

WWW.

NİSAN 2013

SAYI:58

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Haber: Lamborghini Veneno

•320d GRAN TURISMO •V40 CROSS COUNTRY •SANDERO 1.5 dCi •SYMBOL TCe 90 •A250 SPORT •YARIS HYBRID •208 1.2

Kaç kuruş yakıyor?

Türkiye'de otomobil gazetecileri ve bu sektörde çalışanlar dışında hemen hemen herkes, yakıt tüketimini "kilometrede harcanan kuruş" hesabıyla yapmaya çalışıyor ve bunu da örneğin "300 kuruş" diye söylüyor. Önce bir yanlış düzeltelim: Şu an Türkiye'de tedavülde 300 kuruş diye bir para yok. 30 kuruş var. Bu tür bir hesabı yapmak içinse; harcadıkları parayı gittikleri kilometreye bölüyorlar. Böylece o aracın 1 kilometrede kaç kuruş yaktığını buluyorlar. Örneğin deposu 250 TL'ye dolup 700 km giden aracın yakıt tüketimi, kilometrede 35 kuruş (250/700) oluyor. Hâlbuki bu hesapta çok büyük bir yanlış var. O da akaryakıt fiyatlarının sürekli değişiyor olmasından kaynaklanıyor. Yani bu hesabı yapan kişi, aynı araca iki ay sonra aynı miktarda yakıtı 270 TL'ye aldığında, aracın yakıt tüketiminin artmış olduğunu görecektir. Aynı araç kilometrede 38 kuruş yakmaya başlayacak. Bir otomobilin yakıt tüketiminin artması mümkün mü? Tabii ki hayır. Bu tür hesap yapanları her gördüğümde aklıma bir fıkra geliyor: Bir adama "Akaryakıtı gelen zamlar için ne diyorsun?" diye sorarlar, o da "Ben nasıl olsa hep 100 liralık alıyorum" der. İşte hesap tam da böyle. Oysa gelin bizim gibi yapın, otomobilin 100 kilometrede kaç litre yakıt tükettiğini öğrenin ya da ölçün, her gün değişmeyecek bir rakam elde edin, rahat edin. Fıkralara malzeme olmaktan kurtulursunuz.

www.otomobil.com.tr 4 yaşında

1 Nisan 2009 yılında yayına başladığımız haber portalımız 4 yaşına bastı. Dedikodudan uzak, bağımsız, tarafsız ve ciddi habercilik anlayışımızla yayınlamakta olduğumuz sitemize destek veren herkese teşekkür ederiz.

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

Kalori hesabı

Yayıcılıkta görsellik çok önemli ve biz de yayın olarak basın organizasyonları haricinde İstanbul'da test aracı aldığımız zaman buna çok önem veriyoruz. Otomotiv şirketleri yeni bir modelin basın test sürüşünü yapacakları zaman, doğal olarak basın test sürüşlerinde ve toplantılarda otomobillerinin öne çıkan özelliklerini üzerine basa basa anlatıyorlar. Ama birçok firmanın basınla ilişkiler departmanının unuttuğu bir nokta var ki o da fotoğraf konusu. Burada yurtdışı basın test sürüşü organizasyonları ile yurtiçindekilerin fotoğraf noktasındaki farklarını kısaca anlatayım. Sonuçta bir haberi desteklemenin en temel yolu onu fotoğrafla göstermekten geçer. Bu tip organizasyonlara her medya kurumundan bir kişi davetli olarak katıldığı için doğal olarak yayın kuruluşunun foto muhabiri götürmesi mümkün değil. Yurtdışı organizasyonlarda bu tip durumlar için önceden hazırlık yapılmıştır. Genelde otomobilin test güzergahında çekilmiş otomobille ilgili onlarca hareketli (pan) ve detay fotoğraf basın mensuplarına verilir. Ayrıca kimi zaman organizasyonun tahsis ettiği bir fotoğrafçı sizin için özel çekim yapar. Türkiye'de ise bir basın test sürüşü yapıldığı zaman, firmanın ayarladığı bir fotoğrafçı olmasına rağmen çoğu zaman otomobille ilgili yerli bir fotoğraf çekilmemiş oluyor. Ama nedenini bilmediğim bir şekilde bu arkadaşlar otomobille ilgili fotoğraf çekmek yerine basın mensuplarını ya yemek yerken, ya da bir şeyler içerken çekiyorlar. Her basın mensubu doğuştan gurme(!) olmasına rağmen, katılmış olanlar yeme-içme konusunda yazmıyorlar. Çekilen bu fotoğrafların ne olduğu ise meçhul. Herhalde "kim ne kadar yedi?" diye kalori hesabı yapmak için kullanılıyor. Bu yüzden yerli organizasyonlarda, yabancı fotoğraflar servis ediliyor.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

- 7 Audi A3 Sedan
 - 10 Castrol Gemlik Tesisleri
 - 16 www.otomobil.com.tr 4 yaşında
 - 17 Cenevre Otomobil Fuarı 2013
 - 23 Şubat 2013 otomobil satışları
 - 27 2012 yılı dünya otomobil üretimi
 - 31 e-otodergi "ilk"ler ve "en"ler
- BİLGİLENDİRME
- 32 Karbondioksit emisyon tablosu
- İLK SÜRÜŞLER
- 33 BMW 320d GT
 - 39 Volvo V40 CrossCountry T4

- 45 videolu test tanıtım yazısı

VEDEOLU TESTLER

- 47 Dacia Sandero 1.5 dCi

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 54 Renault Symbol 0.9 TCe 90
- 59 Mercedes-Benz A 250 Sport
- 64 Toyota Yaris Hybrid
- 69 Mercedes-Benz GL 350

BlueTec 4Matic

FOTO TEST

- 75 Peugeot 208 1.2 VTi
- 78 e-otodergi yasal uyarı yazısı

MOTORSPORLARI

- 79 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 80 F1 Avustralya GP'si
- 83 F1 Malezya GP'si
- 86 WRC Meksika Rallisi
- 89 Aras Cam Ege Rallisi
- 91 Manisa Spil Tırmanma Yarışı
- 93 Kısa haberler

14 **MERCEDES-**
BENZ G63 AMG
6x6

Okumak istediğiniz konunun sayfa
numarasına tıklayabilirsiniz!

e-otodergi

NİSAN 2013 - SAYI 58

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.

YENİ RENAULT CLIO SPORT TOURER. GÖZÜNDE BÜYÜTTÜĞÜN KADAR VARIM...



@YeniClio

www.renault.com.tr



/renaultturkiye



/renaultturkey

YouTube

/renaultturkey



/+RenaultTurkiye



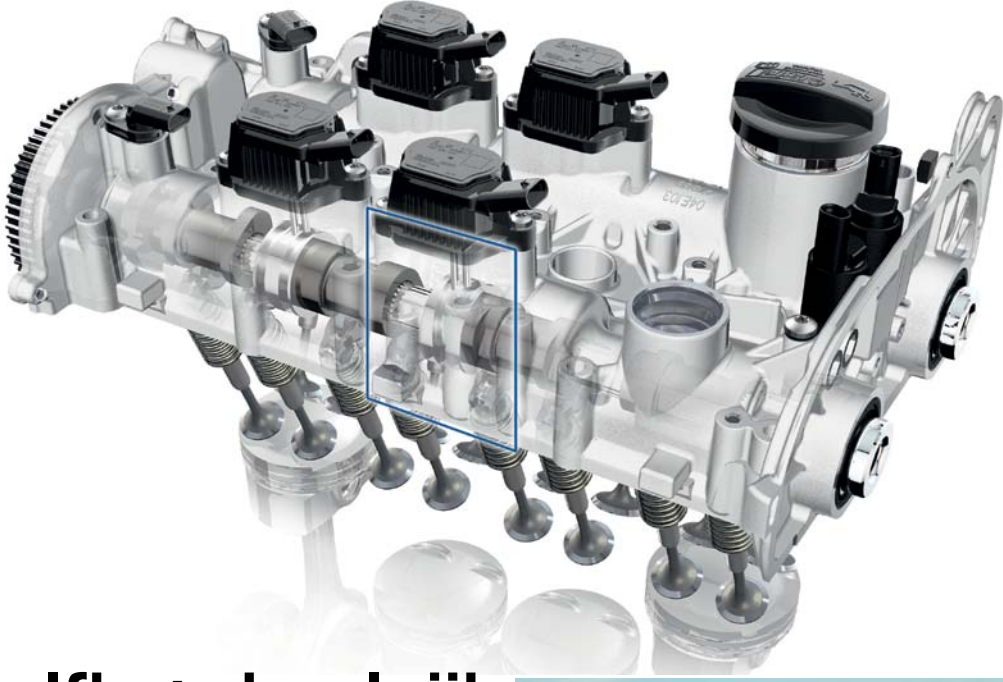
- 3,6 LT / 100 KM
- 1.5 DCI 90 BG STOP & START
- R-LINK İNTERNET BAĞLANTILI ENTEGRE NAVİGASYON MULTİMEDYA SİSTEMİ

İlanda gösterilen yakıt tüketimi değeri karma tüketim değeri olup, Renault Clio Sport Tourer'ın CO₂ salımı en az 93 g/km – en fazla 127 g/km'dir. Ayrıntılı bilgi www.renault.com.tr ve Renault Yetkili Satıcılarında.

Renault'nun tercihi

DRIVE THE CHANGE





Golf'e teknolojik versiyon geldi

Doğuş Otomotiv-Volkswagen Binek Araç, Aktif Silindir Yönetimi (ACT) teknolojisine sahip yeni VW Golf 1.4 TSI 140 HP BlueMotion Technology modelini satışa sundu. Aktif Silindir Yönetimi (ACT) sisteminde; sürüş sırasında, hız 130 km/s'nin altında, motor devri 1250-4000 d/d arasında ve 250 Nm'lik maksimum torkun 100 Nm'sinden daha azı talep edildiği sırada motor, 2 ve 3 numaralı silindirleri kapatarak 2 silindirli moda geçiyor.



Tekrar ihtiyaç olması durumunda ise, sadece 11 milisaniye içinde ilgili silindirler tekrar devreye giriyor. Otomobilin Türkiye baz fiyatı 61.400 TL olarak açıklandı. 7 ileri, çift kavramalı DSG şanzımanla birlikte 100 km'de 4.7 lt yakıt tüketen otomobilin karbondioksit salımı ise 110 g/km.

1 Serisi Special Edition modelleri bayilerde

Borusan Otomotiv, yeni BMW 1 Serisi ürün gamının Special Edition versiyonları olan 116i Black Edition, 116i Connected Edition ve 118i M Pack Edition'ı satışa sundu. 116i Black Edition, siyah otomobil severleri ve karizmatik görünüme önem verenleri kendisine çekmeyi hedefliyor. 17 inç alüminyum alaşımlı koyu renk jantlar, koyu renk arka camlar ve metalik siyah gövde rengi ile hem sportif hem de şık bir dış görünüşe sahip. 116i Connected Edition ise teknoloji severler için oluşturuldu. Orta konsolda sabit olan ve rahatlıkla görülebilen 8.8 inç büyük-

lüğündeki bilgi ekranından navigasyon yönetimi yapılabilir ve internete girerek e-postalar kontrol edilebiliyor. Yine bu ekrandan facebook'ta gezinmek ve Google'da sörf yapmak mümkün. Ayrıca kullanıcı, BMW Apps ve akıllı telefonlar için arayüz sayesinde geniş bir müzik seçeneğine sahip oluyor. 118i M Pack Edition ise daha fazla motor performansı ve daha sportif bir görüntü isteyenler için oluşturuldu. Dış mekan tasarımında ise M ön ve arka tamponları ile diğer BMW 1 Serisi modellerinden ayrılıyor.



Yeniden yepyeni!



21. yüzyıla özel Beetle.

O, yıllar boyunca yüzünden hiç eksik etmediği kocaman gülümsemesiyle kalpleri fethetti. Ama şimdi bize farklı bir yüzünü gösteriyor: Çekici hatları ve sportif duruşuyla herkesin aşık olabileceği, seksi, güçlü ve etkileyici bir yüz...

The Beetle, 1,2 lt TSI 105 PS, 1,4 lt TSI 160 PS ve 1,6 lt TDI 105 PS motor seçenekleri, kişiselleştirilebilir renk ve jant seçenekleriyle Volkswagen Yetkili Satıcılarında sizi bekliyor.



facebook.com/vwturkiye

Volkswagen'in tercihi 



Das Auto.



Audi A3 Sedan hazır

Audi'nin kompakt sınıftaki 4 kapılı otomobili A3 Sedan ile ilgili kapsamlı bilgiler belli oldu. Hacimli tasarımı ile klasik bir sedan görüntüsü sunan yeni Audi A3 Sedan, "single frame" adı verilen trapez formlu ön ızgarası, LED'li aydınlatma grupları ve otomobilin etrafını çepeçevre dolaşan "tornado çizgisi" adlı kat iziyle markanın kendine has tasarım öğelerinin hepsini bünyesinde barındırıyor. 4.46 metrelik uzunluğa (Sportback'e göre + 150 mm), 1.80

m genişliğe (+ 11 mm), 1.42 metrelik yüksekliğe (-9 mm) sahip Audi A3 Sedan'ın dingil mesafesi 264 cm. Audi A3 Sedan, Avrupa pazarına ilk etapta biri dizel, ikisi benzinli olmak üzere üç adet 4 silindirli motor seçeneği ile sunulacak. Bunlar 2.0 TDI, 1.4 TFSI ve 1.8 TFSI. 150 HP güç ve

320 Nm tork üreten 2.0 TDI motor, A3 Sedan'ı 0'dan 100 km/s hıza 8.7 saniyede taşıırken, maksimum 220 km/s'lik hız sağlayacak. Ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 4.1 litre olarak açıklanan A3 Sedan 2.0 TDI'nın CO2 emisyonuysa 108 g/km. "Cylinder on demand" adlı silindir

devre dışı bırakma sistemine sahip 1.4 TFSI ise 140 HP güç ve 250 Nm tork ürettiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 8.4 saniyede tamamlayan Audi A3 Sedan 1.4 TFSI'nın maksimum hızı ise 213 km/s. Ortalama yakıt tüketimi 4.7 lt/100 km olarak açıklanan bu otomobilin karbondioksit salınımı ise 109 g/km. 180 HP güç ve 250 Nm tork üreten A3 Sedan 1.8 TFSI'da ise bu değerler 7.3 saniye, 235 km/s, 5.6 lt/100 km ve 129 g/km olarak açıklandı. Ayrıca model gamının sportif versiyonu Audi S3 Sedan da



hazır. S3 Sedan'da 2.0 litrelik, turbo beslemeli 300 HP gücünde benzinli motor görev yapıyor. 0-100 km/s hızlanma süresi 4.9 saniye olarak açıklanan S3 Sedan'ın ortalama yakıt tüketim değeri ise 6.9 lt/100 km. Dünyanın en fazla sayıda otomobil satılan segmentlerinden biri olan kompakt sedan segmentinde mücadele edecek olan A3 Sedan'ın Almanya başlangıç fiyatının 25.000 Euro civarında olacağı belirtildi (A3 Sedan 1.4 TFSI için). Otomobilin 2013 yılı sonlarında Türkiye'de satışa sunulması bekleniliyor.



Peugeot 3008 YÜKSEKLERDE OLMAK GÜZELDİR.



peugeot.com.tr

Grip Control®

Her yol ve hava şartında
güçlü yol tutuşu.

Head-up bilgi ekranı

Gözünüz yolda,
bilgiler ekranda.

Hill Assist

Yokuşta kalkış desteği.

Panoramik cam tavan

Gökyüzüyle iç içe.

Düşük yakıt tüketimi

4.4 L/100 km

PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44



twitter.com/PeugeotTürkiye



facebook.com/peugeotturkiye



Ayrıntılı bilgi ve test sürüşü için tıklayın.



Reklam filmini izlemek için tıklayın.

İlanda yer alan görsel ve ekipman Türkiye ürün gamı ile farklılık gösterebilir. Peugeot 3008 1.6 e-HDi Auto6R Stop&Start şehir dışı yakıt tüketimi 4.4 L/100 km, CO₂ emisyon değeri 122 g/km'dir.

PEUGEOT 3008

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

Castrol medyaya kapılarını açtı

Ülkemizde 60 yıldır faaliyet gösteren Castrol, Gemlik'teki fabrikasında basın mensuplarını ağırladı

Yazı: Gürkan Çağlar



Gemlik'te yer alan modern tesislerde kalabalık bir basın grubunu ağırlayan Castrol, fabrika tarihinde ilk kez bu tarz bir organizasyona ev sahipliği yaptı. Castrol Türkiye ve Hazar Bölgesi Direktörü Kerim Kermen'in yanı sıra BP Castrol Gemlik Fabrika Müdürü Yakup Yavuz'un ev sahipliği yaptığı etkinlikte basın mensuplarına madeni yağ üretiminin tüm aşamaları kapsamlı bir ziyaretle tanıtıldı. Castrol madeni yağlarının ar-ge ve laboratuvar bölümünden harmanlama süreçlerine kadar detaylı bilgi aktarımının yapıldığı etkinlikte bir konuşma yapan Kerim Kermen, öncelikle Castrol'un kuruluş tarihçesini kısaca özetlerken, kendisi için çok anlamlı olan ve Castrol'un tarihçesini anlatan bir klibi de basın mensuplarına bizzat izletti. Castrol'un global bir marka olmasının önemine özellikle dikkat çeken Kermen, Türkiye'de Castrol'un faaliyetlerini 60 yıldır sürdürdüğüne ve 50 yıldır üretim yaptığına dikkat çekerken, 2012 yılının firma açısından küresel ve ulusal açıdan önemine de değindi. 2013 yılında daha büyük başarıları hedeflediklerini dile getiren Kermen; "Castrol'un dünya genelinde pazar payı yüzde 8. Genel olarak baktığımızda gelişen pazarlar-

dan (BRIC) örneğin Hindistan'da çok uzun bir geçmişimiz var ve çok iyi bir konumdayız. Rusya, Çin ve Güney Amerika'da iyi bir pazar konumumuz var ve daha da güçlü olmak için yatırımlarımızı sürdürüyoruz. Ancak gururla söylemeliyim ki; 2012 yılında tüm Castrol dünyası içerisinde büyüme hızı en yüksek olan ülke Castrol Türkiye oldu. Toplam madeni yağ pazarının yardımcı ürünler ile beraber 350 milyon litreyi aştığı Türkiye pazarında 350'nin üzerinde lisanslı firma var. Rekabetin yoğun yaşandığı, yüksek teknoloji ürün pazar segmentinde Castrol, liderliğini sürdürüyor. 2013 yılı için hedefimiz, liderliğimizi daha da pekiştirmektir" şeklinde konuştu.

İç pazardaki ürünlerin yüzde 85'i Gemlik'te üretiliyor

Castrol Türkiye yetkilileri tarafından firmanın dünya üzerindeki en gelişmiş tesislerinden biri olan Bursa Gemlik fabrikasında iç pazarda satılan ürünlerin yüzde 85'ini üretiyor. Ayrıca tesisten başta Hazar Bölgesi olmak üzere diğer ülkelere de ihracat yapılıyor. Öte yandan bu yıl Rusya ve Yunanistan'a da ihracat yapılmaya başlandığı açıklandı.



Opel Adam Türkiye'de

İlk kez 2012 Paris Otomobil Fuarı'ndaki resmi dünya tanıtımından bir gün önce Paris'te bir meydana halkla buluşan Opel Adam, dün İstanbul-Teşvikiye'de düzenlenen sıradışı bir organizasyonla Türkiye'de satışa sunuldu. Lansmanı "Bir otomobil birçok kişilik" sloganıyla yapılan Opel Adam, "Adam'a hoşgeldin" partisiyle geniş bir katılımcı kitlesiyle buluştu. Opel Türkiye Genel Müdürü Özcan Keklik'in konuşmasıyla başlayan parti, Batuhan Piatti'nin Adam'ın konseptine uygun yemek şovlarıyla devam etti. Parti Kübalı sanatçıların yaptığı canlı müzikle

son buldu. Partide basın mensuplarının yanı sıra Cezmi Baskın, Ergin Ataman, Ender Arslan, Cenk Akyol, Gizem Özdemir ve Mehmet Aslan gibi tanınmış simalar katıldı. Jam, Glam ve Slam olmak üzere üç farklı donanım seçeneğiyle satışa çıkan Opel Adam, 70 HP güç üreten 1.2 lt benzinli motora sahip. Tüm versiyonlarda 5 ileri manuel şanzıman ve yakıt tasarrufu sağlayan Start/Stop teknolojisi (opsiyonel) bulunuyor. Opel Adam'ın Türkiye başlangıç fiyatı ise 39.000 TL. Birçok kişiselleştirme özelliğiyle dikkat çeken Opel Adam'ın uzunluğu 3.7 metre, genişliği ise 1.7 metre.

Yeni Toledo'nun fiyatı açıklandı

Yeni Seat Toledo Türkiye'de 37.500 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. 1.2 lt TSI 105 HP (37.500 TL) ve 1.4 lt TSI DSG 122 HP (43.900 TL) olmak üzere iki benzinli ve 1.6 lt TDI CR 105 HP turbo dizel (49.500 TL) motor seçenekleriyle bayilerdeki yerini alan yeni 2013 Seat Toledo, geniş iç mekanı ve 550 litrelik devasa bagaj hacmiyle dikkat çekiyor. Volkswagen Grubu teknolojisinden yararlanan, motor ve şanzıman konusunda Volkswagen modellerinden bir farkı bulunmayan yeni Seat Toledo, 4.48 metre uzunluğa ve 2602 mm'lik dingil mesafesine sahip. Yeni Seat Toledo'da yer alan 1.2 lt'lik TSI

motor, 105 HP güç ve 175 Nm tork ürettiyor. Ailenin diğer benzinli ve 7 ileri DSG şanzımanla satın alınabilen versiyonu ise 1.4 litrelik TSI motora sahip. 122 HP güç ve 200 Nm tork üreten bu motor, 100 km'de 5.8 litre yakıt tüketiyor. 1.6 TDI ise 105 HP güç ve 250 Nm tork ürettiyor.





Avrupa ve dünyanın en iyisi Golf

Yeni Volkswagen Golf, Mart ayının başında Cenevre Motor Show'da Avrupa'da Yılın Otomobili 2013 (Car of the Year 2013 - COTY), ortasında ise New York Auto Show'da Dünyanın En İyi Otomobili 2013 (World Car of the Year 2013 - WCOTY) ödülüne layık görüldü. Bu sayede Volkswagen Golf 7, bu alanda dünyanın en prestijli iki ödülünü birden almış oldu.



Subaru'dan WRX konsepti

Subaru 29 Mart Cuma günü kapılarını ziyaretçilerine açan 2013 New York Otomobil Fuarı'nda merakla beklenen yeni Subaru WRX konseptini otomobil severlerin beğenisine sundu. Araç, öncelikle WRX geleneklerine göndermeler yapan bir tasarım diline sahip. Ef-sanevi "WR Blue Pearl III" rengi ve floresan sarı renkteki detaylar, konseptin gerçek bir WRX olduğunu ispat eden unsurların başında geliyor. Floresan sarı renkli detaylar, ön ızgaradaki WRX rozeti, fren kaliperleri ve egzoz çıkışları, aracın tasarımında vurgulayıcı unsurlar olarak yer alıyor. Yeni şahin gözü far grubu, Subaru ailesinin tasarım mirasını yansıtırken, üç boyutlu örgü desenleriyle bilinen altıgen ızgara, Subaru'nun sportif doğasını gösteriyor. Daha alçakta konumlandırılmış gövde tasarımı aracın yüksek performansı hakkında ipuçları veriyor.



Kia Cub Concept tanıtıldı



Kia Cub Concept Seul Auto Show'da yüzünü gösterdi. 4 metreden az bir uzunluğa sahip olan Kia Cub konsepti dört kapılı ve coupe tasarımlı bir otomobil. Geriye doğru açılan kapıları sayesinde arka koltuklara geçiş kolaylığı bulunan Cub Concept, Kia'nın Seul'deki tasarım stüdyosunda geliştirildi. Kia Cub Concept'te, yeni Kia pro_ceed GT ve cee'd GT modellerinde de bulunan 1.6 litrelik Gdi motora yer verilmiş. Bu turbo benzinli motor 201 HP güç (204 PS) ve 265 Nm tork üretiyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motorun Kia Cub konseptini 7.7 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 230 km/s.

315 TL 'den
başlayan taksitlerle.



Yeni MOKKA

ONUNLA KEYFİNİ DÖRDE KATLA!

Göster kendini.

Mükemmel sportif tasarımı, yenilikçi teknolojisi ve Akıllı Dört Çeker özelliği ile farklı bir dünyanın kapılarını açan Yeni Mokka, çok özel ödeme koşullarıyla Opel Showroom'larında sizi bekliyor.

www.opel.com.tr



facebook.com/OpelTurkiye



Wir leben Autos.

Çöl panzeri

Arazi araçları söz konusu olduğunda ağızdan "4×4" deyişi ister istemez çıkıverir. Ama bu sefer işler biraz değişik. Çünkü Mercedes-Benz, 34 yıldır arazide olan aracı G Serisi'nin (G Class, G Wagen) seri üretime yakın 6×6 versiyonu olan G 63 AMG 6×6'yı tanıttı. 3.85 tonluk bir pickup olan bu araçta 5.5 litrelik, çift turbolu bir V8 motor görev yapıyor. Motorun ürettiği 544 HP güç ve 760 Nm'lik tork, AMG Speedshift Plus 7G-Tronic şanzımanla tekerleklerle aktarılıyor. Bu araç, arazide standart bir G Serisi'ne göre çok daha iddialı. Taban yüksekliği 460 mm (standart G Serisi 210 mm) olan G





63 AMG 6×6 tam 1000 mm derinliğindeki sulardan (standart versiyon 600 mm) geçebiliyor. Aracın en büyük özelliklerinden birisi ise 5 adet mekanik yüzde 100 kilitli diferansiyel bulunması. Güç aktarım oranı ise ön aksa yüzde 30, orta aksa yüzde 40 ve arka aksa yüzde 30 şeklinde açıklanıyor. Tam bir arazi canavarı olan bu aracın 52derecelik yaklaşma, 54 derecelik de uzaklaşma açısına sahip. Bunun dışında daha önce Hummer'larda gördüğümüz lastik

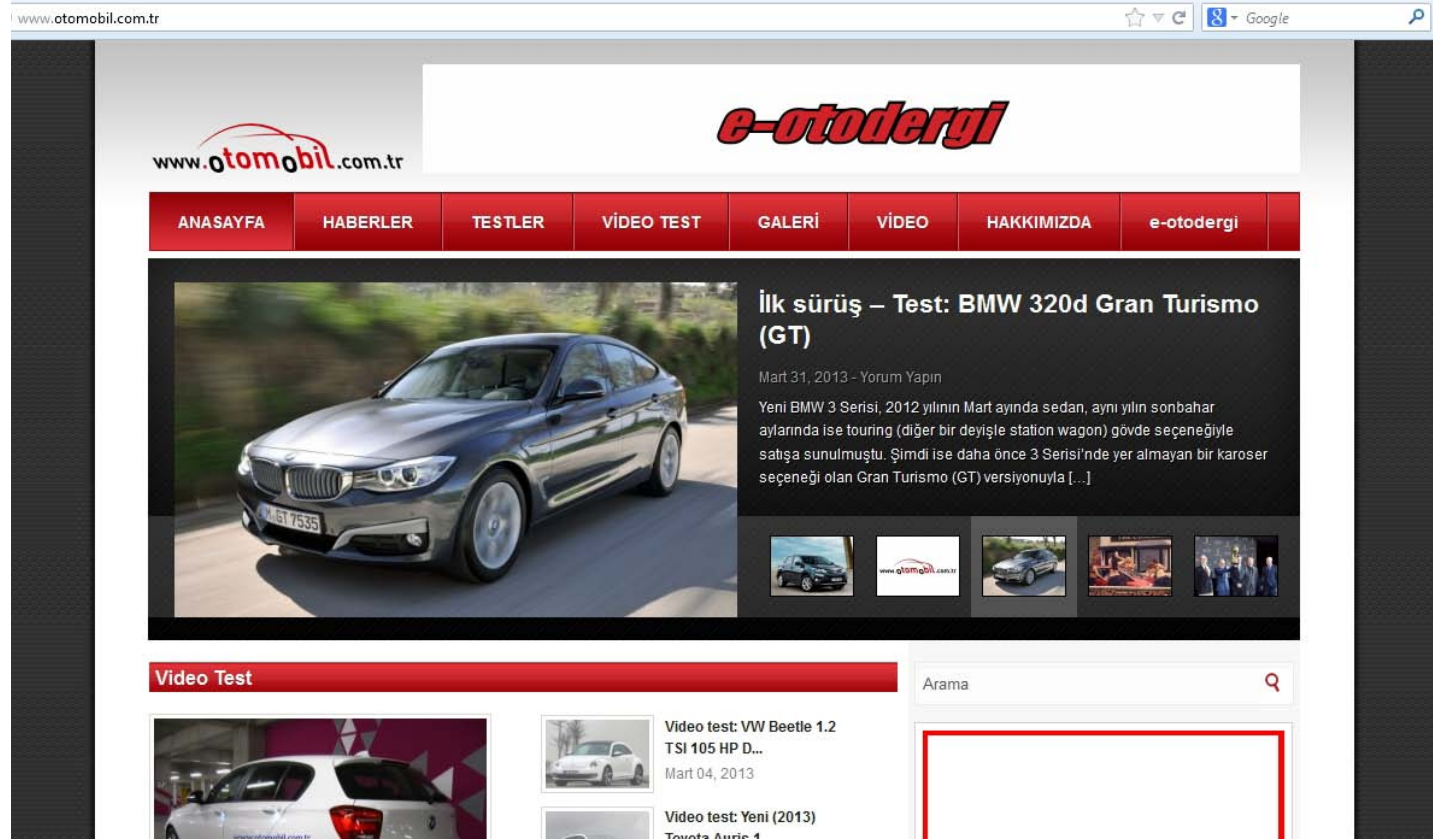
hava basıncı değiştirme sistemi de mevcut. Bu sayede araçtan inmeye gerek olmadan, çöl ve kum kullanımı için 0.5 bar seviyesindeki lastik hava basıncını yol kullanımına yönelik olarak 1.8 bar seviyesine çıkarabilmek mümkün. Bu işlemin süresi ise 20 saniye. Bunun için arka tekerlek davlumbazlarındaki 4 adet 20 litrelik hava tüpü ve bir de kompresör görev yapıyor. Normalde çöl kullanımı için 1 bar seviyesi en alt sınır olarak kabul edilirken, G 63 AMG 6×6'nın özel çift parçalı jant tasarımı 0.5 bar lastik hava basıncı seviyelerine olanak tanımış. Çünkü bu tasarım sayesinde lastiğin janttan sıyrılmasının önüne geçilmiş. Performans

verileri henüz açıklanmayan Mercedes-Benz G 63 AMG 6×6 göreceği ilgiye göre ufak bir seri üretim versiyonu olarak satışa sunulabilir. Bu arada şu anda G Serisi'nin dizel motorlu 6×6 versiyonunun Avustralya ordusuna hizmet verdiğini de ekleyelim.



www.otomobil.com.tr 4 yaşında

Yayın hayatına 1 Nisan 2009 tarihinde başlayan www.otomobil.com.tr haber portalı 4 yaşına bastı. Deneyimli otomobil gazetecileri Emre Anamur ve Tarık Akagün tarafından 2008 yılında kurulan Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin e-otodergi'nin ardından ikinci dijital yayını olan www.otomobil.com.tr haber portalı, bugünkü görünümüne Ekim 2011'de kavuşmuştu. Her gün güncellenen www.otomobil.com.tr; dedikodudan uzak, ciddi habercilik anlayışıyla, tarafsız ve bağımsız yayın yapmaya siz okuyucularımızın da desteğiyle uzun yıllar devam etmeyi hedefliyor. Sitenin editörleri olarak, en doğru haberleri en hızlı şekilde yayınlama konusundaki gayretimizin her zaman süreceğini belirtir, tüm destekçilerimize teşekkür ederiz.



www.otomobil.com.tr

Süperspor çıkarması

Bu yıl 83'üncüsü düzenlenen Uluslararası Cenevre Otomobil Fuarı, üç yeni süperspor otomobilin dünya tanıtımına birden ev sahipliği yaptı.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur – Cenevre/İsviçre



Çok değil, bundan 3-4 yıl önce ağırlıklı olarak konsept otomobillerin sergilendiği, tek yıllarda Frankfurt, çift yıllarda ise Paris Otomobil Fuarı'nın bir ön hazırlığı niteliğinde olan Cenevre Motor Show, 2013'te adeta evrim ge-

çirdi ve birçok seri üretim otomobilin dünya tanıtımına sahne oldu. Bu yıl 7-17 Mart tarihleri arasında gerçekleştirilen fuarda 50'si aksesuar ve yan sanayi yeniliği olmak üzere 130 yeni modelin dünya ve Avrupa tanıtımı ya-

pıldı. Dünya tanıtımı yapılan otomobil sayısı 46 olarak açıklanan Cenevre Motor Show 2013'ü ziyaret eden yaklaşık 10.000 gazeteci arasında biz de vardık ve fuar süresince sizlere www.otomobil.com.tr haber portalımızda

yayınladığımız haber, video ve fotoğraf galerileri aracılığıyla ulaştık. Şimdi bu sayfalarda, fuarda öne çıkan üç süperspor otomobili sunuyoruz. Diğer Cenevre haberleri için [BURAYA](#) tıklayabilirsiniz.

LaFerrari

Ferrari Enzo'nun devamı niteliğinde olan LaFerrari, marka tarihinin en hızlı ve en güçlü modeli. Daha önceden F150 koduyla anılan LaFerrari ile ilgili açıklama yapan Ferrari Başkanı Luca di Montezemolo bu süper otomobile neden "LaFerrari" adını verdiklerini ise şöyle açıkladı: "LaFerrari adını verdik çünkü bu spor otomobil sahip olduğu teknolojisi, performansı, tasarımı ve sürüş özellikleriyle Ferrari markasını mükemmel kılan her şeyi temsil ediyor. Sınırlı sayıda üretilecek bu model, sadece Ferrari'nin değil tüm otomotiv sektörünün geleceğine ışık tutuyor. LaFerrari'yi sektörün geleceği için bir ölçü olarak görüyoruz". LaFerrari, hibrid bir otomobil ve benzinli + elektrikli olmak üzere iki motor birlikte görev yapıyor. Ferrari'nin Formül 1'deki deneyimini hem teknoloji hem de tasarım anlamında bir yol otomobiline en üst seviyede aktardığı süper otomobil olmasıyla dikkat çeken LaFerrari'nin 7 ileri ve çift kavramalı DCT otomatik şanzımanla kombine edilen 6.3 litrelik V12 motoru 800 HP güç ve 700 Nm tork üre-



tirken, "HY-KERS" adlı sistem sayesinde elektrikli motoru ise 163 HP ve 270 Nm ekstra güç ve tork sağlıyor. Böylece hibrid sistemin desteğiyle 963 HP güce sahip olan LaFerrari, 350 km/s'den fazla hıza ulaşabilirken, 0-100 km/s hızlanmasını 3 saniyenin altında gerçekleştirip, 0'dan 200 km/s hıza ise sadece 7 saniyenin altında bir sürede ulaşabiliyor. Ferrari tarafından geliştirilen son teknoloji ürünü HY-KERS sistemi sayesinde, aracın 0-200 km/s hızlanma süresinin yüzde 10, bu süreçte salınan karbondioksit miktarının ise yüzde 40 oranında azaldığı belirtiliyor. Ayrıca karbon fiber gövdeli LaFerrari yerini aldığı Enzo modeline göre yüzde 27 oranında daha dayanıklı bir şasiye sahip.



Lamborghini Veneno

Automobili Lamborghini, kuruluşunun 50'nci yılı şerefine geliştirdiği modeli Veneno'yu Cenevre'de tanıttı. Bu özel otomobilden sadece üç adet üretilecek. Fiyatı 3 milyon Euro olan Lamborghini Veneno'nun üç örneği de satılmış durumda. Bu özel otomobilin karbon fiber gövdesi havayı yarması kadar, 6.5 litrelik, 12 silindirlili, 750 HP gücündeki motorun soğutulması ve taze havayla beslenmesi düşünülerek de tasarlanmış. 7 ileri ISR şanzımana sahip otomobilin 0-100 km/s hızlanmasının 2.8 saniye, maksimum hızının ise 355 km/s olduğu ifade ediliyor. Otomobilin 1450 kg'lık ağırlığı Aventador'a göre 125 kg daha az ve ağırlık güç oranı 1.93 kg/HP.





McLaren P1

2012'de Paris'te konsept olarak gösterilen McLaren P1, Cenevre'de yollara çıkacak haline kavuştu. Otomobilde 3.8 litre çift turbolu 737 HP'lik benzinli motor ve 179 HP güç üreten bir elektrik motoru bulunuyor. Plug-in-hibrid olan P1'in toplam gücü 915 HP, maksimum torku ise 900 Nm. Bu süperspor otomobil e-mode olarak anılan elektrikli kullanım modunda, sadece elektrik enerjisini kullanarak 10 km yol yapabiliyor. McLaren P1'in asıl ilginç özellikleriyse DRS (Drag Reduction System) ve IPAS (Instant Power Assist System). DRS sistemi aracın arka spoilerinin açısı değiştirerek rüzgâr direncinin

yüzde 23 kadar azaltılmasına ve bu sayede maksimum hızın artmasına olanak tanıyor. IPAS sistemi ise ani güç ve ani hızlanma ihtiyacı olduğu anlarda elektrik motorundan aldığı 179 HP'yi devreye sokuyor. P1, 0-100 km/s hızlanmasını 3 saniyenin altında, 0-200 km/s hızlanmasını 7 saniyenin altında, 0-300 km/s hızlanmasını ise 17 saniyenin altında tamamlayabiliyor. 0-300 km/s hızlanmasının markanın efsane modeli McLaren F1'den yüzde 23 oranında daha iyi, yani 5 saniye kadar daha iyi olduğu açıklandı. Maksimum hız ise 350 km/s ile elektronik olarak sınırlandırılmış. 375 adet üretilecek olan P1'in İngiltere fiyatı ise 866.000 Sterlin.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABER PORTALI

START

www.otomobil.com.tr

Satışlar yüzde 26 arttı

Bu yıla iyi bir tempoyla başlayan otomobil satışları, Şubat ayında hız kesmedi ve geçen yılın aynı ayına göre yüzde 26 artış gösterdi. Şubat ayında 8332 adedi yerli, 28.482 adedi ise ithal olmak üzere toplam 36.814 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

Düşük faiz ortamı ve tüketici güven endeksinin yüksek olması, ekonominin canlı seyretmesini sağlıyor. Buna bağlı olarak da otomobil satışları beklenenin üzerinde bir performans sergiliyor. Bu yıl Şubat ayında satılan otomobil adedinin geçen yılın aynı ayına göre yüzde 26 oranında fazla olması bunu destekliyor. Özellikle B segmentindeki yeni modeller (Renault Symbol, Citroen C-Elysee, Peugeot 301, Skoda Rapid ve Seat Toledo) bu yıl satışları daha da arttıracak gibi görünüyor.

Şubat ayında 8332 adet yerli otomobil satıldı. Yine bu satışların yarısından fazlası Renault'ya ait. Renault Şubat ayında 4510 adetle yerli piyasanın yine önde gelen markası oldu. Onun ardından 1807 adet satışla Fiat ve 1334 adet satışla Hyundai geldi.

Şubat ayında 28.482 adet ithal otomobil satıldı. Volkswagen, 5447 adetlik satışla sadece ithal markalar arasında değil, Türkiye'de en fazla satış

yapan marka oldu. 2520 adetle Ford ikinci, 2486 adetle Opel üçüncü geldi. Yeni Auris'le satışlarını arttıran Toyota, Şubat ayında toplam 1742 adet ithal araç sattı.

Model sıralamasında isimler artık sık değişmeye başladı. 1856 adetlik satışla makyajlı Renault Fluence birinci olurken, 1785 adetle Renault Clio HB ikinci, 1688 adetle Fiat Linea üçüncü oldu. Bu üç modeli Volkswagen Jetta, Renault Symbol, Volkswagen Polo takip etti (Not: Veriler Otomotiv

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2012	2013
Ocak	21.077	25.835
Şubat.....	29.189	36.814
Toplam	50.266	62.649

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Aralık 2012	Ocak-Şubat 2013
1 Volkswagen.....	5447.....	9500
2 Ford	2520.....	4144
3 Opel.....	2486.....	4291
4 Toyota	1742.....	2301
5 Dacia	1687.....	3174
6 Renault.....	1641.....	1869
7 Citroen	1598.....	2787
8 Hyundai.....	1594.....	2746
9 Peugeot	1422.....	2510
10 ... BMW	1222.....	1691
11 ... Mercedes-Benz	1003.....	1632
12 ... Audi	804.....	1453
13 ... Nissan.....	789.....	1417
14 ... Chevrolet	779.....	1633
15 ... Kia.....	689.....	1398
16 ... Fiat	520.....	1118
17 ... Skoda	503.....	950
18 ... Seat.....	477.....	779
19 ... Volvo.....	229.....	393
20 ... Honda.....	182.....	308
21 ... Land Rover	160.....	209
22 ... Mitsubishi.....	131.....	191
23 ... Suzuki.....	123.....	254
24 ... MINI	123.....	188
25 ... Jeep	84.....	127
26 ... SsangYong	76.....	141
27 ... Tata	74.....	133
28 ... Alfa Romeo.....	73.....	138
29 ... Chery	73.....	105
30 ... Geely.....	65.....	101

Sıra Marka	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
31 ... Subaru.....	53.....	87
32 ... Porsche.....	32.....	48
33 ... Mazda.....	23.....	50
34 ... Proton	20.....	50
35 ... Jaguar	12.....	26
36 ... smart	11.....	21
37 ... Lancia	9.....	19
38 ... Maserati	2.....	2
39 ... Ferrari	2.....	2
40 ... Infiniti.....	1.....	3
41 ... Bentley.....	1.....	1
42 ... Aston Martin	0.....	1
43 ... Lamborghini	0.....	0
Toplam.....	28.482.....	47.991

Not: Sıralamalar Şubat ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
1 Renault.....	4510.....	8.259
2 Fiat	1807.....	1118
3 Hyundai.....	1334.....	2746
4 Honda.....	649.....	308
5 Toyota	32.....	141
Toplam.....	8332.....	14.658



Sıralama değişmedi

Küçük sınıftaki Şubat ayı sıralaması Ocak'la aynı oldu. Geçen yılın lideri Fiat Panda, Şubat ayında 33 adet satış gerçekleştirdi. Fiat Panda'nın ardından 19 adet satışla Alfa Romeo Mito geldi. Skoda Citigo 14 adet, Kia Picanto 8 adet satıldı. Daha önce de söylediğimiz gibi zaten genel olarak bu segmentte satışlar düşük seyrediyor. İlk üç modelden sonraki-lerin satışları iki elin parmaklarını geçmiyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
1	Fiat Panda	33	55
2	Alfa Romeo Mito	19	35
3	Skoda Citigo	14	28
4	Kia Picanto	8	22
5	Peugeot 107	6	11

Renault Clio HB devam dedi

Görünen o ki, bu yıl Renault Clio HB segmentinde açık ara önde gidecek gibi. Her zaman iddia ettiğimiz üzere otomobilde tasarım çok önemli ve bunu yeni Renault Clio HB çok iyi ispatlıyor. Renault Clio HB'nin en dişli rakibi olarak Volkswagen Polo'yu gösterebiliriz. Renault Symbol bu segmentte Şubat ayının en çok satan sedan modeli oldu.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
1	Renault Clio HB	1.785	3.003
2	Volkswagen Polo	1.583	2.256
3	Renault Symbol	1.482	2.477
4	Hyundai i20	1.334	2.080
5	Peugeot 301	799	1.185
6	Citroen C-Elysee	761	1.198
7	Dacia Sandero	751	1.286
8	Ford Fiesta	747	878
9	Opel Corsa	663	1.343
10	Fiat Punto	372	872



Makyajlı Renault Fluence öne geçti

Makyajlandıktan sonra Renault Fluence tekrar dikkatleri üzerine çekmeyi başardı. Fluence 1856 adet satışla, sadece kendi segmentinin değil, Şubat'ta tüm modeller arasında en fazla satan model oldu. Onun ardından 1688 adet satışla Fiat Linea ve 1517 adet satışla Volkswagen Jetta geldiler. Yeni Toyota Auris satışlarını arttırmayı başardı ve Şubat'ta 1037 adede ulaştı.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
1	Renault Fluence	1856	3007
2	Fiat Linea	1688	2841
3	Volkswagen Jetta	1517	3091
4	Toyota Auris	1037	1209
5	Ford Focus Sedan	932	1429
6	Opel Astra HB	810	1406
7	Volkswagen Golf	783	1330
8	Renault Megane	777	1202
8	Opel Astra Sedan	764	1126
10	Honda Civic	649	1058



Volkswagen Passat yine lider

2012 yılının segment lideri Volkswagen Passat, Ocak'taki gibi, Şubat'ta da liderliği bırakmadı ve 975 adet satıldı. Yenilenme vakti geldiğinden Mercedes-Benz eski satış başarısını yakalayamazken, onun yerini BMW 3 Serisi almış görünüyor. Yeni tasarımıyla beğenilen BMW 3 Serisi rakiplerinin bir adım önünde.

BMW 5 Serisi gaza basıyor

2012 yılında açık ara segment lideri olan BMW 5 Serisi 2013 yılında da gaza basmaya devam ediyor. Şubat ayında rakiplerinin toplamından daha fazla satan BMW 5 Serisi 319 adetlik satışa ulaştı. Mercedes-Benz E Sınıfı 114 adette kalırken, Audi A6 modeli ise 101 adet satabildi. Bu modellerden sonrakilerin ise fazla bir iddiası yok.



Patron sportif olursa!

Patron sportif olursa ne olur? Tabii ki otomobili de sportif olur, tıpkı Mercedes-Benz CLS gibi. Günümüzde insanlar orta yaşlarda bile zengin olabiliyorlar. ve 35-40 yaş arası bir insanın da makam aracı olarak Mercedes-Benz CLS'yi seçmesi yadsınmaz. Fakat bu makam aracının farklı bir konsepti var: O da patronun otomobili hiçbir zaman şoföre vermek istememesi.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
1 Volkswagen Passat	975	1587
2 BMW 3 Serisi	729	994
3 Mercedes-Benz C Sınıfı	287	473
4 Citroen C5	191	329
5 Skoda Superb	151	291
6 Peugeot 508	151	268
7 Volvo S60	149	245
8 Opel Insignia	121	219
9 Audi A4	106	222
10 ... Ford Mondeo	78	131

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
1 BMW 5 Serisi	319	444
2 Mercedes-Benz E Sınıfı	114	234
3 Audi A6	101	193
4 Volvo S80	27	49
5 Jaguar XF	7	14

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
1 Mercedes-Benz CLS	43	55
2 Mercedes-Benz S Sınıfı	27	44
3 BMW 7 Serisi	23	23
4 Audi A8	12	17
5 Porsche Panamera	9	9

Mantık Duster diyor

Makul beklentileri çok iyi karşılayan uygun fiyatlı Dacia Duster'ın satışları iyi gidiyor. Son zamanlarda "taksi" sektörüne de el atmış olan Dacia Duster, Şubat ayında 779 adet satarak açık ara lider oldu. Onun ardından 451 adetlik satışla Nissan Qashqai geldi. Bu arada herkesin Renault Captur ve Peugeot 2008 modellerini merakla beklediğini belirtelim.



İki kardeş liderliğe oturdu

Ocak ayında iyi bir performans sergileyemeyen Land Rover modelleri, Şubat ayında beklenen atağı yaparak ilk ikiye yerleştiler. Range Rover Sport 43 adetle birinci olurken, Range Rover ise 20 adet satarak ikinci geldi. Porsche Cayenne 18 adetle üçüncü oldu. Onun ardından Jeep Grand Cherokee ve Mercedes-Benz M Sınıfı geldi.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
1Dacia Duster	779.....	1470
2Nissan Qashqai	451.....	790
3Hyundai ix35	371.....	539
4Kia Sportage	352.....	763
5Volkswagen Tiguan	289.....	711
6Chevrolet Captiva	219.....	443
7Nissan Juke	154.....	297
8Skoda Yeti	134.....	270
9Opel Mokka	95.....	144
10 ...Ford Kuga	85.....	86

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Şubat 2013	Ocak-Şubat 2013
1Range Rover Sport	43	48
2Range Rover	20	23
3Porsche Cayenne	18	31
4Jeep Grand Cherokee	10	30
5Mercedes-Benz M Sınıfı.....	8	16

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Çin birinciliğini korudu

Çin'in 2011'e göre yüzde 12 oranında artışla 13 milyon adedin üzerinde otomobil üretip liderliğini koruduğu 2012 yılında, dünya genelinde toplam 66.369.929 adet otomobil üretildi. 2011'de üretim adedi 62.632.328'di.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: e-otodergi arşivi

Kaynak: Catalogue de la Revue Automobile

Mart ayında gerçekleştirilen Cenevre Otomobil Fuarı'nda tüm gazetecilere dağıtılan Catalogue de la Revue Automobile'den (tüm dünyada otomotiv editörlerinin başlıca bilgi kaynağıdır) derlediğimiz bu haberde, geride bıraktığımız 2012 yılında otomobil üreten ülkelerin performanslarını bir araya getirdik. Henüz kesinleşmemiş olan, yani "Onaya tabi" uyarısıyla açıklanan 2012 üretim rakamlarına göre, Avrupa'yı sarsan ekonomik kriz devam etmesine rağmen, 2011 yılından daha fazla otomobil üretildi. 2011'de 62.632.328 adet otomobil üretilirken, bu rakam 2012'de 66.369.929 adede çıktı. Bu da yüzde 5.96 oranında bir artışı ifade ediyor.





Batı Avrupa kan kaybetti

Özellikle Batı Avrupa ülkelerini etkileyen ekonomik kriz, otomobil talebini geriye çekti ve sonucunda da otomotiv endüstrisine olumsuz yönde etki etti. 2011'de elde edilen 16.277.884 adetlik üretim, 2012'de 14.910.936 adede geriledi. Almanya 5.387.281 adet otomobil üreterek, 2011 performansının gerisinde kalsa da, 2012'de de Batı Avrupa'nın en çok otomobil üreten ülkesi oldu. Almanya'yı 1.942.931 adetle Fran-

sa, 1.595.076 adetle İspanya ve 1.529.311 adetle İngiltere izlediler. 2011'de otomobil üretilmeyen Bulgaristan, 2012'de 1290 adet Great Wall marka otomobil üreterek son sıradan da olsa dünya otomobil üreticileri arasına girdi.

Doğu Avrupa'da iki üretici kaldı

2011'de Doğu Avrupa'da otomobil üretimi yapılan üç ülke vardı: Rusya, Ukrayna ve Kazakistan. Bu üç ülkeden biri olan Kazakistan'da 2012'de oto-

2012'DE DÜNYADA EN ÇOK BİNEK OTOMOBİLİ VOLKSWAGEN GRUBU ÜRETTİ. ONU TOYOTA VE GENERAL MOTORS İZLEDİLER.



omobil üretilmedi. Rusya ise 1.247.746 adet olan 2011 üretimini 2012'de 1.801.482 adede çıkardı. Küçük bir üretici olan Ukrayna'da 2011'e çok benzer bir şekilde 45.278 adet otomobil üretildi.

Çin dünya birinciliğini sürdürdü

Asya kıtasına baktığımızda Çin'in dünya birinciliğini görüyoruz. 2011'de 12.080.735 adet otomobil üretilerek rekor kırılan Çin'de 2012 yılında 13.045.227 otomobil üretil-

di ve bu rekor da geride kaldı. Çin'i 8.927.507 adetlik üretimle Japonya, 4.102.924 adetle Güney Kore ve 3.072.938 adetle Hindistan izlediler. Japonya ve Tayland, 2011 yılında doğal afetler nedeniyle önemli oranda üretim kaybına uğramışlardı, 2012'de toparlanıp, sorunsuz bir yıl olan 2010 yılındaki üretim adetlerini geçmeyi başardılar. 2011 yılında 4.221.617 adet otomobil üretilen Güney Kore'de ise 2012'de önemli bir düşüş yaşandı.

Türkiye Asya'da değerlendiriliyor

Türkiye'yi Asya ülkeleri arasında ele alan kaynağımıza göre ülkemizde 2011 yılındaki 688.259 adetlik otomobil üretimi 549.365 adede geriledi ve dünya sıralamasında 18'inci sırada yer aldık. Renault, 2011'de ürettiği 273.214 adet otomobille Türkiye'de başı çekti. Renault'yu 84.847 adetle Hyundai ve 75.962 adetle Toyota takip ettiler. Ayrıntılı üretim adetleri için, Türkiye için hazırladığımız tabloyu inceleyebilirsiniz.

Kuzey Amerika'da artış sürdü

ABD, Kanada ve Meksika'nın 2011'de 10.338.491 adet olan otomobil üretimi 2012'de 12.643.763 adede çıktı. Üç ülkede de üretim artışının yaşandığı 2012'de ABD'de 7.983.624, Kanada'da 2.443.667, Meksika'da ise 2.216.472 adet otomobil banttan çıktı.

Güney Amerika'da üretim arttı

Brezilya ve Arjantin'in otomobil ürettiği Güney Amerika'da 2011'de 3.130.419 adet otomobil üretilmişti. Bu rakam 2012'de 3.539.804 adede çıktı. 2012 yılında Brezilya'da 3.000.793, Arjantin'de ise 539.011 adet otomobil üretildi.

Türkiye toplam otomobil üretimi (Adet)		
	2011 (kesinleşmiş)	2012 (onaya tabi)
Renault	289.750	273.214
Hyundai	89.847	84.847
Toyota	90.962	75.962
Fiat	94.865	72.865
Honda	18.360	21.360
Peugeot	14.870	12.459
Citroen	10.235	8658
Toplam	608.889	549.365

Not: Sıralama 2012'ye göre yapılmıştır.

Ülkelere göre toplam otomobil üretimi (Adet)

	2011 (kesinleşmiş)	2012 (onaya tabi)
1 Çin	12.080.735	13.045.227
2 Japonya	7.869.146	8.927.507
3 ABD	6.285.864	7.983.624
4 Almanya	5.917.656	5.387.281
5 Güney Kore	4.221.617	4.102.924
6 Hindistan	2.770.789	3.072.938
7 Brezilya	2.517.847	3.000.793
8 Kanada	2.061.103	2.443.667
9 Meksika	1.991.524	2.216.472
10 ... Fransa	2.110.367	1.942.931
11 ... Rusya	1.247.746	1.801.482
12 ... İspanya	1.867.477	1.595.076
13 ... İngiltere	1.366.860	1.529.311
14 Çek Cumhuriyeti	1.127.997	1.089.507
15 ... Tayland	564.868	1.037.990
16 ... Slovakya	674.745	830.020
17 ... İran	977.072	687.606
18 ... Türkiye	688.259	549.365
19 ... Arjantin	612.572	539.011
20 ... Polonya	777.707	529.368
21 ... Belçika	540.871	524.114
22 ... Endonezya	428.284	481.309
23 ... Malezya	358.344	398.110
24 ... İtalya	491.716	377.609
25 ... Romanya	446.540	307.180
26 ... Güney Afrika	329.367	296.121
27 ... Tayvan	293.218	285.423
28 ... Özbekistan	179.860	225.000
29 ... İsveç	200.317	200.317
30 ... Macaristan	268.595	198.761

	2011 (kesinleşmiş)	2012 (onaya tabi)
31 ... Avustralya	230.989	192.509
32 ... Slovenya	179.752	129.850
33 ... Avusturya	129.290	123.200
34 ... Pakistan	124.267	119.928
35 ... Portekiz	119.541	116.166
36 ... Ukrayna	45.079	45.278
37 ... Hollanda	55.288	26.955
38 ... Vietnam	13.346	6709
39 ... Finlandiya	3165	2000
40 ... Bulgaristan	0	1290
41 ... Filipinler	7169	0
42 ... Kazakistan	3900	0
Toplam	62.632.328	66.369.929

Not: Sıralama 2012'ye göre yapılmıştır.

Yıllara göre toplam otomobil üretimi (Adet)	
(2012 yılı onaya tabi, diğerleri kesinleşmiş)	
2012	66.369.929
2011	62.632.328
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 Afrika kan kaybediyor

2011 yılında Mazda ve Ford Güney Afrika'daki üretimlerini sonlandırmıştı. Ülkede halen Volkswagen, Toyota, Mercedes-Benz (Daimler), BMW, GM, Renault ve Nissan üretim yapıyor. Ancak 2010 yılında 317.034 adet, 2011'de ise 329.367 adet olan otomobil üretimi, 2012'de 296.121 adede düştü.

Avustralya'da üretim azaldı

Toyota, Holden (GM) ve Ford'un otomobil ürettiği Avustralya'da 2011 yılında toplam otomobil üretimi 230.989 adet olarak gerçekleşmişti. 2012'de bu rakam 192.509'da kaldı.

Volkswagen Grubu otomobil üretiminde birinci

2012 yılının otomobil üretim adetleri haberimizi bitirirken, tablolarımızda yer almayan şu önemli bilgiyi de verelim: Volkswagen Grubu, 2012 yılında ulaştığı toplam 9.1 milyon adetlik otomobil üretimiyle birinci sırada yer aldı. Onu 7.8 milyon adetle Toyota izledi. Üçüncü sırada ise 7.5 milyon adetle General Motors yer aldı. Ancak pick-up ve hafif ticari araçları hesaba katarsak sıralama değişiyor: Bu kez 9.75 milyon adetle Toyota birinci, 9.28 milyon adetle GM ikinci ve 9.1 milyona detle Volkswagen Grubu üçüncü oluyor.

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 yillığı yayınlayan otomobil dergisi (28 Mayıs 2010)
- Türkiye'nin reklamlara link verilebilen ilk otomobil dergisi (Sadece bir tıklamayla, ilgili reklamı veren şirketin web sitesine ulaşılır)

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

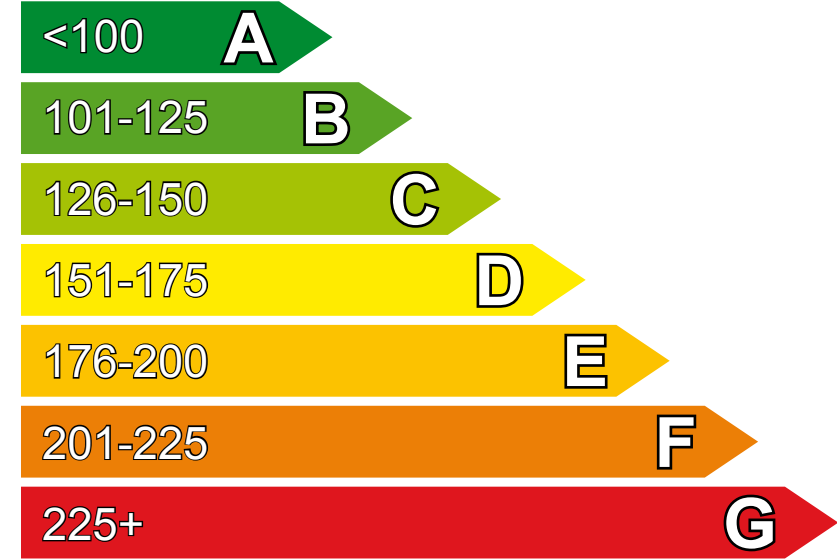
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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



DAHA FAZLA 3 SERİSİ

Yeni BMW 3 Serisi ailesine eklenen Gran Turismo gövde seçeneği, sedan dinamizmi ile touring (station) işlevselliğini bir arada sunmayı başarıyor.

Yazı: Emre Anamur / Sicilya - İtalya
Fotoğraflar: BMW Medya





3 SERİSİ'NDE İLK KEZ ÜRETİELN GRAN TURISMO VERSİYONUNUN KOKPİTİ, DİĞER 3 SERİSİ MODELLERİYLE AYNI. SÜRÜCÜ ODAKLI KOKPİT, KULLANIM KEYFİ SAĞLIYOR.

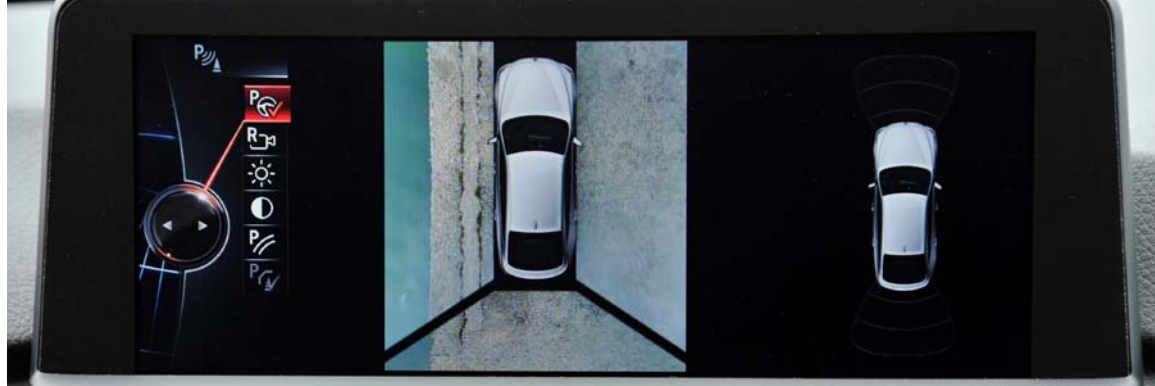
Yeni BMW 3 Serisi, 2012 yılının Mart ayında sedan, sonbahar aylarında ise touring gövde seçeneğiyle satışa sunulmuştu. Şimdi ise daha önce 3 Serisi'nde yer almayan bir karoser olan Gran Turismo (GT) versiyonuyla karşımızda. BMW 320d GT'yi İtalya'nın Sicilya Adası'ndaki uluslararası basın lansmanında kullandık.

İkinci Gran Turismo

3 Serisi GT, BMW'nin 5 Serisi GT'den sonra geliştirdiği ikinci GT modeli. Türkiye'de satışa sunulan 5 Serisi GT, birçok olumlu özelliğine karşın, Türkiye'nin bir sedan pazarı olması ve otomobilin büyük boyutlarından dolayı arka tasarımının biraz hantal kalması nedeniyle yüksek satış rakamlarına ulaşmadı. 3 Serisi GT ise çok daha dinamik bir dış görünüme sahip. BMW modellerinde ilk kez kullanılan aktif arka spoiler, 110 km/s hızı geçince otomatik olarak açılarak yere basma kuvvetini artırıyor. Yine BMW'de ilk kez sunulan "Air Breather" sistemi, otomobilin ön tampon köşelerinden içeriye giren havanın tekerleklerin dış kısmını aşarak dodiklerdeki bumerang şe-



OTOMOBİLDE BİRÇOK GÜVENLİK TEKNOLOJİSİ BİR ARADA BULUNUYOR (ÜSTTE). OTOMATİK OLARAK AKTİF OLAN ARKA SPOYLER İSE BMW İÇİN BİR İLK (ALTTA).



GÖSTERGE BİRİMLERİ SADE VE OKUNAKLI. ARACI KUŞ BAKIŞI GÖSTEREN KAMERA SİSTEMİ HAYATİ KOLAYLAŞTIRIYOR. SÜRÜŞ MODU KUMANDALARI VİTES KOLUNUN SOLUNDA YER ALIYOR. ŞANZİMAN 8 İLERİ.





ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ ÇOK BAŞARILI. KOLTUK SIRTLARININ EĞİMİ AYARLANABİLİYOR.



killi hava kanallarından geçerek tahliye olmasını sağlıyor ve bu sayede aerodinamik özellikler artıyor. Otomobilin rüzgâr sürtünme katsayısının bu sayede 0.28 Cd'ye düşürüldüğü ifade ediliyor. Profilden bakıldığında arkaya doğru gidildikçe coupe tarzı bir görüntü çizen otomobil, kapılarda yer alan çerçevesiz camlarıyla bu sportif tasarımını pekiştiriyor.

Boyut avantajı

3 Serisi Gran Turismo, kardeşleri Sedan ve Touring ile karşılaştırıldığında bazı boyut avantajlarına sahip. Touring ile karşılaştırıldığında ondan 200 mm daha uzun (4824 mm), 17 mm daha geniş (1828 mm) ve 81 mm daha yüksek (1508 mm). Otomobilin dingil mesafesi ise kardeşlerinden 110 mm daha uzun (2920 mm). Bu da arka koltukta oturan yolculara, hem sedan hem de touring'den 70 mm daha uzun bir diz mesafesi sağlıyor. 520 litrelik devasa bagaj, touring'den bile 25 litre daha fazla hacim sunuyor. Elektrikli olarak geniş ve yüksek bir şekilde açılan büyük bagaj kapağı yükleme-boşaltmayı kolaylaştırıyor. 40:20:40 oranında öne katlanan arka koltuklar sayesinde bagaj hacmi 1600 litreye kadar çıkıyor. Led aydınlatmalı

olan bagajın zemininde yer alan alüminyum raylar eşya sabitlemeyi sağlarken, zeminin altındaki gizli bölme ekstra hacim sunuyor.

Fonksiyonel iç mekân

Sürücü ve ön yolcu bölümlerinde alışılmış BMW konfor ve kalitesini yaşatan 320d GT, arka koltukta 5 Serisi sahiplerini bile şaşırtacak bir ortam sunuyor. Burada oturan iki kişi (maalesef yüksek şaft tüneli nedeniyle üç kişinin oturması zor), yukarıda bahsettiğimiz uzun diz mesafesinin yanı sıra çok ferah baş ve omuz mesafelerinin tadını çıkartabilirler. Koltuk sırtlıklarının geriye doğru yatırılabilirliği, bu koltuklardaki konforu daha da artırıyor. Bardaklıkları orta kol dayama, koltuk ısıtma sistemi ve otomatik klima bu bölgedeki lüksün diğer ayrıntılarını oluşturuyor.

Başarılı motor

BMW'nin birçok modelinden tanıdığımız 2.0 litrelik TwinPower turbo dizel motor, 4000 d/d'de 184 HP güç ve 1750-2750 d/d aralığında 380 Nm tork üretiyor. Motor, ürettiği gücü 8 kademeli otomatik şanzımanla arka tekerleklerle iletiyor. 1650 kg boş ağırlığa sahip BMW 320d GT'nin maksimi-

mum hızı 226 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 7.9 saniye. 4.9 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimiyle dikkat çeken otomobilin karbondioksit salımı ise 129 g/km. BMW'nin geleneksel 50:50 ağırlık dağılımıyla keyifli bir sürüş sunan otomobil; performansta istekli, tüketimde cimri motoru ve motorla uyumlu çalışan şanzımanı ile övgüyü hak ediyor. Standart donanımda sunulan Start-Stop siste-

mi sessiz ve hızlı çalışıyor. Elektrik destekli direksiyonun tepkileri başarılı. Frenleme güvenli bir şekilde gerçekleşiyor. Eco Pro, Comfort, Sport ve Sport+ arasından yapılan seçim, 320d GT'yi sürücünün o anki ihtiyaçlarını karşılayacak bir otomobile dönüştürüyor. Görüş açıları, sürücünün diğer gövde tiplerinkinden biraz daha yüksekte oturmasının da verdiği avantajla sorunsuz. Bozuk asfalta sahip yol-

lardan ve zaman zaman yüksek hıza çıkılabilen otoyollardan oluşan test parkurunda, GT'nin, iç mekâna sedan ve touring kardeşlerinden biraz daha fazla rüzgâr sesi alması ise dikkatimizi çeken bir olumsuzluk olarak notlarımız arasına girdi.

Mayıs'ta Türkiye'de

BMW 320d Gran Turismo, Türkiye'ye 58.000 Euro baz fiyatla

Mayıs ayında ithal edilmeye başlanacak. Şu an 320d Sedan'ın baz fiyatının 53.223 Euro olduğunu hatırlatalım. Ne yazık ki Türkiye bir sedan pazarı ve bu nedenle 3 Serisi GT, hak ettiği satış adetlerini yakalayamayabilir. Ama kesin olan bir şey var ki, o da eğer ben bir 3 Serisi satın alacak olsaydım, yukarıda anlatmış olduğum birçok avantajından ötürü kesinlikle GT'yi tercih ederdim.



ÇERÇEVESİZ CAMLAR COUPE'LERE GÖNDERME YAPIYOR. MOTOR 184 HP GÜÇ VE 380 NM TOK ÜRETİYOR. HAVA KANALI BMW İÇİN BİR YENİLİK.



ELEKTRİKLİ OLARAK AÇILIP KAPATILABİLEN BAGAJ KAPAĞININ YÜKLEME AĞZI GENİŞ. BAGAJIN HACMİ İSE 520-1600 LT ARASINDA. ALÜMİNYUM RAY İŞLEVSELLİK SAĞLIYOR.

BMW 320d Gran Turismo

Fabrika verileri

Motor:1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:8 ileri otomatik
Maksimum güç: 184 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 380 Nm @ 1750-2750 d/d
Maksimum hız: 226 km/s
0-100 km/s: 7.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4824 / 1828 / 1508 mm
Bagaj hacmi: 520-1600 lt
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): 5.9 / 4.4 / 4.9 lt/100 km
Baz fiyat:58.000 Euro (Mayıs 2013'ten itibaren)

- + İç mekân ve bagaj işlevselliği, tüketim, kalite
- Yüksek hızda artan rüzgâr sesi, yüksek şaft tüneli

129 g/km

C



V40 KROSA BAŞLADI

Yepyeni bir model olarak kısa bir süre önce satışa sunulan Volvo V40 modelinin Cross Country adlı crossover versiyonunu İstanbul-Kartalkaya-İstanbul güzergâhında kullandık.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Volvo Medya

Geçen ayki sayımızda, Volvo V40 T3 modelinin sürüş izlenimini yayınlamış ve premium kompakt sınıfta rekabetin kızıştığını belirtmiştik. Volvo, bu sınıfta rekabet içinde olduğu üç Alman olan Audi A3, BMW 1 Serisi ve Mercedes-Benz A Serisi'nin karşısına üç modelle çıkmayı uygun görmüş: V40, V40 Cross Country ve V40 R-Design. Bu sayımızda ise, İstanbul'dan Bolu-Kartalkaya'ya ve ertesi gün bu kez de Kartalkaya'dan İstanbul'a kullanma fırsatı bulduğumuz V40 Cross Country'yi ele alıyoruz.



FOTOĞRAFLAR T5 AWD MODELİNE AİTTİR.



Görsel dokunuşlar

V40 ile V40 Cross Country'yi karşılaştırdığımızda bazı görsel farklar bulunduğunu görüyoruz. Önde süyah alt tampon, koruma barları ve dikey yerleştirilmiş (V40'ta yatay) gündüz farları göze çarpıyor.

Otomobile yandan bakıldığında ise yan marşpiyeler, özel tasarımı alüminyum alaşım jantlar dikkat çekiyor. Arka bölümdeki farklar ise, tamponun altında yer alan Cross Country logolu ek parça, köşeli egzoz çıkışları ve bu bölümün ortasına

yerleştirilmiş olan yatay çıta olarak sıralanabilir. Tasarım konusunda Volvo'nun eski modellerinden P1800'den izler taşıdığı belirtilen V40 Cross Country'de tavan rayları ve karartılmış camlar da standart olarak yer alıyor.

Sürücü 4 cm yukarıda

Bakır iç kaplama, bu modele özel döşemeler ve döşeme rengine kontrast dikişlerle dikkat çeken V40 Cross Country'nin sürücü için en önemli farkı oturma konumunda. Bu modelde sürücü, yola V40'a göre 4 cm daha



RENKLİ TFT EKRANDAN OLUŞAN GÖSTERGE TABLOSU, SÜRÜCÜNÜN İSTEĞİNE GÖRE ÜÇ FARKLI GÖRSELLE KULLANILABİLİYOR. KİŞİSEL TERCİHİM OLARAK, EN ÇOK EN SOLDAKİNİ BEĞENDİĞİMİ SÖYLEYEBİLİRİM.

yüksekten bakıyor. Bu 4 cm'nin 1.5 cm'si süspansiyondan, 2.5 cm'si ise koltuğun daha yükseğe konumlandırılmış olmasından kaynaklanıyor.

Powershift konforu

Elbette V40 Cross Country'nin hakkını verecek olan versiyon, 2.0 lt 213 HP turbu benzinli motora ve en önemlisi dört tekerlekten çekiş sistemine sahip T5 AWD olacaktır. Biz ise, 114.790 TL baz fiyatla satışa sunulan bu versiyon yerine, Cross Country'nin Türkiye lansmanında bize sunulan iki se-

çenekten biri olan T4 Powershift'i kullanmayı tercih ettik (Diğeri D2'ydi). Ürettiği 180 HP'lik maksimum gücü 6 ileri çift kavramalı Powershift otomatik şanzımanla ön tekerleklere aktaran V40 Cross Country T4, 240 Nm maksimum torka sahip, ancak bu tork overboost fonksiyonuyla geçici bir süre 270 Nm'ye kadar çıkıyor. 1476 kg boş ağırlığa sahip araca yeterli performansı sunan bu motor, Powershift şanzımanının uyumlu çalışması, sarsıntısız ve hızlı vites değiştirmesiyle üst düzey konfor sağlıyor. Otomo-

bilde Start/Stop sistemi standart olarak bulunuyor. İstenildiğinde kapatılabilen sistem yakıt tasarrufu ve daha düşük emisyon sağlıyor. Elbette biz, sistemin bu özelliğini uzun yol yaptığımız için gözlemleyemedik. Araç test ortalamasında 8.4 lt/100 km yakıt tüketti. Euro NCAP çarpışma testinde bugüne kadar bir otomobilin aldığı en yüksek puanı alan V40, Cross Country versiyonunda da başarılı bir yol tutuşa ve dengeli bir fren sistemine sahip. Gerek koltuklar gerekse süspansiyon sistemi, testimizdeki

gibi uzun yollarda sürücü ve yolcuları yormuyor. Arkaya gidildikçe alçalan tavan tasarımı ve dar arka kapılar nedeniyle iniş-biniş sırasında az da olsa sorun yaşatan otomobil, yine alçalan tavan ve küçük arka-yan camlar nedeniyle bu koltukta oturanlara baş mesafesi ve dışarıyı izleme konularında dezavantaj yaşıyor. Diz mesafesi konusunda ise herhangi bir sorun bulunmuyor.

Hedef 2013'te 1200 adet V40

2012 yılını 5247 adetlik satışla ve



Türkiye rekoruyla kapattıklarını belirten Volvo Türkiye Genel Müdürü Torben Eckardt, bu yıl 5600 adet otomobil satmayı hedeflediklerini söylediği konuşmasında, bu rakamın 1200 adedinin V40 satışından geleceğini düşündüklerini açıkladı. Eckardt, V40 ürün gamındaki satış kırımını ise şöyle detaylandırdı: 600 adet V40, 500 adet V40 Cross Country ve 100 adet V40 R-Design. V40'ın tüm ürün gamının Nisan ayı içerisinde satışa sunulmuş olacağını belirten Torben Eckardt, geçen yıl premium pazarda yüzde 5 olan paylarını 2013'te 6.7'ye çıkarmayı planladıklarını da sözlerine ekledi.

Baz fiyatı 76.030 TL

V40 Cross Country Türkiye'de D2, T4 Powershift ve T5 AWD Geartronic

V40, EURO NCAP TARİHİNDEKİ EN YÜKSEK SKORU ALDI. CROSS COUNTRY; TAVAN RAYI, DİKEY GÜNDÜZ FARLARI GİBİ BAZI AKSESUARLARLA KARDEŞİNDEN AYRILIYOR.



Volvo V40 Cross Country T4 POWERSHIFT

Fabrika verileri

Motor:	1596 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri Powershift otomatik
Maksimum güç:	180 HP @ 5700 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1600-5000 d/d (overboost 270 Nm)
Maksimum hız:	225 km/s
0-100 km/s:	8.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4370 / 1783 / 1458 mm
Bagaj hacmi:	335-1032 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.9 / 5.1 / 6.1 lt/100 km
Baz fiyat:	76.030 TL

+ Güvenlik, malzeme, işçilik, sürüş özellikleri

- Arka koltukta baş mesafesi, dar arka kapı

143 g/km

C



olmak üzere üç farklı motor ve baz donanım (herhangi bir ismi yok), Premium ve Advance olmak üzere üç farklı donanım seçeneğiyle satışa sunuldu. T4 Powershift'in baz fiyatı 76.030 TL iken, D2 73.830 TL, T5 AWD Geartronic ise 114.790 TL başlangıç etiketine sahip. V40 ile V40 Cross Country karşılaştırıldığında ise ortaya şöyle bir sonuç çıkıyor: T5 AWD versiyonu V40'ta yok. V40'taki D2 versiyonu Cross Country'de 2830 TL daha pahalı, T4 Powershift ise 3540 TL daha pahalı. V40 Cross Country; gerek crossover özellikleri, gerekse fiyat-donanım oranıyla premium kompakt sınıfta otomobil satın almak isteyenlerin incelemeleri gereken bir seçenek.

e-otodergi iPad'de

**GÜNCELLEME
YAYINLADIK
İNDİRMEK İÇİN
TIKLAYIN!**



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

Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 55 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden 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.**



HESABINI BİLENLERE

Dizel ekonomisi ve ESP güvenliğini 30.600 TL'ye sunan Dacia Sandero, opsiyonel olarak alınan klima ve dokunmatik multimedya ekranı ile bile 33.750 TL'lik fiyat etiketine ulaşıyor. Buna rağmen sunduğu özellikler göz önüne alındığında dizel motorlu diğer küçük sınıf otomobillerden daha hesaplı.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Otomobil sahibi olmak birçok kişinin hayali ve Türkiye şartlarında bunu gerçekleştirebilmek herkes için kolay olmayabiliyor. Dizel motorlu versiyon olması her sınıfta olduğu gibi küçük sınıf hatchback otomobillerde de aranan bir özellik ve dizel motorlu küçük sınıf otomobillerin çoğu artık 40.000 TL'ye yaklaşan fiyatlarla satılıyor. Üstelik çok satmakla ve havallı tasarımıyla övünen Ford Fiesta gibi otomobillerde bile ESP sistemi standart donanım listesinde yer almıyor. Dacia Sandero ise ESP gibi önemli bir aktif güvenlik unsurunu standart olarak sunması ve sağladığı dizel ekonomisi ile fiyat-fayda yönünden dikkat çekiyor.

Dacia'nın yeni tasarım çizgisi doğrultusunda sert ve düz hatların kullanıldığı Sandero'nun ebatları eskisinden çok da farklı sayılmaz. 4058 mm uzunluğa (+38 mm), 1733 mm genişliğe (+7 mm) ve 1518 mm yüksekliğe (-16 mm) sahip Sandero'nun dingil mesafesi ise 2589 mm (+1 mm). Otomobilin ön ve arka iz açıklıklarında da ufak artışlar söz konusu. 320 litrelik



**DOKUNMATİK
EKRAN BU TİP BİR
OTOMOBİL İÇİN
BEKLENMEDİK
BİR OPSİYON.
KOKPİT SADE VE
ANLAŞILIR.**





*SERT VE
KÖŞELİ
ÇİZGİLER
DACIA'NIN
YENİ GÖRSEL
KİMLİĞİNİN
PARÇASI.*



*MOTOR İÇİ
YALITIM VE KAPUT
AMORTİSÖRÜ
UNUTULMAMIŞ.
KAPI İÇİ GÖZ
ESKİSİNDEN GENİŞ.*

başarılı bagaj hacmi ise eski Sandero ile aynı. Bu arada bagaj eşiğinin kenarında bir kaplama olmaması çizilmelere neden olabilir. Sandero'nun iç mekanı bir önceki nesle göre oldukça farklı ve daha modern. Ön konsolda en fazla dikkat çeken bölüm 1350 TL ek ödeme ile alınan 7 inçlik dokunmatik ekrana sahip Dacia Media Nav ve Mutimedya sistemi. Bu sayede

yön bulma, harici müzik çalar ve telefon bağlantılarını yapabilmek mümkün. Modern zaman ihtiyaç ve beklentilerinin opsiyonel olarak bile karşılanması güzel. Keşke bu otomobilde yol bilgisayarı gibi bir donanım da opsiyonlar arasında yer alsaydı. Hatırlanacağı gibi eski Sandero'da bu donanım ve elektrikli ayna kumandası gibi donanımlar Laureate donanım-

da mevcuttu. Cam kumandaları Dacia klasiği olarak ön konsolda ve alışkanlık gerektiriyor. Arka tarafta tavan tutamakları da ekonomi politikası çerçevesinde kısıntıya gidilen noktalardan olmuş. Bu tip bir otomobilde arka camların manuel olması anlaşılabilir bir durum. Ama en azından arka koltuklarda oturanlar için koltuk arkası cep olsaymış, sonuçta burada otu-

racak insanların da ufak tefek eşyaları olacaktır. Diz ve baş mesafesi yönünden problem olmaması sevindirici.

Güç ve tork artmış

Eskiden 1.5 dCi'nın Euro IV normunda 70 HP ve 80 HP versiyonları satılıyordu. Şimdi ise Sandero'da Euro 5 normuna uygun 75 HP'lik, Sandero Stepway'de 90 HP'lik 1.5 dCi motor

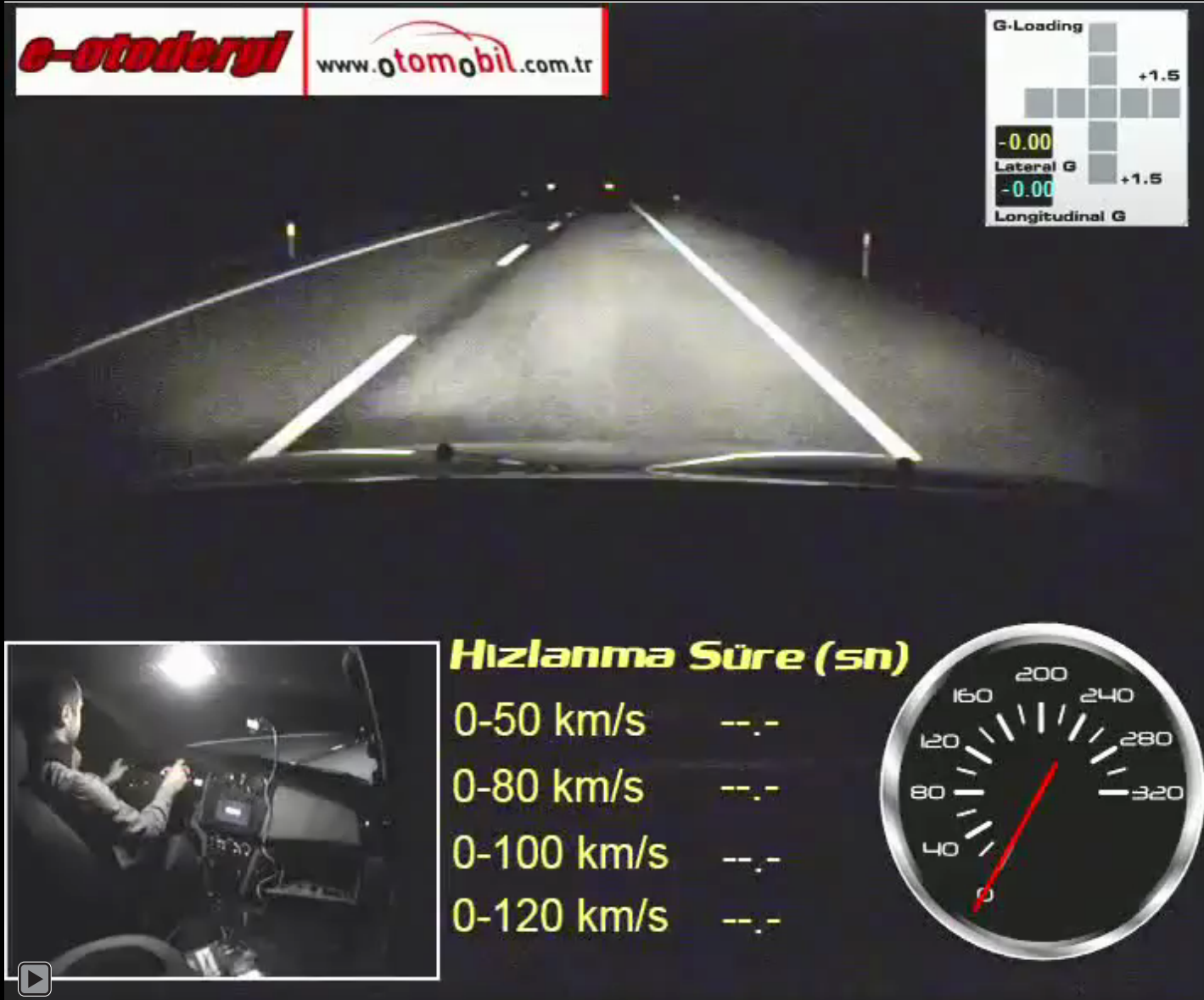


MÜZİK SİSTEMİNE DİREKSİYONDAN KUMANDA EDİLEBİLİYOR. CAM AÇMA KUMANDALARININ YERİ BİR DACIA KLASİĞİ. STEPNE OPSİYONEL VE FİYATI 150 TL. ARKADA DİZ VE BAŞ MESAFELERİ SORUNSUZ.

satılıyor. Eski 1.5 dCi'nin maksimum torku 160 Nm iken şimdi bu değer 200 Nm. Eco mode, motor ve klima yönetimine etki ederek yüzde 10'a varan yakıt ekonomisi sağlayabiliyor bununla beraber aracın gaz pedalına verdiği tepki de biraz daha isteksizleşiyor. Bu sistem kapalıyken gaz pedalı tepkileri biraz daha iyi. Otomobil doğal olarak çok performanslı değil ama motorun sağladığı çekiş yeterli ve otomobili hareket ettirmekte sıkıntı yaşatmıyor. Zaten bu tip bir otomobilde önemli olan da bu. Bu noktada test ölçümlerinde fabrika verilerinden biraz daha iyi hızlanma değerleri elde ettiğimize de belirtelim. Hızlanma denemelerinde elektronik sürüş destek sistemlerinin devre dışı bırakılmıyor olması bizi biraz zorladı. Çünkü bazı denemelerde devreye girerek hızlanma zamanına olumsuz



VIDEOLU 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!**

**VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

etki etti. Keşke PSA Peugeot Citroen Grubu'nun bazı otomobillerindeki gibi elektronik sürüş destek sistemlerini 50 km/s'ye kadar devre dışı bırakmaya yarayacak bir buton olsaydı. Dacia'nın fren performansı da gayet iyi ve güvenli. Tüketim konusunda Sandero 1.5 dCi çok başarılı. Fabrika verilerine göre 3.8 lt olan ortalama tüketim eskiye göre 0.8 lt/100 km daha iyi. Bizim 800 km'yi aşan kullanımımız sonunda elde ettiğimiz değer ise 5.3 lt/100 km oldu. Sandero'nun süspansiyon çok konforlu ve darbelerin üstesinden rahatça gelirken, iç mekanda da tıkırtılar oluşmuyor. Bunun dışında yol tutuş limitleri çok yüksek değil ama tedirginlik yaşamıyorsunuz. Zaten zorlu anlar-

da standart donanımdaki ESP devreye girerek vazifesini eksiksiz şekilde yapıyor. Direksiyon tepkileri de eskisine göre daha iyi olsa da direkt çalışan bir yapıda değil. Otoyolda iç mekana biraz rüzgar sesi alan aracın şehir içi kullanımı da rahat. Yalnız arka çapraz görüş günümüzün birçok otomobilinde olduğu gibi bu araçta da biraz kısıtlı.

Dacia Sandero 1.5 dCi 75 HP Ambiance

Fabrika verileri

Motor: 1461cc, 4 silindirli, turbodizel, common rail enjeksiyon
 Şanzıman: 5 ileri oranlı manuel
 Maksimum güç: 75 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 200 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız: 164 km/s
 0-100 km/s: 14.6 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4058 / 1733 / 1518 mm
 Bagaj hacmi: 320-1200 lt
 Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): 4.4 / 3.7 / 3.9 lt/100 km
 Baz fiyat /test aracı fiyatı: 30.600 / 33.750 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 3.75 sn
 0-80 km/s: 8.3 sn
 0-100 km/s: 12.85 sn
 0-120 km/s: 19.25 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4. viteste): 10.9 sn
 80-120 km/s (5. viteste): 18.0 sn

Frenleme

100-0 km/s: 38.3 m
 80-0 km/s: 23.5 m
 50-0 km/s: 8.8 m

- + Tüketim, güvenli frenler, süspansiyon konforu
- Kalite hissi, yol bilgisayarı yok, hissiz direksiyon

103 g/km

B

Sonuç

Sandero 1.5 dCi sunduğu yakıt ekonomisi, iç mekan hacmi ve standart ESP'si ile parasının hakkını veren bir otomobil. Ufak tefek kusurları olmasına rağmen bunlar zaten aracın üretim politikası kapsamında normal sayılabilecek noktalar.





HYUNDAI

NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.



Kusursuz bir otomobil, kusursuz ödeme koşullarıyla.



ELANTRA

% 0,75 Faiz oranıyla,
43.550 TL'den başlayan
fiyatlarla.



Geri Görüş
Kameralı ve
Navigasyonlu
Ses Sistemi



Açılır
Cam Tavan



Elektrikli
Açılır Katlanabilen
Yan Aynalar

Hyundai Elantra'nın ortalama yakıt tüketimi 6,4-7,0 lt/100 km ve CO₂ emisyonu 148-162 g/km arasında değişmektedir. EC715/2007 566/2011

hyundai.com.tr



facebook.com/hyundaiturkiye



twitter.com/hyundaiturkiye



TEKNOLOJİ DOPİNGİ

Yeni jenerasyonuna kavuşan Renault Symbol, hem motor kaputunun altında hem de iç mekânında yeni teknolojilere sahip.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni Renault Symbol Türkiye'de 1.2 16V 75 HP, 0.9 TCe 12V 90 HP ve 1.5 dCi 75 HP motor seçenekleriyle yollara çıkmış ve geçen ayki sayımızda Tarık Akagün imzasıyla turbo dizel motor seçeneğinin ilk sürüş izlenimi yazısını yayınlamıştık. Şimdi sıra yepyeni bir motor olan 0.9 litrelik turbo benzinli ünite hakkındaki yorumlarımıza geldi.

Artık ithal ediliyor

Bildiğiniz gibi yeni Symbol artık Türkiye'de değil, Romanya'da üretiliyor. Yeni Dacia Logan ile aynı özellikleri taşıyan otomobil; Cezayir, Tunus ve Türkiye'de Renault Symbol, diğer pazarlarda ise Dacia Logan olarak satılıyor. Bu da Renault'nun, Renault ve Dacia'daki B segmenti sedan modellerini birleştirdiği ve bu sayede önemli bir maliyet avantajı sağladığı anlamına geliyor. Bence çok mantıklı bir hareket.

Modern dış tasarım

Eski Symbol'den daha uzun, daha geniş ve daha yüksek olan yeni Symbol, markanın yeni ön tasarım



**SERT PLASTİK
MALZEMEYE SAHİP
OLSA DA, PİYANO
SİYAHİ KAPLAMA
KALİTE ALGISINI
ARTTIRIYOR. R-NAV,
BİRÇOK SİSTEME
KUMANDA EDİYOR.**



anlayışını taşıyor. Modern ve albenili gözüken yeni Symbol, eskisinden daha uzun olan dingil mesafesinin avantajını arka koltuktaki diz mesafesinde kullanıcılarına yaşatırken, 510 litrelik bagaj hacmi, kalabalık ailelerin kullanımına uygun. Ancak bagajın kapanma mekanizmasının çıplak bir şekilde ortada olması ve bagaj kapağının iç kısmında tutamak olmaması göze çarpan eksiklikler. Hem kapıların hem de bagaj kapağının, kapanma sırasında tok bir ses çıkarması ise bu sınıfta pek de görülmeyen bir güzellik.

Geniş iç mekân

Yeni Symbol, adeta boyundan büyük bir iş yaparak, B segmentinde olmasına karşın, beş yetişkinin seyahat edebileceği bir iç mekân sunuyor. Elbette arka koltuk sırasında üç kişi oturduğunda omuz mesafesi biraz sınırlı kalıyor, ama diz ve baş mesafelerinde herhangi bir sorun olmadığını belirtelim. Ön konsol, her ne kadar sert plastikten üretilmiş olsa da, çift renkli yapısı ve orta kısmındaki piyano siyahı kaplama kalite algısını artırıyor. Kumanda birimleri ergonomik tasarlanmış. Bir tek far yükseklik ayar butonu zor ulaşılan bir yerde (direk-

siyon simidinin sol alt kısmı) bulunuyor. Arka cam açma-kapama butonlarının orta konsolun alt kısmında olması, elbette bir maliyet kısıma düşüncesinin ürünü ve bence bir olumsuzluk yaratmıyor. Gösterge birimleri sade tasarımlı ve rahat okunuyor. 1350 TL'ye opsiyonel olarak satın alınan R-Nav Paketi'nde yer alan 7 inç'lik (18 cm) renkli ve dokunmatik ekran, navigasyon sistemi, Türkiye haritası, bluetooth telefon ve usb-aux girişli ses sistemi, yazımın başlığında da belirttiğim gibi yeni Symbol'e teknoloji dopingi sağlıyor. Kullanımı kolay ve zevkli olan sistem konforu artırıyor. Sistemde CD çalar bulunmadığını da aktarayım. Eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert olan otomobilin kapaklı torpido gözü de son derece derin ve büyük. 1600 TL'ye satın alınan Konfor Paketi'nde ise arka park sensörü, elektronik klima ve hız ayarlayıcı-sınırlayıcı bulunuyor. Otomobilde standart olarak sunulan ESC (ESP), ABS, AFU (Acil Fren Destek Sistemi), ASR ve dört hava yastığı, Euro NCAP çarpışma testine girmemiş olan yeni Symbol'ün, gövde olarak bilmiyoruz ama en azından teknolojik olarak güvenli olduğunu ortaya koyuyor.

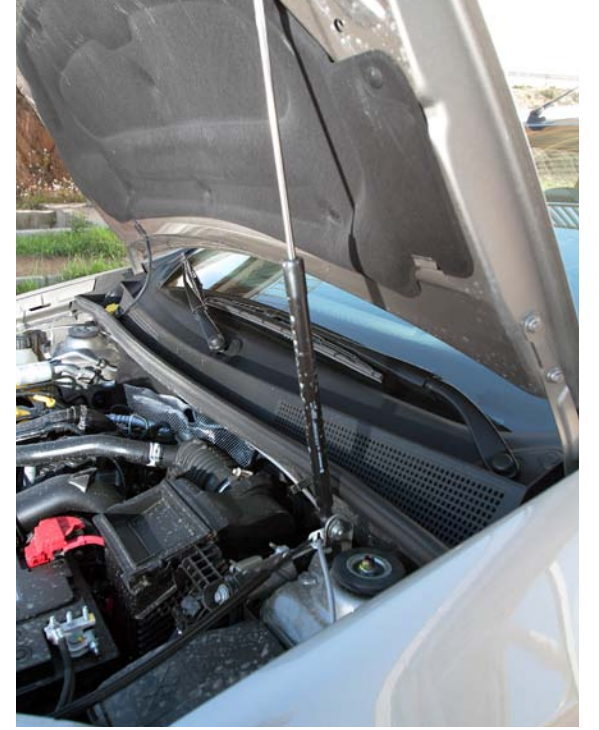


ELEKTRONİK KLİMA OPSİYONEL. ARKA CAM KUMANDALARI VE HIZ SINIRLAYICI-SABİTLEYİCİ ORTA KONSOLDA. TORPİDO GENİŞ VE DERİN. EKSTRA KAPAKLI GÖZ İŞLEVSEL. ECO BUTONU DİREKSİYONUN SOLUNDA.





**SÜRÜCÜ KOLTUĞU
YÜKSEKLİK AYARLI.
ARKADA DİZ MESAFESİ
BAŞARILI. BAGAJ HACMI
510 LİTRE. MOTOR
KAPUTU AMORTİSÖRLÜ
SİSTEME SAHİP.**



Yepyeni bir motor

Test aracımızın kaputunun altında Renault'nun yeni, TCe kodlu, 0.9 litrelik, 3 silindirli, 12 supaplı, turbo, benzinli motoru bulunuyor. 5250 d/d'de 90 HP güç ve 2500 d/d'de 135 Nm tork üreten bu motor, 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Otomobile 175 km/s maksimum hız ve 11.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlayan ünite, fabrika verilerine göre 5.2 lt/100 km yakıt tüketiyor. Biz test ortalamamızda 5.7 lt/100 km'lik bir değer elde ettik

ve bu değer oldukça başarılı. Motorun karbondioksit salımı ise 119 g/km ile hayli düşük. Direksiyon simidinin sol arka tarafındaki ECO butonuyla açılıp kapatılabilen Eco fonksiyonu, motor ve klimanın güç yönetimine etki ederek yüzde 10 oranında yakıt tasarrufu sağlıyor. Otomobilde Start-Stop sistemi ise bulunmuyor. Yumuşak süspansiyon sistemi, Türkiye şartlarına çok uygun ve yoldaki darbeleri çok iyi emerek iç mekâna yansıtmıyor. Elbette bu durumun etkisi yol tutuşa eksi puan olarak yansıyor

ve yeni Symbol'le virajlara yüksek hızda girmemek gerekiyor. Çünkü ESP her şeyi düzeltemeyebilir. Amortisöre sahip motor kaputunun iç kısmındaki izolasyon sayesinde, 3 silindirli motorun sesi ve titreşimi kokpite daha az yansıyor. Görüş açıları geniş ve sorunsuz. Direksiyon simidi ise hem fiziki olarak biraz büyük ve hantal hem de tepkileri hızlı değil. Ayrıca sadece yükseklik ayarına sahip olması da bir dezavantaj. Sürücü koltuğunun ve ön emniyet kemerlerinin yükseklik ayarının olması ise önemli.

Symbol'e ulaşmak 27.990 TL

Yeni Symbol'e ulaşmanın en kolay yolu, 27.990 TL etiketli 1.2 16V 75 HP Joy versiyonu. Bu sayfalarda gördüğünüz, Touch donanımlı ve 0.9 TCe motorlu versiyonun baz fiyatı 33.490 TL. 1.5 dCi 75 HP'lik turbo dizel versiyon ise Joy donanımında 36.490 TL, Touch donanımında 37.490 TL'ye satılıyor. Yeni Symbol; aynı segmentteki diğer Fransız modelleri olan Peugeot 301 ve Citroen C-Elysee ile sıkı bir rekabet içinde olacak ve sonuçları hep birlikte göreceğiz.

Renault Symbol 0.9 lt TCe 90 HP Touch

Fabrika verileri

Motor:	898 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 5250 d/d
Maksimum tork:	135 Nm @ 2500
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	11.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4348 / 1733 / 1517 mm
Bagaj hacmi:	510-1257 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.4 / 4.4 / 5.2 lt/100 km
Baz fiyat (1.2 16V Joy) / Test aracı:	27.990 TL / 36.440 TL

- + Tasarım, bagaj hacmi, tüketim, güvenlik donanımı
- Sert plastik malzeme, bagaj kapağının özellikleri, direksiyon

119 g/km

B





BASTAN ÇIKARTIYOR

A Serisi'nin sportif yüzünü temsil eden A 250, 211 HP'lik gücü ve ilgi çeken detayları ile baştan çıkartan bir otomobil.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Daha önceden yayınladığımız A 180 BlueEfficiency testinden sonra sırada mevcut A Serisi (A Class – A Sınıfı, ülkemizde A Serisi olarak anılıyor) gamının en ateşli üyesi A 250 Sport var. En sportif premium marka olma yolunda ilerleyen Mercedes-Benz bunu tasarımlarına sonuna kadar yansıtıyor. Daha önceki A 180 tes-

timizde otomobilin farlarının üstünden başlayarak ön kapı kolunun altından geriye doğru alçalarak akan çizgi ile ön çamurluğun etrafında dokunarak başlayan ve lastik çevresini yarım tur döndükten sonra geriye doğru akan, daha sonra yükselişe geçen gövde çizgileri tasarıma heyecan ve dinamizm kattığını ifade etmiştik.

A 250'de ise bundan biraz daha fazlası var. Özellikle pırlanta dekorlu radyatör ızgarası, tasarıma ışıltı katmış. Bunun dışında AMG gövde kiti, tamponlarda kırmızı dekorlar, kırmızı fren kaliperleri ve 235/45 R 18 ebadındaki jantlar bu otomobile deyim yerindeyse "cuk" oturmuş. Sürücü koltuğuna geçildiğinde fark edilen en önem-

li nokta ön sol çapraz görüşün biraz kötü, arka görüşün ise çok kötü olduğu. Geri görüş kamerası, arka tarafı görmek için faydalı olsa da, bazı park manevralarına zaman zaman geriye bakmak gerektiğinde arka çapraz görüşün çok kısıtlı olması dikkat gerektiriyor. Arka koltuklarda baş ve diz mesafesi ile ilgili bir sorun yok ama

kapı çizgisi nedeniyle başı biraz eğmek gerekiyor. 341 lt'lik bagaj kompakt sınıf standartlarına göre biraz küçük. Bunun dışında A 250 Sport'a has kırmızı renkli detaylar (dikişler, emniyet kemerleri, havalandırma ızgarası çerçeveleri) ve karbon görünümlü kaplamalar göz okşuyor. Eşya gözleri yeterli sayıda.

Motor ve şanzıman

Otomobilde yer alan 1991 cc'lik, 4 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo 5500 d/d'de 211 HP güç ürettiyor. Bu güç oldukça yüksek olsa da asıl ilginç olan nokta 350 Nm'lik maksimum torkun 1200 d/d gibi çok düşük bir devirde ortaya çıkması ve 4000 d/d'ye kadar olan devir ban-



KARBON GÖRÜNÜMLÜ KAPLAMALAR VE KIRMIZI DETAYLAR İÇ MEKANA HAREKET KATMIŞ. ŞIK GÖSTERGE TABLOSUNUN İÇİNDEKİ EKRANDA OTOMOBİLİN NE KADAR SÜRE PERFORMANSLI VEYA EKONOMİK KULLANILDIĞINI GÖRMEK MÜMKÜN.



dında sabit olarak sunulması. Bu sayede alt devirlerde bile istekli, yüksek çekiş gücü sunan bir motor ortaya çıkmış. Kullanılan gelişmiş enjeksiyon sistemi 0.1 milisaniyede tepki verebiliyor ve her ateşleme zamanında 5 defaya kadar yakıt püskürtebiliyor. Bununla birlikte "rapid

multi-spark ignition –hızlı çoklu ateşleme" (MSI) bir milisaniye içinde 4 defa ateşleme yapabiliyor. Bu iki sistemin kullanımının yüzde 4'e kadar yakıt ekonomisi sağladığı belirtiliyor. Biz 500 km'yi aşan kullanımımız boyunca 9.5 lt/100 km'lik tüketim değeri elde ettik.

Performans ve sürüş özellikleri

211 HP'lik güç ve 7 ileri çift kavramalı şanzımanın birlikteliği kulağa gerçekten güzel geliyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 6.6 saniyede tamamlayan otomobil, zemin şartları nedeniyle tek yönde yaptığımız ölçümlerde 7.0 saniye-

lik bir değer elde etti. Ön konsoldaki düğmeden spor, ekonomi ve manuel olmak üzere üç sürüş seçeneğinden biri tercih edilebiliyor. Özellikle spor seçiminde vites değişimlerinde gerçekleşen aragazlar sportif sürüş tutkunlarını mest edecektir. Otomobilin sürüş özellikleri görünü-

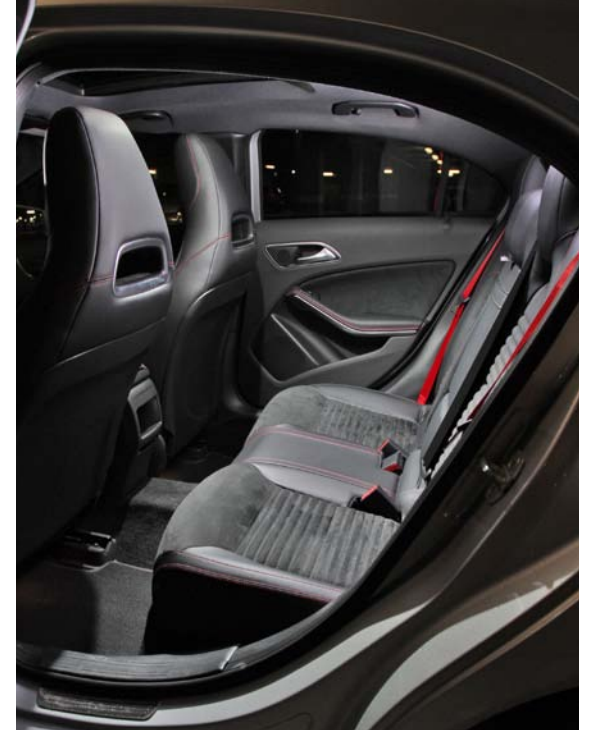
mü kadar sportif. Hatırlanacağı gibi A 180 testinde süspansiyon sisteminin biraz sert olduğundan bahsetmiştik. A 250 Sport ise daha sert. Ama bu sertlik 211 HP'lik güç ve Sport paket olduğu için makul sayılabilecek bir durum. Bu güçte ve performansla bir otomobilde yumuşak süspansiyon zaten pek istenilen bir durum değil. Önde McPherson, arkada 4 kollu bağımsız süspansiyona sahip otomobil virajları dengeli gazla döndüğünüz zaman çok kararlı. Otoyol sürüşlerinde de stabil.

Sonuç

Havalı, hızlı ve güvenli. Ama fiyatı da ona göre. Çarpışma önleme sistemi, konsantrasyon kaybı uyarısı, yarı otomatik klima, AMG Spor Paket, geri görüş kamerası, aktif park yardımcısı, Bi-Xenon farlar, yağmur sensörlü silecekler, çok fonksiyonlu deri direksiyon gibi donanımları standart olarak sunan A 250 Sport'un 134.200 TL olan fiyatı, bu sayfalardaki araçta bulunan metalik boya, şerit takip sistemi, kör nokta uyarısı, hafızalı ön koltuklar, panoramik açılır cam tavan, karartılmış arka camlar ve arka kapı camları gibi ekstraları içeren test aracımızda 152.171 TL'ye ulaşıyor.



ÖN KOLTUKLAR DERİ-ALKANTARA KARIŞIMI. İKİ ÖN KOLTUK ARASINDA EL FRENİ OLMADIĞI İÇİN BU ALAN EŞYA GÖZLERİNE EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR. PEDAL TAKIMI DA OTOMOBİLİN KARAKTERİ İLE UYUMLU. ARKA KOLTUKLARDAKİ YAŞAM ALANI FENA DEĞİL YALNIZ İNİP BİNERKEN KAFAYI EĞMEK GEREK. MOTOR KAPUTU AMORTİSÖRÜ NEDEN YOK?



Mercedes-Benz A 250 Sport

Fabrika verileri

Motor:	1991cc, 4silindirli, turbo
Şanzıman:	7 ileri çift kavramalı
Maksimum güç:	211 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1200-4000 d/d
Maksimum hız:	240 km/s
0-100 km/s:	6.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4292 / 1780 / 1433 mm
Bagaj hacmi:	341-1157 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.4 / 5.1 / 6.4 lt / 100 km
Baz fiyat:	134.200 TL

➕ Tasarım, motor-şanzıman

➖ Görüş açıları

148 g/km

C

18 İNÇLİK JANTLAR, KENARLARINDA YARIK OLAN ARKA TAMPON VE KIRMIZI DETAYLAR OTOMOBİLİN SPORTİF DETAYLARI.

KÜÇÜK GÖVDE, BÜYÜK TEKNOLOJİ

B segmenti bir hatchback olan Toyota Yaris Hybrid, sınıfındaki ilk tam hibrid otomobil olma unvanını taşıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Hibrid teknolojili otomobil üretme konusunda haklı bir üne sahip Toyota'nın bu teknolojisi, Yaris ile deyim yerindeyse tabana yayılıyor. Çünkü bu modelin Avrupa'da toplam Yaris satışlarından yüzde 20'lik bir pay alması bekleniyor. Toyota'nın Avrupa'da toplamda 2.5 milyon adet satarak en başarılı otomobili olan Yaris böylece kendi segmentine hibrid teknolojisini getiren model unvanını da aldı.

Tasarımda ufak farklar

Yaris Hybrid, tasarım olarak diğer kardeşlerinden birkaç ufak farklılığa sahip. Önde LED'li gündüz farları, aerodinamik radyatör ızgarası ve otomobile sert ifade katan tampon, arkada ise mavi renkli hibrid dekorları ve LED'li stop lambaları bu farkı yaratan detaylar. Bunun dışında otomobilin uzunluğu da farklı ön tampon nedeniyle 20 mm artmış ve 3905 mm olmuş.

İç mekan

Otomobilin iç mekanında da hibrid versiyona has detaylar göze çar-



MAVİ RENKLİ DETAYLAR HYBRID'E HAS. İÇ MEKAN SADE VE KULLANIŞLI. ORTA KONSOLDAKİ EKRANDAN OTOMOBİLİN HANGİ ENERJİ İLE YOL ALDIĞINI TAKİP ETMEK MÜMKÜN.

pıyor. Yaris Hybrid'in kendine has mavi rengi, araç çalıştırma butonunda, vites topuzunda, deri direksiyonun ve koltukların dikişlerinde kullanılmış ve iç mekana biraz olsun canlılık katmış. Kalite hissi yönünden yeterli olan iç mekan oturma alanı olarak da tatminkar. 286 lt'lik bagaj hacmi fazla büyük sayılmaz ama en azından bagajda ufalma olmaması güzel. Bilindiği gibi diğer bazı hibrid otomobillerde batarya grupları bagaja yerleştiriliyor ve bu da bagajın ufalması anlamına geliyor. Yaris Hybrid'de ise 144kW'lık nikel metal hidrid batarya grubu arka koltuğun altında. Bunun sonucunda ise benzin deposu hacmi 6 litre azalarak 36 litreye düşmüş. Ama hibrid sistemin varlığı zaten yakıt tüketimini düşürdüğü için depodaki ufalma menzile pek etki etmiyor.

Kullanımı nasıl?

Kesinlikle etkileyici. Otomobil motor ve hibrid sistem olarak ikinci nesil Prius'u baz alıyor. Eski Prius'un 1.8 litrelik motoru bu araçta 1.5 litreye düşürülmüş ve 50 mm daha kısa olmasının yanında ve 17 kg daha hafif. Atkinson çevrimli bu motor 4800 d/d'de 74 HP güç ve 3600-4400 d/d aralığında 111 Nm tork üretiyor. Bun-



MOTORUN TOPLAM GÜCÜ 100 HP. BATARYA GRUBU ARKA KOLTUKLARIN ALT KISMINDA. BAGAJ HACMİ DEĞİŞMEMİŞ OLSA DA FAZLA BÜYÜK SAYILMAZ.



**HYBRID KENDİNE HAS ÖN TAMPONU
NEDENİYLE DİĞER KARDEŞLERİNDEN
20 MM DAHA UZUN.**



la birlikte yapan elektrik motoru ise 60 HP (45 kW) güç ve 169 Nm tork üretiyor. İki motorun kombine gücüyle 100 HP ve E-CVT adlı sürekli değişken oranlı şanzımanla ön tekerleklerle aktarılıyor. Otomobil ilk çalıştırma anında hiç ses çıkartmıyor. Çünkü ilk anda elektrik motoru devreye giriyor. Eğer gaz pedalına yumuşak şekilde basarsanız 50 km/s ve biraz

üzeri hızlara sadece elektrikli olarak çıkabilmek mümkün. Bu özellik şehiriçi kullanım için avantajlı, çünkü otomobillerin en çok yakıt tükettiği anlar arasında ilk kalkış anları da var. Elektrikli kullanım (EV) moduna otomatik geçebiliyor veya el freni konsolundaki EV düğmesine basmak suretiyle geçmek de mümkün. Bu otomobilin bir plug-in hibrid olmadığı

nı belirtelim. Yani prize takıp şarj etmek gibi bir durum yok. Bataryalar frenden elde edilen rejeneratif enerji veya içten yanmalı motorun çalışması ile şarj olmakta. Otomobilin güç aktarımını orta konsoldaki ekrandan takip edebilmek mümkün. ECO mode gaz pedalı tepkisi ve klimaya etki ederek tüketimi yüzde 10'a kadar azaltıyor. Eğer performans istenirse de gaz pe-

dalına biraz daha bastırmak suretiyle benzinli motoru devreye alarak bunu gerçekleştirebilmek mümkün.

Önde McPherson arkada torsiyon çubuklu süspansiyon sistemine sahip Yaris Hybrid'in direksiyonu net tepkiler veriyor. Süspansiyon konforu temiz asfaltta iyi ama bozuk yolda arka kısımda biraz sarsıntı hissediliyor. Yol

tutuş çok üst seviyede olmasa da gayet yeterli. Aracın arka özellikle arka kısmı ağırlık transferlerinde biraz sert tepki vererek çizgi dışına çıkma eğilimine giriyor ama başarılı çalışan ESP bunu bertaraf ediyor.

120 km/s'ye kadar performans sınırtısı yaşatmayan otomobilin en güzel yanı ise tüketim değeri. Diğer otomobillerden farklı olarak bu otomobilin şehiriçi tüketim değeri (3.1 lt/100 km), ortalama ve şehirdışı tüketim değerinden (3.5 lt/100 km) daha düşük. Biz ise 300 km'yi aşan kullanımı-

mız boyunca 5.1 lt/100 km elde ettik. 16 inçlik jantlarla ise tüketim değeri 3.7 lt/100 km ve 3.4 lt/100 km.

Sonuç

Yaris Hybrid Cool 49.400 TL'lik fiyata sahipken, üst donanım seviyesi Spirit 53.400 TL. Bu fiyatlar ilk anda yüksek gelse de daha geleneksel teknoloji Yaris 1.4 D-4D MultiMode Cool'un fiyatı 50.750 TL. Yaris Hybrid, geleneksel teknolojilerden sıkılmış, ağırlıklı olarak şehiriçinde yol yapan ve farklı olmayı seven insanlara yönelik bir otomobil.

Toyota Yaris Hybrid

Fabrika verileri

Motor:	1497 cc, 4 silindirli, benzinli + elektrik motoru
Şanzıman:	E-CVT
Maksimum güç (benzinli motor):	74 HP @4800 d/d
Maksimum tork (benzinli motor):	111 Nm @ 3600-4400 d/d
Maksimum güç (elektrikli motor):	60 HP
Maksimum tork (elektrikli motor):	169 Nm
Kombine güç:	100 HP
Maksimum hız:	165 km/s
0-100 km/s:	11.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3905 / 1695 / 1510 mm
Bagaj hacmi:	286-710 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	3.1 / 3.5 / 3.5 lt / 100 km
Fiyat:	53.400 TL

+ Tüketim, teknoloji

- Sarsıntılı arka süspansiyon

79 g/km **A**



DİKKAT ÇEKİYOR

Mercedes-Benz SUV gamının zirvesinde olan GL Serisi, görkemli boyutları ve konfor öğeleri ile otomobilden anlayanlar kadar, anlamayanların da ilgisini çeken bir araç.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Farklı coğrafyalarda, farklı ihtiyaçların ve farklı standartların olması son derece doğal. ABD ile Avrupa arasında bu fark özellikle otomotiv sektöründe çok net olarak görülebiliyor. Avrupa'da kompakt sınıf otomobiller ABD'de mini sınıf muamelesi görürlerken, üst orta sınıf araçlar da orta sınıf kabul ediliyor. İkinci Dünya Savaşı'nda galip gelmiş olmanın verdiği özgüven, güç ve neredeyse Eski Kıta ile aynı olan yüz ölçümü bu ülkenin abartmayı seven anlayışında pay sahibi olsa gerek.

İşte ABD'de üretilen ve uzunluğu 5120 mm olan yeni Mercedes-Benz GL de, Avrupa için büyük olsa da, ABD şartlarında normal sayılabilecek bir araç. Konu ölçülerden açılmışken yeni GL eskisinden + 21 mm daha uzun, + 14 mm daha geniş (1934 mm) ve +10 mm daha yüksek (1850 mm). 3075 mm'lik dingil mesafesiye



İÇ MEKAN HEM GÖRSEL HEM DE AKUSTİK KONFOR OLARAK HUZUR VERİCİ. GERİ GÖRÜŞ KAMERASININ STANDART DONANIMDA OLMAMASI BİR EKSİKLİK.



ÖN KOLTUKLAR RAHAT. ÜÇÜNCÜ KOLTUK SİRASINDA BİLE YETİŞKİNLER İÇİN YETERLİ ALAN VAR. EN ARKA SIRA KOLTUKLAR ELEKTRİKLİ OLARAK YATIRILIYOR. KAPI İÇİNDE ALTTA OLAN İKİ BUTONDAN BİRİ İLE BAGAJ KAPAĞI, DİĞERİ İLE ARKA KELEBEK CAMLAR AÇILIYOR.



değişmemiş. Otomobilin eskiye göre azalan tek ölçüsü ikinci sıra koltuklardaki omuz mesafesi olmuş ve bu ölçü -13 mm azalarak 1482 mm olmuş. Bu durum muhtemelen kapı içi döşemelerin tasarımıyla ilgili ve gerçekte bu farkı gözle anlayabilmek mümkün değil. Aracın 2455 kg'lık boş ağırlığı eskisinden 90 kg daha az.

İç mekana geçmek için deyim yerindeyse ufak bir tırmanma yapmak gerekiyor. Ama iç mekana geçildiğinde bu tırmanma çabasına değdiğini görüyoruz. Çünkü deri kaplı ön konsol, mat ahşap ve mat alüminyum dekorlar gerçekten seçkin bir iç mekan yaratmış. 7 kişilik iç mekanda üçün-

cü sıra koltuklarda bile yetişkinlere uygun diz ve baş mesafesi sunuluyor. Üçüncü sıra koltuklar elektrikli olarak yatırılabilir ve bu durumda 680 lt'lik devasa bir bagaj hacmi ortaya çıkıyor.

Eskisinden daha sessiz

Yeni GL özellikle akustik konfor konusunda eskisinden hissedilir derecede daha iyi. Eskiden otoyol sürüşlerinde bariz olan rüzgar sesi, yeni araçta çok düşük seviyede. Bu iyileşme A sütununda ve ayna tasarımında yapılan değişiklikler, daha düz gövde altı ve daha iyi izolasyon sağlayan kapı fitilleri sayesinde sağlanmış. Otoyol sürüşlerinde stabil olan



bu araçta ilginç bir özellik var. Bu da standart olarak sunulan Crosswind Assist adlı yan rüzgar destek sistemi. ESP, adaptif fren sistemi ve Airmatic havalı süspansiyonun sensörlerinden gelen bilgiler ışığında çalışan bu sistemde eğer araç 80 km/s üzerinde hızla giderken kuvvetli bir yan rüzgara maruz kalıp, şeritten taşma eğilimine girerse ESP rüzgar gelen taraftaki tekerleklere hafif fren yaptırarak aracın yan rüzgardan etkilenme oranını azaltıyor. Bununla birlikte direksiyon asistan sistemi de sürücünün direksiyonu çevirmesi gereken yönde hafif destek vererek uyarıcı bir rol oynuyor.

Şehiriçinde kendisine yer bulmakta zorlanan GL 350 BlueTec 4Matic, arazide ve açık alanda biraz daha rahat. Aracın arazideki temel silahları 4Matic sürekli dört tekerlektan çekiş sistemi, 4ETS çekiş kontrol sistemi ve eğim iniş kontrolü DSR. Ayrıca Airmatic süspansiyonun aracı normal konuma göre 60 mm yükseltebiliyor. Bu durumda 25 derece olan yaklaşma açısı 30 dereceye, 20 derece olan uzaklaşma açısı ise 25 dereceye yükseliyor. Opsiyonel donanım kapsamındaki off road

paketi alındığındaysa araç biraz daha yükselebiliyor ve bu değerler 33 ve 27 derece oluyor. Geniş virajlarda stabil olan araç, slalom tipindeki ani manevrelarda ise biraz zorlanıyor ve doğal olarak pek kıvrak olamıyor.

Motor ve şanzıman

Eski GL 350 BlueTec'in motoru 211 HP güç ve 540 Nm tork üretirken, yeni modelde bu değerler 258 HP ve 620 Nm. Bununla beraber performans ve yakıt tüketimi anlamında da büyük aşama kaydetmiş. 0-100 km/s hızlanması 7.9 saniye olarak açıklanan otomobilin maksimum hızı ise 220 km/s (eski versiyonda 9.6 saniye ve 210 km/s). Motorun 7G-Tronic Plus şanzımanla güzel bir uyumu var ve 2.5 tonluk bu araç gaza basıldığı zaman ileri atılmakta tereddüt yaşamıyor.

Sonuç

398.400 TL'lik başlangıç fiyatı olan GL 350 BlueTec 4Matic, Mercedes-Benz konforunu ve prestijini sonuna kadar yaşıyor. Ama bu tip bir araçta geri görüş kamerasının standart donanımında olması gerekirdi. Ayrıca Mercedes-Benz tarafından off-roader olarak tanımlanan bu araçta motor altı koruması da opsiyonel.



ARKA KOLTUKLAR YATIRILDIĞINDA ZEMİNİ DÜZ, 2300 LİTRE HACMİNDE BİR YÜKLEME ALANI ORTAYA ÇIKIYOR. 500 MM DERİNLİĞİNDEKİ SULARDAN GEÇEBİLEN OTOMOBİLİN HAVALI SÜSPANSİYONU 60 MM YÜKSELEBİLİYOR VE BU ŞEKİLDE TABAN YÜKSEKLİĞİ 276 MM OLUYOR. ADBLUE DEPOSU 31.6 LT VE 25.000 KM'DE BİR DOLDURULUYOR.





Mercedes-Benz GL 350 BlueTec 4Matic

Fabrika verileri

Motor:	2997 cc, V6 silindirli, turbo dizel
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	258 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork:	620 Nm @ 1600-2400 d/d
Maksimum hız:	220 km/s
0-100 km/s:	7.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	5120 / 1934 / 1850 mm
Bagaj hacmi:	680-2300 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.9 / 7.5 / 8.0 lt / 100 km
Baz fiyat:	398.400 TL

- + Geniş iç mekan, kalite hissi, prestij
- Geri görüş kamerası opsiyonel, park sorunu

209 g/km

F

Peugeot 208 1.2 VTi

Otomobilleri sadece fotoğraflar, fotoğrafların altına yazdığımız bilgi ve renklerle değerlendirdiğimiz foto test disiplininin bu ayki konusu Peugeot 208 1.2 VTi Active. 3 silindirli motora sahip 208 1.2 VTi Active'in yeşil (Olumlu) puanları çoğunlukta.



ÖN KOLTUKLAR RAHAT VE YAN DESTEKLERİ YETERLİ.



OTOMOBİLİN YAN TASARIMI ARKA KAPI ÜZERİNDE VE MARŞPIYE KISMINDA YER ALAN KAT İZİYLE HAREKETLİ GÖRÜNÜYOR.



DOKUNMATİK EKRAN GÜNEŞİN GELİŞ AÇISINA GÖRE ZOR TAKİP EDİLEBİLİYOR. AMA İÇ MEKANA ZENGİNLİK KATTIĞI KESİN.

RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

KİŞİYE GÖRE DEĞİŞİR

OLUMSUZ - KÖTÜ



ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ SINIF ORTALAMASINDA.



*YOL TUTUŞ VE DİREKSİYON
TEPKİSİ BAŞARILI.*



*ÖN VE ARKA CAM KUMANDALARI
ELEKTRİKLİ VE KAPI KOLUNDA.*



*KOLTUK SIRT AYARI YAPARKEN
KOLLAR BİRAZ SIKIŞIYOR.*

*208'İN BOYUTLARI YERİNİ ALDIĞI
207'YE GÖRE BİRAZ DAHA UFAK.*

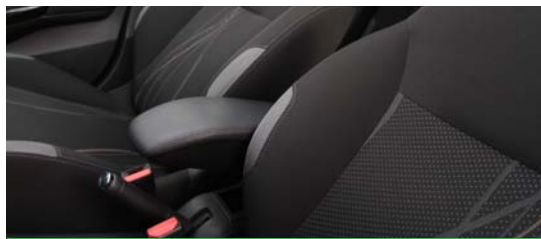




OTURMA POZİSYONU VE DİREKSİYONA ALIŞMAK ZAMAN ALIYOR. DİREKSİYON BAZI AÇILARDA GÖSTERGELERİ PERDELİYOR.



PARLAK MALZEMEDEN ÜRETİLMİŞ KLİMA KUMANDALARI ERGONOMİK.



KOL DAYAMA YERİ UZUN YOLCULUKLARDA İŞE YARIYOR.



286' LT LİK BAGA J HACMİ ÇOK BÜYÜK OLMASA DA YETERLİ.



82 HP GÜÇ ÜRETE N MOTOR CANLI VE İSTEKLİ.



5 İLERİ ŞANZİMANIN GEÇİŞLERİ SORUNSUZ.



ARKA FRENLER KAMPANA.

Peugeot 208 1.2 VTi 82 HP Active

Fabrika verileri

Motor:	1199 cc, 3 silindirli, benzinli
Şanzıman:	5 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	82 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	118 Nm @ 2750 d/d
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3962 / 1829 / 1460 mm
Bagaj hacmi:	286-1076 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.5 / 3.9 / 4.5 lt / 100 km
Fiyat:	32.900 (Access) / 36.900 (Active) TL

104 g/km

B

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

Motorlar çalıştı

Motorsporlarının çeşitli branşlarında yurtta ve dünyada yeni sezonun ilk yarışları koşulmaya başlandı. Özellikle dünyadaki en önemli motorsporları aktivitesi olan Formula 1'de sezon her zamanki gibi Avustralya'da start aldı. Şampiyonada son yılların dominant takımı Red Bull beklendiği gibi bir performans sergileyemezken, belirlediği iki pit stop stratejisi ile ilk zaferin sahibi Kimi Raikkonen oldu. Her zamanki cool duruşundan taviz vermeyen Kimi Raikkonen, yarışın ardından şampiyonluk için yine temkinli sözler söylerken, ikinci sırada finişe gelen Fernando Alonso ise tifosilere umut dolu mesajlar veriyordu. İkinci raundun yapıldığı Malezya'da ise Red Bull takımı pilotları Sebastian Vettel ve Mark Webber arasında yarışı kazanan Alman pilot, takım emirlerine uymayarak geçişi yüzünden Webber'in ağır eleştirilerine maruz kalmıştı. Vettel daha sonra başta takım direktörleri Christian Horner olmak üzere Webber'den de özür dileyerek bir nevi gönül aldı ve olay şimdilik orada kapanmış oldu. Şu bir gerçek ki Formula 1 yine şenlikli başladı ve bu hali sezon sonuna kadar devam ede-

cek ve birçok ilginç olaylara tanıklık edeceğiz...

Ülkemizde ise yaklaşan yeni ralli sezonu öncesinde sezon TOSFED Ralli Kupası'na dahil Aras Cam Rallisi ile başladı. Federasyonun Demir Berberoğlu başkanlığındaki yeni yönetiminin amatörler için uygulamaya soktuğu icraati olan bu kupanın ilk yarışında beklenenin aksine İzmir'in dışından fazla katılımcı yoktu. Yıllardır internette ve sosyal medya ortamlarında "yarış istiyoruz" diye yazıp duran isimlerin çoğunu yarışı takip etmek için İzmir'e gittiğimizde göremedik. Bundan dolayı da ülkemizin artık genel özelliklerinden biri haline gelen klavye başında bol keseden atıp da iş icraata gelince kimsenin ortaklıkta olmaması gerçeğine bir kez daha şahitlik edip acı acı gülmekten kendimizi alamadık.



Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn

Kenan Sofuoğlu muradına erecek

Dünya Superbike Şampiyonası'nın bir ayağı 15 Eylül tarihinde İstanbul'da yapılacak. Bu sayede yarışseverler Kenan Sofuoğlu'nu İstanbul Park'da seyredebilecek.

Yazı: Gürkan Çağlar

Ülkemizi bu sene de Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda temsil eden Kenan Sofuoğlu'nun en büyük hayallerinden biri daha gerçek oluyor. Dünya Superbike Motosiklet Şampiyonası'nda Brno'da yapılması planlanan yarışın yerine FIM tarafından İstanbul Park takvime alındı. Bu sayede şampiyonanın alt kategorilerinden olan World Supersport'da mücadele eden Kenan Sofuoğlu'nu yarışseverler canlı izleme imkanı bulacaklar. Daha önce üç kez MotoGP organizasyonuna ev sahipliği yapan İstanbul Park, her iki şampiyonanın da 11. ayağı olan 15 Eylül yarışına ev sahipliği yapacak. Türkiye Motosiklet Federasyonu (TMF) Başkanı Bekir Yunus Uçar, yaptığı açıklamada, "İnşallah Kenan'a, hiç bilmediği İstanbul Park pistinde antrenman yapma imkanı da verilir. Kenan, kendi seyircisi önünde mahcup olmaz. Bu karar, ülkemiz ve Kenan Sofuoğlu için inşallah hayırlı olur diye düşünüyorum" ifadesini kullandı.

Sofuoğlu: "Vesile olanlara teşekkür ederim"

Kenan Sofuoğlu da İstanbul Park'ta şimdiye dek hiç yarışmadığını, orada antrenman dahi yapmadığını söyleyerek . Artık Türkiye'de yarışma fırsatı bulacağız, ilk kez kendi seyircim karşısında piste çıkacağım. Buna vesile olanlara teşekkür ederim" açıklamasını yaptı. Sofuoğlu ayrıca: "Piste bırakın motosikletle çıkmayı, arabayla veya yürüyerek dolışmam bile şu andan itibaren mümkün değil. Şu an İstanbul Park'ın kapısından basın toplantısı veya başka bir şey için bile girsem sıkıntı yaratabilir" şeklinde konuştu.



Raikkonen Avustralya'da sezona zaferle başladı

Lotus pilotu Kimi Raikkonen 2013 sezonunun ilk yarışı olan Avustralya Grand Prix'sinde müthiş bir performansın ardından zafere ulaşan isim oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Geçtiğimiz sezon geri döndüğü pistlerde oldukça istikrarlı bir performans sergileyerek şampiyonayı 3. sırada noktlayan Kimi Raikkonen, yine Lotus Renault renklerinde başladığı senenin ilk yarışında galibiyete uzandı. İki pit stop stratejisi ile yarışı kazanmayı başaran Finli pilotu Ferrari'den Fernando Alonso takip etti. Yine geleneği bozmayarak sezona pole pozisyonu kaparak başlayan Sebastian Vettel, yarışta ilk pit stoplara kadar lider sürmesine rağmen daha sonra öne geçecek fırsatı bulamadı. Son 3 sezonun şampiyonu Alman pilot, yarışı 3. olarak tamamladı. Vettel'in takım arkadaşı Webber kötü

bir startın ardından ancak altıncı sırada kendisine yer bulabilirken, Felipe Massa ve Lewis Hamilton'un gerisinde yer aldı. Yarışta uzun süre liderliği elinde bulunduran Adrian Sutil ise son bölümdeki zorunlu pit stopuyla 7. sırada yer aldı. Sutil'in İngiliz takım arkadaşı Paul Di Resta sekizinci sırada kendine yer buldu. Jenson Button sorunlu McLaren'de 9. sıradan finiş görürken, Romain Grosjean ilk on'u tamamladı. Nico Hulkenberg, Sauber'in yarış öncesi tespit ettiği yakıt sistemi sorunu nedeniyle start alamazken, Daniele Ricciardo motor arızası, Pastor Maldonado ise spin atarak yarışa veda etti.



Sezonun ilk yarışı öncesi mücadele edecek olan ekipler geleneksel olarak toplu halde objektiflere poz verdiler.



İkinci sırada finiş gelen Fernando Alonso, bu sonucu kendisi için oldukça iyi olarak tanımladı.



İlk turlarda lider olan Sebastian Vettel, umulanın aksine üçüncü sırada yarışı noktalandı.



Mark Webber evindeki yarışta yedinci olarak hayal kırıklığı yaşadı.

Raikkonen: “Kolay bir zafer oldu”

Sezona zaferle başlayarak moral-e giren Kimi Raikkonen, yarış sonrasında düzenlenen basın toplantısında “Planımız iki pit stoptu. Tabi ilk yarışlarda nerede duracaksınız, ne-

rede durmayacaksınız bilmek her zaman zordur fakat biz herşeyi tam yerinde yaptık. Lastikleri koruyabil-dim ve ihtiyacım olduğunda da gaza bastım. Bugüne kadar kazanmak için çıktığım en kolay yarışlardan biriydi. Umarım böyle daha birçok yarışımız



Felipe Massa dördüncü olarak sezona iyi bir başlangıç yaptı.



Lewis Hamilton yeni takımıyla ilk yarışında beşinciliği elde etti.

olur” temennisinde bulunarak, “Ol-dukça güzel bir yarıştı, zor değildi. Güzel, fakat sonuçta sadece bir ya-rış, dolayısıyla bu bizim hedeflerimi-zi de, çalışmalarımızı da değiştirme-yecek. Tabi ki kazandığımız için mut-luyuz. Şampiyon olmak içinse konuş-

mak henüz erken, yapacağımız daha çok şey var” yorumunu yaptı. Fer-nando Alonso ise yarışı kazanabile-cek konumda olmalarına karşın gali-biyetin gelmemesinden dolayı biraz üzgün, ama sezona ikincilikle başla-manın iyi bir sonuç olduğunu belirtti.

Formula 1 Avustralya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1.....	Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	1:30:03.225
2.....	Fernando Alonso.....	Ferrari	+12.451
3.....	Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault	+22.346
4.....	Felipe Massa	Ferrari	+33.577
5.....	Lewis Hamilton.....	Mercedes	+45.561
6.....	Mark Webber	Red Bull-Renault.....	+46.800
7.....	Adrian Sutil.....	Force India-Mercedes.....	+1:05.068
8.....	Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+1:08.449
9.....	Jenson Button.....	McLaren-Mercedes.....	+1:21.630
10.	Roman Grosjean	Lotus-Renault.....	+1:22.759

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Raikkonen	25
2.....	Alonso	18
3.....	Vettel	15
4.....	Massa	12
5.....	Hamilton.....	10
6.....	Webber	8
7.....	Sutil	6
8.....	Di Resta	4
9.....	Button	2
10.	Grosjean	1

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Ferrari	30
2.....	Lotus-Renault.....	26
3.....	Red Bull-Renault.....	23
4.....	Mercedes.....	10
5.....	Force India-Mercedes.....	10
6.....	McLaren-Mercedes	2

Gerilimli yarışın galibi Vettel oldu

Red Bull'un Şampiyon pilotu Sebastian Vettel pole pozisyonuna başladığı yarışta finiş çizgisini ilk geçen isim oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Oldukça heyecan verici mücadelelere ve kazalara sahne olan Malezya GP'sinde Red Bull takımı pilotları Sebastian Vettel ve Mark Webber ilk iki sırayı elde ederek duble yapmayı başardılar. Mercedes GP'den Lewis Hamilton'da yeni takımı adına üçüncü olarak ilk kez podyum sevinci yaşadı. Hamilton'ın bir pit stop'da yanlışlıkla McLaren pit'ine girmesi izleyenlerde tebessüm yaratırken, sezonun en akılda kalacak sahnelerinden biri oldu. Yarış Malezya'nın iklim şartlarından dolayı beklendiği gibi ıslak zeminde başlarken, Fernando Alonso iyi bir start alıp takım arkadaşını geride bırakmasına rağmen önündeki Vettel'e 2. virajda hafifçe çarparak ön kanadını kırdı. Sonraki turda ise pistte kalmaya karar veren Alonso, otomobilin ön kanadının aracın altına girmesiyle yarış dışı kaldı. Nico Rosberg hızlı bir tempoda sürmesine rağmen son bölümde yakıt tasarrufu yapan Hamilton'u Ross Brawn'ın telsiz mesajı üzerine takım arkadaşını geçmeyip yarışı 4. sırada tamamladı. Yarışın başlarında çok sıra kaybeden Felipe Massa ise yarışın son bölümünde temposunu arttırarak beşinciliği Ferrari'ye getirdi. Lotus



podyum: Red Bull pilotları Vettel ve Webber'in aralarında yarışta yaşanan gerilimin ardından yüzleri asıktı.

Renault takımı pilotları Romain Grosjean ve Kimi Raikkonen, 6. ve 7. olarak bekleneni veremediler. Sezona Avustralya'da iyi bir başlangıç yapamayan McLaren takımından Jenson Button bir ara liderliğe kadar yükseldi ancak onun da pit stopta yaşadığı sorun 2 dakikasına mal oldu ve İngiliz pilot son turda yarıştan çekilerek puansız bir hafta sonu yaşadı.

Red Bull: "Vettel takım emirlerini hiçe saydı"

Red Bull pilotu Sebastian Vettel, Malezya'da takım arkadaşını pit duvarının pozisyonunuzu koruyun talimatına rağmen geçerek yarış son-

Bir ara yanlışlıkla McLaren pitine giren Hamilton, yarışta 3. olarak podyuma çıktı.



Fernando Alonso kariyerinin 200. Formula 1 startını Malezya'da kutladı.



Roman Grosjean altıncı oldu.



Kimi Raikkonen bu kez zirve çekişmesinden uzak kaldı.

rası da Webber'in ağır eleştirilerine maruz kaldı. Yarış sonrasında kasti bir durum olmadığına değinen Vettel, takım arkadaşı Mark Webber ve takımdan özür dilerken, Christian Horner, Alman pilotla aynı fikirde olmadığını açıkladı. Horner "Atak yaparak niyetini net biçimde ortaya koydu. İletişimde neler konuşulduğunu biliyordu. İletişime de sahipti ancak o yok aymayı tercih etti. Kendi çıkarını takımının önüne koydu. İlk iki sıra arasındaki 7 puanlık farka

odaklandı ve bu kesinlikle yanlış. Bunun yanlış olduğunu da kabul etti. Bu noktada 43 puanlık bir fark oldukça ciddi bir avantaj. Bütün yaptığımız şampiyonanın bu aşamasında iki pilotun takım perspektifinde yarışmaları gerektiğini unutmadan, gereksiz riskler almalarını önlemektir. Sebastian hem Mark'tan hem de takımdan özür diledi. Her zaman olduğu gibi değerlendirmemizi yaptık ve şimdi gelecek yarışa odaklanacağız." şeklinde konuştu.



Nico Rosberg takım emirleriyle podyumu takım arkadaşı Hamilton'a bıraktı.



Felipe Massa beşinci sırada finişe gelerek klasmandaki tek Ferrari pilotu oldu.

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastian Vettel	40
2.....	Kimi Raikkonen	31
3.....	Mark Webber	26
4.....	Lewis Hamilton.....	25
5.....	Felipe Massa	22
6.....	Fernando Alonso.....	18
7.....	Nico Rosberg	12
8.....	Roman Grosjean	9

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault.....	66
2.....	Lotus-Renault	40
3.....	Ferrari	40
4.....	Mercedes.....	37
5.....	Force India-Mercedes	10
6.....	McLaren-Mercedes	4
7.....	Sauber-Ferrari	4
8.....	Toro Rosso-Ferrari.....	1

Formula1 Malezya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1.....	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault.....	1:38:56.681
2.....	Mark Webber	Red Bull-Renault	+4.298
3.....	Lewis Hamilton.....	Mercedes	+12.1
4.....	Nico Rosberg	Mercedes	+12.6
5.....	Felipe Massa	Ferrari	+25.6
6.....	Roman Grosjean	Lotus-Renault.....	+35.5
7.....	Kimi Raikkonen	Lotus-Renault.....	+48.4
8.....	Nico Hulkenberg	Sauber-Ferrari.....	+53.0
9.....	Sergio Perez	McLaren-Mercedes.....	+72.3
10.	Jean Eric Vergne	Toro Rosso-Ferrari	+87.1

Ogier doludizgin devam ediyor

Dünya Ralli Şampiyonası'nın üçüncü yarışı olan Meksika Rallisi'nde VW Motorsport pilotu Sebastien Ogier sezonun ikinci zaferini kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Dünya Ralli Şampiyonası'nda bir önceki yarış olan İsveç Rallisi'nde Volkswagen Motorsport takımı adına ilk zaferini kazanan Sebastien Ogier, Meksika Rallisi'nde de hız kesmeyecek VW Polo WRC ile toprakta da ilk galibiyetini elde etti. Yarışın ilk etabında M-Sport'dan Thierry Neuville en iyi zamanı yapmasına rağmen, ikinci etaptan itibaren liderliğe yerleşen Sebastien Ogier, rallinin finişine kadar yerini korumayı başararak podyuma ilk sırada çıkmayı başardı. Sebastien Loeb'ün kısmen emekliye ayrılmasıyla kendisine büyük umutlar bağlanan Mikko Hirvonen, iddialı olabileceği

toprak etaplarda Ogier'e karşı koyamayarak 2. sıraya razı oldu. Hirvonen'in genel klasmanda Ogier'den 3,5 dakikaya yakın fark yemesi Finli pilotun gelecekteki performansı konusunda soru işaretleri oluşmasına sebep oldu. M-Sport ekibinden Thierry Neuville üçüncü sırada podyuma çıkarak WRC kariyerinin en iyi sonucuna ulaşırken, Citroen takımından Dani Sordo da Belçikalı pilotu 4. Sırada takip etti. Katarlı Nasser Al Attiyah beşinci sırada finişe gelirken, oldukça mutlu olduğunu gizlemiyordu. Chris Atkinson Citroen adına altıncılığı elde ederken, yedinci sırada ise WRC kariyerinin en iyi so-



Thierry Neuville 3. sırada finişe gelerek WRC kariyerinin en iyi skorunu yaptı.



Mikko Hirvonen rakibi Sebastien Ogier'in hızına karşı koyamadı ve 2. oldu.



Chris Atkinson 7. olarak Meksika'dan ayrıldı.



Dani Sordo yerel şapkayla poz verirken podyumdan uzak kaldı

nucunu elde eden başka bir isim olan medyatik Amerikalı pilot Ken Block vardı. Meksikalı ev sahibi pilot Benito Guerra sekizinci olarak vatandaşlarının büyük tezahüratı altında finişe gelirken, Martin Prokop 9. olarak kendisi açısından keyifsiz bir hafta sonunu geride bıraktı.

Ogier: “Şampiyonluk konusunda konuşmak için erken”

Yarışın sonuna kadar Mikko Hirvonen ile farkı üç buçuk dakikaya çıka-

rıp rahat biçimde zafere ulaşan Ogier yarışın ardından yaptığı açıklamada, “Sezon bizim için harika başladı. Takım otomobilimiz ve biz tüm ekip olarak hatasız çalışıyoruz. Daha üçüncü yarışta önemli bir farkla liderliğe oturduk. Ama şunu söylemem lazım ki şampiyonluk söylemleri için çok erken. Daha on yarış daha var.” dedi. Loeb'den bayrağı devraldıktan sonra kendisinden şampiyonluk beklenen Mikko Hirvonen ise, “Sebastien Ogier gerçekten çok hızlıydı. Ben kendi

adıma elimden gelenin fazlasını yapıyorum ama nerede hata yaptığımızı bulmaya çalışacağız ve rekabetçi olmaya devam edeceğiz” dedi. Meksika Rallisi ardından Ogier, 74 puanla liderliğe iyice yerleşirken, Loeb

43 puanla ikinci, Hirvonen 30 puanla üçüncü sırada. Takımlar şampiyonasında ise, Citroen 87 puanla lider iken, Volkswagen sadece altı puan geride yer alırken, Katar M-Sport 37 puanla üçüncü sırada bulunuyor.



Nasser Al Attiyah beşincilikten dolayı finişte mutluydu.



Yerel pilot Benito Guerra ve co-pilotu finiş sekizinci sırada geldiler.

WRC Monte Carlo Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia	Volkswagen Polo WRC.....	3:38:02.2
2	Mikko Hirvonen / Jarno Lehtinen.....	Citroen DS3 WRC.....	3:41:34.6
3	Thierry Neuville / Nicholas Gilsoul.....	Ford Fiesta WRC.....	3:41:42.1
4	Dani Sordo / Carlos Del Barrio.....	Citroen DS3 WRC.....	3:43:27.4
5	Nasser Al-Attiyah / Giovanni Bernacchini ...	Ford Fiesta WRC.....	3:44:16.1
6	Ken Block / Alex Gelsomino	Ford Fiesta WRC	3:47:39.3
7	Chris Atkinson / Stephan Prevot	Citroen DS3 WRC.....	3:48:06.0
8	Benito Guerra / Borja Rozada	Citroen DS3 WRC.....	3:48:43.1
9	Martin Prokop / Michal Ernst	Ford Fiesta WRC.....	3:50:04.5
10	Evgeny Novikov / Ilkka Minor	Ford Fiesta WRC.....	3:54:24.1

Ralli Sezonu İzmir'de start aldı

TOSFED Ralli Kupası ilk yarışı "Aras Cam Rallisi", 22 ekibin katılımı ile İzmir'de gerçekleştirildi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar /

Harun Özdemir (BEST TIME AJANS)

Uzun yıllardır amatör ekiplerin daha çok mahalli yarış yapılması yönündeki istekleri, yeni TOSFED yönetiminin iş başına gelmesinden sonra hayata geçirildi. Bu yıl başlatılan amatör sürücülere yönelik TOSFED Ralli Kupası'nın ilk yarışı, 02-03 Mart tarihlerinde İzmir'de gerçekleştirildi. Kısa adı BMS olan ve yeni kurulmuş olan Batı Anadolu Motorsporları Kulübü tarafından Aras Cam sponsorluğunda düzenlenen ralli, Seferihisar bölgesindeki 2 özel etabın 3'er kez geçilmesinden oluştu. İzmir, İstanbul ve Bursa illerinden 22 ekibin start aldığı ralli, 4 ayrı kategoride mücade-



leye sahne oldu. 03 Mart Pazar sabahı Teos Marina'dan verilen seramonik startla başlayan rallide, Tentosolt isimli 6,80 km. uzunluğundaki Gönence ve Isıcam isimli 10 km. uzunluğundaki Seferihisar etapları üzer kez geçildi.

Amatörlerin mücadelesi çekişmeli geçti

22 ekip arasında kategorilerinde sıkı bir çekişmeye sahne olan Aras Cam Ege Rallisi'nde Kategori 1 birinciliğini Fiat Palio ile mücadele eden yerel ekiplerden Alper Akgün-Serkan Korkmaz, Kategori 2 birinciliğini Fiat Palio Kit Car ile yine İzmirli Orçun Nural-Orkan Gökşen, Kategori 3 birinciliğini Renault Clio Ragnotti ile Bursa'dan misafir ekip Hakan Ertarman-Yunus Emre Bol ve Kategori 4 birinciliğini de Alfa 156 ile tecrübeli Ümit Kemal Coşkun-Özgür Gürlük ekipleri kazandı. Yarışın startının verildiği Teos Marina'da düzenlenen törende kategorilerinde ilk 3 dereceyi paylaşan pilotlar, ödülleri aralarında Tosfed Başkanı Demir Berberoğlu'nun da yer aldığı yetkililerden aldılar. TOSFED Ralli kupası bu sezon çeşitli kulüpler tarafından düzenlenecek 11 ralliden oluşacak.



Kategori 3 birinciliğini ilan eden Hakan Ertarman'a startı TOSFED başkanı Demir Berberoğlu verdi.



Yarış bitiminde Teos Marina'da kupa alan ekipler toplu halde poz verdiler.



Orçun Nural etaplarda hızlı bir pilotaj sergileyerek Kategori 2'de zafere ulaştı.

Alper Akgün yeni otomobiliyle ilk kez start alarak Kategori 1 birinciliğini elde etti.

Yıllar sonra Spil Dağı'na tırmandılar

2013 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın ilk yarışının yapıldığı Manisa Spil Dağı, bu organizasyon ile uzun bir aradan sonra motorsporlarına ev sahipliği yaptı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar / Harun Özdemir (BEST TIME AJANS)



2013 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın ilk yarışı olan Manisa Spil Tırmanma Yarışı, 09-10 Mart tarihlerinde 13 pilotun katılımı ile gerçekleştirildi. Ekiplerin ilgi azlığı nedeniyle katılım olarak sönük geçen organizasyon, Manisa'nın Spil Dağı eteklerinde 6 km.lik asfalt zeminli parkurun iki kez çıkılmasından oluştu. Bu organizasyon Batı Anadolu Motorsporları Kulübü (BMS) tarafından organize edildi. Katego-



İstanbul'dan katılan Salih Kandemir Kategori 1'de zafere ulaştı.

ri 1'de geçen yılın birincisi Peugeot 106 GTI ile İstanbul'dan Ahmet Salih Kandemir birinci olurken, kategori 2'de Fiat Palio Kit Car ile İzmir'den Orçun Nural, Kategori 3'de Peugeot 206 GTI ile Kocaeli'den Tansel Karasu, Kategori 4'de Opel Corsa S1600 ile İzmir'den Murat Soyçopur ve Kategori 5'de Renault Clio Sport ile İzmir'den Erkan Yanıkoğlu birincilikleri paylaşan isimler oldular.

Günün en iyi zamanı Orçun Nural'ın oldu.

Ülkemizin önde gelen tecrübeli ralli pilotu Volkan Işık'ın kendi tasarımı olan yarış otomobili Volkicar ile öncü otomobil olarak memleketi Manisa'da start aldığı organizasyonda, Orçun Nural günün en iyi zamanı ve kulüpler kupası birinciliği ödülünün de sahibi oldu. Yarışta dereceye giren pilotların ödülleri, yine Spil Dağı Milli Parkı'nda düzenlenen ödül töreni ile sahiplerine verildi. Organizasyonda start alan pilotlar ve izleyenler tarafından yıllar sonra yeniden bir yarışa ev sahipliği yapan Spil Dağı tırmanma parkuru tam not aldı. Türkiye Tırmanma Şampiyonası 9 ayaktan oluşurken, kapanış yarışı 4 Ağustos tarihinde Kocaeli'nde düzenlenecek.



Yarısta kupa alan pilotlar, keyifle poz verdiler.

Orçun Nural
Kategori
2'de birinci
olurken, günün
en iyi zamanı
kupasını da
kazandı.





İbrahim Okyay Monza'dan puansız döndü

Borusan Otomotiv Motorsport yeni sezona İtalya'daki Monza pistinde start verdi. Toplam 16 ülkeden 36 takımın katılımıyla gerçekleşen yarış, 23 Mart Cumartesi günü resmi test ve sıralama turlarıyla başladı. Takımın tecrübeli pilotu İbrahim Okyay ilk resmi testte ikinci zamanı, sıralama turlarında ise 2.03.149'lık derecesiyle üçüncü sırayı elde etti. Çek Cumhuriyeti'nden Petr Fulin ile sıkı bir mücadele yaşayan Okyay'a kötü haber sıralama turlarından sonra geldi. FIA tarafından aynı günün sabahı değiştirilen yeni ağırlık deklarasyonu dolayısıyla kural hatası yapan ekip, her iki yarışta da sondan start alma cezası aldı. 24 Mart Pazar günü yoğun sağanak yağmur altında gerçekleşen yarışta araçlar çok kısa arayla iki kez start aldı. Derecesini kaybederek yarışa gridin en gerisinden başlayan İbrahim Okyay, 36'ıncı sıradan 21'inci sıraya çıkmayı başarsa da otomobilinde teknik aksaklık başlayınca istediğini alamadı.

Otomobil sporlarında Buzz devri başladı

Türkiye Pist ve Formula 3 Şampiyonu Ertan Nacaroğlu direktörlüğünde, Banvit Kırmızı'nın sponsorluğunu üstlendiği buz üzerinde hız deneyimi yaşatmak üzere Türkiye'nin ilk ve tek yarış okulu olan Buzz Driving Akademi kuruldu. Bilgisi ve tecrübesi ne olursa olsun her kesime hitap eden eğitimler sunan Buzz Driving Akademi'nin ilk projesi, baharla birlikte bazı bölgelerde papatyalar açmaya başlamışken buzlarla, karla kaplı, güzelliğiyle ünlü Çıldır Gölü'nde hayata geçti. Dünyada motorsporu meraklıları ve profesyonelleri tarafından yaşanan yüksek adrenalin ve heyecan nedeniyle rağbet gören buz üzerinde hız deneyimini Türkiye'ye ilk kez taşıyan proje kapsamında, deneyimli ve başarılı yarış pilotlarımızdan Ertan Nacaroğlu, buzlarla kaplı Çıldır Gölü'nde katılımcılara buzda sürüş teknikleri eğitimi verdi.



Kanarya'da Kopecky'e piyango vurdu

2013 ERC sezonunun üçüncü yarışı olan Kanarya Adaları Rallisi'nde Skoda pilotu Jan Kopecky zafere ulaştı. Bu sene yeni Citroen DS3 RRC ile ERC'de yarışacak olan Robert Kubica, start aldığı dokuz etabın sekizinde en iyi zamanlara imza atarak açık farkla son etaba lider olarak girdi. Rallinin son etabında artık kazanmaya gidiyor şeklinde bakılan Kubica, sağ bir virajın içindeki bankete frenaj halinde dokununca sol taraftan bariyerlere vurarak aracına önemli hasar verdi ve yarış dışında kaldı. Polonyalı pilot, "Onuncu etapta hızlı bir iniş kısmında üçüncü viteste sert frenle girilen bir virajın içinde araç bir anda arka tarafını bıraktı. Spin atmamak için frene yüklenince sol arkadan sert biçimde vurduk sonrada ön kısım bariyere çarptı. Böyle güzel bir yarışta talihsiz bir son oldu." dedi.



Go Motorsports hız kesmiyor

Uluslararası motorsporları arenasında 2012'yi başarıyla tamamlayan Go Motorsports'un 2013 projeleri şekillendi. Takım, Porsche AG. tarafından organize edilen Porsche Super Sports Cup Deutschland ve Porsche Cup Challenge Eastern Europe'da yüzde 100'ü Türk olan bir takım ve son versiyon dört adet Porsche GT3 Cup yarış otomobili ile ülkemizi temsilen start alacak. Takım Direktörü ve pilotu Cenk Ceyişakar konu ile ilgili olarak: "Almanya, Macaristan, Slovakya, Avusturya, Çek Cumhuriyeti ve Belçika ülkelelerinin Formula 1 pistlerinde yaşanacak zorlu bir seriye hazırlandık. Geçen yıl olduğu gibi en temel amacımız ülkemizi ve sponsorlarımızı başarı ile temsil etmek. Hedefimiz podyum derecesi kazanarak hem sponsorlarımız hem de ülkemiz adına gurur vesilesi olmak. Pilotlarımız Arif Suyabatmaz, Yadel Oskan ve Cengiz Oğuzhan hazırlıklarını tamamladılar" dedi.



Karting Heyecanı İzmir'deydi

2013 Türkiye Karting Şampiyonası'nın ilk yarışı 23-24 Mart tarihlerinde 4 ayrı kategoride 18 pilotun katılımı ile İzmir Ülkü Karting Pisti'nde düzenlendi. Formula Senior, Formula Master, Mini ve Formula Junior kategorinde start alan 18 pilot, 1050 metrelik İzmir Ülkü Karting Pisti'nde 14 tur üzerinden mücadele ettiler. Formula Junior kategorisinde milli sporcu Berkay Besler birinci, Gülhüseyin Abdullayev ikinci ve Melil Kaan Kotil de üçüncü olarak podyumu oluşturan isimler oldular. Formula Senior ise kategorisinde birincilik Batuhan Ünlü'nün olurken ikinci G.Orçun Aydemir üçüncü ise Gülhüseyin Abdullayev oldu. Formula Master kategorisinde birinciliğin sahibi Kerem Zengin olurken, Mehmet Çınar ikinciliği, Aydonat Atasever de üçüncülüğü elde ettiler. Bayan pilotların da mücadele ettiği mini kategorinde birinciliği Sarp Atasever kazanırken, İzel Karasu ikinci ve Hadice Quluzade üçüncü oldular.

Murat Bostancı JWRC arenasına çıkıyor

2013 FIA Dünya Gençler Şampiyonası'nda sezon Portekiz Rallisi ile başlıyor. 10 ekibin sahne alacağı şampiyonada bu sezon Murat Bostancı-Onur Vatansever ikilisi ülkemizi temsil edecekler. Yarışacak olan ekiplerin Ford Fiesta R2 kullanacağı şampiyonada daha önce mücadele etmiş olan İspanyol pilotlar Yeray Lemes ve Jose Suarez'in yanısıra İsveçli Pontus Tide- mand da ikinci kez zafer parolasıyla yola çıkacaklar. M-Sport tarafından hazırlanmış Ford Fiesta R2'ler ile mücadele edilecek şampiyonada birinci gelecek olan ekip, ödül olarak 2014 senesinde FIA WRC-2 Şampiyonası'nda yarışma imkanı bulacak. Bu şampiyonada geçen sene birinci olan İngiliz Elyfn Ewans, ödülü olan Ford Fiesta RRC ile Qatar M-Sport adına Portekiz Rallisi'nde start alacak. 24 yaşında olan Murat Bostancı, ralli kariyerinde defalarca Türkiye Ralli Genç Pilotlar Birinciliği'ni kazandı.



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 2013 SAYIMIZI,
3 NİSAN 2013 TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 57.365 KİŞİ,
iPad'den İSE 49.250 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi