu'ndan çıkmış oldu.

#### A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	Fiat Panda	47	84
2	Peugeot 107	46	51
3	Citroen C1	17	36
4	Fiat 500	12	35
5	Alfa Romeo Mito	11	21

### Hatchback modeller gözde

B segmentinde artık hatchback modellerin egemen olduğunu görüyoruz. Birinci olan Renault Symbol ve 9'uncu olan Hyundai Accent Era'nın dışındaki tüm modellerin hatchback olması tesadüf olmasa gerek. Bu eğilimde filo alımı yapan şirketlerin de etkisi büyük. Şirketler, şimdilerde filo kapsamında Opel Corsa, Ford Fiesta ve Volkswagen Polo gibi modellere yönelmeye başladılar.



#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	Renault Symbol	2618	5644
2	Opel Corsa	1918	2803
3	Ford Fiesta	1831	3125
4	Volkswagen Polo	1548	3356
5	Hyundai i20 Troy	1180	2642
6	Dacia Sandero	739	1661
7	Chevrolet Aveo HB	619	1075
8	Renault Clio HB	601	1281
9	Hyundai Accent Era	549	1571
10	Fiat Grande Punto	480	933



### Sınıfı C, fiyatı B

C Sınıfı'nda yer almasına karşın fiyat olarak B Sınıfı'ndaki modellere yakın olan Fiat Linea, Mart ayında 2857 adet satışla yine lider oldu. Bu otomobilin özellikle dizel otomatik modelinin fiyatının uygun olması müşterileri cezbediyor. Ancak Fiat'ın sadece fiyatla müşteri kazanmaya çalışması yeterli olmuyor. Çünkü toplam satışlarda önceki yıllardaki gibi performans sergileyemiyor.

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	Fiat Linea	2857	5797
2	Renault Fluence	2183	5329
3	Opel Astra HB	1860	3109
4	Honda Civic	1479	3535
5	Ford Focus Sedan	1375	3049
6	Volkswagen Jetta	1374	3022
7	Toyota Auris	1109	1660
8	Toyota Corolla Sedan	1015	2008
9	Volkswagen Golf	836	1918
10	Citroen C4	665	1182



### Passat arayı açıyor

Demek ki insanlar orta sınıf da olsa dizel motor konusunda hassas davranıyorlar. Bu yönelimi Volkswagen Passat ve BMW 3 Serisi satışlarında görmek mümkün. Renault Latitude'ün satışlarının da iyi olduğunu belirtmek gerekiyor. Mercedes-Benz C Sınıfı'nın satışları bu yıl biraz sınırlı seyrediyor.

### BMW 5 Serisi'nden cevap geldi

Bu yıl Mercedes-Benz E Sınıfı "Şimdiden arayı açmaya başladı" demiştik, ancak BMW 5 Serisi fazla gecikmeden cevap verdi. 255 adet satan BMW 5 Serisi Mart ayının lideri olurken, 234 adet satışla Mercedes-Benz E Sınıfı ikinci oldu. Yeni modeline henüz insanların tam ısınmadığının anlaşıldığı Audi A6 modeli biraz daha geriden geliyor. Bu sınıfta iddialı başka bir model de yok zaten.



### Audi A8 modelinden sürpriz atak

Mart ayında daha önce pek örneğine rastlamadığımız bir olay gerçekleşti ve Audi A8 lider oldu. Dikkat çeken durum, A8 modelinin sadece lider olması değil, açık ara lider olmasıydı. Çünkü Audi A8 modelinin satışı, neredeyse üç rakip modelin toplam satışına denk. Mercedes-Benz S Sınıfı Mart ayında 9 adet satış gerçekleştirdi. Porsche Panamera 7 adetlik satışa ulaşırken, BMW 7 Serisi bu sefer 3 adette kaldı.

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	Volkswagen Passat	959	1853
2	Renault Latitude	441	724
3	BMW 3 Serisi	435	668
4	Mercedes-Benz C Sınıfı	405	837
5	Opel Insignia	257	643
6	Audi A4	253	440
7	Peugeot 508	218	447
8	Volvo S60	207	395
9	Toyota Avensis	189	451
10	Skoda Superb	135	306

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	BMW 5 Serisi	255	420
2	Mercedes-Benz E Sınıfı	234	477
3	Audi A6	126	269
4	Volvo S80	12	34
5	Jaguar XF	5	15

#### F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	Audi A8	18	25
2	Mercedes-Benz S Sınıfı	9	35
3	Porsche Panamera	7	21
4	BMW 7 Serisi	3	13
5	Jaguar XJ	-	2



**Satışlarda ciddi bir artış var**

Türkiye'de SUV segmentindeki araçlara her geçen gün artan bir yöneliş var. Nissan Qashqai, Nissan Juke ve Dacia Duster modelleri şu an satışların adeta kaymağını yiyorlar. Kia Sorento ve Chevrolet Captiva modellerinin yerini Hyundai ix35 modeli almışa benziyor. Volkswagen Tiguan modeli ise 1.6 TDI'nin eksikliğini yaşıyor.

**Jeep Grand Cherokee lider**

Ciddi bir sıçrayış gerçekleştiren Jeep Grand Cherokee modeli, 41 adetlik satışla Mart ayının lideri olmayı başardı. Onun ardından 36 adet satışla Porsche Cayenne modeli geldi. Mercedes-Benz M Sınıfı yenilendikten sonra iddiasını biraz arttırmışa benziyor. 35 adet satan Mercedes-Benz M Sınıfı'nın ardından Şubat ayının lideri Range Rover Sport 27 adetlik satışla geldi. Onu Mart'ta 11 adetlik satışa ulaşan BMW X6 izledi.

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

Sıra	Marka-Model	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	Nissan Qashqai	745	1510
2	Dacia Duster	694	1662
3	Hyundai ix35	581	1054
4	Nissan Juke	459	852
5	Kia Sportage	396	813
6	Volkswagen Tiguan	384	800
7	Chevrolet Captiva	294	818
8	Range Rover Evoque	131	266
9	Mitsubishi ASX	65	196
10	Honda CR-V	61	151

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

Sıra	Marka-Model	Mart 2012	Ocak-Mart 2012
1	Jeep Grand Cherokee	41	57
2	Porsche Cayenne	36	67
3	Mercedes-Benz M Sınıfı	35	64
4	Land Rover Range Rover Sport	27	70
5	BMW X6	11	26

*e-otodergi*

HABERLERİMİZİ  
TWITTER'DAN  
TAKİP ETMEK  
İSTERSENİZ  
LOGOYA  
TIKLAYINIZ



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

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

## e-otodergi'nin "İLK"leri

- Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi (Temmuz 2008)
- Türkiye'nin ilk ücretsiz otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde video yayını (Mayıs 2009, Editör videosu)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde flash yayını (Ocak 2010, Lassa Snoways Era testi)
- Türkiye'nin ilk "her sayısı her an yayında olan" otomobil dergisi
- Türkiye'de ilk ücretsiz test yllığı 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 100.000'e yakın okuyucu)

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

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

● Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (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?

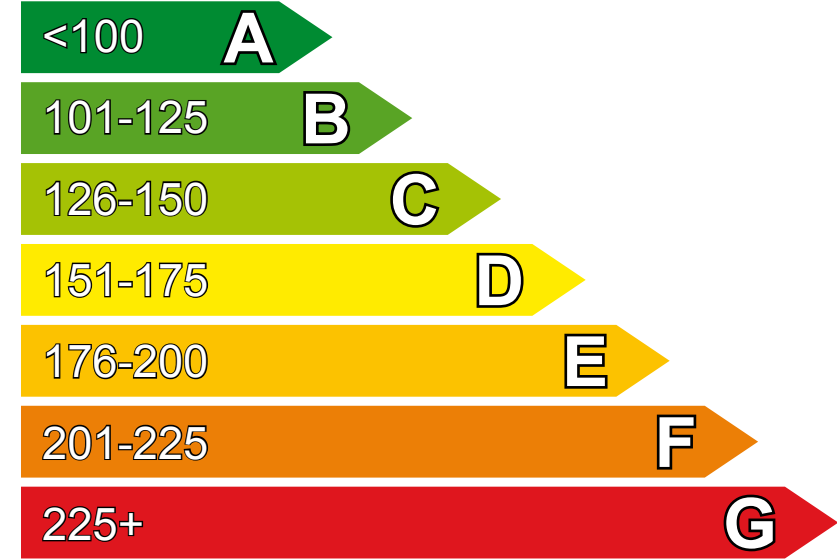
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 bilgilendirildiği “karbondioksit emisyon değeri tablosu”nu yayınlıyoruz. Bu tabloda yer alan kriterler, araçları doğaya verdikleri zarara göre birer harfle (A, B, C gibi) sınıflandırıyor. Artık dergimizde yer alan tüm “İlk Sürüş”, “Sürüş İzlenimi”, “İkili Sürüş İzlenimi”, “Video-lu Test”, “Test” ve “Karşılaştırma” disiplinlerinde, her otomobilin karbondioksit emisyon değerini ve bu sınıflandırmada aldığı değeri açıklıyoruz. Amacımız, siz otomobilseverleri çevreye karşı duyarlı olma konusunda bilgilendirmek ve size hangi otomobilin hangi emisyon değeri sınıfına girdiğini daha çarpıcı bir şekilde gösterebilmek.

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

## 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.





# TEKNOLOJİ DOPİNGİ

Makyajlı versiyonları 13 Nisan tarihinde Türkiye yollarına çıkan Renault Scenic ve Grand Scenic, tasarım değişikliklerinin yanı sıra sahip oldukları yeni teknolojilerle öne çıkıyor.

**Yazı: Emre Anamur**

**Fotoğraflar: Emre Anamur & Renault Medya**





Makyajlanarak yeni bir yüze, daha zengin bir donanım ve yeni teknolojik özelliklere sahip olan Renault Scenic ve Grand Scenic, Türkiye'de 13 Nisan'da satışa sunuldu. Basın için düzenlenen test sürüşü organizasyonu kapsamında İstanbul ve çevresinde kullanma fırsatı bulduğumuz Scenic ve Grand Scenic, tek motor, tek donanım ve iki şanzıman seçeneğiyle bayilerde.

### Artık iki karosere sahip

Güncel jenerasyonda, son üç yıldır sadece 7 kişilik Grand Scenic karoseriyle ithal edilmekte olan Scenic ailesi, Türkiye'de makyajla birlikte 5 kişilik Scenic seçeneğine de kavuştu. Bu da markayı kısa karoserli kompakt MPV'ler arasındaki rekabete yeniden sokuyor. Yeni ön tasarıma (Renault'nun Twingo ile başlayan yeni ön tasarımına yeni jenerasyonda kavuşacak) ve led'li gündüz farlarına sahip ailede 5 kişilik Scenic 4366 mm uzunluğa sahipken 7 kişilik Grand Scenic'in uzunluğu 4573 mm. İki otomobilin genişlikleri aynı: 1845 mm. Yükseklik konusunda ise Grand Scenic, 1645 mm ile kardeşinden 5

mm daha yüksek. Arka tasarımdaki önemli bir fark, Scenic ile Grand Scenic'i kolayca ayırt etmeye yarıyor. Bumerang şeklinde tasarlanan stop lambaları Scenic'te içe doğru, Grand Scenic'te ise dışa doğru kıvrılıyor. Bu da genişlikleri aynı olmasına karşın Scenic'i daha dar, Grand Scenic'i ise daha geniş gösteriyor. Nar kırmızısı ve gökyüzü mavisi adlarında iki yeni renk seçeneğinin sunulmaya başlandığı Scenic'te 437-1837 lt arasında, Grand Scenic'te ise 208-2063 lt arasında bagaj hacmi sunuluyor.





**Aile salonu**

Bazı lokantaların kapısında yazar: “Aile salonumuz vardır”. İşte bu cümle Renault Scenic ve Grand Scenic için de geçerli. Bir 5, diğeri 7 kişilik iç mekân sunan otomobillerde eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor. Eşya gözlerinin toplam kapasitesi Scenic'te 86 lt, Grand Scenic'te ise 92 litre. Standart donanımda yer alan ve leke tutmayan teflon kumaş kaplaması (su ve yağ bazlı sıvılar üstünden akıp gidiyor) çocuklu aileler için ideal. Ayrıca standart olarak sunulan hava kalitesi sensörü sa-

yesinde dış hava kalitesi sürekli analiz edilip eğer kötü bir seviyedeysen içeriye girmesi otomatik olarak engelleniyor. Bu da özellikle Türkiye yolları için çok önemli bir özellik. Üç sırada toplam yedi yetişkine rahat oturma imkânı sağlayan Grand Scenic, 2063 litreye varan bagaj hacmiyle dikkat çekiyor. Grand Confort adlı yeni kol-tuk başlıkları hem konfor hem de güvenliği arttırırken, ön konsolda yer alan ve renkli ekrana sahip olan TFT gösterge paneli, Teknoloji Paketi satın alınırsa, Türkiye haritalı Carminat TomTom navigasyon sistemini de ba-

rındırabiliyor. Yine ön konsoldaki dijital gösterge birimlerinin kişiselleştirilebiliyor oluşu (sürücü farklı grafikler arasından seçim yapabiliyor), Scenic ailesinin modern yüzünü göstermesi bakımından önemli. Ayrıca bu göstergeler için sarı, indigo mavi ve turkuaz arasından bir renk de seçilebiliyor. Malzeme ve işçilik kalitesi yeterli olan kokpitte, ulaşması zor bir kumanda birimi de bulunmuyor. Yeni ses sistemi birimi, AUX ve USB girişlerini ön yüzünde taşıması bakımından başarılı. Ayrıca Bluetooth özelliği de mevcut. Görüş açıları geniş olan

Scenic ailesinde, opsiyonel olarak panoramik cam tavan sunulmaya devam ediliyor. Ön kısmı açılabilen iki parçalı camdan oluşan bu tavan, özellikle çocuklu seyahatleri daha zevkli ve sorunsuz hale getirebiliyor.

**Sadece 1.5 dCi 110 HP motora sahip**

Makyajlı Renault Scenic ve Grand Scenic modelleri, sadece 1.5 litrelik dCi turbodizel motorla ithal ediliyor. Euro 5 normlarını karşılayan ve 110 HP güç üreten bu motorun maksimum torku 1750 d/d'de 240 Nm. Hem Scenic hem de Grand Scenic'te







**VISIO SYSTEM'İN  
RADAR GÖREVİ  
GÖREN SENSÖRÜ  
DİKİZ AYNASI  
BÖLGESİNDE YER  
ALİYOR. ARACIN  
LED'Lİ GÜNDÜZ  
FARLARI MODERN  
BİR GÖRÜNÜM  
SUNUYOR.**



6 ileri manuel ve 6 ileri çift kavramalı EDC otomatik şanzımanla tercih edilebiliyor. Tüm versiyonlarda 180 km/s maksimum hız sunan ailede, 0-100 km/s hızlanma değerleri Scenic manuel'de 12.3 sn, Scenic EDC'de 13.4 sn, Grand Scenic manuel'de 13.3 sn ve Grand Scenic EDC'de 14.3 sn. Ortalama yakıt tüketimi değerleri ise, her iki kasada da aynı olmak üzere manuel'de 4.9 lt/100 km, EDC'de 4.7 lt/100 km. Karbondioksit salınımları 124 g/km ile 128 g/km arasında değişen otomobiller emisyon tablosunda B harfine hak kazanarak çevreci olduklarını kanıtıyor. Motor çok atak bir performans sergilemese de, bu tür bir otomobil için yeterli. Düşük yakıt tüketimiyle öne çıkan otomobilin süspansiyon sistemi konfor odak-

lı. Özellikle çift kavramalı EDC şanzıman, sarsıntısız ve hızlı vites geçişleriyle övgüyü hak ediyor. Otomobilin direksiyon tepkileri ve yol tutuşu ise Megane ailesindeki kardeşlerinin seviyesinde değil.

#### **Teknolojiyle donatıldı**

Yazımın başında da belirttiğim gibi, Scenic ailesindeki makyaj operasyonu, tasarımın yanı sıra yeni teknolojik donanımlar açısından da önemli. Bir kısmını yukarıdaki paragraflarda anlattığım bu yeni donanımlar arasında Visio System hayli öne çıkıyor. Teknoloji Paketi ile satın alınan bu sistemde "Şerit Takip Sistemi" ile "Otomatik yanan uzun-kısa farlar" var. Sistemin merkezi ise iç dikiz aynasının üst kısmına konumlandırılan bir sen-

sör. Eğer sürücü sinyal vermeden şerit değiştirmeye başlarsa sistem bunu "sürücü uyuyakaldı" ya da "sürücü kontrolü kaybediyor" şeklinde algılayıp sesli ve görüntülü olarak uyarı yapıyor. Far konusunda ise sistemi "auto" konumuna getirmeniz yeterli. Gece karanlıkta yol alırken uzunları otomatik olarak yakan sistem, bir araca arkadan yaklaşıırken veya karşıdan biri gelirken farları kısaya alıyor, önünüz boşalınca yine uzunlara geçiyor. Bir diğer yeni teknoloji ise renkli geri görüş kamerası. Hem konfor hem de güvenlik sunan bu sistem ön konsoldaki ekranda hizmet veriyor. Yokuşta Kalkış Desteği ise, manuel şanzımanlı versiyonlarda, yokuşta kalkarken ayağınız frenden çekip debriyaja götürme sırasında iki saniye süreyle fren

yaparak geri kaymayı önüyor.

#### **Baz fiyat 62.350 TL**

6 ileri manuel şanzımanlı Scenic'in fiyatı 62.350 TL'den başlıyor. Bu fiyat, sunulan zengin donanım ve 1.5 dCi 110 HP motor düşünüldüğünde makul. Listedeki en pahalı seçenek olan EDC şanzımanlı Grand Scenic için istenen fiyat ise 69.350 TL. Tüm Scenic'lerde 3 yıl/100.000 km mekanik garanti bulunuyor. Otomobilin periyodik bakım aralığı ise 20.000 km/1 yıl (hangisi önce dolarsa). Kompakt MPV segmentinin yaratıcısı olan Renault Scenic, makyajlı versiyonlarında da ailelerin beklentisi olan konfor ve işlevselliği sunmayı başarıyor. Artık 5 kişilik versiyonun da pazarda olması, satışları önemli oranda arttıracaktır.



## Renault Scenic 1.5 dCi 110 HP

## Renault Grand Scenic 1.5 dCi 110 HP

## Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel / 6 ileri EDC	6 ileri manuel / 6 ileri EDC
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d	110 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1750 d/d	240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	180 km/s	180 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn (EDC 13.4 sn)	13.3 sn (EDC 14.3 sn)
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4366 / 1845 / 1640 mm	4573 / 1845 / 1645 mm
Bagaj hacmi (7-5-2 koltuklu kullanımda):	437-555-1637-1837 lt	208-564-702-1863-2063 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.8 / 4.3 / 4.9 lt/100 km (EDC 5.4 / 4.3 / 4.7 lt/100 km)	5.8 / 4.4 / 4.9 lt/100 km (EDC 5.4 / 4.3 / 4.7 lt/100 km)
Fiyat (Privilege):	62.350 TL (EDC 66.350 TL)	65.350 TL (EDC 69.350 TL)

+ Tüketim, konfor, işlevsellik, donanım

- Performans, direksiyon tepkileri

127 g/km **B** MANUEL124 g/km **B** EDC

+ Tüketim, konfor, işlevsellik, donanım, bagaj

- Performans, direksiyon tepkileri

128 g/km **B** MANUEL124 g/km **B** EDC



# DENGELERİ BOZACAK

Dacia'nın ilk kompakt MPV'si olan Lodgy, isteğe göre 5 ve 7 kişilik olarak satın alınabilen iç mekan, daha önce bir Dacia modelinde görülmeyen teknolojik özellikler ve ergonomi, büyük bagaj, geniş oturma alanları, 1.5 dCi motorlar ve en önemlisi düşük fiyatla bu sınıfta dengeleri altüst edeceğe benziyor.

**Yazı: Emre Anamur / Marakeş – Fas**  
**Fotoğraflar: Dacia Medya**





Mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı'nda dünya tanıtımı gerçekleştirilen Dacia Lodgy'nin basın toplantısı ve test sürüşü organizasyonu, Renault'nun 80 yıldır faaliyet gösterdiği Fas'ta düzenlendi. 1 milyar Euro tutarındaki yeni bir yatırımla üretime geçen Fas-Tanger fabrikasının bantlarından çıkan Dacia'nın bu ilk kom-

pakt MPV modelini Marakeş ve çevresinde kullanma fırsatı bulduk.

### **"B0" platformunda geliştirildi**

Dacia Lodgy, Dacia'nın yanı sıra, kompakt sınıfta yer alan Renault ve Nissan modelleri için de kullanılan "B0" adlı platformda geliştirildi. 5 ve 7 kişilik iç mekan seçenekleri su-

nan Lodgy, 5 kişilik versiyonda 4498 mm uzunluğa, 1751 mm genişliğe ve 1682 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2810 mm. 7 kişilik versiyon; uzunluk, genişlik ve dingil mesafesi değerlerini 5 koltuklu kardeşiyle paylaşıyor ancak bu versiyonun yüksekliği 1679 mm. Önden bakıldığında modern bir tasarıma sa-

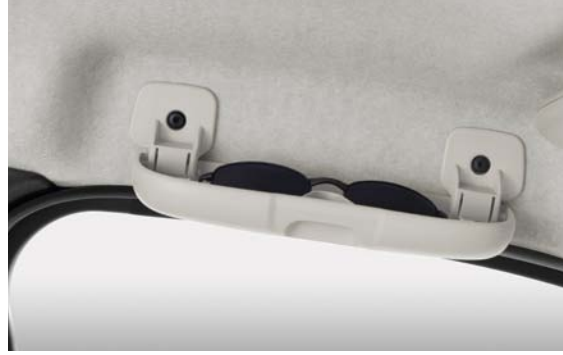
hip olan otomobil, yandan ve arkadan bakıldığında biraz hantal gözüküyor. Otomobilin bagaj hacmi, koltuk kombinasyonlarına göre değişiklik gösteriyor. Yedi kişilik kullanımda 207 litreye düşen hacim, beş kişilik kullanımda 827 litreyle (koltuklar takılıyken 634 lt) övgüyü hak ediyor. 3'üncü ve 2'nci sıradaki koltukları öne kat-



**SERT PLASTİK  
KULLANILAN İÇ MEKANDA  
BOL EŞYA GÖZÜ VAR. YOL  
BİLGİSAYARI VE ERGONOMİ  
DİĞER DACIA'LARDAN  
DAHA İYİ.**







**YEDİ KİŞİLİK VERSİYONDA ÜÇÜNCÜ KOLTUK SIRASINDA BİLE EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK UNUTULMAMIŞ. SÜRÜCÜ TARAFINDA GÖZLÜK SAKLAMA KABİ VAR. İKİNCİ SIRADA OTURANLAR İÇİN DE BİR ADET BARDAKLIK BULUNUYOR. BAGAJ HACMİ 207 LİTRE İLE 2617 LİTRE ARASINDA DEĞİŞİYOR. BAGAJ KAPAĞI DİK VE GENİŞ AÇILIYOR.**

lar, Lodgy'yi iki kişi kullanırsanız bu hacim 2617 litre (koltuklar takılıken 1861 lt) gibi rekor bir seviyeye çıkıyor. Bu yüksek rakamlarda, az önce hantal olarak bahsettiğimiz arka tasarımda yer alan, özel önem gösterilerek tasarlanan ve bu sayede dik ve geniş bir şekilde açılan bagaj kapağının payı büyük. Tüm Dacia modellerinde olduğu gibi, gereksiz masraf çıkartarak maliyeti arttırmaması için, farlarda ve stop lambalarında xenon ve led teknolojisine ise yer verilmiştir.

### İç mekan işlevsel ve ergonomik

Lodgy'nin iç mekanında, bir MPV'den beklenen işlevselliğe yer

verilmiş. İrili-ufaklı, açık ve kapalı eşya gözlerinin toplam hacmi, donanım versiyonuna göre 30 litreye kadar çıkıyor. Toplam üç adet bardaklık bulunan kokpitte sert plastik malzeme kullanılmasının nedeni ise elbette düşük maliyet elde etme hedefi. Otomobilde yedi yetişkin rahat bir yolculuk yapabiliyor. Çünkü üçüncü koltuk sırasinde 144 mm diz ve 866 mm baş mesafesi sunuluyor. İkinci sıradaki diz mesafesi ise 177 mm. İç mekandaki çok önemli bir özellik ise, Dacia modellerinde ilk kez olmak üzere, elektrikli cam butonlarının kapı içine, ayna kumandalarının ise direksiyon simidinin soluna yerleştirilmiş olması. Bu da diğer Dacia'larda ön konsol (cam) ve

el freni bölgesinde (ayna) olan bu birimlere getirilen ergonomi eleştirisinin artık yapılmamasını sağlayacak. Lodgy, kardeşlerinden daha ergonomik kumanda birimleri sunmakla da kalmıyor, yeni teknolojilerle de dikkat çekiyor. Yine bir Dacia modelinde ilk kez yer verilen Media Nav adlı multimedya sistemi (opsiyonel olacak), 7 inç'lik renkli ve dokunmatik ekran aracılığıyla ses sistemi, navigasyon ve bluetooth bağlantılı telefona kumanda etmeye olanak tanıyor. Ayrıca bu ekranın köşesindeki usb ve aux girişleri, harici cihaz bağlamayı da mümkün kılıyor. Hız sınırlayıcı da Dacia için bir ilk. Bu sistemin açma-kapama kumandası ön konsolun alt kısmında,

hız arttırma-azaltma kumandası ise direksiyon simidinde yer alıyor. Sade tasarımlı ve rahat okunan gösterge birimlerinde de bir iyileştirmeye gidilerek, yol bilgisayarının dijital ekranı üç satırlı hale getirilmiş ve verilen bilgilere anlık yakıt tüketimi ile hız sınırlayıcı eklenmiş. Parlak siyah renk kullanımı ve krom ayrıntılarla şıklaştırılan ön konsolda yer alan klima da Dacia mühendislerinin elden geçirdiği bir birim. Klima, yedi kişilik iç mekânın hızlı ve homojen bir şekilde ısıtılıp soğutulabilmesi mümkün kılması için geliştirilmiş ve çeşitli bölgelere yerleştirilerek her koltuk sırasına hizmet vermeyi sağlayan hava kanallarıyla desteklenmiş. Lodgy, ayrıca ikin-



**YEDİ YETİŞKİNİN RAHAT  
BİR YOLCULUK YAPMASINI  
SAĞLAYAN VERSİYON,  
KALABALIK AİLELERİN  
TERCİHİ OLACAK.**



ci koltuk sırasında üç adet üç noktalı Isofix çocuk koltuğu bağlantısı sunan ilk Dacia modeli.

### İki farklı dizel motorla gelecek

Bazı pazarlarda benzinli motor seçenekleri de sunacak olan Dacia Lodgy, Türkiye'ye 5 ileri manuel şanzımanlı 1.5 dCi 90 HP ve 6 ileri manuel şanzımanlı 1.5 dCi 110 HP dizel motorlarla ithal edilecek. Fas'ın turistik şehri Marakeş ve çevresinde kullandığım 110 HP'lik motor, 1750 d/d'de 240 Nm tork üretiyor. Maksimum hızı 175 km/s, 0-100 km/s hızlanması ise 11.6 sn olarak açıklanan Lodgy'nin en öne çıkan özelliği ise düşük yakıt tüketimi. Ortalama 4.4 lt/100 km motorin tüketerek kullanıcısına 1100 km menzil sunan otomobilin karbondioksit salınımı ise 116 g/km.

### Süspansiyon konforuyla öne çıkıyor

Geliştirilmesi sırasında farklı zemin ve hava koşullarında toplam 2 milyon km test edilen Dacia Lodgy'yi biz de yaklaşık 130 km kullandık. Bu mesafenin yaklaşık 100 km'sinde zemin son derece bozuk asfalt ve yer yer de topraktı. Buna karşın Lodgy, iç mekana bir olumsuzluk hissettirmemeyi başardı. Kısacası, Dacia modellerinin

süspansiyon konforu bu modelde de aynen korunmuş. Öte yandan, Lodgy kardeşlerinden daha sessiz olmasıyla beğenimizi kazandı. Basın toplantısında yapılan bir açıklama, bu tespitimizi doğrular nitelikteydi: "Motor bölmesindeki yalıtım malzemesinin miktarı, diğer Dacia modellerine göre yüzde 30 arttırıldı. Rüzgar gürütüsü; özellikle kapıların etrafındaki ekler, kullanılan ekstra köpük ve conta-lar sayesinde daha da azaltıldı". Performans konusunda üst seviyede olmayan ve zaten bunu da hedeflemeyen Lodgy 1.5 dCi'nin motoru, 6 ileri manuel şanzımanla uyumlu çalışıyor. Şanzımanın geçişleri net. Direksiyon sistemi ise, diğer Dacia modellerindeki gibi fazla net ve hızlı değil. Görüş açıları geniş ve sorunsuz olan otomobilin her donanımında iki havayastığı, ABS ve ESP standart olarak sunulacak ve elbette bu da Dacia için bir ilk. Arka park sensörü de donanıma eklenen güvenlik ve konfor unsurlarından biri. Öte yandan, basın toplantısında sizler için sorduğumuz soruya; maliyeti arttırması nedeniyle ilk etapta Lodgy ürün gamında otomatik şanzıman bulunmayacağı, ancak ileriki dönemde yer verilebileceği cevabını aldığımızı belirtelim.



**VİRGÜL TASARIMLI KAFALIKLAR, ARKA KOLTUKLARDA KİMSE OTURMUYORKEN GERİ GÖRÜŞÜN KISITLANMAMASINI SAĞLIYOR.**

### Kasım'da Türkiye'de

Dacia Lodgy'nin Türk otomobil severlerle ilk buluşması 2-11 Kasım 2012 arasında düzenlenecek olan İstanbul Autoshow'da gerçekleşecek. İki dizel motor, 5 ve 6 ileri manuel şanzımanlar, Laureate donanım seçeneği ve 5-7 kişilik iç mekanlarla satılacak olan Lodgy'nin Türkiye fiyatı henüz açıklanmamakla birlikte, biz baz fiyatın 30.000-40.000 TL arasındaki bantta olmasını bekliyoruz. Bazı pazarlar-

da Mayıs ayında satışa sunulacak olan otomobilin Fransa baz fiyatı benzinli model için 9900 Euro olarak açıklandı. 1.5 dCi 90 HP için 14.900 Euro, 1.5 dCi 110 HP için ise 15.500 Euro isteniyor. Bu cazip fiyatlar Türkiye'ye yansıtılabilirse (Duster'da yansıtılmıştı), bizce Dacia Lodgy Türkiye'de çok da büyük olmayan kompakt MPV pazarını büyütür ve yüksek satış adetlerine kolayca ulaşır.



*SAAT YÖNÜNDE: DOKUNMATİK RENKLİ TFT EKРАН DACIA'DA BİR İLK VE ÇOK İYİ ÇALIŞIYOR. HIZ SINIRLANDIRICI DA DİĞER DACIA'LARDA YOK. ÖN KONSOLDAN AÇILIP KAPATILAN SİSTEMİN DİĞER KUMANDASI DİREKSİYONDA. CAM BUTONLARI KAPI İÇİNDE. KLİMA HIZLI VE ETKİN ÇALIŞIYOR. ANCAK BİRAZ GÜRÜLTÜLÜ. AYNA, ESP VE PARK SENSÖRÜ KUMANDALARI SOL TARAFTA.*







**DACIA LODGY'NİN 51 FOTOĞRAFTAN  
OLUŞAN KAPSAMLI GALERİSİNE  
ULAŞMAK İÇİN BURAYA TIKLAYINIZ.**

#### Dacia Lodgy 1.5 dCi 110 HP

##### Fabrika verileri

Motor: ..... 1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel  
Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
Maksimum güç: ..... 110 HP @ 4000 d/d  
Maksimum tork: ..... 240 Nm @ 1750 d/d  
Maksimum hız: ..... 175 km/s  
0-100 km/s: ..... 11.6 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4498 / 1751 / 1682 mm  
Bagaj hacmi (7-5-2 koltuklu kullanımda): ..... 207-827-2617 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 5.3 / 4.0 / 4.4 lt/100 km  
Türkiye'de satışa sunulacağı tarih: ..... Kasım 2012

- + Tüketim, bagaj hacmi, süspansiyon konforu, işlevsellik
- Otomatik şanzıman yok, direksiyon tepkileri, sert malzeme

116 g/km

**B**



# HEDEF PAZAR LİDERLİĞİ

2011'de Türkiye binek otomobil pazarında Renault Symbol'ün ardından ikinci olan Fiat Linea, makyajlı versiyonuyla 2012 yılında Türkiye'de satılacak tüm binek otomobiller arasında birinci olmayı hedefliyor.

**Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur**





Bundan 5 yıl önce, 2007 yılında yollara çıkan ve 85.000'e yakın müşteriye ulaşan Fiat Linea makyajlanarak yeni bir tasarıma kavuştu. 25 milyon dolarlık yatırımla yenilenen Linea'yı, 19 Nisan 2012 günü düzenlenen basın toplantısı ve test sürüşü organizasyonu kapsamında İstanbul ve çevresinde kullanma fırsatı bulduk. Tüm Euro 5 çevre emisyonlarını karşılayan 1.4 litre 77 HP benzinli, 1.3 litre Multijet II 95 HP dizel ve 1.6 litre Multijet 105 HP dizel motor seçenekleriyle satışa sunulan makyajlı Fiat Linea'da Easy, Urban ve Lounge adı verilen üç yeni donanım paketi sunuluyor. Lansmana özel olarak 34.360 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunulan otomobilin 2012 satış hedefi 45.000 adet.

### Dış tasarım elden geçirilmiş

Profilden bakıldığında herhangi bir değişikliğin göze çarpmadığı makyajlı Fiat Linea'da ön tasarımı tampon, ızgara ve sis farları yenilenmiş. Otomobile arkadan bakıldığında ise yeni bir arka tampon ve bagaj kapağı göze çarpıyor. Ayrıca plaka artık bagaj kapağında yer alıyor. Bagaj hacmi



**KOKPİTİ İKİ RENKLİ HALE GETİRİLEN, SES SİSTEMİ VE KLİMASI İYİLEŞTİRİLEN LINEA ESKİSİNDEN DAHA BAŞARILI BİR İÇ MEKANA SAHİP. MALZEME İSE YİNE SERT.**



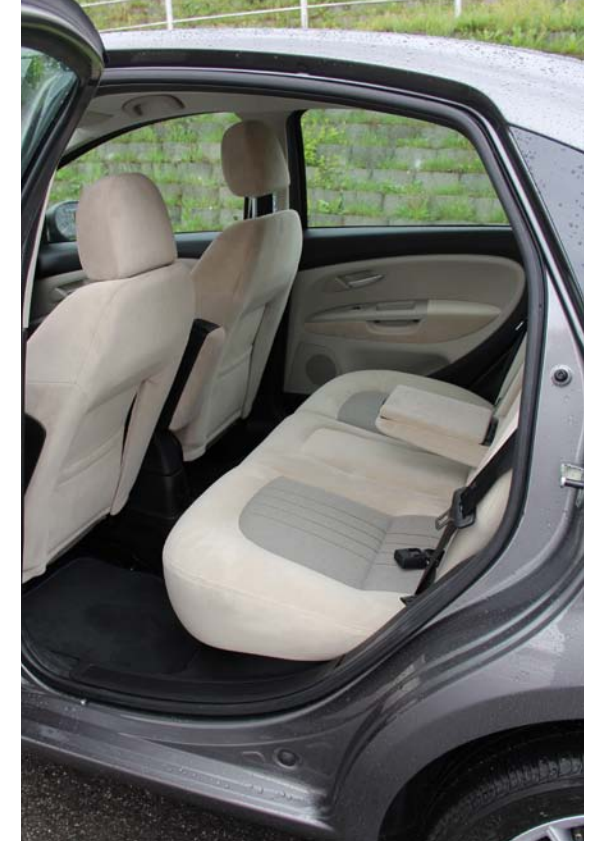
ise değişmemiş: 500 litre (arka koltuklar öne katlandığında 870 litreye çıkıyor). Bagaj kapağı kontakt anahtarından ve/veya ön konsoldaki butona basılarak açılabilir. Arkadan elle açma imkânı yok ve bu bir dezavantaj. Öte yandan bagaj kapağını kapatırken tutamağın ergonomik olmaması nedeniyle kaportaya temas etmek kaçınılmaz oluyor ve bu nedenle de eller kirlenebiliyor. Far ve stop lambalarının tasarımında da herhangi bir değişikliğe gidilmemiş. Makyajlı Linea'nın uzunluğunun 36 mm'lik artışla 4596 mm'ye ulaştığını belirtelim. 1730 mm'lik genişlik ve 1494 mm'lik yükseklikse aynı kalmış. Otomobilin dingil mesafesi ise 2603 mm.

### Kokpitte kalite artmış

Linea'nın iç mekânına geçildiğinde ön konsol tasarımının ve burada kullanılan malzemenin iyileştirildiği görülüyor. Kumanda birimlerini saran piyano siyahı renkli kaplama ve ön konsolda kullanılan iki renkli yapı, hem görsel hem de hissiyat anlamında kaliteyi arttırmış. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun yaşanmayan kokpitte Blue&Me sisteminin bir parçası olan USB girişinin vites kolunun hemen ilerisindeki bölgeye alın-



**MAKYAJLI LINEA'NIN KOLTUKLARI RAHAT, SÜSPANSİYON YUMUŞAK. TORPİDO BÜYÜK DEĞİL. ARKADA DİZ MESAFESİ YETERLİ. BAGAJ HACMI 500 LİTRE. 105 HP GÜCÜNDEKİ 1.6 MJET MOTORUN MAKSİMUM TORKU 290 NM.**







**LINEA CLASSIC ADIYLA SATIŞINA DEVAM EDİLECEK OLAN ESKİ LINEA İLE MAKYAJLI LINEA'YI SİZLER İÇİN BİR ARAYA GETİRDİK (PLAKASI KAPALI OLAN ARAÇ "LINEA CLASSIC" TİR). HANGİSİNİN TASARIMI DAHA GÜZEL? KARAR SİZİN.**

muş olması ve sisteme bir de AUX girişi eklenmesi, makyajın önemli artılarından biri. Otomatik klimada yapılan geliştirme, artık çift bölgeli olmasını sağlamış ve bu da konforu artırıyor. Öte yandan sisteme EcoDrive özelliği de eklenmiş (Sürücünün sürüş bilgilerini kaydedip ona daha verimli bir kullanım için öneriler sunan sistem). Koltukları, direksiyon simi-

di ve vites topuzu aynı kalan makyajlı Linea'da ön ve arkada sunulan yaşam alanları yeterli. Arkadaki diz mesafesinin ise bir üst sınıfta yer alan sedanlarla rekabet edebileceği belirtiliyor.

#### **Yüzde 99 oranında diesel satılacak**

Tofaş CEO'su Kamil Başaran, Fiat Marka Direktörü Okan Baş ve Fiat Pazarlama Müdürü Özgür Süslü'nün bi-

rer konuşma yaptıkları basın toplantısında 1.3 ve 1.6 litrelik Multijet dizel motorların satıştan alacakları pay yüzde 99 olarak açıklandı. Organizasyonda test ettiğimiz 1.6 litrelik turbodizel Multijet motor, eskiden olduğu gibi 4000 d/d'de 105 HP güç ve 1500 d/d'de 290 Nm tork üretiyor. Artık Euro 5 normlarını karşılayan bu motor, 6 ileri manuel şanzımanla kuman-

da ediliyor. Linea'ya 190 km/s maksimum hız sağlayan motorun 0-100 km/s hızlanma performansı ise 11.0 saniye olarak ifade ediliyor. Yeterli performansının yanı sıra düşük işletme giderleriyle öne çıkan motorun 100 km'de yakıt tüketimi değerleri ise şöyle: Şehir içi 6.5 lt, şehir dışı 4.3 lt ve ortalama 5.1 lt. Otomobilin karbondioksit salınımı ise 134 g/km.



**Süspansiyon konfora yönelik**

Makyajlı Linea'da herhangi bir mekanik değişiklik yapılmadığı açıklandı. Otomobilin motor seçenekleri ve bu motorların özellikleri aynı. Öte yandan Linea'nın süspansiyon, şanzıman ve direksiyon sistemi de aynen korunmuş. Asfalt ve toprak yollarda kullandığımız makyajlı Linea, tüm bu farklı yol tiplerinde bize konforlu bir

sürüş deneyimi yaşattı. Ayrıca motor, yol, rüzgâr ve lastik gibi seslerin iç mekâna fazla sızması izolasyonun başarılı olduğunu gösterdi. Büyük tasarımı direksiyon simidinin verdiği tepkiler istenen hız ve netlikte olmasa da, bu tür bir otomobil için yeterli denilebilir. Motor ile şanzıman uyumlu çalışıyor. Vites geçişleri net. Görüş açıları geniş.

**Eski Linea satışına devam edilecek**

Makyajlı Fiat Linea'nın satışa sunulmuş olması, eski Linea'nın satıştan çekileceği anlamını taşıyor. Eski Linea, yoluna Fiat Linea Classic olarak aynı fiyat, motor ve donanımlarla devam edecek. Makyajlı Linea ise Fiat yöneticileri tarafından Yeni Linea olarak adlandırılıyor. 2011 yılında 33.762 adet satarak kompakt sı-

nıfta Renault Fluence'nın önünde birinci olan, Türkiye'de satılan tüm binek otomobiller arasında ise Renault Symbol'un ardından ikinci olan Fiat Linea, 2012'de 45.000 adetlik bir satış ve bununla birlikte binek otomobil pazarında liderlik hedefliyor. Fiat Linea'nın bu oldukça iddialı olan hedefe ulaşip ulaşamayacağını bekleyip göreceğiz.

**Fiat Linea 1.6 Multijet****Fabrika verileri**

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	290 Nm @ 1500 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4596 / 1730 / 1494 mm
Bagaj hacmi:	500-870 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.5 / 4.3 / 5.1 lt/100 km
Baz fiyat (1.4 Fire benzinli):	34.360 TL

- + Tüketim, bagaj hacmi, süspansiyon konforu
- Bagaj açma-kapama sistemleri, direksiyon tepkileri

134 g/km







BMW'nin düzenlediği etkinlikte yeni nesil BMW 1 Serisi otomobilleri yolda ve pistte kullanma şansını yakaladık. Etkinliğin assolisti ise kompakt boyutları ve 340 HP'lik gücü ile adeta bir güç konsantresi olan 1 Serisi M Coupe'ydi.

**Yazı: Tarık Akagün / Salzburg-Avusturya**

**Fotoğraflar: BMW Medya**

# KONSANTRE GÜÇ





Sportif karakterli otomobilleriyle bilinen BMW, Nisan ayı içerisinde 1 Serisi'nin değişik motor versiyonlarıyla Almanya-Münih yakınlarındaki Garching ile Avusturya-Salzburg arasında sürüş aktivitesi düzenledi. İlk günü otoyollar ve virajlı Alp yollarında geçen aktivitenin ikinci günündeyse Salzburgring Pisti'nde BMW Driving Experience eğitmenleri gözetiminde sürüş güvenliği ile teorik bilgiler verildi ve bu bilgiler pist ortamında pratiğe döküldü. Aktivitede

manuel ve otomatik şanzımanlı 116i, 120d gibi otomobillerle birlikte 340 HP'lik 1 Serisi M Coupe'de kullanıldı.

Güvenli sürüş ile ilgili temel bilgiler birçok kişi için sıkıcı gelecek olsa da bazı noktaları maddeler halinde tekrar hatırlatmakta fayda var:

**1-**Otomobili "iyi" kullanabilmek ve otomobile tam anlamıyla hakim olabilmenin ilk şartı doğru sürüş pozisyonu. Sürücü koltuğuna oturulduğu zaman ilk önce yapılması gere-

ken ayar yükseklik ayarı. Bunun deniyse yükseklik ayarlı koltukların, çalışma prensipleri gereği yukarı çekilirken öne, aşağı itilirken geriye doğru gitmeleri. İdeal yükseklik ayarında baş ile tavan arasında yaklaşık bir yumruğun gireceği kadar bir alan olması gerekiyor, **2-** Pedallara olan uzaklık, dizler hafif kırık şekilde olmalı. Kalça koltuğa tam anlamıyla oturmalı, **3-**Sırt ayarı yatık olmamalı. Sırtlık, koltukta dik bir oturma pozisyonu sağlayacak şekilde ayarlanmalı, **4-**Direksiyon ayarında dirsekler hafif kırık şekilde tutacak bir pozisyon sağlanmalı. Bileğin iç kısmı direksiyon-

nun üst kısmına değecek şekilde bir hiza alınması ideal sürüş pozisyonunu bulmada yardımcı olacaktır.

BMW Driving Experience eğitmenleri tarafından anlatılan pistte sürüş tekniklerinde dikkat edilmesi gereken hususlar ise kısaca şöyle: **1-**Virajlar içindeki apeks noktasına mümkün olan en geniş çapla girmek, **2-** Direksiyonu mümkün olan en düşük açıyla çevirmek, **3-** Aracı stabil halde tutmak, **4-** Viraj içinde hızı sabit tutmak, apeksten sonra gaza basmak, **5-**Aracı önden-arkadan kaydırmamak.





Pistte yapılan egzersizler 3 istasyona ayrılmıştı. İlki ıslak zeminli bir daire üzerinde 1 Serisi M Coupe'de MDM modu açık ve kapalı şekilde arkadan kaymayı kontrol egzersiziydi. Normal moda elektronik sürüş destek sistemleri tam kapasite çalışan otomobili arkadan kaydırabilmek mümkün değil. MDM (M Dynamic Mode) modu, daha sportif kullanım için ve doğal olarak sistem aracın arkasının kaymasına olanak tanıyor. Bu durumu kontrol altına almak için direksiyonla düzeltme hareketi yapmak ve debriyaja basarken ayağı gazdan çekmek gerekiyor. Bunun dışında yapılan egzersizler ise 120d ile saatte 100 km/s ile giderken viraj içinde fren yapmak ve slalom gibi egzersizlerdi. Slalom egzersizi otomobilin üstün dinamikleri sayesinde kolaydı, ama bir tane kukayı devirdiğimi de belirtmem gerek. Viraj içinde fren yaparsa ABS ile birlikte görev yapan CBC (Corner Brake Control-Viraj fren kontrolü) ve DBC (Dynamic Brake Control-Dinamik fren kontrolü) gibi sistemler sayesinde sorunsuzdu. Bu durumda yapılması gereken tek şey frene tam güçle basmak ve direksiyonu otomobili viraj içinde tutacak şekilde yönlendirmek.







TEORİK DERSTE  
GÜVENLİ SÜRÜŞLE  
İLGİLİ TEMEL  
BİLGİLER VERİLDİ.  
ERTESİ GÜN  
UYGULAMA YAPILDI.

### Güç paketi 1 Serisi M Coupe

Görsel olarak eski nesil BMW 1 Serisi'nin kostümü olsa da, 1 Serisi M Coupe şu an satılan ve güncel bir model. 4 kişilik geleneksel bir coupe olan bu otomobil şişkin çamurlukları, aerodinamik aynaları, büyük hava girişleri, çıkık marşpiyeleri ile gücünü belli ediyor. 3.0 litrelik, sıralı 6 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu M Twinpower Turbo teknolojisine sahip motor 5900 d/d'de maksimum 340 HP güç, 1500-4500 d/d aralığında ise 450 Nm tork (overboost ile 500 Nm) üretiliyor. Homurtulu bir sesle çalışan ve devir yükseldikçe sınırlı ve vahşi bir karaktere bürünen motor gücünü 6 ileri oranlı, kıkırdaklı vites geçişlerine sahip şanzıman ile arka tekerleklerle aktarıyor. Pist kullanımında ha-





rika sonuç veren bu motorun maksimum torkun böylesine geniş bir devir bandına yayılmış olması ve motorun 7000 d/d'ye kadar devir çevirebilmesi, bunu yaparken 5900-7000 d/d aralığında da halen faydalı ve kul-

lanılabilir güç ürettiyor olması takdire değer. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 4.9 saniyede tamamlayan otomobilin 0-200 km/s değeri ise 17.3 sn. Sert süspansiyon sistemi ve standart olarak sunulan, yüz-

de 100'e kadar otomatik olarak kilitlenebilen M kilitli diferansiyel ile aktarma sorunsuz. Geniş virajlardaki tutunma o kadar iyi ki arka arka atılan turlar ve 1.2 G'yi aşan yanal ivmeler sonunda boynunuz ağrıyabilir.

### Sonuç

Geleneksel değerlere önem verenler için yüksek kullanım zevki veren, performanslı, gerçek bir spor otomobil.

**1 SERİSİ M COUPE,  
340 HP'LİK GÜCÜ  
VE ARKADAN İTİŞLİ  
AKTARMASIYLA GERÇEK  
BİR SPORCU.**



### BMW 1 Serisi M Coupe

#### Fabrika verileri

Motor:	..... 2979 cc, 6 silindirli, direkt benzin enjeksiyon, çift turbo
Şanzıman:	..... 6 ileri manuel
Maksimum güç:	..... 340 HP @ 5900 d/d
Maksimum tork:	450 Nm @ 1500-4500 d/d (overboost ile 500 Nm)
Maksimum hız:	..... 250 km/s
0-100 km/s:	..... 4.9 sn
Bagaj hacmi:	..... 370 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	..... 4380 / 1803 / 1420 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	..... 13.6 / 7.3 / 9.6 lt/100 km
Fiyat:	.....Almanya'da 51.500 Euro

+ Performans, sürüş zevki

- Kıkırdaklı şanzıman

224 g/km

F



# EKONOMİK PERFORMANS

Almanya'nın Münih şehri ile Avusturya'nın Salzburg şehri arasında yaptığımız manzaralı yolculuk, MINI Cooper SD Coupe'nin performanslı ama buna karşın düşük yakıt tüketimli bir otomobil olduğunu kanıtladı.

Yazı: Emre Anamur / Salzburg - Avusturya

Fotoğraflar: MINI Medya





Hava güneşli, yani Almanya için güzel, bizim için de şanslı bir gün. Münih yakınlarında, BMW Grubu'nun test aracı dağıtım merkezi olan Garching'deyiz. Önümüzde dizi dizi MINI modelleri var. othaber TMP'den arkadaşım Koray'la birlikte payımıza MINI Cooper SD Coupe düşüyor. Gözümüz JCW'lerde kalmadı değil hani, ama nasıl olsa yarın onu pistte kullanacağız diyerek Türkiye'ye ithal edilmeyen Cooper SD Coupe'nin direksiyonuna geçiyoruz.

### Gerçek bir coupe

4 kapılı, hatta 5 kapılı yalancı coupe'lerin, coupe görünümlü hatchback ve sedanların cirit attığı günümüzde gerçek bir coupe'nin içindeyim. İki kişilik iç mekana sahip MINI Cooper SD Coupe'nin sadece iki kapısı var. Bagajdan iç mekana erişilemiyor. İşte bu nedenlerle o gerçek bir coupe zaten. 3734 mm uzunluğuyla dar sokaklarda da fonksiyonel olduğunu açıkça ortaya koyuyor. Otomobilin genişliği 1683 mm, yüksekliği ise sadece 1384 mm. 2467 mm'lik dingil mesafesi ve 1453 mm ön-1461

mm arka iz açıklıkları, daha onu kullanmaya başlamadan iyi bir yol tutuşa sahip olduğunun fiziki sinyallerini veriyor. Sürüş pozisyonu yere yakın, bu da keyifli bir sürüşün ilk ipuçlarından. Bu otomobili satın almak isteyenler pek ilgilenmeyeceklerdir ama bagaj hacmini de söyleyeyim: 280 litre. Gerçi yabana atmamak lazım. İki bavul için yeterli.

### 2.0 lt'lik motor 143 HP gücünde

MINI'nin diğer modellerinden alışık olduğumuz kokpit, Cooper SD Coupe'de de mevcut. O yüzden hiç yabancılik çekmeyip, koltuk ayarlarımızı yapıp yola çıkıyoruz. Gaz pedalının komut verdiği motor 2.0 litre hacminde turbodizel bir ünite. 4000 d/d'de 143 HP güç ve 1750-2700 d/d aralığında 305 Nm tork üretiyor. 216 km/s'lik maksimum hız ve 7.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi, onu gerek ara yollarda gerekse otoyolda performanslı kılıyor. Zaten otoyolun hız sınırı olmayan bir kısmında otomobilin performansını deniyoruz ve gerek ara hızlanmalarda gerekse maksimum hız konusunda son dere-





ce başarılı olduğunu görüyoruz. Hem de tüm bu hızlanma testleri ve uzun süre yüksek hızda seyretme sonrasında yol bilgisayarı bize 6.1 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi değeri sunuyor. Bu da çok başarılı bir değer. Cooper SD Coupe'nin fabrika verisi ortalama tüketimi ise 4.3 lt/100 km. Uslu durulsa o değer de kolaylıkla yakalanabilir elbet, bunun işaretlerini sakın kullanım sırasındaki anlık tüketime bakarak görebiliyoruz.

### Yol tutuş üst seviyede

Münih ile Salzburg arasında, belirli bir süre otoyoldan gittikten sonra, müthiş karlı dağ manzaraları eşliğinde ve kaymak asfalt zeminde, sürüş keyfinin doruklarına çıkıyoruz. Birbiri ardına gelen S virajlar ve kimi zaman daralan dağ yolları, otomobilin yol tutuş performansını yakından tanıma fırsatı veriyor bize. 1175 kg boş ağırlığa sahip önden çekişli Cooper SD Coupe, 305 Nm'lik maksimum torkuyla virajları birbiri ardına yok ediyor ve bize de bu keyfi sürmesi kalıyor. Motor ile 6 ileri manuel şanzımanın uyumu başarılı. Direksiyon tepkileri ise hızlı ve net. Belki tek olumsuzluk, alçak tavan ve kalın C sütunu nedeniyle arka görüş açılarının iyi ol-

**OTOMOBİLİN 2.0 LİTRELİK TURBODİZEL MOTORU 143 HP GÜÇ VE 305 NM TORK ÜRETİYOR. SÜRÜŞ KEYFİ YÜKSEK OLAN ARACIN YAKIT TÜKETİMİ SON DERECE DÜŞÜK.**

maması. Ön görüşte ise, çok geniş açılar bulunmasa da, sıkıntı yaratacak bir durum yok. Sert süspansiyon sistemi, Almanya ve Avusturya'nın düzgün yollarında konfor konusunda bir sorun yaşatmadı, ancak bu otomobili İstanbul'da kullansam aynı şeyi söyleyebilir miyim bilmiyorum.

### Türkiye satış listesinde yok

Bu az yakan, buna karşın iyi performans sunan otomobil, MINI'nin Türkiye distribütörü Borusan Otomotiv'in Türkiye fiyat listesinde yer almıyor. Nedeni ise basit: 2.0 litrelik motor, 1.6 litrelik motorlara sahip diğer MINI modellerine göre bu modeli yüksek vergi dilimine sokuyor ve dolayısıyla da Türkiye fiyatını anlamsız bir şekilde arttırıyor. Ama bu modeli kullanma fırsatını elde etmiş biri olarak, "Keşke Türkiye'ye gelse" demekten de kendimi alamıyorum.



### MINI Cooper SD Coupe

#### Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	143 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	305 Nm @ 1750-2700 d/d
Maksimum hız:	216 km/s
0-100 km/s:	7.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3734 / 1683 / 1384 mm
Bagaj hacmi:	280 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.1 / 3.9 / 4.3 lt/100 km
Baz fiyat:	Türkiye'de satılmıyor

- + Tüketim, emisyon, tarz, sürüş özellikleri, yol tutuş
- Bagaj hacmi, arka görüş açıları, Türkiye'de satılmıyor

114 g/km **B**



# EĞLENCE ZAMANI

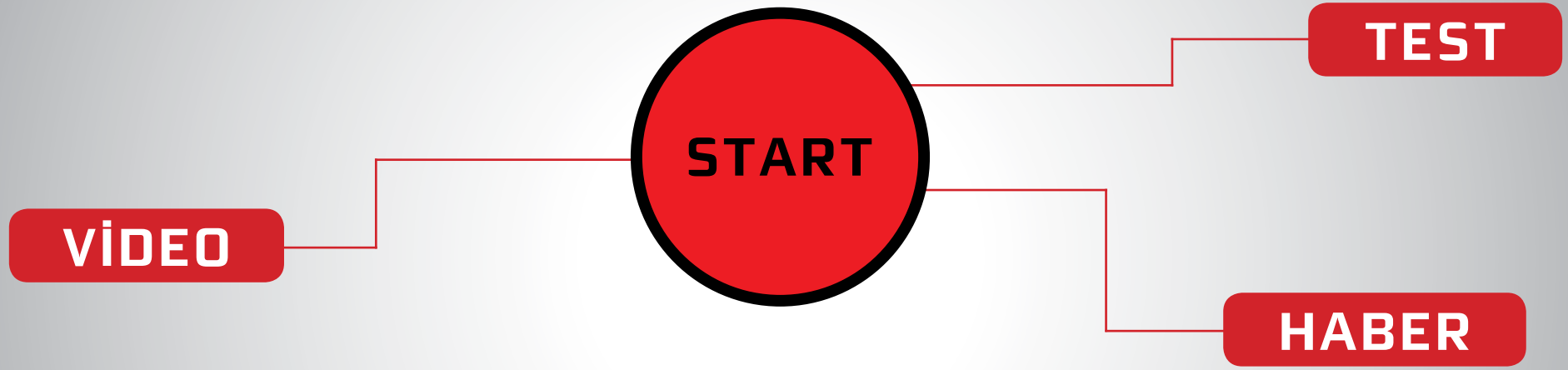
MINI Cooper SD Coupe ile geçirdiğimiz dolu dolu bir günün ardından şimdi de Salzburgring'in hızlı virajlarına MINI John Cooper Works Coupe ile girmeye hazırız. 1.6 litrelik motordan 6000 d/d'de 211 HP güç ve 1850-5600 d/d aralığında 260 Nm (overboost ile 280 Nm) tork üreten otomobilin 0-100 km/s hızlanması sadece 6.4 saniye sürüyor. MINI JCW Coupe'nin maksimum hızı ise 240 km/s. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen ve 205/45 R17 ölçülerinde lastiklerin üstünde yol alan otomobil, ABS, EBD, CBC, DSC, DTC, EDLC (Elektronik Diferansiyel Kilidi Kontrolü) gibi birçok elektronik sürüş destek sisteminin de yardımıyla pistte yüksek performans sergileyerek hepimizi etkilemeyi başardı. İstasyon çalışması şeklinde gerçekleştirdiğimiz "viraj içi fren testi"nden de başarıyla geçen JCW Coupe, en fazla keyfi, öğleden sonra, pistte tam tur atmamıza izin verildiği dakikalarda yaşattı. Otomobilin maksimum performansını doyasıya yaşadığımız bu anlarda, aklıma birkaç yıl önce yine Salzburgring'de kullandığım X5M ve X6M modelleri geldi ve kendimi "Daha nice Salzburgring sürüşlerine!" demekten alamadım.

**MINI JCW COUPE,  
211 HP'LİK GÜCÜ  
VE BAŞARILI YOL  
TUTUŞUYLA BİZE  
SALZBURGRING'DE  
UNUTULMAZ ANLAR  
YAŞATTI.**





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 yer bırakmayacak bir şekilde gözler önüne seriyor.

## Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

## Mutlu ve gururluyuz

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



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





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

### Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

### Görüntüler yalan söylemez

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

### Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 46 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'e yakın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilirliği ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

### Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST  
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA  
BAĞLANARAK  
YAPILIYOR.**





# DELi DOLU

265 HP'lık güç, harika şanzıman, pist kullanımına uygun süspansiyon sistemi ortaya deli dolu bir Megane çıkarmış.

**Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





Hızlı hatchback sınıfındaki otomobiller, genelde otomobili yaşam tarzı olarak benimseyen ve otomobil kullanmayı keyif unsuru olarak gören, bundan mutluluk duyan insanların tercihleri arasındadır. Benim de arasında bulunduğum bu tip insanların bir otomobilden öncelikli beklentisi dinamizm, itaatkar direksiyon, performans ve yol tutuş gibi konulardır. Bu sayede sürücü, otomobille daha kolay bütünleşir ve lezzetli bir yemek yemenin verdiği hazza benzer bir duygu içine girer.

Geçen ay Emre Anamur İspanya'da bu otomobili kullandığında deyim yerindeyse bende de bir ukde halini almıştı. Neyse ki bu fazla uzun sürmedi ve Nisan ayı içerisinde Megane R.S. Trophy ile yaklaşık 500 km yol yapma şansını buldum. Otomobile bindiğimde ilk dikkat çeken nokta mükemmel yan desteklere sahip Recaro koltuklar oldu. Vücudu dar bir elbise gibi saran bu koltuklar bu tip bir otomobillerde aranan bir özellik, çün-



**R.S. TROPHY 500 ADETLİK SINIRLI ÜRETİME SAHİP. İÇ MEKANDA SARI ZEMİNLİ DEVİR SAATİ, METAL PEDALLAR VE SARI DİKİŞLER FARK YARATAN DETAYLAR.**







kü hızlı girilen virajlarda bu sayede koltukta kalabiliyorsunuz. 500 adetlik sınırlı üretim adetine sahip Megane R.S. Trophy trafikte çok ilgi çeken bir otomobil. Bununla birlikte otomobille meraklı kişiler hep sizden “ekstra hareket” bekliyor. Bunu kırmızı ışıkta yanımda duran bir sürücü ve TEM’de yakıt almak için durduğumda “performanslı kalkış” ricalarını ilettiklerinde tecrübe ettim.

### Neler farklı?

R.S. Trophy, birkaç farkla R.S.’den ayrılıyor. Bunların en önemlileri teknik geliştirmeler sonunda doğan farklar. R.S. Trophy’nin turbo basıncı 0.2 bar artırılmış ve 2.5 bar olmuş. 265 HP’lik gücü R.S.’e göre 15 HP, 360 Nm’lik torkuysa +20 Nm daha fazla. Çok canlı olan bu motor çok net geçişlere sahip 6 ileri oranlı manuel şanzımanla birlikte görev yapıyor. Motor o kadar esnek ki, hangi vites ve motor devrinde olursanız olun, gaza basınca sorunsuz şekilde hızlanmak mümkün. 1000 d/d’de 163 Nm olan tork (günümüzde standart 1.6 lt atmosferik benzinli motorların yaklaşık maksimum torku), 1500 d/d’de 222 Nm’ye, 2000 d/d’de 295 Nm’ye, 2500 d/d’de 340 Nm’ye ve 3000 d/d’de maksimum tork de-



**RECARO ÖN KOLTUKLAR VÜCUDU DAR BİR ELBİSE GİBİ SARIYOR. ESP SİSTEMİNİN SPORT MODU BULUNUYOR VE BU MODDA GAZ TEPKİLERİ DE DEĞİŞİYOR. R.S. MONİTÖRÜNDEN SÜRÜŞLE İLGİLİ İLGİNÇ BİLGİLERE ULAŞMAK MÜMKÜN.**





ğeri olan 360 Nm'ye ulaşıyor ve 5000 d/d'ye kadar bu seviyede kalıyor. Performans ise doğal olarak çok iyi. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 6.0 saniyede tamamlayan otomobille biz tek yönde 6.1 saniye elde ettik. Bu araçla ideal kalkışı yapmak için hassas ayaklara ve devir saatini çok iyi takip eden gözlerle ihtiyaç var. Çünkü otomobil birinci vitesi çok çabuk bitiriyor. Bu noktada en büyük yardımcı devir saati içindeki ışıklı uyarı. Bu sayede performans-

lı kullanım için ideal vites değiştirme zamanını yakalamak mümkün. Tüketimse, nefsim hakim olarak yaptığım otoyol sürüşünde 7.7 lt/100 km'ye kadar indi. Performans ölçümlerini de kapsayan 500 km'lik sürüş sonundaysa 11.4 lt/100 km'lik bir ortalama değer ortaya çıktı.

Trophy'nin süspansiyonu gerçekten sert. Cup chassis adı verilen bu süspansiyon pist kullanımına da cevap verecek özellikte. 250 HP'lik

R.S'te ise sport adı verilen daha yumuşak kullanım sunan süspansiyon var. Peki süspansiyon günlük kullanıma uygun mu? Buna vereceğim yanıt "gülü seven, dikenine katlanır". Yani bu konuda çok büyük bir konfor beklentisi zaten olmamalı, daha yumuşak süspansiyon isteyenler için Trophy ekine sahip olmayan R.S.'ler mevcut. Ayrıca "Cup" yürüyen aksamla birlikte profil yüksekliği daha fazla olduğundan daha konforlu olması muhtemel, 235/40 R18 ebadında Michelin

Pilot Sport II lastikler de donanım tablosunda yer alıyor.

Otomobilde yer alan sınırlı kaydırılmalı diferansiyel, 235/35 R19 ölçüsündeki Bridgestone Potenza RE050 A lastikler ve sert süspansiyon sisteminin birlikteliği başarılı tutunma özellikleri sağlıyor. R.S. Trophy ile gitmek istediğiniz yere gitmek için düşünmeniz yeterli. Çünkü otomobil asfalt üzerinde direksiyon ve pedallarla emredilen neredeyse her şeyi yap-

**ŞİŞKİN DODİKLER , ÇIKIK MARŞPIYELER VE SİYAH JANTLAR GÖZ ALICI. BREMBO FRENLER GÜVENLİ DURUŞUN ANAHTARI.**





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



**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

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

biliyor. Virajları raydaymışçasına dönebiliyor, gözlerinizi yerinden fırlatacakmışçasına fren yapabiliyor. Önlerde Brembo imzalı 4 pistonlu kaliperlere, 340 mm disk çapında; arkalarında 290 mm çapında disklerden oluşan fren tertibatı, 100 km/s ile fren yapıldığında otomobili 36 metrenin altında durdurmayı başardı.

Otomobilin içinde performans tutkunlarına yönelik oyuncaklar da unutulmamış. Direksiyonun sağ arka kısmında bulunan düğmelerle kumanda edilen "R.S. monitör" sayesinde turbo basıncı, tur zamanı, 0-100 km/s hızlanma süresi bilgilerini elde edebilmek mümkün. Ayrıca ESP sisteminin normal, spor ve kapalı ol-

mak üzere 3 ayarı var. ESP, spor ve kapalı olduğunda otomobilin gaz pedalı tepkisi de biraz değişiyor ve daha sinirli bir hal alıyor. Otomobilin arka koltukları yeterli baş ve diz mesafesi sunuyor. Ama Recaro koltukların yapısı nedeniyle arkada oturan yolcuların ayakları, ön koltuk altına girmeyecek rahatsızlık veriyor. Ama bu nokta, R.S. Trophy için önemsiz bir detay.



## Renault Megane R.S. Trophy

## Fabrika verileri

Motor:	1998 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	265 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	360 Nm @ 3000-5000 d/d
Maksimum hız:	256 km/s
0-100 km/s:	6.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4299/ 1848 / 1435 mm
Bagaj hacmi:	344 lt
Tüketim (ş.ıç.ş.dış.ort.):	11.3 / 6.5 / 8.2 lt /100 km
Fiyat:	120.000 TL

## Test verileri

## Hızlanma:

0-50 km/s:	2.4 sn
0-80 km/s:	4.3 sn
0-100 km/s:	6.1 sn
0-120 km/s:	7.8 sn

## Ara hızlanma:

60-100 km/s (4./5. viteste):	4.7 / 6.6 sn
80-120 km/s (5./6. viteste):	6.5 / 8.3 sn

## Frenleme:

100-0 km/s:	35.8 m
80-0 km/s:	22.6 m
50-0 km/s:	9.0 m

+ Performans, frenler, yol tutuş

- Arka çapraz görüş, arka yolcu ayak mesafesi

190 g/km

E

## Sonuç

Megane R.S. Trophy, belli bir amaca yönelik (performans) olarak hazırlanmış ve bu amaç doğrultusunda sürücüsünün isteklerini tam anlamıyla karşılayabilen bir otomobil. En azından benim bir hızlı hatchback'ten beklentilerimi büyük oranda karşıladığını söyleyebilirim.





# İDEAL A6

Sürekli değişken oranlı şanzımanlı Audi A6 2.0 TDI, 2.0 litrelik 177 HP'lik turbodizel motoruyla Türkiye şartlarının ideal A6'sı.

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





Lüksün ve prestijin gerçek anlamda başladığı üst orta sınıf otomobiller gerçek anlamda statü sembolü konumunda. E segmenti olarak da bilinen bu sınıfın sağladığı ayrıcalığa ve statüye ulaşmanın en etkin ve kolay yoluysa, motor silindir hacmi 2.0 litrelik olan Alman premium markalardan birini tercih etmek. Audi'nin yönetici sınıfına giriş modeli ise A6 2.0 TDI Multitronic.

Görüntüsüyle güncel Audi çizgisindeki A6, trapez formlu ön ızgarası, farların üst kısmından başlayarak kapıların bel çizgisini oluşturan ve stop lambalarıyla buluşan "tornado çizgisi" ile çekici bir otomobil. 5 metreye yaklaşan uzunluğu ile ve 2912 mm'lik dingil mesafesiyle heybetli ve yere sağlam basan bir havası olan otomobilin iç mekanında özenle seçilmiş,



**ÖN KONSOLUN  
KALİTE HİSSİ  
YÜKSEK. ŞANZIMANA  
KULAKÇIKLARDAN  
KUMANDA ETMEK  
MÜMKÜN.**



**ARKA YOLCULAR İÇİN ÇİFT BÖLGELİ KLİMA UNUTULMAMIŞ. 530 LİTRELİK BAGAJ HACMI FAZLASIYLA YETERLİ. ARKA KOLTUKLARDA DİZ VE BAŞ MESAFESİ SORUNU DOĞAL OLARAK YOK. MMI KUMANDASI ESKİSİNDEN DAHA PRATİK.**



yüksek kalite hissi malzemeler kullanılmış. Kaliteli plastik, alüminyum, ahşap ve deri başarılı bir işçilikle bir araya getirilmiş ve birinci sınıf bir iç mekan ortaya çıkmış. Ön ve arkada oturanlar için doğal olarak diz ve baş mesafesi sorunu yok.

### Sürüş özellikleri

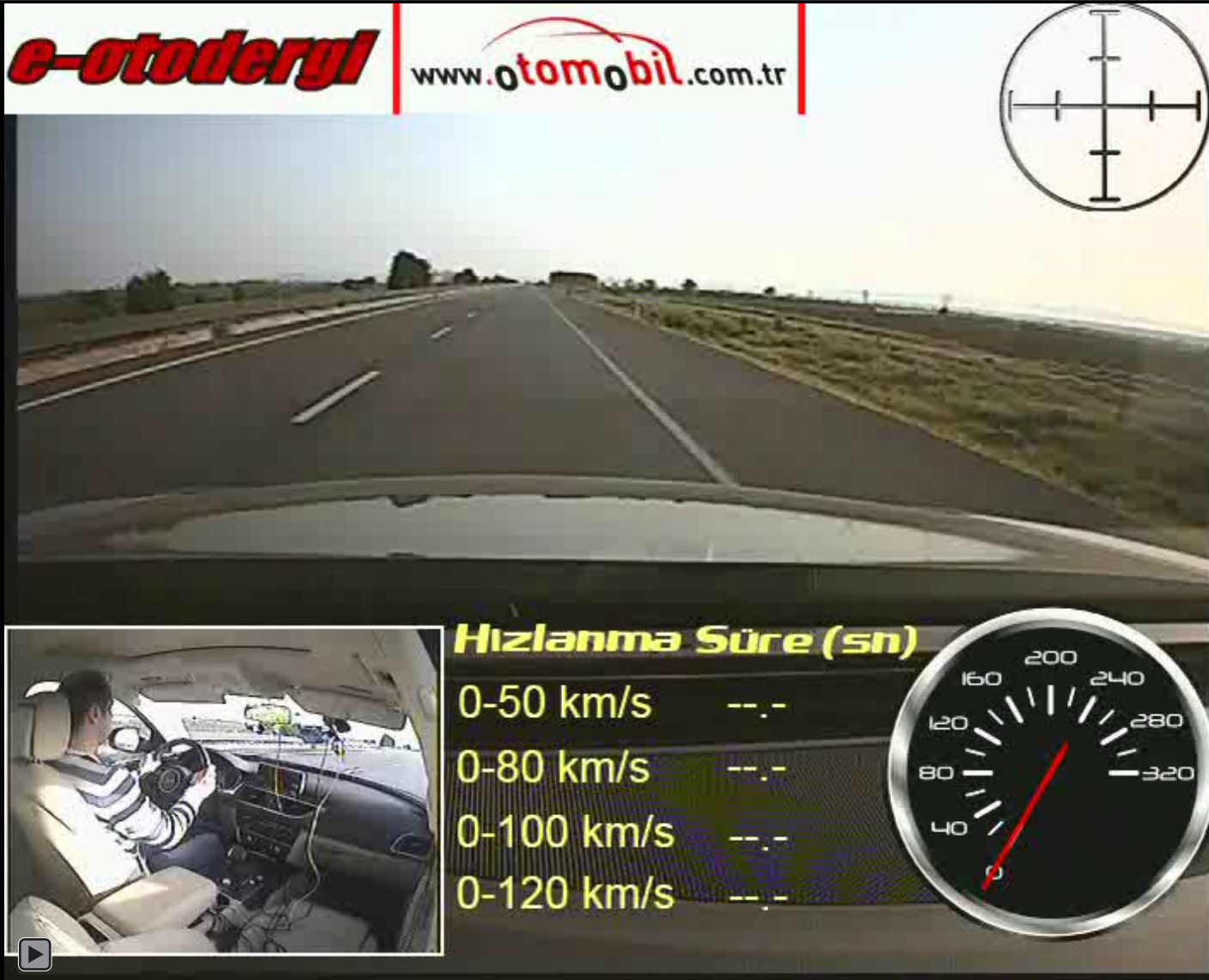
Test aracımızda yer alan 2.0 litrelik turbodizel motor, 177 HP güç ve 380 Nm tork üretiyor. Multitronic adı veri-

len sürekli değişken oranlı otomatik şanzımanla donatılmış bu motor gücünü ön tekerleklere aktarıyor. Spor modu da bulunan bu şanzıman önceden belirlenmiş vites oranları sayesinde 8 ileri oranlı otomatik olarak da kullanılabilir. Önceden belirlenmiş bu oranlar arasında direksiyondaki kulakçıklar vasıtasıyla veya vites topuzunu manuel moda alıp, ileri-geri iterek geçiş yapmak mümkün. Çekiş ve performans olarak beklentile-





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



**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

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

ri karşılayan ve başarılı sayılabilecek değerlere imza atan bu motorda ayrıca hızlı ve sarsıntısız çalışan bir stop-start sistemi görev yapıyor. Bu sistem şehiriçi dur-kalk trafikte gereksiz tüketimin önüne geçiyor. Otomobilin 500 km'yi aşan test sürecinde elde ettiği 6.5 lt/100 km'lik tüketim değerinde 0.26 Cd'lik rüzgar direnç katsayısının da payı olduğu muhakkak.

Otoyol sürüşlerinde stabil olan A6 2.0 TDI, virajlı yollarda da sportif olmasa da çok güvenli ve kendinden emin. Dinamizm konusunda BMW 5 Serisi'ne yakın ama biraz geride olan A6, gerçekten çok konforlu olmasına rağmen süspansiyon konforu ve yol konforu konusunda Mercedes E'nin biraz gerisinde. Deyim yerindeyse 5 Serisi'ni sert ve sportif, E Sınıfı'nı yumuşak bulanlar için makul bir çözüm gibi.

#### **Sonuç**

A6 2.0 TDI Multitronic başarılı performans-tüketim değerlerine sahip kalite hissi yüksek bir yönetici otomobili.





GÖVDEDE YAKLASIK YÜZDE 20  
ORANINDA ALÜMİNYUM ALASIMLI  
MALZEMELER KULLANILMIŞ.

## Audi A6 2.0 TDI Multitronic

### Fabrika verileri

Motor:	1968 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	Sürekli değişken oranlı/Multitronic
Maksimum güç:	177HP @ 4200 d/d
Maksimum tork:	380 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	222 km/s
0-100 km/s:	8.2 sn
Bagaj hacmi:	530-995 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4915 / 1874 / 1455 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.0 / 4.0 / 5.0 lt/100 km
Fiyat:	80.139 Euro

### Test verileri

#### Hızlanma:

0-50 km/s:	3.0 sn
0-80 km/s:	5.75 sn
0-100 km/s:	8.45 sn
0-120 km/s:	12.2 sn

#### Ara hızlanma:

60-100 km/s (vites D'de):	5.3 sn
80-120 km/s (vites D'de):	7.3 sn

#### Frenleme:

100-0 km/s:	38.9 m
80-0 km/s:	24.1 m
50-0 km/s:	9.4 m

+ Kalite hissi, tüketim, prestij

- Opsiyon fiyatları

132 g/km

C





# DEĞİŞİKLİK ARAYANLARA

Yükseltilmiş hatchback havasında bir crossover olan Subaru XV, bu sınıfta değişiklik arayanlar için güzel bir seçenek.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Günümüzde crossover denilince akla ilk gelen marka Subaru olmasa da, aslında Japon marka station-crossover olarak tanımlanabilecek Outback ve Forester gibi modellerle bu tarz otomobillerde oldukça tecrübeli. Kompakt crossover sınıfına giriş yapmakta biraz geciken Subaru, 2011 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıttığı, gelecek nesil Impreza'nın da kardeşi olan XV ile bu segmente giriş yaptı. Subaru XV ülkemizde hepsi sürekli dört tekerlekten çekişli, 1.6 litre benzinli motor seçeneğiyle satılıyor. Manuel ve CVT (Continuously Variable Transmission - sürekli değişken oranlı) şanzıman seçenekleriyle satılan otomobilde Comfort, Elegance ve Premium olmak üzere üç donanım seviyesi mevcut.

### Karoser ve iç mekan

Yükseltilmiş bir hatchback havası olan XV, bu haliyle segmentinin önde gelen modeli Nissan Qashqai tarzındaki crossover'lardan oldukça farklı. Ama bu bir tercih meselesi ve XV de gövdeyi çepeçevre saran koyu renk plastik kaplamaları, çok şık alışı



**KONSOLDA  
YUMUŞAK  
DOKUNMA  
HİSSİNE SAHİP  
MALZEMELER  
KULLANILMIŞ.  
BİLGİ EKRANI  
FONKSİYONEL.**







**ÖN KOLTUKLAR RAHAT, YAN DESTEKLER ORTALAMA. ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ VE BAŞ MESAFESİ BEKLENENDEN DAHA İYİ. 380 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, ARKA KOLTUKLARIN YATIRILMASIYLA 1270 LT OLUYOR. START-STOP SİSTEMİNİN KUMANDASI DİREKSİYONUN SOLUNDA.**

janları ile kendisini pek göstermese de şık görünen bir araç. Subaru deyim yerinde crossover gibi görünmeyen bir crossover yaratmış.

Otomobilin iç mekanında kullanılan malzemelerin dokunma hissi, yumuşak dokunuşlu malzemeler sayesinde kompakt bir Subaru'dan beklenmeyecek kadar iyi. Ön konsolun en ilginç bölümü gelişmiş bilgi ekranı. Bu renkli ekrandan tüketim, ortalama hız gibi bilgiler takip edilebiliyor. Ön koltukları rahat olan otomobilin arka koltuklarında da diz ve baş mesafesiyle ilgili problem olmaması

sevindirici.

### **Motor, performans ve sürüş özellikleri**

Subaru mekanik anlamda inandığı teknolojilerden vazgeçmeyen bir marka ve deyim yerindeyse bu özellikler Subaru'yu Subaru yapan değerler. Bunlardan ilki boxer motor, diğeri de sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi. Boxer motor ağırlık merkezinin aşağıda olmasına yardımcı olurken, sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi de aracın gevşek ve kaygan zeminlerde daha rahat ilerlemesine olanak sağlıyor.





Eski bir maziye sahip 1.5 litrelik benzinli motor artık emekli oldu ve yerini yeni 1.6 litrelik benzinli motora bıraktı. Daha düşük sürtünmeli malzemelerden üretilmiş bu motorun emme-egzoz manifoldu optimize edilmiş ve enjektörler daha verimli püskürtme sağlayacak şekilde konumlandırılmış. Silindir hacmi

tam 1600 cc olarak açıklanan bu motor, 5600 d/d'de 114 HP güç ve 4000 d/d'de 150 Nm tork üretiyor. Güç sürekli değişken oranlı (CVT) Lineartonic şanzımanla dört tekerleğe birden aktarılıyor. Motordan alınan güç ve tork, günümüzün benzinli, atmosferik 1.6 litrelik motorları için ortalama bir değer. Bunun performans yansıması nasıl? Pek iç açıcı sayılmaz.

Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 13.8 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızıysa 175 km/s. Biz, GPS teknolojili modern test cihazımızla iki yön ortalamasında 12.85 saniyelik bir 0-100 km/s zamanı elde ettik. Bu değer fabrika verilerinden neredeyse 1 sn. kadar daha iyi olsa da, ilk kalkış anında, özellikle 50 km/s'nin altındaki ivmelenme ger-

çekten sıkıcı. Bunu zaten test videosundan da görmeniz mümkün.

Bu arada tam gaz yapıldığında motor devrinin yükselerek sabit kalmasının CVT şanzımanların bir özelliği olduğunu da belirtelim. Performans konusunda iddiası olmayan otomobil, tüketim konusunda da manuel kardeşine göre ortalama 0.1 lt/100 km az





**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-otodergi**

www.otomobil.com.tr

**Hızlanma Süre (sn)**

0-50 km/s	05.1
0-80 km/s	05.1
0-100 km/s	05.1
0-120 km/s	05.1

**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

tüketse de, test ölçümlerini de kapsayan ve toplamda 500 km'yi bulan kullanımımız sonucunda ortaya çıkan 8.8 lt/100 km'lik değer ortalamalarda. Taban yüksekliği 220 mm olan XV, bozuk yollar ve patikalarda kendinden emin şekilde ilerliyor. Asfaltta ise yüksek gövde nedeniyle yan rüzgarlardan hafifçe etkileniyor. Virajlı yollarda da kullanım direksiyon tepkileri ve ortalama yol tutuş nedeniyle pek keyif vermiyor. Şehir içi kullanım ise Subaru'ların ortak özelliği olan iyi ön görüş açıları sayesinde çok rahat. Bu sayede otomobilin burnunun bittiği yeri rahatça tahmin etmek ve dar yerlerde manevra yapmak daha rahat oluyor.

#### Sonuç

Subaru XV 1.6 CVT AWD'nin başlangıç fiyatı 72.861 TL. Testimize konuk olan ve sayfalarda görülen Elegance donanım seviyesindeki aracın fiyatıysa 80.961 TL. Bu fiyata yakın fiyatlarla 2.0 litrelik dizel+otomatik SUV'ların olduğu düşünülürse 1.6 litre benzinli motorlu, CVT şanzımanlı XV'nin şanssız bir durumda olduğu ortada.

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



## Subaru XV 1.6 CVT AWD test verileri

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1600 cc, 4 silindirli, boxer, 16V  
 Şanzıman: ..... Sürekli değişken oranlı/Lineartronic  
 Maksimum güç: ..... 114 HP @ 5600 d/d  
 Maksimum tork: ..... 150 Nm @ 4000 d/d  
 Maksimum hız: ..... 175 km/s  
 0-100 km/s: ..... 13.8 sn  
 Bagaj hacmi: ..... 380-1270 lt  
 Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4450 / 1780 / 1570 mm  
 Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.): ..... 7.9 / 5.5 / 6.3 lt/100 km  
 Fiyat: ..... 72.861 TL (Comfort)-80.917 TL (Elegance, test aracı)

## Test verileri

## Hızlanma:

0-50 km/s: ..... 4.9 sn  
 0-80 km/s: ..... 8.9 sn  
 0-100 km/s: ..... 12.85 sn  
 0-120 km/s: ..... 18.45 sn

## Ara hızlanma:

60-100 km/s (vites D'de): ..... 7.1 sn  
 80-120 km/s (vites D'de): ..... 11.6 sn

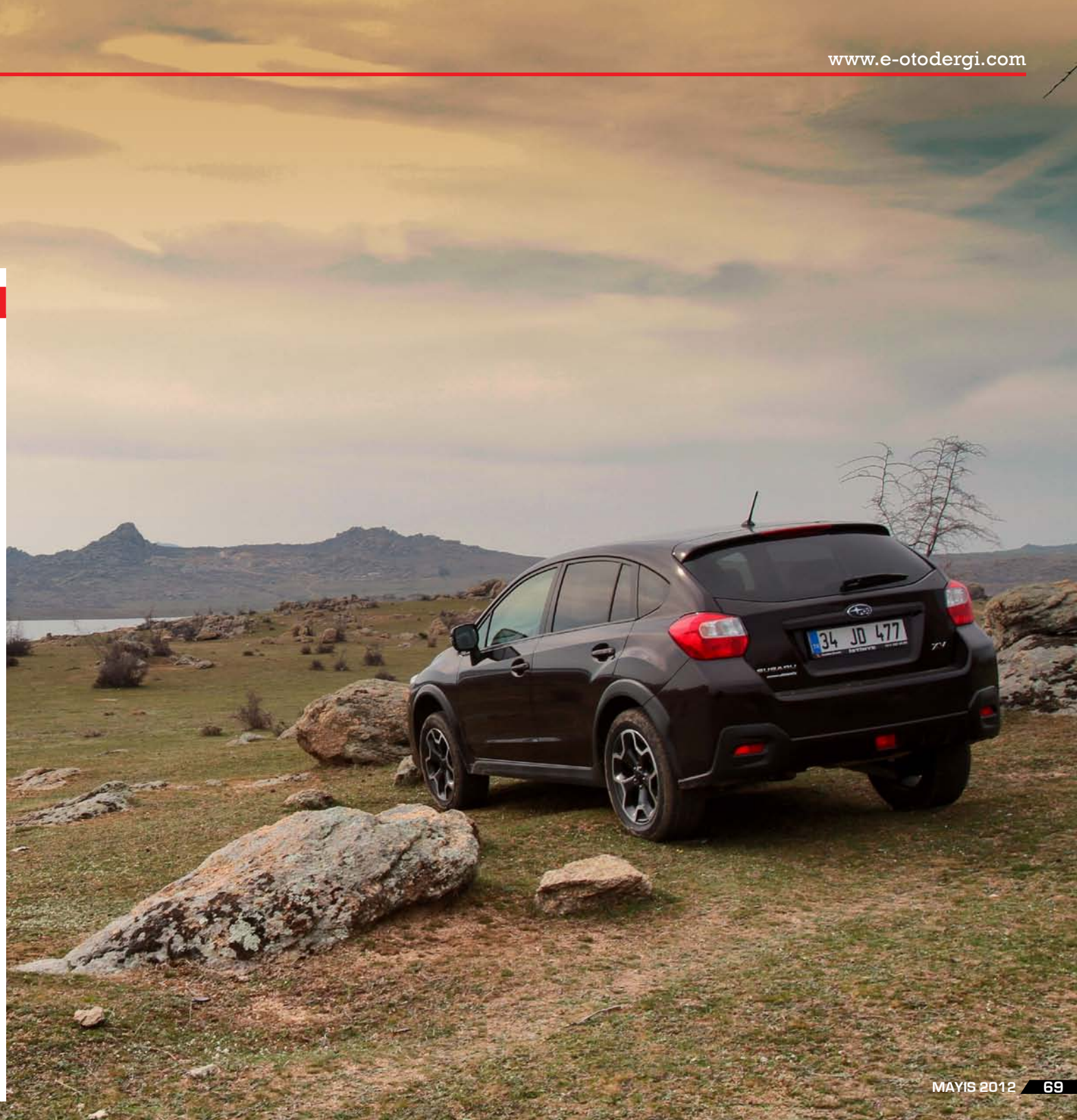
## Frenleme:

100-0 km/s: ..... 40.9 m  
 80-0 km/s: ..... 26.4 m  
 50-0 km/s: ..... 10.3 m

+ Görünüm, ön görüş açıları, aktarma

- Frenler, fiyat

146 g/km





*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM



# KAYNAYAN KAZAN

Kompakt sınıf her zaman için en çetin mücadelelerin geçtiği segmentlerden biri. Yeni Hyundai i30'un iddialı bir giriş yapması da bu sınıfı kaynayan bir kazana çevirmiş durumda. Yeni nesil Hyundai i30'un 1.6 litre dizel otomatik versiyonunu, bu sınıfın kidemlisi olan Volkswagen Golf 1.6 TDI DSG ve 2011 sonunda makyajlanan Peugeot 308 1.6 Auto6R ile karşı karşıya getirdik.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Emre Anamur-Gürkan Çağlar





C segmenti hatchback olarak da anılan kompakt sınıf hatchback karşılaştırmalarında genelde referans model olarak Volkswagen Golf alınır. Deyim yerindeyse Golf, bu sınıfta kural koyucu bir algıya sahiptir. Fakat 2011 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda VW CEO'su Martin Winterkorn'un Hyundai standında yeni i30'un iç mekânını incelerken çekilen videonun YouTube üzerinde paylaşılma-

sı, bu sınıfta bazı şeylerin değişebileceğini gösterebilir gibiydi. VW yetkililerini tedirgin eden Hyundai i30'u, VW Golf ve Peugeot 308 ile karşı karşıya getirdik.

Karşılaştırmaya konu olan otomobilleri, 1.6 litre dizel motor ve otomatik şanzıman olarak tercih ettik. Çünkü ülkemizde otomobil tercihlerinde en çok sorulan sorulardan birisi dizel + otomatik seçe-

neğinin olup olmaması. Hyundai i30 1.6 CRDi otomatik bu karşılaştırmaya üst donanım seviyesi Elite (58.750 TL) ile katıldı. Peugeot 308 1.6 e-HDi Auto6R da üst donanım seviyesi Active ile (54.540 TL) ile yer alırken VW Golf 1.6 TDI DSG orta donanım seviyesi olan 62.900 TL'lik Comfortline ile dahil oldu. Bu arada bu motor-şanzıman kombinasyonlarının daha hesaplı seçenekleri de mev-

cut. Hyundai i30 1.6 CRDi otomatik Style: 53.250 TL, Peugeot 308 1.6 e-HDi Auto6R Access: 49.820 TL, VW Golf 1.6 TDI DSG Trendline: 57.600 TL

### Karoser ve iç mekan

Beğeniler kişiden kişiye değişecek olduğundan tasarım konusunu kısa geçecek olsak da Hyundai i30'un tasarımının görsel olarak daha yüksek bir çeki-







**PIYANO BOYASI KAPLAMALAR VE YUMUŞAK DOKUNUŞLU PLASTİKLER YÜKSEK KALİTE HİSSİ VERİYOR. DİREKSİYON SERTLİĞİ AYARLANABİLİYOR. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI AYNADA.**



ciliğe sahip olduğunu söylemek gerek. En azından bu satırların yazarı için durum böyle. Aerodinamik katsayısında ise 308 0.28 Cd ile, Golf (0.31 Cd) ve i30'un (0.30 Cd) önünde.

Kapılar açılıp iç mekanlara göz atıldığında Winterkorn'un tedirgin olmakta haklı olduğunu gördük. i30, yumuşak kaplamaları, piyano siyahı rengindeki dekorlarıyla hem göze hem de dokun-

ma duyularına hitap ederek iyi bir iş çıkarıyor ve bence bu konuda Golf'le berabere kalıyor. Golf ise klasikleşmiş konsol tasarımıyla donuk kalmasına rağmen, kalite hissi iyi materyallere sahip. Üç kollu direksiyon simidi ve kapı içi gözlerdeki halı kaplamalar gibi detaylar ise ince düşünülmüş. Açık konuşmak gerekirse 308'de kalite hissi konusunda gayet iyi. Ama rakipleri az farkla daha iyi. Kullanışlılık konusunda üç otomobilin de sıkıntısı





**ALÇAK KOKPİT YAPISI FERAH ÖN GÖRÜŞ SAĞLIYOR. VİTES DEĞİŞİMLERİNİ DİREKSİYON ARKASINDAKİ KULAKÇIKTAN YAPMAK MÜMKÜN. START-STOP SİSTEMİ SADECE 308'DE VAR.**



yok. Üçünde de eşya gözleri yeterli sayıda. Ergonomi konusundaysa i30'un konsol üstündeki manuel radyo frekans ayar düğmesi biraz uzağa yerleştirildiğinden erişimi biraz zor.

Gelelim iç mekan genişliklerine. 308'in Active donanım seviyesinde ve i30'un Elite donanım seviyesinde panoramik cam tavan standart. Bu durum iç mekana aydınlık bir hava verse de, ta-

van perdesinin arka tarafta döşeme içine saklanması nedeniyle arka koltuklarda baş mesafesi kısıtlanıyor. Arka yolcular için Golf'teki baş mesafesi 96.5 cm iken, cam tavanlı i30'da bu değer 91.5 cm, cam tavanlı 308'de ise 90 cm. 308, arka koltuklardaki diz mesafesi konusunda da rakiplerinin gerisinde. Burada en iyi değeri i30 sunarken, ardından Golf geliyor. Bagaj hacmi konusunda da i30'un üstünlüğü mevcut.





**ÜÇ KOLLU DİREKSİYON SİMİDİ ÇOK ŞIK. VİTES DEĞİŞİMLERİ DİREKSİYON ARKASINDAN YAPILABİLİYOR. YÜKSEK FİYATA MANUEL KLİMA SUNULMASI ÜZÜCÜ.**



### Sürüş özellikleri

İşte en fazla merak edilen noktalardan birisi. Golf ve 308 zaten bilinen otomobiller, ama yine de kısaca hatırlamakta fayda var. Golf düz motor kaputu tasarımı, göreceli olarak dik A sütunu tasarımıyla iyi bir ön görüş sunuyor. Bu görüş açıları, rahat koltuklar ve otomobille hakim olmayı kolaylaştıran bir oturma pozisyonuyla tamamlanıyor. 308 ise Fransız ekolünün bir özelliği olarak al-

çak bir kokpite ve çok iyi bir ön görüşe sahip. Deyim yerindeyse yolu TV izler gibi görebilmek mümkün A sütunu eğimli olmasına rağmen ince yapısı ve ön kelebek camı sayesinde çapraz görüşler rahatlatılmış. Dar alanlarda ise kaputun bittiği yeri görebilmek mümkün değil. Hyundai i30 ise subjektif olarak daha az rahat koltuklara sahip. A sütunun eğimli yapısı nedeniyle çapraz görüş rakiplerinden daha fazla kısıtlanıyor. Yakla-



şık 1000 km'yi bulan sürüşümüz sonunda ekibin ortak görüşü en rahat koltuklara ve en başarılı sürüş pozisyonuna sahip olduğu yönündeydi. İç mekan gürültü hissi konusunda ise i30 rakiplerinden daha iyi. Golf'ün motor sesi düşük hızlarda iç mekanda i30'dan ve 308'den daha fazla hissediliyor. Otoyol kullanımlarında ise Peugeot'un iç mekanında rakiplerine göre biraz daha fazla yol sesi giriyor. Ama kabin gürültü hissiyatı konusundaki

farklar çok uç noktalarda değil.

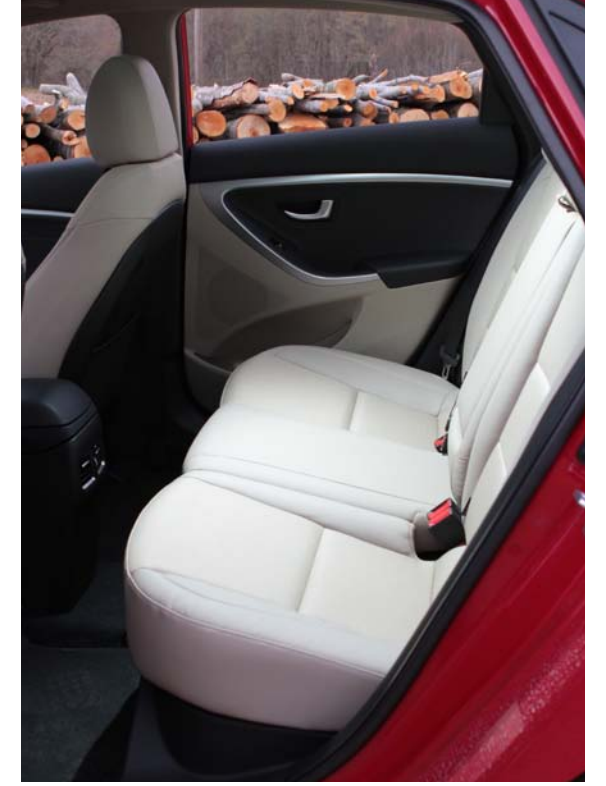
Kullanım olarak en başarılı direksiyon sistemi Golf'de. Ağırlığı çok iyi ayarlanmış ve tepkileri yerinde. i30'da FlexSteer adı verilen ve konfor-normal-spor olmak üzere üç farklı ayarı bulunan bir direksiyon sistemi mevcut. Ama yine de Golf'ün direksiyonundan alınan tadı vermiyor. 308'in direksiyonu ise biraz fazla hassas. Virajlı yol kullanımında önde McPherson,

arkada çok kollu bağımsız süspansiyona sahip i30 rakiplerinden biraz daha fazlayana yatıyor ama tedirgin edici değil ve güvenli. Arkada torsiyon çubuklu sisteme yer verilen 308 ise pürüzsüz asfaltta iyi, ani ağırlık transferlerindeyse bu sistemin bir özelliği olarak biraz daha ani tepkiler veriyor. Önde McPherson arkada dört kollu süspansiyona sahip Golf ise bilindik olgun sürüş tutumuna sahip. Güvenli ve heyecansız. Mevcut test araç-

larını üzerlerindeki jant-lastik kombinasyonları ile değerlendirdiğimizde 225/45 R17 ebadındaki düşük profilli, geniş tabanlı Continental ContiSport Contact 3'lerle donatılmış 308'in en sportif sürüş ve zemini düzgün virajları rakiplerinden biraz daha hızlı dönebildiğini söyleyebiliriz. 205/55 R16 ebadındaki Hankook Ventus Prime 2'lerle donatılmış Golf ile i30'un yol tutuşu da iyi. Süspansiyon konforu konusunda en kötü araçsa, bek-







**ARKA KOLTUKLARDAKİ EN İYİ DİZ MESAFESİ i30'DA. CAMLAR ARTIK TEK DOKUNUŞLA AÇILIP KAPANABİLİYOR. KAPI İÇİ ERGONOMİSİ BAŞARILI. VİRAJLARDA RAKİPLERİNE GÖRE BİRAZ DAHA FAZLA YATSA DA GÜVENLİ.**

lendiği gibi 308. Özellikle kısa-sert darbelerde arka süspansiyon biraz gürültülü çalışıyor. Subjektif hissiyata göre i30 darbeemiş konusunda kendisini ispatlamış Golf'e göre biraz daha iyi. Ama Golf'ün de kendine has bir tokluğu var.

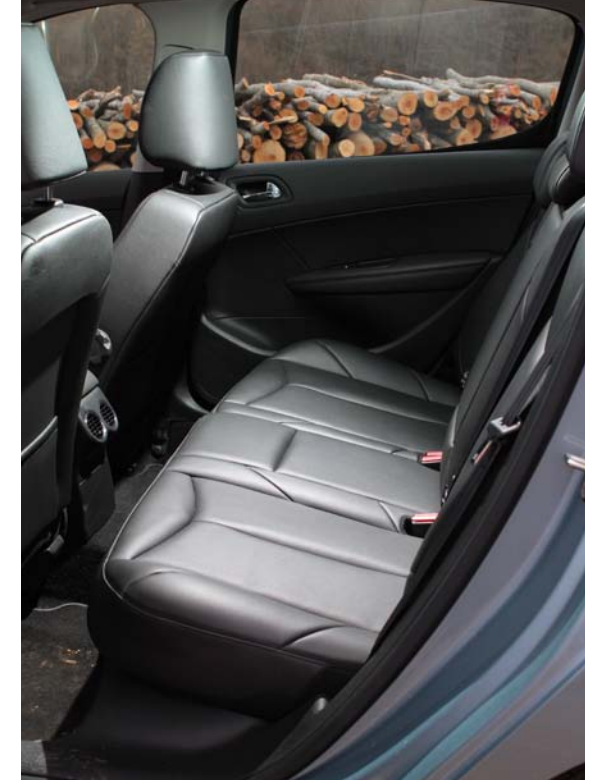
Üç otomobilde de 1.6 litre silindir hacmine sahip, commonrail enjeksiyonlu, turbodizel motorlar görev yapıyor. Üre-

ticiler motorların gücünü ön tekerleklerle aktarmak içinse farklı yollar izlemişler. i30'un 128 HP güç ve 260 Nm tork üreten motoru 6 ileri oranlı tork konvertörlü otomatik şanzımanla, Golf'ün 105 HP güç ve 250 Nm tork üreten motoru 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla, 308'in 112 HP güç ve 270 Nm tork üreten motoru ise 6 ileri oranlı otomatikleştirilmiş manuel şanzımanla kombine edilmiş.

Burada i30'un makinesinden beklentiler biraz büyük. Çünkü 128 HP ile kağıt üzerinde en güçlü motora sahip. Maksimum hızları büyük oranda benzer olan otomobillerin fabrika verilerine bakıldığında 0-100 km/s hızlanmada en performanslı otomobil 11.2 saniyelik değeryle VW Golf 1.6 TDI DSG, sonra 11.4 sn ile 308 1.6 e-HDi Auto6R, en sondaysa 11.7 sn ile i30 1.6 CRDi otomatik. Ama aynı







**308 ARKA KOLTUKTA DİZ VE BAŞ MESAFESİ KONUSUNDA RAKİPLERİNDEN GERİDE. KAPI İÇİ EŞYA GÖZLERİ GENİŞ VE ERGONOMİ İYİ. 225/45 R17 EBADINDAKİ LASTİKLER BAŞARILI TUTUNMA SAĞLIYOR.**

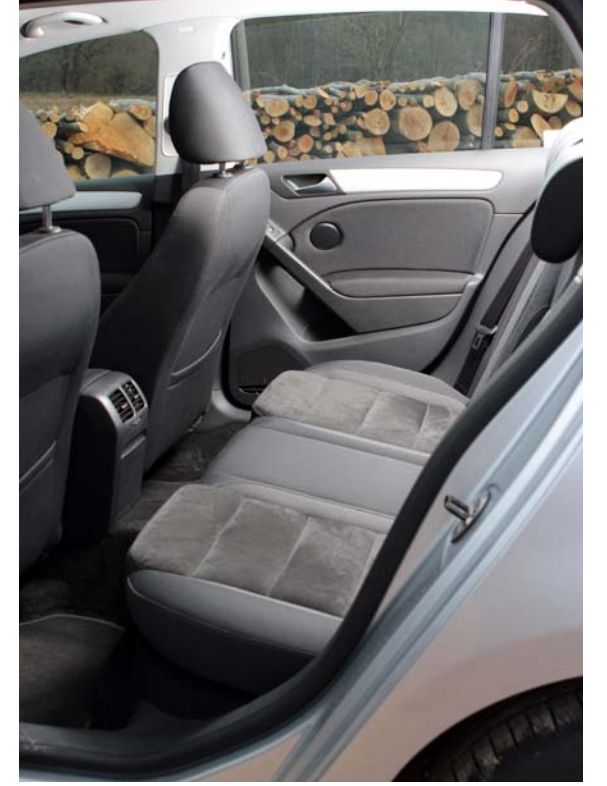
yerde, GPS teknolojiye gelişmiş test cihazımızla yaptığımız ölçümlerde çok farklı sonuçlar elde ettik. Kağıt üzerinde en yavaş olan i30 1.6 CRDi otomatik, gerçek hayatta iki yön hızlanma ölçümü ortalamasında 11.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeriyle rakiplerini geride bıraktı. Aynı disiplinde 308 1.6 e-HDi Auto6R 12.1 sn, VW Golf 1.6 TDI DSG ise 12.2 saniyelik değerler elde etti. VW tut-

kunlarının, bu markalı araçlara bazen fizik üstü özellikler ve anlamlar yüklediklerini bilen birisi olarak DSG şanzımanlı bir otomobilde kalkışta vites kaçırma, geç vites atma gibi hataların söz konusu olmadığı eklemem gerek. Manuel kullanımda yapılan ölçümde de sonuçlar değişmedi. Kalkış anında i30'un ve 308'in otomatik şanzımanları "torque braking" (launch control ile karıştırmayınız, "la-

unch control" genelde spor otomobillerde bulunan, kalkış kontrol sistemine verilen isimdir ve burada söz konusu olan otomobillerde mevcut olmayan bir sistemdir. YouTube üzerinde bu tarz yorum yapan takipçilerimizi bu konuda uyaralım) adı verilen sol ayakla frene basarken, sağ ayakla gaz verme tekniğine yanıt verirken (bu işlemi otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlı 308 1.6 e-HDi







***GOLF COMFORTLINE'IN SPORTİF KOLTUKLARI KARŞILAŞTIRMADAKİ EN RAHAT KOLTUKLAR. ARKADA SUNULAN DİZ VE BAŞ MESAFESİ GAYET İYİ. KAPI İÇİ HARİTA CEPLERİNİN KUMAŞ KAPLI OLMASI İNCE BİR DÜŞÜNCE.***

Auto6R'da fazla yaparsanız kavrama sisteminin ömrünü kısaltabilirsiniz, i30 bu konuda daha mukavemetli) DSG şanzıman bu tekniğe yanıt vermiyor ve kendisini korumaya alıyor.

Golf 1.6 TDI DSG özellikle ilk gaza basma anında biraz ağır tepki verirken daha sonra yıldırım hızında ve akıcı vites değişimleri sunarak sürücüsünü mutlu ediyor. Şanzımanda spor mod olma-

sı bir avantaj. Spor kullanım seçeneği sunmayan Hyundai'nin şanzımanı da çok konforlu ve hızlı. Ayrıca mekanik sessizlik konusunda buradaki en sessiz şanzıman. Ne yazık ki bu şanzıman otomobilin yakıt tüketimi üzerinde ciddi yan etkilere sahip. 308'in Auto6R şanzımanı, otomatikleştirilmiş manuel şanzımanların başarılı bir örneği olsa da burada yer alan diğer iki şanzımanla konfor ve hızlı vites

değişimi konusunda rekabet edebilmesi mümkün değil. Spor kullanım seçeneğinde vites değişimlerinin biraz hızlanması bile bu şanzımanı konfor-vites değişim hızı konularında rakiplerinin seviyesine getiremiyor. Ama farklı bir avantaj sağlıyor, o da tüketim. Peugeot 308 1.6 e-HDi Auto6R, manuel şanzımanlı kardeşinden az tüketirken, Golf 1.6 TDI DSG, manuel kardeşiyle neredeyse aynı, Hyundai i30





*TASARIM OLARAK  
RAKİPLERİNDEN DAHA  
HAREKETLİ OLAN YENİ  
HYUNDAI i30, GERÇEKTEN  
REKABETÇİ VE KALİTELİ  
BİR ÜRÜN.*



1.6 CRDi ise manuel şanzımanlı kardeşinden hissedilir derecede fazla yakıt tüketimine sahip. Yine bu karşılaştırmadaki otomobillere dönecek olursak 308, 5.7 lt/100 km'lik, Golf 6.6 lt/100 km'lik, i30 ise 7.2 lt/100 km'lik ortalama tüketim değerleri elde etti. Peugeot'da standart olarak sunulan, rakiplerinde bulunmayan stop-start sistemi, özellikle şehiriçi kullanımlarda Peugeot'ya tüketim avantajı sağlıyor. Fren ölçümlerindeyse ise 308, 100 km/s ile yapılan panik frende 37.6 metrede durarak iyi bir değer elde etti. i30 ise

aynı hızda yapılan frenlemede 38.6 metreye ihtiyaç duydu. Golf'ün fren ölçümlerini ise Nisan yağmurlarına yakalanmamız nedeniyle gerçekleştiremedik.

### **Sonuç**

Öncelikle burada yazılan sonuçların başka motor-şanzıman kombinasyonları için geçerli olamayabileceğini belirtelim. Sonuç olarak her otomobil öne çıkan özelliklere sahip ve kullanıcılar kendileri için önemli olan kriterlere göre seçim yapabilir. Hyundai iç mekanda ka-

lite hissi, kabin izolasyonu ve kullanışlılık konularında çok büyük iş başarmış. Subjektif olarak en çekici iç mekana sahip otomobil. Ayrıca arka koltuklarda az farkla da olsa en iyi diz mesafesini sunuyor ve test ölçümlerine göre en iyi hızlanma değerine sahip. Üstelik etkileyici bir donanım listesine sahip. VW Golf de çok kaliteli ve ergonomik iç mekana, iyi direksiyon tepkilerine ve en rahat koltuklara (Comfortline'da Trendline'a göre daha sportif koltuklar sunuluyor) sahip. Ne yazık ki en pahalı fiyata ve en az do-

nanımı sunuyor. Büyük bir çoğunluk, bu karşılaştırmanın zayıf halkasının Peugeot 308 1.6 e-HDi Auto6R olduğunu düşünebilir. Ama gerçekçi ve objektif verilere baktığımızda 308 1.6 e-HDi Auto6R, önemli konularda başarılı değerlere sahip. Bunlardan ilki yakıt tüketimi, ikincisi fren performansı, üçüncüsü ise fiyat. Bu otomobil gürültülü çalışan arka süspansiyon ve yavaş-sarsıntılı geçişlere sahip şanzıman ile can sıkıyor. Ayrıca iç mekanda sunduğu alan da rakiplerinden daha az.



## Hyundai i30 1.6 CRDi otomatik

## Peugeot 308 1.6 e-HDi Auto6R

## VW Golf 1.6 TDI 105 HP DSG

## Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 16V, turbodizel	1560 cc, 16V, turbodizel	1598 cc, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik	6 ileri otomatikleştirilmiş manuel	7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç:	128 HP @ 4000 d/d	112 HP@3600 d/d	105 HP @ 4400 d/d
Maksimum tork:	260 Nm @ 1900-2750 d/d	270 Nm@1750 d/d*	250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	190 km/s	190 km/s	189 km/s
0-100 km/s:	11.7 sn	11.4 sn	11.2 sn
Bagaj hacmi:	378-1316 lt	348-1201 lt	350-1305 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4300 / 1780 / 1470 mm	4276 / 1815 / 1498 mm	4199 / 1786 / 1480 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.2 / 4.5 / 5.5 lt/100 km	4.6 / 3.7 / 4.0 lt/100 km	5.6 / 4.2 / 4.7 lt/100 km
Fiyat:	53.250 TL(Style)/58.750 TL(Elite)	49.820 TL (Access)/54.540 TL(Active)	57.600 TL (Trendline)/62.900 TL (Comfortline)

## Test verileri

## Hızlanma:

0-50 km/s:	3.4 sn	3.9 sn	4.2 sn
0-80 km/s:	7.55 sn	8.4 sn	8.35 sn
0-100 km/s:	11.4 sn	12.1 sn	12.2
0-120 km/s:	16.35 sn	17.65 sn	17.25 sn

## Ara hızlanma:

60-100 km/s	(D'de) 7.4 sn	(A'da) 6.35 sn	(D'de) 6.8 sn
80-120 km/s	(D'de) 10.6 sn	(A'da) 8.8 sn	(D'de) 9.7 sn

## Frenleme:

100-0 km/s:	38.6 m	37.6 m	**
80-0 km/s:	24.5 m	23.3 m	**
50.0 km/s:	9.6 m	9.0 m	**

+ Donanım, tasarım, kalite hissi, bagaj

+ Tüketim, fren, fiyat

+ Hızlı şanzıman, görüş açıları, koltuklar

- Hissiz direksiyon, görüş açıları, tüketim

- Sarsıntılı şanzıman, sesli süspansiyon, rakiplerinden az diz mesafesi

- Fiyat/donanım ilişkisi

145 g/km

C

104 g/km

B

123 g/km

B

\* Overboost ile 285 Nm

\*\* VW Golf 1.6 TDI 105 HP DSG'nin fren ölçümü hava muhalefeti nedeniyle yapılamadı.

## HYUNDAI i30



## PEUGEOT 308



## VW GOLF





**OTOMOBİLLERİN [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) SİTESİNDE YAYINLANAN VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNE ULAŞMAK İÇİN "PLAY" İKONLARINA BASINIZ.**







Mercedes-Benz B Sınıfı, ikinci jenerasyonunda daha olgun bir tasarımın ardında, bir kompakt MPV'den beklenen özellikleri iddiasız bir biçimde karşılıyor.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

# OLGUNLUK DÖNEMİ



Mercedes-Benz A Sınıfı platformunda geliştirilerek 2005 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılıp satışa sunulan B Sınıfı, aradan altı buçuk yıl geçtikten sonra, 2011 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda ikinci jenerasyonuna kavuştu. Türkiye'de ikisi de 1.6 litre benzinli motora sahip olan B180 ve B200 seçenekleriyle satışa sunulan otomobil, sayfalarımıza ilk etapta 6 ileri manuel şanzımanlı B180 BlueEFFICIENCY modeliyle konuk oldu.

### Sade tasarım

Yeni Mercedes-Benz B180 BlueEFFICIENCY sade bir tasarıma sahip. 4359 mm uzunluğuyla kompakt segmentte yer alan otomobilin genişliği 1786 mm, yüksekliği ise 1557 mm. 2699 mm'lik dingil mesafesi, yeni B Sınıfı'nın iç mekânını beş kişi için yeterli kılıyor. Otomobilin beş kişilik kullanımında 486 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1545 litreye kadar çıkıyor. Ön yolcu koltuğunun da öne katlanabilmesi, uzun yüklerin taşınmasına olanak sağlarken, arka koltuklar öne katlandığında oluşan düz zemin işlevselliği artırıyor. Arka koltukta diz ve baş mesafeleri başarılı. Zeminin orta kıs-

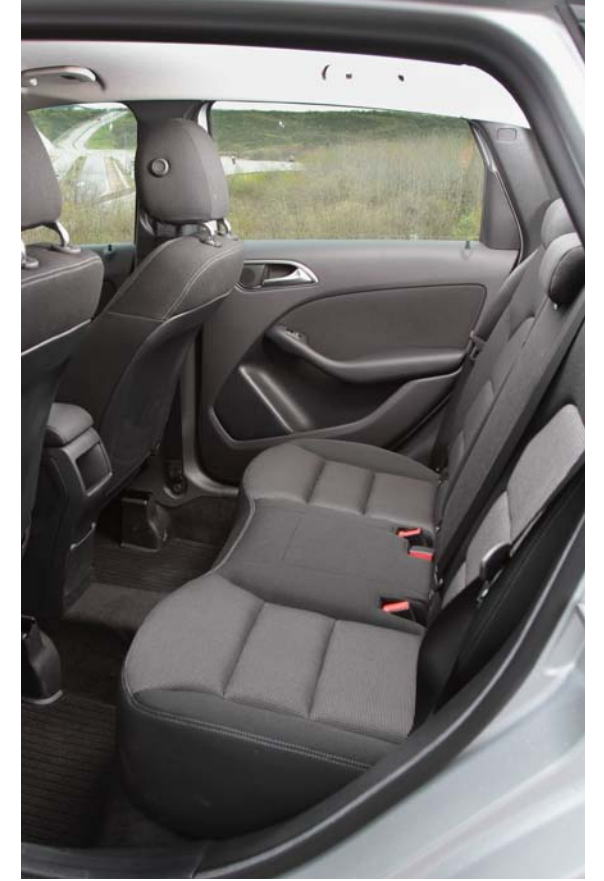


**YENİ B180'İN KOKPİTİ ŞIK, KALİTELİ VE KULLANIŞLI. SADE TASARIMLI GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. GERİ VİTESİN YERİ VE BUNUN İÇİN YAPILAN HAREKET İSE İLGİNÇ.**





**KOLTUKLAR RAHAT VE KONFORLU. MERKEZİ EKRAN BİRÇOK GÖSTERGEYE EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR. SES SİSTEMİ BAŞARILI. ECO BUTONU DA BU BÖLGEDE. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK YETERLİ. ARKA KOLTUKTA DİZ MESAFESİ TATMINKAR.**



mının çıkıntılı olması ise bir dezavantaj. Kokpitte eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sıkıntı yok. Ama açıkçası bir kompakt MPV'den daha fazlası bekleniyor. Kumanda birimlerinin ergonomik yerleştirildiği otomobilde malzeme kalitesi ve işçilik iyi. Sade tasarımlı kumanda birimleri rahat okunuyor ve kolay takip ediliyor. Ön konsolun üst kısmındaki çok fonksiyonlu ekran işlevselliği artırıyor. Üç

kollu direksiyon simidi ve yuvarlak tasarımlı havalandırma kanalları ise, sade genel tasarıma sportiflik katan özellikler.

### Atak motor

B180 BlueEFFICIENCY'de bulunan 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo benzinli motor 5000 d/d'de 122 HP güç ve 1250-4000 d/d aralığında 200 Nm tork üretiyor. Kullanı-

mımız boyunca atak performansıyla beğenimizi kazanan motor, sürücüsüne 190 km/s'lik maksimum hız ve 10.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen (7 ileri çift kavramalı otomatik seçeneği de sunuluyor) ve 1395 kg boş ağırlığa sahip B180'in ortalama yakıt tüketimi ise fabrika verilerine göre 5.9 lt/100 km. Direksiyon tepkileri hızlı ve

net olan otomobilin motor-şanzıman uyumu da başarılı. Ancak bu noktada, manuel şanzımandaki geri vitesin konumu hakkında bir bilgi vermek gerek: Geri vites, bu aracı ilk kez kullanacak sürücülerin şaşırıp kalacakları bir şekilde, 2'nci vitesin soluna yerleştirilmiş. Yani geri vites geçmek için, önce vites kolunu yukarı doğru çekiyorsunuz (sustalı ya da basmalı değil, yukarı çekmeli bir sistem),



**YENİ JENERASYONUNDA  
YENİ BİR ÖN TASARIMA  
KAVUŞAN B180,  
YANDAN GÖRÜNÜMDE  
KAT İZLERİYLE DİKKAT  
ÇEKİYOR.**



sonra da sola geriye, yani 2'nci vitesin soluna yerleştiriyorsunuz. Mühendisler bunu neden böyle yapmışlar bilmez ama, siz siz olun, aracınızı valeye teslim ederken bu farklılığı mutlaka belirtin. Vites kolunun üst kısmında, vites yollarının orta kısmında "N" harfinin yazılı olması da, sanki otomatik şanzıman vites koluymuş hissi vermesi bakımından ilginç bir özellik.

### **Baz fiyatı 73.900 TL**

Bildiğiniz gibi bir süre önce

Mercedes-Benz'in Türkiye'deki fiyatları TL olarak belirlenmeye başladı. Bu kapsamda; B180 BlueEFFICIENCY'nin Prime donanımına sahip baz fiyatı 73.900 TL. Otomobilin Elite donanımı 82.500 TL, Sport donanımı ise 84.900 TL etikete sahip. En pahalı versiyon olan B200 BlueEFFICIENCY Sport'un fiyatı ise 94.400 TL. Türkiye'de yeni B Sınıfı için dizel seçenek ise henüz sunulmuyor. Bu sayfalarda gördüğünüz test aracının fiyatı ise çıkarılmış bazı donanımlar nedeniyle 72.679 TL.



**FAR KUMANDALARI VE  
CAM-AYNA BUTONLARI  
ALIŞILMIŞ BÖLGELERDE.  
BAGAJ HACMİ 486 LİTRE.**





**YENİ B SINIFI, MERCEDES-BENZ'İ UÇUŞA GEÇİRECEK  
BİR MODEL DEĞİL AMA, PREMIUM BİR KOMPAKT MPV  
ARAYANLAR İÇİN İDEAL BİR OTOMOBİL.**



### Mercedes-Benz B180 BlueEFFICIENCY

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1595 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli  
Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
Maksimum güç: ..... 122 HP @ 5000 d/d  
Maksimum tork: ..... 200 Nm @ 1250-4000 d/d  
Maksimum hız: ..... 190 km/s  
0-100 km/s: ..... 10.4 sn  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4359 / 1786 / 1557 mm  
Bagaj hacmi: ..... 486-1545 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 8.0 / 4.7 / 5.9 lt/100 km  
Baz fiyat / Test aracının fiyatı: ..... 73.900 TL / 72.679 TL

- + Kalite, ergonomi, atak motor
- Geri vitesin konumu, dizel motor seçeneği yok

138 g/km

C



# TURİSTİK

Bir şehri keşfetmenin en güzel yolu, sokak sokak yürümektir. Ama bu kimi zaman yorucu olabilir. “Go Car” konseptini geliştirenler, bu durum için en zevkli ve pratik çözümü bulmuşlar.

Yazı: Emre Anamur / Barcelona - İspanya  
Fotoğraflar: Emre Anamur & Afef Anamur





İspanya'nın Barcelona, Valencia ve Madrid şehirlerinin haricinde Portekiz'in Lizbon ve ABD'nin Miami, San Francisco ve San Diego şehirlerinde faaliyet gösteren Go Car, 49 cc'lik motora sahip bir scooter'ın, iki kişinin yan yana oturarak seyahat ettiği bir araca dönüştürülmüş hali. Tıpkı bir motosiklette olduğu gibi; gaz kolu, frenler ve sinyal butonundan oluşan bir gidonla kumanda edilen Go Car'da 1 silindirli 2 zamanlı benzinli motora yer verilmiş. Vario-matic adlı otomatik şanzımana sahip Go Car'ın maksimum hızı ise 45 km/s. Önde iki, arkada ise bir adet tekerleği bulunan araçta önde disk, arkada ise kampana frenler yer alıyor. 120/70 boyutlarındaki lastikler 12 inç'lik jantlara giydirilmiş. Aracın gövdesi pol-yesterden imal edilmiş. Çelik takla barı, belki de Go Car'ın tek güvenlik donanımı. Tabii buna emniyet kem-merlerini ve kaskları da eklemek gerek. Aracın uzunluğu 238 cm, genişliği 130 cm, yüksekliği 124 cm ve dingil mesafesi 163 cm. 175 kg boş ağırlığa sahip Go Car'ın yakıt deposu 6 litre, bagaj hacmi ise 110 litre.



**GO CAR KULLANMAK İÇİN  
BARCELONA'DA SANTA  
CATERINA MARKET'İN YAN  
SOKAĞINDAKİ BU GARAJA  
GELMENİZ GEREKİYOR.  
KİRALAMA PROSEDÜRÜ  
UZUN SÜRMÜYOR.**





### GPS bağlantılı

Barcelona'da kiralayıp kullandığım Go Car, trafikteki sürücülerin medeni oldukları ve yolların da düzgün olduğu şehirler için biçilmiş kaftan. Aracı kiraladığınız süre boyunca, şehri en dar ara sokakları da dâhil olmak üzere keyifli bir şekilde gezebilir ve istediğiniz yerde durup fotoğraf çekebilir ya da kahve içebilirsiniz (Belediyeyle yapılan anlaşma gereği bu aracı park etmek bedava). Hem de kaybolma telaşı yaşamadan! Nasıl mı? Hemen anlatayım: Go Car'da bulunan GPS bağlantısı sayesinde uydularla sürekli iletişim içindesiniz. Hatta yola çıkmadan önce; İngilizce, İspanyolca, Katalanca, Fransızca, Almanca ve İtalyanca dillerinden birini seçiyorsunuz ve araca kaydedilmiş bir ses size yol boyunca eşlik ediyor. Örneğin önemli bir binanın önünden geçerken size o binayı anlatıyor ya da daha önce bir rota seçmiş ve o an o rotadan farklı bir yola sapmışsanız sizi uyararak rotanıza geri dönmenizi sağlıyor. Eğer şehir

ri iyice öğrenmiş ve artık bu tür bilgilendirme ve yönlendirmelere gerek duymuyorsanız, o zaman MP3'ünüzü ön konsoldaki bağlantı noktasına takıp müzik de dinleyebilirsiniz.

### Geri gitmek macera

Go Car'ın belki de tek dezavantajı, geri vitesinin olmaması. Zaten scooter'dan geliştirilmiş olduğunu söylemiştim. Bu nedenle, eğer geri gitmeniz gerekirse, araçtan inip onu itmeniz gerekiyor. Bu kadar keyifli bir araçta, bu kadarcık kusur da olsun artık.

### İstanbul'da asla

Yazımın başında da belirttiğim gibi Go Car tipinde bir araç için medeni bir trafik düzeni, medeni sürücüler ve düzgün bir zemin gerekiyor. Barcelona sokaklarında Go Car kullanırken bu araç İstanbul'da kiralansa nasıl olur diye düşünmeye kalktım ve hemen aklıma şu geldi: Daha yola çıktığınızın ikinci dakikasında bir İkarus

körüklü otobüsün altında kalırsınız. Ne de olsa İstanbul trafiği bir arena ve orada güçsüzlere yer yok.

### Keyfin bedeli

Go Car saatlik olarak kiralanıyor. En pahalı saat ise ilk saat, daha sonraki saat ücretleri azalarak devam ediyor. Yani sadece 1 saat kiralarsanız 30 Euro ödüyorsunuz, ama fiyatlar iki saat için 45 Euro, 3 saat için 60 Euro olarak devam ediyor. Bir de 10 Euro tutarında sigorta yapıyorlar ama bu sigorta zorunlu değil.



**GO CAR MOTOSİKLET  
GİBİ KULLANILIYOR.  
BAGAJI 110 LİTRE.**





# Aksiyon filmi gibi

MINI modelleriyle Avusturya'daki Salzburgring'de gerçekleştirdiğimiz pist etkinliği sırasında aldığımız "Agent Turn" (Ajan Dönüşü) eğitimi, kendimizi bir aksiyon filminin setinde hissetmemizi sağladı.

**Yazı ve video: Emre Anamur / Salzburg – Avusturya**



Bir otomobilin sürücü koltuğunda-  
sınız, bir düşman araç tam karşınız-  
dan size doğru hızla yaklaşıyor. Bir  
an önce geri geri gidip, hiç vakit kay-  
betmeden ve hızınızı da yitirmeden  
180 derece dönüş yapıp yolunuza de-

vam edip kaçmalısınız. Peki bunu na-  
sıl başaracaksınız? Hayatınız boyun-  
ca gerekli olmamasını dilemekle bir-  
likte, bu tür bir manevranın nasıl ya-  
pılacağını bilmekte fayda olduğunu  
düşünüyoruz. MINI'nin özel bir basın



etkinliğinde bu hareketin nasıl yapıldığını öğrendik ve size burada sunuyoruz.

### Uygulamak çok basit

Ajan dönüşü tabir edilen bu hareketi gerçekleştirmek, eğer ne yapmanız gerektiğini biliyorsanız son derece basit. Manuel şanzımanlı bir otomobilde yapmanız gereken şey; önce geri geri hızlanmak, hızınız 35 km/s'ye ulaştığında ayağınızı gazdan çekerek ama debriyayı bırakmayarak direksiyonu tam sola ya da tam sağa çevirmek. Bu anda aracın dengesi bozuluyor ve dönmeye başlıyor. Araç 90 derece dönmüşken direksiyona ters hareket uyguluyor ve bu sırada vitesi 2'ye geçiriyorsunuz. Tam

180 derece dönüş gerçekleştiğinde de gaz verip yolunuza devam ediyorsunuz. Bu hareket sırasında dikkat etmeniz gereken en önemli konu hiçbir zaman frene basmamak. Videoda da görebileceğiniz gibi, çok kısa bir sürede ve hızınızı kaybetmeden 180 derecelik dönüş yapabiliyorsunuz.

### Ya araç otomatik vitesliyse?

Bu hareketi otomatik vitesli otomobillerde yapmanın da büyük bir zorluğu yok. Harekete başlarken yine geri vitesine alıp hızlanılıyor. Ancak dönüş hareketini başlatırken vitesi boşa almak ve 180 derece tamamlandığında vitesi "D"ye alıp gaz vermek gerekiyor. Yine tüm hareket boyunca frene basmamak şart.



**SOLDAKİ  
FOTOĞRAFIN  
İÇİNDEKİ "OYNAT"  
BUTONUNA  
BASARAK  
SALZBURGRING  
PİSTİ'NDEKİ  
SÜRÜŞ  
VİDEOSUNA  
ULAŞABİLİRSİNİZ.**

***e-otodergi***

**facebook**

**SAYFAMIZI  
TAKİP ETMEK  
İSTERSENİZ  
LOGOYA  
TIKLAYINIZ**





# “Komponent yapan, otomobili de yapar”

Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ömer Burhanoğlu ile yaptığımız söyleşide, Türkiye’de ilk kez düzenlenen Otomotiv Proje Pazarı’nı konuştuk.

**Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur**

## Proje nasıl doğdu ve gelişti?

Türkiye 2023 Vizyonu’nda çeşitli sektörlerde uygulanmak üzere proje pazarları mantığı ortaya kondu. Bu kapsamda ilk etapta altı tane ana sektör seçilmişti ve her sektörde farklılık oluşturmak için tasarım yarışmaları düzenlenmesi hedeflenmişti. Bu sayı daha sonra 17’ye çıktı. Biz de Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği (OİB) olarak, Ekonomi Bakanlığı himayesinde ve TİM’in desteğiyle düzenlenen bu proje kapsamında otomotiv sektöründe, Proje Pazarı’nın yanına yarışmayı da ekledik. Komponent bazında bir tasarım yarışması Türkiye’de ilk defa yapılıyor. Otomobil tasarımını konu alan







yarışmalardan daha fazla uzmanlık isteyen bir alan bu. Çünkü içini doldurmak, kabuğu çizmekten daha zordur. Yerli otomobil konusunun da gündemde olduğu bir dönemde, komponentten başlayıp otomobilin tamamına gitmenin daha doğru olduğunu düşündük. Bir takım yönlendirmeler yaptık ve yarışmayı dört ayrı kategoriye böldük.

### **Yarışmanın başvuru süresi sona erdi. Nasıl bir ilgiyle karşılaştınız?**

İlk etapta başvurular yavaş seyretti ama sonlara doğru ilgi arttı ve başvuru süresini bir hafta uzattık. Öğrenci ve profesyonel olmak üzere iki kategoride gerçekleştirdiğimiz Otomotiv Proje Yarışması'na 151 profesyonel ve 210 öğrenci tasarım gönderdi. Sadece profesyonellerin katıldıkları Ar-Ge Proje Pazarı'na ise 60 adet proje geldi.

### **Projenin özellikleri ve hedeflerinden bahseder misiniz?**

Projeyi, Ar-Ge Proje Pazarı ve Tasarım Yarışması olarak iki grupta topladık. Her grupta da "Güvenlik", "Yenilenebilir Enerji - Çevre", "Ergonomi" ve "Mekanik fonksiyonellik" olmak üzere dörder kategori bulunuyor. Yarışmada her kategoriden ilk



üçe girenler ödüllendirilecek. Her iki yarışmada toplam 228.000 TL para ödülü sahiplerini bulurken, Otomotiv Tasarım Yarışması'nda dereceye giren iki tasarımcı da T.C. Ekonomi Bakanlığı'nın desteğiyle iki yıllık yurtdışı eğitimi kazanacak. Ayrıca projenin kitapçığı hazırlanıp basılacak. Projenin hedeflerine gelince: Bildiğiniz gibi Türkiye'nin 2023 için bir vizyonu ve büyük hedefleri var. İhracat hedefimiz 500 milyar dolar, bunun 75 milyar doları otomotivden bekleniyor. Kişi başı milli geliri 25.000 dolara çıkarmak, dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına girmek istiyoruz. Ayrıca Ar-Ge harcamalarını binde 9'dan yüzde 3'e çıkarmak hedefleniyor. Emek yoğun çalışma düzeninden, bilgi yoğun çalışma düzenine ve katma değeri yüksek bir sisteme geçmemiz gerekiyor. Bunun için de tasarım ve Ar-Ge kabiliyetimizin olması lazım. Biz kalkınmanın üretimden geçtiğini ve üretimin de tasarımdan başlayan katma değer zincirinde ele alınması gerektiğini

savunuyoruz. Ancak bu şekilde, ürettiğimizi değerli hale getirip yurt dışına satabiliriz. Bu projemizle, bu alanda bir farkındalık yaratmak istiyoruz. Öte yandan, projesi olup da bu projeyi hayata geçiremeyen öğrenci ya da profesyonelleri endüstriyle ve devletle buluşturmuş olacağız. Başarılı projelerin sanayiye kazandırılmasını amaçlıyoruz.

### **Düzenleyeceğiniz konferans hakkında bilgi verir misiniz?**

17-18 Mayıs tarihlerinde Haliç Kongre Merkezi'nde düzenleyeceğimiz bir konferans hazırlıyoruz. Sanayiciler ve bakanlıklardan üst düzey bürokratlar gelecek. Yarışmaya katılanların, ilgili kişilerle direkt iletişim kurmalarını sağlayacağız. Ayrıca otomotiv sektörünün deneyimli tasarımcılarından Tom Tjaarda, Hollanda Delft Teknik Üniversitesi'nde Uygulamalı Tasarım Profesörü Matthijs van Dijk, Tasarım Filozofu Jens Martin Skibsted ve endüstriyel, interaktif ve marka tasarımı birleştiren çözümleriyle onlarca ödül kazanan tasarımcı Gadi Amit gibi tasarım dünyasının başarılı isimleri konferansta konuşmacı olarak yer alacaklar. İsteyen herkes konferansı ücretsiz olarak takip edebilecek.



# Alaçatı yollarında Harley-Davidson keyfi

Has Otomotiv ve Harley-Davidson İzmir, 5-6 Nisan tarihlerinde gerçekleştirdikleri etkinlikte medya mensuplarını firmanın en yeni modelleriyle buluşturdu.

**Yazı: Gürkan Çağlar**





Amerikalıların köklü ve karizmatik motosiklet üreticisi olan Harley-Davidson'un ülkemizdeki İzmir bölgesinde medya mensupları için keyifli bir sürüş etkinliği düzenlendi. İzmir-Alaçatı-Karaburun güzergahında belirlenen rotada geçen etkinlikte bu yıl Şubat ayında global tanıtımı yapılan Softail Slim ve Seventy Two'nun da aralarında bulunduğu toplam 20 modelin basın tanıtımı gerçekleştirildi. Motosiklet dünyasının Amerikan devi tarafından tüm Avrupa'da ilk kez gerçekleştirilen Demo Truck Turu, bu etkinlikte birlikte Türkiye'de ilk kez Harley-Davidson İzmir Showroom'dan start aldı. 5-6 Nisan tarihlerinde motosiklet ve otomobil ihtisas basın mensuplarının katılımıyla başlayan tur, 7-8 Nisan tarihlerinde de İzmirli Harley severlerin Demo Truck Show'a ve test sürüşlerine yoğun ilgisiyle devam etti. Harley-Davidson Stratejik Pazar Ticari Operasyonlar Başkanı Derek Less, Harley-Davidson Güney Doğu Avrupa Bölge Müdürü Gaetano DiPiazza, Has Otomotiv İcra Kurulu Üyesi Reha Dinçer ve Has Otomotiv Genel Müdürü Uğur İrfanoğlu'nun da katılımıyla Harley-Davidson İzmir Showroom'undan

start alan yolculuk, 20 Harley Davidson modeli ile çıkılan Alaçatı rotasıyla devam etti. 8 Nisan tarihinde de Alaçatı'dan Karaburun'a doğru çıkılan yolculukta Harley-Davidson motosikletlerle iki günde toplam 300 km yol yapıldı. Aynı zamanda Avrupa'nın ilk canlı basın roadshow etkinliğine de imza atılmış olundu. Ayrıca Harley-Davidson Tırı'nda bulunan Jumpstart isimli platform, motor sürücüsü olmayanlara da Harley'in V-Twin motorunun yarattığı "homurtu"yu yakından hissetme ve bir santim bile kıpırdamadan vites ve gaz pedalının nasıl çalıştığını öğrenme fırsatı sundu.



**HARLEY  
DAVIDSON  
İZMİR'İN  
DÜZENLEDİĞİ  
SÜRÜŞ  
ETKİNLİKLERİNDE  
MEDYA  
MENSUPLARI  
KEYİFLİ İKİ GÜN  
GEÇİRDİLER.**



## **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.



## Sezon sıkı başladı

Geride bıraktığımız Nisan ayında Türkiye Ralli Şampiyonası'nın iki yarışını geride bıraktık. Ülkemizin ralli camiası Ege ve Eskişehir Rallileri ile bir ay içinde hareketli ve heyecan dolu günleri geride bıraktı. Geçtiğimiz ay yazımıza konu olan ve "Muh-teşem Yedili" adını verdiğimiz 7 pilot, beklenildiği gibi ralliseverlere keyifli yarışlar izlettiler.

Ege Rallisi'nde en çok göze batan şey hiç kuşkusuz 2006 senesinden beri Türkiye'de ralli sezonu kovalamayan Volkan Işık'ın müthiş performansıydı. Bu sezon şampiyonaya hareket getirmesi beklenen Avrupa Şampiyonu İtalyan pilot Luca Rossetti'ye karşı aynı otomobille başa baş mücadele sergiledi. Son etaba kadar süren ve nefesleri kesen kapışmadan galip ayrılan isim Volkan Işık olurken, yarışın diğer yıldızı ise üçüncü olan Fatih Kara'ydı. Rakiplerine nazaran daha eski bir spec otomobil olan Grande Punto S2000 ile yarışan Kara, İzmir'in kaygan asfalt etaplarında iyi bir iş çıkardı.

muz Eskişehir Rallisi'nde ise Ege'deki Işık-Rossetti mücadelesinin devamı yaşandı. Yine ülkemize özgü kaygan asfalt etaplarda bu kez otomobiline ve yol şartlarına daha çok alıştığı gözlenen Luca Rossetti, doğru lastik seçimleriyle de farkı açık tutarak Volkan Işık'ın kendisini zorlamasına imkan vermedi ve durumu 1-1 yaptı. Son şampiyon Yağız Avcı ise hatalı lastik lastik seçiminin kurbanı olarak yine podyuma çıkamadı ve üçüncülük basamağını Fatih Kara'ya bıraktı. Fatih Kara yine başarılı bir yarış çıkararak bu kez organizatör kulüp ESOK'dan rallinin yıldızı ödülünü de kapmayı başardı.

Sezonun bundan sonraki 4 rallisi toprak etaplarda yapılacağı için zirve savaşında daha çok pilot kazanma potasında olacak. Bu da seyirine doyulmayacak yarışların bizi beklediğini gösteriyor. İyi olan kazansın...



Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar\_grkn

## Aytaç Biter'in ETCC yolculuğu sürüyor

**Avrupa Binek Otomobiller Kupası (ETCC)'nda yarışan Borusan Otomotiv Motorsport pilotu Aytaç Biter Slovakia'da ülkemizi temsil etti.**

Sıcak bir havada yapılan sıralama turlarında Aytaç Biter 2.20.297'lik zamanı ile S2000 kategorisinde altıncı sırayı elde etti. 29 Nisan Pazar günü 9 tur üzerinden koşulan ilk yarışta Aytaç Biter startla beraber atak yaptı. Turlar ilerledikçe lastikleri biten Aytaç Biter zaman kaybetmeye başladı ve yarış yedinci olarak tamamladı. İkinci yarışa 11. sıradan başlayan Biter pozisyonunu geliştirdi. Ancak bitime bir tur kala rakibi Ficza ile girdiği mücadele sonunda spin atan Biter, pozisyonunu kaybetti ve yarış yedinci sırada noktalandı.

Aytaç Biter yarış sonrası yaptığı açıklamada "Slovakia Ring uzun ve zorlu bir pistti. İlk kez takvime dahil edilmesi sebebi ile de daha önce yarışmadığımız bir pistti. Testlerde otomobilimizin ayarlarını denedik ve yarışta elimden gelenin en iyisini yaptım. Her iki yarış da sorunsuz olarak tamamladığım için mutluyum ama daha iyi yerde bitirmeyi umu-

yordum. Salzburgring'de daha iddialı olacağımı düşünüyorum." şeklinde konuştu.

Borusan Otomotiv Motorsport adına ETCC yolculuğuna devam eden Aytaç Biter Slovakia Ring yarışı sonrası topladığı dokuz puan ile genel klasmanda dokuzuncu sırada yer alıyor. Avrupa Binek Otomobiller Kupası'nın bir sonraki yarışı 19-20 Mayıs tarihlerinde Avusturya'nın Salzburgring pistinde koşulacak.



Yerinde takip etme fırsatı bulduğu-



# Rosberg de milli oldu

Mercedes takımının Alman pilotu Nico Rosberg Çin GP'sinde birinci olarak kariyerinin ilk Formula 1 zaferine imza attı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Kurulduğundan beri genel klasman zaferinin yolunu gözleyen Mercedes takımı, efsane pilot Juan Manuel Fangio'nun 1955 yılında elde ettiği son galibiyetin ardından Nico Rosberg ile bu hasretini gidermiş oldu. Bu sonuç ayrıca 2009 senesinin ardından daha önce kariyerinde hiç F1 yarış kazanmamış bir pilotun za-

feri oldu. Nico Rosberg'in ardından podyumun ikincilik ve üçüncülük basamaklarına McLaren pilotları Jenson Button ve Lewis Hamilton çıktılar. Hala geçen seneki performansını yakalayamayan Red Bull takımı sürücüleri Mark Webber ve Sebastian Vettel ise dördüncü ve beşinci sıraları elde ettiler. Bu yarışa kadar sezon

boyunca lastiklerin erken aşınması sorunundan muzdarip olan Mercedes takımında bu kez Nico Rosberg lastiklerini iyi kullanarak yarışı baştan sona domine ederek zafere ulaşmayı başardı. Ayrıca iki pit stop stratejisi Rosberg'in rakipleriyle yakın mücadeleye karışmadan rahat bir yarış çıkarmasına neden oldu. For-

mula l'e geri döndükten sonra hala podyuma çıkamayan Michael Schumacher, takım arkadaşını takip ederek farkı yavaş yavaş kapatırken üç pit stop stratejisi uyarınca geldiği pitte mekanikerin sağ ön lastiği doğru takamaması sonucu yarışa veda etti. Lotus Renault takımının Fransız pilotu Roman Grosjean yarışı altıncı sırada noktalarken, Bruno Sena da yedinci olarak damalı bayrağın altından geçti.

### Rosberg "Bu zafer için çok bekledik"

Rosberg, " Sonunda yarış kazanmak inanılmaz bir duygu. Çok mutlu ve heyecanlıyım. Bu zafere ulaşmamız benim ve takım için çok zaman aldı. Yarışta bu kadar hızlı olmayı beklemiyorduk. Önde iyi bir şansımızın olduğunu biliyorduk ancak bu kadar hızlı olmayı ummuyorduk. Harika bir yarış oldu. Nasıl bu kadar kısa sürede ilerleme kaydettiğimizi görmek etkileyici. İlk iki yarışta bazı sıkıntılar yaşamıştık ancak gerekli değişiklikleri yaptık, işler yoluna girdi. Hepimiz adına mutluyum" dedi. İkinci olan Button ise "Pite geldim ve arka lastikle ilgili bir sorun yaşadık.



McLaren'ın İngiliz pilotu Lewis Hamilton podyuma 3. sırada çıktı.



Mark Webber takım arkadaşı Vettel'in önünde dördüncü oldu.



Sebastian Vettel beşinci olarak zafer özlemini sürdürdü.



McLaren takımının istikrar abidesi pilotu Jenson Button ikinciliği elde ederken, uyguladıkları yanlış pit stop stratejisinden şikayetçiydi.





Lotus Renault'nun genç pilotu Roman Grosjean altıncı sırada yarışı noktaladı.



Fernando Alonso yine zirveden oldukça uzak kaldı.



Bruno Senna puan barajında yarışı bitirdiği için mutluydu.

Ve on saniye kadar zaman kaybettim. Önümde pitte dört araç varken hemen çıkmak istiyordum, böyle bir sorun yaşamak hayal kırıklığı oldu. O araçlar geçmek için uğraşmayı düşünmediğim arabalardı ancak pitte gerilerinde kalınca onları geçmek için çok zaman kaybettim. Bu sorun

yaşanmamış olsaydı Nico'yu yakalamak için ihtiyacım olan trafiksiz pist bana yardımcı olacaktı. Her şeye rağmen harika bir yarıştı, güzel geçişler gördük ve iyi puanlar kazandığımız için mutluyuz. Uzun bir pit stopla işleri kendimiz zorlaştırdık ancak böyle şeyler olur." şeklinde konuştu.

#### Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.	Lewis Hamilton .....	45
2.	Jenson Button .....	43
3.	Fernando Alonso .....	37
4.	Mark Webber .....	36
5.	Sebastian Vettel .....	28
6.	Nico Rosberg.....	25
7.	Sergio Perez .....	22
8.	Kimi Raikkonen.....	16
9.	Bruno Sena.....	14

#### Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım .....	Puan
1.	McLaren-Mercedes .....	88
2.	Red Bull-Renault .....	64
3.	Ferrari.....	37
4.	Sauber-Ferrari .....	31
5.	Mercedes.....	26
6.	Lotus-Renault .....	24
7.	Williams-Renault .....	18
8.	Force India-Mercedes .....	9
9.	Toro Rosso-Ferrari .....	6

#### Formula1 Çin GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot .....	Takım.....	Zaman
1.	Nico Rosberg.....	Mercedes .....	1:36:26.929
2.	Jenson Button .....	McLaren-Mercedes .....	+20.626
3.	Lewis Hamilton .....	McLaren-Mercedes .....	+26.012
4.	Mark Webber .....	Red Bull-Renault.....	+27.924
5.	Sebastian Vettel .....	Red Bull-Renault.....	+30.483
6.	Roman Grosjean .....	Lotus-Renault.....	+31.491
7.	Bruno Sena.....	Williams-Renault.....	+34.597
8.	Pastor Maldonado .....	Williams-Renault.....	+35.643
9.	Fernando Alonso .....	Ferrari .....	+37.256
10.	Kamui Kobayashi.....	Sauber-Ferrari.....	+38.720



# Vettel hasret giderdi

Son iki yılı şampiyon olarak kapattıktan sonra bu sezon galibiyet yüzü göremeyen Sebastian Vettel, Bahreyn'de zafere ulaşarak özlemini noktaladı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Yarış öncesi Bahreyn'de yaşanan siyasi karışıklıklar nedeniyle yapılmama tehlikesiyle karşı karşıya olmasına rağmen, organizatörlerin verdiği güvence ile gerçekleştirilen yarışa Sebastian Vettel pole pozisyonunda başladı. Yarışta da ön sırayı kimseye vermeyen Vettel'i bu sene Lotus Renault renklerinde yeniden F1'e geri dönen Kimi Raikkonen yakın takip ederek izleyenlere "bir döndü pir döndü" dedirtti. İkinci sırada finişe gelen Buz Adam'ın takım arkadaşı Roman Grosjean de üçüncü ola-

rak Lotus Renault'ya başarılı bir hafta sonu yaşattı. Avustralyalı Mark Webber, pit stopta gerilere düşen Hamilton'un önünde dördüncü sırada finişe gelirken, bir önceki Çin GP'sinde kariyerinin ilk zaferini kazanan Nico Rosberg ise yarışı beşinci sırada noktaladı. Force India'dan Paul Di Resta iki pit stop stratejisiyle yarışı altıncı sırada noktaladı. Ferrari'den Fernando Alonso yedinci sırada finişe gelerek takımına hayal kırıklığı yaşatırken, eski takım arkadaşı Lewis Hamilton da 8. olarak he-



**İkinci olarak geri döndüğü sezonun en iyi sonucunu alan Buz Adam Raikkonen, kazanacak kadar hıza sahip olmadıklarını belirtti.**



**Mark Webber 4. olarak Red Bull takımına puanlar kazandı.**



**Roman Grosjean üçüncü olarak kariyerinin en iyi derecesini elde etti.**



**Bir önceki yarışın birincisi Rosberg, bu kez kazanma temposundan uzaktı.**



## Formula1 Bahreyn GP'si Genel Klasmanı

Sıra.. Pilot	Takım	Zaman
1. Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1:35:10.990
2. Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	+3.300
3. Roman Grosjean	Lotus-Renault	+10.100
4. Mark Webber	Red Bull-Renault	+38.700
5. Nico Rosberg	Mercedes	+55.400
6. Paul Di Resta	Force India	+57.500
7. Fernando Alonso	Ferrari	+57.800
8. Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+58.900
9. Felipe Massa	Ferrari	+1:04.900
10. Michael Schumacher	Mercedes	+1:11.400

definden uzak olan başka bir isimdi. Yarıştaki en hızlı turu Vettel 1:36.379 ile attı.

### Vettel: "Sezon böyle devam edecektir"

Bahreyn'de sezonun ilk zaferine uzanan Sebastian Vettel, zirve mücadelesinde dalgalı bir seyrin izleneceğini ve McLaren'ın hala çok ciddi bir tehdit olmaya devam ettiğini belirtti. Alman pilot: "Araçlar birbirine çok yakın. Ufak şeyler, yarışta çok büyük farklar oluşturabiliyor. Sezona, McLaren'ın en hızlı araca sahip olduğunu söyleyerek başlamıştık. Fakat pazar günleri ortaya farklı tabloların çıktığını gördük. Bununla birlikte hala en güçlü paketlerden

birine sahipler. Doğru lastikleri kullanmalı ve lastiklere iyi bakmalısınız. Doğru ayarları yapmalısınız, bunun dışında dikkat edilecek birçok şey de var. Bu kadar rekabetçi olabcağımızdan emin değildim" açıklamasını yaptı. İkinci olarak hayranlarını sevince boğan Kimi Raikkonen ise "Kendi kendimize bir fırsat oluşturduk ancak kazanmayı başaramadığımız için hayal kırıklığı içindeyim. Kazanmak için yeterince hızlı değildik. Sebastian'ı geçmek için bir şans yakaladım ancak yanlış tarafı tercih ettim. Elbette kazanmak isterdim, kazansaydım çok daha mutlu olurum" diyen Raikkonen, "Çok çalışıp belli alanlarda aracı geliştirmemiz lazım. Sezon daha çok uzun" dedi.

## Sürücüler Şampiyonası:

Sıra.. Pilot	Puan
1. Sebastian Vettel	53
2. Lewis Hamilton	49
3. Mark Webber	48
4. Jenson Button	43
5. Fernando Alonso	43
6. Nico Rosberg	35
7. Kimi Raikkonen	34
8. Roman Grosjean	23
9. Sergio Perez	22

## Takımlar Şampiyonası:

Sıra.. Takım	Puan
1. Red Bull-Renault	101
2. McLaren-Mercedes	92
3. Lotus-Renault	57
4. Ferrari	45
5. Mercedes	37
6. Sauber-Ferrari	31
7. Williams-Renault	18
8. Force India-Mercedes	17
9. Toro Rosso-Ferrari	6



Force India pilotu Paul Di Resta 6. oldu.



Fernando Alonso 7. bitirerek hayal kırıklığı yaşadı.



Lewis Hamilton 8. sırada finişe geldi.



# Loeb zaferleri 70'ledi

Citroen pilotu Sebastien Loeb, Arjantin Rallisi'ni kazanarak kariyerinin 70. yarış birinciliğine imza attı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Hayal kırıklığı ile noktalandığı son Portekiz Rallisi'nin ardından kazanma hedefiyle bu yarışa başlayan Loeb, zaferi ne kadar çok istediğini sıralama turlarında en iyi zamanı yaparak gösterdi. Yarış boyunca da üstünlüğü elinde tutan Fransız pilot, Arjantin Rallisi'ni kazanarak teselli bulundu. Yine Portekiz Rallisi'ni genel klasmanda 1. tamamlamasına rağmen, daha sonra otomobilindeki kural ihlali nedeniyle diskalifiye olarak adeta yıkım yaşayan Mikko Hirvonen'in şansı bu kez yaver gitti. Finli pilot takım arkadaşının ardından ikinci gelerek takımına markalar şampiyonası için kıymetli puanlar kazandı. Portekiz Rallisi'nde Hirvonen'in ihracı ile kendini kariyerinin ilk zaferini yaşarken bulan Mads Ostberg ise üçüncü sırada finiş gelerek iyi başladığı sezonu devam ettirdi. Ford takımında ise işler Arjantin'de yolunda gitmedi. Takımın Latvala'nın yaşadığı sakatlık sonucu tek yarışlık pilotu olan Dani Sordo, son etaba geldiğinde üçüncü sıradaydı. Ancak Fiesta WRC'nin kopan alternatör kayışı takımın podium umutlarını yok etti. Petter Sol-



**Mikko Hirvonen ikinci sırada finiş gelerek takımına ve kendisine iyi puanlar kazandı.**

berg ise yarışın ilk günü rot kolunu kırdı ve diğer ayaklara super rally ile devam ederek 6. oldu. Dmack lastiklerinin desteğinde yarışan Martin Prokop ise 4. sırada finiş geldiği için mutlu. Citroen Jr. Takımından Thierry Neuville'de kötü başladığı sezonda bu yarışta beşincilikle moral bularak sezonun en iyi finişine imza attı.



**Dani Sordo misafir pilot olarak yarıştığı Ford'da üçüncülüğü son etapta kaçırdı.**



**Çek pilot Martin Prokop Dmack lastikleri ile yarışıp 4. oldu.**



### Loeb: “Zor ama iyi bir hafta sonu oldu”

Arjantin Rallisi'nde galip gelen Sebastien Loeb 70. zaferinin ardından “Arjantin değişken koşulları ile her zaman şampiyonanın zorlu yarışlarından biri olmuştur. Portekiz’de takım olarak yaşadıklarımızdan sonra podyumda ilk iki sırayı almak bizler için gerçekten muhteşem bir sonuç diyebilirim. Mikko ile güvenli bir pozisyona geldikten sonra hızımızı kontrol ederek takımımıza en fazla puanı kazandırdık” dedi. Hirvonen ise, “Portekiz’de yaşadıklarımızdan sonra takımın ve bizim moralimiz için harika oldu. Herşey yolunda.” açıklamasını yaparken, Mads Ostberg ise, “Podyuma giderek alışıyorum. Artık her yarış daha güvenli ev hızlı sürüyorum.” şeklinde konuştu.

Arjantin Rallisi'nin ardından Sebastien Loeb 91 puanla şampiyona liderliğini korurken, Petter Solberg 73 puanla ikinci, Mikko Hirvonen de 70 puanla üçüncü sırada yer aldı. Takımlar şampiyonasında ise Citroen 151 puanla liderliğini sağlamlaştırırken, Ford 106 puanla ikinci sırada yer aldı.



**Mads Ostberg Ford Fiesta WRC ile üçüncü olarak istikrarlı sezonunu devam ettirdi.**



**Thierry Neuville 5. gelerek kariyerinin en iyi WRC sonucunu aldı.**



**Petter Solberg ilk ayakta rot kırılnca super rally ile 6. oldu.**



**Evgeny Novikov genel klasmanda 8. sırada yer aldı.**

### WRC Arjantin Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.	Sebastien Loeb / Daniel Elena	Citroen DS3 WRC	5:34:38.8
2.	Mikko Hirvonen / Jarno Lehtinen	Citroen DS3 WRC	5:34:54.0
3.	Mads Ostberg / Jonas Andersson	Ford Fiesta WRC	5:37:49.2
4.	Martin Prokop / Zdenek Hruza	Ford Fiesta WRC	5:44:24.1
5.	Thierry Neuville / Nicolas Gilsoul	Citroen DS3 WRC	5:45:56.4
6.	Petter Solberg / Chris Patterson	Ford Fiesta WRC	5:46:41.0
7.	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia	Skoda Fabia S2000	5:47:04.1
8.	Evgeny Novikov / Denis Giraudet	Ford Fiesta WRC	5:55:49.0
9.	Nasser Al-Attiyah / Giovanni Bernacchini	Citroen DS3 WRC	6:03:01.4
10.	Ott Tanak / Kuldar Sikk	Ford Fiesta WRC	6:11:58.3



# Açılış zaferi Lorenzo'nun

MotoGP 2012 Şampiyonası'nın açılış yarışının yapıldığı Katar'da Jorge Lorenzo galibiyete uzandı.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

Bu sezon 21 sürücünün yarışacağı 2012 MotoGP Dünya Şampiyonası'nın Katar'daki açılış yarışı yine akşam ışıklarında yapıldı. Repsol Honda'nın İspanyol sürücüsü Dani Pedrosa klasikleşen iyi start alışlarından birini daha gerçekleştirerek ilk turda öne geçmeyi başardı. Geçen yılın şampiyonu Casey Stoner, takım arkadaşı Pedrosa'yı geçerek liderdiğe yerleşti. Son turlara doğru yarışı lider sürdüren Stoner'ın motorunda yaşadığı güç kaybı nedeniyle zamanları belirgin derecede düşünce Dani Pedrosa ve Jorge Lorenzo farkı kapattılar. Bitime 3 tur kala Stoner'a büyük baskı kuran Lorenzo, rakibini geçmeyi

başararak farkı açtı ve zafere ulaştı. Dani Pedrosa da Casey Stoner'ın önünde podyumun ikinci basamağını elde etti.

Bu sezon da Yamaha Tech 3 adına yarışan Cal Crutchlow dördüncü olarak finişe gelirken, yeni takım arkadaşı Andrea Dovizioso 'da mücadeleyi beşinci sırada tamamladı. Geçen yılın Moto2 şampiyonu Stefan Bradl yarışın başlarında ilk altı sırada yer alıp çaylak sezonunda iyi bir başlangıç yapacak gibi görünürken, Nicky Hayden ve Alvaro Bautista'nın baskısına dayanamadı sekizinci sırada yer aldı.



## Katar Moto GP'si Genel Klasman

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.	Jorge Lorenzo .....	Yamaha .....	42:44.214
2.	Dani Pedrosa .....	Honda.....	+ 0.852
3.	Casey Stoner .....	Honda.....	+ 2.908
4.	Cal Crutchlow .....	Tech 3 Yamaha .....	+ 17.114
5.	Andrea Dovizioso.....	Tech 3 Yamaha .....	+ 17.420
6.	Nicky Hayden.....	Ducati.....	+ 28.413
7.	Alvaro Bautista.....	Gresini Honda.....	+ 28.446
8.	Stefan Bradl.....	LCR Honda .....	+ 29.464
9.	Hector Barbera.....	Pramac Ducati.....	+ 31.384
10.	Valentino Rossi.....	Ducati.....	+ 33.665





# Çekişmeden Stoner galip çıktı



Stoner – Lorenzo kavgası yarış sonrası podyumda da devam etti.

MotoGP İspanya ayağında Jorge Lorenzo ile Casey Stoner arasındaki mücadeleden Avustralyalı sürücü galip ayrılmayı başardı.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

Son iki yılın şampiyon sürücülerini yarışın büyük bölümünde birbirleriyle nefes kesen bir mücadeleyle tuttu. Şampiyonluk için en güçlü adaylardan biri olan Casey Stoner evinde yarışan İspanyol rakibi karşısında 1 saniyeden az farkla da olsa galip gelmeyi başardı. Repsol Honda takımının ev sahibi sürücüsü Dani Pedrosa ise yarışın ilk turlarında Lorenzo'yu geçip liderliği alsa da, yarışın geri kalanında aynı tempoyu sürdüremeyip üçüncü sırada podyuma çıktı. Hala eski günlerini mumla arayan Ducati takımından Nicky Hayden ve Tech 3 Yamaha sürücülerini Cal Crutchlow ve Andrea Dovizioso'da başlarda ilk sıralar için mücadele

verseler de sonradan ilk iki pilottan kopmaktan kurtulamadılar. İlk turlarda bir ara üçüncülüğe kadar yükselen Nicky Hayden sonradan performans düşüklüğü yaşayıp yarışı takım arkadaşı Valentino Rossi'nin önünde sekizinci sırada bitirdi.

Sezonun ikinci yarışında galibiyete uzanan Casey Stoner, yarışın ardından: "İlk yarış Katar'da yaşadığımız motordaki güç eksikliği probleminin üstesinden geldik. Bu bize Jerez'de de olumlu yansıdı ve kazanmayı başardık. Lorenzo ile çekişmeye gireceğimizi bekliyordum, sonuçta O'nun evinde olan bir yarıştı." açıklamasını yaptı.

## İspanya Moto GP'si Genel Klasman

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.	Casey Stoner .....	Honda.....	45:33.897
2.	Jorge Lorenzo .....	Yamaha .....	+ 0.947
3.	Daniel Pedrosa .....	Honda.....	+ 2.063
4.	Cal Crutchlow .....	Tech 3 Yamaha .....	+ 2.465
5.	Andrea Dovizioso .....	Tech 3 Yamaha .....	+ 18.100
6.	Alvaro Bautista .....	Gresini Honda.....	+ 21.395
7.	Stefan Bradl .....	LCR Honda .....	+ 28.637
8.	Nicky Hayden .....	Ducati.....	+ 28.869
9.	Valentino Rossi .....	Ducati.....	+ 34.852
10.	Hector Barbera .....	Pramac Ducati.....	+ 35.103



# Aşk-ı Şehir'in galibi Rossetti

Türkiye Ralli Şampiyonası'nın ikinci yarışı olan Eskişehir Rallisi'nde Pegasus Racing adına yarışan Luca Rossetti galip geldi.

Yazı: Gürkan Çağlar





Kısa adı ESOK olan ve Eskişehir Otomobil Kulübü tarafından bu sene üçüncü kez düzenlenen Eskişehir Rallisi'nde 61 ekip start aldı. Toplam 9 özel etabın geçildiği ve iki gün süren mücadelenin ardından Skoda Fabia S2000 otomobil ile yarışan Luca Rossetti – Matteo Chiarcossi ekibi zafere uzanan isimler oldular. KYK yapı kimyasalları tarafından sponsorluğu yapılan rallide ikinciliği ise sezonun ilk yarışının galibi olan Volkan Işık – Vedat Bostancı elde ettiler. Podyumun üçüncü sırasının sahibi ise Fiat Grande Punto S2000 ile yarışan asfalt etapların usta ismi Fatih Kara – Bilge ayan ekibi oldu. Bu yarışta üst sıraları zorlama hedefiyle başlayan son iki yılın şampiyonu Yağız Avcı ise ikinci gün ilk loop'da yaptığı hatalı lastik seçimi ile kaybettiği zamanları telafi edecek fırsatı bulamadı ve dördüncü sırada finişe geldi. Yağız Avcı'yı genel klasmanda Ercan Kazaz ve Ford takımının ikinci pilotu Murat Bostancı takip ettiler.

2WD ve Sınıf 6 klasmanında ise birincilik kupası bu yarışta Orhan Avcıoğlu – Burçin Korkmaz ekibine gi-



**Sezonun ilk rallisinde Rossetti ile çekişmeye girip kazanan Volkan Işık bu kez ikincilikle yetindi.**



**Son iki yılın şampiyonu Yağız Avcı bu kez podyumdan uzak kaldı.**



**Fatih Kara S2000 otomobil ile ikinci startında podyuma çıktığı için mutluydu.**





**Engin Kap - Özden Yılmaz Historic klasmanında zafere ulaştı.**



**Orhan Avcıoğlu 2 çeker kupasını almayı başardı.**



**Simin Bıçakçioğlu yine rallinin en iyi kadın pilotu oldu.**

derken, Kadınlar Kupası'nda ise kazanan yine değişmedi ve Simin Bıçakçioğlu - Afşin Baydar mutlu sona ulaşan isimler oldular. Sezona Ege Rallisi'nde yaşadığı yoldan çıkma ile puansız başlayan ve bu rallide de mutlak finiş gelme parolası ile başlayan Murat Bostancı, genç pilotlar klasmanında birinciliği kazandı. Kadın Co-Pilotlar klasmanında Emire Cantürk, Genç Co-Pilotlar klasmanında Sinan Koç birincilikleri paylaştılar. 30 yaş üzeri ralli otomobillerine açık historic rally klasmanında Ford Escort MKII ile Engin Kap/Özden Yılmaz birinciliği elde ederken aynı zamanda kategori 3 birinciliğini de kazandılar.

Mahalli klasmanda Renault Clio RS ile yarışan İlhan Mutluay/Tolga Tezen birinci oldu. Start alan 61 ekip-ten 49'u Espark AVM'de kurulu finiş takına ulaştı. ESOK başkanı Nevzat Aslan rallinin ardından yaptığı açıklamada, bu sene yarışa katılan 3. Eskişehir Rallisi'ne gösterdikleri ilgiden dolayı başta TOSFED Yönetimi olmak üzere, tüm sporculara, takım yöneticilerine, gözcü gözetmenlere ve yarış yerinde takip eden basın mensuplarına teşekkür etti.



**Yılların tecrübesi Ercan Kazaz, Emire Cantürk ile 5. sırada finiş geldi.**

#### Eskişehir Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.	Luca Rossetti / Matteo Chiarcossi .....	Skoda Fabia S2000 .....	1:05.20.8
2.	Volkan Işık / Vedat Bostancı .....	Skoda Fabia S2000 .....	1:05.57.1
3.	Fatih Kara / Bilge Ayan .....	Fiat Grande Punto S2000 .....	1:06.53.1
4.	Yağız Avcı / Bahadır Gücenmez .....	Ford Fiesta S2000 .....	1:07.07.3
5.	Ercan Kazaz / Emire Cantürk .....	Skoda Fabia S2000 .....	1:07.36.7
6.	Murat Bostancı / Onur Vatansever .....	Ford Fiesta S2000 .....	1:08:19.1
7.	Burak Çukurova / Ünal Tezel.....	Skoda Fabia S2000 .....	1:08:53.6
8.	Abdullaziz Al Kuwari / Killian Duffy .....	Mitsubishi Lancer Evo9 .....	1:10:38.4
9.	Orhan Avcıoğlu / Burçin Korkmaz .....	Ford Fiesta R2 .....	1:12:01.3
10.	Emre Yurdakul / Burak Erdener .....	Ford Fiesta R2 .....	1:12:02.7





### Off-Road sezonu Ankara'da başladı

Türkiye Off Road Şampiyonası'nda sezon açılışı, 14-15 Nisan tarihlerinde Ankara, Kızılcahamam'da gerçekleşti. Ankara Off Road Kulübü tarafından düzenlenen ve 2 gün süren yarış Nihat Keskin-Deniz Dağlı liderliği ile sonuçlandı. Her biri farklı karakterde olan üç etabı üçer kez geçen yarışmacılar 71.4 km'si özel olmak üzere toplamda 82.5 km uzunluğundaki yarış tamamlamak için mücadele ettiler. Toplamda 16 ekibin katıldığı yarışın genel klasmanda ikinciliği İnci Akü Off Road Team adına mücadele eden Ahmet Tınkır-Rafet Yılmaz ekibi elde etti. Birlas Performance ekibi Caner Akkafa-Suat İnan ikilisi üçüncü oldu. Sınıf 1'de Cengiz İnceli-Ali Günpay, Sınıf 2'de İsa Ataman-Ramazan Ayyüce yarıştan galip ayrılan isimler oldu. Sezonun ilk ayağındaki en yakın mücadele ise Sınıf 3'te yaşandı. Yarışın genel klasman ilk 3 derecesini elde eden ekipler sınıf 3'de de ilk 3 dereceyi paylaştı.

### Tırmanma heyecanı Isparta'daydı

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nda sezonun ikinci yarışı Antalya Motorsporları Kulübü tarafından Isparta'nın Davraz ilçesinde düzenlendi. Yerel halkın büyük ilgi gösterdiği organizasyon, Davraz'daki asfalt zeminli 5,2 km'lik parkurda 3 çıkış olarak gerçekleştirildi. Pegasus Racing adına Renault Maxi Megane ile yarışan Cem Acar, 3 çıkış sonunda 07:17,96'lık toplam zamanı ile hem günün en hızlısı hem de kategori 5 birincisi olurken, Kategori 3'de yine Pegasus Racing takımından Alkan Erden Fiat Punto S1600 ile 07:34,66 zamanı ile birincilik kupasına uzandı. Kategori 2'de Opel Astra CSI ile yarışan Ankaralı pilot Kadir Murat Altıntaş 07:46,54'lük toplam zamanı ile bu sezon ikinci kez birincilik kürsüsüne çıkmayı başarırken, Üç benzer otomobilin zirve mücadelesine sahne olan Kategori 1'de ise Ahmet Salih Kandemir 08:23,84 toplam zamanı ile birinciliği kazandı. Şampiyona 26-27 Mayıs tarihlerinde İsabeyli Tırmanma Yarışı ile devam edecek.



### Ege'de zaferin adı Işık - Bostancı

Ege Otomobil Sporları Kulübü tarafından 7-8 Nisan tarihleri arasında organize edilen 2012 sezonunun ilk yarışı Ege Rallisi'ni Team 47 Motorsport adına Skoda Fabia S2000 ile mücadele eden Volkan Işık-Vedat Bostancı ekibi ilk sırada tamamladı. Yarışın son özel etabına kadar liderlik için büyük bir mücadele sergileyen Pegasus Racing ekibi Luca Rossetti-Matteo Chiarcossi 5,6 saniye farkla podiumun ikinci basamağında yer aldı. Yine Pegasus Racing adına Fiat Abarth Punto S2000 ile Fatih Kara - Bilge Ayan ikilisi de genel klasman üçüncülüğünün sahibi oldu. Sınıflarda da büyük mücadelelerin yaşandığı Ege Rallisi'nde Sınıf 3 Birincisi Nebil Erbil - Onur Ahıskalı olurken, Kadın Pilotlar Kupası'nı Simin Bıçakçıoğlu kazandı. 2 WD Klasmanında birincilik Ünal Şenbahar - Emir Şahin ikilisinin oldu.





## Pist Şampiyonası İzmir'de start aldı

2012 Türkiye Pist Şampiyonası'nın ilk raundu 14-15 Nisan tarihlerinde İzmir Ülkü Pisti'nde koşuldu. Cumartesi günü yapılan ilk yarışlarda Maxi grupta Ülkü Motorsporları adına Ümit Ülkü birinciliği kazanırken, aynı takımdan Ünal Demir ikinci ve Loft Oil T-Max Racing Team adına Erbakan Malkoç üçüncü oldu. Super grupta ise Loft Oil T-Max Racing Team adına Adnan Germirli birinci, Loft Oil T-Max Racing Team adına Fatih Yavuz ikinci ve Ülkü Motorsporları adına Zafer Özgün üçüncü oldular. Pazar günü yapılan ikinci yarışlarda ise Maxi grupta Ümit Ülkü birinci, İbrahim Okyay ikinci, Erbakan Malkoç üçüncü oldular. Super grupta Borusan Otomotiv Motorsport adına Kaan Gürgeç birinciliği elde ederken, Ayhan Germinli ikinci ve takım arkadaşı Şükrü Kök üçüncü oldu. 1600 Grupta da Ülkü Motorsporları adına Egemen Çivicioğlu birinciliğin sahibi olurken, ferdi yarışan Sedat Yılmaz ikinci ve Serhat Susuzoğlu üçüncü oldular.



## V1 Challenge heyecanı başlıyor

Türkiye'nin ilk özgün motorsporları şampiyonası V1 Challenge'ın yeni sezonu başlıyor. Toplam 7 yarıştan oluşacak şampiyonanın ilk mücadelesi 27 Mayıs Pazar günü Tarsus'ta koşulacak. V1 Challenge, 2012 sezonu süresince 20 tecrübeli pilotun mücadelesine sahne olacak. Türkiye'nin 5 bölgesini dolaşacak V1 Challenge, sırasıyla 27 Mayıs Tarsus, 24 Haziran Kayseri, 12 Ağustos Samsun, 9 Eylül İstanbul, 16 Eylül Aydın, 21 Ekim ve 4 Kasım İzmir'de gerçekleştirilecek. V1 Challenge'ın her yarışında ilk üç sırayı paylaşan pilotlar para ödülünün sahibi olacak. Bu sene yarışı 1'nci bitiren pilot 6 bin lira, 2'inci 4 bin lira, 3'üncü ise 2 bin liranın sahibi olacak. Sezon liderini ise tüm yarışlardan toplanacak puanlar belirleyecek. 7 yarış sonunda en fazla puanı toplayan pilot V1 Challenge 2011 birincisi olarak altın, ikinci olan pilot gümüş ve üçüncü olan pilot da bronz kupa kazanacak.

## Sofuoğlu liderliğe yükseldi

Dünya Supersport Şampiyonası'nın 3. ayağında ikinci olan Kenan Sofuoğlu, genel klasmanda liderliğe yükseldi. Milli sürücümüz sol diz ve sağ topuğundaki sakatlığına rağmen, Hollanda'nın Assen pistinde yağmurlu bir havada koşulan yarışta başarılı bir performans ortaya koydu. 21 turluk yarışa iyi başlayan Sofuoğlu, ilk turda üçüncü sırada yer aldı. Daha sonra ikinci sıraya yerleşen milli sporcu, Sam Lowes'in düşmesi sonucu liderliği devraldı. Birinciliği İtalyan Lanzi'ye kapatarak ikinci sıraya düşen Sofuoğlu, Leonov'un 11. turdaki atağı karşısında üçüncülüğe düşmesine rağmen, 10. turda tekrar ikinci sıraya yerleşti. Kalan turlarda istikrarlı ve temkinli yarışını sürdüren Sofuoğlu, Kawasaki DeltaFin Lorenzini takımına ikinciliği kazandırdı. Yarış sonrası Türk yarışseverlerden büyük alkış alan Sofuoğlu, derecesini Türk bayrağıyla tur atarak kutladı. Sürücümüz yarışın ardından yaptığı açıklamada liderliğe yükseldiği için mutlu olduğunu söyledi.





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.**

**NİSAN 2012 SAYIMIZI,  
7 MAYIS TARİHİNDE  
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE  
WEB'DEN 81.359 KİŞİ,  
iPad'den İSE 16.317 KİŞİ  
İNDİRMİŞTİ.**

***e-otodergi***