

WWW.

NİSAN 2012

SAYI: 46

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!**

**VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



Haber: Karsan Concept V1

•NISSAN LEAF •RENAULT MEGANE AİLESİ •VW CC •BMW 320d •MERCEDES-BENZ ML 350 •FORD FOCUS SEDAN POWERSHIFT

Aslolan otomobildir, gerisi ayrıntıdır

Geride kalan Cenevre Fuarı boyunca ve sonrasında tüm yeni modelleri, gerek haberleriyle, gerek videolarıyla, gerekse fotoğraf galerileriyle www.otomobil.com.tr haber portalımızda yayınladık. Bunu yaparken de her zamanki gibi “ürün odaklı” olduk. Çünkü otomobil bir üründür ve okuyucularımızın üzerinde en çok durdukları konu da otomobilin ta kendisidir. Ama gördüğüm kadarıyla birçok yayın organı, hala otomobili ürün olmaktan ziyade bir ekonomik meta, bir siyasi unsur gibi görüyor ve haberlerini o temele oturtuyorlar. Otomobilin otomotiv endüstrisinin ekonomik bir ürünü ve hatta ülkeler arası siyasette bile güçlü bir silah olduğunun, ülkelere gelir, insanlara istihdam yarattığının elbette farkındayım ama bu tür konuların manşetlere taşınmasının, otomobil hakkında bilgi vermeden sadece işin ekonomisine yönelmenin bir anlamı olmadığını düşünüyorum. Bana bugüne kadar bir okuyucum bile “Şu otomobilin geliştirilmesi için ne kadar yatırım yapıldı?” diye sormadı. Oysa motor, şanzıman, sürüş özellikleri vb. konular binlerce kez soruldu. Zaten biz de bunun bilincinde olarak, fuardaki tüm mesaimizi ürüne, yani otomobile ayırdık. Dünyada ilk kez www.otomobil.com.tr sitemizde yayınladığımız “Karsan Concept V1 Cenevre” haberi (stand fotoğraflarıyla birlikte fuarın basın gününden bir gün önce yayınladık), büyük ilgi görerek sitemizin 3 yıllık tarihinde günlük ziyaretçi rekorunun kırılmasını sağladı. Sözün özü şu: Bir fotoğrafçı için önemli olan, kullandığı makinenin saniyede kaç kare çektiğidir, o makinenin geliştirilmesinde ne kadar para harcadığı değil. Biz de okuyucularımıza ağırlıklı olarak “otomobil” haberleri vermeyi sürdüreceğiz. Zaten bizden istediğiniz de bu değil mi?

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

Az tuşlu piyano

Geçtiğimiz günlerde gazetelerde ve haber sitelerinde ilk anda 1 Nisan şakası olabileceğini düşündüğüm bir haber yayınlandı. Habere göre TBMM Başkanlığı'na sunulan yasa teklifi ile otomatik vitesli otomobil, minibüs ve kamyonet kullanıcıları için B1 adı altında ayrı bir ehliyet sınıfı daha yer alacak. Yine haberlere göre teklifin gerekçesindeyse “hem kadın hem de yaşlı sürücülerin düz vites araçlarla eğitim görmelerinin zaman zaman sıkıntı yarattığı, ayrıca hayatı boyunca otomatik vites kullanacak bir kişinin düz viteste eğitim almasının mantık açısından da doğru olmadığı” belirtiliyor. Okul hayatı boyunca da birçok insana, hayatta kullanmayacağı bilgiler öğretiliyor. Ama o bilgilerin nasıl kullanılacağı biraz da kişinin kendisine bağlı. İlk gerekçeye göre kadınların ve yaşlıların otomobil kullanma yeteneklerinin iyi olmadığı sonucu çıkartılabilir. Çünkü gözlemlerime göre manuel vitesli araç kullanma sırasında sorun yaşayan kişiler genelde göz-el-ayak koordinasyonunu yapmakta zorlanıyorlar ve vites değişimi yaparken gözlerini yoldan ayırarak doğru vitesi seçmek için vites topuzuna bakıyorlar. Kolay değil tabii ki; 5, hatta kimi zaman 6 ileri oran arasında vites bulmak. Aklıma TEB'in birkaç yıl önceki “az tuşlu piyano mu olur?” konulu reklamı geliyor. Piyanonun az tuşlusunu bilmem ama otomobilin az viteslisi, hatta vitessizi bile olabilir. Otomobile, herkesin kullanılabileceği bir nesne gözüyle bakılsa da, bu durum “Herkes otomobil kullanabilir ve otomobile hâkim olabilir” anlamına gelmez. Nasıl ki herkes piyano çalamaz ise, herkes de otomobil kullanamaz. Bence yetkililer, sürücü adaylarının sürücülük yeteneklerini geliştirecek önlemler üzerinde dururlarsa trafik güvenliği açısından daha iyi olur.

Tarik 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 CO₂ 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

- 08 Karsan Concept V1
- 10 Nissan Leaf videolu sürüş
- 18 Şubat 2012 otomobil satışları
- 22 2011 yılı dünya otomobil üretimi
- 26 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 27 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 28 Makyajlı Renault Megane ailesi

- 35 Volkswagen CC 1.4 TSI DSG

VIDEO LU TESTLER

- 40 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 42 BMW 320d Otomatik
- 48 Ford Focus 1.6 Duratec Powershift
- 54 Renault Koleos 2.0 dCi Otomatik

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 61 Mercedes-Benz ML 350 BlueTEC 4MATIC
- 66 BMW 525d xDrive Sedan

- 71 Kia Soul 1.6 CRDi VGT Otomatik

YASAL UYARI

- 76 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 77 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 78 F1 Avustralya GP'si
- 81 F1 Malezya GP'si
- 84 WRC Meksika Rallisi
- 87 IRC Kanarya Adaları Rallisi
- 89 Haberler



06 **MERCEDES-BENZ**
SL 65 AMG



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz!

e-otodergi

NİSAN 2012 - SAYI 46

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

P ZERO.TM YOL TUTUŞUN FORMÜLÜ.



KONTROLSÜZ GÜÇ, GÜÇ DEĞİLDİR

BİZ, EN İYİYİ GERÇEKLEŞTİRMeye İNANIRIZ.
HEM DE HER SEFERİNDE. BU YÜZDEN ATTİĞİMİZ
HER ADIMDA, BİLGİYE VE YARATICI RUHA AYNI
ŞEKİLDE YATIRIM YAPARIZ. F1TM'DE
OLDUĞU KADAR YOLLARDA DA. TAMAMINI
TÜRKİYE'DE ÜRETTİĞİMİZ F1TM LASTİKLERİMİZ
GİBİ, PIRELLİ TEKNOLOJİSİNİN VE DENEYİMİNİN
ULAŞTIĞI SON NOKTA OLAN P ZEROTM DA, SİZE
TÜM VİRAJLARDA VE ZORLU YOL KOŞULLARINDA
ÜSTÜN YOL TUTUŞ SAĞLIYOR. ÇÜNKÜ BİLİYORUZ
Kİ; PİSTLERDE OLDUĞU KADAR YOLLARDA DA
İHTİYACINIZ OLAN EN ÖNEMLİ ŞEY KONTROLDÜR.

PIRELLI.COM.TR

The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD
CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX ve ilişkili markalar Formula One Grubu şirketi
olan Formula One Licensing BV'nin ticari markalarıdır. Tüm hakları saklıdır.





İşte Mercedes-Benz SL 65 AMG

Mercedes-Benz 8 silindirli yeni SL 63 AMG'yi tanıtmasının ardından V12 motorlu SL 65 AMG'yi de duyurdu. Alüminyum alaşımlı gövde panellerinin kullanıldığı SL 65 AMG'nin 1950 kg'lık ağırlığı, yerini aldığı modelden 170 kg daha hafif. Otomobilde yer alan 5980 cc'lik çift turbo beslemeli V12 motor, 4800-5400 d/d aralığında 630 HP güç, 2300-4300 d/d aralığında ise 1000 Nm tork üretiyor. Maksimum torkun, aktarma organlarının

daha uzun ömürlü olması için 1000 Nm ile elektronik olarak kısıtlandığını da belirtelim. Gücünü 7 ileri oranlı AMG Speedshift Plus 7Gtronic otomatik şanzıman ile arka tekerleklere aktaran bu motor, otomobili 4.0 saniyede 0'dan 100 km/s'ye, 11.8 saniyede 0'dan 200 km/s'ye taşıyor. Ortalama yakıt tüketimi 11.6 lt/100 km olan SL 65 AMG'nin maksimum hızı ise elektronik olarak 250 km/s ile sınırlandırılmış.



Yeni B-Serisi. Geleceğe hazır.

Standart güvenlik sistemi Çarpışma Önleme Yardımcısı ve daha 10 farklı yardımcı sistemiyle yeni B-Serisi karşısına çıkabileceklere hazır.



3 boyutlu bir yolculuğa çıkın.

Mercedes-Benz Magic uygulamasını iTunes veya Android Market'ten indirip, telefonunuzu ilanın üzerinde gezdirin.

Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244

www.mercedes-benz.com.tr/b-serisi
www.facebook.com/mercedesbenztr



Mercedes-Benz
The best or nothing.

istanbul auto show 2012 Kasım'da Tüyap'ta

İki yılda bir düzenlenen Uluslararası İstanbul Otomobil Fuarı, 2012'de önemli bir değişim geçirerek Yeşilköy'deki CNR Expo'da değil, Büyükçekmece'deki TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi'nde düzenlenecek. Konu ile ilgili olarak bugün İstanbul Swisshotel'de bir basın toplantısı gerçekleştirildi. Toplantıya TÜYAP Tüm Fuarcılık Yapım Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başka-

nı Bülent Ünal, TÜYAP Tüm Fuarcılık Yapım Anonim Şirketi Proje Yönetiminden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı İlhan Ersözlü, ODD Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Bayraktar ve ODD Genel Koordinatörü Dr. Hayri Erce katıldılar. Bülent Ünal ve Mustafa Bayraktar'ın birer konuşma yaptıkları, İlhan Ersözlü'nün İstanbul Autoshow 2012'yi anlatan bir sunum gerçekleştirdiği toplantıda fuarla ilgili birçok bilgi paylaşıldı. İstanbul Autoshow 2012, bu yıl 2-11 Kasım 2012 tarihleri arasında TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi'nde yer alan ve toplam 50.000 metrekare alanı kaplayan standlarda düzenlenecek. 1 Kasım 2012 tarihi ise basın



mensupları ve VIP ziyaretçilere ayrılabilecek. ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği) ve TÜYAP Tüm Fuarcılık Yapım A.Ş. işbirliğiyle gerçekleştirilecek olan İstanbul Otomobil Fuarı 2012 için hareketli ve eğlenceli bir web sitesi de hazırlanacak ve sitede ziyaretçilere fuar hakkında bilgi verilecek. Ayrıca, akıllı telefon ve tablet bilgisayarlar için özel olarak geliştirilecek farklı uygulamalarla otomotiv tutkunlarına yeni dijital deneyimler yaşatılacak. İstanbul Autoshow 2012'nin giriş bilet fiyatları henüz açıklanmamakla birlikte, fuarın çocuklar için her gün ücretsiz olacağı, ayrıca hafta içi günlerde fuara ücretsiz olarak girecek kadın ziyaretçilere hafta sonu günlerinde yüzde 50 oranında indirim yapılacağı ifade edildi. Fuara metrobüsle ulaşılabilir ve toplam 5100 araç kapasiteli açık-kapalı otopark hizmet verecek.



SHIFT the way you move

Dünyaya açılan Türk

Uluslararası bir fuarda tanıtımı yapılan ilk Türk markalı araç olan Karsan Concept V1 Cenevre'de büyük bir ilgi ve beğeniyle karşılandı.



Cenevre Otomobil Fuarı 2012'de sergilenen ve büyük ilgi gören Karsan Concept V1, uluslararası bir fuarda tanıtımı yapılan ilk Türk markalı araç olarak adını tarihe yazdırdı. Hexagon Studios tarafından geleceğin taksisi olarak tasarlanan Karsan Concept V1, benzersiz bir sürücü ve yolcu deneyimi için geliştirildi. Sıradışı genişlikte bir iç mekâna sahip olan Concept V1, yaşlı ve engelli kişilerin de araca rahatça inip binebilmelerini sağlayacak yapıda. Concept V1'in taksi ve binek olmak üzere iki versiyonunun olması planlanıyor. Otomobilin taksi versiyonu 4 kişi, binek versiyonu ise 6 kişilik yolcu kapasitesine sahip.

Internet bağlantılı araç

Otomobil, günümüz iletişim teknolojilerinden de sonuna kadar yararlanacak. Gelecekte Concept V1'de yer alması beklenen infotainment sistemlerine örnek olarak yolcuların internet üzerinden yapılabilecek tüm işlemleri araç içindeki dokunmatik ekran üzerinden kolaylıkla yapabilecek bir sistemin olması verilebilir. Bu sayede yolcular twitter ve facebook gibi sosyal paylaşım ağlarına ulaşabilecek.

Üretim 2014'te

2012 yılının ortasından itibaren platformun detay mühendislik geliştirmeleri ile birlikte fonksiyonel ve çarpma testlerinin yapılacağı 25 adet değişik prototipin üretimi ve test programının uygulanması öngörülmüyor. Yine 2012 yılında üretim yatırımının yapılmasına imkan verecek, mühendisliği tamamlanmış nihai prototiplerin üretilmiş olması ve 2014 yılında Concept V1'in üretimine geçilmesi hedefleniyor.



KARSAN CONCEPT V1, GENİŞ VE FONKSİYONEL İÇ MEKANIYLA DİKKAT ÇEKİYOR. CAM TAVAN YOLCULUKLARI KEYİFLİ KILIYOR. ENGELLİLER ARACA KOLAYCA BİNİYOR.



SESSİZ VE ÇEVRECI

Nissan'ın yüzde 100 elektrikli otomobili Leaf'i Cenevre Otomobil Fuarı 2012'de kullandık.

Yazı, video ve fotoğraflar: Emre Anamur – Tarık Akagün / Cenevre – İsviçre

2011'de hem Avrupa'da hem de dünyada Yılın Otomobili seçilen Nissan Leaf, dünyanın ilk seri üretim yüzde 100 elektrikli otomobili. 80 kW'lık (109 HP) elektrikli motoru ve şarj edilen lityum iyon pilleriyle kullanıcılarına maksimum 210 km'ye kadar (ortalama 175 km) menzil sunan otomobilin sürüş izlenimi videosunu izleyebilirsiniz. Kullanıcısına 144 km/s maksimum hız sağlayan Leaf'in 0-100 km/s hızlanma süresi 11.9 sn.



Nissan Leaf

Fabrika verileri

Motor:	Elektrikli
Piller:	Lityum iyon, 345 V, 90 kW, 24 kWh
Menzil:	Ortalama 175 km
Maksimum güç:	109 HP @ 0-2730 d/d
Maksimum tork:	280 Nm @ 0-2730 d/d
Maksimum hız:	144 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	445 / 177 / 155 cm
Boş ağırlık:	1525 kg
Bagaj hacmi:	330-680 lt

+ Çevrecilik, emisyon, sessizlik

- Şarj etme ihtiyacı ve süresi

Kullanımda

0 g/km **A**





HYUNDAI

NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.



KONFOR. TASARIM. GÜVENLİK. PERFORMANS.
PARLAK FİKİRLER OLMADAN,
ONLAR SADECE BİRER KELİME.



Yeni
i30

Bir otomobil, beklentilerinizin ötesine ancak parlak fikirlerle geçebilir. 1.6 lt dizel ve benzinli motor, düz ve otomatik vites seçenekleri, gizli geri görüş kamerası, elektronik park freni, 3 farklı sürüş modu ve daha birçok parlak fikir Yeni Hyundai i30'da...

Ayrıca onunla bir test sürüşü yaparak, **özel tanıtım fiyatlarından yararlanabilirsiniz.**

Yeni i30'un ortalama yakıt tüketimi 4,3-6,7 lt/100 km ve CO₂ salınımı 114-157 g/km arasında değişmektedir. AT/715/2007/, AT /566/2011AT
hyundai.com.tr | yeni30.hyundai.com.tr

HYUNDAI

FINANS



BMW 116d satışa sunuldu

4000 d/d'de maksimum 116 HP güç ve 1750-2500 d/d aralığında 260 Nm tork üreten 1.6 litrelik turbo dizel motora sahip 6 ileri manuel şanzımanlı BMW 116d EfficientDynamics Edition, Türkiye'de 28.779 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. 0-100 km/s hızlanmasını 10.5 saniyede tamamlayan BMW 116d, maksimum 195 km/s'ye ulaşabiliyor. Fabrika verilerine göre 100 km'de ortalama 3.8 lt motorin tüketen otomobilin CO2 emisyonuysa 99 g/km olarak açıklanıyor. Otomobilde otomatik şanzıman seçeneği bulunmuyor.



Renault Symbol LPG bayilerde

Türkiye'nin en çok satılan otomobili Renault Symbol LPG versiyonuna kavuştu. Oyak Renault Fabrikaları'nda orijinal



olarak LPG'li olarak üretilen Renault Symbol LPG 2012, tüm Renault ürünleri gibi 3 yıl / 100.000 km garantiyle yollara çıktı. Renault Symbol LPG'nin Türkiye fiyatı 29.500 TL olarak açıklandı.

Symbol LPG 2012'de 1.2 16V 75 HP benzinli motor bulunuyor. Symbol LPG, Authentique Edition ve Expression olmak üzere iki farklı donanım seviyesine sahip.

Makyajlı Toyota Avensis yollarda

2008 Paris Otomobil Fuarı'nda yeni jenerasyonuna kavuşan Toyota Avensis, 2011 sonbaharında makyajlanmıştı. Makyajlı Toyota Avensis 2012 Türkiye'de 56.900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Avensis'te Optimal Drive teknolojisine sahip 1.6 lt ve 2.0 lt benzinli ile 2.0 lt D-4D dizel motor seçenekleri bulunuyor. Yenilenen Toyota Avensis'te müşterilere benzinli 1.6 Elegant, 1.6 Elegant Extra, 2.0 Premium Multidrive S ve 2.0 Premium Multidrive S Wagon seçeneklerinin yanı sıra dizel 2.0 D-4D Premium alternatifi sunuluyor. Makyajlı



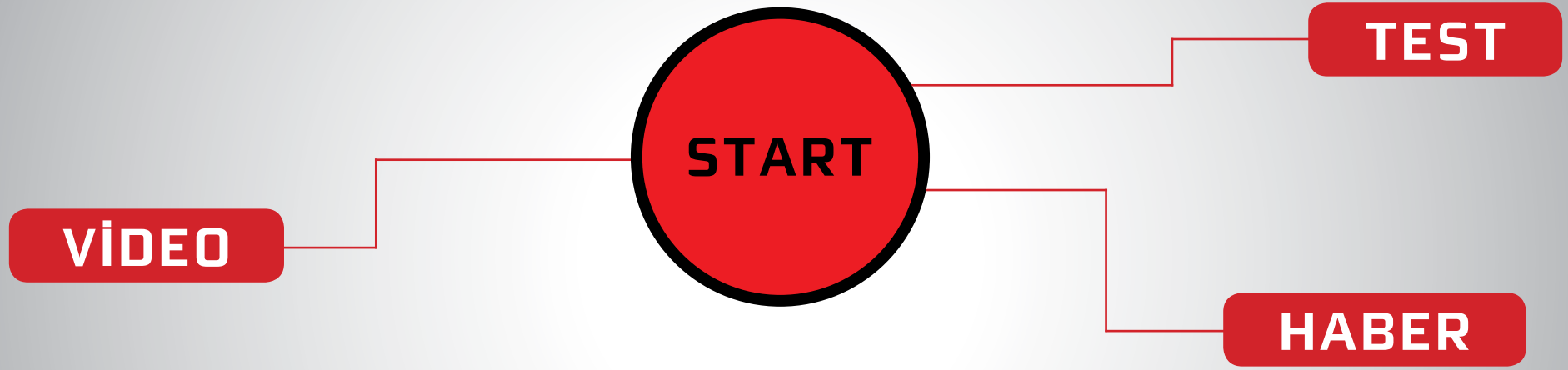
Avensis 1.6, 132 HP güç, 160 Nm torka sahip ve 6.5 lt/100 km ortalama yakıt tüketiyor. 152 HP'lik benzinli 2.0 Multidrive S ise 6.9 lt/100 km yakıt tüketimine sahip. Avensis'in dizel versiyonu 2.0 D-4D Premium ise 124 HP güç üretirken, 4.6 lt/100 km ortalama yakıt tüketimiyle dikkat çekiyor.



Yeni Suzuki Swift Türkiye'de

Suzuki'nin küçük sınıf hatchback modeli Swift'in yeni jenerasyonu 33.356 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Yeni Suzuki Swift 1.2 16V benzinli motora sahip. Bu motor 94 HP güç ve 118 Nm tork üretiyor. Euro NCAP çarpışma testinden 5 yıldızla ayrılan yeni Swift, Suzuki müşterilerine hem manuel hem de otomatik şanzıman seçenekleri sunuyor. Manuel şanzımanlı Swift, 100 km mesafede şehir içinde 6.1 lt, şehir dışında 4.4 lt, ortalamada ise 5.0 lt yakıt tüketirken, otomatik şanzımanlı Swift'te bu değerler 6.8 lt, şehir dışında 4.9 lt, ortalamada ise 5.6 lt olarak açıklanıyor. Yeni Suzuki Swift'in otomatik şanzımanlı versiyonunun baz fiyatı ise 36.657 TL. Otomobil 3850 mm uzunluğa, 1695 mm genişliğe ve 1510 mm yüksekliğe sahip.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

İşte yeni Hyundai Santa Fe 2013

Yeni Hyundai Santa Fe New York Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Üçüncü jenerasyon Hyundai Santa Fe, "Storm Edge" olarak adlandırılan ve Hyundai markasının yeni SUV'larında uyguladığı yeni tasarım anlayışını taşıyor. Kore'de kod adı DM olarak tanınan Hyundai Santa Fe, 2000 yılı başından bugüne kadar 2.56 milyon adet satılarak markanın en çok satan SUV modeli oldu. Bu dönemde Avrupa'da elde ettiği 300.000 adetlik yüksek satış performansı ile dikkat çeken Hyundai Santa Fe, yeni jenerasyonunda altıgen ızgarası ve akıcı tasarımıyla dikkat çekiyor. Açıklanan bilgilere göre Hyundai Santa Fe'de 2.0 lt'lik R VGT yeni dizel motora da yer verilecek.



Yeni Hyundai i30 Hatchback satışa sunuldu

Yeni nesil Hyundai i30 HB Türkiye yollarına çıktı. C segmenti olarak da bilinen kompakt sınıf bir hatchback olan i30'un tasarımı Almanya-Rüsselsheim'daki Hyundai Avrupa Teknik Merkezi'nde şekillendirildi. Çek Cumhuriyeti'ndeki Nosovice fabrikasında üretilen yeni Hyundai i30, eskisine göre daha uzun, daha geniş ve daha alçak bir karosere sahip. 4300 mm uzunluğu (+20 mm), 1780 mm genişliği (+5 mm) ve 1470 mm yüksekliği (+10 mm) bulunan yeni i30'un dingil mesafesi ise 2650 mm. Türkiye'de satışına başlanan yeni Hyundai i30'un ilk etapta 1.6 GDI 135 HP



benzinli ve 1.6 CRDi 128 HP turbo dizel motor seçenekleri mevcut. Her iki motor seçeneğinde de 6 ileri oranlı manuel ve 6 ileri oranlı otomatik şanzıman seçenekleri sunuluyor. Style ve Elite olmak üzere iki donanım seviyesine sahip yeni Hyundai i30'un 1.6 litre 135 HP GDI benzinli motorlu versiyonunun fiyatı 43.000 TL'den başlıyor. Bu rakam, otomatik şanzımanlı 1.6 litre 135 HP GDI Elite'te 51.250 TL'ye kadar çıkıyor. 1.6 CRDi 135 HP turbodizel motorlu versiyonun fiyat aralığı ise 50.500 TL-58.750 TL. 2012 yılı içerisinde 6000 adet yeni Hyundai i30 HB satılması hedefleniyor.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Dacia Duster'da yeni versiyonlar

Bilindiği gibi Dacia Duster 1.5 dCi 4x2, şu ana kadar sadece 85 HP'lik motorla satılıyordu. Bu motorun gücü 90 HP'ye çıkartıldı ve artık bu versiyonda da 4x4 aktarma sistemi tercih edilebiliyor. 4x4 farkı olarak 4000 TL ödemek gerekiyor. Eskiden sadece 4x4 aktarma sistemiyle satın alınabilen 1.5 dCi 110 HP motor, artık 4x2 olarak da tercih edilebiliyor. Eskiden ESP+ASR de sadece 4x4 versiyonda bulunan özelliklerdi. Artık 1.5 dCi 110 HP 4x2 versiyonda 1000 TL karşılığında satın alınabiliyor. Artık benzinli motor fabrika çıkışlı LPG'li olarak da satın alınabiliyor. Ürün gamında belki de tek eksiklik olarak otomatik şanzıman kaldı. Güncel Dacia Duster modellerinin fiyatları 32.900 TL ile 48.400 TL arasında değişiyor.



Peugeot 206+ ve 207'ye Urban Move donanımı

206+ ve 207 yeni Urban Move donanımıyla zenginleşti. Peugeot 207 Urban Move, Active ekipman seviyesine ek olarak sunulan cruise control, çift bölge tam otomatik klima, yağmur sensörü, far sensörü, alüminyum alaşımli jantlar, USB girişi ve bluetooth telefon kitiyle 35.990 TL'den başlayan fiyatlarla sunuluyor. 207 Urban Move, 1.4 VTi

benzinli 95 HP ve 1.4 HDi dizel 70 HP motor seçeneklerine sahip. 206+ Urban Move'da sis farları, gövde rengi dış ekipmanlar standart; ABS, yolcu havayastığı ve alüminyum alaşımli jantlar ise opsiyonel olarak sunuluyor. 206+ Urban Move, 1.4 benzinli 75 HP ve 1.4 HDi dizel 70 HP motor seçeneklerine sahip ve fiyatı 26.990 TL'den başlıyor.



Ampera ve Volt COTY 2012 seçildi

Car of the Year (COTY - Yılın Otomobili) 2012 ödülünü alan araç 5 Mart 2012 tarihinde Cenevre'de açıklandı. Buna göre ödülü kardeş modeller olan Opel ile Vauxhall Ampera ile Chevrolet Volt paylaştılar. Car of the Year jüri üyelerinden toplam 330 puan alarak birinci olan Opel Ampera ile Chevrolet Volt'u 281 puan toplayan Volkswagen Up ve 256 puanla Ford Focus izledi. Car of the Year 2012 seçilen Opel Ampera'yı Cenevre Otomobil Fuarı 2012'de sıcak sıcak görüldük.



4 milyonuncu üretim

2012 yılında da en fazla otomobil üreten ve ihraç eden fabrika unvanını koruyan Oyak Renault 4 milyonuncu otomobilini üretti. Oyak Renault 1969 yılında kuruldu ve iki yıl sonra ilk otomobiller üretim bandından çıkmaya başladı. Yıllar içerisinde Oyak Renault'da 100 binlerce Renault 12, Renault 9, Renault 11, Renault 21, Renault 19, Megane Sedan, Megane Wagon, Symbol, Clio, Fluence üretildi. Oyak-Renault'nun ürettiği 4 milyonuncu araç, iç pazarda satılacak olan kırmızı renkli bir Megane oldu. Düzenlenen tören sırasında bir konuşma yapan Oyak Renault Otomobil Fabrikaları Genel Müdürü Tarık Tunalıoğlu "4 milyonuncu otomobilimizi üretmenin haklı gururunu yaşıyoruz" dedi.

Ferrari'den 7 yıl ücretsiz bakım

İtalyan lüks spor otomobil markası Ferrari'nin Türkiye distribütörü FerMas tarafından Tofaş CEO'su Kamil Başaran'ın ev sahipliğinde İstanbul'da düzenlenen basın toplantısında, hem Ferrari 548 Spider'in tanıtımı yapıldı hem de FerMas tarafından başlatılan yedi yıl ücretsiz periyodik bakım hizmeti duyuruldu. FerMas Satış ve Pazarlama Müdürü Ferhat Albayrak, yaptığı konuşmada 2011 yılında 11 adet 458 Italia, 8 adet California, 3 adet FF ve 1 adet de 599 GTO olmak üzere toplam 23 adet Ferrari sattıklarını ifade etti. 2012 yılı hedeflerini 20 adet olarak açıklayan Albayrak, bugünden itibaren Ferrari satın alacak olan müşterilerine 7 yıl ücretsiz periyodik bakım hizmeti sunacaklarını ve bu tür bir hizmetin bir ilk olduğunu ifade etti.



Ford Otosan Yeniköy Fabrikası'nın temeli atıldı

Ford Otosan'ın üç yıl içerisinde yapacağı 1 milyar dolarlık yatırımın bir parçası olarak hafif ticari araç üretimini gerçekleştirmek üzere inşa edilecek olan Ford Yeniköy Fabrikası'nın temel atma töreni gerçekleştirildi. Törene katılan Koç Holding Yönetim Kurulu Şeref Başkanı Rahmi M. Koç: "Hayatımın müstesna günlerinden birini daha



yaşıyorum. Sektöründe son 10 yıldır üst üste pazar lideri olarak, Türkiye'nin en çok satan markasını üreterek, otomotivin anavatanı ABD'ye ilk ihracatı yapan bir otomotiv şirketi olarak bizi fevkalade gururlandırıyor" dedi. Yeniköy Fabrikası, 110.000 adet/yıl kapasiteyle çalışacak ve Ford'un Türkiye yıllık üretim kapasitesini 400.000 adede çıkaracak.

www.otomobil.com.tr 3 yaşında

2008 yılında deneyimli otomobil gazetecileri Emre Anamur ve Tarık Akagün tarafından kurulan Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin aylık elektronik otomobil dergisi e-otodergi'den sonra ikinci dijital yayını olan otomobil.com.tr otomobil haber portalı bugün 3 yaşına bastı. 1 Nisan 2009 tarihinde yayına giren site, Ekim 2011'de, ikinci jenerasyonunu oluşturan şimdiki yazılım, tasarım ve içeriğine kavuştu. Her gün güncellenen otomobil.com.tr otomobil haber portalı, ayda 60.000'e varan ziyaretçi sayısı ve 300.000 sayfa görüntüleme performansı ile, bağımsız ve tarafsız yayınlarına devam ediyor. Türkiye'de ilk ve tek videolu test ölçümleriyle öne çıkan site, deneyimli editörlerin yazdıkları ciddi ve doğru otomobil haberleriyle her geçen gün ziyaretçi sayısını artırıyor. 3'üncü doğum günümüzde, tüm ziyaretçilerimize ve okuyucularımıza teşekkür ederiz.



Kia'da atama

Çelik Motor yönetim kadrosunda önemli bir atama gerçekleşti. 2007 yılından itibaren Anadolu Grubu bünyesinde çalışan Ayşe Ertunç, Çelik Motor Pazarlama Müdürü olarak atandı. Ayşe Ertunç, Notre Dame De Sion'dan mezun olduktan sonra, Marmara Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesi Maliye Bölümü'nü bitirdi. 2007 yılında Anadolu Grubuna giren Ertunç, 2012 yılına kadar Antek Teknoloji Ürünleri Pazarlama ve Ticaret A.Ş.'de Pazarlama Müdürü olarak görev yaptı. 01.04.2012 tarihinden itibaren, Çelik Motor'da Pazarlama Müdürü olarak görev yapacak olan Ayşe Ertunç, İngilizce, Fransızca ve İspanyolca biliyor. Ayşe Ertunç'a yeni görevinde başarılar dileriz.

e-otodergi iPad'de

**ARTIK VİDEOLAR
DA iPad'DE!**



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

Şubat Ocak'tan daha iyi geçti

Şubat ayındaki otomobil satışları, Ocak ayındaki satışlara göre yüzde 38 oranında artış gösterdi. Şubat ayında 9721 adedi yerli, 16.911 adedi ise ithal olmak üzere 29.189 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

Bu yıl otomobil satışları daha düşük rakamlarda seyrediyor; ancak kötü hava koşullarına karşın Şubat ayının Ocak'tan daha iyi çıkması sevindirici olabilir. Yalnız, 2012 Şubat ayındaki satışların geçen yılın aynı ayına göre yüzde 35 seviyesinde daha az olduğunu belirtmek gerekiyor.

Yerli pazarda Renault yalnız kaldı

Şubat ayında 9721 adet yerli otomobil satıldı. Bu yıl Renault liderlik yarışında daha bir yalnız kalmışa benziyor. Çünkü iki aylık satış rakamı, diğer yerli markaların iki aylık toplam satışlarına denk geliyor. Diğer markalarla arasını açan Renault, Şubat ayında 4578 adetlik satışla yine yerli piyasanın en önde gelen firması oldu. Şubat ayında 2392 adet satan Fiat ikinci olurken, onun ardından 1480 adetle Hyundai geldi. Yeni Civic Sedan modeliyle aslında Honda'nın daha iyi satış rakamlarına ulaşması gerekiyor. Volkswagen müşterileri, geçen yıl

arz sorunu dolayısıyla beklemek zorunda kalmışlardı. Dolayısıyla şimdilerde Volkswagen'in satışları gayet iyi gidiyor.

İthal pazarda Volkswagen birinci

İthal pazarda Şubat ayında 3298 adetle Volkswagen ayın lideri oldu. 2330 adet satışla Ford ikinci, 1770 adet satışla Opel üçüncü geldi. Şubat ayında en fazla satan modelin ismi ise 2046 adet satışla Fiat Linea oldu. Onun ardından en fazla satan model olarak 1735 adet satışla Renault Symbol ve 1697 adet satışla Renault Fluence geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Şubat.....	39.004	29.189
Toplam.....	68.872	50.266

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1 Volkswagen	3298	6102
2 Ford	2330	3831
3 Opel	1770	2896
4 Dacia	1555	2645
5 Chevrolet	1085	2004
6 Nissan	1062	1455
7 Hyundai	897	1731
8 Toyota	861	1530
9 Citroen	708	1162
10 ... Kia	628	1093
11 ... Peugeot	586	1034
12 ... Skoda	570	795
13 ... BMW	537	952
14 ... Mercedes-Benz	523	836
15 ... Audi	498	876
16 ... Fiat	401	578
17 ... Renault	382	602
18 ... Honda	282	562
19 ... Volvo	230	441
20 ... Seat	220	309
21 ... Land Rover	136	207
22 ... Mazda	107	207
23 ... Mitsubishi	102	210
24 ... Proton	98	223
25 ... Suzuki	96	149
26 ... Chery	91	189
27 ... SsangYong	76	168
28 ... Geely	67	133
29 ... Alfa Romeo	61	82
30 ... MINI	54	87

Sıra Marka	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
31 ... Subaru	39	68
32 ... Tata	35	81
33 ... Porsche	31	48
34 ... Jeep	21	21
35 ... Lancia	12	13
36 ... smart	10	13
37 ... Jaguar	5	12
38 ... Ferrari	2	4
39 ... Maserati	1	1
40 ... Lamborghini	1	1
41 ... Infiniti	0	2
42 ... Bentley	0	2
43 ... Aston Martin	-	-
44 ... Daihatsu	-	-
Toplam	19.468	33.355

Not: Sıralamalar Şubat ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1 Renault	4578	8242
2 Fiat	2392	3528
3 Hyundai	1480	2485
4 Honda	934	2056
5 Toyota	337	600
Toplam	9721	16.911



Fiat Panda lider

Fiat markası, mini sınıfta (A segmenti) iki farklı modeliyle en önde yer alıyor. Yüksek tasarımıyla yola hakim bir sürüş sağlayan Fiat Panda, bu özelliğiyle kadınların gözdesi olmuş durumda. Fiyatı da uygun olduğundan tercih nedeni oluyor. Fiat 500 ise fiyatı yüksek olmasına karşın şirin tasarımıyla insanları kendisine çekiyor. Bu modellerin ardından Citroen C1 ve Chevrolet Spark geliyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1	.....Fiat Panda	27	..... 37
2	.....Fiat 500	13	..... 23
3	.....Citroen C1	11	..... 19
4	.....Chevrolet Spark	11	..... 17
5	.....Alfa Romeo Mito	9	..... 10

Renault Symbol tek başına

Artık B segmentinde Renault Symbol'ün tek başına olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Yani hiç zorlanmadan yıl sonunda da liderin ismini kolayca tahmin edebiliriz: Symbol. Neden mi? Artık tasarımı iyice eskiyen ve 10 yıldır üretilen Fiat Albea modeli artık ilk 10'a bile giremiyor. Hyundai Accent Era modelinin de yüzü eskidiğinden satışları düşük. Pazarda başka yerli sedan da yok.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1	.....Renault Symbol	1735	..... 3146
2	.....Volkswagen Polo	1002	..... 1808
3	.....Hyundai i20 Troy	862	..... 1462
4	.....Ford Fiesta	858	..... 1294
5	.....Hyundai Accent Era	618	..... 1022
6	.....Opel Corsa	558	..... 885
7	.....Dacia Sandero	519	..... 922
8	.....Renault Clio HB	445	..... 680
9	.....Fiat Grande Punto	317	..... 453
10	.....Chevrolet Aveo HB	301	..... 456



Firmaların gözdesi Linea Dizel

Bu aralar şirket filolarında önemli oranda bir Fiat Linea artışı var. Çünkü Fiat diğer modellerinden umduğunu bulamayınca Linea modeline yükleniyor ve özellikle dizel versiyonunda ciddi kampanyalar düzenliyor. Renault ise, Fluence modeliyle bu segmentin önde gelen markalarından biri olmayı başarıyor.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1	.....Fiat Linea	2046	..... 2940
2	.....Renault Fluence	1697	..... 3146
3	.....Ford Focus Sedan	962	..... 1674
4	.....Volkswagen Jetta	799	..... 1648
5	.....Opel Astra HB	796	..... 1249
6	.....Volkswagen Golf	681	..... 1082
7	.....Renault Megane HB	596	..... 1183
8	.....Toyota Corolla	572	..... 993
9	.....Hyundai Accent Blue	424	..... 851
10	.....Citroen C4	325	..... 517



Şubat'ın lideri Passat

1.4 litre 160 HP'lik motor versiyonu da ürün gamına dâhil olan VW Passat sınıfının lideri oldu. Passat, hem 1.6 litrelik dizel üniteyle hem de performanslı küçük hacimli benzinli motorlarla önde gitmeye devam edecek gibi. Onun ardından Mercedes-Benz C Sınıfı gelirken, 1.4 lt turbo motoruyla Insignia dikkat çekmeye çalışacak.

E Sınıfı arayı açıyor

Geçen yılın galibi BMW 5 Serisi idi ancak bu yıl Mercedes-Benz E Sınıfı arayı açmaya başladı. Mercedes-Benz E Sınıfı yüksek talep görmeye devam ediyor. 135 adetle lider olan bu modelin ardından 90 adetlik satışla BMW 5 Serisi ve 69 adetle Audi A6 geldiler.



Mercedes-Benz S yine lider

Özel sektör yöneticilerinin yanı sıra özellikle bakanların da kullanmayı tercih ettiği Mercedes-Benz S Sınıfı'nın satışları hız kesmeden devam ediyor. Şubat ayında 11 adet satan Mercedes-Benz S Sınıfı'nın bu satışı yükselen vergi oranlarına karşın başarılı sayılır. Onun arkasından 7 adetlik satışla BMW 7 Serisi geldi. Bu segmentte Şubat'ta satılan 28 adet aracın parasıyla B segmentinde yaklaşık 500 adet otomobil satın alınabilir.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1	..... Volkswagen Passat	445	894
2	..... Mercedes-Benz C Sınıfı	302	432
3	..... Opel Insignia	196	386
4	..... Renault Latitude	176	283
5	..... BMW 3 Serisi	152	233
6	..... Toyota Avensis	129	262
7	..... Skoda Superb	124	171
8	..... Audi A4	117	187
9	..... Peugeot 508	113	229
10	... Volvo S60	108	188

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1	..... Mercedes-Benz E Sınıfı	135	243
2	..... BMW 5 Serisi	90	165
3	..... Audi A6	69	143
4	..... Volvo S80	9	22
5	..... Jaguar XF	4	10

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1	..... Mercedes-Benz S Sınıfı	11	26
2	..... BMW 7 Serisi	7	10
3	..... Porsche Panamera	5	14
4	..... Audi A8	4	7
5	..... Jaguar XJ	1	2

Nissan'ın en önemli silahı Qashqai

Nissan'ın Türkiye'deki en önemli silahı olan Qashqai, düşük hacimli dizel motorun avantajlarını kullanarak yoluna devam ediyor. Zaten bu segmentin ilk üç modeline baktığımız zaman, üçünde de aynı dizel motorun varlığını görebiliyoruz. Captiva dördüncü sırada. ix35 ve Sportage ise Güney Kore'yi başarıyla temsil eden modeller.



Range Rover Sport önde

Land Rover Range Rover Sport modeli geçen yıl olduğu gibi bu yıl da iddiasını sürdürüyor. Bu modele en güçlü rakip olarak yenilenen Porsche Cayenne ve Mercedes-Benz M Sınıfı modelleri ön plana çıkıyor. Daha sportif çizgilere sahip olan Mercedes-Benz M Sınıfı, yüksek fiyatına karşın liderliği zorlayabilir. Yeni Jeep Grand Cherokee modelininse hızının kesildiği görülüyor.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1	Nissan Qashqai	584	765
2	Dacia Duster	563	968
3	Nissan Juke	284	393
4	Chevrolet Captiva	262	524
5	Hyundai IX35	258	473
6	Kia Sportage	261	417
7	Volkswagen Tiguan	249	416
8	L. R. Range Rover Evoque	92	135
9	Mitsubishi ASX	63	131
10	Honda CR-V	56	90

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2012	Ocak-Şubat 2012
1	Range Rover Sport	27	43
2	Porsche Cayenne	25	31
3	Mercedes-Benz M Sınıfı	19	29
4	Jeep Grand Cherokee	16	16
5	BMW X6	12	15

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



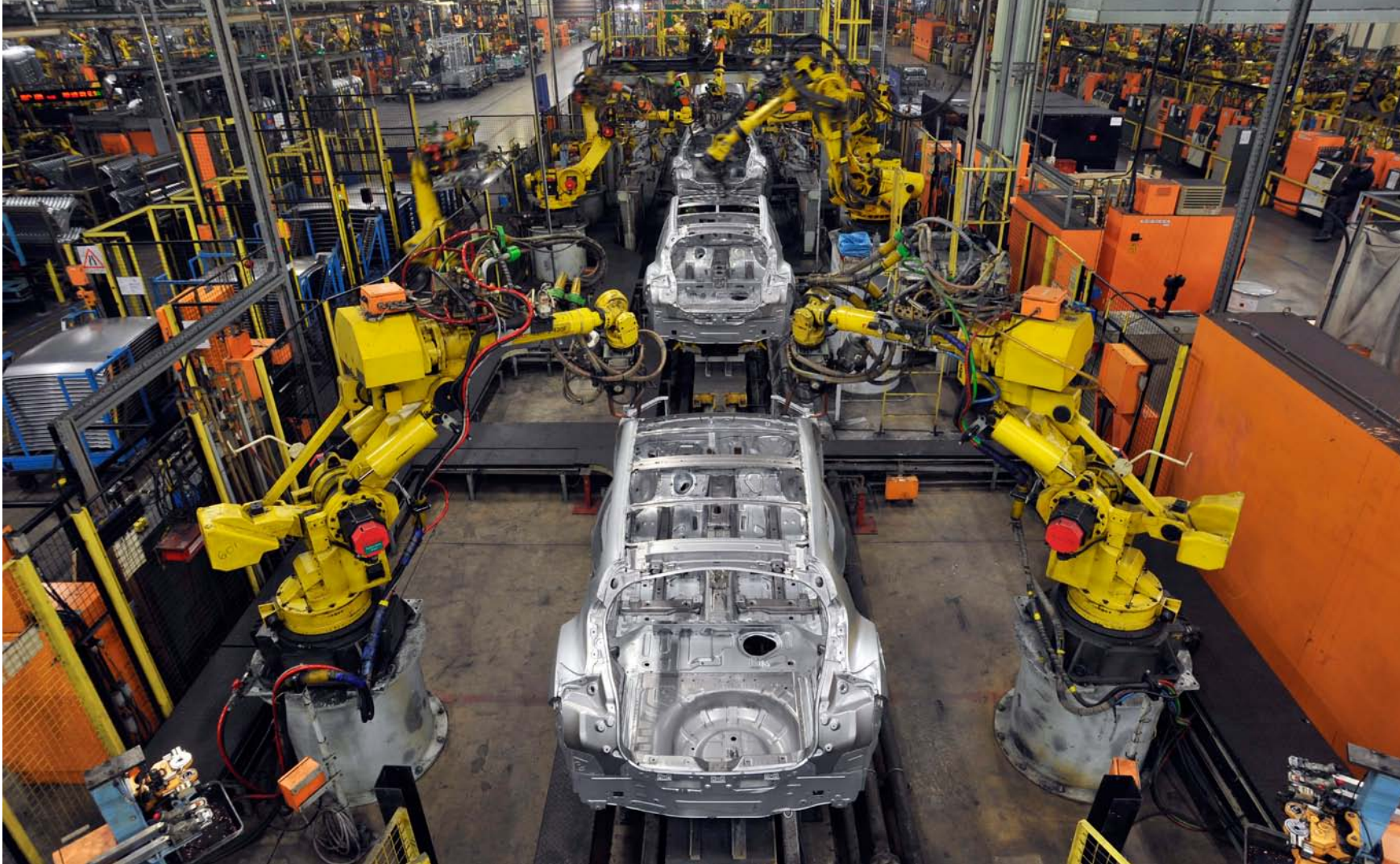
Felaketlere rağmen üretim rekoru kırıldı

2011 yılı Japonya'daki deprem ve Tayland'daki sel felaketleri nedeniyle otomobil üretiminin sekteye uğradığı bir yıl olarak tarihe geçti. Ancak tüm bu olumsuzluklara karşın, 2011 yılında dünya otomobil üretimi 62.180.849 adedi yakalayarak bir rekora imza attı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: e-otodergi arşivi

Kaynak: Catalogue de la Revue Automobile



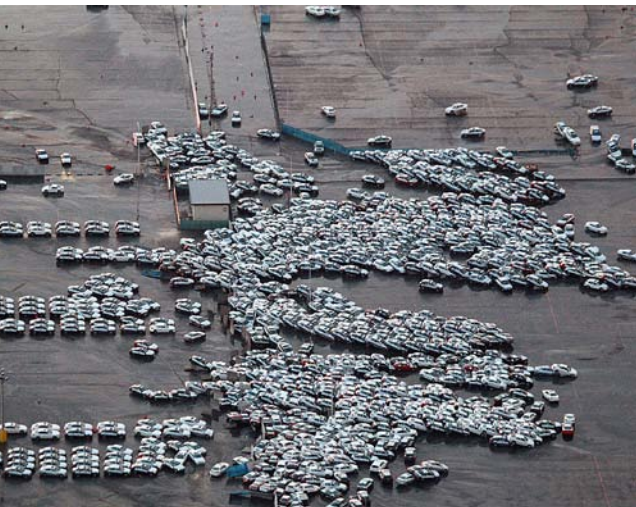
Geride bıraktığımız 2011 yılında dünya otomotiv endüstrisini değerlendirdiğimizde iki önemli konu öne çıkıyor: Avrupa'yı sarsan ekonomik kriz ve Asya'yı sarsan doğal afetler. Tüm bu olumsuzluklara karşın, 2010 yılındaki 60.286.935 adetlik otomobil üretiminin, yüzde 3.1 oranında bir artışla 62.180.849 adede (+1.9 milyon adet) yükselmesi, otomotiv endüstrisi açısından pozitif bir gelişme olarak kayıtlara geçti.

Batı Avrupa krize boyun eğdi

Avrupa genelinde hüküm süren ekonomik kriz, bazı otomobil üreticilerini iflasın eşiğine getirirken, işi kaybeden ya da gelecekte emin



JAPONYA'DAKİ DEPREM VE TAYLAND'DAKİ SEL, ÖZELLİKLE JAPON MARKALARINI OLUMSUZ ETKİLEDİ. VOLKSWAGEN İSE 2011'DE REKOR ÜRETİME İMZA ATTI.



olamayan Avrupalılar nedeniyle de otomobil satın alma talebinde önemli oranda bir daralma meydana getirdi. Bu da İspanya, Polonya, Belçika, İtalya, Slovenya ve Norveç gibi bazı Avrupa ülkelerinde 2010 yılından daha düşük adetlerde üretim yapılması sonucunu doğurdu. Hatta 2010 yılında 753 adet otomobil üretilen Norveç, 2011 yılında hiç araç üretmeyerek Avrupalı üreticiler listesinden silindi. Almanya ise 2010'da 5.552.626 adet olan otomobil üretimini 5.917.656 adede çıkartarak Avrupa'nın en büyük otomobil üreticisi olma unvanını korudu. Onu 2.110.367 adetle Fransa (2010'da 2.022.839 adet) ve 1.867.477 adetle (2010'da 1.947.747 adet) İspanya izlediler.

Doğu Avrupa'ya Rusya dopingi

Doğu Avrupa'da otomobil üretimi yapılan üç ülke olan Rusya, Ukrayna ve Kazakistan, 2011 yılında otomobil üretimlerini arttıran ülkeler arasında yer aldı. Bu bölgede Rusya 1.247.746 adetlik üretimiyle başı çekerken, Ukrayna'nın 45.079 adet, Kazakistan'ın ise 3900 adetle küçük üreticiler olduğunu belirtelim. Rusya'nın 2010 yılındaki 1.057.363 adetlik üretiminin 1.247.746 adede çıkması, dikkat çe-

kici bir gelişme olarak kayıtlara geçti, ama yine de bu rakam ülkenin nüfusuna ve bölgenin potansiyeline oranla çok düşük kalıyor.

Japonya ve Tayland afetlerle boğuştu

2011 yılında Japonya gerçekleşen büyük deprem ve Tayland'daki sel felaketleri de bu bölgelerdeki fiziki şartları ve dolayısıyla da otomobil üretimini ciddi oranda sekteye uğrattı. Öyle ki; 2010 yılında 8.879.628 adet otomobilin üretildiği Japonya, 2011'de 1 milyon adet kayıp yaşayarak 7.869.146 adede kadar düştü. Tayland'ın üretimi de 606.820 adetten 564.868 adede geriledi.

Çin yükselmeyi sürdürüyor

Asya kıtası, 2011'de Çin'in önlenemez yükselişine bir kez daha sahne oldu. 2010 yılında 11.232.306 adetlik rekor üretime imza atan Çin, 2011'de de rekor kırdı ve bu ülkede bir yılda toplam 12.080.735 adet otomobil üretildi. Kia ve Hyundai markalarıyla otomotiv endüstrisinde parlayan bir yıldız olan Güney Kore'de ise 2011 yılında 4.221.617 adet otomobil üretildi. Bu kıtada, Güney Kore'yi 2.770.789 adetlik üretimle Hindistan izledi.

Asya ülkesi Türkiye

Türkiye'yi de Asya ülkeleri arasında raporlayan kaynağımız Catalogue de la Revue Automobile'e göre (tüm dünyada otomobil editörlerinin başlıca bilgi kaynağıdır) ülkemizde 2011 yılında 688.259 adet otomobil üretildi. 2010 yılında bu üretim 601.241 adet idi. Bu da önemli bir artışı ifade ediyor. Renault, 2011'de ürettiği 324.120 adet otomobille Türkiye'de başı çekti. Renault'yu 119.847 adetle Hyundai ve 85.962 adetle Toyota takip ettiler. Ayrıntılı üretim adetleri için, Türkiye için hazırladığımız tabloyu inceleyebilirsiniz. Türkiye, 41 ülkenin sıralandığı dünya otomobil üretimi tablosunda kendine 17'nci sırada yer buldu.

Kuzey Amerika'da üretim arttı

ABD, Kanada ve Meksika olmak üzere üç ülkenin toplam 10.338.491 adet

Türkiye 2011 yılı toplam otomobil üretimi (Adet)

Renault	324.120
Hyundai	119.847
Toyota	85.962
Fiat	84.865
Honda	48.360
Peugeot	14.870
Citroen	10.235
Toplam	688.259

otomobil ürettiği Kuzey Amerika'da 2010 yılında toplam 9.653.974 adetlik üretim yapılmıştı. Bu da Nafta ülkelerindeki üretimin artarak devam ettiği sonucunu doğuruyor. 6.285.864 adet otomobilin üretildiği ABD yoluna emin adımlarla devam ederken, Kanada'daki üretim 2.152.597 adetten 2.061.103 adede geriledi. Meksika'daki üretim ise 1.710.814 adetten 1.991.524 adede çıktı.

Ülkelere göre toplam otomobil üretimi (Adet)

	2010	2011
1 Çin	11.232.306	12.080.735
2 Japonya	8.879.628	7.869.146
3 ABD	5.790.563	6.285.864
4 Almanya	5.552.626	5.917.656
5 Güney Kore	3.901.070	4.221.617
6 Hindistan	2.559.356	2.770.789
7 Brezilya	2.691.795	2.517.847
8 Fransa	2.022.839	2.110.367
9 Kanada	2.152.597	2.061.103
10 ... Meksika	1.710.814	1.991.524
11 ... İspanya	1.947.747	1.867.477
12 ... İngiltere	1.272.451	1.366.860
13 ... Rusya	1.057.363	1.247.746
14 ... Çek Cum.	1.055.079	1.127.997
15 ... İran	980.002	977.072
16 ... Polonya	863.956	777.707
17 ... Türkiye	601.241	688.259
18 ... Slovakya	502.990	674.745
19 ... Arjantin	540.139	612.572
20 ... Tayland	606.820	564.868
21 ... Belçika	529.342	540.871
22 ... İtalya	654.487	491.716
23 ... Romanya	402.989	446.540
24 ... Endonezya	384.331	428.284
25 ... Malezya	364.911	358.344
26 ... Güney Afrika	317.034	329.367
27 ... Tayvan	262.369	293.218
28 ... Macaristan	269.380	268.595
29 ... Avustralya	211.729	230.989
30 ... İsveç	173.377	200.317

Not: Sıralama 2011'e göre yapılmıştır.

	2010	2011
31 ... Özbekistan	145.620	179.860
32 ... Slovenya	205.752	179.752
33 ... Avusturya	88.254	129.290
34 ... Pakistan	117.643	124.267
35 ... Portekiz	121.802	119.541
36 ... Hollanda	48.106	55.288
37 ... Ukrayna	37.325	45.079
38 ... Vietnam	17.284	13.346
39 ... Filipinler	6169	7169
40 ... Kazakistan	510	3900
41 ... Finlandiya	6385	3165
Toplam	60.286.935	62.180.849

Yıllara göre toplam otomobil üretimi (Adet)

2011	62.180.849
2010	60.286.935
2009	48.567.772
2008	56.369.458
2007	58.987.229
2006	55.865.952
2005	53.201.784
2004	50.320.125
2003	48.521.968
2002	47.836.217
2001	45.943.268
2000	41.899.154
1995	37.089.654
1990	36.548.134
1980	29.286.435



Güney Amerika'da üretim azaldı

Brezilya ve Arjantin'in otomobil ürettiği Güney Amerika'da 2010 yılında 3.231.934 adet otomobil üretilmişti. Bu rakam 2011'de 3.130.419 adede geriledi. 2011 yılında Brezilya'da 2.517.847, Arjantin'de ise 230.989 adet otomobil üretildi.

Mazda ve Ford Güney Afrika üretimini sonlandırdı

Volkswagen, Toyota, Mercedes-Benz (Daimler), BMW, GM, Renault ve Nissan'ın üretim yaptığı, Mazda ve Ford'un ise 2011'de üretimden çekildiği Güney Afrika'da geçen yıl 329.367 adet otomobil üretildi. Bu rakam 2010 yılında 317.034 adetti.

Avustralya mutedil dalgalı

Toyota, Holden (GM) ve Ford'un otomobil ürettiği Avustralya, 2011'de 2010 yılından daha iyi bir performans göstererek, 19.260 adet artışla, 230.989 adetlik üretime ulaştı.

Volkswagen Grubu otomobil üretiminde birinci

Haberimizi bitirirken, tablolarımızda yer almayan şu önemli bilgiyi de verelim: Volkswagen Grubu, 2011 yılında ulaştığı toplam 8.28 milyon adetlik otomobil üretimiyle birinci sırada yer aldı. Onu 6.9 milyon adetle, 2011 yılında deprem ve sel felaketlerine maruz kalarak üretimde mecburi düşüş yaşayan Toyota izledi.

*e-otodergi***facebook**

SAYFAMIZI
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 90.000'in üzerinde okuyucu)

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

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

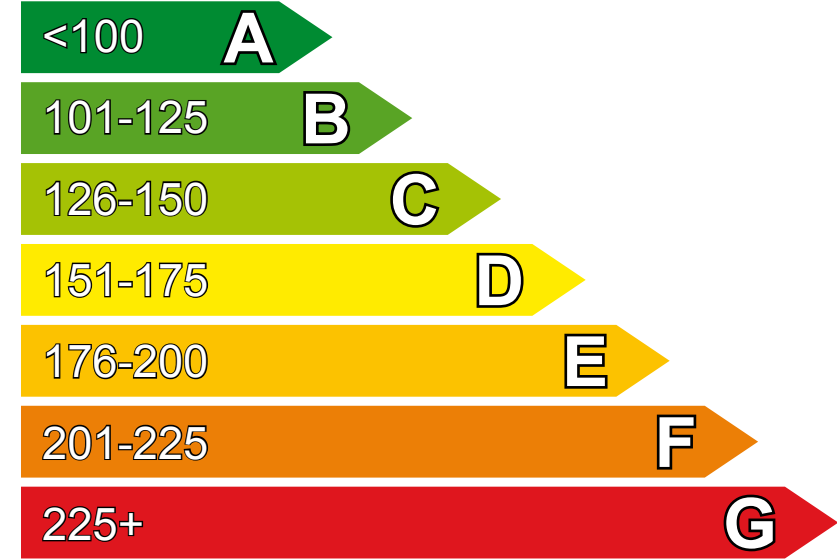
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



5'İ BİR YERDE

Üçüncü jenerasyon Renault Megane ailesi, CC modeli haricinde kapsamlı bir makyaj operasyonundan geçirildi. İspanya'da kullanma fırsatı bulduğumuz ailede Megane Hatchback, Megane Coupe, Megane Sport Tourer, Megane GT Line versiyonları ve Megane RS bulunuyor. Operasyon kapsamında, ikinci jenerasyonda adındaki Megane önekinin atan Scenic ve Grand Scenic de makyajlandı.

Yazı: Emre Anamur / Sevilla – İspanya

Fotoğraflar: Renault Medya





Renault'yu kompakt sınıfta başarıyla temsil eden Megane ailesi tasarım, motor ve teknoloji yüklü bir makyaj geçirdi. İsimlerindeki Megane öne-kini uzun zaman önce kaybederek bir nevi Megane ailesinden ayrıştırılan Scenic ve Grand Scenic modelleri Nisan ayında satışa sunulurken; Megane ailesinin Hatchback, Coupe ve Sport Tourer modelleri için Haziran ayını beklemek gerekecek. Megane Sedan adını geride bırakarak yolu-

na Fluence olarak devam eden model ise bu yılın sonlarına doğru makyajlanacak.

Tasarımda “led”li dokunuşlar

Makyajlı Renault Megane ailesinde daha modern bir ön yüze yer verilmiş. Otomobilin yepyeni ön tampo-nu, yeni led farlara ev sahipliği yapıyor. Yenilenen ön panjur, siyah parlak kaplama ve krom dokunuşlar dikkat çeken diğer özellikler arasında bulu-

nuyor. Boyutları değişmeyen makyajlı Megane modellerinin arka tasarımlarında ise önemli bir değişikliğe gidilmemiş. Öte yandan; Megane ailesinin yeni sportif modeli olarak adlandırılan GT Line, her versiyonda satın alınabiliyor. Bu versiyonu daha sportif bir görünüm isteyen müşterilerin tercih etmesi bekleniyor. Bumerang şeklindeki led farlar, kırmızı dikişli döşeme, spor direksiyon simidi, kapı eşikleri ve GT Line imzalı ön panel

çubuğu, koruma barları üzerindeki özel GT Line logoları bu yeni versiyonun göz dolduran yeniliklerinden bazılarını oluşturuyor. Ayrıca koyu metal ve parlak karbon dokunuşlar dikkat çekiyor. Bu özel versiyonda, geniş ön hava giriş kanalları, sportif ön tampon, arka tampona entegre difüzör, 17 inç'lik Celsius tipi koyu renk alüminyum alaşımlı jantlar gibi ekipmanlar standart olarak sunulurken aracın sportif kimliği vurgulanıyor.

İç mekâna teknoloji dopingi

Makyajlı Megane ailesinin iç mekânı ise yeni döşemelere ve ön yüzünde aux-usb girişlerine yer verilen yeni ses sistemine sahip. Ayrıca makyajlı Megane'da birçok teknolojik yenilik de dikkat çekiyor. Visio System, uzun ve kısa farların otomatik kumanda edilmesine (Automatic High-Low Beam) ve sinyal verilmeden şeritten çıktığında ikaz verilmesine (Lane Departure Warning) olanak tanıyor. Yokuşta kalkış yardımı sistemi (Hill Start Assist) ve park etmeyi kolaylaştıran geri görüş kamerası da aileye eklenen yeni teknolojik donanımlar arasında yer alıyor. GT Line'ın kabin içinde ise dış tasarımı olduğu gibi sportif bir görünüm göze çarpıyor. Özel döşemeler, spor gösterge paneli, spor direksiyon simidi ve sportif kapı iç panelleri, dış görünüm iç mekânda da devam ettiriyor.

İki yeni motor test ettik

Makyajlı Renault Megane ailesinde en önemli yenilikler motor kaputunun altında gerçekleşti. İki yeni motora kavuşan Megane ailesi, daha iyi performansı daha düşük yakıt tüketerek sunmak konusunda son derece iddialı.



OTOMOBİLİN İÇ MEKANİ TASARIM OLARAK AYNI KALIRKEN USB VE AUX GİRİŞLİ YENİ SES SİSTEMİ, VISIO SYSTEM VE GERİ GÖRÜŞ KAMERASI ÖNEMLİ YENİLİKLER ARASINDA YER ALDI.



Energy dCi 130

Yeni motorlardan ilki Energy dCi 130 olarak adlandırılan 1.6 litrelik dCi turbodizel ünite. Daha önce Nissan Qashqai'de kullanma fırsatı bulduğum bu yeni motoru İspanya'da Megane Sport Tourer modelinde test ettim. 4000 d/d'de 130 HP güç üreten motorun maksimum torku 2000 d/d'de 320 Nm. Sport Tourer karoserinde 200 km/s maksimum hız ve 9.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sergileyen Energy 130 dCi, 100 km mesafede şehir içinde 4.8 lt, şehir dışında 3.6 lt ve ortalamada 4.0 lit-

re motorin tüketiyor. Stop&Start sisteminde de sahip olan ve 1.5 dCi motordan daha sessiz olduğunu gözlemlediğimiz bu yeni motor, 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor ve ortalama karbondioksit salınımı 104 g/km. Merak eden okuyucularımız için, bu motora sahip Megane modellerinde, motorun maksimum torkunun yüksek olması nedeniyle çift kavramalı otomatik şanzıman EDC'nin yer almayacağını belirtelim. 1.6 litrelik yeni turbodizel motor, 130 HP güç ve 320 Nm torkuyla hem kağıt üstünde hem de yolda 1.5 dCi'dan daha ba-

Renault Megane Sport Tourer 1.6 dCi**Fabrika verileri**

Motor:	1598cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	130 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	9.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4560 / 1805 / 1505 mm
Bagaj hacmi:	485-1600 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.8 / 3.6 / 4.0 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi:	Haziran 2012

- + Modern motor, tüketim, emisyon, aux-usb giriş yeri
- Arka tasarım aynı bırakılmış, satışa sunulmayabilir

120 g/km **B**

**LEDLİ GÜNDÜZ FARLARI
MEGANE AİLESİNE
MODERN BİR GÖRÜNÜM
SAĞLIYOR. SPORT TOURER
ADI GİBİ SPORTİF.**



şarılı. Çekişi kardeşinden belirgin bir şekilde daha iyi olan Energy dCi 130, hızlı ve etkin çalışan Stop&Start sisteminin de katkısıyla, daha düşük işletme giderlerine sahip olacak. Hem de Türkiye'deki vergi sistemine göre aynı vergiyi ödeyerek. Ancak elbette, ilk satın alma aşamasında fiyatı daha yüksek olacaktır.

Energy TCe 115

İkinci yeni motor ise, İspanya'daki organizasyonda Megane Hatchback karoserinde deneme fırsatı bulduğumuz 1.2 16V turbo benzinli motor. Energy TCe 115 olarak adlandırıl-

an bu yepyeni 4 silindirli ünite, 4500 d/d'de 115 HP güç ve 2000 d/d'de 190 Nm tork üretiyor. 5 kapılı Megane HB'ye 190 km/s maksimum hız sağlayan motor, kullanıcısına 10.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sunuyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen 1.2 TCe'nin 100 km'de yakıt tüketimi verileri ise şöyle: Şehir içi 6.3 lt, şehir dışı 4.5 lt ve ortalama 5.2 lt/100 km. Ortalama karbondioksit salınımı değeri olan 120 g/km de son derece düşük. Bu motorun Türkiye'de satışa sunulup sunulmayacağını henüz netlik kazanmadığını belirtelim. 1.2 litrelik küçük kalpli motor, sürü-

Renault Megane Hatchback 1.2 TCe

Fabrika verileri

Motor:	1198 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	115 HP @ 4500 d/d
Maksimum tork:	190 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	10.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4295 / 1808 / 1471 mm
Bagaj hacmi:	405-1160 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.3 / 4.5 / 5.2 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi:	Açıklanmadı

+ Performans, Stop&Start, tüketim, emisyon

- EDC şanzıman olmayacak, fiyatı yüksek olabilir

104 g/km **B**



GT LINE VERSİYONLARI, FARKLI ÖN GÖRÜNÜMLERİ VE DİĞER SPORTİF AYRINTILARLA DİKKAT ÇEKİYOR.



**MAKYAJLI SCENIC VE GRAND SCENIC,
13 NİSAN'DA 62.350 TL'DEN BAŞLAYAN
FİYATLARLA TÜRKİYE YOLLARINA ÇIKACAK.**

şümüzde kendisinden beklenenden daha iyi bir performans göstererek Megane HB'yi başarılı bir şekilde taşımayı başardı. Şanzımanla uyumlu çalışan motor, turbo beslemenin de yardımıyla hızlanma ve ara hızlanma konularında beğenimizi kazandı. Aynı zamanda, bazı ülkelerde yerini alacağı 1.6 lt 110 HP atmosferik benzinli motoru aratmayacağını da kanıtlamış oldu.

Haziran'da Türkiye'de

Güncel jenerasyonuna 2008 yılının sonunda kavuşan Renault Megane ai-

lesi, lansmanından bugüne dek 110 ülkede 771.935 adetlik satışa ulaştı. Türkiye'de 2009 yılında satışa sunulan Megane modelleri, şu ana kadar toplam 27.578 adet satıldı. Megane HB, Megane Sport Tourer ve Megane Coupe'nin Türkiye pazarında kendi segmentlerinde podyumda yer aldıklarını da belirtelim. Mak-
yajlı Megane Hatchback Oyak Renault Fabrikaları'nda üretilmeye devam edecek, diğer Megane modelleri ise İspanya'nın Palencia Fabrikası'nın bantlarından çıkıyor. Megane ailesinin fiyatları henüz açıklanmadı.



MONTEBLANCO'DA MEGANE RS KEYFİ

İspanya'da gerçekleştirdiğimiz makyajlı Megane ailesi test sürüşümüzün en keyifli anı, Huelva'da yer alan Montebanco Pisti'nde beş tur Megane RS kullanmamızdı. 2.0 litrelik 4 silindirli benzinli turbo motoru bulunan 265 HP gücündeki Megane RS, gösterdiği üstün performansla beğenimizi kazandı. 360 Nm maksimum torka sahip otomobil, gücünü ve torkunu 6 ileri manuel şanzıman

vasıtasıyla ön tekerleklere iletiyor. İki çeker otomobiller arasında Nürburgring pist rekorunu da elinde bulunduran Megane RS'in 0-100 km/s hızlanma süresi 6.0 saniye, otomobilin maksimum hızı ise 255 km/s. Organizasyon kapsamında bir sürpriz de yaşadık. Manu lakaplı ünlü Fransız pilot Emmanuel Guigou'nun sağ koltuğunda da pisti turlama fırsatımız oldu. Sağdaki videoyu izleyebilirsiniz.



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



ADI KISALDI, ÖZELLİĞİ ÇOĞALDI

Önceden Passat CC olarak otomobilin adı kısalarak CC oldu. Bununla birlikte elden geçirilen ve yeni bir görünüme kavuşan otomobilde artık daha fazla ekipman ve özellik sunuluyor.

Yazı: Tarık Akagün – Filibe/Bulgaristan
Fotoğraflar: Tarık Akagün & VW Medya



Volkswagen CC'nin basın tanıtımı, Mart ayında İstanbul-Filibe (Plovdiv) arasında yapılan deneme sürüşü ile yapıldı. Biz de e-otodergi olarak katıldığımız bu etkinlikte yeni VW CC'yi kullanma şansı bulduk. Toplam parkur yaklaşık 200 km'si Türkiye sınırları içerisinde, yaklaşık 200 km'si de Bulgaristan sınırları içerisinde olmak üzere 400 km civarındaydı.

Artık CC

Otomobil dünyasında mevcut model gamına yeni bir karoser ekleyip, sonra bunu ayrıştırmak zaman zaman görülen bir uygulama. Mesela bir dönem Scenic, Megane Scenic; Verso ise Corolla Verso'ydu. Şimdiki örnekse Passat CC'nin CC olması. Dört yıl kadar önce Volkswagen Passat CC (Comfort Coupe) olarak yaşantısına başlayan otomobil 270.000 adetlik satışa ulaştı ve kabul gördü. Firmalar bu şekilde yeni girdikleri sınıflarda ve yeni yeni karoserlerde mevcut ailenin bilinirliğinden faydalanma yoluna gidiyorlar. Ürün kabul görünce de ayrıştırarak için isimdeki fazlalığı çıkarıyorlar.



YENİLENEN VOLKSWAGEN CC'NİN KULLANIŞLI VE KALİTE HİSSİ İYİ OLAN ÖN KONSOLU, KARDEŞİ PASSAT İLE BÜYÜK ÖLÇÜDE BENZEŞİYOR.

Neler değişti?

Otomobilde isim değişikliği dışında birçok noktada yenileştirmeye gidilmiş. Tasarımı VW' nin yeni tasarımı dili doğrultusunda elden geçirilen otomobilde enine çizgili radyatör ızgarası ve LED'li aydınlatma grupları dikkat çekiyor. Bununla birlikte bi-xenon farlar, yorgunluk tespit sistemi gibi ekipmanlar standart donanım listesine eklenmiş. Opsiyonel donanım listesindeki gelişim ise daha iddialı. Kabin içi gürültü düzeyini azaltarak

akustik konforu iyileştiren camlar, şerit takip ve şerit değiştirme asistanı gibi ekipmanlar opsiyonel donanımlar arasında. Adaptif süspansiyonsa 170 HP'lık ve 210 HP'lık motorlu versiyonlarda standart.

Motor seçenekleri

VW CC'nin Türkiye'de ilk etapta 1.4 TSI 160 HP, 2.0 TSI 211 HP benzinli ve 2.0 TDI 140 HP, 2.0 TDI 170 HP turbodizel olmak üzere dört motor seçeneğine sahip olacak. DSG şanzıman

tüm versiyonlarda standart. Bizim kullanma fırsatı bulduğumuz otomobilde. 1.4 litrelik turbo + kompresörlü 160 HP'lık TSI motor bulunuyordu. Bilindiği gibi motora bir kasnakla bağlı olan kompresör sistemleri alt devirlerde hünelerlerini ortaya koyarken, gücünü egzoz gazından alan turbolar üst devirlerde varlıklarını hissettirmekte. Bu sayede her devirde etkili çekiş ve performans elde eden bir motor ortaya çıkartılmış. Gücünü 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzıman-

la ön tekerleklere aktaran bu motor, otomobili sorunsuz şekilde taşıyor. Vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız olan şanzıman otomobilin performansında pay sahibi. Direksiyon tepkileri yerinde ve yol tutuş da güvenli. Gelelim iç mekan özelliklerine. İç mekanda VW disiplini aynı şekilde devam ediyor ve kumandalar kolay kullanımlı. Arka koltuklara inip-binmek eğimli tavan nedeniyle başı biraz eğmeyi gerektiriyor. Arkadaki baş mesafesi ise çok etkileyici değil ama yeterli.



Sonuç

Mercedes-Benz CLS ile başlayan son dönemin furyası olan coupe'ımsi coupe-sedan otomobiller, gerçek coupe otomobil isteyen, ama kullanışlılık sorunları nedeniyle buna cesaret edemeyen kişilerin tercihi olmuş durumda. 2012 satış hedefi 2500 adet olan CC de, göze güzel gelen hatları, kalite hissi yüksek iç mekanıyla ve D segmentinde farklı bir seçenek arayanlar için başarılı bir seçenek. Bizim kullandığımız 1.4 TSI 160 HP DSG ise 37.900 Euro'luk fiyatıyla ailesinin en hesaplı seçeneği.



**EĞİMLİ TAVAN
NEDENİYLE
BAŞ MESAFESİ
BİRAZ
ETKİLENMİŞ.**

VW CC 1.4 TSI 160 HP DSG**Fabrika verileri**

Motor: 1390 cc, 4 silindirli, 16V, kompresör + turbo
Şanzıman: 7 ileri DSG
Maksimum güç: 160 HP @ 5800 d/d
Maksimum tork: 240 Nm @ 1500-4500 d/d
Maksimum hız: 222 km/s
0-100 km/s: 8.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4802 / 1855 / 1422 mm
Bagaj hacmi: 532 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.9 / 5.7 / 6.9 lt / 100 km
Fiyat: 37.900 Euro

+ Kalite hissi, motor, şanzıman

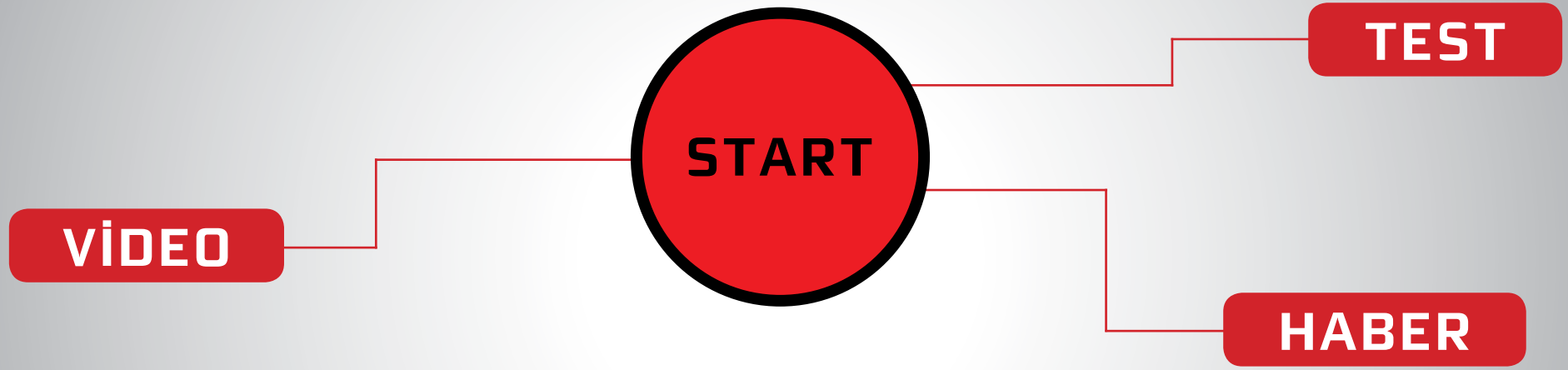
- Arka koltuklara iniş-biniş

159 g/km

D



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 46 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 90.000'in üzerinde okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



DİNAMİK DİZEL

Yeni nesil 320d, başarılı sürüş dinamikleri ve 184 HP'lik motorunun performans-tüketim dengesi ile D segmentinde ayrı bir yere sahip.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



BMW'nin satışlarında aslan payını alan D segmentindeki 3 Serisi, 1975 yılından bu yana elde ettiği 12.5 milyon adetten fazla satış rakamıyla aynı zamanda dünyanın en çok satılan premium otomobili konumunda. Yeni BMW 3 Serisi'nde standart seviyesinin dışında Modern Line, Sport Line ve Luxury Line olmak üzere üç ayrı tarza yönelik seçim yapabilmek mümkün. Bu sayfada görülen lacivert renkli 320d, "Luxury Line" çizgisinde bir otomobil. Arka sayfalarda videolu test ölçümünü göreceğiniz otomobil ise Sport Line. Bu farklılığın nedeniyse Luxury Line'ı aldığımız gün (Mart ayının ortası) havanın karlı olması nedeniyle kış lastiği takılı olması, fotoğraf çekiminin yapıldığı ertesi gün ise hava sıcaklığının 15 santigrad derecenin üstüne çıkmış olmasıydı. Bu durumu Borusan Otomotiv yetkililerine ilettiğimizde lastiği değiştirmek yerine, yaz lastikli başka bir Sport Line 320d vererek bu konuyu pratik ve etkili şekilde hallettiler. Çok otomobil satan ve büyük olma iddiasındaki birçok firma ellerinde kimi zaman test otomobili bulundurmaz-



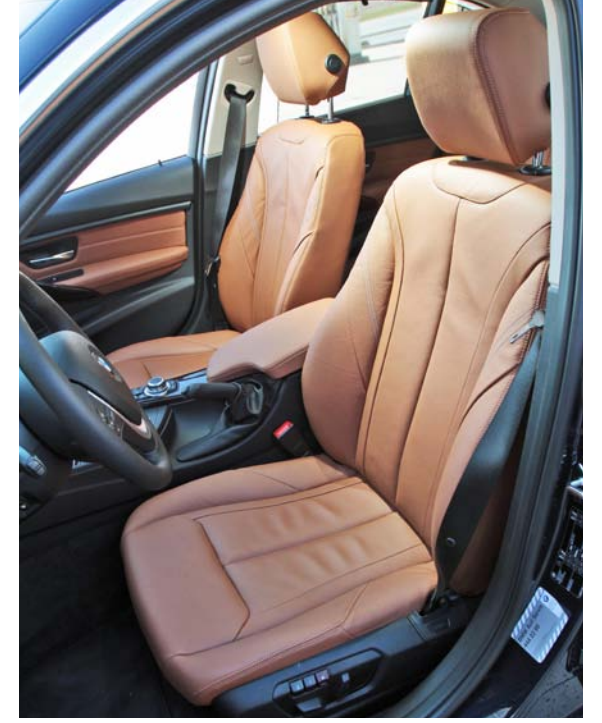
OTOMOBİLİN İÇ MEKANI SADE VE ANLAŞILIR. KALİTE HİSSİ İYİ AMA BİZCE ESKİ NESİL BU KONUDA DAHA İYİYDİ. ECO PRO MODU EKONOMİK SÜRÜŞE DESTEK OLUYOR. SPOR KULLANIMDA GÜCÜ VE TORKU ANLIK OLARAK GÖREBİLMEK MÜMKÜN.



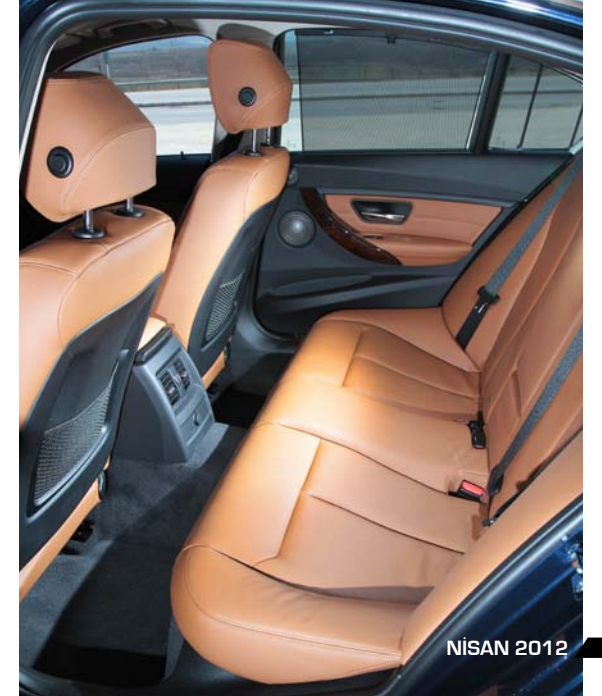
larken, Borusan Otomotiv aynı motor-şanzıman seçeneğinde birden fazla test aracı sunarak bu konudaki farkını ortaya koydu.

Tasarım-iç mekan

Küçük bir 5 Serisi gibi duran otomobilin stop lambaları da 5 Serisi'ni anımsatır şekilde L formu ve enine çizgili. Bu sayede otomobile yere daha sağlam basan bir görüntü kazandırılmış. Yeri gelmişken Luxury Line ile Sport Line arasındaki temel farkların jantlar, radyatör ızgarasındaki çubuk sayıları ve sis farlarının çerçeve bölümlerinde olduğunu söyleyelim. Yüksekliği 9 mm uzunluğu 93 mm, dingil mesafesi 50 mm arttırılan otomobilin arka koltuklarındaki diz mesafesiye sadece 15 mm artmış ve doğal olarak bu artış hissedilebilir bir fark değil. Yeni neslin bagaj hacmi de 20 lt'lik artışla 480 lt olmuş. D segmentinin en iyisi olmasa da, 4 kişinin valizlerini almaya yeterli. Otomobilin iç mekanındaki kalite hissi iyi. Ama açık konuşmak gerekirse eski BMW 3 Serisi'nin kalite hissi sanki biraz daha iyiydi. Güneş siperliği gibi bazı detayların malzemesi (38. Sayımızda yer alan BMW 1 Serisi sürüş yazısında da aynı noktaya değinmiş-



iDrive'İN KUMANDASI KOLAY KULLANILIYOR. HARMAN KARDON SES SİSTEMİ OPSİYONEL. 8 İLERİ OTOMATİK ŞANZIMAN HIZLI VE SARSINTISIZ VİTES GEÇİŞLERİNE SAHİP. DİREKSİYON ISITMASI SOLDA. MOTOR KAPUTUNU AÇMAK İÇİN MANDALI İKİ DEFA ÇEKMEK GEREKİYOR. ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ 1.5 CM ARTMIŞ.



tim) premium bir markadan bekle-
nin biraz altında. Ama tabi ki bu ufak
bir detay. Bu otomobille ilgili bilinme-
si gereken diğer bir noktaysa kapıla-
rın biraz kuvvetlice çekilmesi gerek-
tiği. Yoksa tam kapanmıyorlar.

Sürüş özellikleri

Sportif ve dinamik bir yaşam tarzı-
nı benimseyenlerin ve sportif otomo-
billerden keyif alanlar için BMW'nin
yeri hep ayrı olmuştur. Yeni 320d'de
de durum aynı. Özellikle trafikte yol
yaparken gençlerin otomobile bakı-
şı hissediliyor. Sürücü odaklı ön kon-
sola sahip otomobilin ön görüş açıları
başarılı ve bu sayede otomobile daha
rahat hükmedecek hissini yaşıyorsu-
nuz. Otomobilde bulunan 2.0 litrelik
turbo diesel motorun 184 HP gücü ve
380 Nm'lik torku eskisiyle aynı. Hatta
otomatik şanzımanlı versiyonlar için
konuşacak olursak otomobilin fabrika
verisi 7.6 saniyelik 0-100 km/s hızlan-
ma değeri de aynı. Ama tüketim ko-
nusunda hatırı sayılır bir iyileşme söz
konusu. Eski nesil 320d'de 5.3 lt/100
km olan ortalama tüketim değeri al-
tıncı nesil 320d otomatikte 4.4 lt/100
km olarak açıklanıyor. Biz ise ölçüm-
leri de kapsayan kullanım boyunca
6.4 lt/100 km'lik bir ortalama elde et-

tik. Bu değeri uzun yol kullanımların-
da kolayca 4.0 lt/100 km seviyesine
indirebilmek mümkün.

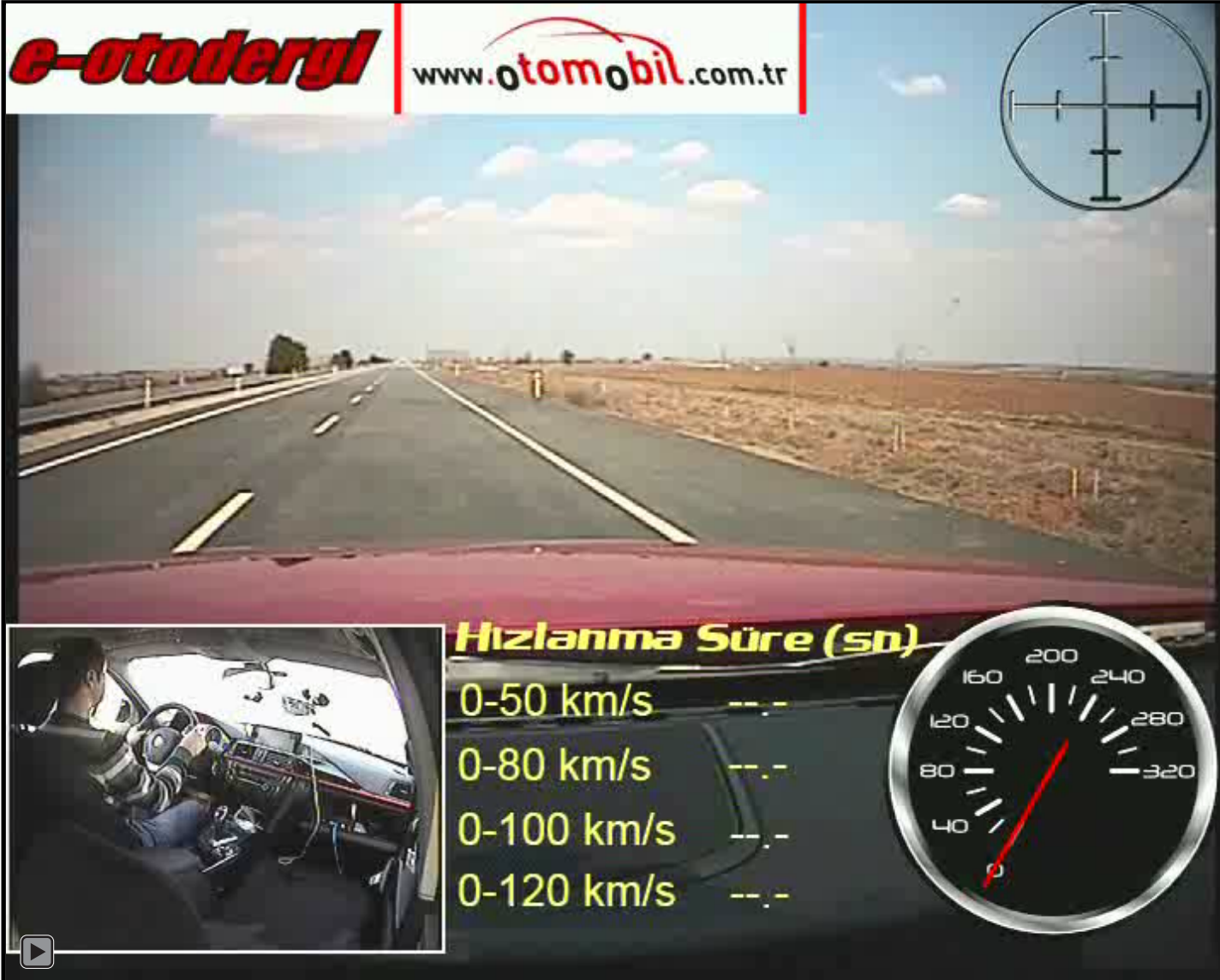
Dur-kalk trafikteki ekonomi yar-
dımcısı ise standart sunulan stop-star
sistemi ve Eco Pro sürüş seçeneği.
Vites konsolunda yer alan düğme-
den Eco Pro seçimi yapıldığında kli-
manın güç yönetimi (motora bindire-
ceği yük) değişiyor, eğer koltuk ısıt-
ma açıksa standart 42 derece olan bu
değer 37.5 dereceye indirgeniyor ve
eğer açıksa ayna rezistansları kapa-
tılıyor. Ve tabi ki gaz pedalı tepkileri
değişiyor. Bu şekilde gaz pedalı tep-
kileri biraz daha nazlı olsa da, yakıt
tüketimini azaltmak mümkün. Normal
sürüşe göre kazanılan ekstra menzi-
lin gösterge tablosunda belirtilme-
si yakıt fiyatlarının arttığı düşünül-
düğünde birçok sürücünün hoşuna gi-
decek güzel bir özellik. Bunun dışın-
da bizim özellikle hoşumuza giden
özellikler ise orta konsoldaki ekran-
da yer alan güç-tork göstergeleri, op-
siyonel olarak alınan (vergiler hariç
765 Euro) ve otomobilin uç noktala-
rındaki kameralar ile kuşbakışı gö-
rünüm sağlayarak kolaylık sağlayan
çevre görüş sistemi ve Sport Line'da
bulunan ve yine opsiyonel olarak alı-



**2.0 LİTRELİK MOTORUN SESİ ÇOK ETKİLEYİCİ OLMASA
DA PERFORMANS VE EKONOMİYİ BAŞARILI ŞEKİLDE
HARMANLIYOR. BAGAJ HACMİ 20 LİTRELİK ARTIŞLA
480 LİTREYE YÜKSELMİŞ.**



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!**

nan (vergiler hariç 1137 Euro) Adaptif M süspansiyonu söyleyebiliriz. Hızı ön camda gösteren "Head-up Display" sisteminin yansıtıcı ayna sistemi ise güneşin açısına göre bazen parlamalara neden olduğu için önermeyeceğimiz bir ekstra donanım. Kısa turlu direksiyon sistemi de eskisinden biraz daha yumuşak olmasına rağmen sportif bir sertlik sunuyor ve direkt tepkileriyle de otomobil kullanmayı zevk haline getiriyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzıman normal sürüş konumunda sarsıntısız vites geçişlerine sahip. Spor konumdaysa bu manuel vites değişimi tercih edildiğinde vites geçişlerini biraz daha fazla hissettiriyor ama konforsuz değil.

Virajlı yollarda olduğu kadar hızlı otoyol sürüşlerinde de güven veren otomobilin iç mekanına biraz daha az rüzgar sesi girmesini beklerdik.

Sonuç

Ufak tefek olumsuzluklarına rağmen bu sınıfta BMW 320d'nin bileğini dinamizm, yol tutuş, performans, tüketim, direksiyon tepkileri gibi konularda bükebilecek bir otomobil yok.

BMW 320d Otomatik

Fabrika verileri

Motor: 1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 8 ileri otomatik
 Maksimum güç: 184 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 380 Nm @ 1750-2750 d/d
 Maksimum hız: 230 km/s
 0-100 km/s: 7.6 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4264 / 1811 / 1429 mm
 Bagaj hacmi: 480 lt
 Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): 5.4 / 3.9 / 4.4 lt/100 km
 Baz fiyat: 49.941 Euro (yaklaşık 118.455 TL)

Test verileri

Hızlanma:
 0-50 km/s: 2.8 sn
 0-80 km/s: 5.45 sn
 0-100 km/s: 7.85 sn
 0-120 km/s: 10.9 sn

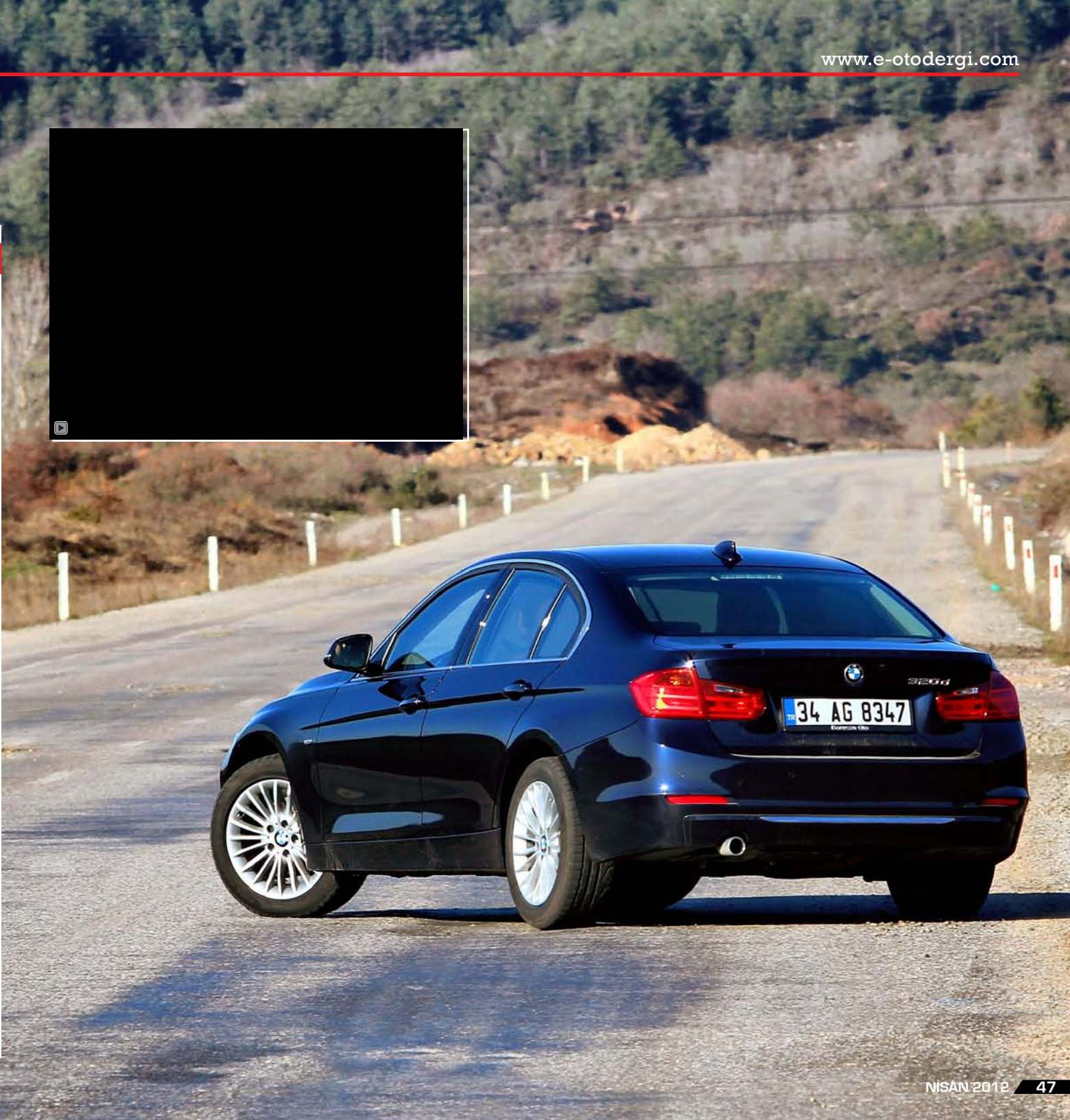
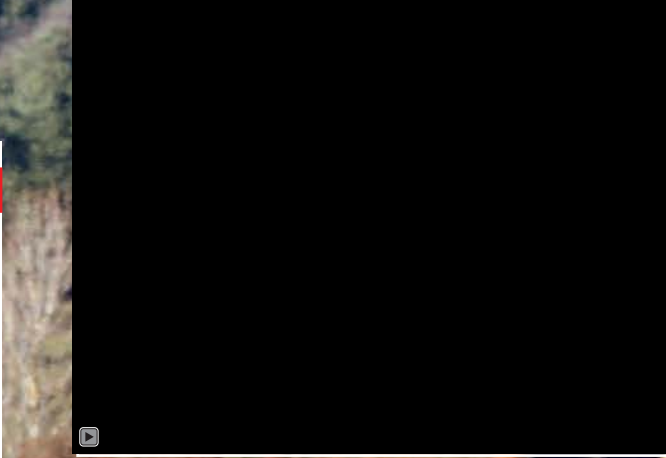
Ara hızlanma:
 60-100 km/s (D'de): 4.8 sn
 80-120 km/s (D'de): 5.4 sn

Frenleme:
 100-0 km/s: 37.8 m
 80-0 km/s: 23.7 m
 50-0 km/s: 9.4 m

+ Direksiyon hissi, yol tutuş, tüketim, performans

- Motor sesi, ön camdaki yansıma

117 g/km **B**



KONFOR ODAKLI

Çift kavramalı 6 ileri PowerShift otomatik şanzımana sahip 1.6 125 HP motorlu Focus Sedan, yüksek performans iddiası olmadan, özellikle şehir içi trafiğinde maksimum konfor sunuyor.

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümleri: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Modern ve sportif tasarımıyla otomobil severlerin beğenisini kazanan yeni jenerasyon Ford Focus Sedan, ürün gamında yer alan 1.6 Duratec 125 HP PowerShift modeliyle kullanıcılarına maksimum konfor sunmayı hedefliyor. Focus ürün gamında sadece 1.6 litrelik atmosferik benzinli motorla birlikte satın alınabilen bu çift kavramalı 6 ileri otomatik şanzıman, geleneksel otomatik şanzıman-

lardan daha hızlı vites değiştirmesi ve daha düşük yakıt tüketmesiyle dikkat çekiyor.

Hem şehirde hem uzun yolda

Türkiye'nin en çok satan karo-ser tiplerinden biri olan kompakt sedan kasasıyla yüksek satış adetlerine ulaşan (2011'de 16.373 adet) Focus Sedan'ın uzunluğu 4534 mm, genişliği 1825 mm (aynalarla 2010 mm), yüksekliği 1484 mm, dingil mesafesi ise 2648 mm. Entegre bir spoyle-re de sahip olan bagaj kapağı, içinde 421 litrelik bir hacmi barındırıyor (Avrupa pazarında stepnesiz 475 lt). Bu dış ve iç boyutlarıyla şehir içinde pratik bir kullanım sunan otomobil, kalabalık bir şekilde uzun yol yapmaya da uygun. Ancak bagaj içinde tutamak bulunmadığı için, yağışlı havalarda ve/veya otomobil pisken bagajı kapatırken elinizin kirlenmesine hazırlıklı olmalısınız.

Üç farklı donanıyla satılıyor

PowerShift otomatik şanzıman seçeneği, Focus Sedan ürün gamının Trend, Style ve Titanium donanım seviyelerinde bulunuyor. Hepsi 1.6 Duratec 125 HP motora sahip olan bu versiyonların fiyatları ise 49.165 TL,



**GÖSTERGELER
SPORTİF. POWERSHIFT
ŞANZIMANDA MANUEL
DEĞİŞİM İÇİN VİTES
KOLUNDAKİ BUTONLARA
BASMAK GEREK.**



**ÖN VE ARKA KOLTUKLAR
KOMPAKT SINIF
STANDARTLARINDA
VE RAHAT. ENTEGRE
SPOYLERLİ BAGAJIN
HACMİ 421 LİTRE.**

51.595 TL ve 55.960 TL. Titanium donanımına sahip olan test aracımız, zengin teknoloji ve konfor altyapısıyla öne çıkan bir model. Yeni jenerasyon Focus'un alışılmış kokpitine sahip araç, dış tasarımındaki sportif havayı iç mekanda da devam ettiriyor. Konsolda irili ufaklı çok sayıda kumanda birimi bulunması, bazı otomobil severlerin kafasını karıştırırsa da, kullanımı zor bir birim bulunmuyor. Bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor, ancak orta konsolda kapaklı kol dayamanın haricinde bir eşya gözü yok. El freni kolunun sürücüye çok yakın konumlandırılmış olması ise bazı kullanıcıları rahatsız edebilir. Mavi aydınlatmalı gösterge birimleri sportifliği destekliyor. Kokpitteki malzeme ve işçilik kalitesi ise yeterli. Arka koltuktaki diz, baş ve omuz mesafesi kompakt sınıfın standartlarını karşılıyor.



**1.6 benzinli motor 125 HP gücünde**

Test aracımızda Ford'un 1.6 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, Duratec motor ailesi üyesi atmosferik benzinli motoru bulunuyor. 6300 d/d'de 125 güç üreten motorun maksimum torku ise 4100 d/d'de 158 Nm. Çift kavramalı 6 ileri PowerShift otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, 1324 kg boş ağırlığa sahip test aracımızı fabrika verilerine göre 11.8 saniye-

de 0-100 km/s hıza ulaştırıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 195 km/s. Otomobilin 100 km'deki yakıt tüketimi değerleri ise şehir içinde 9.3 lt, şehir dışında 4.8 lt ve ortalama 6.4 lt. Videosunu izleyebileceğiniz performans testimizde aracın 0-100 km/s hızlanmasını, fabrika verisinden daha iyi bir değer olan 11.2 saniyede tamamladık. Aracın 0-120 km/s hızlanması ise 16.15 saniye sürdü. Ara hız-

lanma testindeki sonuçlar ise 60-100 km/s için 6.9 saniye, 80-120 km/s içinse 8.5 saniye çıktı. Bu veriler ışığında, bu otomobilin performans konusunda yeterli ama iddiasız olduğunu söyleyebiliriz. 100 km/s hızla yaptığımız frende 39.9 metrede duran otomobil, testimiz boyunca yol bilgisayarı verilerine göre ortalama 8.2 lt/100 km yakıt tüketti. Focus DNA'sından gelen başarılı yol tutuş özellikleriyle dikkat

FORD FOCUS SEDAN, YENİ JENERASYONDA ESKİ HANTAL GÖRÜNÜMÜNDEN SIYRILIP SPORTİF HATLARA KAVUŞTU. BAGAJ HACMİ DAHA BÜYÜK OLABİLİRDİ. BAGAJIN İÇ KISMINDA TUTAMAK OLMAMASI YAĞIŞLI HAVALARDA ELLERİN KİRLENMESİNE YOL AÇIYOR. AYRICA KABLOLARIN BAĞLI OLDUĞU SACIN ÇIPLAK BIRAKILMIŞ OLMASI DA GÖRSELLİĞİ BOZAN BİR DETAY.



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

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

çeken test aracımızın tatlı-sert ayarlı süspansiyon sistemi, zaman zaman sert darbeleri emmekte zorlansa da, standart kullanımda yeterli konforu sunmayı başardı. PowerShift otomatik şanzıman, hızlı ve sarsıntısız vites geçişleriyle beğenimizi kazanırken, manuel vites değiştirme şekli hiç hoşumuza gitmedi. Öyle ki, sistemde ne direksiyonda kolcuk ne de vites kolunu ileri itme-geri çekme şeklinde bir yöntem var. Vites değiştirmek için, vites kolunun üst-sol tarafında bulunan "+" ve "-" butonlarına basmanız gerekiyor. Bu da hem zor hem de zevksiz bir yöntem.

**PowerShift farkı
donanımına göre değişiyor**

Çift kavramalı PowerShift otomatik şanzımanlı bir Focus Sedan satın almak istediğinizde, manuel şanzımanlı versiyona göre Trend donanımında 4320 TL, Style donanımında 4230 TL, Titanium donanımında ise 3565 TL daha fazla para vermeniz gerekiyor. Bu rakamlar manuel-otomatik şanzıman farkı olarak biraz yüksek olsa da, bu durum PowerShift konforu için göz ardı edilebilir.

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

1.6 POWERSHIFT, ÇİFT KAVRAMALI OTOMATİK ŞANZİMANIYLA KONFOR ODAKLI BİR FOCUS SEDAN VERSİYONU.

Ford Focus Sedan 1.6 Duratec 125 HP PowerShift

Fabrika verileri

Motor: 1596 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri otomatik
 Maksimum güç: 125 HP @ 6300 d/d
 Maksimum tork: 158 Nm @ 4100 d/d
 Maksimum hız: 195 km/s
 0-100 km/s: 11.8 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4534 / 1825 (aynalarla 2010) / 1484 mm
 Bagaj hacmi: 421 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 9.3 / 4.8 / 6.4 lt/100 km
 Fiyat (1.6i PowerShift Trend / Test aracı): 49.165 TL / 55.960 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 3.9 sn
 0-80 km/s: 7.85 sn
 0-100 km/s: 11.2 sn
 0-120 km/s: 16.15 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 6.9 sn
 80-120 km/s (D'de): 8.5 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 39.9 m
 80-0 km/s: 24.6 m
 50-0 km/s: 9.5 m

+ Tasarım, yol tutuş, otomatik konforu

- Şanzımanın manuel kullanım butonları, performans

149 g/km



DAHA ALIMLI

Burun estetiği geçiren Renault Koleos, eskisinden daha alımlı olmasının yanı sıra, daha tutumlu ve çevreci.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Renault, 2008 yılında yollara çıkan Koleos'la SUV sınıfına giriş yapmıştı. Makyajsız haliyle 2011 yılını da kapsayacak şekilde dünya çapında 125.709 adetlik satışa ulaşan Koleos, güncel haliyle 2011 sonbaharındaki Frankfurt Fuarı'nda sergilendi.

Burun estetiği

Koleos'un en büyük eksikliği kuşkusuz ki tasarımının fazla gösterişli olmamasıydı. Çünkü bu sınıfta bir araç almayı düşünen kişilerin çoğu zaman en önem verdikleri nokta gösteriş. Çünkü bu tip otomobiller ihtiyaçtan çok gösteriş ve statü sembolü olarak alınıyor. Bu durumda da kalite hissi iyi iç mekan ve konforlu sürüş özellikleri gibi olumlu noktalar doğal olarak tasarımın gerisinde kalıyor. Makyajlanarak yeni bir burun yapısına kavuşan otomobil beğeniler kişiden kişiye değişecek olsa ve subjektif bir değerlendirme olsa bile şimdiki haliyle de baş döndüren bir tasarım taşıyor. Ama yine de eskisinden daha alımlı olduğu bir gerçek. Koleos, burunda Fransız markanın amblemini taşısa da aslında bir dünya vatanda-



**KOLEOS'UN
GÖSTERGE
TABLOSU
YENİLENMİŞ.
NAVİGASYON
KUMANDALARI
ALİŞKANLIK
GEREKTİRİYOR.**



şı. 4x4 sistemi ve mekanik alt yapısını Japon Nissan X-Trail'den (Qashqai'de aynı altyapıya sahip) alan Koleos, Güney Kore'de Samsung Motors tesislerinde Renault amblemiyle bantlardan iniyor ve Samsung QMX adlı bir de ikizi var. Yeni yüze kavuşan otomobilde Latitude etkileri göze çarpıyor. Daha önceki Koleos yazımızda da belirttiğimiz gibi (e-otodergi, sayı 40) Renault sanki Renault Uzakdoğu kökenli ürünlerini ayırtmış. 40 civarında ülkede satılan Koleos'un 2010 yılındaki satışlarının yüzde 70'inin Avrupa dışındaki pazarlarda olduğu ifa-

de ediliyor. Bundan dolayı otomobilin yeni tasarımının markanın Avrupa çizgisinden uzak olmasının nedenini anlamak zor olmuyor. Burun kısmında farları, tamponu ve radyatör ızgarasını değiştiren tasarımcılar, aracın arkasına çok güvendiklerinden olsa gerek burada herhangi bir değişime gitmemiş. Yeni göstergeler ve karbon görünümlü kaplamalar ise iç mekanda göze çarpan değişiklikler. Kullanışlı iç mekanın kalite hissi iyi. Arka koltuk sırtlık eğimi ayarlanabiliyor ve bu koltukları yatırmak için düşünülen sistem çok pratik. Bunun için

iki parçalı açılan bagaj kapağının karosere birleştiği yerdeki kolu çekmek yeterli. Bundan sonra düz bir zemin ve 1380 lt'lik bagaj hacmi elde ediliyor. Ayrıca bagaj kapağının alt parçasının 200 kg'a kadar ağırlık taşıyabilmesi doğa gezintilerinde verilen molalarda buraya oturma imkanı da sağlayacaktır. Bunun dışında zeminde de çeşitli eşya gözleri mevcut ve iç mekandaki eşya gözlerinin toplam hacmi 70 lt.

Sürüş özellikleri

Test aracımızda 2.0 litrelik, 4 silin-

dirli, common-rail yakıt enjeksiyonlu, turbodizel motor görev yapıyor. 150 HP güç ve 320 Nm tork üreten bu motor, sarsıntısız vites geçişlerine sahip 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş. Motor, kasa için çok güçlü olmasa da dengeli güç çizgisiyle makul bir performans sunuyor. Manuel kullanıma da olanak sağlayan şanzımanda "spor" kullanım seçeneğinin olmayışı bir eksiklik. İç mekanda akustik konfor son derece yüksek, motor sesi yalnızca yüksek devirlerde kabine giriyor. Yumuşak süspansiyon nedeniyle hızlı virajlarda araç bi-



ESP SİSTEMİNİN KUMANDASI DİREKSİYONUN SOLUNDA. ORTA KONSOLUN ALT KISMINDA HIZ SINIRLAMA, AKTARMA VE EĞİM İNİŞ KONTROL SİSTEMLERİNİN KUMANDALARI MEVCUT. ZEMİNDEKİ EŞYA GÖZLERİ UFAK TEFEK EŞYALARIN GİZLENMESİ İÇİN İDEAL.





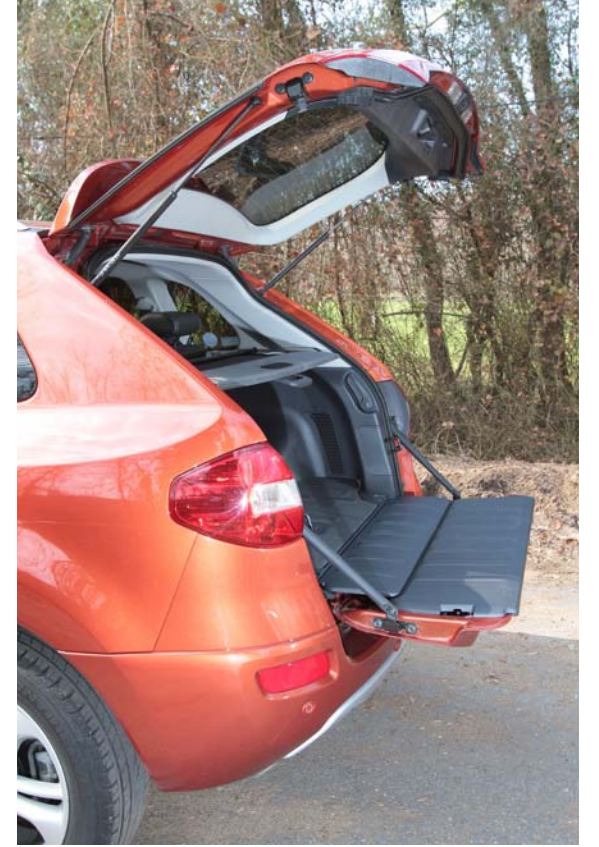
ÖN KOLTUKLARIN YAN YÜKSELTİLERİ YETERSİZ. ARKA KOLTUKLARDA SIRT EĞİM AYARI YAPILABİLİYOR. SÜRÜCÜ KOLTUĞU ELEKTRİKLİ OLARAK AYARLANIYOR. BAGAJ KAPAĞININ ALT KISMI 200 KG TAŞIYABİLİYOR.



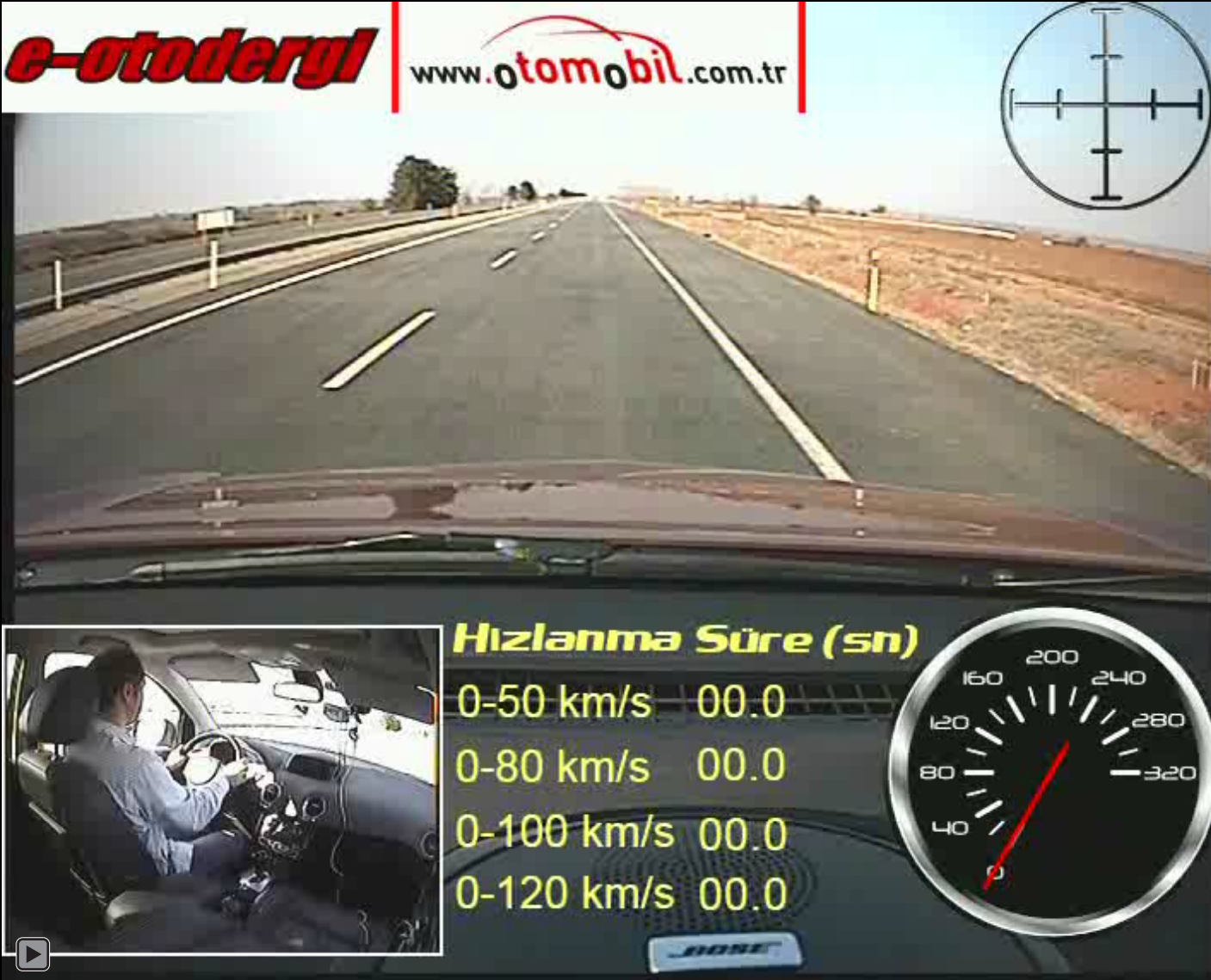
raz yana yatsa da sürüş güvenli. Otomobil teknik anlamda kayda değer gelişim yakıt tüketimi konusunda olmuş. Aerodinamik geliştirmelerin yapıldığı ifade edilen otomobilde ESM (Energy Smart Management-Akıllı Enerji Yönetimi) adlı rejeneratif fren sistemi kullanılması neticesinde fabrika verilerine göre 7.9 lt/100 km olan ortalama tüketim 7.1 lt/100 km'ye indirgenmiş. Makyajsız versiyonda 173 km/s olarak ifade edilen maksimum hız da makyajlı versiyonda 180 km/s olarak açıklanıyor. Aracın 12.3 saniyelik 0-100 km/s değerinde ise bir değişiklik söz konusu değil. Bizim elde ettiğimiz değer ise test sonuçlarından da görebileceğiniz gibi biraz daha iyi. Test ölçümlerini de kapsayan 500 km'yi aşan kullanımımız boyunca 8.8 lt/100 km'lik tüketim elde ettik. Bu değer aracın sınıfı ve ağırlığı (1709 kg) gibi etkenler düşünüldüğünde makul bir değer.

Arazi kullanımı

Koleos'un arazi kullanımların bir dağ keçisi olmasa da birçok light 4x4'e göre daha iyi özellikler gösterdiğini makyajsız versiyondan zaten biliyoruz. Aktarma sistemi ayarları orta konsolun alt kısmındaki düğ-



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**

meden yapılıyor. Auto konumunda sistem güç dağılımını ön ve arka tekerlekler arasında otomatik yapıyor. Yani normal olarak önden çekişli olarak ilerleyen otomobilde ön tekerlekler patinaja düşerse gücün yüzde 50'si arka tekerleklere aktarılıyor. Lock seçeneğindeyse 40 km/s hıza kadar güç sürekli olarak yüzde 50-50 dağılıma sahip. 40 km/s aşıldığında sistem otomatik olarak auto moduna geçiyor. Dilerseniz aracı hep önden çekişli olarak da kullanabilirsiniz. Eğim iniş kontrolü ve yokuşta kalkış destek sistemleri de var.

Sonuç

Ülkemizde tek motor seçeneği ile satılan Koleos'un baz fiyatı 101.600 TL. Test aracımızda bulunan panoramik açılır tavan (3400 TL) ve navigasyon sistemi (2250 TL) eklendiğinde fiyat 107.250 TL'ye ulaşıyor. Başarılı aktarmaya sahip aracın kabin ve sürüş kalitesi gayet iyi ve motorun daha ekonomik olması da olumlu. Koleos makyajla birlikte yine göze batmayan sade bir çizgide yola devam ediyor ve bizce daha yakışıklı bir karoseri hak ediyor.

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

Renault Koleos 2.0 dCi 150 HP 4x4 Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	150 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4520 / 1855 / 1710 (tavan rayı ile) mm
Bagaj hacmi:	450-1380 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.8 / 6.2 / 7.1 lt / 100 km
Fiyat:	

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.7 sn
0-80 km/s:	7.95 sn
0-100 km/s:	11.75 sn
0-120 km/s:	16.8 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	7.8 sn
80-120 km/s (D'de):	10.1 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	41.1 m
80-0 km/s:	26.5 m
50-0 km/s:	10.8 m

➕ Kalite hissi, konfor, pratiklik

➖ Gösterişsiz tasarım, virajlarda biraz yana yatıyor.

186 g/km

E



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM



AMERİKAN PORSİYONU

Amerika'da üretilen Mercedes-Benz ML, Avrupa sokaklarına bir beden büyük gelse de, modern tasarımı, güçlü motoru ve sunduğu üst düzey konfor özellikleriyle ilgi uyandırıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Amerika Birleşik Devletleri-Tuscaloosa'da üretilen Mercedes-Benz ML, 2011 sonbaharında üçüncü jenerasyonuna kavuştu. Tasarım olarak çok radikal bir değişikliğe gidilmeyen, ancak motor ve teknoloji bakımından selefinden bir adım ileride olan yeni jenerasyon ML, eskisinden 23 mm daha uzun ve 19 mm daha yüksek bir karosere sahip. 2915 mm'lik dingil mesafesini aynen koruyan otomobil, e-otodergi sayfalarına Euro 6 egzoz normlarını şimdiden karşılayan 3.0 litre V6 turbodizel motorlu ve AMG spor dış görünüm paketli versiyonuyla konuk oldu.

“Dev”, “İri”, “Büyük”

Uzunluğu 5 metreye yakın lüks bir SUV olan Mercedes-ML, son derece modern bir dış tasarıma sahip. Test aracımızda yer alan AMG spor dış görünüm paketi, aracı standarttan daha sportif bir havaya büründürüyor. Günümüzün olmazsa olmazı led gündüz farları, ön tasarımın ilgi çeken öğelerinden biri. Büyük ön ızgaranın ortasına yerleştirilmiş büyük Mercedes-Benz logosu, aracın dış boyutlarıyla orantılı. Led teknolojisi, arka aydınlatma grubunda da yer alıyor. Geniş bir ağız gibi açılan bagaj kapasının altında 690 litrelik dev bir bagaj



ARACIN İÇ MEKANI GENİŞ VE FERAH. BÜYÜK GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. SÜSPANSİYON AYARI VE YOLDAKİ EĞİM, RENKLİ EKRANDAN TAKİP EDİLİYOR.

hacmi var. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 2010 litreye kadar çıkıyor. Neredeyse her cümlemin başına “dev”, “iri”, “büyük” gibi kelimeler koyduğumun farkındayım. Ama size yazımın ilk cümlesinde ipucunu vermiştim: Bu araç ABD’de üretiliyor. Bilirsiniz, onların XS bedeni bile bizde M’ye denk gelir. Ancak şunu da belirtmeliyim ki, bu kadar

“iri” sıfatlarının yanında, dış dikiz aynaları bu cüseye biraz “küçük” kalıyor.

İç mekân rahat ve konforlu

Mercedes-Benz ML’in kokpiti, zengin donanımın da getirdiği avantajla son derece konforlu. Ön koltuk kafalıklarında yer alan DVD ekranlarından okalip-tus ağacı ahşap süslemelere, panoramik





SAAT YÖNÜNDE: VİTES KOLU DİREKSİYONUN ARKASINDA. BİRÇOK AYAR BU ÜÇ BUTONLA YAPILIYOR. BÜYÜK KOLTUKLAR RAHAT. ARKADAKİ YOLCULAR İÇİN DVD OYNATICI VAR. TEST ARACININ DİKİŞİNDE İŞÇİLİK HATASI VARDI. SÜSPANSİYON AYARI ELEKTRONİK.



açılır tavandan Artico deri döşemelere kadar birçok özellik size kendinizi evinizde hissettiriyor. Çok yönlü elektrikli ayarlı sürücü koltuğu ve direksiyon simidi, uygun sürüş pozisyonunu kısa sürede ve zahmetsizce bulmanızı sağlıyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Elektronik park freni kullanılması ve 7 ileri otomatik şanzımanın vites kolunun Amerikan otomobilleri gibi direksiyonda olması sayesinde orta konsolda kazanılan geniş alan, off-road fonksiyonlarının yönetilmesini sağlayan iki butona ve bir de Comand Online butonu-

na ayrılmış. Her biri ayrı ayrı görevini çok iyi yapan bu kumanda birimlerinin, üçü birleşince bu bölgede bir kalabalık yapmış olması ve zaman zaman hangisinin ne işe yaradığının karıştırılması ise, standart sürücülerini zorlayacak bir konu. Eşya gözü ve bardaklık konularında bir sorun yaşatmayan yeni ML'in malzeme kalitesi üst düzeyde. Genel olarak işçilik de öyle, ancak test aracımızın ön konsolundaki deri döşemenin dikişindeki münferit bir hata, bu kadar lüks bir araçta bile işçilik hatası olabileceğini gözler önüne serdi. Rahat okunan gösterge bi-

rimlerine sahip otomobilde, ön konsolda yer alan renkli ekranda aracın o anki süspansiyon yüksekliğini ve zeminin yatay ve dikey olarak eğimini görebiliyor olmak, off-road sürüşü sırasında önemli olan olumlu bir özellik.

Maksimum torku 620 Nm

ML 350 BlueTEC 4MATIC'te 3.0 litrelik V6 turbodizel motor bulunuyor. 258 HP maksimum güç üreten motorun maksimum torku ise 620 Nm. 7 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen araç 224 km/s maksimum hıza ulaşabiliyor. 2175

kg boş ağırlığa sahip aracın 0-100 km/s hızlanma süresi ise 7.4 saniye. Euro 6 egzoz normlarını karşılayan modern motorun ortalama yakıt tüketimi ise fabrika verilerine göre 7.2 lt/100 km. Tüketim, aracın ağırlığına ve alınan performansa göre düşük ancak 189 g/km'lik karbondioksit salınımı, emisyon değerleri tablosunda hiç de iyi bir değer olmayan E harfine denk geliyor. Aracın yüksekliği ve süspansiyon sertliği elektronik olarak ayarlanabilen ML, bu sayede hem maksimum konfor hem de maksimum sportiflik sunabiliyor. 4Matic sisteminin arazi-



**4804 MM UZUNLUĞA,
1926 MM GENİŞLİĞE VE
1796 MM YÜKSEKLİĞE
SAHİP ML'İN DEVASA
BAGAJININ HACMİ 690
LT İLE 2010 LT ARASINDA
DEĞİŞİYOR.**

Mercedes-Benz ML 350 BlueTEC 4MATIC AMG Paketi

Fabrika verileri

Motor: 2987 cc, V6, 24V, turbodizel
 Şanzıman: 7 ileri otomatik
 Maksimum güç: 258 HP @ 3600 d/d
 Maksimum tork: 620 Nm @ 1600-2400 d/d
 Maksimum hız: 224 km/s
 0-100 km/s: 7.4 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4804 / 1926 / 1796 mm
 Bagaj hacmi: 690-2010 lt
 Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): 8.2 / 6.7 / 7.2 lt/100 km
 Baz fiyat / Test aracının fiyatı: 144.700 Euro / 175.336 Euro

- + Donanım, konfor, performans, bagaj hacmi
- Fiyat, emisyon, yan aynalar biraz küçük kalıyor

189 g/km

E

de de başarılı kıldığı araç, bu konularda fiyat etiketinin karşılığını veriyor.

Baz fiyatı 144.700 Euro

Mercedes-Benz ML 350 Blue-TEC 4MATIC'in Türkiye'deki baz fiyatı 144.700 Euro. Bu rakam çok yüksek gibi

gözükse de, ML'in rakipleri olan Range Rover Sport, Porsche Cayenne, BMW X5, BMW X6, Audi Q7 gibi modellerin de bu rakamdan çok uzak olmadıklarını hatırlamakta fayda var. Birçok opsiyonel donanıma sahip test aracımızın fiyatının ise 175.336 Euro olduğunu söylemek gerek.



5'TE xDrive'A GİRİŞ

BMW 525d xDrive Sedan; 2.0 litre 4 silindirli turbodizel motoru, zengin donanımı ve 84.665 Euro'luk baz fiyatıyla, yeni 5 Serisi Sedan'ın en makul fiyatlı xDrive versiyonu. Bir başka deyişle: 5 Serisi Sedan'da xDrive'a giriş modeli.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Borusan Otomotiv, adeta Türkiye'deki diğer otomobil markalarına ve distribütörlerine ders veriyor. Bugün ülkemizde her modelinden test aracı çıkartan marka çok az. Yeri geliyor, 50.000 TL'lik bir otomobilin test aracını bulamıyorsunuz ve size verilen cevap "O maliyete girmek istemedik" olabiliyor. Ama Borusan Otomotiv'in temsil ettiği BMW, MINI ve Land Rover markalarında her istediğimiz modeli kullanma lüksüne sahibiz. Hatta Aston Martin markasında bile test araçları çıkartılıp günlerce basının kullanımına sunuluyor. Demek ki istenirse "O maliyetler" karşılanabiliyor. Bu giriş paragrafım, "Neden e-otodergi'de çok sayıda BMW testi var, ama x, y, z markalarının testleri az" diye mesaj atan okuyucularımıza toplu bir cevap olacaktır diye düşünüyorum.

xDrive'a giriş modeli

BMW'de dört tekerlekten çekişi ifade eden xDrive, yeni 5 Serisi Sedan modelinde üç versiyonda bulunuyor: Bunlar 525d, 528i ve 535d. Bu sayfalarda gördüğünüz 525d mode-



SÜRÜCÜ ODAKLI KOKPİTTE HER ŞEY YERLİ YERİNDE, MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ İSE ÜST DÜZEYDE. 8 İLERİ OTOMATİK ŞANZİMANIN KOLU ELE ÇOK İYİ OTURUYOR.



AÇIK RENK DÖŞEMELİ KOLTUKLAR HEM RAHAT HEM DE İÇ MEKANI AYDINLIK KILIYOR. ARKADA DİZ VE BAŞ MESAFELERİ YETERLİ. ARTIK KLASİKLEŞEN BMW GÖSTERGE BİRİMLERİ KOLAY TAKİP EDİLİYOR.



li, sedan karoserde satın alınabilecek en uygun xDrive modeli olması, bir başka deyişle xDrive'a giriş modeli olmasıyla dikkat çekiyor. Baz fiyatı 84.665 Euro olan BMW 525d xDrive Sedan'ın fiyatı, test aracımızda opsiyonel donanımlarla birlikte 101.523 Euro'ya çıkmış.

Motor 2.0 litre hacminde

Test aracımızda bulunan 2.0 litrelik,

4 silindirli, Twin scroll teknolojiye sahip motor, 4400 d/d'de 218 HP güç ve 1500-2500 d/d aralığında 450 Nm tork üretiyor. 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor otomobile 234 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 525d xDrive Sedan'ın 0-100 km/s hızlanma performansı ise 7.0 saniye. Stop/Start sisteminin yer aldığı otomobilin en dikkat çeken özelliklerinden biri ise düşük yakıt tüketimi.

100 km mesafede şehir içinde 6.0 lt, şehir dışında 4.6 lt ve ortalama 5.1 lt yakıt tüketen otomobil, testimiz boyunca yol bilgisayarı verilerine göre ortalama 6.4 lt/100 km'lik değere imza attı. Bu da 1795 kg boş ağırlığa ve 218 HP-450 Nm'lik performansa sahip bir otomobil için çok başarılı rakam. Motorun gücünü dört tekerleğe birden aktarması, yol tutuşu hissedilir bir şekilde artırıyor.

Piyasadaki en güzel vites kolu tasarımlardan birine sahip olan 8 ileri otomatik şanzımanın geçişleri çok hızlı ve sarsıntısız gerçekleşiyor. Vitesler gerek direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla, gerekse vites kolu yardımıyla manuel olarak da değiştirilebiliyor. Önermeyiz ama, gayet sessiz ve verimli çalışan Stop/Start sistemi kullanmak istemezseniz, motoru çalıştıran "Start" butonunun he-



men altındaki butonla kapatabiliyorsunuz.

Dört sürüş modu var

525d xDrive Sedan, dört tekerlekten çekişli olmasının yanı sıra dört farklı sürüş modu sunuyor. Sürücü "Comfort", "ECO PRO", "Sport" ve "Sport+" modlarından birini seçerek, aracın ayarlarını kendi sürüş stiline göre belirleyebiliyor. Bu da aynı otomobilin, istendiğinde maksimum tasarruflu, istendiğinde de maksimum

performanslı kullanılmasına olanak tanıyor. Direksiyon tepkileri hızlı ve net olan otomobilin rahat koltukları vücudu sarıyor. Malzeme kalitesi ve işçiliğin üst düzeyde olduğu araçta eşya gözü ve bardaklık konusunda da bir sorun bulunmuyor.

Seçenek bol

Yeni 5 Serisi Sedan'da 4 ve 6 silindirli olmak üzere çeşitli benzinli ve dizel motorlar ile arkadan itiş ve xDrive olmak üzere çeşitli aktarma seçe-

nekleri sunuluyor. Bu otomobiller kullanıcılarına 184 ile 313 HP arasında bir güç yelpazesi sağlıyor. Baz fiyatlar ise 76.169 Euro ile 123.384 Euro arasında değişiyor. Tabii konumuzun dışında olsa da, 5 Serisi ürün gamında yer alan ve yine sedan karoserli olan M5'i de unutmamak lazım. 8 silindirli ve 560 HP gücünde olan M5'in fiyatı 210.244 Euro. Bu sayfalarda görmüş olduğunuz 525d xDrive Sedan ise, 84.665 Euro'luk baz fiyatıyla ailenin uygun fiyatlıları arasında yer alıyor.

**218 HP GÜÇ VE 450 NM
TORK ÜRETEK MOTOR
GÜCÜNÜ DÖRT TEKERLEĞE
İLETİYOR. BAGAJ 520 LT.**



BMW 525d xDrive Sedan

Fabrika verileri

Motor:1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:8 ileri otomatik
Maksimum güç:218 HP @ 4400 d/d
Maksimum tork:450 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:234 km/s
0-100 km/s:7.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4899 / 1860 / 1464 mm
Bagaj hacmi:520 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):6.0 / 4.6 / 5.1 lt/100 km
Baz fiyat (525d xDrive)/Test aracının fiyatı:.. 84.665/101.523 Euro

+ Tasarım, tüketim, şanzıman, yol tutuş

- Arkadan itiş seçeneği yok

134 g/km

C

**BMW'NİN YENİ TWINPOWER TURBO MOTOR
TEKNOLOJİSİ, YÜKSEK PERFORMANS İLE DÜŞÜK YAKIT
TÜKETİMİNİ BİR ARADA SUNMAYI BAŞARIYOR.**



TARZ SAHİBİ

Güney Koreli üretici Kia'nın crossover modeli Soul, çarpıcı tasarımının yanı sıra model adının işlendiği döşemeleri ve müziğin ritmine ayak uyduran hoparlör aydınlatmasıyla tarz sahibi bir otomobil.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Konsept olarak 2006 Detroit Autoshow'da gösterildikten sonra, 2008 Paris Otomobil Fuarı'nda seri üretim versiyonu tanıtılan ve ardından satışa sunulan Kia Soul, 2011 yılında makyajlanarak yeni bir yüze kavuştu. Kia'nın bu farklı tasarımıyla dikkatleri üzerine çeken kübik modeli, ülkemizde X-Pect ve X-Tra olmak üzere iki donanım seviyesi, tek motor (1.6 dizel) ve iki şanzımanla (manuel ve otomatik) sunuluyor. Bu sayfalardaki sürüş izlenimi konuşumuz, Soul'u en pahalı versiyonu olan 1.6 CRDi VGT Otomatik X-Tra.

Yolda ilgi çekiyor

İşim gereği birçok yeni ve farklı otomobil kullanıyorum. Ama çok azıyla yolda durdurulup soru yağmuruna tutuluyorum. İşte Kia Soul bu tür bir otomobil. Meraklı bakışların odağı oluyorsunuz, araca yanaşan yayalar ve/veya yoldaki diğer sürücüler motor, şanzıman, fiyat gibi konularda bilgi istiyorlar. Kısacası, standart tasarım anlayışından uzak modeller olan MINI Countryman, Nissan Juke ve Range Rover Evoque gibi, Soul da gördüğü ilgiyle, tarz sahibi görü-



MALZEME OLARAK SERT PLASTİĞİN TERCİH EDİLDİĞİ KOKPİTTE EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK SAYISI YETERLİ. KUMANDA BİRİMLERİ, DİREKSİYONUN ARKASINDA KALAN TRIP (YOL BİLGİSAYARI) BUTONU HARİCİNDE ERGONOMİK YERLEŞTİRİLMİŞ.



nümünün hakkını veriyor. Soul, 4120 mm'lik uzunluğu ve 10.5 metrelik dönüş çapıyla şehir içi kullanımına uygun bir otomobil. 1785 mm'lik genişlik de dar sokaklarla baş edebiliyor. 5 kişilik iç mekân sunan otomobilin standart kullanımdaki bagaj hacmi 340 litre. Ancak bu hacim, koltuklar öne katlandığında 1260 litreye kadar çıkıyor. Koltuklar katlandığında düz bir yükleme zemini oluşması olumlu. Ayrıca bagajın iki kademeli olması işlevselliği artırıyor.

Kokpit rahat, işlevsel ve keyifli

Kia Soul, pek de fazla sayılmayacak bir değer olan 4120 mm'lik uzunluğuna karşın, 2550 mm'lik dingil mesafesi iç mekânı rahat ve ferah kılmayı başarmış. Ön koltuklarda rahat bir oturma alanı sunan aracın arka koltukta ki diz ve baş mesafeleri de tatminkâr. Burada zeminin düz olması, üç kişilik kullanımda, ortada oturan kişinin ayaklarının rahat etmesini sağlıyor. Ancak yine de belirtelim ki, arka ya üç yetişkin oturduğunda omuz me-



SOUL KELİMESİNİN İŞLENMİŞ OLDUĞU KOLTUKLAR RAHAT. ÖNDE VE ARKADA SORUNSUZ DİZ VE BAŞ MESAFELERİNE SAHİP OLAN OTOMOBİL, MODERN VE FARKLI ÖN TASARIMIYLA İLGİ ÇEKİYOR. ARKA-ORTADA DÜZ OLAN ZEMİN RAHATLIK SAĞLIYOR.



safesinde sıkışıklık yaşanacaktır. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmayan iç mekânda ergonomi konusunda da, trip (yol bilgisayarı) butonunun yeri dışında bir problem yok. Konsolda sert plastik malzemenin kullanıldığı otomobilde gösterge birimleri rahat okunuyor, kumanda birimlerinin yerleşimi de kolay kullanım sağlıyor.



GÖSTERGE BİRİMLERİ OKUNAKLI. ÜSTTEKİ BUTON, AMBİYANS AYDINLATMASINI KUMANDA EDİYOR.



Elektrikli camlardan sadece sürücü tarafındakinin (o da sadece aşağı indirilirken) tek dokunuşlu olması ise bir dezavantaj. Keşke dört cam da tam otomatik olsaydı. Bir de bu fiyat ve donanım seviyesinde aynaların elektrikli olarak katlanması da gerekirdi diye düşünüyorum. CD-MP3 çalar, bluetooth bağlantılı telefon kiti, USB ve Aux girişleriyle günümüzün Multimedya ihtiyaçlarını karşılayan Soul, ambiyans aydınlatması ile, özellikle de gece sürüşlerinde kokpiti hayli eğlenceli kılıyor. Kapı içindeki hoparlörlerin çevresindeki aydınlatmaların rengi seçilebiliyor, ayrıca istenirse seçilen rengin müziğin ritmine göre güçlenip zayıflaması sağlanabiliyor. Kısacası; hoparlörlerin etrafındaki ambiyans aydınlatması, çaldığınız müziğe göre tempo tutuyor. Elbette, eğer istemezseniz bu özelliği kapatabiliyorsunuz.

Dizel-otomatik çekiciliği

Pazarın aranan kombinasyonlarından biri olan düşük silindir hacimli motorda dizel-otomatik kombinasyonu, Kia Soul'un öne çıkan özelliklerinden birini oluşturuyor. Bu kombinasyon, hem düşük vergi dilimine girmesi hem şehir içinde maksimum konfor sunması hem de düşük yakıt tüketimiyle beğeni kazanıyor. 1.6 litrelik motorun maksimum gücü 128 HP, maksimum torku ise 260 Nm. Maksimum 177 km/s'ye çıkan aracın 0-100 km/s performansı ise 6 ileri otomatik şanzımanla 11.7 saniye. 1290 kg ağırlığındaki test aracımızın ortalama yakıt tüketimi ise fabrika verilerine göre 5.9 lt/100 km. Biz test kullanımlarımız boyunca, yol bilgisayarı verilerine göre, İstanbul ve çevresinde ortalama 7.2 lt/100 km'lik bir tüketim değeri elde ettik. Otomatik şanzıman sarsıntısız vites değiştiriyor ve yokuşlarda geri kaydırmıyor. Çok hızlı vites değiştirdiği ise söylenemez. Ancak gereken konforu sunuyor. Vites kolu sola çekildikten sonra ileri itilerek-geri çekilerek manuel olarak da vites değiştirmek mümkün. 128 HP'lik motor, yüksek performans için geliştirilmemiş, buna karşın Soul'a yeterli hızlanma, ara hızlanma ve maksimum hız değerlerini sağlıyor. Beni şaşırtan konulardan biri ise, 18 inç'lik lastiklere



USB-AUX BAĞLANTI YERİ İYİ SEÇİLMİŞ. ACTIVE ECO BUTONU TÜKETİMİ DÜŞÜRÜYOR. İKİ KATLI BAGAJ TOPLAM 340 LT.



karşın Soul'un süspansiyon sisteminin başarısıydı. Yol tutuş konusunda sürücüsünü tedirgin etmeyen sistem, İstanbul'un bozuk yollarında konfor dan da ödün vermemeyi başardı.

Fiyatı 51.800 TL'den başlıyor

Kia Soul Türkiye'de 51.800 TL'den

başlayan (X-Pect manuel) fiyatlarla satılıyor. X-Pect donanımında otomatik şanzımanlı versiyonun fiyatı 55.300 TL. Bu sayfalarda gördüğünüz X-Tra donanımlı otomatik model ise 62.600 TL'lik etikete sahip. Bu fiyat biraz yüksek. Belki bu konuda "Her güzelin bir kusuru vardır" diyebiliriz.

Kia Soul 1.6 CRDi VGT Otomatik

Fabrika verileri

Motor: 1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 6 ileri otomatik
 Maksimum güç: 128 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 260 Nm @ 1900-2750 d/d
 Maksimum hız: 177 km/s
 0-100 km/s: 11.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4120 / 1785 / 1660 mm
 Bagaj hacmi: 340-1260 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.4 / 5.0 / 5.9 lt/100 km
 Fiyat (X-Pect Manuel / X-Tra Otm.): 51.800 TL / 62.600 TL

- + Tüketim, tarz sahibi olması, işlevsellik, dizel-otomatik
- Fiyat, emisyon, konsolda sert plastik malzeme kullanılmış

155 g/km

D

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

Aylık periyotta ve ücretsiz olarak yayınlanan e-otodergi, tüm yayın hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan ve kanunlarla korunan tescilli bir markadır. e-otodergi'nin dağıtımı, sadece www.e-otodergi.com ve aynı şirkete ait olan haber portalı www.otomobil.com.tr adreslerinden yapılmaktadır.

Ancak tespit edilmiştir ki, bazı internet kullanıcıları, e-otodergi'nin çeşitli sayılarını başka sunuculara yükleyip dağıtmaktadırlar. e-otodergi'yi maddi zarara uğratan bu durum, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Yasası'na göre suç teşkil etmektedir ve tazminata tabidir.

e-otodergi'yi farklı sunuculara yükleyip oradan indirilmesine imkan tanıyanlar hakkında suç duyurusunda bulunulacak ve yasal işlem başlatılacaktır.

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi ve e-otodergi Test Yıllığı gibi çeşitli özel sayılarımızın ücretsiz dağıtımları, yasal olarak sadece www.e-otodergi.com ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan www.otomobil.com.tr ve www.testyilligi.com web sitelerinden yapılmaktadır.

Lütfen her ay yayınlanan e-otodergi sayılarını ve yılda bir kez yayınladığımız Test Yıllığı gibi özel sayılarımızı sadece www.e-otodergi.com ve www.testyilligi.com adresleriyle başlayan linklerden indiriniz. Ayrıca iPad App Store'daki e-otodergi uygulamasını da indirebilirsiniz.

Şirketimiz, diğer web sitelerinden ya da linklerden indireceğiniz e-otodergi adlı pdf dosyaların orijinal ve virüssüz olduğunu garanti etmemektedir.

Önemle duyurulur.

Muhteşem yedili...

Türkiye Ralli Şampiyonası tarihinde belki de ilk defa şampiyonluk unvanı için yedi sıkı pilot bu sezon karşı karşıya gelecek. Son üç sezonu şampiyonada zaferle noktlayıp hat trick yapan Yağız Avcı'nın karşısında bu sene altı tane iddialı rakibi yer alacak.

Bunlardan en önemlisi hiç şüphesiz son yıllarda Avrupa Ralli Şampiyonluğu'na ambargo koyan İtalyanların sempatik pilotu Luca Rossetti. İki senedir kendisine bazı yarışlarda destek çıkan Cem Acar'ın sahibi olduğu Pegasus Racing adına Türk lisansı ile ve Skoda Yüce Oto'nun desteğiyle yarışacak olan Rossetti, iddialı otomobili ve hırslı pilotajıyla yarışseverlerin en çok merak ettiği isimler arasında geliyor. Ayrıca 2006'dan beri şampiyonada yer almayan Volkan Işık da bu sene Team 47 takımı adına Skoda Fabia S2000 ile mücadelede geri dönüyor. Yılların tecrübesi Ercan Kazaz yine Bonus Parkur Racing renklerinde Skoda Fabia S2000 ile şampiyonaya hazırlanırken, bu takımda iki sezon geçiren Burak Çukurova da değişikliğe giderek Pegasus Racing ile el sıkıştı. Çukurova bu se-

zon da Skoda Fabia S2000 ile şampiyonluk savaşı verecek. Geçtiğimiz sene bünyesinde yarışmaya başladığı Pegasus Racing ile 2WD şampiyonluğunu kazanan Fatih Kara, sezon öncesi takımın baştan aşağı elden geçen ve en son spec'lere kavuşan Grande Punto S2000'i ile iddialı rakiplerinin arasında zirve mücadelesine renk katma amacıyla. Geçtiğimiz sezon kendisini bir anda Fiesta S2000 koltuğunda bulan ve piyangodan çıkan otomobille oldukça iyi bir performans sergileyen Murat Bostancı'nın yine üst sıralara yakın zamanlar yapması bekleniyor.

Böyle iddialı 7 pilotun yer alacağı Türkiye Ralli Şampiyonası'nda şimdiden parkurlardaki yerlerimizi almak için hazırlıklar yapalım ve neler olacak heyecanla bekleyelim sevgili ralli dostları.



Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn

FATİH KARA ERCAN KAZAZ YAGIZ AVCI VOLKAN IŞIK BURAK ÇUKUROVA MURAT BOSTANCI

LUCA ROSSETTI

7 ADAM, 1 HEDEF...

MUHTEŞEM YEDİLİ

8 NİSAN'DA VİZYONDA

Tasarım: Gürkan Çağlar

Açılış Button'dan geldi

Jenson Button baştan sona domine ettiği Avustralya Grand Prix'sini kazanarak sezonun ilk yarışından zaferle ayrıldı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Lewis Hamilton, podyuma üçüncü sırada çıkarak McLaren takımının sevincini katmerledi.



Red Bull mekanikerleri Webber'in aracında hareketli tempoyla çalıştılar.



Yarışa 12. sıradan başlayan Alonso, 5. olarak finişe geldi.

Sebastian Vettel'in son iki sezondaki ezici üstünlüğü ve şampiyonluklarıyla geçen senelerin ardından 2012 Formula 1 sezonu yine Avustralya'da açıldı. 17 Mart Cumartesi günü yapılan sıralama turlarında McLaren pilotları Lewis Hamilton ve Jenson But-

ton ilk iki sırada yer alarak bu yarış çok istediklerini ispatladılar. Ertesi gün yapılan yarışta da Jenson Button ilk turda takım arkadaşı Hamilton'u geçerek kısa sürede farkı 3 saniyeye kadar çıkardı. 2009 senesinin şampiyonu İngiliz pilot bu farkı yar-

ışın sonuna kadar korumayı başarak sezonun ilk yarışında galibiyeti elde etti. Son iki yılın tartışmasız yıldızı olan Sebastian Vettel ise ilk yarışta Button'ın etkileyici hızına karşı koyamayarak ikinciliğe razı oldu. McLaren takımından Lewis Hamilton,

Mark Webber'in önünde üçüncü sırada podyumun son basamağına çıkan isim oldu ve takımı adına mutlu bir hafta sonuna imza attı. Bu sezona yeni araçları ile umutlu başlayan Fernando Alonso ise sıralama turlarında kötü bir performans göstererek 12. sırada start aldı. Yarış boyunca oldukça atak bir performans sergileyen Alonso, finişe 5. sırada geldi. Şampiyonanın çılgın Japon pilotu Kamui Kobayashi 6. sırada yer bulurken, iki senelik ralli macerasının ardından yine Formula 1'e Lotus Renault koltuğunda geri dönen Kimi Räikkönen, 7. sırada finişe geldi. Fin pilot yarışın bitiminde kendisini hiç F1'e ara vermemiş gibi hissettiğini söyledi. Hala beklenen patlamayı yapamayan Mercedes takımı pilotları Micha-



Son iki yılın süperi Sebastian Vettel, bu kez sezona galibiyetle başlayamadı.

el Schumacher ve Nico Rosberg ise yarışa çok iyi başlayarak 3. ve 4. sırayı alsalar da Rosberg 2. turda Sebastian Vettel'e geçilmekten kurtulamadı. Schumacher ise ancak on tur boyunca üçüncü sıradaki yerini koruyabildi ve vites kutusu problemi nedeniyle yarış dışı kaldı.

Button: "Benim için özel bir zafer oldu"

Sezonun ilk yarışında zafere ulaşan Jenson Button yarışın ardından: "Çok özel bir zafer. Sezona kazanarak başlamak önemli. Dün Lewis'le ilk sırada olmak, bugün zafer kazanmak, bunlar önümüzdeki yarışlar öncesin-

de bizi çok iyi bir konuma yerleştiriyor. Takımdaki herkese çok çok teşekkürler. En büyük endişe güvenlik aracıydı. Rakiplerinize 10 saniyelik fark açıyorsunuz, bu size müthiş bir avantaj sağlıyor ama güvenlik aracı çıktığında saat 6'ydı. Bu lastiklerde ısıyı muhafaza etmek zor. O

yüzden bu benim için en büyük endişe kaynağıydı. Lastiklerde ısıyı koruyabildim, epey yakıt tasarruf ettim, ki bu bizim için önemliydi. Yarışın sonuna kadar da kontrollü bir yarış çıkardım" dedi. Jenson Button bu sonuçla kariyerindeki 13. Formula 1 zaferine imza attı.

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Jenson Button.....	25
2.....	Sebastian Vettel.....	18
3.....	Lewis Hamilton.....	15
4.....	Mark Webber.....	12
5.....	Fernando Alonso.....	10
6.....	Kamui Kobayashi.....	8
7.....	Kimi Raikkonen.....	6
8.....	Sergio Perez.....	4
9.....	Daniele Ricciardo.....	2
10.....	Paul Di Resta.....	1

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.....	McLaren-Mercedes.....	40
2.....	Red Bull-Renault.....	30
3.....	Sauber-Ferrari.....	12
4.....	Ferrari.....	10
5.....	Lotus-Renault.....	6
6.....	Toro Rosso-Ferrari.....	2
7.....	Force India-Mercedes.....	1

Formula1 Avustralya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1.	Jenson Button.....	McLaren-Mercedes.....	1:34:09
2.	Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault.....	+2.100
3.	Lewis Hamilton.....	McLaren-Mercedes.....	+4.000
4.	Mark Webber.....	Red Bull-Renault.....	+4.500
5.	Fernando Alonso.....	Ferrari.....	+21.500
6.	Kamui Kobayashi.....	Sauber-Ferrari.....	+36.700
7.	Kimi Raikkonen.....	Lotus-Renault.....	+38.000
8.	Sergio Perez.....	Sauber-Ferrari.....	+39.400
9.	Daniele Ricciardo.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+39.500
10.	Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+39.700



Sauber'in çılgın Japon pilotu Kamui Kobayashi zaman zaman zor anlar yaşadı.



Kimi Raikkonen yarış öncesinde yine "Buz Adam" görünümündeydi.



McLaren takımı yarış sonu klasik zafer pozu verdi.

Alonso muradına erdi

Yine yağmurun ve güvenlik aracı periyotlarının damga vurduğu F1
Malezya GP'sinden Fernando Alonso galip ayrıldı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Sepang Pisti'nde artık gelenekselleşen sağanak yağmur altındaki değişken hava şartları, güvenli aracı periyotları ve uzun bir kırmızı bayrak ile yarışa ara verilmesinin ardından yeniden verilen startla geçen mücadele sonucunda Fernando Alonso galibiyet hasretini giderdi. Sıralama turlarında McLaren pilotları Lewis Hamilton ve Jenson Button Avustralya'da olduğu gibi yine ilk iki sırayı parsellediler. 25 Mart günü yapılan yarışta ise startla birlikte 3. sıraya yükselen Michael Schumacher daha sonra Roman Grosjean'ın arkadan teması nedeniyle spin atarak 16. sıraya kadar geriledi. Ekiplerin büyük bölümü yarışa geçiş lastikleri ile başlarken sağanak yağmur sonucunda yağmur lastiklerine dönen pilotlar kısa bir süre sonra yarış kontrol tarafından verilen kırmızı bayrak kararı ile yeniden grid'e dizildiler. Yarım saatlik beklemenin ardından yeniden verilen startla birlikte pit sonrası liderliği ele geçiren Fernando Alon-

so rakipleriyle farkı açarken Sauber takımından Sergio Perez ikinci sırayı ele geçirerek İspanyol rakibine üst üste yaptığı en hızlı tur zamanlarıyla yaklaştırmaya başladı. İki pilot kalan turlarda ritmlerini bulup pistin geri kalanı ile farkı sürekli açarken son turlara doğru pist dışına çıkan Perez yaklaşık 5 sn. kaybetmesine rağmen yarışta ikinci bitirerek kariyerinin ilk podyum derecesine imza attı ve büyük sevinç yaşadı. Lewis Hamilton da podyumun üçüncü basamağına çıkarak teselli buldu. Bu yarışta da galibiyet göremeyen Red Bull takımından Mark Webber 4. sırada finişe gelirken, Kimi Raikkonen 5. olarak bir anlamda yarışın gizli yıldızı oldu. Bruno Senna ise altıncı sırada yer alarak kariyerinin en iyi genel klasman derecesine imza atarken, ilk yarışın galibi Jenson Button pit sonrası narain Kartikeyan ile temas yaşayarak ön kademeye zarar verdi ve gerilere düştü. İngiliz pilot bu temasın ardından 14. sırada yarışta bitirerek Malezya'dan pu-



Sepang'da hayatının yarışını çıkaran Sauber takımından Sergio Perez 2. olarak takımıyla büyük sevinç yaşadı.



Lewis Hamilton olaylı yarışta 3. sırada podyuma çıktı.



Red Bull takımından Mark Webber yine podyuma çıkmayı başaramadı.

ansız ayrıldı. Button gibi hayal kırıklığı yaşayan başka isim de Sebastian Vettel'di. Son iki yılın en büyüğü olan Alman pilot, 11. sırada finişe gelerek mutsuz bir yarış geride bıraktı.

Alonso: "Kazandık ama hala hızlı değiliz"

Fernando Alonso kazandığı yarışın ardından özeleştiri yaptığı açıklamasında "Avustralya'da rekabetçi değildik. Burada da öyle. Amacımız mümkün olduğunca iyi puanlar alabilmektir. Bugün bu 25 (puan) oldu. İnanılmaz bir sonuç. Bugün bu zafere hak eden takıma tebrikler. Dürüst olmak gerekirse bu hiçbir şeyi değiştirmiyor. Evet şu an olmak istemediğimiz bir durumdayız: son seansa

kalmak, puan almak için mücadele ediyoruz. Ancak kesinlikle pole pozisyonu için, zaferler kazanmak için yarışmak istiyoruz. Birbirimize güveniyoruz. Bu galibiyet bizi birkaç gün mutlu edecektir ancak kazanma kararlılığımızı değiştirmeyecek" diyen ve Sergio Perez'in pistin kurumasıyla birlikte, hata yapmaya kadar arasındaki farkı kapatmasına da değinen Alonso, Ferrari'nin normal şartlarda hala çok yavaş olduğunu kabul etti. Kuru pistte yeterince hızlı olmadıklarını söyleyen Alonso, "Bu pozisyonu muhafaza edecek şansımız vardı" dedi. Kuru pistte yeterince hızlı olmadıklarını söyleyen Alonso, "Bu pozisyonu muhafaza edecek şansımız vardı" açıklamasını yaptı.



Kimi Raikkonen formundan bir şey kaybetmediğini Malezya'da gösterdi.



Bruno Senna kariyerinin en iyi sonucunu elde etti.



Force India pilotu Paul Di Resta puan barajında yarışını noktaladı.

Formula1 Malezya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.....	Fernando Alonso.....	Ferrari.....	2:44:51.812
2.....	Sergio Perez.....	Sauber-Ferrari.....	+2.263
3.....	Lewis Hamilton.....	McLaren-Mercedes.....	+14.591
4.....	Mark Webber.....	Red Bull-Renault.....	+17.688
5.....	Kimi Raikkonen.....	Lotus-Renault.....	+29.456
6.....	Bruno Senna.....	Williams-Renault.....	+37.667
7.....	Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+44.412
8.....	Jean Eric Vergne.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+46.985
9.....	Nico Hulkenberg.....	Force India-Mercedes.....	+47.892
10.....	Michael Schumacher.....	Mercedes.....	+49.996

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Fernando Alonso.....	35
2.....	Lewis Hamilton.....	30
3.....	Jenson Button.....	25
4.....	Mark Webber.....	24
5.....	Sergio Perez.....	22
6.....	Sebastian Vettel.....	18
7.....	Kimi Raikkonen.....	16
8.....	Bruno Senna.....	8
9.....	Kamui Kobayashi.....	8

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım.....	Puan
1.....	McLaren-Mercedes.....	55
2.....	Red Bull-Renault.....	42
3.....	Ferrari.....	35
4.....	Sauber-Ferrari.....	30
5.....	Lotus-Renault.....	16
6.....	Force India-Mercedes.....	9
7.....	Williams-Renault.....	8
8.....	Toro Rosso-Ferrari.....	6
9.....	Mercedes.....	1

Citroen Meksika'da şov yaptı

Dünya Ralli Şampiyonası'nın üçüncü ayağı olan Meksika Rallisi'nde Citroen pilotları Loeb ve Hirvonen 1-2 olarak dubleye imza attılar.

Yazı: Gürkan Çağlar



Bu sene 31 gibi oldukça düşük bir katılıma sahne olan Meksika Rallisi'nde ateşli yerel halkın yoğun desteği altında oldukça çekişmeli mücadeleler izlendi. Yarışın başından beri farklı stratejiler ile yarışan son yılların dominant ismi Sebastien Loeb, finişe ilk sırada gelerek kariyerinin 69. zaferini Meksika'da elde etti. Citroen'e yavaş yavaş alıştığı gözlenen Mikko Hirvonen ise ikinci sırada gelerek takımının sevincini katmerledi ve markalar şampiyonası için kıymetli puanlar kazandı. Ford takımının tecrübeli pilotu Petter Solberg ise Fiesta WRC'si ile üçüncü sırada finişe gelirken, sezona

Monte Carlo'da yoldan çıkarak puansız başlamasına rağmen sonraki İsveç Rallisi'ni kazanarak teselli bulan Jari Latvala Meksika'da takla atarak abandone oldu. Solberg'i dördüncü olarak vatandaşı Mads Ostberg takip etti. Ostberg'in ardından takım arkadaşı Estonyalı Ott Tanak beşinci sırada yer aldı. Citroen'in üçüncü pilotu Nasser Al-Attiyah altıncı oldu. Yarışa yaşadığı sorunlar nedeniyle istediği gibi başlayamayan Mini WRT pilotu Armindo Araujo yedinci olarak finişe ulaşırken, Polo WRC öncesinde Fabia ile elini sıcak tutma turları atan Volkswagen Motorsport pilotu Sebastien Ogier sekizinci olarak



Mikko Hirvonen ikinci sırada finişe gelerek takımının yüzünü güldürdü.



Üçüncü olan Petter Solberg Ford'un klasmandaki en iyi ismiydi.



Norveçli Mads Ostberg Ford Fiesta WRC'si ile 4. sırada finişe geldi.



Fiesta WRC'ye giderek alışan Ott Tanak kendisine 5. sırada yer buldu.

2012'de ilk puanlarını aldı.

Loeb: "Hedeflediğimiz doğrultuda ilerliyoruz"

Sezonun 69. zaferini Meksika'da elde eden Sebastien Loeb "Mükemmel bir haftasonu oldu. 69. zafer Daniel ve benim için çok özeldi. Kesinlikle çok zor bir yarıştı. Mikko'yu arkamdan uzak tutmak içinde çok çabaladık. Tabii ki hangi virajın arkasından koca bir kayada çıkacağını bilememek sürekli tedirginlik veriyor. Birçok ekip bu sürpriz kayalar ile yarışta zor anlar yaşadı. Bu sezona da her zamanki gibi başladık. Monte Carlo'da zafer, İsveç'te ortalama bir derece ve Meksika'da zafer. Umarım sezonun gerisi de önceki sezonlar gibi devam eder ve zafere ulaşırız. Şu an her şey yolunda ve hedeflediğimiz yolda ilerliyoruz" dedi. Takım arkadaşı Mikko Hirvonen ise, "Sebastien burada çok hızlı ve güçlü. Onu yakalamak için çok zorladık. Ama son hızımızı kontrol altına alıp finışı hedefledik. DS3 WRC için sürüş stilimi biraz değiştirmem gerekti. Bu uzun yarışta yeni otomobilimize uyum için çok faydalı oldu. İyi bir yoldayız. Yakında çok daha hızlı olacağım." açıklamasını yaptı.



Katarlı pilot Nasser Al Attiyah Citroen DS3 WRC'si ile yerinden memnundu.



Armindo Araujo sorunlu bir ralliyi geride bıraktı.



Ken Block yine seyircilere güzel görüntüler sundu.



Sebastien Ogier ve co-pilotu finişte yerel şapkalarla poz verdiler.

WRC Meksika Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman
1.	Sebastien Loeb -Daniel Elena	Citroen DS3 WRC	4:15:32.7
2.	Mikko Hirvonen - Jarno Lehtinen	Citroen DS3 WRC	4:16:15.1
3.	Petter Solberg - Chris Patterson.....	Ford Fiesta WRC	4:17:44.1
4.	Mads Ostberg - Jonas Andersson	Ford Fiesta WRC	4:20:24.2
5.	Ott Tanak- Kuldar Sikk.....	Ford Fiesta WRC	4:20:35.3
6.	Nasser Al Attiyah – Giovanni Bernacchini ...	Citroen DS3 WRC	4:22:14.1
7.	Armindo Araujo - Miguel Ramalho	Mini Countryman WRC.....	4:28:19.6
8.	Sebastien Ogier - Julien Ingrassia	Skoda Fabia S2000	4:30:30.5
9.	Ken Block- Alex Gelsomino	Ford Fiesta WRC	4:37:59.5
10.	Ricardo Trivino - Alessandro Haro	Ford Fiesta WRC	4:39:3.4

Kanarya Adaları'nda Kopecky zirvede

2012 IRC sezonunun ikinci ayağı olan Kanarya Adaları Rallisi'nde zafer Skoda'nın Çek pilotu Jan Kopecky'nin oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Kanarya Adaları'nda eşsiz manzaranın hakim olduğu temiz ve hızlı asfalt etaplarda yapılan yarışta yine beklendiği gibi Skoda pilotları Jan Kopecky ve Andreas Mikkelsen arasında kıyasıya bir çekişme yaşandı. Asfalt üzerinde hızlı performansı herkesçe bilinen Jan Kopecky, takım arkadaşı Mikkelsen'in son etapta Fabia S2000'inde yaşadığı ateşleme problemi yüzünden yavaşlamasıyla finiş takna ilk sırada gelen pilot oldu. Geçen yılın flaş ismi Andreas Mikkelsen 15 etaplık yarışın 13 etabında en iyi zamanı yapmasına rağmen mekanik sporun cilvelerine yenik düşerek zaferi rakibine kaptırdı. Dört sezonluk aradan sonra yeniden S2000 otomobili ile yarışan ev sahibi Luis Monzon, istikrarlı bir sürüşle podyumun son basamağına çıktı. Bu sezon IRC'ye soyunan Sepp Wiegand 4. olarak fi-



nişe gelerek tecrübesini arttırdı. IRC Üretim Kupası'nda ise zafer Renault Megane RS ile yarışan genç Fransız pilot Robert Consani'nin oldu. İki Çeker Kupası'nda ise Suzuki Swift Super1600 ile Joan Vinyes yine zafere ulaşırken, genel klasman altıncılığını da elde ederek başarılı bir ralliyi geride bıraktı.

Kopecky: “Yeni co-pilotuma teşekkür ediyorum”

Bu sezon ilk birinciliğini Kanarya Adaları'nda kazanan Jan Kopecky, “Müthiş bir yarıştı. Andreas ile limitlerde gittik. Son etapta yaşadığı sorun bize zaferi getirdi. Skoda'ya ve özellikle yeni yardımcı sürücüm Pavel Dresler'a bu zafer için teşekkür ediyorum.” dedi. Mikkelsen ise, “Son etaba ulaşmadan üç kilometre önce ateşlemeden kaynaklı problem yaşamaya başladık. Tamir etmeye çalıştık ama başarılı olamadık. Harika bir yarışın sonunda ikinci olmak üzücü. Ama sezon uzun.” açıklamasını yaptı. Bu sonuçlardan sonra Andreas Mikkelsen 43 puanla şampiyona liderliğini korurken, Skoda ile yarışan diğer pilotlardan Jan Kopecky 25 puanla ikinci, Seep Wiegand 24 puanla üçüncü sırada bulunuyor.



4 yıl sonra S2000 ile yarışan Luis Monzon podyuma 3. sırada çıktı.



Sepp Wiegand Fabia'sı ile IRC tecrübesi kazanmaya devam etti.



Angel Marrero Civic Type-R ile 2WD kupasını kazandı.



Son etapta zaferi Kopecky'e kaptıran Mikkelsen finiş öncesi oldukça üzgündü

IRC Kanarya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.	Jan Kopecky - Pavel Dresler	Skoda Fabia S2000	2:21m46.5s
2.	Andreas Mikkelsen - Ola Floene	Skoda Fabia S2000	+28.3s
3.	Luis Monzon - Jose Deniz	Peugeot 207 S2000	+3m13.6s
4.	Sepp Wiegand - Timo Gottschalk	Skoda Fabia S2000	+4m32.0s
5.	Jonathan Perez - Enrique Velasco	Peugeot 207 S2000	+7m29.3s
6.	Angel Marrero - Victor Marrero	Honda Civic Type R	+11m27.4s
7.	Janos Puskadi - Barna Godor	Skoda Fabia S2000	+12m03.3s
8.	Rashid Al Ketbi - Khalid Al Ketbi	Skoda Fabia S2000	+14m43.2s
9.	German Hernandez - Israel Pereira	Honda Civic Type R	+15m13.8s
10.	Robert Consani - Nicolas Klingner	Renault Megane RS	+16m13.5s



Aytaç Biter'in Avrupa Serüveni başladı

Borusan Otomotiv Motorsport'un dört sene üst üste Türkiye Pist Şampiyonluğuna ulaşan pilotu Aytaç Biter, Avrupa Binek Otomobiller Kupası (ETCC)'de sezonun ilk startını İtalya'da aldı. İlk yarışta Aytaç Biter dokuz turluk mücadelenin başında kayganlaşan pist zemini yüzünden spin atarak pozisyon kaybetse de, kalan turlarda atak yaparak yarışı dördüncü sırada tamamladı. İkinci yarış Biter için şanssız geçti. Yarışın dördüncü turunda üçüncülük için mücadele ettiği rakibi Skuz ile Parabolica virajında temas yaşayan sürücümüz yarışa erken veda etti ve kum havuzunda yarışı bırakmak zorunda kaldı. Yarış sonunda konuşan Aytaç Biter: "Avrupa'da en son 2010'da yarışmışım ama sezon takip etmemiştim. Bu sene ETCC'de tüm sezon yarışacağım ve Monza'da iyi bir başlangıç yaptık diyebilirim. Bir sonraki yarış Slovakya pisti herkes için yeni bir pist olacak ve orada podyumu hedefliyorum." şeklinde konuştu.

Tırmanma sezonu start aldı

Otomobil sporlarında 2012 sezonu, İstanbul Otomobil Kulübü İSOK tarafından Mapfre Genel Sigorta desteğiyle organize edilen Bozhane Tırmanma Yarışı ile resmen açılmış oldu. 2012 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın ilk ayağı olarak 1 Nisan Pazar günü düzenlenen yarış, 6 km uzunluğundaki Bozhane parkurunda 2 çıkış olarak koşuldu. Otomobillerin 5 ayrı kategoride mücadele ettiği organizasyonda 24 pilot start alırken, ara ara çiseyen yağmur parkuru oldukça zorlaştırdı. Kategori 5'de Pegasus Racing adına Renault Maxi Megane ile yarışan Cem ACAR'ın 06.50.0 toplam zamanı ile birinciliği elde ederken, Kategori 4 birincisi Bozhane'de kariyerinin ilk startını alan Cenk OCAKOĞLU, Kategori 3 birincisi yine Pegasus Racing takımından Fiat Palio S1600 ile Alkan ERDEN, Kategori 2 birincisi Opel Astra GSI ile Murat ALTINTAŞ ve Kategori 1 birincisi de Fiat Palio ile Team 47'den Ümit Can ÖZDEMİR birincilikleri paylaşan isimler oldular.



IRC Macaristan ayağı iptal oldu

2012 IRC Macaristan ayağı olan Mecsek Rallisi'nin, yaşanan ekonomik sorunlar dolayısı ile takvimden çıkarıldığı şampiyona organizatörleri tarafından resmen açıklandı. Geçtiğimiz yıldan bu yana Macaristan'ın yaşadığı siyasal ve ekonomik krizin yanı sıra, yarışın en büyük sponsoru Canon'un da desteğini çekmesi ile gerekli maddi desteği kaybeden organizatörler, Eurosport Events ile yaptıkları görüşmeler sonucu yarışın uluslararası özelliğini kaybettiğini, IRC takviminden çıktığını açıkladılar. Asfalt parkurda düzenlenmesi planlanan ve 1-2 Haziran tarihleri arasında sezonun altıncı ayağı olması beklenen yarışın takvimden düşmesi, Macar Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışı olan Eger Rallisi'nin de iptalinden sonra dedikodu olmaktan çıkmıştı. Bu iptal kararının ardından IRC takvimindeki toplam yarış sayısı 13'e düştü.



Rallide büyük güçbirliği

Parkurlarımızın önemli ekiplerinden olan Pegasus Racing – Delta Sport ve Team 47 aralarında yaptıkları anlaşma ile bu seneki Türkiye Ralli Şampiyonası öncesinde işbirliği kararı aldı. Bu anlaşmaya göre üç ekip Türkiye Ralli Şampiyonası yarışlarında servis ve lojistik olarak ortak hareket edecekler. Dev el sıkışmanın ardından Pegasus Racing Direktörü Cem Acar yaptığı açıklamada, bu birlikteliği hayata geçirerek motorsporları camiasına örnek teşkil ettikleri için mutlu olduklarını belirtti. Volkan Işık, bu sezon Team 47 Motorsport adına Skoda Fabia S2000 Evo3 ile start alacak. Volkan Işık, gerçekleşen bu birleşmenin örnek bir çalışma olduğunu söyledi. Team 47 Motorsports renklerindeki diğer isim ise aynı zamanda takımın kurucusu Halim Ateş olacak. Mini JCW S2000 ile yarışacak Ateş'in yanı sıra, takım Ankaralı genç yetenek Sinan Saatçi'yi de destekleyeceğini açıkladı. Sinan Saatçi şampiyonada Fiat Palio ile yarışacak.



Sofuoğlu Imola'da diskalifiye edildi

Dünya Supersport Şampiyonası'nın Imola Pisti'ndeki 2. ayak yarışında Kenan Sofuoğlu, 19 turluk yarışa iyi başlamasına rağmen, lider gittiği ilk turda kaçırdığı şikan yüzünden pitten geçme cezası aldı. Milli sürücümüz pite girmemesi üzerine yarış direktörü tarafından 12. turda diskalifiye edildi. Geçtiğimiz haftalarda Monza'daki testlerde düşerek dizinden sakatlanan ve buna rağmen hızla iyileşerek yarışta 3. sırada start alan Sofuoğlu, bu cezasıyla 2. yarıştan puansız dönmüş oldu. Dünya Supersport Şampiyonası'nın 2. ayağını Fabien Foret (Kawasaki) kazanırken ikinciliği Sam Lowes (Honda) ve üçüncülüğü de Ronan Quarmby (Honda) elde etti. Kenan Sofuoğlu, bu sonuçla 25 puanla genel klasmanda 3. sıraya geriledi. Rada yer alırken, Bogdanka PTR Honda takımından Sam Lowes 31 puanla ikinci sırada buldu.

V2 Challenge birincisi Ümitcan Özdemir

Motorsporlarına daha çok sporcu kazandırmak amacıyla isteyen herkesin yarışmasını sağlayan V2 Challenge İstanbul'un ilk kupası sahibini buldu. Final yarışının birincisi Berk Engin olurken V2 Challenge İstanbul'un ilk birincisi Ümitcan Özdemir oldu. İlk iki yarışta iki farklı pilotun 1'incilik kürsüsüne çıktığı V2 Challenge İstanbul'da gelenek yine bozulmadı. Kıran kırana geçen mücadele sonunda podyumun ilk basamağında, ilk yarışı 3'üncü tamamlayan, 2'incide ise yarış dışı kalan Berk Engin yer aldı. Podyumun 2'inci basamağına ise kupayı kaldırmaya en yakın isim Ümitcan Özdemir çıkarken, 3'üncü ise, sadece son iki yarışa katılan Semih Geylan oldu. İlk yarışı mart ayı başında düzenlenen V2 Challenge İstanbul'un final yarışı öncesi genel sıralamada 15'şer puanla ilk iki sırayı paylaşan ilk yarışın galibi Yiğit Timur ve genç pilot Ümitcan Özdemir vardı. V2 Challenge İstanbul'un 3'üncülük kupası ise 13 puanla Berk Engin'in oldu.



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.**

**MART 2012 SAYIMIZI,
5 NİSAN TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 79.358 KİŞİ,
iPad'den İSE 13.101 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi