

www.

TEMMUZ 2013

SAYI:61

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



• MAKYAJLI 5 SERİSİ • 500L • CASCADA • E 250 CDI 4MATIC • CLA & CC • LEON • CAPTUR • DOKKER • RCZ • X1 1.6

Zorunlu ehliyet yenilemesi ücretsiz olmalı

Ehliyetlerin belirli sürelerle değiştirilmesini öngören yasa teklifinde ehliyet yenileme bedeli 101 TL olarak geçiyordu. Türkiye'deki 24 milyon ehliyet sahibini ilgilendiren bu teklif büyük tepki gördü. Düşünsenize, cebinizde bir ehliyet var ve yıllardır kullanıyorsunuz. Bir anda bir yasa çıkıyor, devlet size "Bunu değiştirmek zorundasın" diyor ve sizden 101 TL para istiyor. Tepkilerden sonra, teklif daha görüşülmeden revize edildi ve bu bedel 15 TL'ye düşürüldü. Bu bedelin de ehliyetin maliyeti olduğu açıklandı. Tepki gösterilmeseydi, 15 TL'lik ehliyet için bizden 101 TL istenecekti. Yani her bir ehliyetten 86 TL kar edilecekti. 24 milyon ehliyetten toplam 2 milyar 64 milyon TL kar edilecekti. Bence bu tür bir zorunlu yenileme için 15 TL de kabul edilemez. Benim cebimde şu an ehliyet var. Eğer onu kaybedersem, kırarsam ya da keyfimden değiştirmek istersem elbette benden ehliyet masrafını alsınlar. Ama bana zorunlu bir değişiklik yaptırırlarsa bu ücretsiz olmalıdır. Çünkü ben bu ehliyetin parasını zaten verdim. Sıfır kilometre motorlu taşıt satışından ve akaryakıtın her bir litre-sinden alınan fahiş vergilerin yanı sıra, zorunlu trafik sigortasından ve motorlu taşıtlar vergisinden gelen paralarla değil 24 milyon, 100 milyon ehliyet olsa ücretsiz yenilenebilir.

Şu an okumakta olduğunuz 61'inci sayımız, Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi'nin 5 yılı devirdiğinin bir kanıtı. Bugünlere gelmemizde en büyük payın sahibi olan siz okuyucularımıza ve değerli sektör yetkililerine sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Hep birlikte, Türkiye'de dijital yayıncılığının tarihini yazmaya devam etmek umuduyla...

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

Yıldızı taktık

Türkiye'nin ilk ücretsiz elektronik otomobil dergisi olan e-otodergi 5 yaşında! Biz de Avrupa futbol liglerindeki ve Türkiye'de Süper Lig'deki, 5 şampiyonluğa 1 yıldız uygulamasından esinlenerek kapağımızı yıldızlı yaptık. 5 yıllık süreçte e-otodergi'ye ilgisini, desteğini eksik etmeyen okurlarımıza ve otomotiv sektörü yetkililerine teşekkür ederiz.

Yaz ayları, tatil ayları demek. Dolayısıyla birçok kişi otomobilleri veya hafif ticari araçlarıyla bu aylarda yollara düşüyor. Otomobille tatile çıkmak ayrı bir zevk olsa da tatil yolculuklarında bazı noktalara dikkat etmek hayati önem taşıyor. Bunun en büyük nedeni de tatil yolculuklarında araçların çoğu kez yüklü durumda olması. Özellikle mütevazı güçteki aile otomobilleri ve hafif ticari araçların yüklü olması durumunda sollama manevralarını daha uzun sürelerde tamamlayacaklarını unutmamak gerekli. Tek şeritli gidiş-gelişli yollar eskiye göre azalsalar da halen mevcutlar. Yüklü araçlarla ilgili diğer bir önemli noktaysa fren mesafelerinin yüksüz hallerine göre daha uzun olacağı ile ilgili. Ayrıca yüklü otomobillerin viraj tutumları da yüksüz hallerine göre farklı olacaktır. Tabi araçların lastik hava basınçlarının da üreticinin önerdiği yüklü kullanım değerine getirilmesi birçok kişi için önemsiz olsa da, hayati önem taşıyor. Uzun yol kullanımlarında sabır ve sakinlik, hedefe varmak konusunda kit rol oynuyor.

Mutlu ve sağlıklı bir ay dileklerimle...

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

- 10** BMW 4 Serisi Coupe
- 15** Mazda3
- 20** e-otodergi 5 yaşında
- 26** Mayıs 2013 otomobil satışları
- 31** e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- BİLGİLENDİRME**
- 32** Karbondioksit emisyon değerleri
- İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**
- 33** BMW 530d Sedan & 535i GT
- 38** Fiat 500L 1.6 Multijet
- 44** Opel Cascada 1.6 SIDI Otomatik

VİDEOLU TESTLER

- 50** Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 52** Mercedes-Benz E 250 CDI
- 59** Seat Leon 1.4 TSI FR
- SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**
- 76** Renault Captur 0.9 TCe 90 HP
- 81** BMW X1 sDrive16i
- 86** Peugeot RCZ 1.6 156 HP
- 91** Dacia Dokker 1.5 dCi 90 HP
- 96** Mazda CX-5 2.2 Sky-D
- 101** Volvo V40 Cross Country T5 AWD
- 106** Opel Astra Sedan 1.4 Turbo

YASAL UYARI

- 111** e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 113** Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 114** F1 Kanada GP'si
- 117** F1 Britanya GP'si
- 120** WRC Sardunya Rallisi
- 123** Moto GP Katalunya
- 125** Moto GP Assen
- 127** Pikes Peak Tırmanma Yarışı
- 129** Haberler

e-otodergi

TEMMUZ 2013 - SAYI 61

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.

65

MERCEDES-BENZ CLA & VOLKSWAGEN CC

Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz!

YENİ PEUGEOT 208 GTi NEREDE KALMISTIK?



Reklam filmini
izlemek için tıklayın

Kırmızı dikişli deri / kumaş
karışımı özel GTi koltukları.

Yüksek teknolojiye sahip kokpit.

Çift , krom egzoz çıkışı.

6.8 saniyede 0-100km/h hızlanma.

200 hp gücü ve 275 Nm torkuyla
yüksek performans.



Ayrıntılı bilgi ve test sürüşü için tıklayın.



twitter.com/ PeugeotTürkiye



facebook.com/peugeotturkiye

İlanda yer alan görsel ve ekipman Türkiye ürün gamı ile farklılık gösterebilir. Yeni 208 GTi 1.6 THP 200 hp şehir dışı yakıt tüketimi 4.7 L / 100 km, CO₂ emisyon değeri 139g / km'dir.

PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44

YENİ PEUGEOT 208 GTi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



BMW 320d GT satışa sunuldu

BMW 320d Gran Turismo, sedan karosere göre daha büyük bir bagaj, arka koltukta daha iyi diz mesafesi ve iç mekanda daha fazla işlevsellik sunuyor. Coupe tarzı sportif tasarımıyla dikkat çeken 3 Serisi GT, sedan gövde seçeneğinden 7 cm daha fazla arka diz mesafesi ve 6 cm daha yüksek bir sürüş pozisyonu sunuyor. Sırt açısı ayarlanabilen arka koltuklar ve panoramik cam tavan, işlevselliği artırıyor. Yeni 3 Serisi Sedan'dan 20



cm daha uzun ve 8 cm daha yüksek olan 320d GT'nin bagaj kapağı elektrikli olarak açılıp kapatılabiliyor. 520 lt'lik bagaj hacmi, arka koltuklar öne yatırıldığında 1600 litreye kadar çıkıyor. BMW 320d Gran Turismo'nun başlangıç fiyatı olan 58.200 Euro, sedan gövde seçeneğinden 5000 Euro daha fazla.

TURANZA T001 ile tek hissedeceğiniz rahatlık!

Kuru ve ıslak zemin performansında emniyeti ön planda tutan yeni TURANZA T001 ile sürüş artık çok daha konforlu!

BRIDGESTONE

Emniyet Lastiği



bridgestone.com.tr
lastik.com.tr



! KESİNLİKLE TAVSİYE EDİLEN LASTİK*

*Auto Zeitung, ADAC, ÖAMTC ve TCS tarafından yapılan bağımsız testlerde Bridgestone Turanza T001, kesinlikle tavsiye edilen lastik seçilmiştir.

TURANZA
T001



Yeni CASCADA MEVSİMLERE HÜKMET.

Dört mevsim yaz.

YENİ CASCADA.



Wir leben Autos.

Yeni Santa Fe yola çıkıyor

Yeni Hyundai Santa Fe bu ayın sonunda Türkiye'de satışa sunuluyor. Araç 4690 mm uzunluğa, 1880 mm genişliğe ve 1680 mm yüksekliğe sahip. Dingil mesafesi 2700 mm olan yeni Santa Fe, alçaltılmış tavan çizgisi ve daha eğimli ön camıyla dikkat çekiyor. Hyundai'nin akıcı tasarım felsefesinin yeni evrimi olan ve fırtınadan esinlenilerek oluşturulan Storm Edge tasarım anlayışıyla geliştirilen yeni 2013 Santa Fe'de Türkiye için özel olarak geliştirilen 2.0 litre 184 HP di-

zel motor bulunuyor. Gücünü 2 ya da 4 tekerden akıllı çekiş sistemi ile yola aktarabilen yeni Santa Fe 2013, yol durumuna ve sürüşe göre ön ve arka akslarda güç dağılımını otomatik olarak gerçekleştiriyor. Arka kısımdaki otomatik yükseklik ayarının, aracın stabilitesini en iyi şekilde sağlarken konfordan da ödün vermediği belirtiliyor. Araçta "tam otomatik" ve "spor otomatik" olmak üzere iki çalışma modu bulunan 6 ileri otomatik şanzıman yer alıyor.



MICHELIN PRIMACY 3 LASTİKLERİ İLE GÜVENLİK ŞİMDİ 3'E KATLANDI.

KURU VE ISLAK ZEMİNDE FRENLEMEDE*, ISLAK ZEMİNDE VİRAJ ALMADA* MÜKEMMEL PERFORMANS.



MICHELIN PRIMACY 3 lastiklerini tercih edenler, 3 alanda üstün güvenliği de tercih etmiş oluyor. Kuru ve ıslak zeminde frenleme, ıslak zeminde viraj almada mükemmel performans MICHELIN PRIMACY 3 lastiklerinde. Üstelik bu lastikler, ünlü Michelin uzmanlığı ile uzun lastik ömrü ve yakıt tasarrufunu da beraberinde getiriyor. Doğru lastiğin her şeyi nasıl değiştirdiğini görmek için: www.michelin.com.tr



*205/55 R16V ve 225/45 R17 W ebatlı lastikler üzerinde 2011 yılında TÜV SÜD ve IDIADA tarafından yapılan bağımsız testler baz alınmıştır.

Audi
Teknoloji ile bir adım önde



Daha akıllı bir dokunuş.



Yeni Audi A3 Sportback. MMI touch ile daha akıllı.

Audi mühendisleri tarafından geliştirilen MMI touch sayesinde Yeni Audi A3 Sportback, tüm araç içi yönetim fonksiyonlarını bir araya topluyor. Böylece size sezgisel kontrol imkânı sağlıyor. Kendini yeniden yaratan Audi A3 Sportback ile tanışmak için sizi Audi Yetkili Satıcıları'na bekliyoruz.

Audi AG Türkiye distribütörü Doğu Otomotiv Servis ve Tic. A.Ş.'dir.
Yeni Audi A3 Sportback'in ortalama CO₂ emisyonu 102-116 g/km, ortalama yakıt tüketimi 3,9-5,0 lt/100 km arası değerlerdedir.

Audi info (212) 335 04 24, www.audi.com.tr veya www.facebook.com/Auditurkiye

Nissan'a yeni Genel Müdür

Nissan Otomotiv A.Ş.'nin yeni Genel Müdürü Kei Kubota oldu. Kariyerine 1999 yılında Ticaret ve Dağıtım kanallarından sorumlu Afrika Bölge Direktörü olarak başlayan Kubota, Sumitomo Corporation'da 2004 yılında Hyundai ve Mitsubishi'nin İsveç distribütörlüklerinde ve Sumitomo Corporation'ın İsveç'teki Otomotiv finans firmasında Başkan Yardımcılığı ve Direktörlük görevlerini yürüttü. 2009 yılında Sumitomo Corporation'ın Avrupa Pazarı Otomotiv Bölümü Genel Müdür Yardımcılığı görevine atandı. 1 Mayıs 2013'ta görevine başlayan Kei Kubota'ya başarılar dileriz.



Honda kendi enerjisini üretiyor



Honda Türkiye fabrikası, binanın çatısına kurulan güneş panelleriyle enerji üretmeye başladı. AEE Ateş Renewables ile ortaklaşa gerçekleştirilen proje kapsamında Honda, aktif olarak kullanmadığı çatılarını, hem gelir getiren bir ener-

ji üretim tesisine dönüştürdü hem de karbon emisyon hedeflerine önemli bir katkıda bulundu. Honda, bu sayede yılda 124.858 kwh (bir evin 50 yıllık enerji tüketimine denk) elektrik enerjisi elde etmeyi hedefliyor.

4'ü bir yerde Honda'lar Altın değerinde fırsatlar!



Civic HB
621 TL
taksitle

Jazz
656 TL
taksitle

Civic Sedan
628 TL
taksitle

CR-V
1:198 TL
taksitle

| Kredi Tutarı | Taksit Tutarı | Vade | Faiz Oranı | Kredi İşlem Ücreti | Aylık Toplam Maliyet Oranı | Yıllık Toplam Maliyet Oranı |
|--------------|---------------|------|------------|--------------------|----------------------------|-----------------------------|
| 10.000 TL | 215 | 60 | %0.73 | 500 TL | %1,06 | %12,76 |
| 20.000 TL | 430 | 60 | %0.73 | 500 TL | %0,97 | %11,62 |
| 30.000 TL | 645 | 60 | %0.73 | 500 TL | %0,94 | %11,24 |
| 40.000 TL | 860 | 60 | %0.73 | 500 TL | %0,92 | %11,06 |

Örnek ödeme planı 14/06/2013 tarihli faiz oranlarına göre hazırlanmıştır ve faiz oranları piyasa koşullarına göre değişiklik gösterebilir. Kampanya kapsamında uygulanacak faiz oranı 0 km Honda araçları için geçerlidir. Aylık ve yıllık maliyet oranları hesaplamalarına istihbarat ücreti, kasko ve ferdî kaza sigortası prim bedeli dahil edilmemiştir. İstihbarat ücreti 15 TL olup, sigorta prim bedelleri araçın yaşı, modeli, müşteri yaşı ve mesleği gibi değerlere göre değişiklik göstermektedir.

Kampanya 30.06.2013 tarihine kadar geçerli olup, stoklarla sınırlıdır. Kampanya Honda Finans (Honda Türkiye A.Ş. ile anlaşmalı banka ve finans kuruluşları) tarafından kullanılan krediler için geçerlidir. *Civic Sedan Dream MT modelinin tavsiye edilen perakende satış fiyatı 43.220 TL olup, örnek ödeme planı 20.000 TL nakite göre oluşturulmuştur. **Jazz Joy MT modelinin tavsiye edilen perakende satış fiyatı 40.515 TL olup, örnek ödeme planı 10.000 TL nakite göre oluşturulmuştur. ***Civic HB Comfort MT modelinin tavsiye edilen perakende satış fiyatı 48.900 TL olup, örnek ödeme planı 20.000 TL nakite göre oluşturulmuştur. ****CR-V Lifestyle modelinin tavsiye edilen perakende satış fiyatı 96.700 TL olup, örnek ödeme planı 40.000 TL nakite göre oluşturulmuştur. Tavsiye edilen perakende satış fiyatlarına trafik sigortası dahil değildir. Honda fiyatı verilen modeller ile ilan görselleri arasında farklar bulunabilir. Vergi, fon ve harçlarda meydana gelebilecek olası değişiklikler fiyatlara yansıtılacaktır. Ayrıntılı bilgi www.honda.com.tr'dir!



www.honda.com.tr - www.facebook.com/HondaTR



Honda Finans

Rakam büyüttü

BMW 3 Serisi Coupe, yeni jenerasyonuna rakam büyüterek, 4 Serisi Coupe olarak kavuştu. 4 Serisi Coupe, 3 Serisi Coupe'den daha geniş ve dinamik mesafesi de daha uzun. Sürücünün daha alçakta oturduğu BMW 4 Serisi Coupe'nin tasarımında sportiflik ve dinamizm öne çıkıyor. Yeni BMW 3 Serisi ürün gamındaki gibi "Sport Line", "Modern Line" ve "Luxury Line" adlı donanımları bulunan 4 Serisi Coupe, BMW'nin alışılmış 50:50 ağırlık dağılımına sahip. İki kapılı gövdesiyle gerçek bir coupe olan otomobilin ağırlık merkezinin 500 milimetre daha aşağıda konumlandırılmış olması, daha sportif bir sürüş sunacağı konusunda önemli bir ipucu veriyor. Araçta 435i, 428i ve 420d motorlar bulunacak. Maksimum güçler 184-306 HP arasında. Motorlar 6 ileri manuel ve 8 ileri otomatik şanzımanlarla kombine edilebiliyor.





Clio'ya 1.2 EDC versiyon geldi

Renault Captur'ün ardından, yeni Renault Clio Hatchback ve Sport Tourer (station karoser) modellerinde de 1.2 litrelik 120 HP turbo benzinli motora ve çift kavramalı 6 ileri otomatik şanzımana (EDC)

sahip versiyon satışa sunuldu. Yeni Renault Clio HB ve Sport Tourer 1.2 Turbo EDC 120 HP Türkiye satış fiyatları ise hatchback karoserde 42.500 TL, Sport Tourer (station) karoserde 46.590 TL olarak açıklandı. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi 5.2 lt/100 km olarak belirtiliyor. Karbondioksit salımı ise 120 g/km. Yeni Renault Clio'da bulunan standart donanımlar arasında sürücü ve yolcu hava yastıkları, yan hava yastıkları, acil fren destek sistemi (AFU), ABS, ASR, direksiyondan kumandalı hız ayar ve sınırlayıcı, led gündüz farları, elektronik denge programı (ESC) ve yokuşta kalkış destek sistemi bulunuyor.



MACERANIN İSVEÇÇESİ

Üstün performansı ve göz alıcı tasarımı ile, keşfedeceğin yerler kadar heyecan verici bir otomobille tanışıyorsun. En zor koşullarla mücadele edebilme olanak sağlayan güçlü ve rafine bir crossover. Çok yönlü iç tasarımı ve akıllı donanımları ile göz dolduran bu şaheseri seveceksin çünkü onun ilham kaynağı sensin.

VOLVO V40 CROSS COUNTRY

VOLVOCARS.COM.TR

facebook.com/VolvoCarTurkiye | twitter.com/VolvoCarTurkiye | Volvo OtoLine 444 48 58

VOLVO'NUN TERCİHİ



Yeni Toyota Corolla ay sonunda bayilerde

Türkiye'de üretilen yeni Toyota Corolla'nın tanıtımı 7 Haziran 2013 günü İstanbul'da yapıldı. Dünya'nın en çok satılan otomobil modeli olan Toyota Corolla'nın yeni nesli toplamda 16 ülkede üretilecek ve 150 ülkede satılacak. Türkiye'de üretilen Toyota Corolla ise 52 ülkede satılacak. Otomobilin Türkiye'de banttın inme töreni ise 1 Temmuz 2013 günü yapıldı. 30 kg hafifleyen yeni nesil daha düşük tüketim verilerine sahip olacak. İç mekânı yeni Auris'le benzeşen yeni Corolla'nın arka koltuklardaki oturma alanı (minder ve diz mesafesi toplamı) 92 mm artmış ve 706 mm olmuş. Bu değerin kompakt sedan segmenti için en iyi değeri olduğu



ifade ediliyor. Toyota Türkiye'nin yeni Corolla için 2013 satış hedefi 37.000 adet, 2014 satış hedefi ise 50.000 adet olarak açıklandı. 2014 yılı yeni Corolla'nın ilk tam yılı olacak. Bu otomobil için Türkiye'de 150 milyon Euro yatırım yapılmış. Yeni Corolla Türkiye'de bu ayın sonunda satışa sunulacak. Motor seçenekleri ise 1.33 litre benzinli, 1.6 litre benzinli ve 1.4 D-4D dizel.



Aracınızı **OTOEKSPER**'den alın
Kafanızda **soru işareti** kalmasın!
İkinci el araçlara Koç Fiat Kredi'nin
avantajlı faiz oranları ile **sahip olun!**



Opel Insignia makyajlandı

Makyajlı Opel Insignia yüzünü gösterdi. Eylül'de Frankfurt Motor Show'da dünya tanıtımı gerçekleştirilecek olan makyajlı Insignia; yeni nesil dokunmatik bilgi ve eğlence sistemine, 3.7 lt/100 km yakıt tüketen ve 99 gr/km karbondioksit salımlı 140 HP'lik turbo dizel motora, 170 HP ve 250 HP güç üreten yeni turbo benzinli motorlara ve yeni karoser ve iç tasarıma sahip. Makyajlı Insignia Türkiye'de Eylül

ayında satışa sunulacak. Insignia'da yeni far tasarımı, yeni led gündüz far formu, daha geniş ve alçaltılmış krom ön ızgara, yeni ön tampon tasarımı ve mercek formu yuvarlak yeni sis farları, yeni led stop lambaları, bagaj kapağında stopları bölen ve boyu boyunca uzanan belirgin krom çıta, yeni arka tampon tasarımı, tamamıyla yenilenen iç mekân ve yeni teknolojik özellikler yer alıyor.



Caddede olmaz! Piste gel

7 Temmuz Pazar

PART
3



PİST SİZİN, OTOMOBİL SİZİN, KEYİF SİZİN...

Intercity İstanbul Park'ta PİST GÜNLERİ devam ediyor!

+ Super Slalom (Padok alanında kukalar arası drift) etkinliği ile zamana karşı yarışacağınız engelli parkurda da heyecan dolu sürüş imkanı sizleri bekliyor!

Tanıtım fiyatları devam ediyor.

1 Seans: 20 dakika / 120 TL

Kayıt formu ve detaylı bilgi için

www.intercitypark.com adresini ziyaret ediniz.

Official Radio
POWER

Intercity
İSTANBUL
PARK



HYUNDAI

NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

Hyundai ile unutulmaz bir deneyime hazır mısınız?

Test sürüşü için tıkla!



i30'un ortalama yakıt tüketimi 4,3 - 6,7 lt/100 km ve CO2 emisyonu 114 - 157 g/km arasında değişmektedir. AT/715/2007, 566/2011
Accent Blue'nun ortalama yakıt tüketimi 4,4 - 6,3 lt/100 km, ortalama CO2 emisyonu 119 - 148 g/km arasında değişmektedir. EC715/2007
i20'nin ortalama yakıt tüketimi 4,3 - 6,0 lt/100 km ve CO2 emisyonu 110 - 140 g/km arasında değişmektedir. AT/715/2007, AT/566/2011

twitter.com/hyundaiturkiye
facebook.com/hyundaiturkiye
hyundai.com.tr

5 YIL
GARANTİLİ
ULTRA
SERVİS



Yeni Mazda3 tanıtıldı

Mazda'nın kompakt sınıftaki temsilcisi Mazda3'ün yeni nesli; İstanbul, New York, Melbourne, St. Petersburg ve Londra'da düzenlenen eş zamanlı etkinlikle tanıtıldı. Biz de bu etkinliğin Sait Halim Paşa Yalısı'nda düzenlenen İstanbul ayağını 26 Haziran 2013, Çarşamba gecesi canlı olarak izledik.



10 yıllık bir geçmişe sahip Mazda3 bu süre zarfında yaklaşık 3.5 milyon adetlik satışa ulaşarak Mazda'nın itici gücü oldu. Zaten kompakt sınıf olarak da adlandırılan C segmenti Avrupa binek otomobil pazarının yaklaşık yüzde 25'ini oluşturmaması nedeniyle toplam pazarın da temel direklerinden birisi..

KODO – “hareketin ruhu” adlı tasarım anlayışı ile tasarlanan yeni Mazda3, Mazda'nın CX-5 ve yeni Mazda6 ile başlattığı sürecin devamı. Skyactiv adlı bir teknoloji bütünü (motor, şanzıman, aerodinamik, hafiflik) kapsayan yeni Mazda3'ün tasarımına büyük özen gösterildiği ilk andan itibaren belli oluyor. Otomobilin burun tasarımına göz atıldığında markanın kendine has kanat formu radyatör ızgarasından farlara doğru akan çita dikkat çekiyor. Bunun dışında farların üstünden geriye doğru, ön kapının omuz hizasından arka kapıya akan kat izi ve bu kat izinin arka kapı hizasında, arka çamurluktan gelen kat iziyle birleşmesiyle kıvrımlı ve cesur bir görünüm sağlanmış. 2700 mm gibi kompakt hatchback sınıfı için uzun sayılabilecek (Golf 2637 mm, Focus 2648 mm) bir dingil mesafesi sunan otomobilin uzunluğu 4460 mm, genişliği 1795 mm, yüksekliği ise 1450 mm. 350 lt'lik bagaj hacmi, arka koltukların yatırılması ile 1250 lt oluyor.

Skyactiv motor ailesi 14:1 sıkıştırma oranı (seri üretim modellerde dünyanın

en yüksek oranı), yakıt tasarrufu sağlayan 4-2-1 egzoz sistemi, daha iyi yakıt püskürtmesi için çok delikli enjektörler, özel piston oyukları gibi teknik detaylara sahip. Yeni Mazda3'te ilk etapta SKYACTIV-G 1.5 (120 HP), SKYACTIV-G 2.0 (120 HP), SKYACTIV-G 2.0 yüksek güç -i-ELOOP'lu (165 HP) benzinli ile SKYACTIV-D 2.2 150 HP turbo dizel olmak üzere 4 motor seçeneği sunulacak. i-ELOOP adlı Mazda'nın son teknoloji rejeneratif fren sistemi ile birlikte dünyanın en hızlı stop-start sistemi olduğu iddia edilen i-stop da Mazda3 2014'ün yenilikleri arasında. Fiyatları henüz belli olmayan yeni Mazda3, 2014'ün ilk aylarında Türkiye'de satışa sunulacak.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

E Serisi'ne 1.6 lt benzinli motor

Mercedes-Benz E Serisi'ne 1.6 litrelik benzinli motor seçeneği eklendi. 139.200 TL'lik başlangıç fiyatına sahip Mercedes-Benz E 180'de yer alan 1.6 litrelik benzinli motor, 156 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. 7 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor, 1645 kg boş ağırlığa sahip otomo-

bili 9.6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartıp, maksimum 220 km/s'lik hız sağlıyor. Mercedes-Benz E 180'in fabrika verilerine göre tüketim değeriye şehir içinde 8.3 lt/100 km, şehir dışında 5.5 lt/100 km ve ortalama olarak 6.6 lt/100 km olarak açıklanıyor. Araç, vergi dilimi bakımından hayli avantajlı.



**1.6 LİTRELİK MOTOR,
E SERİSİ SATIŞLARINI
ARTTIRACAK.**



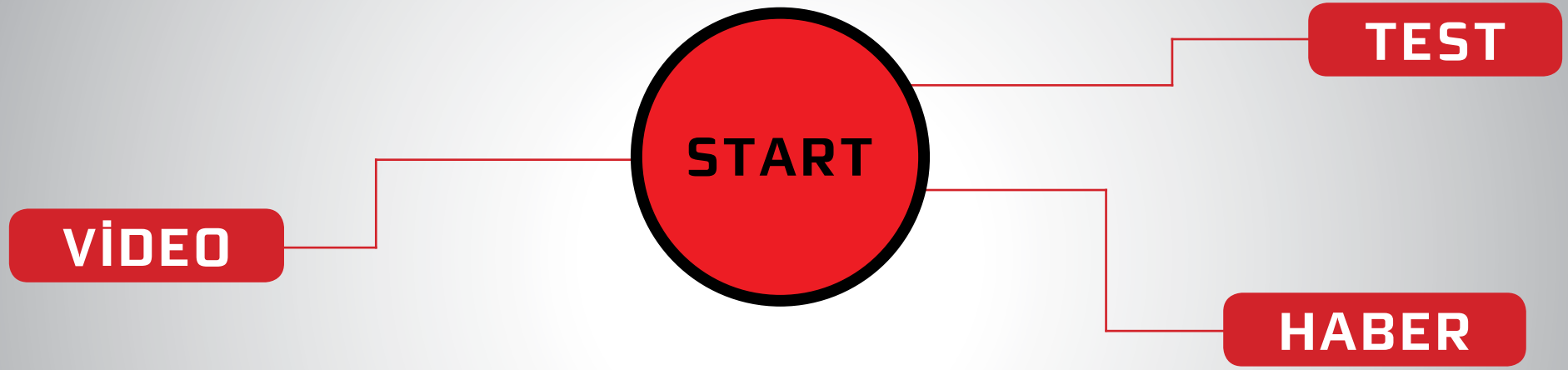
e-otodergi

facebook

**SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ**



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

e-otodergi 5 YAŞINDA

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin bir yayını olan, Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi, Temmuz 2013 tarihli 61'inci sayısıyla 5 yaşına bastı. Türkiye otomobil dergiciliğinde yeni bir sayfa açan e-otodergi'nin kurucuları ve editörleri olarak, bugün en büyük medya kuruluşlarının bile, bizim 5 yıl önce girdiğimiz dijital yayıncılığa geçiş yaptıklarını görmek, bize gurur vermesinin yanında, ne kadar doğru bir iş yapmış olduğumuzu da ortaya koyuyor. 61 sayı boyunca birçok ilke imza attık: Bunlar arasında; ilk ücretsiz otomobil dergisi yayını, otomobil dergisi içinde ilk video gösterimi, Türkiye'deki ilk videolu performans testi yayını (bu konuda

hala tekiz), ilk 3D video, ilk flash dosyası yayını, ilk videolu advertorial, ilk videolu reklam, ilk kez ilanlara link bağlanması, bir derginin tüm sayılarının her zaman yayında ve ulaşılabilir olması, App Store'da ilk kendine ait uygulaması bulunan Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011) ve Türkiye'nin ilk ücretsiz Test Yıllığı sayılabilir. Siz değerli okuyucularımızdan aldığımız güç ve sektörümüzün de desteğiyle, e-otodergi'yi uzun yıllar boyunca yayınlamak ve bu ilklere yenilerini eklemeyi hedefliyoruz. Türk otomotiv sektörünü yöneten kişilerden e-otodergi'ye gelen kutlama mesajları, bu kararlılığımızı en üst seviyeye taşıyor. Yanımızda olan herkese sonsuz teşekkür ederiz.

Sertan Akçagöz **Michelin Türkiye** **Operasyon Direktörü**

Teknolojinin hayatın her alanına girdiği günümüzde, otomotiv sektörüyle ilgili çok yararlı bilgileri, güncel haberleri dijital mecradan bizlere aktaran e-otodergi'yi heyecanla takip etmeye devam ediyoruz. Michelin Türkiye olarak, dijital otomobil dergisi e-otodergi'nin 5'inci yaşını kutlarız. Değerli yayınına, bundan sonraki dönemde de başarılar diliyoruz.



Erdem Soydaş **Honda Türkiye Genel** **Müdür Yardımcısı**

Honda Türkiye Ailesi olarak, Türkiye'nin ilk online PDF dergisini hayata geçirerek Türk otomotiv sektörüne büyük bir katma değer sağladığınız için sizlere teşekkür ederiz. Alanlarında uzman ekibinizle hazırladığınız içeriklerin yanı sıra kılavuz niteliğindeki tarafsız ve ilkeli videolu test ölçümlerinizin, Türk otomobil meraklılarının başvuru kaynaklarından biri olduğuna inanıyoruz. Başarılı yayın hayatınızın nice yıllar devam etmesini diler, beşinci yılınız vesilesiyle sizleri kutlarız.



Mehmet Akın
Nissan Türkiye Pazarlama
Müdürü

Türkiye'de 5 yıldır yayın hayatını sürdüren ve yayınlarıyla sektörümüzde yol gösterici bir konuma sahip olan e-otodergi'nin kuruluş yıl dönemini kutluyorum. Objektifliği, zengin içeriği ve duruşuyla e-otodergi'nin yayın hayatında başarılar diliyor, tüm çalışanlarını kutluyorum.



Özcan Keklik
Opel Türkiye Genel
Müdürü

Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi yayın hayatına başladığı 2008 yılından bu yana gerçekleştirdiği dürüst, ilkeli, tarafsız ve objektif habercilik anlayışıyla sektörün saygın ve yaygın olarak takip edilen yayınlarından biri oldu. Sektörümüzde meydana gelen hızlı ve başdöndürücü birçok yeniliği okuyucusu ile paylaşma konusunda e-otodergi ailesinin ortaya koymuş olduğu takdire değer, çaba otomobilseverlerin sıcağı sıcağına bilgilendirilmesinde önemli rol oynamış ve oynamaya da devam etmektedir. Süreklilik ve saygınlık ile geçen beş yılda bu önemli değerleri başarılı şekilde muhafaza eden başta Emre Anamur ve Tarık Akagün olmak üzere tüm e-otodergi ekibine içten teşekkür eder, yayın hayatında nice başarılı uzun yıllar dileriz.



Ebru Ekşi Akınoğlu
Volvo Car Türkiye Pazarlama
ve Halkla İlişkiler Direktörü

Yayın hayatına başladığınız o ilk günler sanki dün gibi. 5 sene geçmiş ve bizler fark etmemişiz bile. Demek ki hep güncel olmuş, kendini yenilemiş, ilkelerinden taviz vermemiş. Dergi okuma zevkini elektronik ortama taşıyarak bir ilki gerçekleştirdiğiniz o ilk yayından bu yayına kadar emeği geçen şu anda ekipte olan olmayan herkesi içtenlikle kutluyoruz. Daha nice başarılı yıllara...



İbrahim Aybar
Renault Mais Genel Müdürü

Günümüzün öne çıkan iletişim kanallarından biri olan dijital medya sektörünün ilk otomobil temsilcisi olan e-otodergi'nin 5. yılını içtenlikle kutlarım. Özverili, titiz çalışması ile dikkat çeken ve otomobil dergiciliğine bu alanda yeni bir soluk getiren e-otodergi'nin objektif haberleri ile sektörümüze verdiği destek bizim için önem taşıyor. İnternet ortamında bilgi dolaşımının sürati ve paylaşım oranı düşünüldüğünde projeyi hayata geçiren, yayın hayatı boyunca aynı kalitede sürdüren deneyim ve birikim sahibi ekibini de gönülden tebrik ediyorum.



Aşkın Bedük Türk Pirelli Lastikleri A.Ş. Ticaret Direktörü

Otomotiv sektöründeki deneyiminiz ile hayat verdiğiniz derginizi seyerek takip ediyoruz. Dergicilik anlayışına yeni bir soluk getiren derginizle beş yıldır sektörün yeniliklerini, dinamiklerini ve ihtiyaçlarını yakından takip etme fırsatını bizlere sunduğunuz için size teşekkür etmek istiyorum. Sadece otomotiv sektörü değil, gündemdeki farklı konularla ilgili ve günlük hayata karşı duyarlı yazılarımızla da her ay merakla beklenen derginizin uzun yıllar devam etmesini ve çalışmalarınızda başarılar dilerim.



Marc Bergeretti Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş. Genel Müdürü

e-otodergi 5. yaşını kutluyor, bu yayında emeği geçen herkesi tüm içtenliğim ile tebrik ediyorum. Otomotiv dünyasının tarihçesine tanıklık etmiş olan e-otodergi'nin 5. yılına, yayın politikasından ödün vermeden giriyor olmasının kesinlikle dikkat çekici olduğunu düşünüyorum. Bu gelişme, ilk yayınlandığı günün üzerinden 5 yıl geçmesine rağmen e-otodergi ekibinin ilk günkü heyecan ve inanç ile bu yayını hazırladığının en büyük göstergesidir.

5 yıldır aynı istikrarla yayının devamını ayrıca tebrik ediyorum. Türkiye'de görev yapacağım süre içerisinde e-otodergi, Türkiye ve dünya otomotiv sektörü ile ilgili bilgilerimin zenginleşmesine önemli bir katkı sağlayacaktır. Peugeot adına sektöre katkılarınız dolayısıyla okuyucularınız önünde emeği geçen tüm e-otodergi ekibine teşekkür eder, yayına daha da uzun bir hayat dilerim.



Ferhat Albayrak FerMas Şirket Müdürü

Dünya genelinde hızla değişim göstermekte olan yayıncılık trendlerini ülkemizde de takip etmek sevindirici bir unsur. "e-otodergi" kurulduğu günden bu yana alanında uzman gazeteci dostlarımızla, başarılı çalışmalara imza atmaya devam ediyor. Ben de Türkiye'de dijital otomotiv yayıncılığı alanında öncü olan "e-otodergi"nin 5'inci yaşını kutluyor olmaktan ötürü mutluluk duyuyor, nice başarı dolu yıllar diliyorum.



Okan Baş Fiat İş Birimi Direktörü

Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi "e-otodergi", yayın hayatına başladığı günden bu yana fark yaratmayı sürdürmektedir. Otomotiv sektörüyle ilgili tüm gelişmeleri okuyucularına ulaştırarak, dijital platformda önemli bir görevi yerine getiren "e-otodergi"nin, güçlü içeriği ve test sürüş izlenimleri ile kulvarında emin adımlarla ilerlemeye devam edeceğine eminiz. Fiat ailesi olarak, uzun yıllardır otomotiv sektörünün parçası olan bir ekip tarafından hazırlanan "e-otodergi"nin 5. yaşını içtenlikle kutlar ve başarılarının devamını dileriz.



Değer Yaycıoğlu Öztürk Ford Otosan Kurumsal İletişim Müdürü

Yaşadığımız iletişim çağına hızla ayak uydurarak, Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi olan ve sektörüne öncülük eden e-otodergi'yi ilk gününden bu yana ilgiyle izliyoruz. Bundan 5 yıl önce sektörün önde gelen otomobil dergicilerinden Emre Anamur ve Tarık Akagün, gelişen otomotiv sektörüne yepyeni bir soluk getirdi. Bu yetkin kadronun kaleminden çıkan e-otodergi, kaliteli haberciliği ve yenilikçi uygulamalarıyla sektörde önemli bir rol üstlendi. Dergiye emeği geçen tüm ekibi tebrik ediyor, 5'inci yılını kutluyor ve başarılarının devamını diliyorum. Daha nice yıllara...



Şükrü Bekdikhan Mercedes-Benz Türk Otomobil Pazarlama ve Satış Müdürü

Mercedes-Benz Türk olarak Türkiye ve dünyada otomotiv ve otomobil pazarlarındaki gelişmeleri yakından takip ediyoruz. e-otodergi, tam beş senedir, sektörün ve bizlerin bu ihtiyacına tarafsız ve kaliteli haber anlayışı ile destek veriyor. Otomotiv sektörü için önemli bir referans kaynağı olan e-otodergi, çağımızın hem en önemli hem de en etkili iletişim aracı olduğunu düşündüğümüz internet ile geniş kitlelere ulaşıyor. Bu yayın sayesinde otomotiv sektöründe faaliyet gösteren şirketler, sektörü daha yakından takip edebilmenin yanı sıra hedef kitlelerine ve otomobil severlere rahatça ulaşıyor. Beğeni ile okuduğumuz, zengin içeriği ile sektörümüz için önemli bir kaynak olduğunu düşündüğümüz e-otodergi'yi 5. yıldönümleri nedeni ile tebrik ediyor ve kutluyoruz.



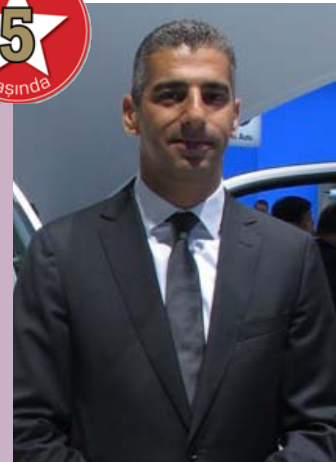
Vedat Uygun Volkswagen Binek Araç Genel Müdürü

Öncelikle, otomotiv yayıncılığına uzun yıllar hizmet eden çok değerli isimlerin beş yıl önce biraraya gelerek ortaya çıkardığı e-otodergi'nin yeni yaşını kutlarım. Tüketicilerimizle her alanda ve kesintisiz bir şekilde oluşturmaya çalıştığımız iletişimize, ilkeli ve objektif yayın anlayışıyla destek olan bu ekibin, uzun yıllar başarılı çalışmalara imza atacağından hiç şüphem yok. Beş yıl önce hayata geçirilen ve sektörümüzün çok da aşına olmadığı bir mecrada hak ettiği yeri alan e-otodergi'nin, değerli okurlara ve bizlere ulaşmasında emeği geçen herkesi bir kez daha tebrik eder, nice yeni yayın yılları dilerim.



Kerem Güven Volkswagen Ticari Araç Genel Müdürü

Hayatımızda kendine önemli bir yer edinen dijital yayıncılığın, otomotiv sektöründeki öncüsü konumunda bulunan e-otodergi'nin yayın hayatında 5 yılı geride bırakıyor olmasından ötürü tüm ekibi kutlamak isteriz. Otomotiv yayıncılığında sahip oldukları tecrübeyi, yeni bir mecraaya aktarma cesaretiyle yola çıkan ve geride bıraktıkları 5 yılda yaptıkları çalışmalarla hak ettikleri konuma ulaşan ekibin, daha uzun yıllar boyunca sektörün yanında olacağına şüphemiz yok.



Ümit Karaarslan Hyundai Assan Genel Müdürü

Sadece beş yıl değil, uzun yıllardır otomobil gazeteciliğine emek vermiş isimlerin canla başla mücadelesini her ay düzenli olarak takip etmekten büyük mutluluk duyuyoruz. Türkiye'de tarafsız içerik anlamında başarısını kabul ettirmesiyle dikkatleri üzerine çeken e-otodergi ailesini bir kez daha tebrik etmek istiyorum. Aradan geçen 5 yıl içerisinde haberleri, yenilikleri, testleri ve 3D videolu sunumlarıyla dikkat çekici bir yayın olduğunu söylemek gerekir. Ayrıca dijital ortamda öncülüğü tartışılmaz bir ekip. Bu sebep-

le sadece okuyucuları için değil, aynı zamanda sektör için de fark yaratan e-otodergi, Türkiye'de daha uzun yıllar otomobilleri bir tık yakınımıza kadar getirecek. Ayrıca şundan çok eminiz ki öncülük anlamında önemli roller üstlenmeye de devam edeceklerdir. Sektörün önemli yayınlarında görev almış ve her biri otomobil basınının duayenleri olan Emre Anamur, Tarık Akagün ve Gürkan Çağlar başta olmak üzere uzman ekibin hazırladığı e-otodergi'ye Hyundai Assan ailesi olarak sonsuz başarılar diliyoruz. Nice keyifli sayılara...



Nurkan Yurdakul Mazda Türkiye

Hem Türkiye'de, hem de dünyadaki otomotiv sektörü ile ilgili gelişmeleri yakından takip eden e-otodergi zengin içeriği ile sektör içinde başarılı bir konumda yer alıyor. Basın sektöründeki gelişmeleri görerek, 5 yıl önce dijital yayın yapmaya başlayan Emre Anamur ve Tarık Akagün'ü ve di-



ğer tüm ekibi bugüne kadar verdikleri emeklerden ötürü tebrik ediyor, derginin 5'inci yaşını kutluyoruz. Farklı habercilik anlayışı ile sektöre farklı bir soluk ve ilkler getiren e-otodergi'ye Mazda olarak daha nice 5 yaşlar diliyoruz.

Mahmut Karacan Lancia, Alfa Romeo, Jeep Direktörü

Yayın hayatına başladığı günden bu yana keyifle ve ilgiyle takip ettiğimiz e-otodergi'yi otomobil sever okurlara kazandırdığınız için öncelikli olarak sizlere teşekkürlerimizi sunmak isteriz. 5 yıldır, dikkat çekici içerik ve paylaşımlarınızla, kendi kulvarınızda öncü oldunuz. Birbirinden değerli otomotiv gazetecilerinden kurulu olan ekibinizle uzun soluklu ve güzel işlere imza atmaya devam edeceğinize inanıyoruz. Sizlere Lancia, Alfa Romeo ve Jeep markaları adına başarılarınızın her geçen gün artacağı bir yayın hayatı diliyoruz.



Tolga Senyücel
Yüce Auto Skoda Genel Müdürü

Otomotiv dünyasından haberleri ve gelişmeleri internet ortamında son kullanıcıya ulaştırma yolunda e-otodergi önemli bir misyonu üstlenmiştir. Türkiye'nin ilk digital otomotiv dergisi olarak sektörümüzdeki seslerimizden biri olan e-otodergi'ye bizlere bugüne kadar verdikleri destek için teşekkür ediyorum. Bu vesile ile tarafsız ve zengin içeriğiyle referans bir yayın olan e-otodergi'nin 5'inci yılını kutluyor ve başarıları ile dolu nice yıllar diliyorum. Şahsınızda e-otodergi'yi yayına hazırlayan tüm çalışanları tebrik ediyor, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

**Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt**

Otomotiv dünyasından haberleri ve gelişmeleri internet ortamında son kullanıcıya ulaştırma yolunda e-otodergi önemli bir misyonu üstlenmiştir. Bu doğrultuda 5 yıldır yayın hayatına kesintisiz olarak devam eden ve sektördeki seslerimizden biri olan e-otodergi'ye bugüne kadar verdikleri destek için teşekkür ediyorum. Bu vesile ile tarafsız ve zengin içeriğiyle referans niteliğindeki e-otodergi'ye nice yıllar diliyorum. Şahsınızda e-otodergi'yi yayına hazırlayan tüm çalışanları tebrik ediyor, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABER PORTALI

START


www.otomobil.com.tr

Satışlar Mayıs'ta gazladı

Mayıs ayında faizlerin dip yapması otomobil satışlarının tavan yapmasını sağladı. Mayıs ayında 13.876 adedi yerli, 48.507 adedi ithal olmak üzere toplam 62.383 adet otomobil satıldı. **Yazı: İsa Demir**

Mayıs ayında ekonomik verilerin iyi olmasının yanı sıra, piyasaya sürülen yeni modellerin de katkısıyla satışlar yüksek oldu. Ancak Gezi olayları ve yükselen döviz kurları sonrasında ise satış düşüşü ve otomobille zam yapılması kaçınılmaz olacak. Mayıs ayında 13.876 adet yerli otomobil satıldı. Satışları biraz artan Renault, Mayıs ayında 5687 adet sattı ve liderliğini devam ettirdi. Onun ardından tek model satışıyla Fiat geldi. Linea'nın tek başına 5259 adet satmasıyla Fiat yerli piyasada ikinci oldu. Burada bir olaya dikkat çekelim: Fiat Linea'nın satışları artarken, kısa süre önce yenilenen Renault Symbol'un satışları ise düşüyor. Bu da diğer ülkelerde Dacia Logan markasıyla dolayan bir otomobilin Türkiye'de Renault Symbol olarak yollara çıkmasına insanların temkinli yaklaştığını gösteriyor.

Mayıs ayında 48.507 adet ithal otomobil satıldı. 7598 adetle Volkswa-

gen ithaller arasında en fazla satış yapan marka oldu. Volkswagen'in başı rısı aslında sadece çok satması değil. Tüm sınıflarda modellerin iddialı satış adetlerine ulaşması da dikkat çekici bir nokta. 6463 adetle Ford ikinci, 5258 adetle Opel üçüncü geldi.

Model sıralamasında, Mayıs'ta en fazla dikkat çekici artış C segmenti sedan otomobillerde gerçekleşti. 5259 adet satışla makyajlı Fiat Linea birinci olurken, çitayı da iyice yükseltmiş oldu. 2779 adetle Ford Fiesta ikinci, 2740 adetle Renault Fluence üçüncü oldu (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

| Ay | 2012 | 2013 |
|---------------|----------------|----------------|
| Ocak | 21.077 | 25.835 |
| Şubat | 29.189 | 36.814 |
| Mart | 47.270 | 51.785 |
| Nisan | 45.645 | 56.999 |
| Mayıs | 50.460 | 62.383 |
| Toplam | 193.641 | 233.816 |

İthal marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra Marka | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|----------------------------|------------|-----------------|
| 1 Volkswagen..... | 7598..... | 32.175 |
| 2 Ford | 6463..... | 19.328 |
| 3 Opel..... | 5258..... | 19.326 |
| 4 Renault..... | 3161..... | 11.059 |
| 5 Hyundai..... | 2830..... | 10.899 |
| 6 Toyota | 2797..... | 9858 |
| 7 Dacia | 2395..... | 10.216 |
| 8 Mercedes-Benz | 2036..... | 6287 |
| 9 BMW..... | 1909..... | 6465 |
| 10 ... Peugeot..... | 1625..... | 8139 |
| 11 ... Nissan..... | 1533..... | 6004 |
| 12 ... Citroen | 1487..... | 7612 |
| 13 ... Kia..... | 1483..... | 5134 |
| 14 ... Audi | 1357..... | 5505 |
| 15 ... Skoda | 1355..... | 4303 |
| 16 ... Fiat | 1210..... | 3739 |
| 17 ... Seat..... | 926..... | 3052 |
| 18 ... Chevrolet | 891..... | 5140 |
| 19 ... Volvo..... | 507..... | 1817 |
| 20 ... Honda..... | 309..... | 1349 |
| 21 ... Alfa Romeo..... | 177..... | 533 |
| 22 ... MINI..... | 170..... | 594 |
| 23 ... Mitsubishi..... | 144..... | 539 |
| 24 ... Mazda..... | 131..... | 337 |
| 25 ... Suzuki..... | 126..... | 654 |
| 26 ... Proton | 100..... | 250 |
| 27 ... Geely..... | 82..... | 248 |
| 28 ... Land Rover | 69..... | 565 |
| 29 ... SsangYong | 69..... | 382 |
| 30 ... Jeep | 65..... | 321 |

| Sıra Marka | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|---------------------------|--------------------|-----------------|
| 31 ... Subaru..... | 55..... | 248 |
| 32 ... Lancia | 51..... | 133 |
| 33 ... Porsche..... | 39..... | 177 |
| 34 ... Chery | 36..... | 309 |
| 35 ... Tata | 35..... | 298 |
| 36 ... Jaguar | 12..... | 65 |
| 37 ... smart | 12..... | 37 |
| 38 ... Infiniti..... | 6..... | 13 |
| 39 ... Bentley..... | 4..... | 9 |
| 40 ... Ferrari | 3..... | 11 |
| 41 ... Maserati | 1..... | 5 |
| 42 ... Lamborghini | 0..... | 2 |
| 43 ... Aston Martin | 0..... | 1 |
| Toplam..... | 48.507..... | 183.138 |

Not: Sıralamalar Mayıs ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra Marka | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|---------------------|--------------------|-----------------|
| 1 Renault..... | 5687..... | 23.868 |
| 2 Fiat | 5427..... | 15.693 |
| 3 Hyundai..... | 1671..... | 6535 |
| 4 Honda..... | 1033..... | 4252 |
| 5 Toyota | 58..... | 330 |
| Toplam..... | 13.876..... | 50.678 |



Skoda Citigo devam ediyor

Mini sınıfın yeni yıldızı Skoda Citigo olmaya devam ediyor, hatta rakipleriyle arasını açmaya başladı. 60 adetle Skoda Citigo, Mayıs ayının lideri oldu. 26 adet satan Fiat Panda ikinciliğe yerleşirken, 16 adet satışla Peugeot 107 üçüncü, 14 adet satışla Kia Picanto ise dördüncü geldi.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

| Sıra Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|-------------------------------|------------|-----------------|
| 1Skoda Citigo | 60..... | 182 |
| 2Fiat Panda..... | 26..... | 158 |
| 3Peugeot 107 | 16..... | 53 |
| 4Kia Picanto | 14..... | 83 |
| 5Fiat 500..... | 13..... | 50 |
| A Segmenti toplam satış | 179..... | 715 |
| A Segmenti pazar payı..... | % 0,3..... | % 0,3 |

Ford Fiesta atak yaptı

Makyajlı Ford Fiesta, Mayıs ayında dikkat çeken bir atak yaparak liderlik koltuğuna yerleşti. 2779 adet satan Ford Fiesta'nın ardından 1945 adet satışla Opel Corsa geldi. 1832 adet satan Volkswagen Polo üçüncü olurken, 1671 adet satışla Hyundai i20 dördüncü, 1499 adet satışla Renault Clio HB beşinci geldi. Kısaca bu segmentte dişli beş rakip bulunuyor.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

| Sıra Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|----------------------------------|--------------|-----------------|
| 1Ford Fiesta MCA | 2779 | 7233 |
| 2Opel Corsa | 1945 | 6596 |
| 3Volkswagen Polo | 1832 | 8341 |
| 4Hyundai i20..... | 1671 | 6535 |
| 5Renault Clio HB | 1499 | 7630 |
| 6Dacia Sandero | 934 | 3963 |
| 7Fiat Grande | 856 | 2781 |
| 8Toyota Yaris | 477 | 1720 |
| 9Seat Ibiza | 394 | 1093 |
| 10 ...Peugeot 208..... | 236 | 1508 |
| B Segmenti-HB toplam satış | 13.417 | 52.188 |
| B Segmenti-HB pazar payı..... | % 21,5 | % 22,3 |



Renault Symbol önde

İki ay öncesine kadar Seat Toledo B segmentinde yer alırken, artık ODD raporlarında C segmentinde gösterildiğinden biz de listeden çıkardık. Toledo'nun kuzeni Skoda Rapid ise B segmentinde yer alıyor. Renault Symbol ise bu segmentte yarışı önde götürüyor. İkinci sırada Citroen C-Elysee, üçüncülükte ise Peugeot 301 var.

B segmenti sedan - en çok satan 5 otomobil

| Sıra Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|------------------------------------|------------|-----------------|
| 1Renault Symbol | 2415..... | 10.901 |
| 2Citroen C-Elysee..... | 860..... | 3829 |
| 3Peugeot 301 | 836..... | 4246 |
| 4Chevrolet Aveo Sedan..... | 231..... | 1326 |
| 5Skoda Rapid..... | 184..... | 719 |
| B Segmenti-Sedan toplam satış..... | 4.684..... | 21.593 |
| B Segmenti-Sedan pazar payı..... | % 7,5..... | % 9,2 |



Bu sefer Opel Astra HB

Her ay farklı bir model gaza basarken, Mayıs ayında en hızlı yükselişi Opel Astra HB gerçekleştirdi. Rakiplerinin neredeyse iki katı satan Astra HB, 2091 adetle liderlik koltuğuna yerleşti. 1181 adetle Golf ikinci olurken, Auris 1041 adetle üçüncü oldu. Bunları Hyundai i30 ve Renault Megane takip etti.

C sınıfında sedan satışları arttı

Tek başına 5259 adet satan Linea, Fiat'ı adeta tek başına sürüklüyor. Hem B segmenti sedan hem de C segmenti sedan müşterilerine hitap eden Fiat Linea, belki de müşteri yelpazesinin geniş olmasının avantajını kullanıyor. Bunun yanında fiyatının da uygun olması filo müşterilerinin gözünden kaçmıyor.



VW Passat açık ara önde

Rakipleri Mercedes-Benz C Sınıfı, Audi A4 ve BMW 3 Serisi gibi premium modeller olan Volkswagen Passat, güçlü imajının yanı sıra bu rakiplerine göre uygun fiyatıyla açık ara önde gidiyor. Öte yandan sadece bu modelde değil, geçmiş tüm Passat modellerinde aynı satış başarısını görmüştük.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|----------------------------|------------------------|------------|-----------------|
| 1 | Opel Astra HB | 2091 | 4914 |
| 2 | Volkswagen Golf | 1181 | 4811 |
| 3 | Toyota Auris | 1041 | 3152 |
| 4 | Hyundai i30 | 1010 | 3467 |
| 5 | Renault Megane | 847 | 2869 |
| 6 | Audi A3 | 554 | 2254 |
| 7 | Mercedes-Benz A Sınıfı | 474 | 1853 |
| 8 | Citroen C4 | 416 | 2274 |
| 9 | Kia yeni Cee'd | 305 | 1201 |
| 10 | BMW 1 Serisi | 253 | 945 |
| C Segmenti-HB toplam satış | | 10.133 | 38.273 |
| C Segmenti-HB pazar payı | | % 16,2 | % 16,4 |

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|-------------------------------|---------------------|------------|-----------------|
| 1 | Fiat Linea | 5259 | 14.910 |
| 2 | Renault Fluence | 2740 | 9579 |
| 3 | Ford Focus Sedan | 2083 | 6544 |
| 4 | Volkswagen Jetta | 1615 | 7164 |
| 5 | Honda Civic | 1033 | 4252 |
| 6 | Toyota Corolla | 1024 | 3396 |
| 7 | Opel Astra Sedan | 965 | 4508 |
| 8 | Hyundai Accent Blue | 850 | 3864 |
| 9 | Skoda Octavia | 737 | 1418 |
| 10 | Mercedes-Benz CLA | 395 | 426 |
| C Segmenti-Sedan toplam satış | | 17.095 | 59.095 |
| C Segmenti-Sedan pazar payı | | % 27,4 | % 25,3 |

D segmenti - en çok satan 10 otomobil

| Sıra | Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|-------------------------------|------------------------|------------|-----------------|
| 1 | Volkswagen Passat | 1494 | 5749 |
| 2 | BMW 3 Serisi | 835 | 3198 |
| 3 | Mercedes-Benz C Sınıfı | 539 | 1941 |
| 4 | Audi A4 | 396 | 1313 |
| 5 | Volkswagen Passat CC | 374 | 1145 |
| 6 | Volvo S60 | 295 | 1155 |
| 7 | Toyota Avensis | 194 | 514 |
| 8 | Peugeot 508 | 182 | 1012 |
| 9 | Opel Insignia | 153 | 685 |
| 10 | Skoda Superb | 88 | 653 |
| D Segmenti-Sedan toplam satış | | 4601 | 18.342 |
| D Segmenti-Sedan pazar payı | | % 7,4 | % 7,4 |

BMW 5 Serisi yakın takipte

Üzerinde durulması gereken konu otomobillerin fiyatıysa, bunu Haziran ayının satışlarından itibaren görmeye başlayacağız. Çünkü şu anda fiyatı yüksek olsa bile BMW 5 Serisi'nin satışları iyi gidiyor. Mercedes-Benz E Sınıfı ile aralarında ortalama 20.000 TL'lik bir fark bulunuyor. 1.6 litre motorlu ve 139.000 TL fiyatlı Mercedes-Benz E Sınıfı baki kalım dengeleri değiştirecek mi?



S Sınıfı "S" verdi

Lüks makam otomobilleri arasında kült bir model olan Mercedes-Benz S Sınıfı yenilendi. Dolayısıyla bir önceki modelin satışları azaldı. Bir başka deyişle Mercedes-Benz S Sınıfı satışlara biraz ara verdi. Bu boşluğu şimdilik markanın diğer modeli CLS dolduruyor. Bu iki modelin arkasından 7 Serisi, Panamera ve A8 modelleri geliyor.

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

| Sıra Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|------------------------------------|------------|-----------------|
| 1 Mercedes-Benz CLS | 21 | 120 |
| 2 BMW 7 Serisi | 12 | 60 |
| 3 Porsche Panamera..... | 8 | 41 |
| 4 Audi A8..... | 8 | 36 |
| 5 Mercedes-Benz S Sınıfı..... | 3 | 63 |
| F Segmenti toplam satış | 73 | 413 |
| F Segmenti pazar payı | % 0,10 | % 0,17 |

Rekabet artarak devam ediyor

Aylardır Dacia Duster ile Nissan Qashqai arasında kıyasıya bir rekabet devam edip gidiyor. Çok küçük farklarla, her ay bu iki modelden biri liderlik koltuğuna oturuyor. Şimdi bu iki modelin arasına Renault Captur girecek. Captur'un, uygun fiyatıyla hangi modelden müşteri çalacağını zamanla göreceğiz.



Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

| Sıra Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|-------------------------------------|------------|-----------------|
| 1 Nissan Qashqai | 1050 | 3806 |
| 2 Dacia Duster | 963 | 4290 |
| 3 Kia Sportage | 834 | 2717 |
| 4 Volkswagen Tiguan..... | 747 | 2566 |
| 5 Hyundai ix35..... | 673 | 2281 |
| 6 Nissan Juke | 329 | 1255 |
| 7 Chevrolet Captiva | 298 | 1272 |
| 8 Renault Captur..... | 270 | 284 |
| 9 Ford Kuga..... | 241 | 569 |
| 10 ... Skoda Yeti..... | 125 | 679 |
| Alt-SUV Segmenti toplam satış | 6.607 | 23.851 |
| Alt-SUV Segmenti pazar payı | % 10,6 | % 10,2 |

E segmenti - en çok satan 5 otomobil

| Sıra Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|-------------------------------------|------------|-----------------|
| 1 BMW 5 Serisi | 521 | 1735 |
| 2 Mercedes-Benz E Sınıfı | 358 | 875 |
| 3 Audi A6 | 64 | 474 |
| 4 Volvo S80 | 30 | 135 |
| 5 Jaguar XF | 6 | 36 |
| E Segmenti-Sedan toplam satış | 728 | 2.324 |
| E Segmenti-Sedan pazar payı | % 1,2 | % 1,0 |

VW Touareg öne geçti

Haberimizin girişinde de bahsettiğimiz gibi Volkswagen markası B, C ve D segmentlerinin yanı sıra Tiguan ve Touareg modelleriyle SUV segmentinde de başarılı işlere imza atıyor. 28 adetle lider olan Volkswagen Touareg'in ardından kuzeni Porsche Cayenne geldi. Bu segmentte Audi Q7'nin eski başarısı yokken, yeni BMW X5'in nasıl bir gelişme göstereceğini merakla bekliyoruz.

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

| Sıra Marka-Model | Mayıs 2013 | Ocak-Mayıs 2013 |
|------------------------------------|------------|-----------------|
| 1 Volkswagen Touareg | 28..... | 83 |
| 2Porsche Cayenne | 26..... | 108 |
| 3Mercedes-Benz M Sınıfı | 24..... | 66 |
| 4Land Rover Range Rover Sport | 23..... | 169 |
| 4BMW X5 | 13..... | 14 |
| Lüks SUV Segmenti toplam satış | 119..... | 541 |
| Lüks SUV Segmenti pazar payı | % 0,2..... | % 0,2 |

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
 TAKİP ETMEK
 İSTERSENİZ
 LOGOYA
 TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

şirketin web sitesine ulaşılır)

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz taktirde, sonsuza kadar sizinle kalır)
- Türkiye'nin en hızlı haber yapabilen otomobil dergisi (Örneğin 6 Eylül'de yayına girecek bir sayı için 5 Eylül'de bile haber yazabiliriz, test yapabiliriz, ilan kabul edebiliriz)
- Türkiye'nin en 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?

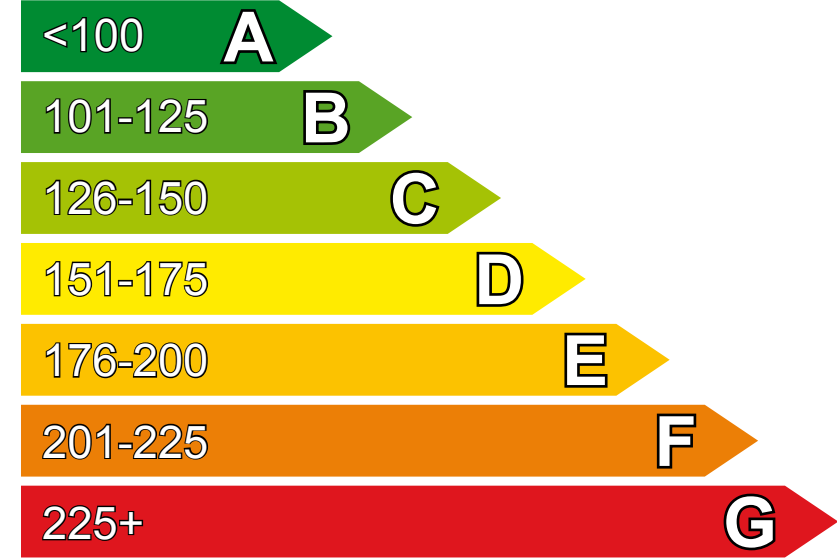
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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.



KÜÇÜK DOKUNUŞLAR

BMW'nin orta üst sınıftaki temsilcisi ufak bir makyaj geçirerek güncellendi.

Yazı: Tarık Akagün / Münih-Almanya

Fotoğraflar: BMW Medya



BMW'nin orta üst sınıftaki temsilcisi 5 Serisi ilk defa 1972'de yollara çıktı ve 2013'e kadar 6 nesilde 6.638.494 adetlik toplam satışa ulaştı. 2009 yılında yollara çıkan 6. nesil ise 1 milyon adetten fazla satışa ulaşarak en fazla satılan 5 Serisi oldu. Almanya'da satılan BMW 5 Serisi ailesinin yüzde 47'si Touring, yani station iken, ABD'de yüzde 40 ile sedan karoser, Çin'de ise yüzde 35 ile GT öne çıkıyor.

BMW'nin bu başarılı modeli 2013 model yılı kapsamında ufak bir makyaj gördü. Biz de makyajlı 530d Sedan ve 535i Gran Turismo'yu Almanya'da düzenlenen etkinlikte kullandık.

Daha aerodinamik

BMW 5 Serisi Sedan'da yapılan makyaj operasyonu, Mercedes-Benz E Sınıfı'nın makyajı yanında biraz daha hafif kalıyor. BMW yetkilileri zaten çok beğenilen bu tasarımı, global anlamda sınıfının en fazla satılan otomobili olduğundan çok değiştirmemişler. Değişiklikler ufak olsa da rüzgar direnci 0.28 Cd'den 0.25 Cd'ye



**DİJİTAL GÖSTERGE
TABLOSU OPSİYONEL.
IDRIVE'IN ÇEVİRMELİ
KUMANDASINA
DOKUNMATİK ÖZELLİĞİ
EKLENMİŞ.**





MAKYAJLA BİRLİKTE TAMPONUN KENARLARINDAKİ KROM PARÇALAR YENİLENMİŞ VE FARLARDAN RADYATÖR IZGARASINA GİDEN BİR KAT İZİ OLUŞTURULMUŞ. SİNYALLER AYNAYA TAŞINMIŞ.

indirgenmiş. Otomobilin burun yapısına bakıldığında farklı bir ön tampon görülüyor. Bu fark tamponun iki köşesindeki alüminyum çerçevelerin olduğu bölgede görülüyor. Ayrıca farların üst çizgisi radyatör ızgarasına doğru ufak bir çentikle birleştirilmiş. Yan sinyaller ise aynalara adapte edilmiş. Arka tasarımıdaysa LED'li stop lambalarının çizgilerine daha fazla vurgu yapılmış ve arka tampona

krom bir çita uygulanmış. İç mekandaki en büyük yenilikse Connected Drive'ın yeni neslinin uygulanması ve iDrive'ın üst kısmına "touch pad" stili dokunmatik özelliği kazandırılmış.

Bu kadar tasarım yeter. Şimdi yola çıkma vakti. Otomobilin şasi ve direksiyon sistemine ince ayar yapılmış. Bunun sonucunda konfor ve sportiflik dengesi çok iyi sağlanmış. Ama yine





ÇİN PAZARINDA ÇOK
TUTULAN 5 SERİSİ
GT, ARKA KOLTUK
KONFORUNDA 7
SERİSİ'Nİ ARATMIYOR.



BMW 530d Sedan

BMW 535i GT

Fabrika verileri

| | | | |
|------------------------------------|---|----------------------------|-------------------------------|
| Motor: | 2993 cc, sıralı 6 silindirli, 2979 cc, sıralı 6 silindirli, direkt benzin | common rail turbo dizel | enjeksiyon, twin scroll turbo |
| Şanzıman: | 8 ileri otomatik | 8 ileri otomatik | |
| Maksimum güç: | 258 HP @ 4000 d/d | 306 HP @ 5800-6000 d/d | |
| Maksimum tork: | 560 Nm @ 1500-3000 d/d | 400 Nm @ 1200-5000 d/d | |
| Maksimum hız: | 250 km/s | 250 km/s | |
| 0-100 km/s: | 5.8 sn | 6.1 sn | |
| Bagaj hacmi: | 520 lt | 500-1700 lt | |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4907 / 1860 / 1464 mm | 5004 / 1901 / 1559 | |
| Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): | 6.0 / 4.6 / 5.1 lt/100 km | 11.2 / 8.2 / 6.5 lt/100 km | |
| Fiyat: | Henüz belli değil | Henüz belli değil | |

+ Performans, çekiş, direksiyon

- Bardaklıklar kullanışlı değil

+ Performans, iç hacim

- Bardaklıklar, koltuk hafıza butonlarının konumu

134 g/km

C

192 g/km

E

de 5 Serisi'nin bana göre en ayırt edici özelliği sınıfının en sportif sürüş özelliklerini sunması. Otomobilde yer alan 3.0 litrelik, 6 silindirli, common-rail turbodizel motor, 4000 d/d'de 258 HP güç, 1500-3000 d/d aralığında ise 560 Nm tork üretiyor. Güç makyajsız versiyonla aynı olsa da 0-100 km/s hızlanma değeri 0.2 saniye iyileşerek 5.8 sn olmuş. Bununla beraber ortalama yakıt tüketimi de 0.6 lt/100 km azalmış ve 5.1 lt/100 km olmuş. 530d, özellikle alt devirlerden gelen torkla birlikte etkili bir ivmelenme sağlıyor. Motor dizel olmasına rağmen güzel bir sese sahip. Vites konsolunda-

ki butondan sürüş karakterini değiştirebilmek (Sport+, Sport, Comfort, Comfort+, EcoPro) mümkün. EcoPro modunun eskiye göre bir farkı ayak gazdan çekildiğinde motorla şanzımanın bağlantısını kesebilmesi, yani vitesi boşa atabilmesi. Bu sayede otomobil hafif eğimli yollarda akarcasına gidebiliyor.

Aynı gün içinde kullandığım ikinci otomobil ise 535i GT idi. Klasikleşmiş otomobil tasarımlarından sıkılanlar için olan bu otomobilin arka koltuklarında sunduğu yaşam alanı 7 Serisi ile rekabet edebilir. Koltuk sırt eğimi ayarlanabilen bu otomobilin bagaj hacmi makyaj kapsamında hacmi 60 litre artarak 500-1700 lt olmuş. Sıralı 6 silindirli, twin scroll (çift girişli) turbo motor ipeksi bir yumuşaklıkta ve kulak okşayan bir sesle çalışıyor. Ama çok da güçlü ve 1940 kg'lık ağırlığa sahip otomobili hiç zorlanmadan taşıyor ve fabrika verilerine göre 6.1 saniyelik 0-100 km/s süresi sağlıyor.

Sonuç

Makyajlı BMW 5 Serisi ailesindeki görsel değişimi ancak dikkatli gözler algılayabilir. Yapılan değişiklikler ufak olsa da iyi sonuçlar verdiği kesin.

GÖRÜŞ FARKI

Fiat 500L, çok ferah ön görüş açılarıyla kolay bir kullanım sunuyor.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün / Sapanca



İlk defa 1957 yılında doğan ve İtalyan halkının mobilize olmasında büyük pay sahibi olan orijinal Fiat 500 1975 yılına kadar üretildi. 2007'de ise ikinci defa doğdu ve deyim yerindeyse yeni bir kimlik kazanarak bir moda ikonu halini aldı. Günümüze kadar 110'dan fazla ülkede 1 milyondan fazla satışa ulaşan Fiat 500 gamı, sonradan yollara çıkan 500C ve şimdi 500L ile geniş bir aile halini aldı. Bu aile 2014'te tanıtılacak 500X ile daha da genişleyecek. Arazi şartlarına daha uygun olan 500X'in Türkiye'de satışına ise 2015 yılında başlanması bekleniyor.

Bu kısa bilgilendirmeden sonra gelelim Fiat 500L'ye. Fiat'ın Mayıs 2013'te Türkiye'de satışına başladığı ama bu süreçte reklam ve tanıtımına henüz başlamadığı 500L, bir ayda 190 adetlik satışa ulaşarak küçük MPV sınıfının en çok satan üyesi oldu. Reklam ve tanıtımsız ulaşılan bu satış, Fiat Türkiye'nin ilk başta 1500 adet olarak belirlediği 2013 satış hedefini 5000 adet olarak revize etmesine neden olmuş. Biz de Fiat'ın yeni otomobili 2013 500L'yi İstanbul-





GÖSTERGE TABLOSUNUN ÜST KENARLARI BAZEN DİREKSİYON TARAFINDAN PERDELENİYOR. TRACTION+, ROCKSTAR'A ÖZGÜ. CAM TAVANLI VERSİYONDA BAŞ MESAFESİ BİRAZ KISITLIYDI.



Sapanca arasında düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullandık.

Fiat 500L'in ülkemizde 1.4 16V Fire 95 HP (Pop ve Popstar donanım seviyeleri), 0.9 Turbo Twinair 105 HP (Rockstar) benzinli ile 1.3 16V Multijet II 85 HP (Pop / Popstar / Rockstar), 1.6 16V Multijet II 105 HP (Popstar / Rockstar) turbodizel olmak üzere 4 motor seçeneği ile 39.900 TL'den başlayan fiyatlarla satılıyor. Biz test sürüşünde 1.6 Multijet 105 HP Popstar (52.750 TL) ve 1.6 Multijet 105 HP Rockstar (56.750 TL) versiyonlarını kullanma fırsatı bulduk. Otomatik şanzıman arayışında olanlar içinse otomatikleştirilmiş manuel şanzıman olan Dualogic 1.3 Multijet motorunda sunuluyor.

Fiat 500L'nin tasarımında üç unsura önem verilmiş. Aslında bu unsurlar L harfinin de kaynağı. İngilizce'de Large (büyük), Light (hafif) ve Loft (yüksek) kelimelerinin ilk harfi 500L'nin L'sinin kaynağı olarak gösteriliyor.

Pop-Popstar ve Rockstar farkı ne?

Fiat 500'ün sevimli hatlarının devam ettirildiği 500L'nin Pop ve Popstar versiyonlarında uzunluğu 4147

mm, genişliği 1784 mm, yüksekliği ise 1665 mm. Rockstar'da ise dingil mesafesinde bir değişiklik yok ama diğer boyutlarda (uzunluk + 121 mm, genişlik + 16 mm, yükseklik + 13 mm) farklar var. Bunun nedeniyse Rockstar'ın daha agresif görünen özel tamponları, plastik kaplamalı çamurluk dodikleri ve yükseltilmiş, araziye daha uygun hale getirilmiş süspansiyonu. Yurtdışında Trekking adıyla satılacak Rockstar versiyonun ilk defa Türkiye'de satışa sunulduğunu da belirtelim.

Fiat 500L'nin iç tasarımı ferah ve fonksiyonel. 22 adet eşya gözünün sunulduğu otomobilin ön konsolu da farklı renklerdeki dekorlarla görsel açıdan da zenginleştirilmiş. Bu otomobilde yumuşak dokunuşlu plastik malzemelere ise yer verilmemiş.

İç mekanda beni en çok etkileyen nokta çok başarılı ön görüş açısı oldu. A sütunu bölgesindeki üçgen cam, kör nokta sorununu büyük oranda çözüp, çapraz görüşleri ferahlatarak otomobile daha rahat hakim olunmasını sağlıyor. Günümüz modern otomobillerinin çoğu bu kadar ferah görüş açıları sunamıyor. Bu da sürüş

güvenliğine etki eden bir durum. İç mekandaki diğer fark yaratan noktaysa koltukların sunduğu değişkenlik. Arka koltuklar ileri-geri hareket edebilmelerinin yanı sıra, sırt eğimleri de ayarlanabiliyor. Sağ ön koltuk sırtlığı da katlanarak 2.4 metreye kadar yüklerin taşınabilmesine olanak tanıyor. Ayırıcı bir raf ile ikiye bölünen bagajın 412 litrelik bagaj hacmi, küçük sınıf bir MPV için gayet başarılı. Arka koltuklardan söz açılmışken panoramik cam tavanlı versiyonlarda arka koltuktaki baş mesafesinin uzun boy-lular için biraz yetersiz olduğunu ekleyeyim.

Sürüş özellikleri - performans

Fiat 500L'nin ilk olarak 1.6 16V Multijet II 105 HP Popstar versiyonunu kullandım. Yukarıda da belirttiğim gibi otomobilin görüş açıları başarılı. Ancak direksiyon simidinin üst kısmının hız göstergesinin sol üst, motor devir saatinin ise sağ üst kısmını biraz perdelediğini söylemeliyim. Orta konsolun üst kısmındaki 5 inçlik dokunmatik ekranın kullanımı anlaşılır ve buradan Eco:Drive Live programına girerek tüketimle ilgili anlık bilgilere ulaşabilmek mümkün. Bu program sürücünün kullanım tarzını ana-

liz ederek tüketimi azaltmaya yardımcı olacak yönlendirmeler yapabiliyor. Bu sistemde sürüş karakteri yeşil, turuncu, sarı ve kırmızı olarak ve bir sayısal (yüksek rakam, iyi ekonomi)ekonomi indeksi ile değerlendiriliyor. Standart donanımda bulunan ve sarsıntısız çalışan stop-start sistemi de yakıt ekonomisine katkı sağlayan unsurlardan.

Otomobilde bulunan 1.6 litrelik ikinci nesil Multijet'te, üçüncü nesil common rail yakıt püskürtme sistemi bulunuyor. Bu sistemde enjektörler 8



İLGİNÇ TASARIMLI EL FRENİ FIAT PANDA'DA DA MEVCUT. KAPI İÇİ ERGONOMİSİ BAŞARILI. EŞYA GÖZÜ İSE YETERİNCE GENİŞ.

defaya kadar püskürtme yapabiliyor. 3750 d/d'de 105 HP maksimum güç üreten bu motorun 320 Nm'lik maksimum torku ise 1750 d/d'den itibaren ortaya çıkıyor. 2000 d/d'nin altında gaz pedalına biraz ağır tepki veren motor, bu devirden sonra kendine gelmeye başlıyor. Açıkçası çekiş fena değil, ama 320 Nm'yi pek hissedemediğimi de söylemem gerek. 6 ileri oranlı şanzımanın vites geçişleri ise pürüzsüz ve rahat.

Kabin gürültüsü küçük sınıf bir MPV için başarılı olan 500L'nin süspansiyon konforu iyi. Sürüşü doğal olarak dinamik değil ama virajlarda tedirginlik yaşatmıyor. Zaten elektronik sürüş destek sistemleri de (ASR, ESP, ERM-devrilme önleme sistemi) güvenliğin

sigortası olarak standart olarak tüm versiyonlarda sunuluyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanması 11.3 saniyede tamamlayan 1365 kg ağırlığındaki 500L 1.6 Multijet Popstar 2013'ün maksimum hızı ise 181 km/s. Yakıt tüketimiye şehiriçinde 5.4lt/100 km, şehirdışında 3.9 lt/100 km, ortalamada ise 4.5lt/100 km.

Gelelim 500L 1.6 Multijet Rockstar'a. Yukarıda Rockstar'ın birkaç farklılığından bahsettim. Ama farklar bunlarla sınırlı değil. Farklı karoser detaylarının yanı sıra, Popstar'ın 205/55 R16 ebadındaki yaz lastiklerinin yerine 225/45 R17 ebadında M+S lastikler, kilitli diferansiyel etkisi yapan Traction+ çekiş kontrol sistemi de Rockstar'ın farklılıkları ara-



ROCKSTAR VE POPSTAR FARKI TAMPONLARDAN ANLAŞILIYOR. 412 LT'LİK BAGAJDAN RAF MEVCUT. YÜKLEME EŞİĞİ ALÜMİNYUM KAPLI. MUD+SNOW LASTİKLER TAKILI ROCKSTAR'IN GÖVDESİ BİRAZ DAHA YÜKSEK.



| | Popstar | Rockstar |
|--------------------------------------|--|--|
| Fabrika verileri | | |
| Motor: | 4 silindirli, 16V, 1598 cc, turbodizel | 4 silindirli, 16V, 1598 cc, turbodizel |
| Şanzıman: | 6 ileri manuel | 6 ileri manuel |
| Maksimum güç: | 105 HP@3750 d/d | 105 HP@3750 d/d |
| Maksimum tork: | 320 Nm@1750 d/d | 320 Nm@1750 d/d |
| Maksimum hız: | 181 km/s | 175 km/s |
| 0-100 km/s: | 11.3 sn | 11.3 sn |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4147/1784/1665 mm | 4268/1800/1678 mm |
| Bagaj hacmi: | 412/1480 lt | 412/1480 lt |
| Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): | 5.4/ 3.9/ 4.5 lt/100 km | 5.6/ 4.1/ 4.7 lt/100 km |
| Fiyat: | 52.750 TL | 56.750 TL |

KÜÇÜK SINIF BİR MPV OLAN 500L, YILSONUNA KADAR 5000 ADETLİK SATIŞ HEDEFLİYOR.

+ Görüş açıları, rahat vites geçişleri

- Cam tavanlı versiyonda kısıtlı arka baş mesafesi

117 g/km **B**

122 g/km **B**

sında. Rockstar'ın daha yüksek karo-seri nedeniyle otomobilde yana yatma eğilimini azaltmak için biraz daha sert süspansiyon kullanılmış. Tabi 17 inçlik jant-lastik kombinasyonu da bu sertlikte pay sahibi. Ama endişelenmeye gerek yok, çünkü 500L, Rockstar versiyonunda bile yeterince konforlu. Maksimum hızı 175 km/s olan yeni Fiat 500L 1.6 Multijet Rockstar'ın yakıt tüketim değerleri ise aynı mo-

tora sahip Popstar'a göre her disip-
linde 0.2lt/100 km oranında daha yüksek.

Sonuç

Farklı çizgisini ferahlık hissi ve fonksiyonellikle birleştiren 500L, 3 kapılı Fiat 500'ü beğenen ama yeter-siz iç mekan özellikleri nedeniyle bu aracı tercih etmeyen, şehirli ve genç insanlara yönelik tasarlanmış bir MPV.



OPEL, CABRIO'DA SINIF ATLADI

Uzun zamandır cabrio otomobil üreten Opel, C segmentinde yer alan Astra TwinTop'ı yenilemek yerine, Cascada adıyla D segmentinde yer alan yepyeni bir cabrio geliştirip satışa sundu.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Emre Anamur ve Opel Medya

Opel tarafından Almanya'da tasarlanıp geliştirilen ve Polonya'daki Gliwice fabrikasında üretilen yepyeni cabrio model Cascada'yı İzmir'in tatil beldesi Çeşme ve çevresinde kullandık.

C'den D'ye sıçrayış

Opel, kompakt sınıfta yer alan Astra TwinTop modelinin üretimini sona erdirip, bir üst segment olan orta sınıfta Cascada adlı yeni cabrio modeliyle C'den D'ye sıçramış oldu. 4696 mm uzunluğa, 1839 mm genişliğe ve 1443 mm yüksekliğe sahip Opel Cascada'nın dingil mesafesi 2695 mm. Bu dingil mesafesi, Insignia modelinden 40 mm daha kısa. 2+2 oturma düzenli, 4 kişilik bir cabrio olan Cascada'nın kumaş tavanı sadece 17 saniyede açılabilir. Tavanı kapatma süresi de aynı. Bu işlem, ister orta konsoldaki butona, ister



kontak anahtarındaki butona basarak tamamen elektrikli olarak gerçekleşiyor. Tavan mekanizmasının 50 km/s hıza kadar çalıştığını da belirtiyim. Böylece yolda giderken bile tavanı açıp kapatabilirsiniz. Cascada ile Astra TwinTop karşılaştırıldığında, Cascada'nın burulma konusunda yüzde 41, bükülme konusunda ise yüzde 27 daha sert olduğu belirtiliyor. Tavan rengi olarak siyah, bordo ve kahverengi tercih edilebilirken, gövde rengi seçeneği sayısı 10. Cascada'nın bagaj hacmi, otomobilin üstü açıkken 280 litre, üstü kapalıyken ise 380 litre. Öte yandan; iki kişilik kullanımda, FlexFold sistemi sayesinde elektrikli olarak öne katlanan arka koltuklar sayesinde bu hacim 750 litreye çıkıyor. Ayrıca 1818 mm uzunluğundaki yükleri taşımak da mümkün oluyor.

Kaliteli iç mekan

Opel Cascada'nın iç mekanı, şık ve rahat deri koltuklar, yüksek donanım ve deri kaplı ön konsolla bu sınıftaki kalite beklentisini karşılıyor. İşçilik konusunda da gözüme bir olumsuzluk çarpmadı. Motor çalıştırıldığında, büyük kapılar nedeniyle oldukça geride kalan emniyet kemerleri-



4696 MM UZUNLUĞA SAHİP OPEL CASCADA'NIN DİNGİL MESAFESİ 2695 MM. D SEGMENTİNDEKİ CABRIO OTOMOBİLİN TAVANI SADECE 17 SANİYEDE AÇILIYOR.



KALİTELİ İÇ MEKANA SAHİP CASCADA'DA TAVAN BUTONLA AÇILIYOR. EMNİYET KEMERİ OTOMATİK OLARAK ÖNE GELİYOR.



nin otomatik olarak öne gelmesi, cabrio otomobillerde olmazsa olmazlardan. Kokpitin makyaj öncesi Ingisnia modelini yansıtmaması ise, Cascada'nın daha yola çıkar çıkmaz biraz eskimesi sonucunu doğurmuş. Ancak bu noktada; gösterge birimlerinin takibi, eşya gözü ve ergonomi konuların-

da bir sorun olmadığını belirteyim. Elektronik park freni, orta konsolda yerden tasarruf edilmesini sağlamış.

Yeni 1.6 turbo motor

Çeşme'de kullanmış olduğum Cascada modelinde, Opel'in yeni 1.6 litrelik, direkt enjeksiyonlu, 4 silindir-

li, turbo benzinli motoru yer alıyordu. 170 HP güç ve overboost fonksiyonu sayesinde 280 Nm tork üreten bu motor, otomobile 222 km/s'lik maksimum hız ve 9.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. 6 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motorun ortalama yakıt tüketimi

ise 6.3 lt/100 km. 1733 kg boş ağırlığa sahip Cascada 1.6 SIDI Turbo Ecotec Otomatik, gücünü ön tekerleklere aktarıyor. Otomatik şanzımanın Active Select özelliği, viteslerin sürücü tarafından manuel olarak değiştirilmesine olanak tanıyor. HiPerStrut şasi, sürücüye "Standart", "Tour" (Konfo-

ra yönelik) ve "Sport" (Sportif kullanıma yönelik) ayarları arasında seçim yapmasını sağlarken, opsiyonel olan FlexRide sisteminin fiyatı bu versiyonda 2760 TL.

Baz fiyatı 96.000 TL

Opel Cascada Türkiye'de ikisi de Cosmo donanımına sahip 1.6 SIDI Turbo Ecotec Otomatik 170 HP benzinli ve 2.0 CDTi Otomatik 165 HP turbo dizel motor seçenekleriyle satışa sunuldu. Opel Türkiye Genel Müdürü Özcan Keklik, benzinli seçeneğin fiyatını 96.000 TL, dizel seçeneğin fiyatını ise 119.400 TL olarak açıkladı. Avrupa genelinde, satışa sunulduğu 20 Nisan 2013 tarihinden bu yana 5500 adetlik sipariş alan Opel Cascada'nın Türkiye'de 2013 yılı satış hedefi ise 50 adet. Bu kısıtlı hedefin en önemli nedenlerinden biri, Türkiye'de cabrio otomobil satışının çok sınırlı olması. Halbuki bir yılda Türkiye'dekinden çok daha az sayıda gün güneş alan İngiltere ve Almanya'da bu tür otomobillere yüksek talep var. Az sayıda satılacak olsa da, Cascada sahiplerinin araçlarını yaz-kış keyifle kullanacaklarını düşünüyorum. Zaten Opel'in en büyük iddiası da bu: Cascada, dört mevsimlik bir otomobil.



**BAGAJ, TAVAN
AÇIKKEN 280,
KAPALIYKEN
İSE 380 LİTRE
KOLTUKLAR
ÖNE
KATLANINCA
750 LİTREYE
ÇIKIYOR. ARKA
KOLTUĞA
GEÇİŞ CABRIO
KONUMUNDA
SORUNSUZ.**



Opel Cascada 1.6 SIDI Turbo Ecotec Otomatik

Fabrika verileri

| | |
|---------------------------|---|
| Motor: | 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli |
| Şanzıman: | 6 ileri otomatik |
| Maksimum güç: | 170 HP @ 4250-6000 d/d |
| Maksimum tork: | 260 Nm @ 1650-4250 d/d (overboost ile 280 Nm) |
| Maksimum hız: | 222 km/s |
| 0-100 km/s: | 9.6 sn |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4696 / 1839 / 1443 mm |
| Bagaj hacmi: | 280-380-750 lt |
| Tüketim (ortalama): | 6.3 lt/100 km |
| Fiyat: | 96.000 TL |

- + Tavan açılma-kapanma hızı, segmentine göre uygun fiyat
- Tavan kapalıyken arka oturma alanı kısıtlı

148 g/km

C



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 61 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.**



UZUN YOL ARKADAŞI

Makyajlı E 250 CDI 4Matic, stabil sürüşü, konforlu süspansiyon sistemi, performansı ve yakıt tüketimiyle gerçek bir uzun yol arkadaşı.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Mercedes-Benz'in üst orta sınıftaki temsilcisi E Sınıfı (E-Class, ülkemizde E-Serisi olarak isimlendiriliyor) 2013'ün Ocak ayında makyajlanarak bu sayfalarda görülen tasarımına kavuştu. 2009 yılında tanıtılan sedan karoserli W212 kodlu E Sınıfı, geçen süre zarfında 600 bin adetten fazla satışa ulaşarak kendinden beklenileni fazlasıyla vermişti.

Makyajla birlikte otomobilin görsel ifadesi de değişmiş. Burun kısmında yeni tampon, yeni farlar ve yeni radyatör ızgarası adeta otomobilin imzası olmuş. Farlar eskiden farklı olarak tek parça olmasına rağmen LED'li gündüz farlarının çizgisi nedeniyle iki parçalı hissi veriyor. Bu arada aracın kısa farlarının da LED teknolojili olduğunu belirtelim. Uzun farların da LED olması ise opsiyonel. Makyajın etkileri yandan bakıldığında da fark ediliyor ve önceki modelde yer alan arka çamurluktaki "ponton" kıvrımının terk edildiği göze çarpıyor. Aracın arka tarafındaki değişiklikler de öndeki kadar belirgin. Makyaj kapsamında arka tampon ve stop lambaları değişime uğramış.



**İŞÇİLİK SEVİYESİ ESkiye GÖRE
YÜKSELTİLMİŞ. MAKYAJLA BİRLİKTE
HAVALANDIRMA IZGARALARININ
FORMU DEĞİŞMİŞ, ANALOG SAAT
UYGULANMIŞ.**



ÖN KOLTUKLAR UZUN YOLCULUKLARDA BİLE YORMUYOR. ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN DİZ VE BAŞ MESAFESİ BAŞARILI.



Sportiflikten çok rahatlığın ön planda tutulduğu iç mekanda da bir takım yenilikler söz konusu. Bunlardan ilki havalandırma ızgaraları ve orta konsolun üst kısmına yerleştirilen analog saat. Ayrıca önceden 5 parçalı olan kadran grubu artık 3 parçalı ve COMAND sisteminin orta konsolun üst kısmındaki ekranı da daha hoş bir çerçeveye sahip. Kalite hissi ve işçilik eskiye göre biraz daha iyileştirilmiş. Yumuşak dokunma hissi plastik malzemeler, parlak ceviz kaplamalar ve

açık renkli deri döşemeler iç mekana seçkin ve huzurlu bir hava katmış. Diz ve baş mesafesi böyle bir araçtan bekleneceği gibi sorunsuz. 540 litrelik bagaj hacmi de iyi bir değer. Bunun dışında kullanışlılık konusunda da çeşitli eşya gözleri sayesinde bir sıkıntı yaşanmıyor.

Sürüş özellikleri

Otomobilin rahat sürücü koltuğuna kurulduğunda yadırgadığım tek şey koltuğun ileri-geri ayarının manuel



EL FRENI KUMANDASI BİR MERCEDES-BENZ GELENEĞİ OLARAK SOL TARAFTA, AYDINLATMA GRUBU KUMANDASININ ALTINDA. GÖSTERGE TABLOSU ŞIK. İÇ MEKAN KULLANIŞLILIĞI EŞYA GÖZLERİ VE BARDAKLIKLAR İLE ARTTIRILMIŞ. ÇİFT TARAFLI KLİMANIN İKLİMLENDİRME ÖZELLİKLERİ İYİ.



olarak yapılması oldu. Aslında bu büyük bir sorun değil ama sırt eğim ayarı ve minder yüksekliği elektrikli olunca insan doğal olarak ileri-geri ayarının da elektrikli olmasını bekliyor. E 250 CDI 4Matic'te 2143 cc'lik 4 silin-

dirli turbo dizel motor görev yapıyor. 204 HP'lik maksimum gücünü 3800 d/d'de üreten bu motorun asıl etkileyici tarafıysa 1600 d/d'de ortaya çıkan 500 Nm'lik torku. Start-stop sistemi ile donatılmış bu motor, sessiz ve sarsın-

tısız çalışmasının yanı sıra performans yönünden de beklentileri rahatça karşılıyor. Zaten videoda ve tabloda test sonuçlarını bulabileceksiniz. Üretilen güç 7 ileri oranlı 7G-Tronic Plus şanzımanla 4 tekerleğe birden aktarılıyor.

Araca 70 kg gibi bir ekstra ağırlık getiren 4Matic sistemin ön – arka güç dağılımı ise yüzde 45-yüzde 55 oranında.

Çok diskli merkezi bir diferansiye-



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

le sahip olan sistem, değişen zemin koşullarına göre bu oranı 30:70 veya 70:30 aralığında değiştirebiliyor. Temiz asfalt yüzeylerde pek fark yaratmayan sistem; ıslak, tozlu asfaltta gücün yere daha etkin aktarılmasını sağlayarak etkileyici bir çekiş-traksiyon sunuyor. Test aracımızda Avantgarde tasarım konsepti kapsamında gelen Direct Control spor süspansiyon vardı. Standart süspansiyona göre 15 mm daha düşük olan bu süspansiyon yol tutuşa olumlu katkılar yapmasının yanı sıra çok konforlu. Bunu otomobille yola ilk çıktığınız andan itibaren hissediyorsunuz. Eğer zeminde çok abartılı bir bozukluk yoksa, otomobil adeta akarcasına ilerliyor. Otoyolda ise çok stabil ve uzun süreli kullanımlardan sonra bile bir yorgunluk hissi olmuyor.

Sonuç

Mercedes-Benz E 250 CDI 4Matic konfor, performans, güvenlik ve yakıt ekonomisini başarılı şekilde bir araya getirmiş. Yeni yüzü ve yeni teknolojileri ile (çarpışma önleme yardımcısı gibi) eskisinden daha çekici.

Mercedes-Benz E 250 CDI 4Matic

Fabrika verileri

| | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| Motor: | 2143 cc, 4 silindirli, turbodizel |
| Şanzıman: | 7 ileri oranlı otomatik |
| Maksimum güç: | 204 HP @ 3800 d/d |
| Maksimum tork: | 500 Nm @ 1600-1800 d/d |
| Maksimum hız: | 238 km/s |
| 0-100 km/s: | 7.9 sn |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4879/ 1854 / 1474 mm |
| Bagaj hacmi: | 540 lt |
| Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): | 6.6 / 5.0 / 5.7 lt /100 km |
| Baz fiyat/test aracı fiyatı: | 211.900 TL/227.425 TL |

Test verileri

Hızlanma

| | |
|-------------|---------|
| 0-50 km/s: | 2.6 sn |
| 0-80 km/s: | 5.6 sn |
| 0-100 km/s: | 8.1 sn |
| 0-120 km/s: | 11.6 sn |

Ara hızlanma

| | |
|---------------------|--------|
| 60-100 km/s (D'de): | 4.9 sn |
| 80-120 km/s (D'de): | 6.2 sn |

Frenleme

| | |
|-------------|--------|
| 100-0 km/s: | 37.6 m |
| 80-0 km/s: | 23.9 m |
| 50-0 km/s: | 9.4 m |

+ Stabilité, çekiş, yalıtım, konfor

- Koltuk ileri-geri ayarı manuel

149 g/km

C



TAM KIVAMINDA

MQB platformu kullanılarak üretilen yeni Seat Leon 1.4 TSI FR; performansı, kabul edilebilir tüketimi ve bir kompakt hatchback'ten beklenen genişlikteki iç mekanıyla tam kıvamında bir otomobil.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün





Bir önceki nesil Seat Leon, 2005 yılında yollara çıktığında, kompakt hatchback sınıfı için cesur bir tasarım örneği idi. Yeni nesil Leon onun kadar cesur olmasa da keskin hatları ve daha yere yapışık görünümüyle halen çok şık. VW Golf ve Audi A3 gibi otomobillerin üretildiği MQB adlı modüler platform kullanılarak hazırlanan yeni nesil Leon, bu platform sayesinde eskiye göre yaklaşık 90 kg kadar hafif olabilmiş. Eski Leon FR ile yeni Leon FR'nin ölçüleri arasında hissedilir farklar var. Öncelikli olarak yeni Leon FR'nin 2634 mm'lik dingil mesafesi eski FR'dan 56 mm, 1816 mm'lik genişliği ise 48 mm daha fazla. Bununla birlikte aracın 4271 mm'lik uzunluğu 38 mm, 1444 mm'lik yüksekliği ise 5 mm azalmış. Bagaj hacmi ise 39 litre gibi hatırı sayılır bir büyümeye kay-

ÖN KONSOLUN ÜST KISMI YUMUŞAK DOKUNUŞLU PLASTİKTEN, KALAN YERLER SERT PLASTİKTEN ÜRETİLMİŞ. KUMANDALAR SADE VE ANLAŞILIR.





**380 LİTRELİK BAGAJ
ESKİYE GÖRE 39 LT
DAHA BÜYÜK. TAM LED
FARLAR OPSİYONEL. BU
ÖZELLİK ANCAK DAHA ÜST
SINIFLARDA SUNULUYOR.
FR KENDİNE HAS ARKA
TAMPONA SAHİP.**



dederek 380 litreye ulaşmış.

FR'ın farkları ne?

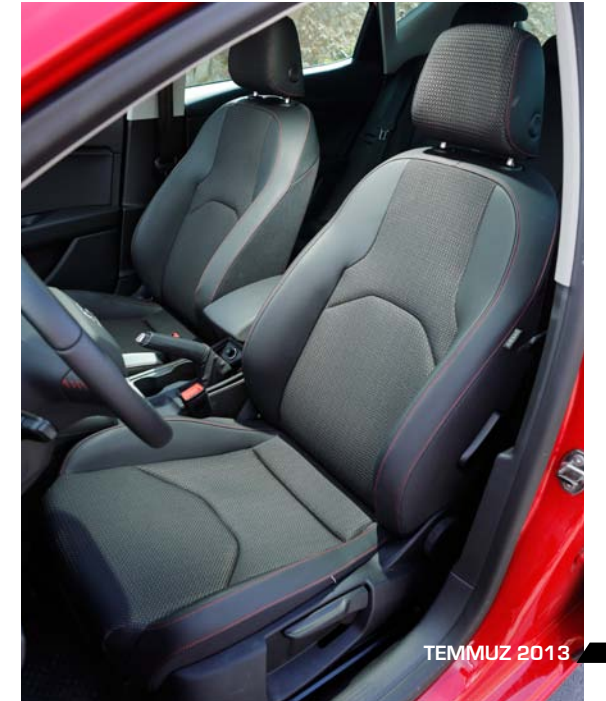
Öncelikle, aracın ölçüleri farklı. FR, diğer versiyonlardan 8 mm daha uzun ve sportif süspansiyon nedeniyle de 15 mm daha alçak. Burnunda FR amblemi barındıran otomobilin arka tamponu da plakalık çevresindeki siyah kaplama ile daha sportif. Ama en büyük fark LED'li stoplar ve opsiyonel olarak (Leon FR Plus Paket kapsamında 3000 TL'ye) alınabilen tam LED'li farlar. Vites körüğünde, direksiyonda ve koltuklarda kullanılan kırmızı dikişler de FR'a özgü. Otomobilin kalite hissi eskisine göre belirgin şekilde artmış. Konsolun üst kısmında yumuşak plastik malzeme, alt kısımlarda ise sert plastik malzemeler kullanılmış. Eşya gözü açısından sorunu olmayan otomobilin arka koltuklarındaki diz ve baş mesafesi de bekleneleli veriyor.

Sürüş özellikleri

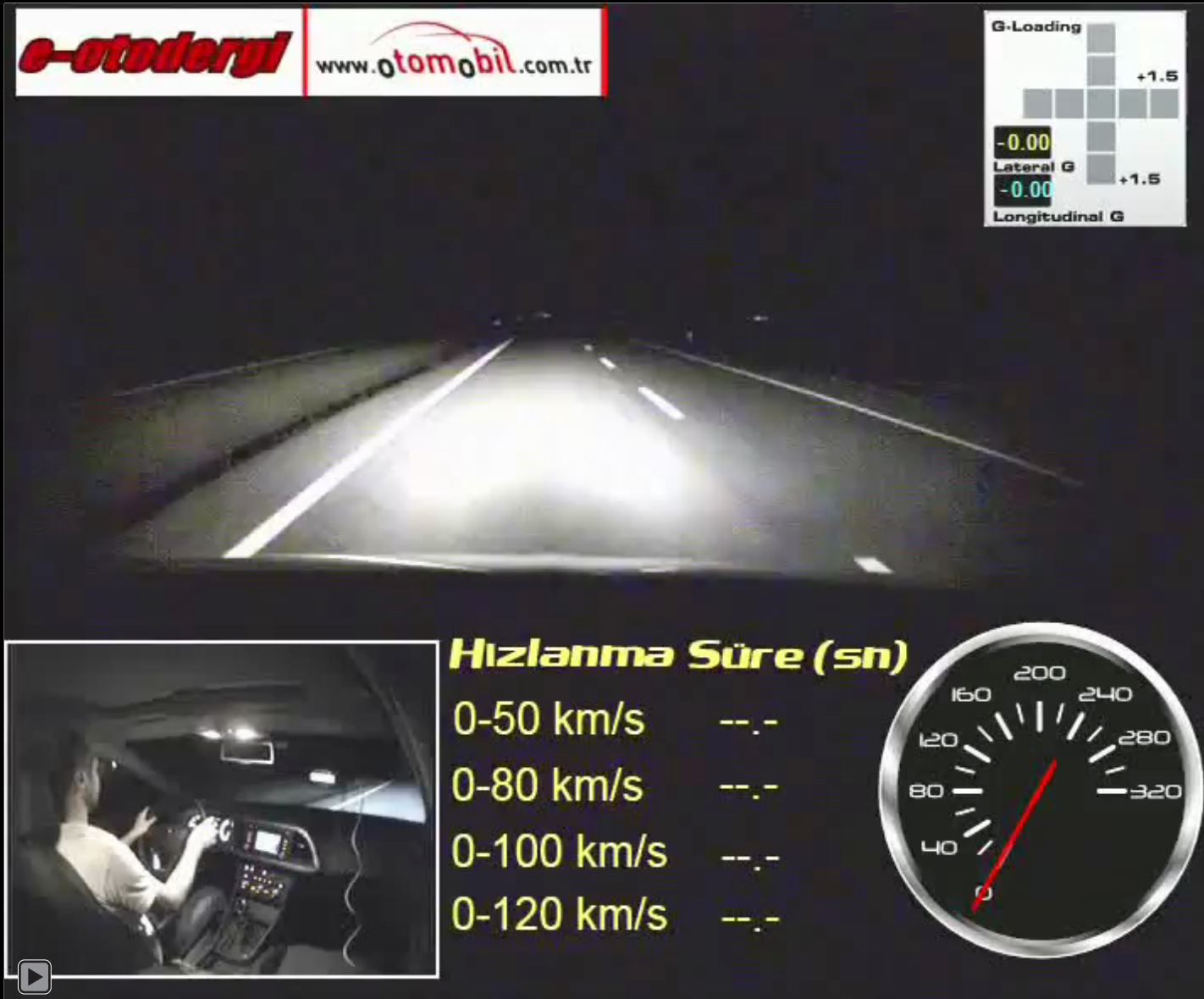
Otomobilde bulunan 1.4 TSI motor, 4500-6000 d/d aralığında 140 HP güç, 1500-3500 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. Hem gücün, hem de torkun geniş devir bantlarına yayılmış olması gaz pedalına basıldığında ke-



ORTA KONSOLDAKİ BUTONA BASTIKTAN SONRA SÜRÜŞ MODU NORMAL, SPOR, EKO VE KİŞİSEL OLARAK AYARLANABİLİYOR. USB VE AUX GİRİŞİ TORPİDO GÖZÜNDE. ARKA KOLTUKLAR SINIF ORTALAMLARINA UYGUN. ÖN KOLTUKLARIN YAN DESTEKLERİ HIZLI VİRRAJLARDA İŞE YARIYOR. KAPI İÇİ CEPLER YETERLİ.



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

yifli sonuçlar alınmasını sağlıyor. Çekiş ve performans ile ilgili hiçbir sıkıntı yok. Ayrıca 6 ileri oranlı manuel şanzımanın vites geçişleri de çok rahat. Araç, yaptığımız hızlanma testlerinde fabrika verisinden biraz geride

kalsa da yine de gayet etkili ivmelenmeye sahip. Tüm test sürecinde elde ettiğimiz 7.2 lt/100 km'lik tüketim ortalaması da fazla sayılmaz. Aracın sürüş karakterini orta konsoldaki buton ve 5.8 inçlik dokunmatik ekran vasıtasıyla

Normal, Spor, Eko ve Kişisel olmak üzere 4 farklı şekilde ayarlayabilmek mümkün. Bu ayarlar otomobilin gaz pedalı tepkisi ve direksiyon tepkisi üzerinde etkili. Önlerde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyona sahip Leon 1.4 TSI FR

140 HP (150 HP'den güçlü motorlarda arka süspansiyon bağımsız olacak) yukarıda belirttiğimiz gibi kendine has spor süspansiyona sahip ve virajlarda çok iyi yol tutuyor. Aşırı sert bir darbe olmadıkça süspansiyon konforu da yeterli. Yalnız bozuk yollarda ön konsolda hafif tıkırtılar oluşabildiğini söylememiz gerek. Otomobilin şehir içi kullanımı ise başarılı ön görüş

açıları sayesinde çok iyi. Arka çapraz görüş ise biraz kısıtlı. Hatırlanacağı gibi eski Leon'un tüm görüş açıları çok kötüydü.

Sonuç

Seat Leon 1.4 TSI 140 HP FR, yeterli iç mekan genişliği ile ve zevk veren sürüş özellikleri ile hem sportif, hem de günlük kullanıma uygun.

Seat Leon 1.4 TSI 140 HP FR

Fabrika verileri

Motor:1395 cc, 4 silindirli, turbo, direkt benzin enjeksiyon
 Şanzıman: 6 ileri oranlı manuel
 Maksimum güç: 140 HP @ 4500-6000 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-3000 d/d
 Maksimum hız: 211 km/s
 0-100 km/s: 8.2 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4271 / 1816 / 1444 mm
 Bagaj hacmi: 390 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 6.4 / 4.5 / 5.2 lt / 100 km
 Fiyat: 51.000 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 2.8 sn
 0-80 km/s: 5.65 sn
 0-100 km/s: 8.65 sn
 0-120 km/s: 11.7 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4./5. viteste): 6.9/8.8 sn
 80-120 km/s (5./6. viteste): 9.1/11.3 sn

Frenleme

100-0 km/s: 37.3 m
 80-0 km/s: 23.7 m
 50-0 km/s: 9.2 m

- + Şanzıman, çekiş, yol tutuş
- Arka çapraz görüş, bozuk yolda tıkrıtı

119 g/km **B**

FARKLI SINIFLAR, FARKLI DÜNYALAR

Üreticileri tarafından her ikisi de dört kapılı coupe olarak tanımlanan iki farklı sınıftaki otomobili bir araya getirdik.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

CLA 200
156 HP
BAZ FİYAT
95.200 TL,
C SEGMENTİ

CC 1.4 TSI
160 HP
BAZ FİYAT
98.603 TL
D SEGMENTİ



CLA 200 AMG'NİN ÖN KONSOLU CC 1.4 TSI'A GÖRE DAHA SPORTİF. YALNIZ CLA'NIN HAVADA ASILI DUTAN EKRANI HERKESİN HOŞUNA GİTMEYEBİLİR. KALİTE HİSSİ YÖNÜNDEN HER İKİ OTOMOBİL DE BENZER SEVİYEDE.



Üreticileri tarafından dört kapılı coupe olarak adlandırılan, fakat sportif sedan olarak da tanımlanabilecek otomobiller son yılların arzu edilen araçları arasında. Bu tip otomobiller deyim yerindeyse gerçek coupe almaya cesaret edemeyenlerin sportif

görünen otomobil sahibi olma isteklerine yanıt vermek üzere hazırlanmışlar.

Bu kervana son katılan üyeysen Mercedes A Serisi platformunda üretilen, kompakt sınıftaki CLA. Çok me-

rak edilen, hatta yakın çevremde bile bu otomobilin sırasına yazıldığı bu C segmenti otomobili, Volkswagen'in D segmentindeki Passat platformlu CC'si ile yan yana getirdik. Aslında niyetimiz başlangıç fiyatları benzer olan diğer bir Mercedes-Benz olan

C 180 ile yan yana getirmeyi ama Mercedes-Benz Türk, C 180 Sedan sağlayamadığı için bunu gerçekleştiremedik. Bu sayfadaki iki otomobilin yan yana gelmesine itirazı olanlar çıkabilir. Elmalarla armutlar karşılaştırılmaz denseniz de, eğer elmanın fiya-

tı armuda yakınsa karşılaştırma olabilir. Zaten manavlarda da elmalarla armutlar yan yana durmuyorlar mı?

1.6 litrelik 156 HP gücünde benzinli motora sahip Mercedes-Benz CLA 200, 95.200 TL'lik başlangıç fiyatına sahip. Bu sayfalarda görülen CLA 200 AMG'nin başlangıç fiyatı ise 106.300 TL. 1.4 litrelik 160 HP gücündeki benzinli VW CC'nin başlangıç fiyatı ise 38.900 Euro (97.710 TL) + 893.5 TL.

Tasarım ve iç mekan

Otomobillerin sınıf farkı boyutlarından da belli oluyor. CC'nin 4802 mm'lik uzunluğu CLA'dan 172 mm, 1855 genişliği 78 mm daha fazla, 1417 mm'lik yüksekliği ise 15 mm daha az. Dingil mesafesindeki farksa çok az ve CC'nin 2711 mm'lik dingil mesafesi 12 mm daha uzun.

Daimler'in Macaristan – Kecskemét'teki fabrikasında üretilen

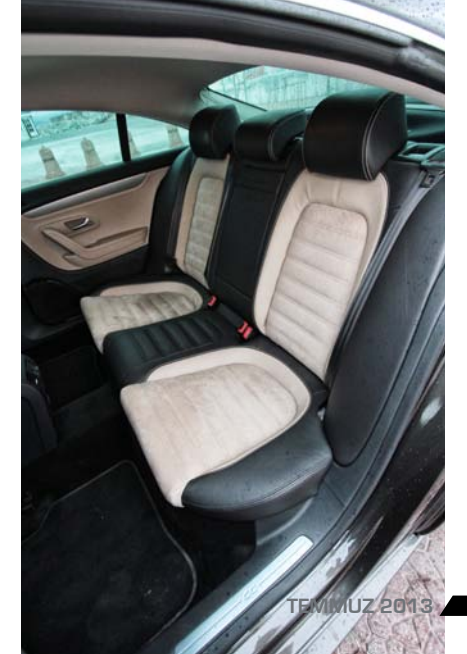
Mercedes-Benz CLA, motor kaputu üzerindeki "powerdome" adlı çıkıntılar ve pırlanta-boncuk hissi veren radyatör ızgarası ile dikkat çekiyor. Otomobilin yan görünümdeyse fardan başlayıp kapı tutamaklarının alt tarafından devam ederek arka kapı kolunun altında biten ve arka kapı kolunun üst kısmında başlayıp stop lambalarına akan kat izleri fark yaratıyor. Ayrıca spoyler formu bagaj kapağı ve difüzör formu arka tampon da

çok çekici. Bu tasarım aynı zamanda 0.23 Cd'lik rüzgar direnç katsayısı ile (CLA 180 BlueEfficiency'de 0.22) CLA'ya dünyanın en aerodinamik seri üretim otomobili unvanını kazandırıyor. Bu otomobilin tasarımında benim alışmadığım tek nokta ön tekerleklerin diğer Mercedes'lerin aksine ön tampona doğru çekilmemiş olması. Yani ön tekerlekler, ön kapı çizgisine yakın ve bu durum gelenekselleşmiş Mercedes tasarımına ters düşmesi-





DİZ VE BAŞ MESAFESİ YÖNÜNDEN CC, CLA'YA GÖRE BİRAZ DAHA İYİ. SUBJEKTİF BİR DEĞERLENDİRME OLSA DA CC'NİN KOLTUKLARI DAHA RAHAT. CLA'NIN AYARLANAMAYAN ÖN KOLTUK BAŞLIĞI BİRAZ RAHATSIZLIK VEREBİLİR.



nin yanı sıra, bence otomobili tasarım dengesi açısından da olumsuz etkiliyor. CLA'nın kıvrımlı hatlarına karşın VW CC daha düz ve uzunlamasına çizgilere sahip. Lastiğin ön kapı çizgisine yakın olma durumu bu otomobilde de var ama zaten bu durum VW için olağan.

Gelelim iç mekanlara...Bu otomobillerin dört kapılı karoserleri nedeniyle aile otomobili olarak da kullanılacaklarını öngörmek yanlış olmaz. Öncelikle arka koltuklardan başlayalım. CLA'nın arka koltuklarına otururken başı ciddi anlamda eğmek gerekiyor. Bir şekilde arka koltuğa otur-



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

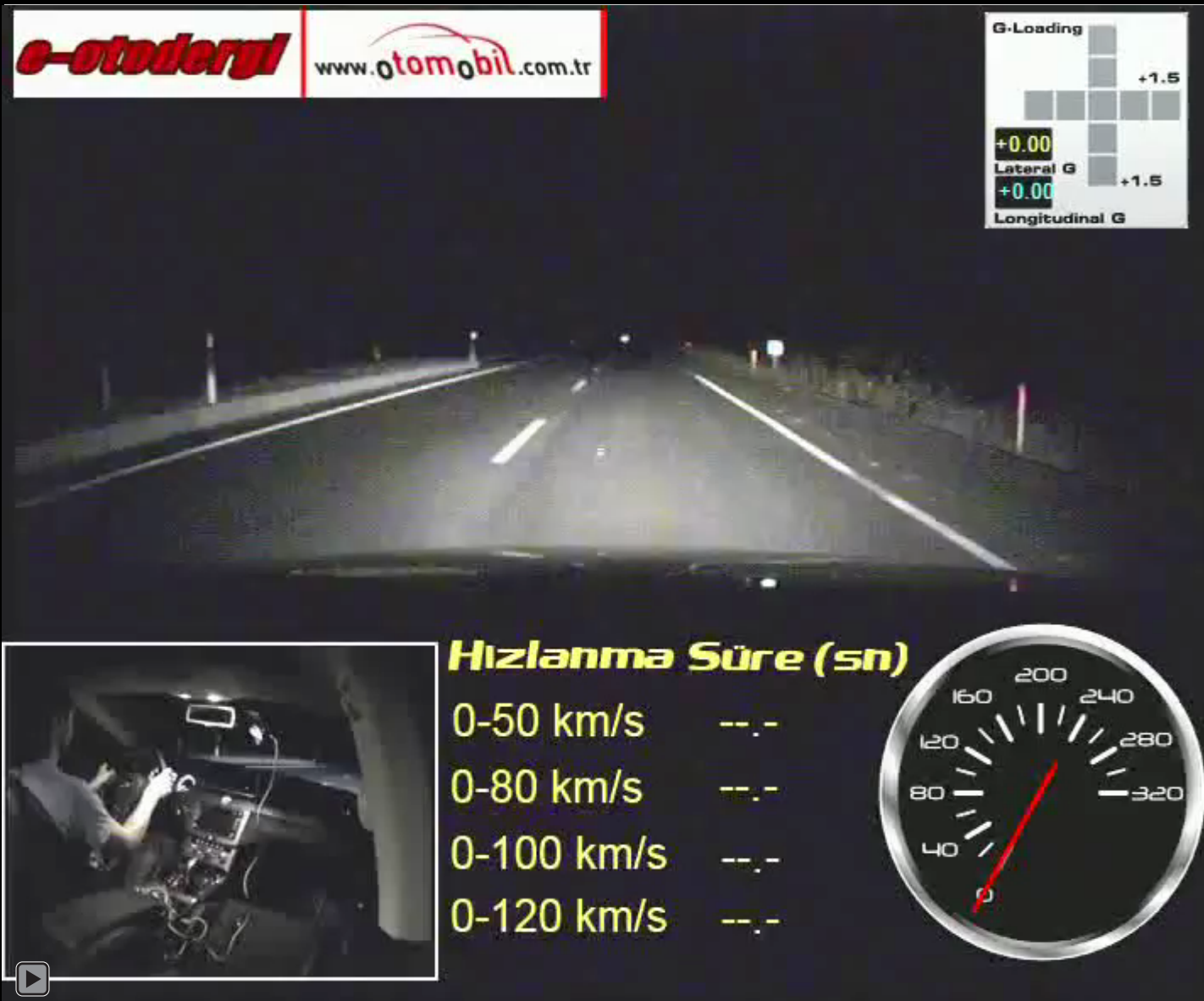
**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

duktan sonra da durumun baş mesafesi açısından hiç iç açıcı olmadığı görülüyor. Üstelik AMG'ye has siyah renkli iç döşemeler iç mekanı biraz daha kasvetli hale getirmiş. CC'de ise işler biraz daha iyi. En azından arka koltuklara geçince biraz daha fazla baş ve diz mesafesi olduğu görülüyor. Üstelik açık renk döşemelerle ferahlık hissi daha yüksek. Arka kısımda iki otomobilde de ufak eksiklikler göze çarpıyor. Mesela CC'de tavan tutamakları ve arka kapı içi eşya gözleri yok. CLA'da ise ön koltuk arkasında eşya file-si yok.

Bu otomobillerden CC, "Comfort Coupe" adıyla konfora vurgu yaparken; CLA ise sportifiğe vurgu yapıyor. Bunu ön konsollara bakınca da anlayabilmek mümkün. CLA'nın kokpiti yuvarlak havalandırma ızgaraları, koltuk tasarımı, AMG'ye has kırmızı dikişli detayları ve alüminyum pedallarla daha genç. CC ise kokpit olarak artık yaşını gösteriyor ama kullanım ve ergonomi ile ilgili bir sorun yok. Her iki otomobilin de ön iki koltuğu arasında faydalı eşya gözle-

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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

ri mevcut. Koltuk rahatlığı kişiden kişiye değişecek bir olgu olsa da ben kişisel olarak CC'nin koltuğunu daha rahat buldum.

Motor ve sürüş özellikleri

Her iki otomobilde de düşük silindir hacminden yüksek güç çıkarma prensibine sadık kalınmış. CLA 200'de 1.6 litrelik direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor görev yapıyor. 5300 d/d'de 156 HP güç üreten bu motorun 250 Nm'lik maksimum torku 1250 d/d gibi çok düşük bir devirden başlayarak 4000 d/d'ye kadar kesintisiz olarak sürücünün emrinde. Maksimum torkun neredeyse rölantiden itibaren geniş bir devir bandına yayılmış olması alt devirlerde bile yeterli çekiş anlamına geliyor ki, bu çok olumlu bir özellik. Bu güç 7 ileri oranlı çift kavramalı 7G-DCT şanzımanla ön tekerleklerle aktarılıyor.

CC'de ise 1.4 litrelik turbo + kompresörlü 160 HP'lik TSI motor bulunuyordu. Maksimum gücünü 5800 d/d'de üreten bu motorun 240 Nm'lik



maksimum torku ise 1500-4000 d/d aralığında ortaya çıkıyor. Bilindiği gibi motora bir kasnakla bağlı olan kompresör sistemleri alt devirlerde hünerlerini ortaya koyarken, gücünü egzoz gazından alan turbolar üst devirlerde varlıklarını hissettirmekte. Bu sayede her devirde etkili çekiş ve performans elde eden bir motor ortaya çıkartılması hedeflenmiş. Gücünü 7 ile 11 oranlı DSG çift kavramalı şanzımanla ön tekerleklere aktaran bu motor, otomobili sorunsuz şekilde taşıyor.

0-100 km/s hızlanma süreleri üreticileri tarafından 8.5 saniye olarak açıklansa da bizim GPS teknolojili test cihazımızla yaptığımız ölçümde CC 1.4 TSI 160 HP DSG biraz daha iyi zamanlara imza attı. Her ikisi de çift kavramalı olan şanzımanlardan DSG ilk kalkış anında 7G-DCT'ye göre biraz geç kavrama yapsa da, sonrasında gerçekleştirdiği vites değişimleri daha çabuk. Ara hızlanma konusunda ise CLA az farkla önde. Fren performansı konusunda ise 100 km/s hızla yapılan frenlemlerde CLA 200 AMG 37.4 metrede durarak VW CC 1.4 TSI DSG'nin 38.9 metrelik değerine göre belirgin bir üstünlük sağladı. Yakıt tüketimle-

ri konusundaysa CLA 200 AMG 700 km'yi bulan test sürecinde 7.4 lt/100 km'lik ortalama elde ederken, CC 1.4 TSI DSG 8.8lt/100 km'lik tüketim elde etti. Zaten fabrika verisi tüketimlerde de VW CC 1.4 TSI DSG, CLA 200'e göre daha yüksek tüketim değerlerine sahip.

Yol tutuş her iki otomobilde de güvenli. Virajlarda bir tedirginlik yaşanmıyor. Yalnız CLA 200, AMG donanımı kapsamında daha sportif bir süspansiyona sahip. Bunun sonucunda viraj limitleri daha yüksek. CLA'nın sportif süspansiyonun dezavantajı ise konfor konusunda beklenileni verememesi. CC, süspansiyon konforu konusunda daha iyi. Direksiyon tepkileri konusunda da CLA daha direkt çalışan bir direksiyon sistemi sunuyor. CLA'nın kullanımı kötü görüş açıları nedeniyle biraz alışkanlık gerektiriyor.

Sonuç

Değişik sınıflardan olan bu iki otomobil farklı dünyaların karakterini yansıtıyor. Fiyatları yakın olsa da kullanım özellikleri çok farklı. CLA daha, genç, daha sportif, daha sert. CC ise daha yumuşak ve konforlu.



Mercedes-Benz CLA 200 AMG

VW CC 1.4 TSI 160 HP DSG

Fabrika verileri

| | | |
|----------------------------------|---|---|
| Motor: | 1595 cc, 4 silindirli, 16V, direkt benzin | 1390 cc, 4 silindirli, 16V, direkt benzin |
| | enjeksiyon, turbo | enjeksiyon, kompresör + turbo |
| Şanzıman: | 7 ileri çift kavramalı | 7 ileri çift kavramalı |
| Maksimum güç: | 156HP @ 5300 d/d | 160 HP @ 5800 d/d |
| Maksimum tork: | 250 Nm @ 1250-4000 d/d | 240 Nm @ 1500-4500 d/d |
| Maksimum hız: | 230 km/s | 222 km/s |
| 0-100 km/s: | 8.5 sn | 8.5 sn |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4630 / 1777 / 1432 mm | 4802 / 1855 / 1422 mm |
| Bagaj hacmi: | 470 lt | 532 lt |
| Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): | 7.1 / 4.6 / 5.5 lt / 100 km | 8.9 / 5.7 / 6.9 lt / 100 km |
| Fiyat: | 106.300 TL | 38.900 Euro (97.710 TL) + 893.5 TL |

Test verileri

Hızlanma:

| | | |
|-------------------|----------|----------|
| 0-50 km/s: | 3.0 sn | 3.1 sn |
| 0-80 km/s: | 6.05 sn | 5.85 sn |
| 0-100 km/s: | 8.75 sn | 8.3 sn |
| 0-120 km/s: | 12.35 sn | 11.55 sn |

Ara hızlanma:

| | | |
|---------------------------|--------|--------|
| 60-100 km/s (D'de): | 4.9 sn | 5.0 sn |
| 80-120 km/s (D'de): | 7.7 sn | 8.1 sn |

Frenleme:

| | | |
|-------------------|--------|--------|
| 100-0 km/s: | 37.4 m | 38.9 m |
| 80-0 km/s: | 23.4 m | 24.1 m |
| 50-0 km/s: | 9.2 m | 9.4 m |

+ Tasarım, yol tutuş, fren

- Görüş açıları, süspansiyon konforu, arka koltuk yaşam alanı

+ Kalite hissi, makul performans

- Şanzıman bazen sarsıntılı, arka kapı içi cep yok

129 g/km

C

159 g/km

D



MOTOR PERFORMANSI KONUSUNDA HER İKİ OTOMOBİL DE BİRBİRİNE ÇOK YAKIN. DİREKSİZ KAPILAR OTOMOBİLLERE ŞIKLIK KATIYOR.



e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



MACERAYA GİRİŞ

Renault'nun çarpıcı tasarımıyla dikkat çeken yeni küçük sınıf crossover modeli Captur, 0.9 litrelik 3 silindirli turbo benzinli motora sahip versiyonuyla 42.990 TL'lik cazip bir giriş fiyatı sunuyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Nissan Juke'un sınıfında yer alan yepyeni bir model olan Renault Captur'ün 1.2 EDC versiyonunun ilk sürüş izlenimi yazısını geçen ayki sayımızda yayınlamıştık. Bu ay ise, sizleri hiç bekletmeden, bu çok merak edilen modelin diğer bir versiyonu olan 0.9 TCE 90 HP Stop&Start'a yer veriyoruz.

Çarpıcı tasarım

Haziran 2013 tarihli sayımızda Renault Captur'ün dış boyutlarını ve bagaj özelliklerini uzun uzun anlatmıştım. Bu yazımda bu tür teknik özelliklerden çok hissiyata gireceğim. Öncelikle söylemek gerekir ki Captur, sokakta kendisine baktıran bir tasarıma sahip. Bunda da büyük Renault amblemlili modern ön yüzün, çarpıcı renklerin, kişiselleştirme seçeneklerinin ve çift renkli gövdenin etkisi büyük. Baz donanım olan Touch'ta, dış tasarım ve iç mekanı zevkinize göre şekillendirmenizi sağlayan kişiselleştirme seçeneklerinin fiyatları şu şekilde: 17 inç'lik alüminyum alaşım jantlar (siyah/turuncu/fildişi) 950 TL, dış kişiselleştirme (siyah/turuncu/fildişi) 450 TL, iç dekor paketi (turuncu/



CAPTUR'ÜN İÇ MEKANI YENİ CLIO İLE BENZERLİK GÖSTERİYOR. KOKPİTTE BİRÇOK KİŞİSELLEŞTİRME İMKANI SUNULUYOR. KUMANDALAR ERGONOMİK YERLEŞTİRİLMİŞ.



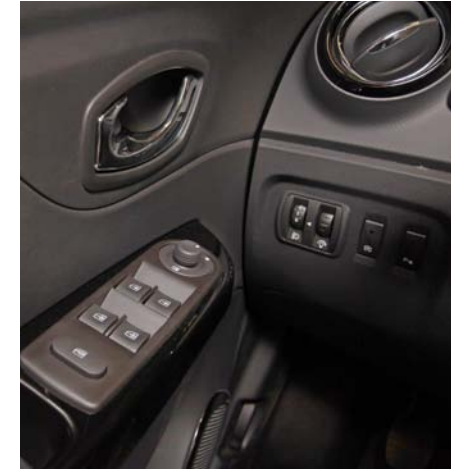
ÇİFT RENKLİ GÖVDESİYLE FARK YARATAN CAPTUR'DE ÇOK SAYIDA EŞYA GÖZÜ VAR. TORPİDO İSE ÇEKMECE TİPİNDE AÇILIYOR. KOLTUK KILIFLARI FERMUARLI (OPSİYONEL). ANAHTAR YERİNE KART KULLANILIYOR. CAM VE Ayna KUMANDALARI KAPI İÇİNDE.

mavi) 300 TL, Captur/Map/Losange çıkartma 650 TL ve metalik renk 800 TL. Diğer opsiyonlar arasında ise geçici stepne (250 TL), sigara kiti (200 TL) ve Zip Collection çıkarılabilir ve yıkanabilir koltuk kılıfları (300 TL) var. Bir üst donanım olan ve bu sayfalarda gördüğünüz Icon'da ise bunlara ek olarak Captur/Losange iç tema (200 TL), Renault R-Link (2000 TL), geri görüş kamerası (600 TL) ve çift renk (800 TL) opsiyonları bulunuyor. Icon'da Zip Collection koltuk kılıfları standart olarak sunuluyor. 0.9 TCE motorda, eğer tüm bu opsiyonları se-

çerseniz, Touch donanımında 46.890 TL, Icon donanımında ise 52.690 TL gibi fiyatlar çıkıyor. Ben Captur alacak olsam, mutlaka çift renkli gövde opsiyonunu ve iç dekor paketini tercih ederdim.

Küçük kalp

Captur'ün bu giriş versiyonunun kaputunun altında, sadece 898 cc hacme sahip, 3 silindirli bir motor bulunuyor. Turbo sayesinde 90 HP güç üreten bu benzinli motorun maksimum torku ise 2500 d/d'de 130 Nm. 5 ileri manuel şanzımanla kuman-





KÜÇÜK SINIF BİR CROSSOVER OLAN CAPTUR 377 LİTRELİK BAGAJ HACMİNE SAHİP. 0.9 LİTRELİK 3 SİLİNDİRLİ TURBO BENZİNLİ MOTOR 90 HP GÜÇ ÜRETİYOR. ARKADAKİ DİZ MESAFESİ YETERLİ.



da edilen ve gücünü ön tekerlek-
lere aktaran motorun fabrika veri-
si yakıt tüketimi şehir içinde 6.0, şe-
hir dışında 4.3, ortalamada ise 4.9
lt/100 km. Biz 1000 km'yi aşan İstan-
bul ve çevresindeki test kullanımımız-
da 5.4 lt/100 km'lik bir ortalama tü-
etim elde ettik ki bu da son derece ba-
şarılı bir değer. Maksimum hızı 171
km/s ve 0-100 km/s hızlanması 12.9
saniye olan otomobilin karbondioksit
salımı ise 114 g/km. 3 silindirli yapı,
biraz gürültülü çalışıyor (kimileri bu
sesi sportif bulacaktır) ve araç durur-
ken az da olsa titreşim yapıyor. 5 ile-
ri manuel şanzıman motorla uyumlu
çalışıyor. Dur-kalk trafikte önemli bir
yakıt ve karbondioksit tasarrufu sağ-
layan Stop&Start sistemi standart ola-
rak sunuluyor. El freni bölgesindeki

Eco butonu ise, daha az yakıt tüketil-
mesi için motor torkunu, vites deği-
şim devrini ve klimanın çalışma pren-
sibini değiştiren sistemin açılıp kapa-
tılmasını sağlıyor.

Baz fiyat 42.990 TL

Renault Captur'un en uygun fi-
yatlı seçeneği olan 0.9 TCe 90 HP
Stop&Start Touch'ın Türkiye fiya-
tı 42.990 TL. Bir üst donanım olan
Icon'un fiyatı ise 46.990 TL. Bence
çarpıcı tasarımı, hobi kullanımına yö-
nelik işlevsel özellikleri, düşük yakıt
tüketimi, uygun fiyatı, en alt vergi di-
limine girmesi, kişiselleştirme imka-
nı sunması ve bozuk yollarda kullanı-
ma uygun olması, Captur 0.9 TCe 90
HP Stop&Start modelini segmentinde
başarılı satış adetlerine ulaştırır.



Renault Captur 0.9 TCe 90 HP Stop&Start Icon

Fabrika verileri

| | |
|--------------------------------|--|
| Motor: | 898 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli |
| Şanzıman: | 5 ileri manuel |
| Maksimum güç: | 90 HP @ 5250 d/d |
| Maksimum tork: | 130 Nm @ 2500 d/d |
| Maksimum hız: | 171 km/s |
| 0-100 km/s: | 12.9 sn |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4122 / 1778 / 1566 mm |
| Bagaj hacmi: | 377-455-1235 lt |
| Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): | 6.0 / 4.3 / 4.9 lt/100 km |
| Fiyat (Touch - Icon): | 42.990 TL - 46.990 TL |

- + Tasarım, geniş görüş açıları, kişiselleştirme, tüketim, düşük vergi
- Sert plastik malzeme, bardaklık sayısı ve yeri, stepne opsiyonel

114 g

B

SINIF ATLAMAK İÇİN

BMW X1'in giriş seviyesini oluşturan X1 sDrive16i, premium bir crossover'a geçiş yapmanın ilk adımını oluşturuyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





ÖN KONSOL ERGONOMİK VE SADE. GÖSTERGE TABLOSU KLASİK BMW TARZINDA. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI DAR ALANLARDA İŞE YARIYOR.



Premium bir SUV veya crossover bir araca geçiş yapmak son dönemde çok kişinin hayali. Ama bu hayaller çok kişi için hayalden öteye gidemiyor. BMW'nin 1.6 litrelik benzin-

li motorlu, 8 ileri otomatik şanzımanlı, arkadan itişli aracı X1 sDrive16i 107.334 TL'lik fiyatı için kendi segmentinde makul sayılabilecek fiyatıyla premium crossover'a geçiş yapma-

nın ilk basamağı konumunda.

BMW'nin resmi bültenlerinde SUV, SAV veya crossover olarak ibaresinin yer almadığı X1, kompakt X modeli

olarak tanımlanıyor. Otomobilin 4477 mm'lik uzunluğu, 1798 mm'lik genişliği ve 1545 mm'lik yüksekliği ile günümüz kompakt sınıf anlayışına uygun.



ORTA KONSOLUN ALTINDA ECO PRO, PARK SENSÖRÜ, ELEKTRONİK SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMİ VE START-STOP SİSTEMİ KUMANDALARI VAR. DİJİTAL KLİMA ÇİFT BÖLGELİ.



X3'ten alçak, 1 Serisi'nden yüksek oturma pozisyonu sunan X1'in iç mekanı alıştığımız BMW çizgisinde. Sade ve anlaşılır ön konsola sahip otomobilin iç mekanı da yeterli sayıdaki eşya gözleri ve 420 litrelik bagaj ile kullanışlı. Ön koltukları rahat olan otomobilin arka koltukları da 2760 mm'lik dingil mesafesi sayesinde kabul edilebilir bir diz mesafesi sunuyor. Otomobilin iç mekanında bizce eleştirilebilecek en önemli nokta bazı noktalarda kullanılan sert plastik malzemelerin kalite algısını olumsuz etkilemesi.



DAHA ÖNCE KULLANDIĞIMIZ X1'LERDE IDRIVE KUMANDASI VE EKRAN YER ALMIYORDU. BU SİSTEM SAYESİNDE ARAÇ DAHA YENİLİKÇİ. ÖN KOLTUK ARKALARINDA CEP YOK. ARKA KOLTUKLARDAKİ YAŞAM ALANI MAKUL.

Orta konsolun alt kısmında daha önce kullanmış olduğum X1'lerden farklı olarak EcoPro düğmesi yer alıyordu. Onun yanıdaysa park sensörü, DTC ve stop-start sistemi kumandaları mevcut.

1.6 litrelik motor yeterli mi?

Evet, kesinlikle yeterli. 1.6 litrelik turbo beslemeli motor 4700 d/d'de 143 HP güç ve 1400-4400 d/d aralığında 220 Nm tork üretiyor. Bu motor 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş ve fabrika verilerine göre 9.7 saniyelik 0-100 km/s za-

manı ve 200 km/s maksimum hız sağlıyor. Günlük kullanımda gayet yeterli çekiş ve performans sunan bu otomobilin ivmelenmesi 120 km/s hıza kadar gayet tatminkar. Özellikle şanzıman sport kullanıma alındığında araçtan daha fazla performans alabilmek mümkün. 1570 kg ağırlığındaki bu otomobilin 7.3 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi, 1480 kg ağırlığındaki kardeşi 316i'nin 5.8 lt/100 km'lik ortalama tüketimi göz önüne alındığında hayli yüksek. X1 sDrive16i, tüm BMW'ler gibi sportif yürüyen aksama



BMW X1 sDrive16i

Fabrika verileri

| | |
|--------------------------------|-------------------------------|
| Motor: | 1598 cc, 4 silindirli, turbo, |
| Şanzıman: | 8 ileri oranlı otomatik |
| Maksimum güç: | 143 HP @ 4700 d/d |
| Maksimum tork: | 220 Nm @ 1400-4400 d/d |
| Maksimum hız: | 200 km/s |
| 0-100 km/s: | 9.7 sn |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4454 / 1798 / 1545 mm |
| Bağaj hacmi: | 420-1350 lt |
| Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): | 9.2 / 6.2 / 7.3 lt / 100 km |
| Fiyat: | 107.334 TL |

⊕ Şanzıman, makul çekiş

⊖ Sert plastik malzemeler

170 g/km

D

sahip. Direksiyon hafif sert olmasına rağmen yönlendirmesi başarılı. Hatta direksiyon tepkileri temiz asfalt üzerinde dört çeker kardeşlerinden biraz daha iyi hissi verdi. Süspansiyon sistemi de sert olması sayesinde virajlarda gövdenin salınımına engel olarak sürüş güvenliğini artırıyor. Tabi bu, süspansiyon konforundan biraz taviz vermek anlamına da geliyor.

Sonuç

X1 sDrive16i, eğer sadece asfalt yollarda kullanacaksanız ve çamurlu, gevşek zeminli yollarda araç kullanmayacaksanız beklentilerinizi rahatça karşılayacak bir otomobil.

1.6 LİTRE MOTORLU, ARKADAN İTİŞLİ X1, PERFORMANS YÖNÜNDEN FENA SAYILMAZ.



TADI BAŞKA

Makyajla birlikte yeni yüze kavuşan Peugeot RCZ, giriş seviyesindeki 156 HP'lık 1.6 litrelik turbo motoruyla bile yüksek sürüş zevki ve spor otomobil kullanma tadını veriyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



308 İLE BENZER ÇİZGİDE OLAN ÖN KONSOL KALİTELİ DERİ İLE KAPLANMIŞ. NAVİGASYON SİSTEMİNİN KULLANIMI ALIŞKANLIK GEREKTİRİYOR.

İlk defa 2009 yılında yollara çıkan Peugeot RCZ, markanın yeni görsel kimliğine uygun bir makyaj gördü ve yüzü yenilendi. Bu yenilenme ile birlikte ülkemizde daha önceden satılmayan manuel şanzımanlı 1.6 THP 156 HP motorlu seçenek de fiyat listelerine girdi. 6 ileri manuel şanzımanlı RCZ Evolution 1.6 THP 156 HP'nin fiyatı 31.900 Euro+714 TL. Peugeot Türkiye'nin 2013 Temmuz ayı boyunca Euro'yu 2.35 TL'ye sabitlediği göz önüne alınırsa otomobilin TL cinsinden fiyatı 75.679 TL oluyor.

Makyajsız RCZ aslan ağzı radyatör ızgarasıyla çok etkileyici bir görünüme sahipti. Şimdiki hali biraz daha evcil görünse de halen iddialı. Otomobilin "double bubble" adı verilen çift bombeli tavanı, gerilmiş yay gibi duran tavan çizgisi ve dolgun çamurluk hatlarıysa zaten her zaman kendini belli eden tasarım unsurları.

Otomobilin kaliteli deri ile kaplı iç mekanı önceki versiyondan tanıdık. Ön konsolun üstünde büyük bir navigasyon ekranı var ve bunun kuman-



dası müzik sistemine entegre, kullanımı ise alışkanlık gerektiriyor. Sürüş pozisyonu çok iyi ve ön koltuklar çok rahat. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi doğal olarak yetersiz ama RCZ gerçek bir coupe olduğundan bunu eleştirmek pek doğru değil. Sonuçta bu otomobil iki kişilik olsaydı, arka koltuklar ufak şeklinde bir eleştiri olması da mümkün olamayacaktı ve bu tipte 2 kişilik otomobiller olduğu da bir gerçek. Zaten üreticisi de arka koltukların kısa mesafede ve zorunlu hallerde kullanılmak için olduğunu belirtiyor.

Otomobilde bulunan PSA-BMW ortak çalışması olan 1.6 litrelik, direkt benzin enjeksiyonlu, twin scroll (çift girişli) turbo motor 6000 d/d'de 156 HP güç ve 1400 d/d'de 240 Nm tork üretiyor. Bu otomobili alan kişilerin doğal olarak bir performans beklentisi var. "Sound System" adlı sistem sayesinde gaza bastığınız zaman melodik bir motor sesiyle ödüllendirilmiş oluyorsunuz. Performans bu tip bir otomobil için yırtıcı sayılmasa da gayet yeterli. Vites geçişleri biraz kıkırdaklı. Kullanım sırasında çok yol tutuş ve itaatkar direksiyon siste-



ÖN KOLTUKLAR RAHAT VE OTURMA POZİSYONU ÇOK İYİ. 6 İLERİ ORANLI MANUEL ŞANZIMANZIN VİTES GEÇİŞLERİ BİRAZ KIKIRDAKLI. ÇİFT BÖLGELİ OTOMATİK KLİMANIN KULLANIMI KOLAY.



ARKA SPOYLER
85 KM/S HIZDA
OTOMATİK OLARAK
AÇILIYOR. SPOYLERİ
İÇ MEKANDAKİ BİR
DÜĞMEYE BASARAK
AÇMAK DA MÜMKÜN.



miyle virajlar problemsiz şekilde dönülüyor. Ancak süspansiyon konforunun yetersiz olduğunu ve sağa dönüşlerde A sütununun zaman zaman görüş açısını kapattığını belirtmemiz gerek. Arkada bulunan iki kademe-
li açılan aktif spoyler ise otomobilin

yüksek hız stabilitesini artırmak için hazırlanmış, pahalı spor otomobillerde gördüğümüz etkili bir uygulama. Buna göre 19 derecelik açı yapan ilk kademe 85 km/s hızın üzerinde açılıyor ve 55 km/s'nin altında kapanıyor. 34 derecelik açı yapan ikinci po-

zisyon ise 155 km/s'nin üzerinde açılıyor ve 145 km/s'nin altında ilk kademe-ye geçiyor. Arka spoyleri el freni konsolu üzerindeki düğmeyle de açıp kapatabilmek mümkün.

Sonuç

Makyajlı RCZ 1.6 THP 156 HP gerçek bir coupe ve bu tip otomobillerin kendilerine has olumlu ve olumsuzluklarını bünyesinde barındırıyor. Coupe kullanma zevkini sonuna kadar yaşatan bu otomobil sert, dengeli ve çekici.

Peugeot RCZ Evolution 1.6 THP 156 HP

Fabrika verileri

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| Motor: | 1598 cc, 4 silindirli, turbo |
| Şanzıman: | 6 ileri oranlı manuel |
| Maksimum güç: | 156 HP @ 6400 d/d |
| Maksimum tork: | 220 Nm @ 1400-4500 d/d |
| Maksimum hız: | 217 km/s |
| 0-100 km/s: | 8.0 sn |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): | 4287 / 1845 / 1359 mm |
| Bagaj hacmi: | 321-639 lt |
| Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): | 8.9 / 5.1 / 6.4 lt /100 km |
| Fiyat: | 31.900 Euro+714 TL |

➕ Yol tutuş, direksiyon tepkisi, oturma pozisyonu

➖ Ön çapraz görüş, bozuk zeminde sınırlı konfor

149 g/km



BİNEK KONFORLU TİCARİ ARAÇ

Dacia'nın yeni hafif ticari aracı Dokker'in Stepway donanımlı Combi versiyonu, uygun fiyatlı bir kamyonet gövdesinde binek otomobil konforu sunmayı başarıyor.

Yazı: Emre Anamur



Hafif ticari araç segmentinin yeni oyuncularından biri olan Dacia Dokker, markanın yeni kompakt MPV modeli Lodgy ile aynı platformda geliştirildi. Combi adlı binek versiyonu ve Van adı verilen ticari versiyonu bulunan Dokker, bu sayfalarda gördüğünüz Combi versiyonunda 4363 mm uzunluğa, 1751 mm genişliğe, 1814 mm yüksekliğe ve 2810 mm dingil mesafesine sahip. Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında bazı eklentiler (ön/arka ve sağ/sol çamurluk korumaları, krom renkli ön/arka tampon korumaları ve sağ/sol ön sis far korumaları) takılan Stepway paketiyle standart halinden daha şık bir görünüm sunan araçta, donanım seviyesine bağlı olarak bir ya da iki adet sürgülü arka kapı bulunuyor. Açıldığında 703 mm genişlik sunan bu sürgülü kapılar, iniş-binişi ve yükleme-boşaltmayı kolaylaştırıyor. Dokker Combi'nin 800 litrelik bagaj hacmi, kayıtlara "sınıfının en büyüğü" olarak geçiyor. Ayrıca bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 3000 litreye çıkıyor. Kapağı iki parça halinde yanlara doğru açılan yükleme alanının uzunluğu 1900 mm, genişliği 1400



SERT PLASTİK MALZEMENİN KULLANILDIĞI İÇ MEKAN, ÇEŞİTLİ EŞYA GÖZLERİ SAYESİNDE İŞLEVSEL. ÇİFT RENKLİ KONSOL, İÇ MEKANA FERAHLIK KATIYOR.



mm, yüksekliği ise 1226 mm. Bu sayede yükleme-boşaltma zahmetsizce gerçekleşiyor.

Pratik iç mekân

Bir hafif ticari aracın iç mekânından pratik olması ve irili-ufaklı eşya için bolca yer sunması beklenir. Dokker Combi bu beklentileri fazlasıyla karşılıyor. Sade tasarımıyla kolay bir kullanım, çift renkli ön konsoluyla da ferah bir yapı sunan kokpitte, mazleme olarak sert plastik tercih edilmiş. İşçilik konusunda herhangi bir sorun bulunmayan Dokker Combi; sahip olduğu irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız birçok eşya gözü sayesinde kullanıcılarına maksimum rahatlık sunuyor. Stepway donanımında ekstra olarak satın alınabilen Sürüş Paketi'nde (Media Nav ve arka park sensörü) yer alan 7 inç'lik (18 cm) renkli ve dokunmatik ekranlı Media Nav; navigasyon, bluetooth ve radyo sistemlerini içeriyor. Kolay ve zevkli bir kullanıma sahip olan sistem, Dacia markasını bir çıta yukarıya taşıması bakımından önemli. Öte yandan; elektrikli cam butonlarının kapı içine, ayna kumandasının ise direksiyonun sol arka tarafına taşınmış olması da olumlu. Otomobildeki oturma alanları hem önde hem



**HEM ÖNDE HEM DE
ARKADA GENİŞ VE FERAH
OTURMA ALANLARI
SUNAN DOKKER COMBI,
SADE TASARIMLI
GÖSTERGELERE
SAHİP. KUMANDA
BİRİMLERİ ERGONOMİK
YERLEŞTİRİLMİŞ.**



de arkada geniş ve ferah.

Tanıdık motor

Test aracımızda bugüne kadar Renault, Nissan ve Dacia'nın birçok modelinde kullanmış olduğumuz, başarısını kanıtlamış 1.5 litrelik dizel motor bulunuyor. 4 silindirli ve 8 supaplı bu ünite, Dokker Combi Stepway'de 90 HP güç ve 200 Nm tork üretiyor. Araca 162 km/s maksimum hız ve 13.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma

performansı sağlayan motor 5 ile-ri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Fabrika verisi ortalama 4.5 lt/100 km'lik yakıt tüketimi ise bu aracın en büyük kozlarından biri. Üstelik, sakin bir kullanımla, bu tüketimi elde etmek hiç de zor değil. 118 g/km'lik karbondioksit salımı da makul bir değer. Hafif ticari araç olması nedeniyle, Dacia'nın diğer modellerinden daha sert olan süspansiyon sistemi, yine de Türkiye'nin bozuk yollarında

iç mekâna rahatsızlık vermiyor. Otomobilde görüş açısı konusunda bir sorun bulunmuyor. Arka kapılardaki camların açılmaması ise, bu tür araçların ortak özelliklerinden sayılabilir.

Baz fiyatı 24.500 TL

Dacia Dokker Combi, Türkiye'de 1.6 Mpi 85 HP benzinli Ambiance (24.500 TL), 1.5 dCi 90 HP dizel Ambiance (29.850 TL) ve 1.5 dCi 90 HP dizel Stepway (35.650 TL) seçenek-

leriyle satılıyor. Van gövde seçeneğinde ise sadece 1.5 dCi 75 HP dizel Ambiance satın alınabiliyor, onun fiyatı ise 26.840 TL. Dokker Van, küçük işletmelerin tüm ihtiyacını karşılayabilecekken Dokker Combi; 5 kişilik, geniş iç mekânlı, büyük bagajlı ve uygun fiyatlı bir araç satın almak isteyenler için biçilmiş kaftan. Stepway donanımı, bu özelliklere zengin donanım ve çarpıcı tasarım özelliklerini de ekliyor.

**BAGAJ HACMİ 800-3000 LİTRE ARASINDA DEĞİŞİYOR.
90 HP'LİK 1.5 dCi MOTORUN YAKIT TÜKETİMİ DÜŞÜK.
TAVAN BARLARI GÖRÜNÜMÜ SPORTİFLEŞTİRİYOR.**



Dacia Dokker Combi Stepway 1.5 dCi 90 HP

Fabrika verileri

Motor: 1461 cc, 4 silindirli, 8V, dizel
Şanzıman: 5 ileri manuel
Maksimum güç: 90 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork: 200 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız: 162 km/s
0-100 km/s: 13.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4363/1751/1814 mm
..... (tavan raylarıyla 1852 mm)
Bagaj hacmi: 800-3000 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 5.2 / 4.1 / 4.5 lt/100 km
Fiyat (Ambiance / Stepway): 29.850 TL / 35.650 TL

➕ Stepway eklentileri, tüketim, emisyon, bagaj hacmi

➖ Sert plastik malzeme, navigasyon hata yapıyor

118 g/km

B





SİSTEM KURBANI

Mazda'nın kompakt SUV modeli CX-5, 2.2 litrelik turbo dizel versiyonunda, yüksek vergi dilimine girmenin bedelini yüksek fiyatla ödüyor ve bu da tüm iyi özelliklerini gölgeliyor.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur

**CX-5'İN İÇ MEKANI
GENİŞ VE RAHAT.
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR, KUMANDA
BİRİMLERİ DE ERGONOMİK
YERLEŞTİRİLMİŞ.**



Türkiye'de yüksek satış adetlerine ulaşmanın ilk adımı düşük silindir hacimli motorlara sahip olmaktır. Çünkü bu özellik, uygun fiyatı beraberinde getirir. Bu ilk ama en önemli adımı iyi atamazsanız, pazarladığınız aracın diğer özellikleri ne kadar kuvvetli olursa olsun, rakipleriniz karşısında geriye düşmekten kurtulamazsınız. Japon Mazda da, 2.2 litrelik turbo dizel motora sahip CX-5 4x4 Otomatik modelinde bu dezavantajı yaşıyor.

Skyactiv teknolojisi

Mazda'nın Skyactiv olarak adlandırıldığı yeni teknolojisinin ilk ürünü olan CX-5, sportif bir tasarıma sahip. Otomobilin Skyactiv gövdesi; sağlamlığından dolayı yüksek güvenlik, hafifliğinden dolayı düşük yakıt tüketimi ve yüksek sertlikteki malzemeden dolayı yüksek sürüş keyfi sunmayı hedefliyor. Skyactiv şasi ise; daha keyifli bir araç, daha iyi sürüş dinamik-

leri ve daha iyi fren performansı amacıyla geliştirilmiş. 4555 mm uzunluğa, 2165 mm genişliğe ve 1670 mm yüksekliğe sahip olan CX-5'in dingil mesafesi 2700 mm. Beş kişilik kullanımda 503 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1620 litreye çıkıyor.

Konforlu iç mekân

Mazda CX-5'in iç mekânı, beş kişi



için yeterli oturma alanlarını sunmasının yanı sıra zengin donanımıyla (test aracımız Power donanımına sahip) yüksek konfor ve güvenlik sağlıyor. Malzeme ve işçilik kalitesi sorunsuz. Eşya gözü sayısı yeterliyken, orta konsolda bir adet bardaklık bulunuyor. Sade tasarımlı göstergelerin rahat okunduğu araçta, kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Ön konsoldaki ekran aracılığıyla ses, navigasyon ve telefon gibi özelliklere hükmeden HMI çoklu kumandanın kullanımına ise alışmak gerekiyor. i-stop'un da (Stop&Start sistemi) dahil olduğu teknolojik donanımın butonları direksiyonun sol arka tarafına konumlandırılmış.

2.2 lt turbo diesel motor

Test aracımızda 2.2 litrelik, 4 silindiri, 16 supaplı, turbo diesel motor bulunuyor. 6 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor 4500 d/d'de 175 HP güç ve 2000 d/d'de 420 Nm tork üretiyor. Gücünü dört tekerleğe birden (AWD) aktaran motor, 1540 kg ağırlığındaki otomobile 204 km/s'lik maksimum hız ve 9.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor.



SÜREKLİ DÖRT TEKERLEKTEN ÇEKİŞLİ TEST ARACIMIZLA HAFİF ARAZİDE SORUNSUZ YOL ALDIK. ELEKTRONİK SİSTEM KUMANDALARI DİREKSİYONUN SOL ARKA TARAFINA TOPLANMIŞ. ARKADA DİZ MESAFESİ İYİ.



CX-5 Sky-D 2.2 4x4 AT'nin fabrika verisi yakıt tüketimi ise ortalama 5.5 lt/100 km. Aracın karbondioksit salımı 144 g/km ile, emisyon tablosunda C harfine denk geliyor. Özellikle ilk çalıştırma ve düşük hızlarda biraz gürültülü çalışan motor, düşük devirde elde ettiği yüksek torkla beğenimizi kazandı. Otomatik şanzıman ise, sarsıntısız vites değişimi sayesinde yeterli konforu sunuyor.

Baz fiyatı 89.110 TL

Mazda CX-5, Türkiye'de 2.0 lt benzinli ve 2.2 lt dizel motorlarla satılıyor. Benzinli versiyonun baz fiyatı (4x2, manuel vites, Reflex donanım) 89.110 TL iken, dizel motorda baz fiyat (4x2, otomatik vites, Reflex donanım) 141.151 TL'ye zıplıyor. Bu sayfalarda gördüğünüz ve Türkiye'deki en pahalı CX-5 versiyonunun fiyatı ise 161.151 TL. Hem benzinli hem de dizel versiyonda rakiplerine göre yüksek vergi dilimine girmesi nedeniyle fiyatı suni olarak kabaran CX-5'i satın alacak sürücüler, sadık Mazda müşterileri olacaktır.



Mazda CX-5 Sky-D 2.2 4x4 AT Power

Fabrika verileri

Motor:2191 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:6 ileri otomatik
Maksimum güç: 175 HP @ 4500 d/d
Maksimum tork: 420 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:204 km/s
0-100 km/s: 9.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4555 / 2165 / 1670 mm
Bagaj hacmi: 503-1620 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.): 6.4 / 4.9 / 5.5 lt/100 km
Fiyat (Reflex - Power): 147.151 TL - 161.151 TL

+ Tasarım, düşük yakıt tüketimi, zengin donanım

- Yüksek vergi dilimi, yüksek fiyat

144 g/km

C



EN GÜÇLÜ V40

Volvo V40 ürün gamının en güçlü ve tek dört tekerlekten çekişli versiyonu olan Cross Country T5 AWD Geartronic, yüksek performansı ve başarılı sürüş özellikleriyle öne çıkıyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



KALİTELİ MALZEMENİN BAŞARILI BİR İŞÇİLİKLE HARMANLANMIŞ OLDUĞU İÇ MEKANDA PREMIUM MARKA ALGISI HEMEN HİSSEDİLİYOR. KOLTUKLAR RAHAT.

Daha önce iki tekerlekten çekişli T4 Powershift modelinin ilk sürüş izlenimi yazısını yayınladığımız V40 Cross Country, bu sayımızda serinin en güçlüsü ve tek dört tekerlekten çekişli modeli olan T5 AWD Geartronic ile yer alıyor.

Gösterişi sevmiyor

V40 Cross Country T5 AWD Geartronic, 213 HP gücünde bir otomobil olmasına karşın, bu özelliğini pek de dışa vurmak istemiyor. Otomobilin dört tekerlekten çekişli olduğunu, sadece sağ arkada yer alan "AWD" logosundan, hayli güçlü olduğunu ise çift egzoz çıkışından anlıyorsunuz. Dış tasarımda, bunların dışında, gücü ortaya koyan bir öge bulunmuyor. Önde son derece sade bir tasarımı bulunan otomobil, yandan bakıldığında aerodinamik bir silüete, arka kısımda ise oyuncaklı çizgilere sahip. Bumerang şeklindeki stop lambaları ve çift açılı arka cam, V40 ailesinin ayırt edici özellikleri arasında yer alıyor.

Premium iç mekân

Kompakt sınıfta yer alan V40 Cross Country, premium bir markadan bek-



FAR KUMANDALARI DİREKSİYON SİMİDİNİN SOL ARKA TARAFINDA YER ALIYOR. SPORTİF GÖSTERGE TEMASI, ORTADA DİJİTAL HIZ GÖSTERGESİNE SAHİP. KIRMIZI FON, PERFORMANSA GÖNDERME YAPIYOR. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI ÖN KONSOLDAKİ EKRANDA. VİTES TOPUZUNUN ETRAFI LED AYDINLATMAYA SAHİP.



lendiği gibi, kaliteli malzeme ve işçiliğin harmanlandığı bir kokpite sahip. Ön konsolun, koltuk döşemelerinin rengiyle uyumlu olması hoş bir atmosfer sağlıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sıkıntı yok. Volvo'nun alışlagelmiş kumanda birimleri ve onların yerleşimi, rahat ve sorunsuz bir kullanım sağlıyor. Öndeki koltuklar son derece ferah bir oturma alanı sağlarken, aerodinamik tasarımdan dolayı arka koltuktaki baş mesafesi biraz kısıtlı. Dar arka kapıların, arka koltuğa iniş-binişi zorlaştırdığı da bir gerçek. Arka koltuk sırasındaki zeminin düz olması ise, burada üç kişi oturduğu zaman önemli bir avantaj sağlıyor.

5 silindirli turbo motor

Test aracımızda 2.0 litrelik, 5 silindirli, 20 supaplı, turbo benzinli motor bulunuyor. Ailenin diğer üyelerinde yer alan çift kavramalı otomatik şanzıman olan Powershift yerine, 6 ileri otomatik şanzıman Geartronic'le kumanda edilen motor 6000 d/d'de 213 HP güç ve 2700-5000 d/d aralığında 300 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 220 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 7.2 saniye. 189 g/km gibi yüksek bir karbondioksit salımı-

na sahip olan motorun fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 8.1 lt/100 km. Biz test sürüşümüz boyunca 10.6 lt/100 km'lik bir ortalama elde ettik. V40 Cross Country T5 AWD'nin direksiyon tepkileri hızlı ve net, ancak hem daha iyi olabilir hem de bence bu otomobil daha küçük bir direksiyon simidini hak ediyor. Gücün dört

tekerleğe birden iletilmesinin de katkısıyla yol tutuş üst seviyede. Aktif ve pasif güvenlik donanımı zengin. Şanzıman, motorla uyumlu çalışıyor. Ancak açıkçası bu şanzımanı direksiyon simidine yerleştirilecek kolcuklarla da kontrol etmek keyifli olurdu. Bunu ancak vites topuzundan gerçekleştirebiliyorsunuz. Fren hissi ve perfor-

mansı iyi. Süspansiyon sistemi ise biraz sert ve Türkiye koşullarında, yoldan sıklıkla gelen darbeleri özellikle arka koltuğa yansıtıyor.

Baz fiyatı 114.790 TL

Volvo V40 Cross Country T5 AWD Geartronic, Türkiye'de Premium ve Advance olmak üzere iki donanımla

satılıyor. Premium donanım 114.790 TL, Advance donanım ise 124.370 TL'lik etikete sahip. Ailenin en güçlüsü ve tek dört tekerlekten çekişli seçeneği olması, T5 AWD'nin albenisini artırırken, kardeşlerinden 30-40.000 TL daha yüksek olan fiyatı Volvo V40 Cross Country müşterilerini düşündürecek.



Volvo V40 Cross Country T5 AWD Geartronic

Fabrika verileri

Motor: 1984 cc, 5 silindirli, 20V, turbo, benzinli
Şanzıman: 6 ileri Geartronic otomatik
Maksimum güç: 213 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork: 300 Nm @ 2700-5000 d/d
Maksimum hız: 220 km/s
0-100 km/s: 7.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4370 / 1783 / 1458 mm
Bagaj hacmi: 335-1032 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.): 11.3 / 6.3 / 8.1 lt/100 km
Fiyat (Premium – Advance): 114.790 TL – 124.370 TL

+ Güvenlik, malzeme, işçilik, sürüş özellikleri, performans

- Arka koltukta baş mesafesi, dar arka kapı, emisyon

189 g/km

E



MAKUL SEÇİM

1.6 115 HP, 1.4T 140 HP ve 1.6T 180 HP olmak üzere üç farklı benzinli motor seçeneği sunan Astra Sedan ürün gamında bence en mantıklı seçim bu sayfalarda gördüğünüz 1.4T 140 HP Active Select.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur



Yeni nesil Opel Astra Sedan, Ekim 2012'den bu yana Türkiye yollarında. Daha önce test ettiğimiz çeşitli versiyonlarının ardından, bu kez 1.4 turbo benzinli motoru ve Active Select otomatik şanzımanı ile sürüş izlenimi sayfalarımıza konuk oluyor.

Tasarımı beğeniliyor

Yeni Opel Astra'nın tasarımı otomobil severler tarafından beğeniliyor. Önden bakıldığında yeni Astra ailesinin bakışını yansıtan otomobil, arka kısımda bagaj kapağına entegre spoylerin de desteğiyle dinamik bir görünüm sunuyor. Profilden bakıldığında ise, günümüzün trendlerinden olan "coupe görünümü"ne kaçılmayan, klasik bir sedan formu göze çarpıyor. Yeni Opel Astra Sedan'ın uzunluğu 4658 mm, genişliği 1814 mm, yüksekliği ise 1500 mm. Otomobilin dingil mesafesi ise 2685 mm. 420 litre olan bagaj hacmi (stepnesiz 460 litre), arka koltuklar öne katlandığında 1010 litreye kadar çıkıyor. Otomobilin bagaj kapağı, sadece ön konsoldaki ve kontak anahtarındaki butonlara basılarak açılabilir. Bu da kullanımı zorlaştırıyor. Öte yandan, sürüş



KOKPİTTE SERT VE YUMUŞAK MALZEMELER BİR ARADA KULLANILMIŞ. TÜM KUMANDA BİRİMLERİ, BİRAZ SIKIŞIK BİR BİÇİMDE ÖN KONSOLA TOPLANMIŞ.



cü ön konsoldaki kumanda birimlerini kullanırken yanlışlıkla bu butona bastığında bagaj açılıyor.

İç mekân işlevsel

Yeni Opel Astra Sedan'ın kokpiti, yeterli sayıda eşya gözü ve bardaklığa sahip. Kapaklı torpido büyük. Sade tasarımlı gösterge birimleri rahat okunuyor. Malzeme olarak karma bir yapı var: Ön konsolun üst kısımları yumuşak, alt kısımları sert plastikten oluşuyor. Ön kapı içlerinde ise üstte sert, ortada yumuşak ve altta yine sert plastik tercih edilmiş. İşçilik konusunda, test aracında bir sorun gözümüze çarpmadı. Usb ve aux girişlerinin vites kolunun ilerisine konumlandırılması ve burada bir eşya gözü bulunması kolay kullanım sağlıyor. Ambians aydınlatması, özellikle gece sürüşlerinde hoş bir iç mekân yaratıyor. Çok sayıda kumanda birimine yer verilen ön konsoldaki radyo frekansı hafıza butonları hayli küçük. Koltuklar rahat, ön koltuklardaki yan yükselticiler, virajlarda yana kaymamanızı sağlıyor. Arka koltuktaki diz mesafesi, bir önceki jenerasyona göre azalan dingil mesafesine karşın yeterli. Şaft tünelinin çok yüksek olmaması arka koltuktaki konforu artırıyor.



**KOLTUKLAR RAHAT.
ARKADA DİZ MESAFESİ
YETERLİ. OPSİYONEL
FLEXRIDE SİSTEMİNDE
SPORT MODU
SEÇİLDİĞİNDE GÖSTERGE
KIRMIZIYA DÖNÜYOR.**



420 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, ARKA KOLTUKLAR ÖNE KATLANDIĞINDA 1010 LİTREYE ÇIKIYOR. BAGAJ KAPAĞINDAKİ ENTEGRE SPOYLER ŞIK. EŞYA GÖZÜ BOL.

Otomatik konforu

Test aracımızda 1.4 litrelik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbo benzinli motor bulunuyor. 4900-6000 d/d aralığında 140 HP güç ve 1850-4900 d/d aralığında 200 Nm tork üreten motor, 6 ileri Active Select otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Gücünü ön tekerleklerle ileten motor, 1408 kg boş ağırlığa sahip otomobile 205 km/s maksimum hız ve 10.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Otomobilin fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 6.6 lt/100 km. Bu tüketim şehir içinde 8.9 lt/100 km'ye çıkıyor. 1.4T motorun karbondioksit salımı ise 154 g/km ile yüksek sayılır. Viteslerin vites kolu kullanılarak manuel olarak da değiştirilebildiği Active Select şanzıman, motorla uyumlu çalışıyor. Vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız gerçekleşiyor. Bu da sürücü ve yolculara konfor sağlıyor. Test aracımızda yer alan FlexRide şasi sistemi, sürücüye "Normal", "Sport" ve "Tour" olmak üzere üç sürüş modu sunuyor. Bu saye-

de sürüş dinamiklerini, tarzınıza uygun hale getirebiliyorsunuz. Hıza ve sürüşe duyarlı elektrohidrolik direksiyon da opsiyonel FlexRide paketiyle birlikte geliyor ve bu direksiyon sistemi verdiği hızlı tepkiler ve kararlılığıyla övgüyü hak ediyor. ABS, ESP, EBD, BAS, ESC, HBA, CBC gibi birçok sürüş destek sistemi ise standart donanımda yer alıyor. Otomobilin fren hissi ve duruş mesafesi de başarılı.

Baz fiyatı 55.544 TL

Yeni Opel Astra Sedan'ın 1.4 turbo benzinli motoru, Sport ve Cosmo adlı donanım seçeneklerine sahip. Her iki donanımda da Active Select şanzıman seçeneği bulunuyor. Sport donanımında baz fiyat 55.544 TL iken, bu sayfalarda gördüğünüz Cosmo donanımlı versiyonun baz fiyatı 60.044 TL. 140 HP'yi yetersiz bulanlar içinse, 1.8 litrelik turbo benzinli seçenek sunuluyor ve sadece Active Select şanzımanla ve Cosmo donanımıyla satılan bu versiyonun baz fiyatı 62.150 TL.



420 LİTRELİK BAGAJ BU SINIF İÇİN BİRAZ KÜÇÜK. AYDINLATMA GRUBU KUMANDALARININ ALTINDA EŞYA GÖZÜ BULUNUYOR.





Opel Astra Sedan 1.4T 140 HP Active Select

Fabrika verileri

Motor: 1364 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman: 6 ileri otomatik (Active Select)
Maksimum güç: 140 HP @ 4900-6000 d/d
Maksimum tork: 200 Nm @ 1850-4900 d/d
Maksimum hız: 205 km/s
0-100 km/s: 10.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4658 / 1814 / 1500 mm
Bagaj hacmi: 420-1010 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.9 / 5.2 / 6.6 lt/100 km
Fiyat (Sport - Cosmo): 55.544 TL - 60.044 TL

- + Tasarım, otomatik konforu
- Bagaj açma sistemi, emisyon

154 g/km

D

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

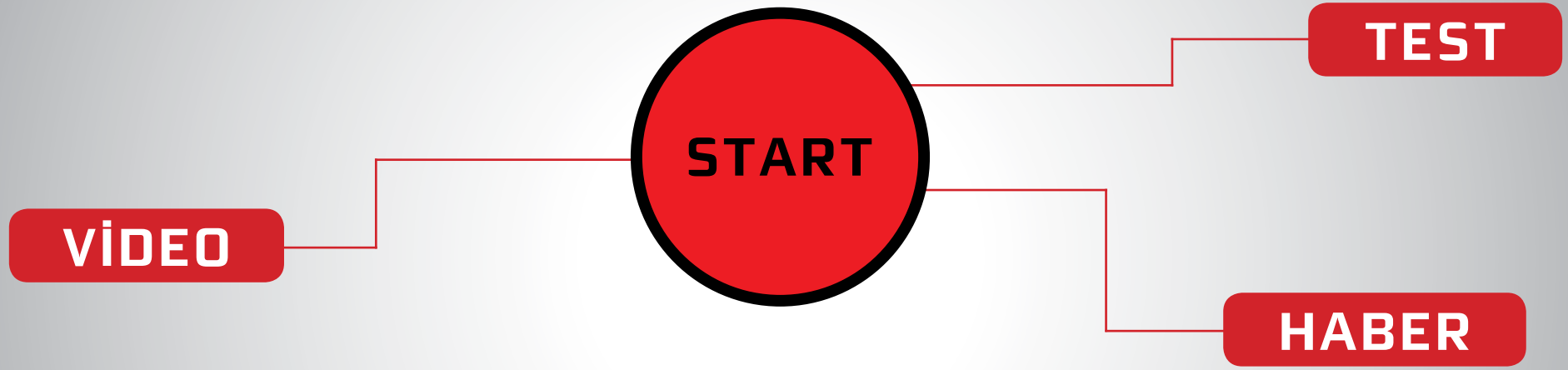
Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi ve e-otodergi Test Yıllığı gibi çeşitli özel sayılarımızın ücretsiz dağıtımları, yasal olarak sadece www.e-otodergi.com ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan www.otomobil.com.tr ve www.testyilligi.com web sitelerinden yapılmaktadır.

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

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

Önemle duyurulur.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Olmadı be Kenan...

Ulusça gazlanarak ve ıslanarak Antartika'daki penguenlerin rahatını kıskanacak hale geldiğimiz bir ayı daha geride bıraktık. Bu süre zarfında memleketin sıcak gündemi bizim motor sporlarındaki medar-ı iftiharımız Kenan Sofuoğlu'nu da etkilemiş olacak ki, şampiyon sürücümüz kendi çapında bu konuya bir el attı. Portimao'da yapılan yarış öncesi sıralama turlarında pit alanında kendi oturduğu koltuğun yanına başbakanımızın üzerinde "Başbakanım Seninleyiz" yazan fotoğrafını asan Sofuoğlu, bu desteğini ertesi gün de start öncesi motosikletinin ön camına aynı fotoğrafı koyarak gösterdi. Her siyasi görüşe tabii ki saygılıyım. İsteyen istediğini türlü şekillerde destekleyebilir. Ama spor sahaları bence bunun yapılacağı yer değildir. Zaten içimiz dışımız politika olmuşken, bırakalım en azından spor sahalarına siyaseti karıştırmayıp oralarda biraz nefes alalım bence. O yüzden Kenan Sofuoğlu'nun başbakanımıza pistte yaptığı bu şahsi desteğini ben kendine yakıştıramadım. Dergimizin yayında olduğu beş senedir kendisine her zaman kazandığı zaferlerde ve şam-

piyonluklarda haber olarak emeğinin hakkını fazlasıyla vermiş bir editör olarak...

Şu an PC'nizde ya da iPad'inizde okuduğunuz dergimiz e-otodergi beş yaşına girdi. Beş sene önce sevgili dostlarım Emre Anamur (baba) ve Tarık Akagün (hoca) ile çıktığımız yolculukta zaman zaman yaşadığımız tüm sıkıntılara rağmen günümüze kadar başarıyla yol aldık ve almaya da devam edeceğiz. Derginin motorsporları editörü olarak beş senelik süre zarfında desteklerini esirgemeyen sevgili dostlarım ve büyüklerime çok teşekkür ediyorum. Elimden geldikçe motorsporlarının her dalına sayfalarımdaya yer vermeye ve sporcuya bir nebze olsun destek olmaya çalıştım. Bunda başarılı olduysam ne mutlu bana...

Nice yeni yaşlarda görüşmek üzere...



Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn

Audi'nin buruk zaferi

Allan Simonsen'in yarış esnasında ölümüyle sonuçlanan kazasının gölgesinde kalan bu seneki Le Mans 24 Saat yarışını Audi ekibi kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Bu sene de favori olarak çıktıkları Le Mans 24 Saat Yarışı'nda Audi takımı, Tom Kristensen, Allan McNish ve Loic Duval'in kullandığı Audi Sport Joest Takımı'nın prototip sınıfındaki 2 numaralı aracı kazandı. Alman takım bu sonuçla R18 E-Tron Quattro ile şampiyona tarihindeki 12'nci zaferini elde etti. Fransa'nın Le Mans kentindeki 13 bin 629 metrelik De la Sarthe Pisti'nde koşulan yarışta, Audi'nin 2 numaralı aracı, 24 saat sonunda 348 tur (4 bin 742 kilometre) kat ederek ilk sırada yer aldı. Audi'nin Danimarkalı pilotu Tom Kristensen, 2008'in ardından yeniden şeref kürsüsünün en üst basamağına çıktı. Kristensen, bu sonuçla Le Mans'daki 9'uncu birinciliğini elde ederek kendine ait rekoru geliştirdi. Kristensen'in takım arkadaşı Allan McNish ise kariyerindeki 3'üncü Le Mans birinciliğini kutladı. Toyota takımı ise TS030 modeliyle yarışını ikinci sırada bitirdi. Anthony Davidson, Sebastien Buemi ve Stephane Sarrazin'in pilotajında-

ki Toyota TS030'un 347 turluk performansı ile ikinci olduğu yarışta, Marc Gene, Oliver Jarvis ve Lucas di Grassi'nin kullandığı Audi Sport Joest Takımı'nın 3 numaralı aracı üçüncü oldu.

Simonsen'in ölümü yasa boğdu.

Aston Martin takımının 34 yaşındaki Danimarkalı sürücüsü Allan Simonsen'in ölümü, motor sporları dünyasını yasa boğdu. Simonsen, yarışın 4. turunda henüz 10 dakika geçmişken Tertre Rouge virajını almayarak aracının kontrolünü kaybetti. Yaklaşık 170 kilometre hızla bariyerlere çarpan Simonsen, hastanede yapılan müdahaleye rağmen yaşamını yitirdi.



Vettel'in Kanada keyfi

Red Bull takımının şampiyon Alman pilotu Sebastian Vettel, Kanada GP'sini kazanarak şampiyonadaki liderliğini sürdürdü.

Yazı: Gürkan Çağlar



Sıralama turlarında en iyi zamanı yaparak yarışa pole pozisyonunda başlama hakkı elde eden Vettel, yarışı baştan sona önde götürerek rahat bir galibiyete ulaştı. Bir ara farkın 20 saniyeyi bulduğu anda yoldan çıkan ve bir süre çimlerde gezdikten sonra piste geri dönen Vettel'e takımı tarafından yavaşlama emri geldi. Alman pilot kalan turları rakipleriyle aradaki açık farkı kontrol edip bitirerek kariyerindeki ilk Kanada GP zaferini elde etmiş oldu. Vettel ayrıca bu yarışta ardında finişe gelen 4 pilot dışında herkese tur bindirdi. Son pit stop'ların ardından büyük bir mücadeleye giren Fernando Alonso ve Lewis Hamilton ikinci ve üçüncü sırada podyuma çıktılar. Mark Webber dördüncü sırada damalı bayrağın ardından geçerken, son yarışlarda başarılı olan ve bir önceki yarış Monaco GP'sinin galibi Nico Rosberg beşinci sırada kendisine yer buldu. Jean Eric Vergne altıncı olup Toro Rosso takımının yüzünü güldürürken, Paul Di Resta 57 tur boyunca pit stop yapmayıp 17. başladığı yarışı yedinci olarak noktaladı ve kariyerinin unutulmaz bir sonucuna imza attı. Feli-

pe Massa ve "Buz Adam" Kimi Räikkönen de sekizinci ve dokuzuncu sıraları paylaştılar. Sıralama turlarında üçüncü olup büyük sürprize imza atan Williams takımından çaylak pilot Valtteri Bottas ise 13. sırada Kanada GP'sini noktaladı. Yarışı zaferle noktalayan Sebastian Vettel, henüz şampiyonluğu düşünmek için erken olduğunu ifade ederek "Hala önümüzde uzun bir yol var, geçtiğimiz yıl bu dönem farklı bir pozisyondaydım, fakat sonunda zirveye ulaşabilmişim. Değişebilecek çok şey var. Şu aşamada yarış kazanmaya odaklanmaktan mutluyum" dedi.

Üçüncü olan Lewis Hamilton yarış sonu basın toplantısında düşünceliydi.



Son turlarda Lewis Hamilton ile mücadeleye girip geride bırakan Fernando Alonso ikinci sırada finişe geldi.



Mark Webber bu yarışta podyumdan uzak kaldı.

Bir pist görevlisi hayatını kaybetti

Kanada GP'sinde şampiyona açısından üzücü bir olay da yaşandı. Sauber takımının genç Meksikalı pilotu Esteban Gutierrez'in kaza yapan aracının kaldırılmasına yardımcı olan pist görevlisinin, düşürdüğü

telsizi almak için mobil vinçin altına girdiği, bu sırada vinç operatörünün pist görevlisini görmeyerek hareket ettiği belirtildi. Vincin altında kalan görevli kazada ağır yaralanarak ve önce pistin sağlık merkezine, ardından da helikopterle Montreal'deki

Sacre-Couer hastanesine kaldırıldı. Pist görevlisinin tüm müdahalelere rağmen gece saatlerinde hayatını kaybettiği bildirildi. İsmi açıklanmayan pist görevlisi, 2000'den bu yana pistlerde hayatını kaybeden üçüncü pist görevlisi oldu.



Felipe Massa hala eski günlerini arıyor.



Jean Eric Vergne altıncı olarak Toro Rosso'yu sevindirdi.



Paul Di Resta 57 tur boyunca hiç pite girmeyerek 7. Oldu.



Monaca GP galibi Rosberg, bu kez üst sıraları zorlayamadı.

Sürücüler Şampiyonası:

| Sıra.. | Pilot..... | Puan |
|---------|-----------------------|------|
| 1..... | Sebastian Vettel..... | 132 |
| 2..... | Fernando Alonso..... | 96 |
| 3..... | Kimi Raikkonen..... | 88 |
| 4..... | Lewis Hamilton..... | 77 |
| 5..... | Mark Webber..... | 69 |
| 6..... | Nico Rosberg..... | 57 |
| 7..... | Felipe Massa..... | 49 |
| 8..... | Paul Di Resta..... | 34 |
| 9..... | Romain Grosjean..... | 26 |
| 10..... | Jenson Button..... | 25 |

Takımlar Şampiyonası:

| Sıra.. | Takım..... | Puan |
|--------|------------------|------|
| 1..... | Red Bull..... | 201 |
| 2..... | Ferrari..... | 145 |
| 3..... | Mercedes GP..... | 134 |
| 4..... | Lotus..... | 114 |
| 5..... | Force India..... | 51 |
| 6..... | McLaren..... | 37 |
| 7..... | Toro Rosso..... | 20 |
| 8..... | Sauber..... | 5 |

Formula1 Kanada GP'si Genel Klasmanı

| Sıra.. | Pilot..... | Takım..... | Zaman |
|--------|-----------------------|---------------------------|-------------|
| 1. | Sebastian Vettel..... | Red Bull-Renault..... | 1:32:09.143 |
| 2. | Fernando Alonso..... | Ferrari..... | + 14.408 |
| 3. | Lewis Hamilton..... | Mercedes..... | + 15.942 |
| 4. | Mark Webber..... | Red Bull-Renault..... | + 25.731 |
| 5. | Nico Rosberg..... | Mercedes..... | + 1.09.725 |
| 6. | Jean Eric Vergne..... | Toro Rosso-Ferrari..... | + 1 tur |
| 7. | Paul Di Resta..... | Force India-Mercedes..... | + 1 tur |
| 8. | Felipe Massa..... | Ferrari..... | + 1 tur |
| 9. | Kimi Raikkonen..... | Lotus-Renault..... | + 1 tur |
| 10. | Adrian Sutil..... | Force India-Mercedes..... | + 1 tur |

Rosberg'e talih kuşu kondu

Nico Rosberg, İngiltere GP'sinde önündeki Lewis Hamilton'ın lastik patlatması ve Sebastien Vettel'in kalması sayesinde zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Silverstone Pisti'nde yapılan mücadeleden çok pilotların yaşadıkları lastik patlatmaları yarışa damgasını vurdu diyebiliriz. P pozisyonunda başkayan Lewis Hamilton yarış içinde lastik patlatmadan ilk etkilenen isim olurken, Vettel liderliği devraldı. Lewis Hamilton'ın ardından Felipe Massa ve Jean Eric Vergne de lastik patlatınca güvenlik aracı pite girdi ve pilotlara takım telsizlerinden viraj içindeki Kerb'lerden uzak durmaları anons edilmeye başlandı. Güvenlik aracı periyodu sonrasında aradaki farklar kapanırken Vettel Rosberg'i yaklaşık 3s kadar gerisinde tutuyordu. Ancak son bölümde Red Bull'un vites kutusunu ve sürüşü kaybetmesiyle pit düzlüğünde aracını park etmesi yarışın en büyük sürprizi oldu. İşin ilginç olan kısmı ise Vettel aracını pit düzlüğünde kenarına çekerken, Pistteki İngiliz seyirciler sevinç çığlıkları atıyorlardı. Yeni güvenlik aracı periyodunda pite girerek yeni lastiklere geçen Rosberg yarışın sonuna kadar hızlı ve hatasız sürüş sergileyerek sezonun ikinci galibiyetine ulaşmayı bildi. Pite gelip lastiklerini değiştiren başka bir pilot olan Mark Webber de güvenlik aracı sonrası sıkı bir performans ortaya ko-

Son pit-stop'ların ardından pistte adeta uçan Mark Webber, Rosberg'e yaklaştı da geçemedi.



yarken, son turlarda Rosberg'i zorlayacak gibi görünmesine rağmen, Alman pilotun temposunu arttırmasıyla ikinciliğe razı oldu. Yeni lastiklerinden iyi verim almaya başlayan Fernando Alonso da son bölümdeki geçişleriyle üçüncü sırayı elde etti. Lewis Hamilton ve Kimi Raikkonen dördüncü ve beşinci sıralarda yer alırlarken, Felipe Massa lastik patlatmasının ardından altıncı sıraya kadar yükselirken, bir ara podyumu zorlayacak gibi görünen Adrian Sutil ise yedinci sırada damalı bayrağın altından geçti. En

Fernando Alonso, Vettel'in vedasıyla şampiyonluk için iyi puanlar aldı.





hızlı tur zamanı ise 1:33.401 ile Mark Webber'den geldi.

Rosberg “Şampiyonluk konuşmak için çok erken”

Hamilton ve Vettel'in zaferi adeta altın tepside kendisine verdikleri Nico Rosberg yarışın ardından “Takımımız sezon öncesi hazırlıkları ile sıralamalarda oldukça hızlı bir araç üretmişti. Şimdi de lastik yönetimi konusunda oldukça ilerleme kaydettik. Takım bize yarış kazanmak için yeterince hızlı bir araç veriyor. Şu an bence Red Bull kadar hızlı araca sahibiz di-

yebilirim. Burada kazanmak harika bir duygu. Çok, çok özel bir gün. Bu zaferi özel kılan şey de buranın fabrikamıza çok yakın olması. Takım gerçekten sıradışı bir iş çıkardı” dedi. İkinci olan Mark Webber “Startta neler olduğu konusunda hiç bir fikrim yok. Kötü startın ardından Grosjean ile temas yaşadım ve ön kanadımda hasar oluştu. Ekip, pitstop'ta muhteşem bir iş çıkardı ve benim için yarış o andan sonra başladı. Bir kaç tur daha olsaydı, Rosberg'i geçebilirdim. Ama o bu galibiyeti hak etti. O bütün gün güçlüydü.” dedi.

Sürücüler Şampiyonası:

| Sıra.. | Pilot..... | Puan |
|---------|-----------------------|------|
| 1..... | Sebastian Vettel..... | 132 |
| 2..... | Fernando Alonso..... | 111 |
| 3..... | Kimi Raikkonen | 98 |
| 4..... | Lewis Hamilton..... | 89 |
| 5..... | Mark Webber | 87 |
| 6..... | Nico Rosberg | 82 |
| 7..... | Felipe Massa | 57 |
| 8..... | Paul Di Resta..... | 36 |
| 9..... | Romain Grosjean | 26 |
| 10..... | Jenson Button..... | 25 |

Takımlar Şampiyonası:

| Sıra.. | Takım | Puan |
|--------|------------------|------|
| 1..... | Red Bull | 219 |
| 2..... | Mercedes | 171 |
| 3..... | Ferrari | 168 |
| 4..... | Lotus | 124 |
| 5..... | Force India..... | 59 |
| 6..... | McLaren | 37 |
| 7..... | Toro Rosso | 24 |
| 8..... | Sauber | 16 |

Formula1 Britanya GP'si Genel Klasmanı

| Sıra.. | Pilot | Takım..... | Zaman |
|---------|-------------------------|-----------------------|-------------|
| 1..... | Nico Rosberg | Mercedes | 1:32:59.456 |
| 2..... | Mark Webber | Red Bull-Renault..... | + 0.765 |
| 3..... | Fernando Alonso..... | Ferrari | + 7.124 |
| 4..... | Kimi Raikkonen | Lotus-Renault..... | + 7.756 |
| 5..... | Lewis Hamilton..... | Mercedes | + 11.257 |
| 6..... | Felipe Massa | Ferrari | + 14.573 |
| 7..... | Adrian Sutil | Force India..... | + 16.335 |
| 8..... | Daniele Ricciardo | Toro Rosso | + 16.500 |
| 9..... | Paul Di Resta..... | Force India..... | + 17.993 |
| 10..... | Nico Hulkenberg | Sauber | + 19.700 |



Ogier Sardunya'da tutulamadı

Dünya Ralli Şampiyonası'nın yedinci yarışı olan Sardunya Rallisi'ni Volkswagen takımından Sebastien Ogier – Julien Ingrassia ekibi kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



İtalya'nın Sardinya Adası'ndaki toprak etaplarda yapılan ve iki gün süren yarışta oldukça dominant bir performans sergileyen Sebastien Ogier, baştan sona öne götürdüğü rallide rahat bir zafer kazandı. İkinci sırada ralliyi noktalayan Belçikalı Thierry Neuville ise Ford Fiesta RS WRC'si ile kariyerinin en iyi genel klasman derecesine imza attı. Podyumun üçüncü ve son basamağı ise VW Motorsport takımından Jari Latvala'nın oldu ve Alman takımına markalar şampiyonası için değerli puanlar kazandı. Sebastien Loeb'ün katılmadığı yarışlarda genellikle Volkswagen takımı karşısında mücadele etmekte zorla-

nan Citroen cephesinde ise değişen bir şey yine olmadı. Takımın birinci ismi olan Mikko Hirvonen mekanik arıza ile yarışa veda edip sıfır çekerken, Dani Sordo ise dikkatli bir tempoyla dördüncü olarak finişe geldi. Şampiyonanın ferdi katılımcılarından Çek pilot Martin Prokop beşinci sırada finişe ulaşarak mutlu bir hafta sonunu geride bıraktı. M-Sport takımında Nasser Al Attiyah'ın son anda yarışa girememesi yüzünden kendisini bir anda takımın Fiesta RS WRC'sinin direksiyonunda bulan geçen senenin WRC-2 şampiyonu genç Elfyn Evans, altıncı sırada finişe gelerek kendisine güvenen Malcolm Wilson'un yüzü-



Jari Latvala üçüncü sırada yarışı noktaladı ve şampiyonada ikinci sırada yer alıyor.



Belçikalı pilot Thierry Neuville ikinci sırada finişe gelerek kariyerinin en iyi WRC



Çek pilot Martin Prokop beşinci sırada yer aldı.



Elfyn Evans piyangodan çıkan WRC koltuğunda başarılıydı.

nü kara çıkartmadı. Sezona MINI ile başlamasına rağmen istediği sonuçları alamadığı için Ford'a geçen Michal Kosciuszko, yeni otomobiliyle yedinci sırada ralliyi tamamladı. Sezon başından beri hızlı pilotajını bir türlü sonuçta yansıtamayan Robert Kubica, Citroen DS3 RRC'si ile genel klasmanda dokuzuncu, WRC-2 sınıfında birinci gelerek şeytanın bacağını kırdı.

Ogier: "Yeniden kazanmak çok güzel"

En son kazandığı Portekiz Rallisi'nden beri iki aydır zafere hasret olan Sebastien Ogier yarışın ardından kendisine uzatılan mikrofonlara: "Şüphesiz bu zafer kendimi çok iyi hissettirdi. Öncelikle takımımı tebrik etmek istiyorum. Bana bu hafta sonu problem-

siz ve mükemmel çalışan bir otomobil hazırladılar. Şimdi artık keyifle yaz tatiline çıkabiliriz. Yarış boyunca takım yönetimimiz tarafından çok iyi idare edildik. Gerektiğinde maksimum atağa kalktık, gerektiğinde de lastiklerimizi korumak amacıyla daha az risk aldık. Şu an için pilotlar şampiyonasında açık bir fark oluştursa da bunun şampiyonluk konuşmak için çok erken olduğunu düşünüyorum. Önümüzde şu an katılmak zorunda olduğumuz altı ralli ve kazanmamız gereken maksimum puanlar var. Şu an her şey takım olarak istediğimiz doğrultuda gidiyor" açıklamasını yaptı. Şampiyonada Sebastien Ogier 154 puanla liderliğini sürdürürken, takım arkadaşı Jari Latvala 90 puanla kendisini izliyor. Thierry Neuville de 70 puanla üçüncü sırada yer alıyor.



Robert Kubica nihayet şeytanın bacağını kırdı.



Mads Ostberg üst sıraları zorlayamadı.



Citroen WRT takımının tek temsilisi Dani Sordo oldu.

WRC Sardunya Rallisi Genel Klasmanı

| Sıra.... | Pilot/Co-pilot..... | Otomobil..... | Zaman..... |
|----------|--|-----------------------|------------|
| 1..... | Sebastien Ogier / Julien Ingrassia | VW Polo WRC | 3:22:57.9 |
| 2 | Thierry Neuville / Nicholas Gilsoul | Ford Fiesta WRC | +1:16.8 |
| 3..... | Jari Latvala / Miikka Anttila | VW Polo WRC | +1:48.0 |
| 4..... | Dani Sordo / Carlos Del Barrio | Citroen DS3 WRC | +3:19.2 |
| 5..... | Martin Prokop / Michal Ernst | Ford Fiesta WRC | +8:34.1 |
| 6..... | Elfyn Evans / Giovanni Bernacchini | Ford Fiesta WRC | +11:51.8 |
| 7..... | Michal Kosciuszko / Maciej Szczepaniak ... | Ford Fiesta WRC | +11:52.7 |
| 8..... | Mads Ostberg / Jonas Andersson | Ford Fiesta WRC | +13:21.5 |
| 9..... | Robert Kubica / Maciek Baran | Citroen DS3 RRC | +16:47.6 |
| 10. | Khalid Al-Qassimi / Scott Martin | Citroen DS3 WRC | +17:19.9 |

Lorenzo evinde kral

MotoGP Şampiyonası'nın Katalunya ayağında ev sahibi sürücü Jorge Lorenzo zorlanmadan zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Geçen sene kariyerinin ikinci MotoGP şampiyonluğuna imza atan Jorge Lorenzo, bu sezon da tacını korumak için var gücüyle savaşaacağını Katalunya'daki galibiyetiyle gösterdi. Bir önceki yarışın yapıldığı İtalya MotoGP'sinde zafere ulaşan İspanyol sürücü, Katalunya Pisti'ndeki mücadelenin startla birlikte ilk viraja lider girdi ve damalı bayrağın altından geçene kadar da yerini rakiplerine kaptırmadı. Yarışın büyük bölümünde Lorenzo'yu geçmek için peşinde süren Dani Pedrosa, vatandaşını geçemeyeceğini anlayınca riske girmekten vazgeçerek ikincilik puanlarına razı oldu. Pedrosa'nın çaylak takım arkadaşı Marc Marquez ise damalı bayrağa adeta vatandaşının ensesinde girerek üçüncülüğü elde etti. Geri döndüğü Yamaha'da halen genç İspanyol rakiplerinin hızlı temposuna ayak uyduramayan Valentino Rossi ise ilk üç sıradaki sürücülerin 4 saniye arkasında finişe dördüncü sırada geldi. Almanların MotoGP dünyasındaki umudu olan Stefan Bradl beşinci olurken, bu sene Monster Yamaha Tech takımındaki

çaylak sezonunda henüz bekleneni veremeyen Bradley Smith ise altıncı olarak bir nebze moral buldu. İlk turlarda düşerek yarış dışı kalan Nicky Hayden'ın ardından Ducati takımının yarışta kalan tek sürücüsü olan Andrea Dovizioso yedinciliği hanesine işlerken, CRT sınıfında sezonun doğal lideri haline gelen Espergaro bir kez daha zafere adını yazdırdı.

Lorenzo: "Sıcaklık beni zorladı"

Katalunya MotoGP'sinde down sendromlu bir kız hayranının dizaynına katkıda bulunduğu bir kaskı kullanan Lorenzo, bu zaferini genç kıza podyuma çıkartarak beraber kutladı. Lorenzo: "Sezonun şu ana kadar en sıcak hava şartlarında yapılan yarıştıydı. Bu beni fiziksel olarak epey zorladı. İyi bir start aldım ve bu da önümdeki Pedrosa ve Crutchlow'u geçmek için yeterliydi. Yarışın genelinde Dani benim arkamdaydı ama son turlarda zaferi riske etmemek için farkı biraz daha açtım ve bu da bana zafer için yetti. Bu benim evimde olduğu için özel bir zaferdi" açıklamasını yaptı. Pedrosa şampiyonada 123 puanla lider durumda, Lorenzo 116 puanla ikinci, Marquez de 90 puanla üçüncü sırada yer alıyor.



Dani Pedrosa son beş tura kadar Lorenzo'nun ensesinde sürse de daha sonra risk almaktan vazgeçti.



Marc Marquez finiş kadar takım arkadaşı Dani Pedrosa'yı çok zorladı ama geçemedi.



Jorge Lorenzo zaferini yarışta kullandığı kaskı dizayn eden kız hayranı ile kutladı.

Katalunya Moto GP'si

| Sıra.... | Pilot..... | Motosiklet..... | Zaman..... |
|----------|------------------|---------------------------|------------|
| 1. | Jorge Lorenzo | Yamaha Factory Racing | 43'06.479 |
| 2. | Dani Pedrosa | Repsol Honda Team | 43'08.242 |
| 3. | Marc Marquez | Repsol Honda Team | 43'08.305 |
| 4. | Valentino Rossi | Yamaha Factory Racing | 43'12.353 |
| 5. | Stefan Bradl | LCR Honda MotoGP | 43'33.235 |
| 6. | Bradley Smith | Monster Yamaha Tech 3 | 43'38.707 |
| 7. | Andrea Dovizioso | Ducati Team | 43'39.171 |
| 8. | Aleix Espergaro | Power Electronics Aspar | 44'05.094 |
| 9. | Colin Edwards | NGM Mobile Forward Racing | 44'09.621 |
| 10. | Michele Pirro | Ignite Pramac Racing | 44'16.253 |

Efsane geri döndü

MotoGP Hollanda yarışını kazanan Valentino Rossi, 2 sene 8 ay süren zafer hasretini giderdi.

Yazı: Gürkan Çağlar



En son 2010 Malezya MotoGP yarışında Yamaha'daki 46. yarışını kazanan Valentino Rossi, uzun bir aradan sonra Hollanda MotoGP'de zafere ulaşarak milyonlarca hayranını sevince boğdu. Yarışın ilk virajında Dani Pedrosa önü almasına rağmen ilk turlarda atak sürüş sergileyen "Doktor" lakaplı İtalyanların efsane ismi, önce Marquez'i daha sonra da Pedrosa'yı geride bırakarak liderliği ele geçirdi. Sonraki turlarda rakiplerinin kendisine yaklaşacak kadar yaklaşmasına izin vermeyen Rossi, damalı bayrağın altından ilk sırada geçerek büyük se-

vinç yaşadı. Kariyerinin 80. MotoGP zaferini elde eden Rossi'nin ardından Marc Marquez ikinci sırada podyuma çıkarken, Yamaha uydu takımı sürücüsü İngiliz Crutchlow da üçüncü oldu. Dördüncü sırada finişe gelen Pedrosa'yı şampiyonadaki en büyük rakibi Jorge Lorenzo izledi. Yarıştan iki gün önce antrenmanlarda düşerek köprücük kemiğini kıran, ameliyatla omuzuna takılan çivilerin ardından yarışa giren Lorenzo'nun elde ettiği beşincilik MotoGP otoritelerinin takdirini topladı. ART sınıfında Espargaro yine birinci gelirken, arkasında Bradley Smith ve Andrea Dovizioso'yu bırakması dikkat çekti. Şampiyonada

Pedrosa 136 puanla lider durumda bulunurken, Jorge Lorenzo 127 puanla ikinci, Marc Marquez de 113 puanla üçüncü durumda bulunuyor.

"Yeniden kazanmak muhteşem"

Zaferini yarış sonrası pistin kenarında hayranlarının omuzlarında kutlayan Valentino Rossi "Yeniden kazanmak muhteşem bir duygu ve bunun için çok mutluyum. Asla pes etmedim, ekip olarak hepimiz çok çalıştık, çünkü motorsikletle yarışmak benim için bir tutku. Yamaha'ya bana fabrika takımında M1 ile yeniden yarışmak imkanı verdikleri için şükran borçluyum. Uzun bir yarıştı. Marquez, Ped-

rosa ve Crutchlow ile mücadele ettim. Ama bugün en hızlı bendim. Bana bu zaferimde yardım eden herkese çok teşekkür ediyorum" açıklamasını yaptı.



Cal Crutchlow üçüncü olarak podyuma çıkarak yine fabrika takımlarına göz kırptı.

Moto GP Assen

| Sıra.... | Pilot..... | Motosiklet..... | Zaman |
|----------|-----------------------|--------------------|-----------|
| 1..... | Valentino Rossi..... | Yamaha..... | 41:25.202 |
| 2..... | Marc Marquez..... | Honda..... | + 2.170 |
| 3..... | Cal Crutchlow..... | Tech 3 Yamaha..... | + 4.073 |
| 4..... | Dani Pedrosa..... | Honda..... | + 7.832 |
| 5..... | Jorge Lorenzo..... | Yamaha..... | + 15.510 |
| 6..... | Stefan Bradl..... | LCR Honda..... | + 27.519 |
| 7..... | Alvaro Bautista..... | Gresini Honda..... | + 31.598 |
| 8..... | Aleix Espargaro..... | Aspar Aprilia..... | + 32.405 |
| 9..... | Bradley Smith..... | Tech 3 Yamaha..... | + 33.751 |
| 10..... | Andrea Dovizioso..... | Ducati..... | + 33.801 |

"Sezonun flaş çaylağı" denilen Marc Marquez, Assen'de bu unvanının hakkını yine verdi.



Loeb Pikes Peak'i de fethetti

Bu seneki Pikes Peak Tırmanma Yarışı'na Peugeot 208 T16 ile katılan Sebastien Loeb zafere ulaşmanın yanı sıra parkur rekorunu da kırdı.

Yazı: Gürkan Çağlar

80'li yılların sonlarında Ari Vatanen ve Robby Unser ile efsanevi Pikes Peak Tırmanma Yarışı'nda zafere ulaşmış olan Peugeot Sport, bu sene de Sebastien Loeb'ün kullanacağı yeni 208 T16 ile yeni bir tarih yazdı. Colorado bölgesindeki 20 km.'lik tamamı asfalt olan parkurda yapılan

yarışta 875 HP gücünde ve yine 875 kg. olan güçlü otomobiliyle start alan Sebastien Loeb, 8'13"878'lik bir derece yaptı. Bu zamanıyla en yakın rakibi Rhys Millen'in 20 saniye önünde zafere ulaşan Loeb, ayrıca dünyanın bu en yüksek rakımlı yarışının yeni parkur rekorunu kırdı. 145 km/s hız ortalamasıyla yarışı noktalayan Loeb'in bu yeni rekoru daha önceki o zamana kadar 9'46"164 ile

Rhys Millen'in elinde bulunan rekoru tarihe gömdü. Yarıştan önce çekindiği yağmurun yağmaması sayesinde 208 T16'sının maksimum yol tutuşundan yararlanan Fransızla-



rın yaşayan efsane ralli pilotu, zaferinin ardından aracının tavanında şampanya patlatarak mutluluğunu ekip ile paylaştı. Peugeot, 1988 yılında Ari Vatanen'le ve 1989'da Robby Unser ile Colorado'da kazandığı zaferlere bu birincilikle bir yenisini daha ekledi. Nitekim, Robby Unser de yarışta Fransız ekibinde misafir olarak yer alıyordu ve bu tarihi anlara yakından tanıklık etmiş oldu.

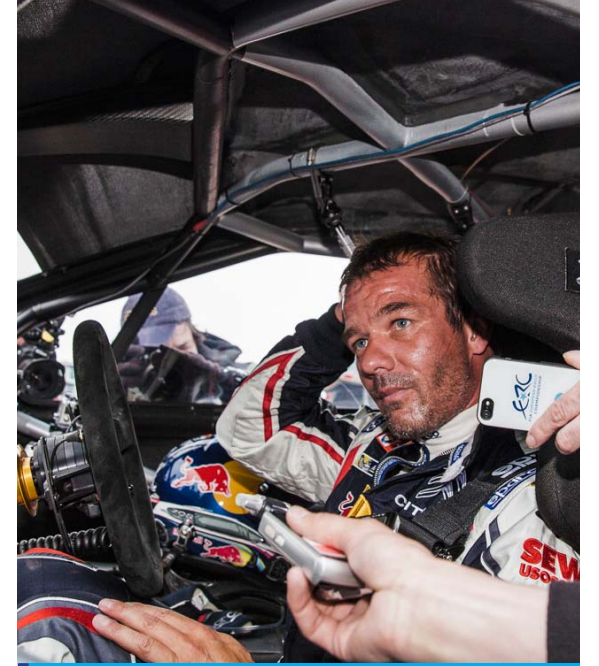
Loeb "Bu rekoru beklemiyordum"

Pikes Peak Tırmanma'da tarih yazan ve başarılarına yeni bir halka daha ekleyen Sebastien Loeb yarış sonrası kendisine uzatılan mikrofona: "Tepenin zirvesinde bu-

lutların toplanmakta olduklarını görüyordum. Biraz endişeliydim çünkü yağmur yağmasından korkuyorduk. 8'20 hatta 8'15 gibi bir derece düşünüyordum ama bu kadarını hiç ummuyordum doğrusu. Başlama anında gerçekten üzerimde bir baskı vardı, çünkü bu tırmanış, bütün Peugeot Sport ekibi için sekiz aylık bir çalışmanın son noktasını teşkil ediyordu. Aynı zamanda ortaklarımız Red Bull, Total ve Michelin için de tabi. Acaba sonuna kadar zorlasam mı yoksa belli bir dereceyi garanti mi etsem diye tereddüt ediyordum ama bir kere yarış başladıktan sonra bu müthiş aracın bütün sınırlarını zorlamaktan kendimi alamadım.

Bizim için unutulmaz bir deneyim oldu, kazanmaktan ötürü çok mutluyum" şeklinde konuştu.

208 T16 PikesPeak'in varış çizgisine varmasından birkaç dakika sonra, tepenin doruğunda yağmur yağmaya başladı. Üstelik biraz sonra doluya dönüştü. Böylece, yağmur da zaferi kendince kutluyordu adeta. Peugeot, 1988 yılında Ari Vatanen'le ve 1989'da Robby Unser ile Colorado'da kazandığı zaferlere bu birincilikle bir yenisini daha eklemiş oluyordu. Nitekim, Robby Unser de bugün Fransız ekibinde yer alıyordu ve kırılması herhalde zor olacak bu rekorun gerçekleştirilmesine içeriden tanıklık etmiş oldu.



Fransız şampiyon pilot yarış sonrası mikrofonlara bu rekoru beklediğini itiraf etti.

Sebastien Loeb yarış boyunca 208 T16'sının limitlerini zorlayarak zaferin yanı sıra yeni parkur rekoruna da ulaştı.



Sebastien Loeb ve ikinci Rhys Millen objektiflere beraber poz verdiler.



Citroen 2014'de WTCC'de

WTCC'ye katılmaktan ilk defa geçen seneki Paris Motor Show'da bahseden Citroen, yaptığı bir basın toplantısıyla önümüzdeki sezon bu şampiyonada yer alacağını açıkladı. Citroen CEO'su Frederic Banzet medyaya yaptığı sunumda bu yarışa katılmayı aylardır planladıklarını, WTCC'nin Citroen'in istediği her şeye sahip olduğunu söyledi. "Citroen'in bu yarışta beğendiği noktalar arasında geniş bir şekilde yer bulması, masrafları düşük tutulması ve geniş bir uluslararası yarış takvimi" şeklinde konuşan Banzet, bu yarışın markanın ismini ve piyasasını Çin'de, Rusya'da ve Güney Amerika'da genişleteceğini söyledi. Citroen takım direktörü Yves Matton da yeni bir kategoride ilk defa yarışmanın kendilerine muazzam bir meydan okuma olduğunu söyleyip teknik güçlerini yeni alanlarda denemenin de harika bir deneyim olacağını belirtti. Citroen'in WTCC'de yarışacak pilotu ise Sebastien Loeb olarak açıklandı.

Kartingde mücadele parmak ısırttı

Türkiye Karting Şampiyonası 3. ayak yarışı İstanbul Karting ve Otomobil Kulübü tarafından 22-23 Haziran tarihlerinde Körfez Karting Pisti'nde organize edildi. 19 pilotun katılımına sahne olan ve 4 ayrı kategoride 3'er yarış üzerinden koşulan şampiyonanın 3. yarışın Formula Masters kategorisinde şampiyona lideri Kerem Zengin ve en yakın rakibi Mehmet Çınar arasında yaşanan liderlik mücadelesinden, 3 yarışın ikisini kazanan ve diğerinde de üçüncü olan Mehmet Çınar galip ayrılmayı başardı. İlk yarışı kazanan ve diğer 2 yarışta da rakibinin ardında kalan Kerem Zengin'in ikinciliği elde ettiği bu kategoride podiyumu tamamlayan isim Osman Aydemir oldu. Formula Senior kategorisinde ise 2 birincilik ve bir üçüncülük ile Berk Durak liderliği yaşandı. Azeri sporcu Gülhüseyn Abdullayev, 2 ikincilik ve bir birincilikle günü ikinci sırada tamamlarken, Formula Junior kategorisinde, şu ana kadar yapılan tüm yarışları kazanan Bursalı milli sporcu Berkay Besler geleneği bozmadı ve 3'te 3 yaparak bir kez daha birincilik kürsüsünde yer aldı. Mini kategoride ise bu yarış öncesinde 8 puan farkla şampiyona lideri olan Sarp Atasever 3 yarışı da en yakın rakibi İzel Karasu'nun önünde tamamlayarak birinciliğin sahibi oldu.



FIA'dan Mercedes'e ceza geldi

FIA, Silverstone Pisti'nde 2013 aracıyla gizlice Pirelli lastik testi yapan Mercedes takımına ceza verdi. Bu cezaya göre Alman takım sezon sonunda yapılacak olan genç pilot testlerine katılamayacak. FIA'dan ayrıca Pirelli'ye de kınama cezası çıktı. Mercedes tarafından bu kararın ardından yapılan açıklamada, temyize götürme gereği hissetmedikleri ve verilen hükmün adil olduğu belirtildi. FIA ise, Mercedes'in lastik testiyle ilgili tartışmaların ardından, testlere yönelik daha sıkı kontroller getirileceğini açıkladı.

Sakarya'da Off-Road resitali

Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın üçüncü ayağı olan Sakarya Off-Road Yarışı, 22-23 Haziran 2013 tarihlerinde Sakarya Otomobil Sporları Kulübü (SOSDER) tarafından Sakarya Büyükşehir Belediyesi katkıları ile Taşlık parkurunda gerçekleştirildi. 12 ekibin katılımına sahne olan Sakarya Off-Road Yarışı, 22 Haziran Cumartesi günü Sakarya kent meydanından verilen seramonik startla başladı. Sakarya nehir kenarında Taşlık bölgesinde yer alan 9 özel etap geçilmesiyle koşulan yarış, seyirciden de yoğun ilgi gördü. 9 etap sonunda Mitsubishi L200 ile İlyas Sönmez-Dağdan Bereket ikilisi genel klasman ve Sınıf 3 birinciliklerinin sahibi oldu. Sınıf 2'de Mitsubishi ile Yunus Ayhan-Bora Kayım ekibi birinciliğe uzanırken, Sınıf 1'de Suzuki Jimny ile Himmet Şengül-Muharrem Küçükdemir ekibi birinciliği elde etti. Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın dördüncü ayağı, 14-15 Eylül tarihlerinde Sinop'ta düzenlenecek.



Podolski ralli parkuruyla tanıştı

Almanların dünyaca ünlü futbolcusu Lucas Podolski Fin pilot Jari Latvala'nın sağ koltuğuna oturup ralliyi yakından tanıma fırsatı buldu. Arsenal'in yıldız golcüsü Volkswagen Motorsport'un Sardunya'daki toprak testlerinde Latvala'nın yanında Oristeo yakınlarındaki 6 km'lik etabı geçti. Bu heyecanlı deneyimin ardından RTL televizyonu'na konuşan Podolski "Hızı seviyorum, o yüzden açıkçası sağ koltukta çok fazla heyecanlanmadım. Kendimi etap boyunca sanki bir Rollercoaster'ın içindeymişim gibi hissettim. Daha önce Formula 1'i de yakından incelemiştim. Fakat ralli pilotlarının araç hakimiyeti inanılmazdı. Araç içindeki o yüksek sıcaklıkta hızlı sürmeye çalışmak oldukça kabiliyet isteyen bir durum" derken Jari Latvala ise "Lucas Podolski çok iyi bir futbolcu olmasının yanı sıra mükemmel bir karaktere sahip. O yanımdayken %100 yarış temposunda sürmeme rağmen hiç korkmadı" şeklinde konuştu.

Webber F1'e veda ediyor

Red Bull Racing takımının Avustralyalı pilotu Mark Webber bu sezon sonunda Formula 1'den ayrılacağını açıkladı. Kariyerine Porsche'nin Le Mans Series'de yarışacak LMP1 projesinde devam edecek olan Webber, Alman üretici ile anlaşma imzaladığını da sözlerine ekledi. 2002 senesinde Minardi takımında Formula 1 dünyasına adım atan Mark Webber, Jaguar ve Williams'ta yarıştıktan sonra 2008'de Red Bull Racing takımına katıldı. Son zamanlarda sürekli olarak takımdan ayrılacağı yönünde haberler yapılan 37 yaşındaki Avustralyalı pilot yaptığı açıklamada "'Porsche üretici bir takım olarak yarış tarihine ismini yazdırdı. Her zaman en üst seviyede teknoloji ve performansla eş anlamlı oldu. Formula 1'in ardından bu yeni seriye katılmayı sabırsızlıkla bekliyorum. Porsche hiç şüphesiz kendisine çok yüksek hedefler belirleyecektir.'" şeklinde konuştu.



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.**

**HAZİRAN 2013 SAYIMIZI,
7 TEMMUZ 2013
TARİHİNDE ALDIĞIMIZ
RAPORA GÖRE
TOPLAM 73.316 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi