

WWW.

ARALIK 2012

SAYI:54

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!**

**VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

İlk Sürüş: Yeni Range Rover 3.0 TDV6

•YENİ A3 SPORTBACK •YENİ SANDERO & SANDERO STEPWAY •GT86 •RANGER •GLK •QASHQAI 1.6 dCi •MEGANE ST

İstanbul Park yeniden doğuyor

İstanbul Park, işletmesini 2023 yılına kadar Intercity'nin sahibi Vural Ak'ın alması sonrasında yeni bir döneme girdi. Vural Ak, pist ve çevresinde her gün yaşayan bir altyapı ve çok çeşitli tesisler inşa etmeyi planlıyor. Öncelikle Intercity Genel Merkezi buraya taşınıyor. Ayrıca; çok büyük bir arazi üstüne kurulu olan tesiste; ikinci el oto pazarı, sıfır kilometre otomobillerin satılacağı showroom'lar, karting pisti, off-road ve rallikros parkurları, çocuklar için özel bir tesis, yeme-içme alanları da kurulacak. Mevcut pist, oluşturulacak bir geçişle 3700 metrelik uzunluğa indirilecek ve böylece çeşitli yarışlar için uzun ve kısa pist imkânı elde edilecek. Gece yarışı yapılabilmesi için pistin ışıklandırılması da planlar arasında yer alıyor. İstanbul'un tekrar F1 takvimine dâhil edilmesinin yanı sıra DTM, Le Mans gibi otomobil yarışları ile motosiklet yarışlarının da gerçekleştirilmesi planlanıyor. Ak'ın Intercity İstanbul Park ile ilgili en önemli projelerinden biri de sürüş okulu. Ak, bu konuda Türkiye'nin en çok satış yapan 10 markasıyla yaptığı görüşmelerinin halen sürdüğünü belirtiyor. Plana göre, 7 markayla anlaşılacak ve her marka galerilerde satışta olan bir otomobilini yarış aracı haline getirip bundan 25 adet üretecek. Yurt dışı menşeli önemli bir sürüş okuluyla birlikte kurulacak olan yeni sürüş okulunda, bu araçlar kullanılarak üç yıl boyunca her yıl 400 yarış pilotu yetiştirilecek. Ak'ın verdiği bilgiler arasında, otomobil severleri sevindirecek bir haber daha var: Pist, belirli bir ücret ve kurallar çerçevesinde, otomobiliyle gelen sürücülerin kullanımına da açılacak. Biz de, pistte test ve çekim yapabileceğiz. Tüm bu haberler, umarım en kısa sürede gerçekleşir ve uzun süredir atıl duran İstanbul Park gerçek kimliğine kavuşur.

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

Tokatçı

National Geographic'in Scam City programı (Dolandırıcılar Şehri) çeşitli turistik şehirlerinde, turistlerin nasıl dolandırıldıklarını aktaran bir belgesel. İstanbul'un da bu belgesele konu olması geçen ay çeşitli yayınlarda yer aldı. Programda İstanbul'a eğlenmeye gelen bir turist başına gelenler aktarılıyordu. Buna benzer yerli yapım bir haberi de bundan birkaç yıl önce görmüştüm. O haberde de Sultanahmet'te turist taklidi yapan muhabire hediyelik eşya fiyatları normalin iki katı söylenmişti ve taksit tuttuğunda da gideceği yere alakasız bir rota üzerinden götürülerek ödemesi gereken tutar yükseltilmişti. Arkasında "korsan taksiye hayır" çıkartmalarıyla dolaşan bazı sarı taksilerin zaman zaman böyle olaylara karıştıkları gerçek. Bunun için turist olmaya da gerek yok. Gidilecek güzergahı beğenmezse müşteriyi almayanlar da var. Geçtiğimiz aylarda bir yurtdışı gezisinden döndüğümde taksit çevirdim. Ben şahsen havaalanı taksit durağındaki taksilere binmiyorum, çünkü gideceğim mesafe kısa olduğundan gereksiz diyaloglar yaşanıyor. Bunun için durağın dışında, yoldan geçen taksiye bindim. Yaklaşık 10 TL yazan mesafe için taksici neden taksiye bindiğimi sordu, para kazanmadığı gibi şeyler söylemeye başladı. Ben de elimdeki parayı gösterip "bu para değil mi?" diye sordum, her müşterinin 50 km mesafede oturmak zorunda olmadığını söyledim. Araçtan inince aslında dışarıdan diye bindiğim taksinin "havaalanı taksisi" olduğunu gördüm. Taksiciler, vatandaşların neden "korsan" denilen taksileri tercih ettiklerini iyice sorgulasınlar. Belki bir gün araçlarının arkasına yapıştırdıkları "korsan taksiye hayır" çıkartmalarının yanına "tokatçılık yapan, müşteri ve güzergah seçen taksilere hayır" çıkartmaları ekleme cesaretini gösterebilirler.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Yol güvenliği hakkında her şeyi bildiğinizi mi düşünüyorsunuz? Bir kez daha düşünün!

Bildiklerinizi sınavın.

Yeni araştırmalar yol güvenliği hakkında şaşırtıcı sonuçlar ortaya çıkarıyor. Örneğin, kazaların %60'ı şehir içinde düşük hızlarda meydana geliyor. Hazırladığımız testle bilgilerinizi sınamaya hazır mısınız? Başlayın!

1

YOLU... GERÇEKTEN TANIYOR MUSUNUZ?

Yağmur ne kadar çok yağarsa, kaza yapma olasılığınız o kadar artar.

- A Doğru, fazla yağmur yolları daha kaygan hale getirir.
- B Yanlış, aşırı yağmur yağdığında insanlar yavaşlar ve araçlarını daha dikkatli kullanırlar.
- C Hızınıza bağlıdır.

Cevap:

B. Doğru. Kazaların %70'i kuru yollarda, %30'u da ıslak yollarda meydana gelir.

2

Kazaların çoğunluğu hangi yol türünde meydana gelir?

- A Düz yollarda.
- B Kavşaklarda.
- C Virajlarda ve dönemeçlerde.

Cevap:

A. Kazaların %75'i yolun düz kısımlarında meydana gelir; bundan dolayı, yolun düz devam ettiği durumlarda tetikte olun. Yolun bu kısımlarında, birçok başka faktör devreye girer.

3

Aşağıdaki senaryolardan hangisinde kaza olma olasılığı en yüksektir?

- A Aşırı yağmur altında bir dağ yolunda yokuş aşağı araç kullanırken.
- B Güneşli bir günde bir banliyöden bir diğerine giderken.
- C İki kasaba arasında uzun ve düz bir yolda seyahat ederken.

Cevap:

B. Kazaların üçte ikisi şehir içi bölgelerde, düşük hızlarda, kuru yollarda meydana gelir. Bundan dolayı, size güvenli ve tanıdık gelen durumlarda dikkati elden bırakmayın!

4

Aşağıdaki yolculuk türlerinden hangisi en büyük riske sahiptir?

- A Sabah 8'de işe giderken.
- B Akşam 5'te işten eve dönerken.
- C Gece yarısı bir restorandan eve dönerken.

Cevap:

B. Genel kanının aksine, yolda ölümün %64'ü gündüz; %36'sı ise geceleri meydana gelir. Ölüm oranları öğleden sonra saat 4 ve 6 arasında zirveye ulaşmaktadır.

5

ARACINIZI... GERÇEKTEN TANIYOR MUSUNUZ?

Acil frenlemelerde, tepki süreniz 1,1 saniye sürüyor (frene basmaya başlamadan önce). 50 km/s hızda, bu süre esnasında kat ettiğiniz mesafe nedir?

- A Bir yaya geçidi genişliği kadar (2,5 m).
- B Bir yaya geçidi genişliğinin üç katı kadar (7,5 m).
- C Bir yaya geçidinin altı katı kadar (15 m).

Cevap:

C. Orta hızlarda bile, siz frene basmadan önce aracınız 15 metre yol kat edebilir. Bu kadar mesafede nelerin olabileceğini bir düşünün.

6

Aracınızdaki güvenlik sistemlerinden en çok hangisi kullanılır?

- A Lastikler
- B ABS (Aktif Frenleme Sistemi)
- C Hava yastıkları

Cevap:

A. Sadece lastikleriniz güvenliğinizi sağlama konusunda sürekli aktiftir. Lastikler, aracınızın yolla temas ettiği tek noktadır; dolayısıyla hareketinizi sürdürmekten çok daha fazlasını üstlenirler.

7

Aracınızda birçok güvenlik sistemi vardır. Aşağıda verilenlerden farklı olanını bulabilir misiniz?

- A Emniyet kemerleri
- B Lastikler
- C Hava yastıkları

Cevap:

B. Lastikler, peki neden? Emniyet kemerleri, lastikler ve hava yastıkları bir kaza esnasında yaralanmaların ciddiyetini azaltmaya yardımcı olan güvenlik sistemleridir. Ancak lastikleriniz, aynı zamanda kazanın meydana gelmesini önlemeye yardımcı olan bir güvenlik sistemidir.

8

Acil bir durumda, hem fren yapip hem de darbenin etkisini azaltabilen en son güvenlik sistemi nedir?

- A Lastikler
- B ABS (Aktif Frenleme Sistemi)
- C ESP (Elektronik Denge Programı)

Cevap:

A. Bir kez daha, lastikler. Hatta kazaların %50'sinde, ABS ve ESP frenleme başlamadan önce devreye girer. Bundan dolayı, frenleme esnasında bir fark yaratabilecek en son güvenlik sistemi lastiklerdir.

9

LASTİKLERİNİZİ... GERÇEKTEN TANIYOR MUSUNUZ?

Lastiklerle ilgili kazaların ana sebebi nedir?

- A Kötü lastik bakımı.
- B Lastiğin patlaması.
- C Lastik montajına ilişkin arızalar.

Cevap:

A. Yetersiz veya hatalı lastik bakımı, lastiklere ilişkin kazaların %36,8'inin altında yataktadır. Ancak, bu işlem aslında çok basittir ve düzenli olarak lastik hava basıncının ve diş derinliğinin kontrol edilmesi sadece bir iki dakika sürer. Bu işlemleri gerçekleştirmeyi unutmamak, büyük fayda sağlar.

10

Bir lastik, aşağıdaki durumlardan hangisinde iyi performans sergilerse güvenli bir lastiktir?

- A Islak yolda frenleme.
- B Kuru yolda frenleme.
- C Islak yolda viraj alma.

Cevap:

A, B ve C. Her alanda iyi performans elde edebileceksen neden güvenliğinden ödün veresiniz ki? Günümüzde, üç anahtar performans olan ıslak yolda frenleme, kuru yolda frenleme ve ıslak yolda viraj alma alanlarında iyi performans sergileyen bir lastik seçmeniz mümkündür. Lastik bayiniz, güvenli bir lastikten hangi performans faktörlerinin beklenebileceğini anlamanıza yardımcı olabilir.

11

Lastiklerimi ne zaman değiştirmeliyim?

- A Patladıklarında.
- B Aracımı periyodik bakıma götürdüğümde.
- C Aşındıklarını düşündüğümde.

Cevap:

Yukarıdakilerin hiçbirini! Emin değilseniz, bir uzmandan lastiklerinize bakmasını isteyin. En az ayda bir kez olmak üzere lastik basıncını kontrol edin. Aynı zamanda, diş derinliğini de kontrol edin. Yasal olarak izin verilen minimum diş derinliği 1,6 mm'dir (orta kısımda sırt genişliğinin dörtte üçünde veya lastik etrafında). Lastiklerinizin bakımını ertelemeyin. Güvenliğinizin lastiklere emanet olduğunu unutmayın.



LASTİK UZMANINIZ KONTROLÜ GERÇEKLEŞTİRİKEN DİKKAT ETMENİZ GEREKEN 3 ŞEY:

1 Uzmanınızın tüm lastiklerinizin durumunu kontrol ettiğinden emin olun.

Uzmanınıza, büyük bir sorun haline gelmeden önce aşınma veya hasar işaretlerini arattırın. Elbette periyodik araç muayenesi bu işlem için ideal bir zaman, ancak bu işlemi uzmanınızla birlikte yaparak kendi kararlarınızı kendiniz veriniz.

2 Bayinizin sürüş alışkanlıklarınızı anlayıp anlamadığını kontrol edin.

Doğru lastik seçimi için kısa yolu kullanın. Aracınızı genellikle şehir içinde kullanıyorsanız, lastikleriniz sürekli frenlemeden dolayı çok çalışıyor demektir ve bu da daha çabuk aşınacakları anlamına gelir. Dolayısıyla, bayiniz size sadece güvenli olmakla kalmayıp, aynı zamanda uzun süreli dayanıklılık sağlayan lastik seçeneklerini çabucak gösterebilir.

3 En iyi performans kombinasyonu üzerinde ısrar edin.

Bayinizin size yakıt verimliliği, uzun ömürlü performans, güvenli ıslak ve kuru frenleme, ıslak yolda güvenli viraj alma özelliklerini tek bir lastikte sunan iyi performanslı bir lastik sunduğundan emin olun.

Sürüş ihtiyaçlarınıza uygun lastiği bulun.

www.michelin.com.tr

web sitesindeki lastik seçiciye göz atın.



HABERLER

- 05 BMW i3 Concept Coupe
- 06 Mercedes SLS AMG Black Series
- 08 Yeni Porsche Cayman
- 11 Lamborghini Aventador LP700-4 Roadster
- 13 Tenneco On Tour
- 15 Ekim 2012 otomobil satışları
- 19 e-otodergisi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 20 Karbondioksit emisyon değerleri

ADVERTORIAL

- 21 Bridgestone - Lastik Etiketleme

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 36 Yeni Audi A3 Sportback 1.2 TFSI
- 41 Yeni Dacia Sandero & Sandero Stepway
- 46 Peugeot 301

VİDEOLU TESTLER

- 48 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 50 Toyota GT86 AT
- 56 Ford Ranger 2.2 TDCi XLT 4x2 Otomatik
- 62 Kia Optima 1.7 CRDi

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 69 Nissan Qashqai 1.6 dCi 130 HP
- 73 Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic
- 78 Renault Megane Sport Tourer GT Line 1.5 dCi EDC

FOTO TEST

- 82 Hyundai i20 1.2

YASAL UYARI

- 85 e-otodergisi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 86 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 87 Formula 1 Brezilya GP'si
- 90 Monza Rally Show
- 92 V1 Challenge İzmir Yarışı
- 93 Haberler

28 **YENİ**
RANGE ROVER
3.0 TDV6

Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz!

e-otodergisi

ARALIK 2012 - SAYI 54

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergisi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergisi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergisi.com

e-otodergisi, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti'nin tescilli markasıdır. Aylık ücretsiz elektronik otomobil dergisidir. Parayla satılamaz. e-otodergisi'nde 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.



BMW i3 Concept Coupe tanıtıldı

BMW'nin çevreci otomobillerden oluşan i alt markasının yeni konsept aracı olan i3 Concept Coupe Los Angeles Auto Show'da tanıtıldı. Kardeşi i3 Concept 5 kapılıyken, i3 Concept Coupe 3 kapılı karoseriyle dikkat çekiyor. Kardeşi gibi 170 HP güç ve 250 Nm tork üreten elektrikli motorla yol alan i3 Concept Coupe, 3964 mm uzunluğa, 1768 mm genişliğe, 1555 mm yüksekliğe ve 2570 mm dingil mesafesine sahip. Otomobilde önde 155/60 R20, arkada ise 175/55 R20 boyutlarında lastiklere yer verilmiş.



e-otodergi iPad'de



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

Mercedes-Benz'den SLS AMG Black Series

AMG tarafından geliştirilen beşinci Black Series modeli olan (ilk dört model: SLK 55 AMG Black Series 2006, CLK 63 AMG Black Series 2007, SL 65 AMG Black Series 2008 ve C 63 AMG Coupe Black Series 2011) Mercedes-Benz SLS AMG Coupe Black Series 2013, 6.2 litrelik V8 motora sahip. Güç/ağırlık oranı 2.45 kg/HP olan Mercedes-Benz SLS AMG Coupe Black Series 2013'ün motoru 7400 d/d'de 631 HP güç ve 5500 d/d'de 635 Nm tork üretiyor. 3.6 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşan Mercedes-Benz SLS AMG Coupe Black Series 2013'ün boş ağırlığı 1550 kg.



Yeni Ranger
Dünyanın en çetin arazilerinde
ödün verilmeden test edildi.



/FordTurkiye



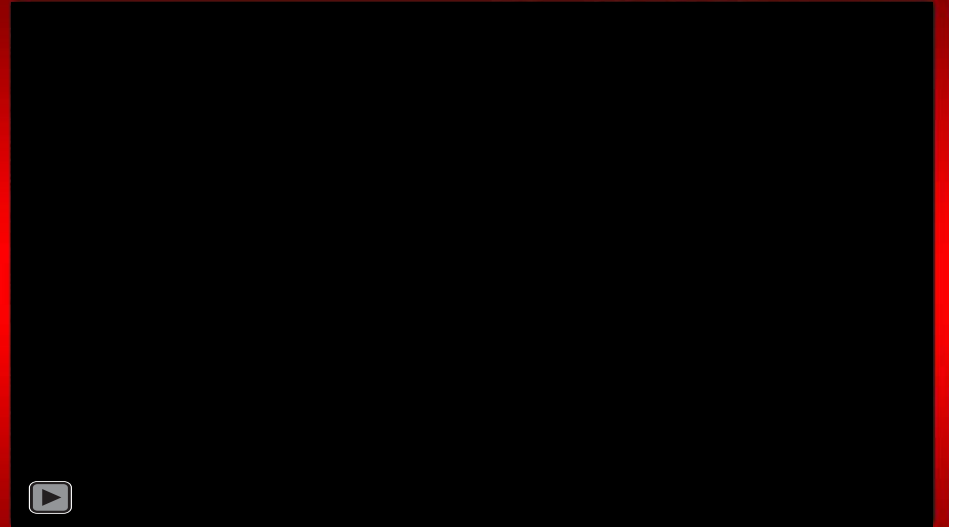
/FordTurkiyeRalli



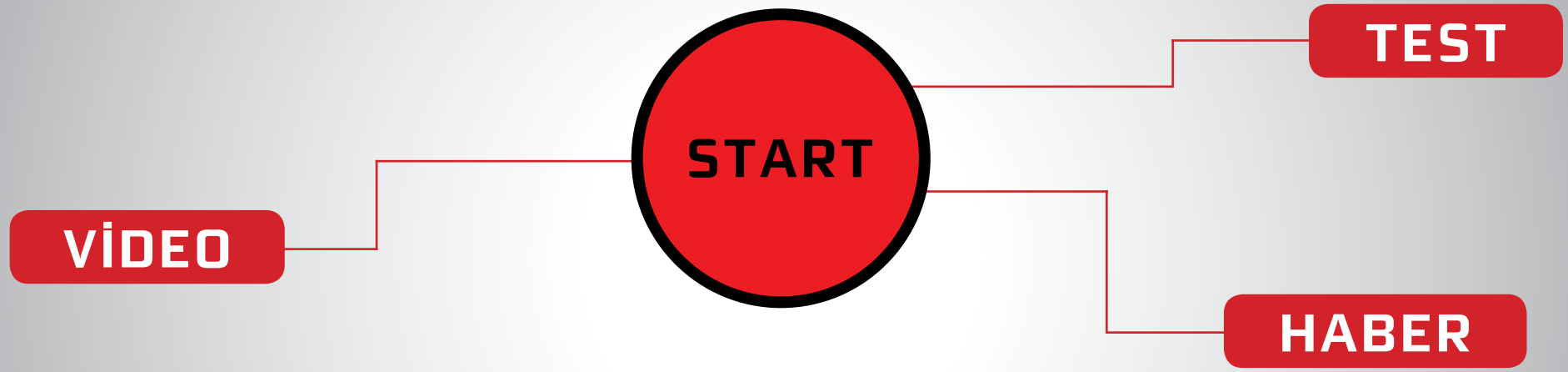
/FordTurkey



/FordTurkiye



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

İşte yeni Cayman

Yeni Porsche Cayman, Los Angeles Auto Show'da yüzünü gösterdi.





**YENİ
JENERASYONUNA
KAVUŞAN
CAYMAN, ARTIK
DAHA HAFİF VE
DAHA HIZLI.**

Yeni nesil Porsche Cayman, ABD'de düzenlenen 2012 Los Angeles Auto Show'da tanıtıldı. Yeni Porsche Cayman yerini aldığı modele göre daha alçak ve daha uzun olmasından dolayı yere daha yapışık bir görünümde. Tekerleklerin tamponlara doğru biraz daha çekilmiş olması da bu

yere sağlam basan görüntüyü kuvvetlendiriyor. Otomobil daha alçak ve uzun olmasının yanı sıra eskisinden yaklaşık 30 kg kadar daha hafif, ayrıca daha hızlı ve yüzde 15 kadar daha az yakıt tüketiyor. Otomobilin Cayman ve Cayman S olmak üzere iki versiyonu bulunuyor. Cayman'da 275 HP gücünde 2.7 lt'lik 6 silindirli motor görev yaparken, Cayman S'te 325 HP güç üreten 3.4 lt'lik motor görev yapıyor. Her iki versiyonda da 6 ileri manuel veya 7 ileri çift kavramalı PDK şanzıman seçenekleri mevcut. Yeni Porsche Cayman 0-100 km/s hızlanmasını 5.7 saniyede tamamlayıp (PDK şanzımanlı için 5.6 saniye, Sports Chrono Paket'le 5.4 saniye), maksimum 266 km/s'ye (PDK 264 km/s) ulaşabiliyor. Ortalama tüketim değeri ise 8.2 lt/100 km (PDK 7.7 lt/100 km) olarak açıklanıyor. Bu değerler Cayman S için sırasıyla 5.0 saniye (PDK için 4.9 sn, Sports Chrono Paket ile 4.7 sn), 283 km/s (PDK için 281 km/s). Ortalama tüketim değeriye 8.8 lt/100 km (PDK 8.0 lt/100 km).



Autoshow'u 576.304 kişi gezdi



İstanbul Autoshow 2012'nin istatistikleri açıklandı. Basın toplantısında, ODD Genel Koordinatörü Dr. Hayri Erce, Tüyap Tüm Fuarcılık Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Ünal ve Tüyap Tüm Fuarcılık Autoshow Başkanı İlhan Ersözlü fuar sonuçlarına ilişkin değerlendirmelerde bulundular. Autoshow'u fuar süresince 576.304 kişi ziyaret etti. Fuara gelen ziyaretçilerin yüzde 19'u fuara satın alacağı modeli seçmek için geldiğini belirtti. 4 Kasım Pazar Günü'nde ise 116.000 kişiyle Türk fuarcılık tarihinde günlük ziyaretçi sayısı rekoru kırıldı. Toplam 25.000 çekirdek aile fuarı ziyaret ederken kadın ziyaretçi sayısı 69.156 olarak kaydedildi. Ziyaretçilerin yüzde 90'ı memnun olduğunu söyledi.

Makyajlı Audi Q5 Türkiye'de

Doğuş Otomotiv Audi'nin ilk kez İstanbul Autoshow'da tanıttığı makyajlı Audi Q5, fuarın ardından satışa sunuldu. Türkiye'de ilk etapta 2.0 TDI ve 2.0 TFSI olmak üzere iki motor seçeneğiyle sunulan Audi Q5, performansı artırılmış olmasına rağmen yakıt tüketim değerlerinin yüzde 15 kadar azaltılmasıyla son derece iddialı. Makyajlı Audi Q5'in TFSI motorlu benzinli seçeneği 225 HP güç ve 350 Nm tork üretiyor. quattro dört tekerden çekiş sistemi ve 8 ileri tiptronic şanzımanla sunulan Q5 2.0 TFSI Euro 5 motoruyla, 100 kilometrede ortalama 7.9 litre yakıt tüketiyor. Audi Q5'in 2.0 TDI dizel versiyonu ise 7 ileri S tronic şanzımanı ve quattro çekiş siste-

miyle dikkat çekiyor. 177 HP güç ve 380 Nm tork üreten Q5 2.0 TDI ise 100 kilometrede ortalama 6 litre yakıt tüketiyor. Q5'te, Progressive ve Konfor olmak üzere iki farklı donanım paketi seçeneği sunuluyor. Q5 2.0 TFSI 225 HP quattro S tronic 69.160 Euro'dan, 2.0 TDI 177 HP quattro S tronic ise 69.961 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu.



Michelin perakendede yeniden yapılanıyor

Michelin, tüketicilere daha fazla hizmet ve ürün çeşitliliği sunacağı yeni yapılanmasıyla lastik bayi ağında değişime imza atıyor. 17 ülkede 2000'i aşkın noktada faaliyet gösteren ve lastik hizmetlerinde Avrupa lideri olan perakende zinciri Euromaster ile gerçekleştirilen işbirliği çerçevesinde Michelin, 2013 yılı sonuna kadar 300 bayisini Euromaster franchise çatısı altında toplayacak. Euromaster sistemine giren Michelin bayileri lastik hizmetlerinin yanı sıra hafif araç bakım hizmeti de verecek.



Navigasyonlu Hyundai Elantra Tune bayilerde

Hyundai Elantra, Tune donanım seviyesinde artık Türkiye şartlarına uyumlu olan navigasyon sistemiyle sunuluyor. AM, FM RDS radyonun başı çektiği yeni multimedya sisteminde ayrıca günümüzün neredeyse bir gereksinimi olan CD, MP3, USB, AUX, SD, TV ve araç içerisinde film izleme ayrıcalığı sunan DVD özelliği de bulunuyor. Bluetooth sayesinde Elantra içerisinde eller serbest şeklinde telefon kullanma özgürlüğü yaşanırken, park manevralarını sorun olmaktan çıkaran yeni nesil arka görüş kamerası da ünitenin en büyük kolaylıklarından biri oluyor. Elantra 1.6 CVVT Tune Manuel 48.980 TL, Elantra 1.6 CVVT Tune Otomatik ise 51.980 TL fiyata sahip.

Aventador üstünü açtı



İtalyan üretici Lamborghini'nin süper spor otomobili Aventador'un üstü açık versiyonu Aventador LP700-4 Roadster gün ışığına çıktı. Otomobil görüntüsüyle olduğu kadar, performans değerleriyle de üstü açık otomobil kullanma ayrıcalığını başka bir boyuta taşıyacak gibi. Otomobilde bulunan 7 ileri oranlı ISR şanzımanla kombine edilmiş 700 HP güç üreten, 6.5 litre silindir hacmindeki V12 motor, otomobile 3.0 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlarken, maksimum 350 km/s'ye çıkartıyor. Motorda ayrıca silindir deaktivasyon sistemi ve stop-start sistemi gibi teknolojiler de mevcut. Targa stili bir tavana sahip olan 2013 Lamborghini Aventador LP700-4 Roadster'in 2 parçalı karbon fiber tavanı elle açılıyor ve yaklaşık ağırlığı 6 kg civarında. Yeni Lamborghini Aventador LP700-4 Roadster'in Avrupa'da vergiler hariç başlangıç fiyatı 300.000 Euro olarak belirtiliyor.

2013 Pirelli takvimi tanıtıldı

1964 yılından beri yayınlanan Pirelli Takvimi meraklıları tarafından heyecanla beklenen bir olay. Bu satsal takvim geleneğinin en yenisi olan Pirelli Takvimi 2013, yeni yıla az bir zaman kalan Brezilya'da, Rio de Janeiro'da tarihi "Cidade Maravilhosa" limanındaki "Pier Mauá" antrepolarında tanıtıldı. Steve McCurry tarafından gerçekleştirilen çekimlerde Rio'nun gecekondu mahalleri de kullanılmış. Konuyla ilgili olarak konuşan McCurry, Brezilya'yı, manzaralarını, ekonomisini ve kültürünü insan unsuruyla birlikte yansıtmak istediğini ifade etti ve "Bir sokak fotoğrafçısı olduğumu söyleyebilirim. Nü fotoğrafları herhangi bir yerde çekebilirsiniz. Fakat bu modeller giyinik ve her birinin kendi yardım kuruluşu var" diye ekledi.



Dacia Lodgy Euro NCAP testinde sınıfta kaldı

Avrupa'da faaliyet gösteren bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP bugün (28 Kasım 2012) 15 yeni otomobilin test sonuçlarını açıkladı. Bu modellerin 14 tanesi 5 üzerinden 5 yıldız alırken, Dacia'nın kompakt MPV modeli Lodgy 3 yıldızla kalarak, Renault çatısı altında faaliyet gösteren markanın, sadece maliyet konusunda değil güvenlik konusunda da tasarruf yaptığını ortaya koydu. Teste katılan diğer modeller olan Fiat 500L, yeni Ford Fiesta, yeni Ford Kuga, yeni Hyundai Santa Fe, yeni Mercedes-Benz A Serisi, yeni Mitsubishi Outlander, Opel Mokka, yeni Range Rover, yeni Seat Leon, yeni Seat Toledo, Skoda Rapid, yeni Subaru Forester, Volvo V60 Plug-in-hybrid ve yeni Volkswagen Golf 5 yıldız olarak güvenli olduklarını kanıtladılar.



İlk hot hatch Kia geliyor

Yeni Kia cee'd ürün gamının en güçlüsü olarak 2013 ilkbaharında yollara çıkacak olan yeni Kia pro_cee'd GT, markanın ilk hızlı hatchback'i (hot hatch) olmasıyla da dikkat çekecek. Eylül ayında düzenlenen Paris Otomobil Fuarı 2012'de



tanıtılan yeni Kia pro_cee'd baz alınarak geliştirilen 2013 Kia pro_cee'd GT'de 1.6 litre turbo benzinli GDI motor ve 6 ileri manuel şanzımana yer verilmesi bekleniyor.

Yeni Forester 2013'e hazır

İlk defa 1997 yılında tanıtılan Forester, doğal olarak yeni neslinde de Subaru'nun Symmetrical AWD sürekli dört tekerlekten çekişli aktarma sistemine sahip. Uzunluğu 4965 mm, genişliği 1795 mm, yüksekliği 1695 mm (tavan rayları ile 1735 mm) olan yeni Subaru Forester'ın dingil mesafesi ise 2640 mm. İlk verilen bilgilere göre otomobilde Japonya pazarına yönelik olarak iki motor görev yapacak. Bunlardan ilki 2.0 litrelik, 4 silindirli boxer. 6200 d/d'de 148 HP güç, 4200 d/d'de 196 Nm tork üreten bu motor 6 ileri oranlı manuel veya Lineartronic CVT şanzımanla alınabilecek. Diğer motor ise 5700 d/d'de 280 HP güç ve 2000-5600 d/d'de 350 Nm tork üreten 2.0 litrelik, 4 silindirli, turbo beslemeli boxer. Öte yandan, otomobilin farklı pazarlara yönelik olarak farklı motor seçenekleri olacak.



GÖRÜNMEZ KAHRAMANLAR

Sürüş güvenliğine direkt etki eden parçalardan olan amortisörler, gözlerden uzak olmaları nedeniyle adete sürüş güvenliğinin görünmez kahramanları arasında.

Yazı: Tarık Akagün / Sint-Trudien – Belçika
Fotoğraflar: Monroe Medya – Tarık Akagün



Birçok kişi otomobile meraklı olsa da amortisörler genellikle bu merakın içinde en son ilgilenilen noktalardan birisi. Biz de e-otodergi olarak Tenneco Automotive bünyesinde yer alan Monroe amortisörlerinin Belçika'daki fabrikasını ve teknoloji merkezini gezerek bu haya-

ti parçanın arkasındaki teknolojileri bir kez daha yakından görme fırsatını bulduk. Ford, VW, Renault, Nissan, Mercedes-Benz ve PSA Grubu gibi bir çok markaya yönelik amortisör üreten Monroe'nun Sint-Trudien'deki fabrikası 54 bin metrekarelik bir alana yayılmış. Günde 30 bin adet amor-

tisör üretilen bu tesisin 14.000 metrekaresi depo, 37.000 metrekaresi üretim alanı.

Ayrıca Tenneco'nun sürücülere çeşitli bilgileri aktardığı Tenneco On Tour'un Belçika'daki ayağında amortisörleri yüzde 50 yıp-

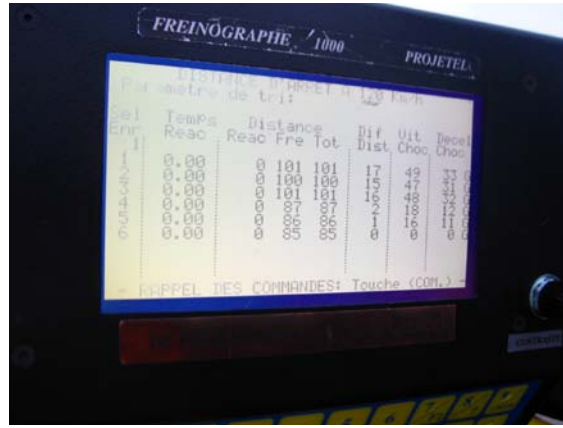


ranmış ve yeni amortisörlü otomobillerle çeşitli fren ve engel aşma deneyimleri yaparak amortisörlerin sürüş güvenliğine olan etkisini bir defa daha tecrübe ettik. Elektronik fren mesafesi ölçüm cihazı ile yer yer ıslak zeminde yapılan ölçümlerde yeni

amortisörlü otomobil 50 km/s ile yol alırken fren yapıldığında 15 m'de dururken, yüzde 50 yıpranmış amortisörlerle bu değer 18 m'ye kadar çıkıyor. Eğer 120 km/s ile fren yapılmış olsaydı bu 16m'ye kadar çıkacaktı (101 m- 85 m). Buna benzer bir

durum engel aşma manevrası içinde geçerli. Yaklaşık 40 km/s ile yaklaştığımız engellerden yeni amortisörlü otomobille bir sorun yaşamadan kaçmak mümkün olurken, yüzde 50 yıpranmış amortisörlerle engelden kaçmak mümkün olmadı.

Belçika'daki etkinliğe e-otodergi adına Tarık Akagün katıldı.



**YER YER ISLAK
ZEMİNDE YAPILAN FREN
TESTLERİNDE ELDE
EDİLEN SONUÇLAR,
YÜZDE 50 YIPRANMIŞ
AMORTİSÖRLER İLE YENİ
AMORTİSÖRLERİN SÜRÜŞ
GÜVENLİĞİNE OLAN
ETKİSİNİ GÖSTERDİ.**



Tenneco On Tour, Tenneco'nun egzoz ve süspansiyon sistemlerindeki uzmanlığını sürücülere anlatmak için geliştirdiği bir organizasyon. Bu organizasyonda sürücülere amortisörlerin ve egzoz sisteminin önemi ve çalışma prensipleri hakkında temel bilgiler veriliyor. Cezayir'den başlayan bu tur Türkiye de dahil olmak üzere Almanya, Fransa, İtalya gibi çeşitli Avrupa ülkelerinin de içinde olduğu 21 farklı ülkeyi ziyaret ederek 40.000 km yol kat etti. Monroe'nun yaptığı çalışmalara göre 4 yaşındaki otomobillerin yüzde 40'ının yıpranmış amortisörlerle yollarda olması bu çalışmanın sürücüleri bilinçlendirmedeki önemini ortaya koyuyor. Monroe, sürüş güvenliği açısından amortisörlerin her 20.000 km'de kontrol edilmesini, her 80.000 km'de ise değiştirilmesini tavsiye ediyor.

Düşüş başladı

En son ÖTV artışının etkisiyle Ekim ayında satışlar düşmeye başladı. Ekim ayında 12.246 adedi yerli, 31.194 adedi ise ithal olmak üzere toplam satış 43.440 adet oldu. Düşüş oranı Eylül ayına göre yüzde 12 oldu.

Yazı: İsa Demir

Eylül ayının satış haberini yaparken ÖTV artışının satışları arttırdığından bahsetmiştik. Fakat bu durum sadece Eylül ayına özeldi. Çünkü beklenmedik bu vergi artışı karşısında firmalar ellerindeki stokları eritmek pahasına ÖTV artışını fiyatlarına yansıtmadılar. Ekim'de ise beklenen düşüş gerçekleşmeye başladı: Ekonominin duraklamasının yanı sıra ÖTV artışının da etkisiyle satışlar geriledi. Ekim ayında 12.246 adet yerli otomobil satıldı. Genel satışlar düşmesine karşın satışları artan Renault, Ekim ayında 5643 adetle yerli piyasanın yine önde gelen firması oldu. Ekim ayında 2548 adet satan Fiat ikinci olurken, onun ardından 1708 adet satışla Hyundai geldi. 1316 adet satışla Honda dördüncü olurken, 1031 adet satışla Toyota beşinci oldu. Ekim'de ithal pazarda 31.194 adet otomobil satıldı. VW liderliği tekrar geri aldı. 4887 adet satan VW'nin ardından, 4794 adetle Opel ikinciliğe yerleşirken, satışları neredeyse yarıya düşen Ford 2746 adet satışla üçün-

cü geldi. Ekim ayında en fazla satan modelin ismi değişti. 2534 adet satışla Renault Fluence lider olurken, 2474 adet satışla Fiat Linea ikinciliğe düştü. Ciddi bir atak yapan Volkswagen Polo, 2132 adet satışla üçüncü geldi. Yeni Clio HB'nin daha ilk aydan 1208 adet satarak kendi segmentinde dördüncü olması ileride B sınıfının kaynaacağını gösteriyor (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Şubat.....	39.004	29.189
Mart	54.023	47.270
Nisan.....	53.835	45.645
Mayıs.....	56.302	50.460
Haziran.....	56.714	50.849
Temmuz.....	43.518	44.531
Ağustos.....	38.875	41.236
Eylül	39.964	49.360
Ekim	47.508	43.440
Toplam	459.611	423.057

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1 Volkswagen.....	4887	50.226
2 Opel.....	4794	36.178
3 Ford	2746	36.734
4 Hyundai.....	2176	18.422
5 Dacia	2122	20.570
6 Toyota	1757	14.154
7 Nissan.....	1585	14.297
8 Citroen	1146	10.741
9 Chevrolet	1093	15.427
10 ... BMW.....	1025	11.641
11 ... Peugeot	1013	9.763
12 ... Audi	1003	10.585
13 ... Skoda	832	7.663
14 ... Kia.....	824	8.697
15 ... Mercedes-Benz	753	8.751
16 ... Fiat	710	6.344
17 ... Seat.....	639	4.121
18 ... Renault.....	401	4.816
19 ... Volvo.....	349	4.036
20 ... Suzuki.....	188	1.399
21 ... Honda.....	140	2.220
22 ... Land Rover	136	1.332
23 ... MINI.....	116	1.340
24 ... SsangYong	106	682
25 ... Jeep	105	549
26 ... Mitsubishi.....	79	1.059
27 ... Mazda.....	72	654
28 ... Alfa Romeo.....	70	849
29 ... Chery	66	682
30 ... Tata	65	517

Sıra Marka	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
31 ... Geely.....	56	823
32 ... Subaru.....	56	399
33 ... Porsche.....	24	331
34 ... Lancia	21	197
35 ... Proton	15	723
36 ... Infiniti.....	9	24
37 ... Jaguar	7	56
38 ... Bentley.....	3	16
39 ... Ferrari	3	15
40 ... smart	1	83
41 ... Maserati	1	12
42 ... Aston Martin	0	5
43 ... Lamborghini	0	2
Toplam.....	31.194	307.135

Not: Sıralamalar Ekim ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1 Renault.....	5643	51.957
2 Fiat	2548	28.704
3 Hyundai.....	1708	14.603
4 Honda	1316	10.828
5 Toyota	1031	9.830
Toplam.....	12.246	115.922



Fiat 500 lider

Eylül ayında lider olan Fiat 500, Ekim ayında satışlarını biraz daha arttırarak birinciliğini devam ettirdi. Kia Picanto ise 13 adet sattı ve ikinciliğini sürdürdü. Bu iki modelin ardından Alfa Romeo Mito geldi. Bu segmentte dördüncü ve beşinci olan modellerin satış adetleri bir elin parmak sayısını bile geçemiyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1	Fiat 500	23	153
2	Kia Picanto	13	102
3	Alfa Romeo Mito	7	93
4	Chevrolet Spark	3	131
5	Citroen C1	3	127

Polo ve Clio HB'ye dikkat

B segmentinin toplamda en fazla satan modeli Ford Fiesta idi ancak; hem Volkswagen Polo hem de yeni Renault Clio HB Fiesta'ya ciddi rakip olmaya başladı. Ekim ayında Volkswagen Polo'nun lider olması, daha ilk ayda Renault Clio HB'nin dördüncü olması bu tezimizin kuvvetli delillerinden. Bunların dışında Hyundai i20 Troy ve Opel Corsa modelleri de başarılı temsilcilerden.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1	Volkswagen Polo	2132	13.100
2	Hyundai i20	1708	11.327
3	Opel Corsa	1493	13.183
4	Renault Clio HB	1208	5.573
5	Ford Fiesta	1163	17.303
6	Renault Clio SW	721	5589
7	Dacia Sandero	633	6453
8	Fiat Punto	602	5368
9	Chevrolet Aveo Sedan	459	5886
10	Renault Symbol	428	14.753



Renault Fluence öne geçti

Günümüzde her şey çok çabuk tüketiliyor. Bu trend otomobillerde de geçerli. Daha piyasaya çıkarılı yaklaşık üç yıl olmasına karşın Renault Fluence'nin makyaj görmesi bunu gösteriyor. Eski Fluence'nin ön tasarımını biraz demode bulan müşteriler böylece yeni modele daha iyimser bakabilir. Tüm bu gelişmelere paralel olarak, rakiplere göre uygun fiyatıyla Fluence, satışlarını biraz daha arttırabilir.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1	Renault Fluence	2534	20.437
2	Fiat Linea	2474	26.674
3	Opel Astra HB	2010	15.674
4	Honda Civic	1316	10.828
5	Volkswagen Jetta	1108	11.994
6	Toyota Auris	996	9489
7	Toyota Corolla	992	8684
8	Ford Focus Sedan	957	12.498
9	Hyundai Accent Blue	811	7043
10	Renault Megane HB	795	5803



Satışlar düştü, Passat lider

D segmentindeki satışlar genel satışlardan daha fazla düştü. Örneğin Mercedes-Benz C Sınıfı'nın satışı üçte bire düştü. Rakiplerine göre satışlardaki düşüş daha az olan Volkswagen Passat 545 adet satışla liderlik koltuğuna oturdu. Bu yıl iyi bir grafik yakalayan BMW 3 Serisi ise ikinci oldu. Bu arada 3 Serisi toplam satışta C Sınıfı'nı geçti.

Audi A6 liderliğe oturdu

Ekim ayında liderle üçüncü aralarında yer değiştirmiş oldu. Mercedes-Benz E Sınıfı liderlikten üçüncülüğe düşerken, Audi A6 modeli ise üçüncülüğten birinciliğe terfi etti. Bu iki modelin arasında kalan BMW 5 Serisi'nde ise bir değişiklik olmadı. Zaten rekabet de bu üç model arasında yaşanıyor. Bunlardan sonra gelen Volvo S80 ya da Jaguar XF modellerinin satışları sınırlı kalıyor.



Audi A8'den ciddi atak

Audi A8 Ağustos ayında sürpriz bir atak yapmıştı. Aynı şekilde BMW 7 Serisi de Eylül ayında ciddi bir sıçrama gerçekleştirmişti. Derken tekrar sıra Audi A8 modeline geçmiş görünüyor. 30 adet satan Audi A8 modeli Ekim ayında lider oldu. Bu ay Mercedes-Benz CLS modeli de listeye girdi. O da Porsche Panamera gibi spor bir makam aracı olarak değerlendirilebilir.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1	Volkswagen Passat	545	9304
2	BMW 3 Serisi	530	5053
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	309	4781
4	Audi A4	250	2617
5	Opel Insignia	239	2423
6	Volvo S60	235	2066
7	Skoda Superb	202	1558
8	Volkswagen CC	174	2048
9	Peugeot 508	154	2158
10	Toyota Avensis	123	1729

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1	Audi A6	246	1670
2	BMW 5 Serisi	228	2618
3	Mercedes-Benz E Sınıfı	152	2107
4	Volvo S80	40	279
5	Jaguar XF	7	53

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1	Audi A8	30	114
2	Mercedes-Benz CLS	15	79
3	Mercedes-Benz S Sınıfı	9	85
4	BMW 7 Serisi	9	73
5	Porsche Panamera	4	72

Nissan Qashqai yine önde

Bir önceki ay Nissan Qashqai'nin ürün gamına 1.6 litre 130 HP gücünde yeni bir dizel versiyonun eklendiğinden bahsetmiştik. Görünen o ki; bu durum satışlara hemen yansımış gibi. Qashqai'deki en önemli eksiklik dizel-otomatik seçeneğinin olmaması. Eğer bu da sunulursa satışlarının daha da iyi olacağı yorumunu yapmak yanlış olmaz.



İlk üç değişmedi

SUV segmentinde Ekim ayı sılamasında ilk üç sıranın ismi değişmedi, sadece satış adetlerinde biraz değişiklik oldu. Ağustos ayında liderlik koltuğuna yerleşen lüks SUV segmentinin temsilcisi Land Rover Range Rover Sport modeli 26 adet satışla Ekim ayını da önde götürdü. 22 adet satışla Ekim ayının ikinci en başarılı modeli Jeep Grand Cherokee oldu. Onun ardından 17 adet satışla Porsche Cayenne geldi.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1Nissan Qashqai	976.....	7787
2Dacia Duster	806.....	7043
3Hyundai ix35	603.....	4654
4Volkswagen Tiguan	473.....	3672
5Kia Sportage	384.....	3908
6Opel Mokka	330.....	385
7Nissan Juke	312.....	3596
8Skoda Yeti	170.....	1628
9Chevrolet Captiva	161.....	2887
10 ...Land Rover Freelander	78.....	219

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Ekim 2012	Ocak-Ekim 2012
1Range Rover Sport	26	300
2Jeep Grand Cherokee	22	220
3Porsche Cayenne	17	222
4Volkswagen Touareg	13	69
5Mercedes-Benz M Sınıfı	9	174

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

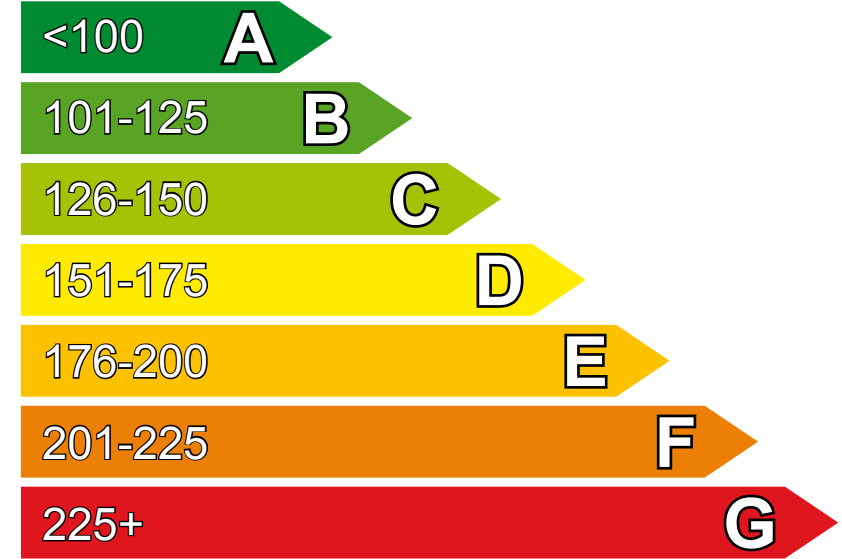
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

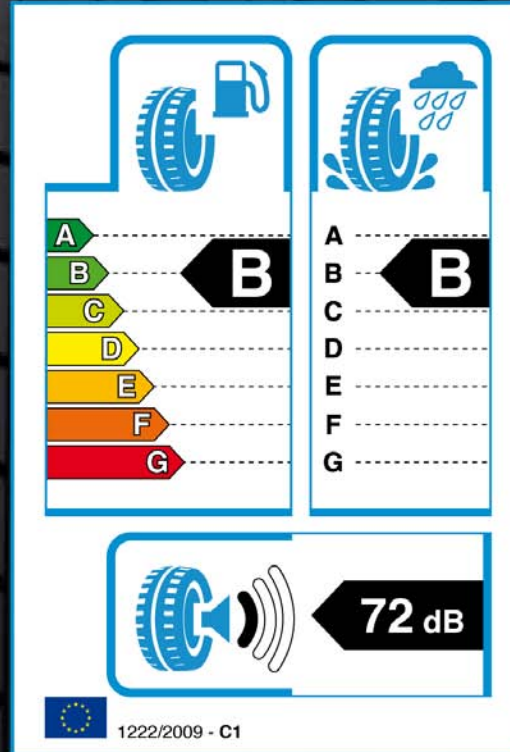
Eğer otomobil dergilerine de çevrecilik konusunda harf verilseydi e-otodergi “A” sınıfında olurdu. Nedenlerini sıralayalım:

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



LASTİK ETİKETLEME REGÜLASYONU hakkında bilmeniz gerekenler

**1 KASIM 2012
TARİHİ İTİBARIYLA
LASTİK SEKTÖRÜ
İÇİN YENİ BİR
DÖNEM BAŞLADI.
AVRUPA BİRLİĞİ'YLE
EŞ ZAMANLI
OLARAK TÜRKİYE'DE
DE YÜRÜRLÜĞE
GİREN LASTİK
ETİKETLEME
UYGULAMASIYLA**



**LASTİKLER ÇEŞİTLİ
KRİTERLERE GÖRE
DEĞERLENDİRİLEREK
ETİKETLENİYOR.
BRIDGESTONE,
LASTİK ETİKETLEME
UYGULAMASIYLA
İLGİLİ OLARAK
TÜKETİCİLERİN
BİLMESİ
GEREKENLERE
DİKKAT ÇEKİYOR.**

Lastikler birçok kişi için bilinmezlerle dolu bir dairedir. Çünkü lastik alışverişi çoğu zaman ya dost tavsiyesi ya da fiyat odaklı olarak yapıldığından tüketici aldığı ürün ile ilgili ses, yuvarlanma direnci, ıslak zeminde fren performansı gibi çok temel kriterleri bile yaşayarak tecrübe edecektir. Bu durum 1 Kasım 2012 tarihinde Avrupa Birliği ile eş zamanlı olarak ülkemizde de yürürlüğe giren “Lastik Etiketleme Regülasyonu” ile değişiyor. Bu sayede tüketiciler, kendileri için çoğu zaman bilinmezlerle dolu lastikler hakkında bazı temel bilgileri ilk bakışta lastiğin üzerinde görebilecekler. Bu yeni düzenleme lastik üreticilerine ve lastik satıcılarına bazı yükümlülükler getiriyor ve dünyanın en büyük lastik üreticisi Bridgestone da tüketicilerin dikkatini lastik etiketlerine çekiyor. “Lastik Etiketleme Regülasyonu” 1 Temmuz 2012 sonrası üretilen tüm binek, hafif ticari ve ağır ticari araç lastiklerini kapsıyor. Profesyonel off-road lastikleri, hız limiti 80 km/s’nin altında olan lastikler, 1 Ekim 1990 öncesinde trafiğe çıkmış araçlar için üretilmiş özel lastikler, geçici süre kullanılacak yedek lastikler, fazladan çekiş gücü kazandırılması amacıyla ek donanım uy-

gulanmış lastikler (çivili lastik gibi), jant çapı 254 mm’nin altında bulunan veya 635 mm ve üstünde olan lastikler ile sadece yarış araçlarında kullanılacak lastikler ise “Lastik Etiketleme Regülasyonu”na dahil değiller.

Lastik etiketleme tüketicie her bilgiyi gösterebiliyor mu?

Hayır, sadece ıslak zeminde fren performansı, dış gürültü ve yakıt tüketimi ile ilgili 3 temel kriteri görebilecekler. Lastik etiketleme mevzuatı lastiklerin yuvarlanma direncine bağlı olarak sağladıkları yakıt tasarrufu, ıslak zeminde fren mesafesi ve dış gürültüsüyle ilgili bilgilerin belirtilmesine ilişkin etiketleme şartlarını belirtir. Bu sayede insan sağlığı üzerinde olumsuz etkileri olan motorlu araçlardan yayılan gürültünün azaltılması, yakıt tüketiminin azaltılarak CO2 emisyonlarının düşürülmesi ve motorlu araçların çevreye olumsuz etkilerinin azaltılması ve karayolu taşımacılığının daha güvenli olması amaçlanmıştır.

Yukarıda bahsi geçen 3 kriter, önemli kriterler olsalar da bir lastiğin genel performansını anlatmak için yeterli değildir. Çünkü otomobilin veya

vasıtanın yerle tek temas alanı olan lastiklerin ıslak zeminde yol tutuş, çekiş, düz yolda kızaklama, viraj içinde kızaklama, kuru zeminde fren, kuru zeminde yol tutuş, kuru zeminde fren, stabilite, konfor, uzun ömürlülük gibi birçok farklı kriterlerde başarılı olması gerekir. Bu noktada yaz lastikleri ile kış lastiklerinin kendi aralarında aynı ayrı değerlendirilmesi gerektiğini de belirtelim.

**BRIDGESTONE****Emniyet Lastiği**

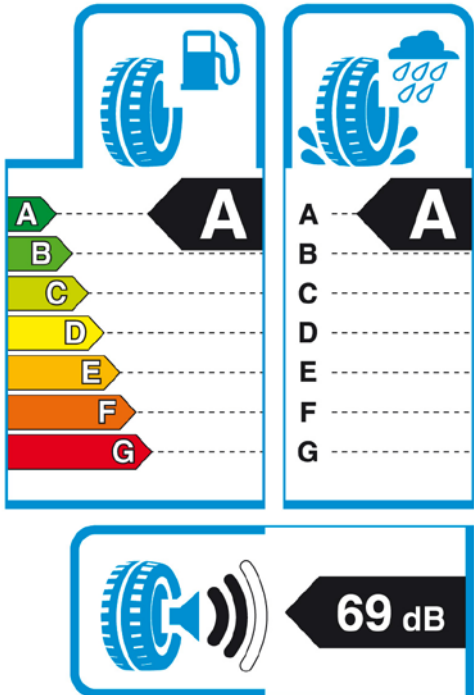
BRIDGESTONE

ECOPIA

EP001S

195/65R15
91H

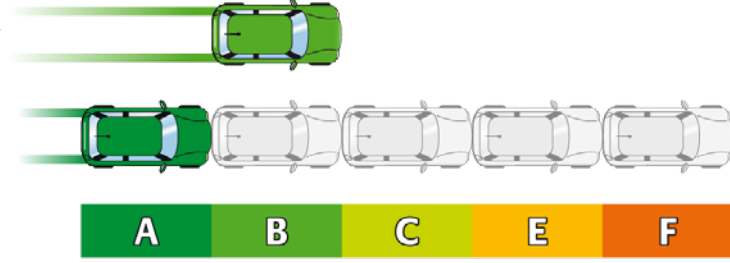
3 2 86340 551519



1222/2009 - C1

ISLAK ZEMİNDE
FREN

Yağışlı havalarda kaza yapma ihtimalinin daha yüksek olduğu bir gerçek. Bu kriterde lastiğin ıslak zemindeki fren yeteneği G'den (en uzun fren mesafesi) A'ya (en kısa fren mesafesi) olacak şekilde 7 ayrı basamakta değerlendirilmekte. Bu kriterde A alan bir lastik ile G alan bir başka lastik arasında fren mesafesi açısından, frenleme ölçümünün başladığı andan araç duruncaya kadar olan süreçte yaklaşık yüzde 30'luk, yani 18 metreye denk gelebilecek farklar



oluşabilmekte. Bu çok ciddi ve risk yaratabilecek bir fark. Avrupa Birliği'nin yayınladığı prosedüre göre testler kış lastikleri için 2 °C - 20 °C aralığında, diğer lastikler içinse 5 °C - 35 °C arasında, açık bir alanda, zeminde 1,0 ± 0,5 mm su varken yapılıyor. Test aracı 85 ± 2 km/s hızla giderken frene basılıyor. Etiketdeki fren mesafesi ölçümü içinse 80 km/s - 20 km/s arasındaki sonuçlar kullanılıyor.

80 km/s ile yapılan frenlemede en iyi sınıf ile en kötü sınıf arasındaki fark 18 m'ye çıkabiliyor.

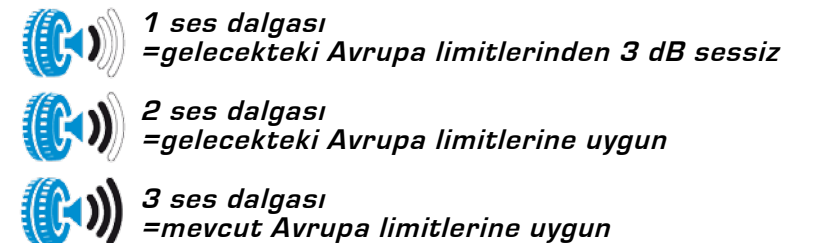
YAKIT
TASARRUFU

Lastiklerin verimliliği, yuvarlanma direnci ile alakalı bir durumdur. Bir lastik yol alırken, zeminle temas ettiği bölümde hafif bir deformasyon olur ve bunun neticesinde "ısı" şeklinde bir enerji kaybı meydana gelir. Lastik yuvarlanma direnci referans alınarak gerçekleştirilen bu değerlendirme için lastikler laboratuvar ortamında kasek üzerinde döndürülerek yuvarlanma dirençleri ölçülüyor. G'den (en az verimli) A'ya (en çok verimli) olacak şekilde 7 ayrı derecelendirmenin yapıldığı bu kriterde iyi not



DIŞ GÜRÜLTÜ

Trafikte dolaşan araçlardan yayılan gürültü insan sağlığını olumsuz etkileyen nedenlerden. Bu kriterde lastiklerin yuvarlanma gürültüsü desibel (dB) olarak ölçülüyor. Bu ölçümler Avrupa Birliği'nin 2016 yılında yürürlüğe girecek normlarına göre 3 kademe değerlendiriliyor. Bu noktada ölçümlerin aracın iç mekan gürültüsünden ayrı olarak, dış mekan lastik gürültüsü olarak rüzgar sesi ve diğer sesler elimine edilerek gerçekleştirildiğini belirtelim.



LASTİK ETİKETLEME REGÜLASYONU NELERİ KAPSAMAZ?



DIS
GÜRÜLTÜ



YAKIT
TASARRUFU



ISLAK ZEMİNDE
FREN



LASTİK ETİKETLEME REGÜLASYONUNUN KAPSAMADIĞI KRİTERLER

KURU ZEMİN

- Stabilite
- Yol tutuş
- Frenleme

GÜRÜLTÜ

- İç mekan gürültüsü

KARLI ZEMİN ❄️

- Frenleme / ABS
- Çekiş
- Tırmanma

ISLAK ZEMİN

- Yol tutuş
- Düzde kızaklama
- Virajda kızaklama
- Dairesel sürüşte kızaklama

AŞINMA

BUZLU ZEMİN ❄️

- Frenleme / ABS
- Tutunma

Avrupa Lastik Etiketleme Regülasyonu, bir lastiğin temel bazı özelliklerini anlatsa da, aslında deyim yerindeyse anlattıkları bir buzdağının görünen kısmı gibi, bir bütünün küçük bir parçasıdır ve Bridgestone Lastik Etiketleme Regülasyonu'nun kapsamadığı alanlarda da yeni üretim teknolojileri, yeni lastik hamurları ve yeni lastik desenleri ile bir lastiğin tüm ömrü boyunca her konuda en üst seviyede performans gösterebilecek şekilde üretir. Örneğin kuru zeminde frenleme, virajda yol tutuş, yüksek hızda stabilite, kızaklama direnci, uzun ömür, konfor ve iç mekan gürültüsü gibi kriterler "Lastik Etiketleme Regülasyonu"nun dışında kalan ve hayati olabilen kriterlerdir.

Konu kış lastikleri olduğundaysa "Lastik Etiketleme Regülasyonu"nun sağladığı bilgiler daha da azdır. Çünkü etiket üzerinde, o kış lastiğinin karda veya buzda sağladığı çekiş, fren mesafesi, direksiyon hakimiyeti ve yol tutuş değerleri konusunda bilgiler yer almaz. Oysaki kar ve buz üzerindeki fren, yol tutuş ve çekiş yetenekleri çoğu zaman hayatidir. Bu yüzden Bridgestone kış lastikleri konusunda da sağladığı gelişmiş lastik desenleri ve lastik hamurları ile sürüş güvenliğini emniyete alır. Bridgestone'un hem yaz lastikleri, hem de kış lastikleri bağımsız test kuruluşlarının testlerinde "kesinlikle tavsiye edilir" sonucuna ulaşır. Bu şemada Lastik Etiketleme Regülasyonu'nun bir lastiğin değerlendirme kriterlerinin ne kadarını kapsadığını görebilirsiniz. Renkli bölümler regülasyona dahil olan, etiketlerde görülen kriterleri, siyah bölümse regülasyona dahil olmayan kriterleri göstermektedir.

DÜNYANIN SATIŞTAKİ İLK A/A LASTİĞİ: BRIDGESTONE ECOPIA EP001S

İlk olarak 2012 Paris Otomobil Fuarı'nda Avrupa'ya tanıtılan Ecopia serisinin en yeni üyesi olan Ecopia EP001S, Avrupa Lastik Etiketleme Regülasyonu'na göre hem yakıt verimliliği, hem de ıslak zemin fren mesafesi kriterlerinde en yüksek değer olan A'yı alarak başarısını gösterdi. Bunun dışında etiketleme regülasyonuna dahil olmayan kriterler ve disiplinlerde de üst seviye performans sunan Ecopia EP001S'te Bridgestone'un NanoProTech adını verdiği yeni bir teknoloji kullanılmış. Bu teknolojiye, lastik hamurundaki dolgu ile polimer arasındaki etkileşim kontrol altında tutularak lastiğin yuvarlanma direnci azaltılması suretiyle enerjiyi koruması, lastiğin ıslak zeminde sürüş güvenliğinden ödün verilmeden sağlanmış.

Ecopia EP001S'te ilk etapta yenileme pazarına yönelik olarak 195/65 R15 91H ve 205/55 R16 91V olmak üzere kompakt sınıfta sıkça kullanılan popüler ebatlar sunulacak.

**ECOPIA EP001S**

“Etiketleme uygulamasına hazırız”

Brisa olarak lastik etiketleme uygulamasına hazır olduklarını ifade eden Ürün Yönetimi Direktörü Egemen Atış lastik etiketleme sistemindeki bu üç kritere tam destek verirken diğer önemli kriterleri de müşterilerine sağlamaya devam ettiklerini belirtiyor.

Yeni uygulamaya hazır mısınız?

1 Kasım 2012 tarihi itibarıyla Avrupa Birliği'yle eş zamanlı olarak Türkiye'de de yürürlüğe giren lastik etiketleme uygulamasıyla lastik üretiminde çevresel sorumluluk, güvenlik ve yakıt tasarrufu alanlarında yeni bir adım atılmış oldu. Brisa olarak, çevre ve güvenlik temindeki yeni düzenleme ve uygulamaları her zaman destekliyoruz. Sadece bu sistemle ilgili olarak değil, her zaman ve her konuda Lassa ve Bridgestone başta olmak üzere tüm markalarımız için yaptığımız her yatırım ve yeniliğin temelinde emniyet ve sağlamlığa verdiğimiz önem yatıyor. Dolayısıyla etiketlemeyle ilgili düzenlemeye yönelik hazırlıklarımızı da yasal sürenin öncesinde tamamladık.

Lastik etiketleme nedir?

Lastiğin üzerindeki etiketten üç kriter hakkında bilgi alınabiliyor: İlki lastiğin karbon emisyonunu ve salı-

nımını gösteren yuvarlanma direnci. Bu uygulama sayesinde lastiklerin yakıt tasarrufuna katkısı ölçülerek çevresel atıkların denetim altına alınması için adım atılmış oldu. İkinci kriter lastiğin ıslak zemin yol koşullarında ne kadar kısa mesafede durduğunu gösteren ıslak zemindeki fren performansıdır. Sonuncu kriter ise araçtan dışarıya çıkan gürültü seviyesini ifade etmektedir.

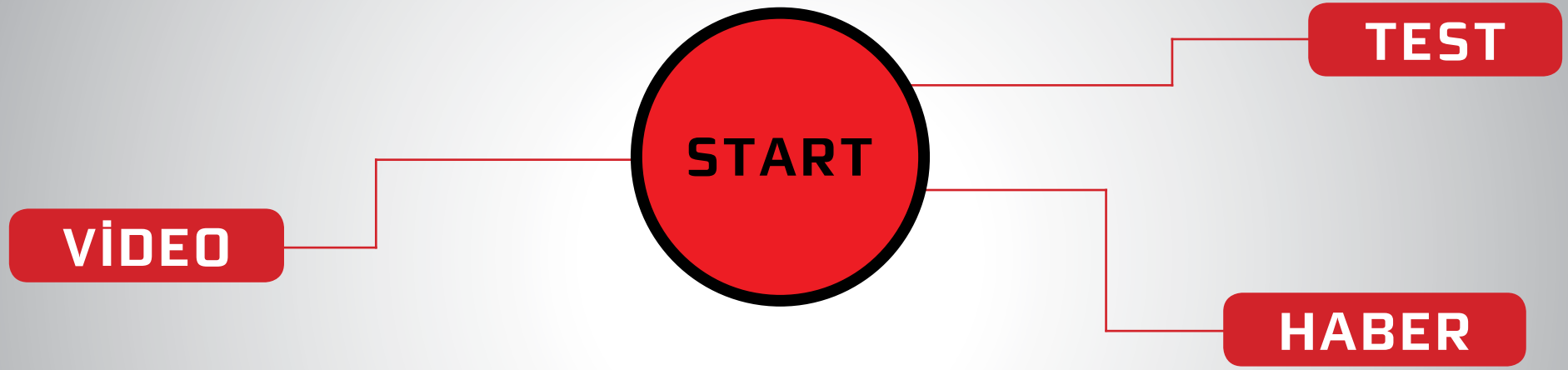
Lastik kalitesiyle ilgili olarak kaç kriter var?

Lastiğin kalitesini belirleyen 50'den fazla kriter var. Lastik etiketleme uygulamasının karbon salınımı ve sera (gazı) etkisinin azaltılması, yakıt tasarrufu, yol güvenliğinin artırılması ve trafikteki gürültü kirliliğinin azaltılması hususlarında önemli bir etki yaratacağına inanmakla beraber; lastik üreticileri için önemli bir standart olan etiketleme sistemindeki kriterlerin çevreye duyarlılık ve güvenlik performansı açı-

sından tek başlarına yeterli olmadığına inanıyoruz. Bir diğer deyişle; bu uygulama yerinde bir başlangıç olsa da biz Brisa olarak lastiğin kalitesini belirleyen daha pek çok kriterin göz önüne alınması gerektiğini savunuyoruz. Bu nedenle, Brisa olarak lastik etiketleme sistemindeki bu üç kritere tam destek verirken diğer önemli kriterleri de müşterilerimize sağlamaya devam ediyoruz. “Dengeli bir performans” sağlama misyonumuzla etiketleme sistemine ek olarak emniyet, ekonomi ve konfor alanlarına da odaklanıyoruz. Müşterilerimizi emniyetli bir sürüş konusunda bilgilendirirken, özellikle üzerinde duracağımız diğer parametreler; ıslak zemin fren mesafesine ilave olarak, kuru zemin yol tutuş, kuru zemin fren mesafesi, kuru zemin viraj alma, ıslak zemin yol tutuş, ıslak zeminde viraj alma, suda kızaklama, yüksek hızlarda kontrol, ani manevra kabiliyeti ve direksiyona anında tepki olacaktır.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

ATASININ İZİNDE

İlk kez 1970 yılında yollara çıkan Range Rover, 2013 model yılında dördüncü jenerasyonuna kavuştu. 42 yıl önce tasarlanan atasının sade ve ikonik hatlarını koruyarak geleceğe taşıyan yeni Range Rover'ı Fas'ın otantik atmosferi ve farklı zemin şartlarında kullandık.

Yazı: Emre Anamur / Essaouira - Fas

Fotoğraflar: Land Rover Medya



Lüks SUV denildiğinde ilk akla gelen modellerden olan Land Rover Range Rover, dördüncü jenerasyonuyla yollara çıkmaya hazır. Müşterilerin istekleri doğrultusunda, yeni jenerasyon geliştirilirken "Değiştirilme-

yen, iyileştirilen" (Don't change it, just make it better) Range Rover; sahip olduğu yeni teknolojiler, yeni motoru, daha hafif karoseri, daha düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit salımı ve daha üstün off-road kabiliyetiyle dik-

kat çekiyor. İlk kez 1970 yılında yollara çıkan Range Rover, 1994'te ikinci, 2001'de ise üçüncü jenerasyonuna kavuşmuştu. Bu sayfalarda gördüğünüz dördüncü nesil ise 2013 model olarak satışa sunulacak.

Tamamı alüminyum ilk SUV

Yeni Range Rover, dünyanın tamamı alüminyum monokok gövdeli ilk SUV'u olarak tanımlanıyor. Aracın tüm gövdesinde, hafif ama sağlam bir malzeme olan alüminyum kullanıla-



masının sonucu ise; daha düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit salımı. Bu konuya daha sonra değineceğim. Burada ise yeni Range Rover'ın dış tasarım ve boyutlarından bahsetmek istiyorum. Alüminyum şasi, önceki modele göre aracın ağırlığını tam 420 kg azaltmış. Yeni Range Rover, 3.0 lt TDV6 versiyonunda 2160 kg boş ağır-

lığa sahip. İngiltere Solihull'daki fabrikada üretilen aracın uzunluğu 4999 mm, genişliği 1983 mm ve yüksekliği 1835 mm. Daha aerodinamik bir tasarım sayesinde rüzgar sürtünme katsayısı yüzde 10'luk bir düşüşle 0.34 Cd'ye gerileyen aracın dingil mesafesi ise 2922 mm. Yeni Range Rover, Land Rover Tasarım Direktörü Gerry

McGovern'in tabiriyle "İlk modelin sade ve ikonik tasarımını devam ettiriyor". Tabii tüm yeni teknolojileri entegre ederek. Modern aydınlatma teknolojileriyle donatılmış olan araçta prestijli tasarım korunurken, ortaya hantal bir görünüm çıkmamasına da özel önem gösterilmiş. Ve sonuçta ortaya şık ve aerodinamik bir yeni

Range Rover çıkmış. Otomobilin bagaj kapağı elektrikli olarak ve iki parça halinde açılıyor. Biri yukarıya, diğeri ise aşağıya doğru açılan parçalar, kolay yükleme-boşaltma sağlıyor.

Lüks ve konforda zirve

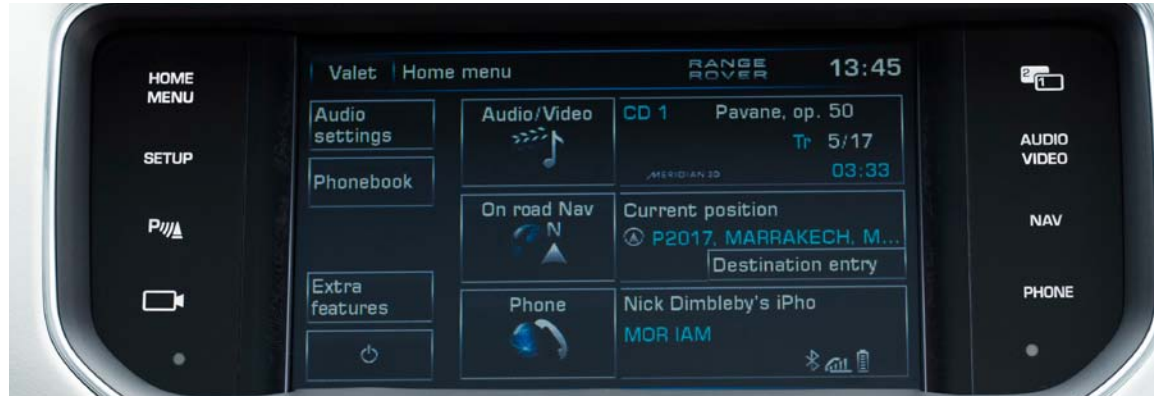
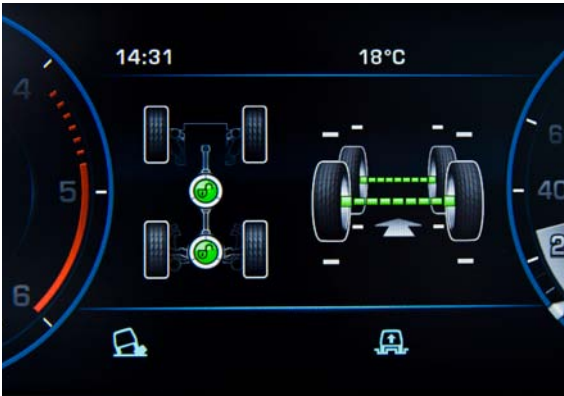
Yeni Range Rover'ın kokpiti, en kaliteli deri ve ahşabın uyumlu birlik-



**İÇ MEKAN EN KALİTELİ
MALZEMELERİN BAŞARILI BİR
İŞÇİLİKLE BİRLEŞİMİNDEN
OLUŞUYOR. CAM TAVAN
FERAHLIK KATIYOR.**



İKİNCİ NESİL TERRAIN RESPONSE SİSTEMİ, YENİ RANGE ROVER'IN OFF-ROAD'DA ENGEL TANIMAMASINI SAĞLIYOR. TÜM OFF-ROAD AYARLARI ORTA KONSOLDAN YAPILIYOR VE GÖSTERGE PANELİNDEN TAKİP EDİLİYOR. 8 İNÇ'LİK RENKLİ VE DOKUNMATİK EKRAN KONFORU ARTTIRIYOR. DİREKSİYON SİMİDİNDEKİ BUTONLAR KOLAY KULLANIMLI. ZF OTOMATİK ŞANZİMAN 8 İLERİ.



tehiğinin sağılandığı, detaylarda bile özenli bir işçiliğın yer aldığı, teknolojik donanım bakımından da modern dünyanın tüm nimetlerinin sunulduğu bir alan. Masaj fonksiyonlu koltuklar rahat, geniş ve konforlu. Gösterge birimleri hem çok şık tasarımı hem de rahat takip ediliyor. Ön konsoldaki 8 inç'lik renkli dokunmatik ekran, aracın tüm fonksiyonlarına hâkim olmayı mümkün kılıyor. Bu ek-

ranın çift açılı gösterim özelliğı sayesinde, sürücü aynı anda navigasyonu takip ederken, ön yolcu film izleyebiliyor. İç mekân, eşya gözü ve bardaklık konusunda da son derece cömert. Panoramik cam tavan, iç mekânı ferah kılıyor. Meridian ses sistemi, kokpiti konser salonuna dönüştürüyor. Dört kollu şık direksiyon simidi, üstünde birçok kumanda barındırıyor. Motoru start butonuna basılarak ça-

lıştırılan araçta; Terrain response sistemi, arazi kontrolleri, şanzıman kumandası ve elektronik park freni butonu orta konsola yerleştirilmiş. Makam aracı olarak da kullanılan bu araçta, arka koltuklar da son derece konforlu. İki kişi için düzenlenmiş bu alanda, sürücü ve ön yolcunun emrine sunulan tüm teknolojik özellikler var. Diz, baş ve omuz mesafeleri de kusursuz. Araçtaki tüm yolcular için

kablosuz kulaklıklar mevcut. Böylece herkes dilediğı müziğı dinleyebiliyor ya da kendi ekranında istediğı içeriğı izleyebiliyor.

4.4 TDV8'in yerini alıyor

Fas'ta, çok farklı zemin koşullarında gerçekleştirdiğimiz (asfalt, kum, kaya, çakıl, toprak, su geçişi) toplam 450 kilometrelik test sürüşünde hem 3.0 lt TDV6 hem de 5.0 lt V8 Superc-





ARACIN İÇ MEKANI DÖRT YETİŞKİN İÇİN DÜZENLENMİŞ. HER KOLTUK, TEKNOLOJİK ÖZELLİKLERDEN VE KONFOR DONANIMINDAN EŞİT ORANDA FAYDALANIYOR.



harged motor seçeneklerini kullanma fırsatım oldu. Ancak bu yazımda, Türkiye'de en çok satılacak Range Rover modeli olmasına kesin gözüyle bakılan 3.0 lt TDV6'yı ele alacağım. Markanın downsizing (hacim küçültme) operasyonunun bir ürünü olan bu yeni motor, eski 4.4 lt TDV8'in yerini alıyor (4.4 litrelik turbo dizel ünite, yoluna SDV8 adıyla devam edecek). Bunu da performans kaybı yaşamadan başarıyor. Ayrıca yakıt tüketimi ve karbondioksit salımında yüzde 22 tasarruf sağlıyor. Elbette burada 420 kg hafifleyen ve rüzgar sürütünme katsayısı yüzde 10 düşen karoserin, 1.4 litre azalan motor hacminin ve Stop/Start sisteminin büyük faydaları var. V tipi yerleştirilmiş 6 silindirli 24 supaplı 3.0 litrelik turbo dizel motor, 4000 d/d'de 258 HP güç ve 2000 d/d'de 600 Nm tork üretiyor. Araca 210 km/s maksimum hız sağlayan motorun 0-100 km/s hızlanma performansı ise 7.9 saniye. ZF markasına ait 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motorun ortalama yakıt tüketimi 7.5 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 196 g/km.

Arazide engel tanımıyor

Yeni Range Rover'ın en önemli ye-

niliklerinden biri ise ikinci jenerasyon Terrain Response'a sahip olması. Bu lüks SUV'a yüzbinlerce Euro veren kaç kişi zorlu araziye girer bilemiyorum ama yeni Range Rover, aslında safkan bir off-road aracı. Test sürüşü sırasında üstünden aştığımız kayalar, içinden geçtiğimiz (maksimum su geçişi yüksekliği 900 mm), 50-60 derecelik açıyla indiğimiz rampaları, üstünden akıp gittiğimiz kum tepelerini görmüş olsanız, ne dediğimi çok daha iyi anlayabilirsiniz. Bu noktada; "Anlatılamaz, yaşanır" gibi bir hisse sahibim. İşte bu noktada, geliştirilerek ikinci jenerasyonuna kavuşturulan Terrain Response'a çok görev düşüyor. Sistemi "Auto" konumuna alıp tüm kontrolleri araca bırakabileceğiniz gibi, isterseniz kendiniz de zemin türünü seçebiliyorsunuz. Orta ve arkada yer alan kilitli diferansiyeller, aracın yüksekliğini çok kısa bir sürede değiştirebilen havalı süspansiyon sistemi ve orta konsoldaki off-road kumanda birimi, yeni Range Rover'ın engel tanımamasını sağlıyor. Önünüzdeki ve ön konsoldaki göstergeler; seçili olan off-road programlarını, tekerleklerin ve diferansiyelin durumunu açıkça göstererek size yardımcı oluyor. Aracı off-road konumu-



*FAS'TAKİ BASIN
TEST SÜRÜŞÜNDE
ARACI ÇOK FARKLI
ZEMİNLERDE
KULLANMA
FIRSATI BULDUK.
HEPSİNDE DE
BAŞARILI OLDU.
İKİ PARÇASI
DA ELEKTRİKLİ
OLARAK AÇILAN
BAGAJ BÜYÜK
VE İŞLEVSEL.
AYDINLATMA
GRUPLARININ
TASARIMI ADETA
BİR İMZA GİBİ.*

na getirdiğinizde yaklaşma açısı 34.7, uzaklaşma açısı 29.6, karın açısı ise 28.3 derece oluyor. Bu rakamlar da, ne demek istediğimi kolaylıkla anlatıyor aslında. Yeni Range Rover, tüm bu arazi özelliklerinin yanı sıra asfaltta da çok başarılı. İzolasyonu iyi olan otomobil, hızlı ve sessiz çalışan şanzımanı, tepkileri başarılı olan elektrik kontrollü direksiyon sistemi ve güçlü frenleriyle övgüyü hak ediyor. Yüksek karoser ve oturma konumu, geniş bir

görüş ve yola hâkim bir oturma pozisyonu sağlıyor. Hem iç hem de dış dikiz aynaları yeterli büyüklükte. Kumanda birimlerinin tamamı ergonomik yerleştirilmiş ve kullanımı kolay.

2013'te yollarda

1970 yılında yaratılan lüks arazi aracı efsanesinin devamı niteliğindeki yeni Range Rover, atasının ana hatlarını koruyan yepyeni tasarımı, alüminyum gövdesi, modern teknolojileri,



konforlu iç mekânı, kaliteli malzeme-işçiliği ve başarılı sürüş özellikleriyle, bütçesi onu satın almaya yeten şanslı insanlar tarafından, lüks SUV ve lüks makam aracı olarak beğeniyle kullanılacak. Bana da, en azından şimdi-

lik, Fas'taki 450 kilometrelik test sürüşünü çektiğim fotoğraf ve videolarla anılarımda tekrar tekrar yaşama keyfi kalacak. Aracın Türkiye baz fiyatı 202.000 Euro. İlk teslimat Mart 2013'te gerçekleştirilecek.

Range Rover 3.0 TDV6

Fabrika verileri

Motor:	2993 cc, V6, 24V, turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik (ZF 8HP70)
Maksimum güç:	258 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	600 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	210 km/s
0-100 km/s:	7.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4999 / 1983 / 1835 mm
Standart açılar (Yaklaşma/Uzaklaşma/Karın):	26.0 / 24.6 / 20.1
	derece
Off-road açıları (Yaklaşma/Uzaklaşma/Karın):	34.7 / 29.6 / 28.3
	derece
Maksimum su geçişi yüksekliği:	900 mm
Bagaj hacmi:	909 (tavana kadar) - 2030 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.5 / 7.0 / 7.5 lt/100 km
Türkiye fiyatı / teslimat başlangıcı:	202.000 Euro / Mart 2013

- + Prestij, konfor, malzeme ve işçilik, off-road kabiliyeti
- Yüzde 22 azalmaya karşın hala yüksek olan emisyon

196 g/km

E



BEKLENEN KAROSER

Yeni Audi A3'ün ülkemizde satışı 3 kapılı olarak başladı. Ama Türkiye'de asıl beklenen karoser kuşkusuz ki Sportback adlı 5 kapılı karoser. Yeni A3 Sportback'i Monaco'da kullanma şansını bulduk.

Yazı: Tarık Akagün / Monte Carlo-Monaco
Fotoğraflar: Audi Medya



Hatırlanacağı gibi geçen sayımızda yeni Audi A3'ün Türkiye'deki sürüşüne yer vermiştik. Şimdiyse sırada 5 kapılı karoseriyle A3 Sportback var. Bu otomobili Monaco'da hem şehiriçinde, hem otoyolda, hem de virajlı dağ yollarında kullanma fırsatını buldum. Yeni A3 Sportback'ın Türkiye'de satışına 2013'ün Mart ayı sonunda 1.2 TFSI, 1.4 TFSI ve 1.6 TDI motor seçenekleri ile satılacak. Sportback arkadaki fazladan iki kapısı ve tavan raylarıyla 3 kapılı kardeşinden ayrılıyor. Bir diğer önemli detaysa dünyada ilk defa premium kompakt bir otomobilde kullanılan ve opsiyonel olarak alınabilen LED teknoloji farlar. Otomobilin ölçülerini teknik özellik tablosunda bulabileceğinizden hemen iç mekan özelliklerine geçelim.

Ön konsol için söyleyeceklerimiz geçen sayıdaki A3 3 kapı ile aynı. Otomobilin iç mekanı kavisli ve ince yapıllı ön konsol sayesinde çok geniş ve ferah his veriyor. Kalite hissi yüksek malzemelerin kullanıldığı orta konsol çok sade ve anlaşılır. Hele çevirmeli kumandası vites konsolunda bulu-



ÖN KONSOL SADE VE ŞİK TASARIMI İLE BEĞENİ TOPLUYOR. 3 KOLLU DİREKSİYON SİMİDİ SPORTİF GÖRÜNÜMESİNİN YANI SIRA ELE DE İYİ OTURUYOR. DRIVE SELECT SİSTEMİ KUMANDASI ORTA KONSOLDA.



nan MMI sisteminin ultra ince (7 mm) ekranı yuvasına gizlenmişse bu sadelik daha da artıyor. Açıkçası iç mekan atmosferi, gerek sadeliği, gerekse verdiği his ile benim hoşuma gitti. Arka koltuklarda sunulan yaşam alanı tatminkar ve fazladan 2 kapı gün-

delik hayatta daha pratik bir kullanım sunuyor.olan otomobilin bagaj hacmi 365 lt. Bu değer yeni Mercedes-Benz A Sınıfı'nda 341 lt, BMW 1 Serisi'nde ise 360 lt. Bu arada otomobilde bulunan Audi connect sistemi ile sosyal ağlara bağlanabilmek, Google'ın ha-

rita ve diğer hizmetlerini kullanabilmek mümkün.

Merak edilen motor 1.2 TFSI

VW ve Audi modellerinde kullanılmaya başlanan modüler platform üzerinde yükselen ve eski nes-

le göre 90 kg daha hafif olan yeni A3 Sportback'te başlangıç seviyesi motoru 1.2 TFSI. Ağırlığı 99.6 kg olan bu küçük hacimli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor, 5000 d/d'de 105 HP güç ve 1400-4000 d/d aralığında 175 Nm tork üretiyor.



**A3 SPORTBACK'TE OPSİYONEL OLARAK
ALINABİLEN TAMAMEN LED TEKNOLOJİLİ FARLAR
BU SINIF İÇİN BİR İLK.**

Bu değerler 8 supaplı eski 1.6 litrelik motorla 102 HP ve 148 Nm idi. 1.2 litrelik motor gaza ilk basma anında çok az bir gecikme yaşatsa da şehiriçi kullanımda gayet yeterli. Otoyoldaysa 110 km/s'yi geçmeye başlayınca nefesi biraz kesilmeye başlıyor. Temiz ön görüş açıları ve rahat geçen 6 ileri oranıyla kolay bir kullanım sunan otomobilin süspansiyon konforu ve

yol tutuşu da sorunsuz. Monte Carlo Rallisi'nin de düzenlendiği Col de Turini adlı virajlı yollarıyla ünlü bölgede otomobilin yol tutuş becerisini göstermek için birebirdi. Fakat çok dik virajlarda "1.2 motor zaman zaman yetersiz kaldı ve zaman zaman 1. Vite-se kadar indiğim durumlarda ve acaba 1.4 TFSI 140 HP'lik motoru mu tercih etseydim?" diye düşünmedim de

değil. Bu arada 7 ileri oranlı çift kavramalı S tronic şanzımanın organizasyondaki 1.2 litrelik TFSI motorlu araçlarda olmasa da, opsiyonel donanım listesinde yer alacağını da belirtelim.

Sonuç

Yeni Audi A3 satışlarının büyük bir bölümünü eskiden de olduğu gibi 5 kapılı Sportback oluşturacak. 1.2 lit-

relik motor giriş seviyesindeki bir versiyon için kabul edilebilir bir performans sunuyor. Konfor, yol tutuş ve kalite hissi gibi konularda premium otomobil hissini gerçekten veren bu otomobil 2013'ün Mart ayında ülkemizde olacak. Fiyatı henüz kesin olarak açıklanmasa da 3 kapılı kardeşinden yaklaşık 1500 Euro kadar pahalı olması bekleniyor.



GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. ORTA KONSOLDAKİ EKRAN İNCE YAPISIYLA DİKKAT ÇEKİYOR. ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN DİZ VE BAŞ MESAFESİ SORUNSUZ. VİTES GEÇİŞLERİ RAHAT.

Audi A3 Sportback 1.2 TFSI

Fabrika verileri

Motor: 1197 cc, 4 silindirli, 16V, direkt enjeksiyon, turbo
Şanzıman: 6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç: 105HP @ 5000 d/d
Maksimum tork: 175 Nm @ 1400-4000 d/d
Maksimum hız: 193 km/s
0-100 km/s: 10.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4237 / 1777 / 1421mm
Bagaj hacmi: 380 lt
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): - / - / 4.9 lt /100 km
Baz fiyat: Henüz açıklanmadı

+ Kalite hissi, yol tutuş, vites geçişleri

- Bazı durumlarda performans

114 g/km **B**



DAHA ŞIK VE DAHA DONANIMLI

Toplamda Dacia satışlarının yüzde 41'ini oluşturan Sandero & Sandero Stepway (yüzde 26) ve Logan (yüzde 15) modelleri yenilendi. Yeni Sandero ve yeni Sandero Stepway'i İspanya'nın Malaga şehrinde kullandık.

Yazı: Emre Anamur / Malaga – İspanya

Fotoğraflar: Dacia Medya



Bundan sekiz yıl önce, 2004'te Renault çatısı altına giren Romen Dacia, adeta bir başarı hikâyesi yazıyor. Sekiz yılda yedi modellik bir ürün gamına ulaşan marka, ilk günden bu yana satış hacmini 15'le çarpmış durumda. Dacia bugün 36 ülkede faaliyet gösteriyor ve başta İngiltere olmak üzere 2013'te bunlara yenileri eklenecek. Bu başarının yansıması olarak, Dacia Türkiye'de de iyi işler yapıyor. 2007'de yüzde 1.5'le başlayan pazar payı 2011'de yüzde 2.5'e, 2012'de ise yüzde 3.6'ya yükselmiş durumda. Bu da Dacia'yı Türkiye binek otomobil pazarında sekizinci yapıyor. Onlarca yıldır Türkiye pazarında olup da ilk 20'ye giremeyen markaların bulunduğu düşünülürse, Dacia'nın ne kadar başarılı olduğu daha net anlaşılabilir.

Makyaj mı, yeni jenerasyon mu?

Bu soru Dacia yetkililerine de soruldu. Yeni jenerasyon olduğunu ifade ettiler. Peki, yollara çıkalı henüz dört yıl olan bir otomobilin yeni jenerasyonuna kavuşması normal mi? Bu pek alışılmış bir durum değil, ama Sandero yeni motora, komple yeni bir tasa-



SANDERO'NUN KOKPİTİNDE EN ÖNEMLİ YENİLİK MEDYA NAV SİSTEMİ VE ONUN 7 İNÇ'LİK RENKLİ-DOKUNMATİK EKRANI. KOKPİTTE SERT PLASTİK TERCİH EDİLMİŞ.

rıma (boyutlar da değişmiş) ve yepyeni bir iç mekana kavuşunca “yeni” sıfatını hak ediyor. Yeni Sandero 4058 mm uzunluğa, 1733 mm genişliğe ve 1518 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2589 mm. Eskisinden 38 mm daha uzun ve 7 mm daha geniş olan yeni Sandero'nun bagaj hacmi ise 320 litrelik değerle hayli başarılı. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1200 litreye çıkıyor. Yeni Sandero Stepway ise 4081 mm uzunluğa, 1618 mm genişliğe (tavan barlarıyla) ve 1733 mm yüksekliğe sahip. Yerden yükseklik bakımından kardeşine göre yerden 41 mm daha yüksek olan Sandero Stepway, eskisinden 23 mm daha uzun ve 10 mm daha yüksek. Bagajı Sandero ile aynı olan otomobilin dingil mesafesi ise 2590 mm.

Logan'ı neden kullanmadık?

Yazımın başında da belirttiğim gibi, Dacia üç modelini birden yeniledi: Sandero, Sandero Stepway ve Logan. Zaten bu üç model aynı platforma (M0 platformu) sahip ve karoser olarak önden ortaya kadar tamamen aynı, ortadan arkaya kadar ise yüzde 80 ortak parçaya sahip. İspanya'daki test sürüşü organizasyonunda Lo-

gan kullanmayışımızın nedeni ise, yeni Logan'ın Türkiye'de satışa sunulmayacak olması. Çünkü yeni Renault Symbol, yeni Logan ile aynı ve bu nedenle bu araç, Türkiye'ye Renault amblemiyle Romanya'dan ithal edilecek.

Tasarım modern ve sportif

Dacia Sandero ve Sandero Stepway'in özellikle yeni ön tasarımları, markaya modern bir görünüm sunmasının yanı sıra genç ve sportif bir hava kattı. Dinamik tasarımlı ön ızgara, yatay krom çizgiler ve yuvarlak sis farlarıyla pekiştirilmiş. Gövdeye entegre kapı kolları da önemli yenilikler arasında yer alıyor. Stepway modeli; crossover görünümü sağlayan yerden yüksek yapısı, tavan barları, çift renkli tamponları ve daha geniş çamurluklarıyla kardeşinden daha albenili. Arka tasarımda kullanılan yeni stop lambaları da, aracın genelindeki dinamizmi pekiştiriyor.

Ortak iç mekân

Sandero ve Sandero Stepway'de ortak iç mekân bulunuyor. Yeniden tasarlanan kokpitte daha küçük kumanda birimlerine yer verilmiş, ben- ce eski büyük kumandalar daha rahat



ARKA KOLTUKTAKİ DİZ, BAŞ VE OMUZ MESAFELERİ SINIF STANDARTLARINDA. 320 LİTRELİK BAGAJA İÇERİDEN DE ULAŞMAK MÜMKÜN.



kullanılıyordu. Cam açma kapama butonları ise hala orta konsolda. Otomobilin kokpitinde en önemli yenilikler ise 7 inç (18 cm) dokunmatik ekranlı Media Nav sistemi ile hız sabitleyicisi-sınırlayıcısı. İlk kez Lodgy modelinde sunulan Media Nav sistemi; navigasyon, müzik ve telefon gibi özelliklere kumanda ediyor. Orta konsoldaki butonla aktif edilip direksiyon simidinin üstündeki butonlarla kumanda edilen hız sabitleyicisi-sınırlayıcısı ise Dacia markası için bir ilk. Sadece bu iki özellik bile, Sandero'daki kalite algısı-

nı yukarı çekmeye yetiyor. Sade tasarımlı gösterge birimleri rahat okunuyor. Media Nav'ın ekranı ise güneşli günlerde yansıma yapabiliyor. Navigasyon sistemi ise gecikmeli bilgi veriyor ve bazı yollarda tümünden şaşırıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun yok. Ön konsolun üstüne yerleştirilen yeni eşya gözü kullanışlılığı arttırmış. Malzeme olarak yine sert plastiğin tercih edildiğini ve işçilik konusunda da pek titiz olunmadığını belirtelim (Test aracımızın bagaj kapağının bozulması bir talihsizlikti).

Ön koltuklar manuel olarak ama kolayca ayarlanıyor. Arkada ise diz, baş ve omuz mesafeleri bu sınıftaki bir araç için yeterli.

3 silindirli yeni motor

Yeni Sandero'da Renault'nun yeni Clio'da da kullandığı yeni 0.9 litrelik, 3 silindirli, 90 HP güç üreten turbo benzinli motoruna yer verilmiş. İspanya'da Sandero'da kullandığım ve Clio'daki gibi başarılı bulduğum bu yeni motor, Türkiye'ye Sandero Stepway ürün gamında ithal edi-

lecek. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, Sandero'ya 175 km/s hız ve 11.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Sarsıntısız ve sessiz çalışmasıyla dikkat çeken motor, Eco modunda kullanıldığında daha düşük yakıt tüketimine imza atıyor. Ortalama 5.2 lt/100 km yakıt tüketen motorun karbondioksit salımı 120 g/km. 2500 d/d'de alınan 135 Nm maksimum torkun ise biraz zayıf kaldığını belirteyim. Yeni Sandero Stepway'de kullandığım ve Türkiye'ye ithal edilecek 1.5 dCi tur-



bo dizel motor ise 90 HP güç ve 220 Nm tork üretiyor. 4.0 lt/100 km'lik etkileyici bir yakıt tüketimi sunan otomobil, performans konusunda ise vasat (Maksimum hız 167 km/s, 0-100 km/s hızlanma 11.8 saniye).

Sürüş özellikleri

Her iki otomobilde de görüş açıları geniş. Stepway'in yüksek oturma konumu, yola daha hâkim olmayı da beraberinde getiriyor. ABS, ESP (Dacia ESC diyor) ve çift hava yastığı tüm modellerde standart. Duster müşterilerinden gelen izolasyon eleştirisi sonrasında, bu iki yeni model için izo-

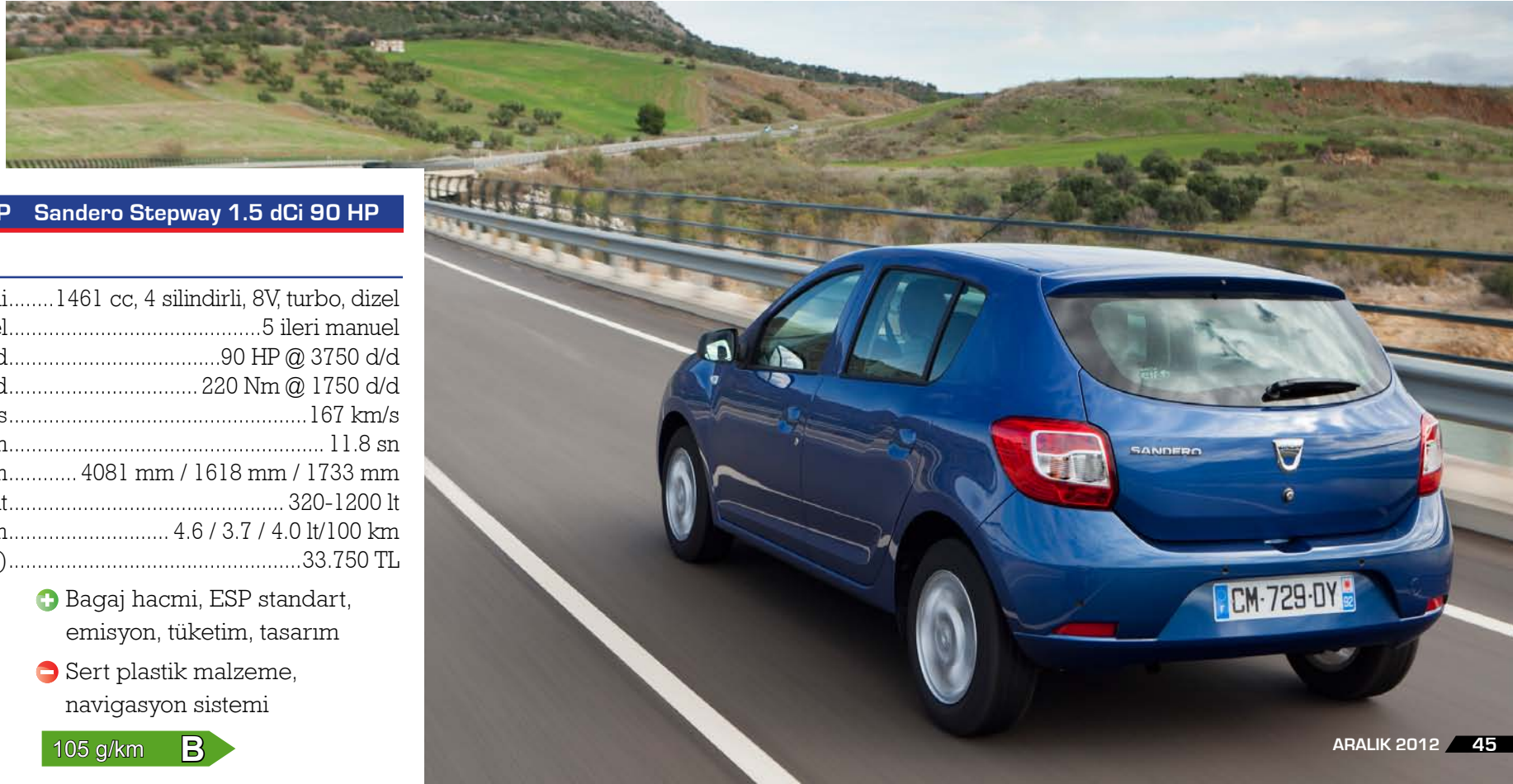
lasyon konusunda ekstra çalışma yapılmış ve kabine sızan gürültü azaltılmış. Yumuşak süspansiyon sistemi, yol tutuşu olumsuz yönde etkilese de, Türkiye'nin bozuk yollarında sarsıntısız yolculuk yapmak için ideal bir yapı ortaya koyuyor. Vites geçişleri kemikli ama sorunsuz. Tüm donanımlarda yer alan hidrolik direksiyon, tepkileri hızlı olmasa da görevini yerine getiriyor. Fren mesafesi konu-

sunda ise, uydu bağlantılı özel cihazımızla videolu test yapmadan herhangi bir yorum yapamıyorum.

Baz fiyatı 23.990 TL

Yeni Sandero ve yeni Sandero Stepway, Aralık ayının başında Türkiye'de satışa sunuldu. Sadece Ambiance adlı donanımla satışa sunulan otomobillerden Sandero'da 1.2 16V benzinli model 23.990 TL, aynı motorun

fabrika çıkışı LPG'li versiyonu 25.990 TL, 1.5 dCi 75 Hk turbo dizel versiyonu ise 29.990 TL fiyatla alıcı bekliyor. Yeni Sandero Stepway ise 0.9 TCe 90 HP motorla 29.790 TL, 1.5 dCi 90 HP motorla ise 33.750 TL fiyata sahip. Tüm motorlarda 5 ileri manuel şanzıman bulunuyor, otomatik vites seçeneği yer almıyor. Tüm Dacia modelleri 3 yıl/100.000 km mekanik garantiye sahip.



Dacia Sandero 0.9 TCe 90 HP Sandero Stepway 1.5 dCi 90 HP

Fabrika verileri

Motor:	898 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbo, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel	5 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 5250 d/d	90 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	135 Nm @ 2500 d/d	220 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	175 km/s	167 km/s
0-100 km/s:	11.1 sn	11.8 sn
Boyutlar (u./g./y.):	4058 mm / 1733 mm / 1518 mm	4081 mm / 1618 mm / 1733 mm
Bagaj hacmi:	320-1200 lt	320-1200 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.7 / 4.3 / 5.2 lt/100 km	4.6 / 3.7 / 4.0 lt/100 km
Baz fiyat:	23.990 TL (1.2 16V)	33.750 TL

+ Bagaj hacmi, ESP standart, emisyon, baz fiyat

- Sert plastik malzeme, navigasyon sistemi

120 g/km **B**

+ Bagaj hacmi, ESP standart, emisyon, tüketim, tasarım

- Sert plastik malzeme, navigasyon sistemi

105 g/km **B**

EKONOMİK ÇÖZÜM

Geçtiğimiz ay, 1.6 HDi 92 HP motorlusunu kullanma fırsatı bulduğumuz Peugeot 301'in bu sefer 1.2 lt 72 HP benzinli manuel versiyonunu kullanma fırsatı bulduk.

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Peugeot'nun giriş seviyesi sedanı olarak konumlandırılan Peugeot 301'de 2 benzinli ve bir de dizel motor seçeği mevcut. Bu otomobille ilgili tasarım, iç mekan özellikleri, ergonomi özelliklerini geçen sayımızda kapsamlı şekilde ele aldığımızdan, bu konuları bir tarafa bırakıp, direkt otomobillerin motorlarına göz atalım. Antalya'da düzenlenen organizasyonda kullandığımız 301'de yer alan motorlardan dikkat çeken kuşkusuz ki



3 SİLİNDİRLİ MOTOR 72 HP GÜÇ ÜRETİYOR.

1.2 lt'lik benzinli motor. Peugeot'nun yeni geliştirdiği 3 silindirli bu motor, benzer güçteki benzinli 1.4 lt'lik motorlardan 25 kg daha hafif ve sürtünmesi de yüzde 30 oranında daha az. Alüminyum alaşımlı silindir kafasının kullanıldığı bu motorda egzoz manifoldu silindir kafasına entegre edilmiş. 5500 d/d'de maksimum 72 HP güç, 3000 d/d'de 110 Nm maksimum tork üreten bu motor 5 ileri manuel şanzımanla birlikte görev yapıyor ve otomobili maksimum 160 km/s'ye çıkartıyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 14.2 saniyede tamamlayan otomobilin ortalama tüketim değeri ise 5.3 lt/100 km. Fazla performanslı olmayan bu motor, 301'in giriş seviyesini temsil ediyor ve bütçesi daha düşük olan tüketicileri hedefliyor. Manuel klima ve ESP gibi önemli donanımları standart olarak sunan 301 1.2 VTi'nin satışına 2013'ün Ocak ayı içinde başlanacak.

e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 54 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilirliği ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



CADDEDEKİ OYUNCAK

Toyota'nın arkadan itişli yeni coupe'si GT86, hassas direksiyonu ve eğlendiren sürüşü ile adeta sürücüsünü oyuncakla oynayan bir çocuk gibi sevindiriyor. Ama bizce biraz daha performanslı olmalı.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Otomobil gazetecilerinin Toyota modelleri için yıllardır kullandıkları “iyi otomobil, ama heyecansız ve ruhsuz” yakıştırmaları çoğu zaman doğruluk payı olan bir klişeydi. Şimdi ise bu klişenin çok dışında bir Toyota ile, GT86 ile karşı karşıyayız. Ama burada Toyota kadar teşekkür edilmesi gereken bir üretici daha var ki, o da Subaru. Subaru ile Toyota, ikiz otomobiller olan BRZ ve GT86'nın üretim sürecinde işbirliği yapmışlar. Bu otomobillerin mühendislik tasarımları Subaru tarafından, üretim planlaması ve tasarım ise Toyota tarafından gerçekleştirilmiş.

GT86 ismi nereden geliyor?

Spor otomobil üretimi konusunda yaklaşık 50 yıllık geçmişe sahip Toyota'nın ilk sporcusu 1962 yılında tanıtılan Sports 800 idi. Bunu daha sonra GT2000 ve 1980'lerdeki AE86 gibi otomobiller takip etti. AE86 gerçek bir spor otomobil olmasa bile, önden motor-arkadan itişli altyapısı ve ulaşılabilir fiyatıyla kendi döneminin kullanımı zevk veren otomobille-



GT86'NİN 365 MM'LİK ÇAPA SAHİP DİREKSİYON SİMİDİ ŞİMDİYE KADAR BİR TOYOTA'DA KULLANILAN EN UFAK ÇAPLI SİMİT.

ri arasında sayılıyordu. GT86 da aynı ruhu yaşatması için tasarladığından isminde 86 ibaresine yer verilmiş. Bunun dışında silindirlerin çap – stroku ve egzoz çıkışının iç çapı da 86 mm.

GT86, tasarım olarak bir spor otomobilden beklenecek saldırganlığı sunuyor. Uzun burun yapısı, keskin bakışlar ve büyük egzoz çıkışlarına ev sahipliği yapan difüzör formu arka tampon sayesinde GT86 adeta ben buradayım diyor. Neredeyse bel hizasına gelen otomobile binmek için eğilip, iç mekana geçtiğimde son derece sade bir ön konsol beni karşıladı. Koltuğun kalça bölümünün yerden 400 mm yüksekte olduğu söyleniyor. Porsche Cayman'a göre 7 mm daha az olan bu değer bugüne kadar üretilmiş Toyota'lar arasındaki yere en yakın oturma pozisyonu anlamına geliyor. Yer yer karbon görünümlü malzemelerin kullanıldığı iç mekanda ön koltuklar vücuda eldiven gibi oturuyor. Sürüş pozisyonu çok iyi. Arka koltuklarda ise çocuklar için bile ufak. 218 lt'lik bagaj hacmi bu tip bir otomobil yeterli olmasına rağmen bagaj zemininde duran tam boy stepnenin yaptığı çıkıntı bu hacmi çok kullanışsız hale getiriyor.



ŞALTER TİPİNDEKİ KUMANDALARIN KULLANIMI RAHAT. MOTOR 7400 D/D'YE KADAR DEVİR ÇEVİREBİLİYOR. STABİLİTE KONTROL SİSTEMİ, ÇEKİŞ KONTROL SİSTEMİ VE ŞANZIMANIN SPORT-KAR MODU VİTES KONSOLUNDA.





**ÖN KOLTUKLAR SPORTİF.
BÖYLE BİR OTOMOBİLDE
ARKA KOLTUKLARDA
RAHATLIK ARAMAYIN.**



Heyecan başlıyor

Böylesine etkileyici görünen otomobilden doğal olarak beklentiler de büyük oluyor. Otomobilde bulunan 2.0 litrelik 4 silindirli boxer motor Subaru kökenli. Buna Toyota'nın D-4S adlı gelişmiş yakıt püskürtme sistemi uyarlanmış. Litre başına 100 HP güç üreten bu motor 7400 d/d'ye kadar devir çevirebiliyor ve maksimum gücü olan 200 HP'yi 7000 d/d'de, maksimum torku olan 205 Nm'yi ise 6400-6600 d/d aralığında sürücünün emrine sunuyor. Bu motor test aracımızda manuel kullanıma da olanak veren 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmişti. Alt devirlerde biraz güçsüz olan bu motorun maksimum torkunu yüksek bir motor devrinde sunması ve bununla birlikte tork eğrisinin 3500 d/d civarında düşüşe geçip, 4000 d/d civarında tekrar yükselişe geçerek dalgalanma yapması günümüzde pek rastlanmayan ve olumsuzluk olarak nitelendirilebilecek bir durum. Bununla beraber motorun devir çevirmeyi sevdiği de bir gerçek. Şanzımanşa şaşırtıcı derecede hızlı vites değişimleri sunmasıyla zevk veriyor. Otomobile performans olarak bakınca fabrika verilerine göre 0-100 km/s hız

lanmasını 8.2 saniyede tamamladığını görüyoruz. Biz de GPS teknoloji ve son teknoloji test cihazımızla yaptığımız ölçümlerde bu değerden çok az farkla, daha iyi bir sonuca imza attık. Fakat gerek elde ettiğimiz 8.05 sn'lik değer, gerekse fabrikanın açıkladığı 8.2 saniyelik 0-100 km/s verisi, 1265 kg'lık 200 HP'lik bir otomobil için fazla iyi sayılmaz. Bu otomobil otomatik, manuel şanzımanlılar da daha iyi sonuçlar olacak diyenler de çıkacaktır. Ama manuel GT86'nın da fabrika verisi 0-100 km/s hızlanması 7.6 saniye. Benzer ağırlığa sahip, kendi halinde bir otomobil olan Peugeot 208 1.6 THP bile 156 HP'lik gücüyle fabrika verilerine göre 7.3 saniyede 0-100 km/s hızlanmasını tamamlayabiliyor.

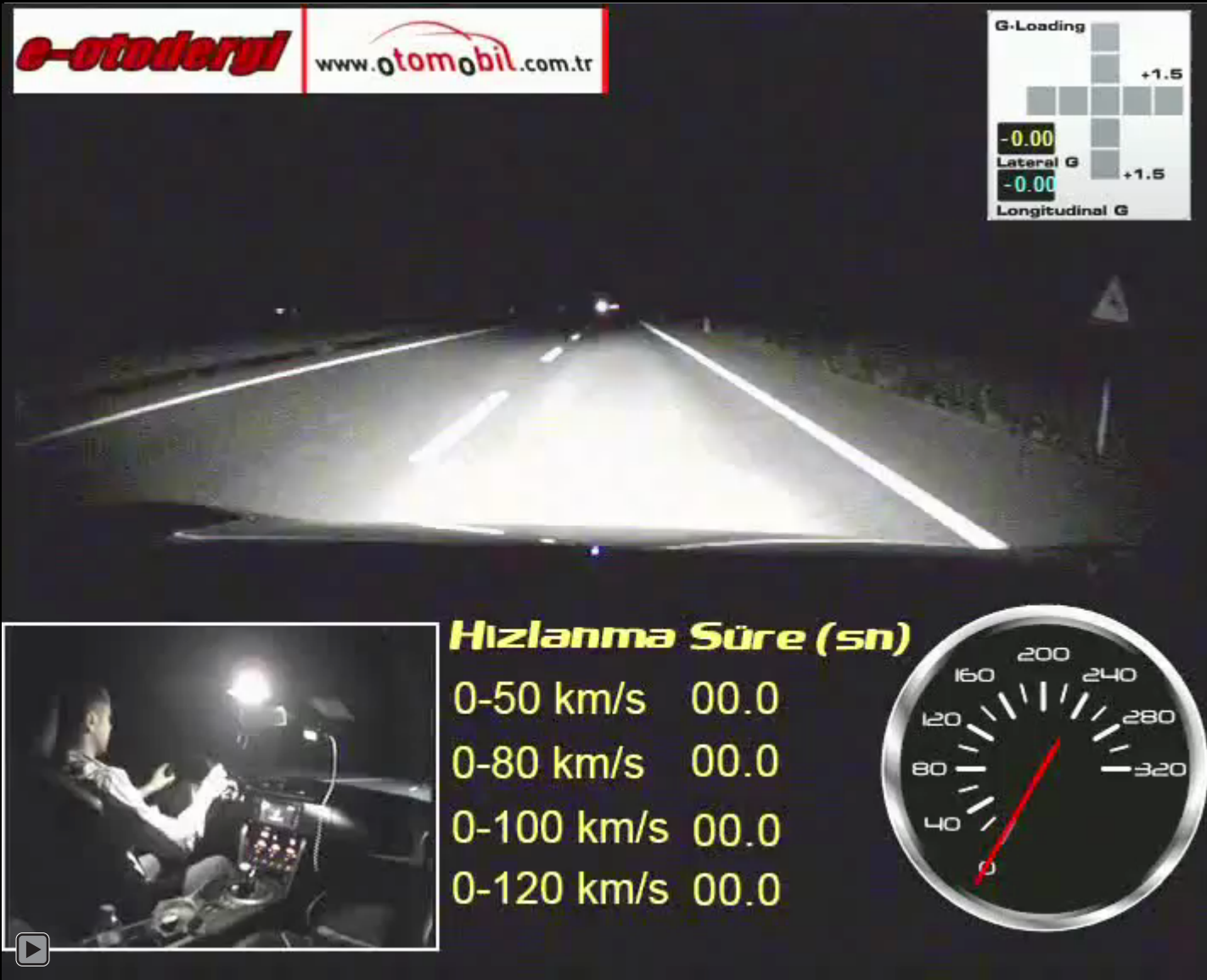
Bu otomobil 0-100 km/s otomobili değil, keyif otomobili, drift ve yanlama öncelikli desek de daha güçsüz ve daha sıradan otomobillerin yanınızdan hızla geçecek olması için "keyif" boyutunu değiştiriyor. 500 km'yi geçen kullanımımızda test ölçümleri de dahil olmak üzere ortalama tüketimimiz 10 lt/100 km oldu. Ağırlık merkezinin yere yakın oluşu, ağırlık dağılımı (ön yüzde 53-arka yüzde 47) ve sert süspansiyon sistemi sayesinde



**MOTORUN ÜZERİNDE
SUBARU VE TOYOTA
İMZALARI VAR. TAM BOY
STEPNE BAGAJI BİTİRMİŞ.
KAPI İÇİ ERGONOMİSİ İYİ.**



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!**

de yol tutuş başarılı. Direksiyon sistemi de hassas yönlendirmesiyle sürücü ile güzel bir iletişim kuruyor. Yukarıda bu otomobilin "drift" veya yavaşlamak için üretildiğinden bahsettim. Gerçekten de öyle... Eğer otomobille biraz oynamak isterseniz buna asla hayır demiyor. Vites kolunun alt tarafında, solda bulunan düğmeden elektronik sürüş destek sistemlerini devre dışı bırakırsanız otomobili gaz pedalı hareketleriyle de yönlendirebilmek mümkün oluyor. Eğer bu tip otomobillere pek aşina değilseniz otomobilin sınırlı şekilde kaymasına olanak tanıyan VSC Sport seçeneği ile hem kendinizin, hem de otomobilin limitlerini görebilmek mümkün.

Otoyolda stabil olan GT86 ile dengeli gaz tekniği ile virajları dönmek de problemsiz.

Sonuç

GT86 çok çekici görünen ve sunduğu oturma pozisyonu ile, direksiyon tepkileri ile gerçek bir sürücü odaklı otomobil. Ne yazık ki performans verileri 200 HP'lik 1265 kg'lık bir otomobil için biraz yetersiz.



Toyota GT86 AT

Fabrika verileri

Motor:	1998 cc, 4silindirli, boxer, direkt enjeksiyon
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	200 HP @ 7000 d/d
Maksimum tork:	205 Nm @ 6400-6600 d/d
Maksimum hız:	210km/s
0-100 km/s:	8.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4240 / 1285 / 1775 mm
Bagaj hacmi:	218 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	9.6 / 5.7 / 7.1 lt /100 km
Fiyat:	52.900 Euro + 1.450 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.1 sn
0-80-km/s:	5.9 sn
0-100 km/s:	8.05 sn
0-120 km/s:	11.0 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	5.5 sn
80-120 km/s (D'de):	6.2 sn

Frenleme

100-0 km/s:	38.0 m
80-0 km/s:	24.1 m
50-0 kms:	9.3 m

+ Tasarım, şanzıman, direksiyon

- Fiyat-performans ilişkisi, stepne çıkıntısı

164 g/km

D

MODERN HAMAL

Yeni nesil Ranger, eskisiyle karşılaştırılamayacak kadar iyi kabini, daha iyi sürüşü ve daha iyi konforuyla modern bir hamal halini almış.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





RANGER, İÇ TASARIM OLARAK DA BİNEK FORD'LARA YAKINLAŞMIŞ. MAVİ İBRELİ GÖSTERGELER GÖZE GÜZEL GELİYOR.



Pick-up'ların yalnızca yükleme aracı olarak kullanıldıkları dönemler geride kaldı. Artık tüketicilerin beklentileri arasına gösterişli bir tasarım, modern kullanım özellikleri ve modern donanımlar da girdi. Ford'un Tayland ve Güney Afrika'daki üretilen pick-up'ı Ranger, yeni nesliyle birlikte bu

beklentileri karşılamak üzere tasarlanmış. Ranger yurtdışında tek kabin, çift kabin ve ters açılan arka kapılı olmak üzere üç farklı gövdeye sahipken ülkemizde sadece çift kabin ve 2.2 TDCi 150 HP'lik motorla satılıyor. Otomatik ve manuel şanzımanlı olarak alınabilen yeni Ranger'in bu say-

fadaki örneği 4x2 olsa da, 4x4 versiyonlar da mevcut.

Her açıdan güçlü görünmesi için tasarlanan bu araç 5 metreden fazla uzunluğu ve 4x4 versiyonlar kadar yüksek olmasıyla son derece dikkat çekici. Üç parçalı krom ızgara ve yu-

muşatılmış köşeler otomobile daha dinamik bir görünüm katmış. İç mekana geçmeden önce kargo bölümüne bakmakta fayda var. Çünkü bu araç bir kamyonet ve asıl işi yük taşımak. Taşıma kapasitesi 890 kg olan otomatik şanzımanlı Ranger 4x2'nin yükleme alanı 1560 mm'lik uzunluğa,

1139 mm'lik genişliğe (2 davlumbaz arası) ve 511 mm'lik derinliğe sahip. Bir pick-up'ın nazik ve kırılabilir olması düşünülemez. Ford'da Ranger'ın öne çıkan özellikleri arasında her zaman zorluklara karşı güçlü olduğu vurgusunu yapıyor. Ama yeni Ranger'ın yük bölümüne göz atıldığında görülen sarı renkli uyarı çıkartmaları bu imajla birebir çelişen bir durum. Bunlardan biri kargo alanının kenarında, kapakla birleşme noktasında bulunan panel için koyulan "buraya basmayınız" uyarısı, diğeri de kargo kapağının maksimum 50 kg yük taşıyabileceğini gösteren uyarı. Açıkçası bir pick-up'ın kargo alanında ba-

sılmaması gereken bir bölüm olması anlaşılır gibi değil. Çünkü bu araçlar kimi zaman çiftlikte, kimi zaman ormanda, kimi zaman şantiyede kullanılıyor. Ve kargo alanında "basılmaması gereken bir bölüm" olması bu aracın doğasına ve varoluş amacına aykırı. Aynı şekilde kargo bölümünün kapağının 50 kg'lık taşıma kapasitesi de çok yetersiz. Bu konuda aklıma ilk gelen örnek, bir kamyonet olmayan, yük taşımak için imal edilmemiş olan, ama alta ve üste doğru olmak üzere çift parçalı açılan bagaj kapağına sahip Renault Koleos. Bu aracın bagaj kapağının alt kısmı 200 kg yük taşıyabiliyor.



BOZUK ZEMİN KOSULLARINDA ARACIN SAĞLAM HİSSİ VERMESİNDE SÜSPANSİYON SİSTEMİNİN PAYI BÜYÜK. ARKA KOLTUKLAR UZUN BOYLULARA DA UYGUN. KOL DAYAMA YERİNİN ALTINDA EŞYA GÖZÜ VAR.



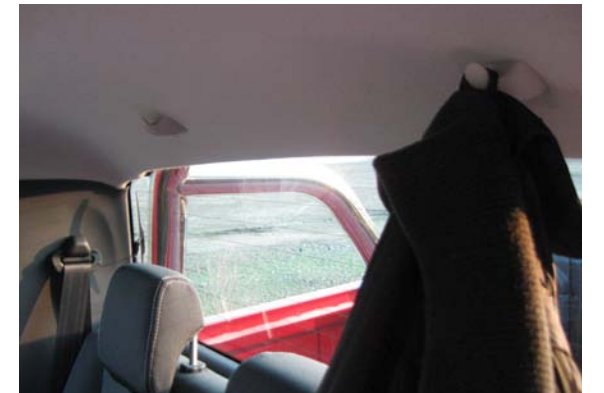
Gelelim iç mekana... Yeni nesil binnek Ford'lardan izler taşıyan konsol kolay kullanımlı ve anlaşılır. Bunun dışında kabin içinde bulunan 23 tane eşya gözü ve saklama alanı iç mekanı daha kullanışlı hale getiriyor. Örneğin kol dayama yeri altındaki eşya gözünün hacmi 8.5 litre. Torpido gözü de bir diz üstü bilgisayar alabilecek kadar geniş. Arka koltuklarda sunulan diz ve baş mesafesi de uzun boylu kişiler için bile uygun. Bu arada otomobilin iç mekanında ceket askılarının neden arka camın önüne konumlandırıldığını da anlayabilmiş değilim. Çünkü sağda ve solda birer adet olmak üzere toplamda 2 adet olan bu askılara ceket asıldığında arka görüş olumsuz etkileniyor.

Motor - sürüş özellikleri

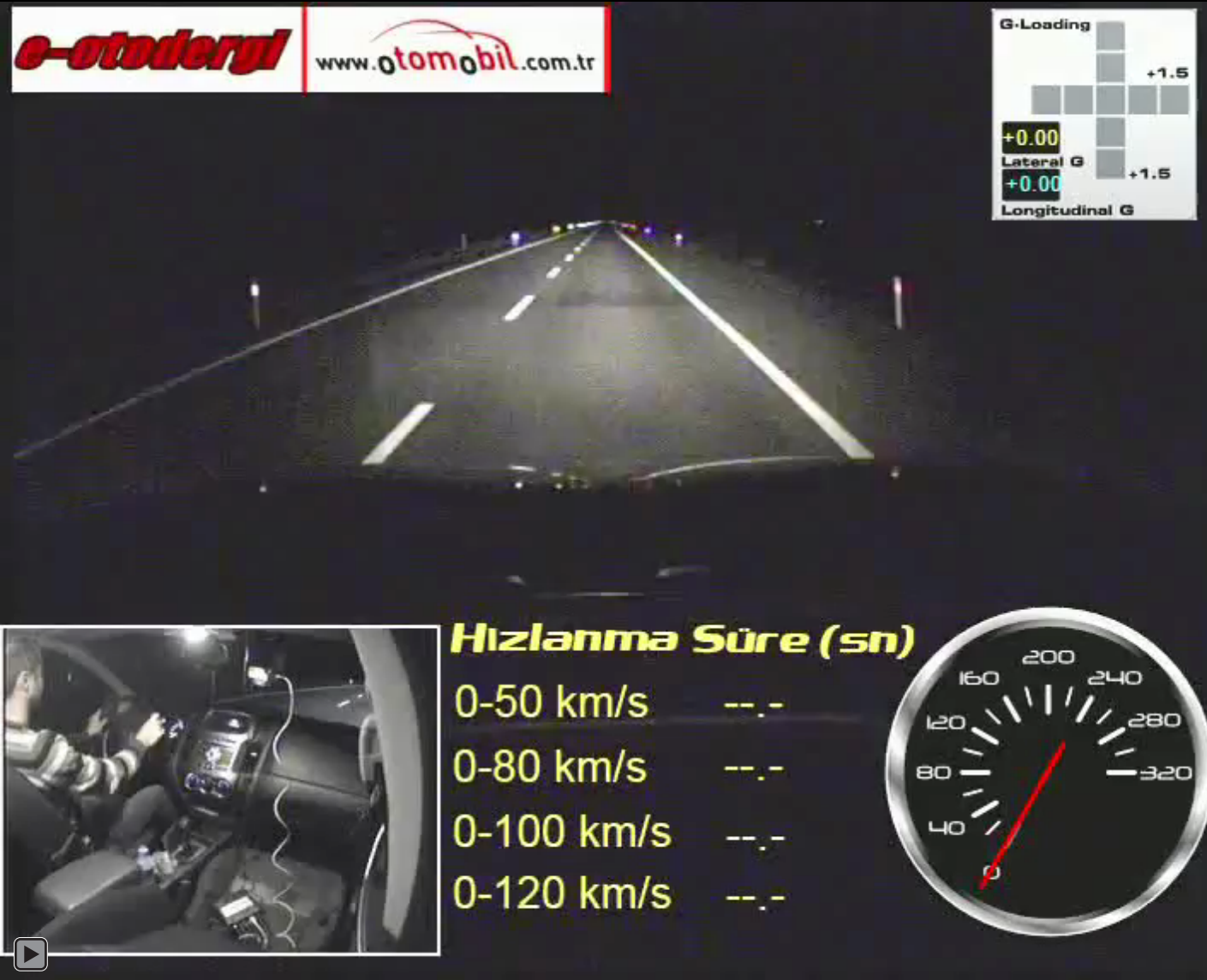
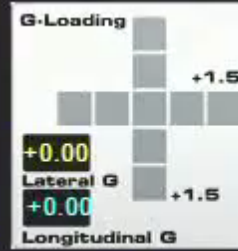
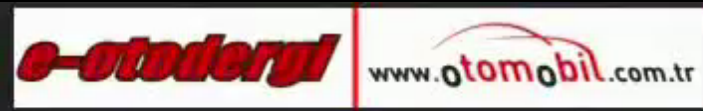
Ticari bir araçta en önemli kriterlerden birisi de kuşkusuz ki çekiş gücü. Ranger'ın manuel kullanıma da olanak tanıyan 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş, 150 HP güç ve 1500-2500 d/d aralığında 375 Nm tork üreten 2.2 litrelik, 4 silindirli, turbodizel motoru bir ticari aracın ihtiyacı olan çekişi ve performansı fazlasıyla sunuyor. Fabrika



DİKKAT! BASILMAZ! KASA KAPAĞI İLE KASANIN BİRLEŞİM YERİNDEKİ PİRİNÇ PANELE BASMAK YASAK. AMAN DİKKAT, KASA KAPAĞINA 50 KG'DEN FAZLA YÜK KOYMAYIN. TİCARİ BİR ARAÇTA BÖYLE SINIRLAMALAR OLMASI ŞAŞIRTICI. CEKET ASKISI, ALIŞILMADIK BİR YERE KONUMLANDIRILMIŞ.

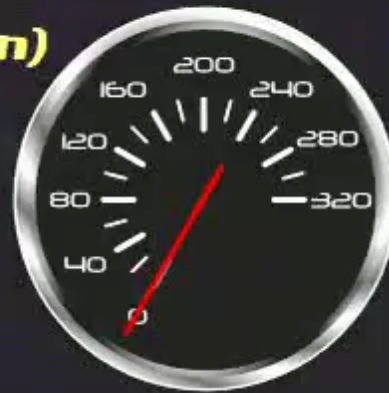


VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



Hızlanma Süre (sn)

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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

verisi 0-100 km/s verisi açıklanmayan Ranger, GPS teknolojili gelişmiş test cihazımızla yaptığımız ölçümlerde 11.6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkarak kompakt sınıf otomobillerden pek de yavaş olmadığını ortaya koydu. 500 km'yi aşan kullanımımız sonunda elde ettiğimiz 10.1 lt/100 km'lik tüketim değeriye aracın 2035 kg'lık boş ağırlığı düşünüldüğünde normal.

Çalışma anında motor sesini içeri alan Ranger'ın sürüş dinamikleri eskisinden çok iyi. 3.5 tur dönen direksiyonun tepkilerinin bir binek otomobil gibi değil, ama kendi kategorisi için gerçekten iyi. Önde çift salıncaklı coil-over tarzı süspansiyonun, arkada yaprak yayların kullanıldığı araç virajlarda da yeterince güvenli. Konfor konusuna gelince... Test aracını teslim aldığımda ilk düşüncelerim bu otomobilin gerçekten çok konforlu olduğu yönündeydi. Ama lastik hava hava basınçlarını kontrol ettiğimde olması gereken 4 PSI daha az olduğunu gördüm. Fabrika değerleri olan 35 PSI'a getirdiğimde ise yaprak yaylı ticari araç-

Ford Ranger 2.2 TDCi 150 HP XLT 4x2 A/T

Fabrika verileri

Motor:	2198 cc, 4silindirli, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	150 HP @ 3700 d/d
Maksimum tork:	375 Nm @ 1500-250 d/d
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	- sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	5359 / 1850 / 1815 mm
Yükleme alanı:	1615 / 1139 / 511 mm
Tüketim (ş.ıçi/ş.dışı/ort.):	11.1 / 7.6 / 8.9 lt/100 km
Fiyat:	58.790 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.5 sn
0-80 km/s:	7.6 sn
0-100 km/s:	11.6 sn
0-120 km/s:	17.25 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	7.3 sn
80-120 km/s (D'de):	10.4 sn

Frenleme

100-0 km/s:	43.0 m
80-0 km/s:	26.6 m
50-0 km/s:	10.3 m

+ Tasarım, kullanışlı kabin

- Kargo alanındaki kısıtlamalar, emisyon

236 g/km

G

ların kendilerine has titreşimleri daha hissedilir oldu. Ama yine de kötü sayılmaz. Kullanım tarzına adapte olabilen şanzımanın vites geçişleri manuel kullanımda çok hızlı olmasa da sarsıntısız. Zaten bu tip bir araçta öncelik sarsıntısız vites geçişleri olmalı.

Sonuç

Çok şık görünen yeni Ranger'ın kullanım özellikleri, konforu eskisinden çok iyi. Performans ve tüketim olarak da beklentileri karşılayan aracın yükleme alanındaki kısıtlamaları can sıkıcı.





AZ FARKLA “AUT”A

Kia'nın D segmentindeki temsilcisi Optima, stil sahibi bir duruşa ve geniş iç mekana sahip ama 1.7 litrelik turbodizel motor, ülkemizin vergi sistemindeki avantajlı dilimi az farkla ısıralıyor. Bunun neticesi ise fiyat etiketine yansıyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Son yıllarda kalite ve tasarım konusunda büyük gelişmeler kaydeden Kia'nın orta sınıftaki (D segmenti olarak da biliniyor) temsilcisi Optima ilk defa 2010 yılında New York Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Ülkemizde 2012 yılının ortalarından itibaren satılmaya başlanan Optima'nın şanssızlığı ise turbodizel motorunun 1.7 litrelik silindir hacmine sahip olması nedeniyle fiyat etiketinin 2.0 litrelik otomobillerle yaklaşması.

Çekici tasarım

Kia'nın Frankfurt ve Kaliforniya'daki tasarım stüdyolarının ortak çalışması olan Optima, Kia'nın yeni görsel kimliğini yansıtan bir radyatör ızgarasına sahip. Akıcı hatları ve sportif çizgile-



**SÜRÜCÜ ODAKLI
ÖN KONSOL KOLAY
KULLANIMLI. VİTESLER
DİREKSİYONDAN DA
DEĞİŞTİRİLEBİLİYOR.**



riyle göze güzel gelen otomobilin iç mekanına geçtiğimde, sürücüye yönelik tasarlanmış bir kokpit beni karşıladı. Ergonomik açıdan sorunsuz ve kolay anlaşılır kumandaların yer aldığı ön konsolun deri kaplı olması iç mekanı daha zengin gösteriyor. Eşya gözleri açısından da kullanışlı olan iç mekanda, geleneksel el freni ye-

rine elektromekanik park freni kullanılarak eşya gözlerine yönelik olarak alan kazanılmış. Otomobilin arka koltuklarında sunulan diz ve baş mesafesi de iyi.

Az farkla ıskalıyor

Kia'nın akla gelen ilk dizel motoru kuşkusuz ki Cee'd'de bulunan 1.6

AUDI'NİN ESKİ TASARIMCISI PETER SCHREYER'İN YÖNETİMİNDE TASARLANAN OPTIMA, ARKA KOLTUKLARDA SUNDUĞU DİZ MESAFESİYLE UZUN YOLCULUKLARA ÇOK UYGUN.





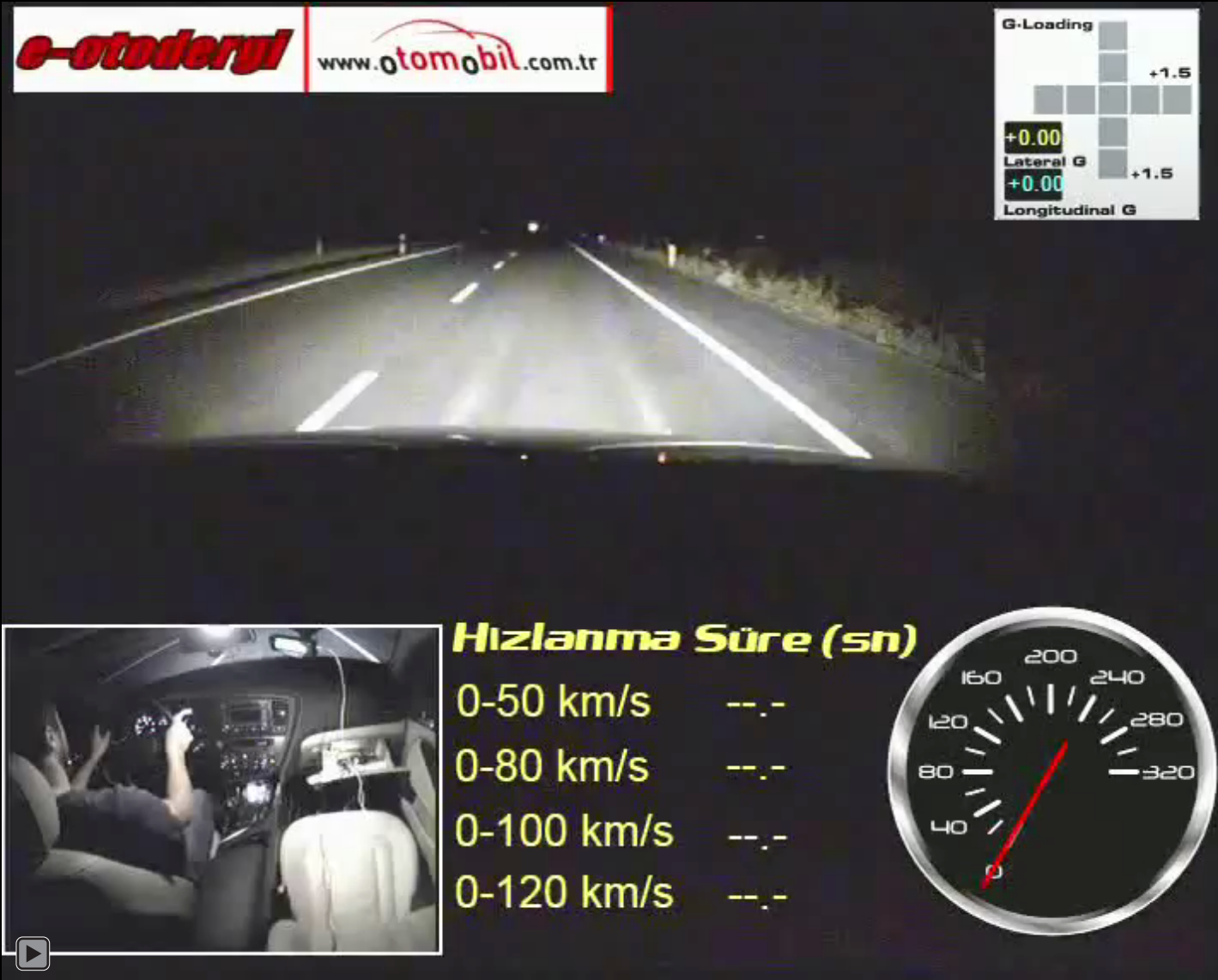
ÇİFT PARÇALI CAM TAVAN İÇ MEKANI AYDINLIK GÖSTERİYOR. SÜRÜCÜ KOTUĞUNDA HEM SOĞUTMA, HEM ISITMA, SAĞ ÖN KOLTUKTA İSE SADECE ISITMA VAR. 505 LİTRELİK BAGAJ BU SINIFA UYGUN BİR DEĞER. SIRADIŞI JANTLAR OTOMOBİLİN TARZINDA PAY SAHİBİ.



lt'lik 128 HP güç ve 260 Nm tork üreten makine. Ama Optima'da bu motor kullanılmıyor. Optima'da kullanılan 1685 cc'lik motor, 1.6 lt'lik motordan biraz daha güçlü olmasına rağmen hem ÖTV'de, hem de MTV'de bir üst basamak vergi diliminde olmak gibi bir şanssızlığa sahip ve az önce de belirttiğimiz gibi bu nedenle ülkemizin vergi sistemini az farkla ısıtıyor. Manuel kullanıma da olanak tanıyan 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor ürettiği 136 HP güç ve 320 Nm tork ile 1584 kg'lık ağırlığa sahip otomobili ateşli olmasa da gayet tatminkar şekilde hızlandırıyor ve çekiş konusunda da sorun



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**

yaşatmıyor. Vites geçişleri de sarsıntısız.

Otoyol kullanımında stabil olan Optima, virajlarda da tedirginlik vermiyor. Direksiyon sistemi ise biraz isteksiz ve ayrıca düşük hızlarda da ağır kalıyor. Süspansiyon konforu genel anlamda yeterli ama düşük profilli lastikler nedeniyle bozuk zeminlerde biraz sarsıntı yaşatabiliyor.

Sonuç

Kia Optima kötü bir otomobil değil. Donanımı iyi ve yeterince konforlu. Ama D segmenti olarak da bilinen orta sınıfta sadece bunlar yetmiyor. Çünkü bu sınıfta beklentiler çok yüksek. Ayrıca benzinli motora sahip bile olsa Mercedes-Benz C 180'in 96.700 TL'den, dizel motorlu, Powershift şanzımanlı Volvo S60 DRIVE'in 90.350 TL'den, DSG şanzımanlı 1.6 TDI motorlu VW Passat'ın 73.200 TL'den, 2.0 TDI DSG motorlu VW Passat'ın 96.500 TL'den başlayan fiyatlarla satıldığı Türkiye'de, Kia Optima 1.7 CRDi'nin 101.500 TL'lik fiyatıyla yapabilecek fazla bir şeyi yok.

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

Kia Optima 1.7 CRDi Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1685 cc, 4silindirli, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	136 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 2000-2500 d/d
Maksimum hız:	196 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4845 / 1830 / 1455 mm
Bagaj hacmi:	505 lt
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.):	7.9 / 4.9 / 6.0 lt /100 km
Fiyat:	101.500 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.5 sn
0-80-km/s:	7.45 sn
0-100 km/s:	11.05sn
0-120 km/s:	15.4 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	6.9 sn
80-120 km/s (D'de):	8.3 sn

Frenleme

100-0 km/s:	41.4 m
80-0 km/s:	26.1 m
50-0 kms:	10.3 m

+ Tasarım, iç mekan, donanım

- Fiyat, direksiyon, fren mesafesi



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

VERGİ 1.6 PERFORMANS 2.0

Nissan Qashqai'de yer verilmeye başlanan, 130 HP güç ve 320 Nm tork üreten 1.6 litrelik dCi turbo dizel motor, silindir hacmi 1.6 litrenin altında olması sayesinde makul bir vergi diliminde yer alırken, performansı ile 2.0 litrelik motorları aratmıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İlk kez, İspanya'da düzenlenen basın test sürüşünde Qashqai kaputu altında tanıştığımız Renault Nissan Grubu'nun yeni 1.6 litrelik dCi motorunu, yine Qashqai modelinde, bu kez İstanbul ve çevresinde kullanma fırsatı bulduk.

Çok iyi tanınan bir model

Qashqai, ilk çıktığı günden bu yana gerek global anlamda gerekse Türkiye'de Nissan'a büyük başarı kazandıran bir model. Öyle ki 2006'dan bu yana toplam Qashqai satışı 1 milyon adedi geride bırakmış durumda. 2008'de Qashqai+2 adlı 7 kişilik versiyona kavuşan, 2010 yılının ilkbaharında ise makyajlanan Qashqai'de yeni jenerasyona geçiş için kısa bir süre kalmış olduğunu da belirteyim. Çok iyi tanınan bir model olmasından dolayı, bu yazımda Qashqai'nin tasarım ve karoser özelliklerini anlatmak gerekmediğini düşünüyorum.

AVM konforu

Ara başlıktaki AVM, Türkiye'de bir çılgınlık halini alan "Alışveriş Merkezi" anlamına gelen AVM değil tabii ki. Bu AVM "Around View Monitor" keli-



2013'TE YENİLENMESİNİ BEKLEDİĞİMİZ ARACIN İÇ MEKANI ARTIK ESKİDİ, AMA İŞLEVSEL VE RAHAT. CO2 TASARRUFU PANELDE GÖSTERİLİYOR.



melerinin ilk harflerinden oluşuyor ve "360 derecelik çevre kamerası" olarak tercüme edebiliriz. Dünyada ilk kez 2007 yılında Japonya'da satılan Nissan Elgrand modelinde yer alan, C segmentinde ise ilk kez Nissan Qashqai'de yer verilen bu sistem, 10 km/s hıza kadar çalışıyor ve aracın etrafına dağıtılmış dört kameranın görüntülerini birleştirip, aracın etrafını 360 derece kuş bakışı olarak görüntülüyor. Bu görüntüyü de ön konsoldaki ekrana yansıtıyor. Bu sayede tüm manevralarınızı güvenli bir biçimde yapabiliyorsunuz. Sistemin, özellikle de aracın yanında alçakta kalan ve bu nedenle göremediğiniz cisimler varsa çok işe yaradığını belirteyim.

Yepyeni bir motor

Renault-Nissan İttifakı'nın yeni motoru 1.6 dCi; 1598 cc silindir hacmine sahip, 16 supaplı, turbo dizel bir ünite. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motorda Stop/Start sistemi de bulunuyor (Kullanmak istemeyen kapatabiliyor). 130 HP güç ve 320 Nm tork üreten motor, 2.0 dCi'dan sadece 20 HP daha güçsüz, iki motorun maksimum torkları ise aynı. Öte yandan, 1.6 dCi, 2.0 dCi'dan 24 oranında daha düşük yakıt tüketiyor (4.5 lt/100 km). Yeni motorun karbondioksit salımı ise sadece 119 g/km. Qashqai

1.6 dCi'nin maksimum hızı 190 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.3 saniye. Stop/Start sistemi hızlı, sessiz ve etkin çalışıyor. Ana gösterge ekranında, bu sistem sayesinde sürüş boyunca karbondioksit salımında ne kadar tasarruf yapıldığının gösterilmesi, sürücüyü çevreci kullanıma teşvik edici bir özellik. 6 ileri manuel şanzıman, motorla uyumlu çalışıyor ve geçişleri net. Nissan yetkilileri, bu motorda şimdilik otomatik şanzıman seçeneği sunmayacaklarını belirtiyorlar. Bu da belki tek dezavantaj olarak sayılabilir. Yeni motor, 1498 kg ağırlığındaki Qashqai'yi hem ilk kalkışta hem de ara hızlanmalarda başarılı bir şekilde taşıyor. Araçta sürücüye keyif veren bir ataklık olduğunu vurgulamak gerek. Debriyaj pedalının çok yukarıda kavraması ise, alışana kadar aracı birkaç kez stop ettirmenize yol açabiliyor. 1.6 dCi motor, günümüzde en önemli parametrelerden biri haline gelen yakıt tüketimi konusunda da başarılı. Qashqai 1.6 dCi ortalama 4.5 lt/100 km yakıt tüketiyor. Bu da araç sahibinin çok sık akaryakıt istasyonuna gitmesini gerektirmeyen, iyi bir değer.

Donanım zengin, fiyat makul

Her yeni teknoloji ve motorun ortak özelliği yüksek fiyattır. Nissan ise,



SÜRÜCÜ VE YOLCULARINA RAHAT ÖN VE ARKA KOLTUKLAR SUNAN QASHQAI'NİN AVM ADLI KAMERA SİSTEMİ, SÜRÜCÜYE 360 DERECE GÖRÜŞ SAĞLIYOR.



Nissan Qashqai 1.6 dCi 4x2

Fabrika verileri

Motor:1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman:6 ileri manuel
 Maksimum güç:130 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork:320 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız:190 km/s
 0-100 km/s:10.3 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4330 / 1780 / 1615 mm
 Bagaj hacmi:410-860 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):5.5 / 3.9 / 4.5 lt/100 km
 Fiyat:83.990 TL

+ Vergi dilimi, performans, tüketim, emisyon, donanım

- Otomatik şanzıman seçeneği yok, tasarım eskidi

119 g/km **B**

Qashqai 1.6 dCi'de bunu dengelemeyi başarmış. İsmen aynı (Platinum) donanıma sahip olan, ama AVM ve Stop/Start sistemleri bulunmayan Qashqai 1.5 dCi'nin fiyatı 77.678 TL iken, AVM ve Stop/Start sistemli Qashqai 1.6 dCi 83.990 TL'lik etikete sahip. Yani kardeşinden

6312 TL daha pahalı. Bu fiyat farkının bir kısmının AVM ve Stop/Start'a gideceğini düşünürsek; yepyeni, düşük tüketimli ve daha güçlü bir motora çok küçük bir fiyat farkıyla sahip olunabiliyor. Üstelik motorlu taşıtlar vergisi açısından aynı vergi diliminde kalınarak.



MEVZUAT KURBANİ

Mercedes-Benz'in crossover modeli GLK, 220 CDI 4Matic versiyonunda 2143 cc silindir hacmine sahip motor dolayısıyla mantık çerçevesinden çıkan bir fiyatla, 190.000 TL'ye satılıyor.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur





SADE TASARIMLI İÇ MEKAN İŞLEVSEL. GÖSTERGELER KOLAY TAKİP EDİLİYOR. VİTESLER DİREKSİYONDAKİ KOLCUKLARLA DA DEĞİŞTİRİLEBİLİYOR.



Bazı modeller Türkiye pazarında talihsiz olabiliyor. Bunlardan biri de, bu sayfalarda gördüğünüz Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic. Premium donanım paketiyle hayli zengin özellikler sunan otomobil, 2.2 litrelik motoru dolayısıyla vergi mevzuatının bir kurbanı olarak, 190.000 TL'yi aşan bir fiyat etiketine sahip. Doğal olarak da bu fiyat, otomobilin tüm olumlu özelliklerini gölgede bırakıyor.

Premium kompakt crossover

Mercedes-Benz GLK, premium üreticinin kompakt crossover sınıfında yer alan ve ilk kez 2008 yılında yollara çıkan modeli. Makyajlanarak bugünkü görünümüne kavuşan GLK, C Serisi platformunu taşıyor. GLK'nın yuvarlak ve köşeli hatları bir arada uyum içinde taşıyan dış tasarımı beğeni topluyor. 4536 mm uzunluğa, 1840 mm genişliğe ve 1669 mm yüksekliğe sahip otomobilin dingil mesafesi 2755 mm. Önde ve arkada modern tasarımlı ve led teknolojiyle aydınlatma grupları bulunan GLK'nın bagaj hacmi 450 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katıldığında 1550 litreye kadar çıkıyor. Akıllı ışık sistemine sahip çift xenon ön farlar ve led sinyalli dış dikiz aynaları modern ve sportif



2143 CC'LİK 4 SİLİNDİRLİ TURBO DİZEL MOTOR 170 HP GÜÇ VE 400 NM TORK ÜRETİYOR. AYDINLATMA GRUPLARI MODERN VE ŞİK.

görünümü destekliyor.

İç mekân işlevsel

Mercedes-Benz GLK'nın iç mekânı hem işlev hem de konfor açısından başarılı. Sade tasarımlı kokpitte gösterge birimlerinin takibi kolay, kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Eşya gözü ve bardaklık konusunda da herhangi bir eksiklik bulunmuyor. Yuvarlak hatlı gösterge birimleri, havalandırma kanalları ve üç kollu direksiyon simidi, kokpi-

te sportif bir hava katıyor. Ön konsolu yatay olarak kat eden krom kaplama da bunu pekiştiriyor. Yarı elektrikli yarı manuel ayarlanan sürücü koltuğunun minderi bana biraz sert geldi. Bu durum, insanı uzun yolculuklarda yorabiliyor. Arka koltuk sırasında diz, baş ve omuz mesafeleri yeterli, ama elbette ağabeyi ML seviyesinde değil. "Premium" donanım paketi test aracımızda yer alan, ön koltuk başlıklarındaki ekranlar, arkada yolculuk edenlerin konforunu arttırıyor.



Ses sistemi başarılı. Çift yönlü otomatik klima da hızlı ve etkin çalışıyor. Test aracımızda yer alan panoramik cam tavan, iç mekânı aydınlık kılması ve özellikle arkada oturanlara geniş görüş açısı imkânı vermesi bakımından yararlı bir donanım.

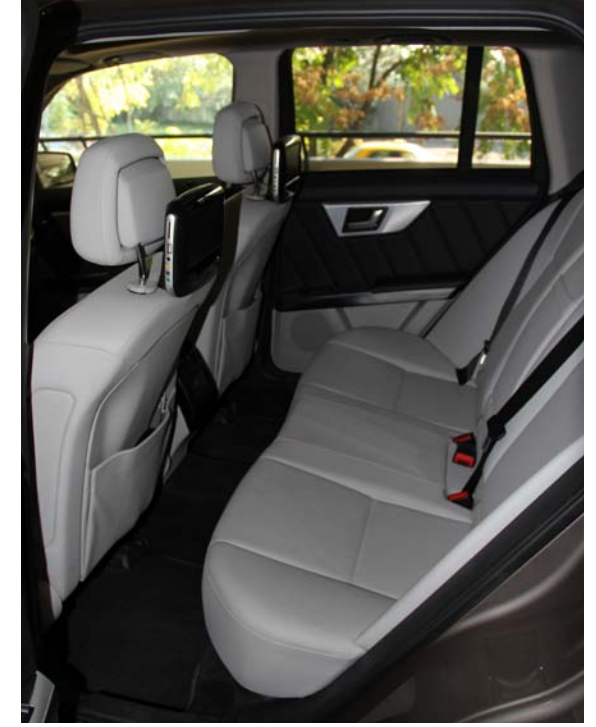
Motor 170 HP gücünde

GLK 220 CDI 4Matic'te bulunan 2.2 litrelik, 4 silindirli, turbo dizel motor 170 HP güç ve 400 Nm tork üretiliyor. Yüksek torkuyla dikkat çeken motor, 7 ileri otomatik şanzımanla (7G-Tronic Plus) kumanda ediliyor. Vitesler direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla da değiştirilebiliyor. Vites değişimleri; motorla uyum içinde, hızlı, sarsıntısız ve sessiz gerçekleşiyor. Sürücüsüne 205 km/s maksimum hız sunan 1880 kg boş ağırlığa sahip otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 8.8 saniye. Bu yüksek sayılabilecek performansa karşın, ortalama 6.2 lt/100 km'lik bir yakıt tüketimi söz konusu. Bu düşük tüketimde, ön konsoldan açılıp kapatılabilen Eco Start-Stop fonksiyonunun da etkisi büyük. Duraklama anında motoru kapatan sistem hızlı ve sarsıntısız çalışıyor. Ancak emisyon değeri pek de düşük değil: 162 g/km. Sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi 4Matic ile gücünü dört tekerleğe birden

aktaran GLK 220 CDI 4Matic'in hız duyarlı elektrikli direksiyon sisteminin tepkileri hızlı.

Baz fiyatı 167.900 TL

GLK 220 CDI 4Matic'in Türkiye'deki baz fiyatı, Prime donanımıyla 167.900 TL. Bu sayfalarda gördüğünüz Premium donanımında baz fiyatı 183.100 TL'ye çıkan otomobilin etiketi, test aracımızdaki opsiyonel donanımlar olan metalik boya ve Alpaka grisi Artico suni deri döşeme de eklenince 190.787 TL'ye yükseliyor. BMW X1 xDrive20d'nin 125.435 TL, Audi Q3 2.0 TDI quattro S tronic'in ise 128.738 TL'ye satıldığı düşünülürse, GLK'nın bu rekabette pek de şansı yok.



SÜRÜCÜ KOLTUĞU ÇOK RAHAT DEĞİL VE UZUN YOLCULUKLARDA YORUYOR. ARKA KOLTUKTAKİ DİZ, BAŞ VE OMUZ MESAFELERİ YETERLİ. GENİŞ AÇILAN BAGAJIN HACMİ 450 LİTRE, BU HACİM ARKA KOLTUKLAR ÖNE KATLANINCA 1550 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.

Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic Premium

Fabrika verileri

Motor:2143 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:7 ileri otomatik
Maksimum güç:170 HP @ 3200-4200 d/d
Maksimum tork:400 Nm @ 1400-2800 d/d
Maksimum hız:205 km/s
0-100 km/s:8.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4536 / 1840 / 1669 mm
Bagaj hacmi:450-1550 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):7.2 / 5.6 / 6.2 lt/100 km
Test aracının fiyatı:190.787 TL

+ Tasarım, donanım, şanzıman, tüketim, performans

- Fiyat, yüksek MTV, emisyon

162 g/km

D



İDEAL KOMBİNASYON

Elbette kişisel tercihler değişebilir ama bence makyajlı Renault Megane ailesinde satın alınacak en ideal kombinasyon, bu sayfalarda gördüğünüz Sport Tourer GT Line 1.5 dCi 110 HP EDC.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Üçüncü jenerasyon Renault Megane ailesi, Türkiye'de Haziran 2012'de makyajlı versiyonuna kavuşmuştu. Bu aileye mensup ve bu ayki e-otodergi sayfalarına konuk olan model ise GT Line donanımına, 1.5 dCi turbo diesel motora ve çift kavramalı otomatik şanzımana sahip Megane Sport Tourer GT Line 1.5 dCi 110 HP EDC.

Sanki station değil

Bildiğiniz gibi "Sport Tourer", Renault'nun station karoserli modellerine verilen isim. Megane Sport Tourer, adındaki "Sport" ön ekini hakıyla taşıyor. Öyle ki, otomobilin tasarımını bence hatchback karoserli kardeşinden bile daha sportif. Ayrıca görsel anlamda birçok farklılık içeren GT Line donanımı da, bu sportifliği daha da arttırıyor. Dış tasarımda, GT Line versiyonuna özel olarak; sportif gövde kiti, boomerang tipi led gündüz farları ve 17 inç'lik koyu renk alüminyum alaşımlı jantlar yer alıyor. GT Line logosu ise ön kısma işlenmiş durumda. Otomobilin uzunluğu 4567 mm, genişliği 1804 mm, yüksekliği 1507 mm, dingil mesafesi ise 2703 mm. 524 litrelik büyük bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1600



MAKYAJLA MALZEME KALİTESİ ARTAN SPORT TOURER'IN KOKPİTİNDE GT LINE DONANIMINA ÖZEL KIRMIZI ÇİZGİ VE LOGO YER ALIYOR.





MEGANE SPORT TOURER, SÜRÜCÜ VE YOLCULARINA HEM ÖNDE HEM DE ARKADA RAHAT VE GENİŞ OTURMA ALANLARI SUNUYOR. GENİŞ AÇILAN BAGAJ KAPAĞI, İÇERİSİNDE 524 LİTRELİK BİR HACİM SAKLIYOR. BU HACİM, ARKA KOLTUKLAR ÖNE KATLANINCA 1600 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.



litreye kadar çıkıyor. Ayrıca standart kullanımda bagaj halısının altında 38 litre hacminde ekstra saklama alanı bulunuyor.

İç mekânda GT Line dokunuşları

Otomobilin iç mekânında, tıpkı dış tasarımı olduğu gibi, GT Line donanımına has özellikler var. Minderde ve sırtta yan destekli spor koltuklar, spor gösterge paneli, spor direksiyon simidi ve kırmızı dikişler, alüminyum pedallar ile ön konsolda, kapı eşiklerinde ve koltuklarda yer alan GT Line logosu bunlar arasında sayılabilir. Ön konsolun üst kısmında ve ön kapı içlerinde yumuşak malzeme kullanılmış olması, kalite çitasını yükseltiyor. Diğer bölgelerde ise sert plastiğe yer verilmiş. İşçilik konusunda ise, test aracında herhangi bir kusur gözüme çarpmadı. Kokpit, eşya gözü ve bardaklık konusunda çok cömert değil. Sürücü ve ön yolcu, vites kolunun ilerisindeki tek bardaklığı paylaşmak durumundalar. Cep telefonunuza ise, kapı içine ya da kapaklı orta kol dayamanın içine yerleştirmelisiniz. Torpido ve kapı içi eşya gözleri ise sınıf standartlarını karşılıyor. Göstergeler rahat okunuyor. Ön konsolun üst kısmındaki ekranın okunabilmesi, güneşli günlerde yansımalar-

dan dolayı zorlaşabiliyor. Yeni ses sisteminde usb ve aux girişlerinin önde olması iyi. Ancak her sefer yazdığım gibi, ses sistemi ile klima sisteminin yerleri değişse çok daha ergonomik olacak. Öte yandan hız sabitleme-sınırlama sisteminin butonu ters bir yere yerleştirilmiş (kol dayamaya yakın). ESP açma kapama butonu ise direksiyonun sol arkasında. Sport Tourer, önde ve arkada yeterli baş, diz ve omuz mesafelerini sunuyor.

EDC konfor sağlıyor

Test aracımızda 110 HP güç ve 240 Nm tork üreten 1.5 litrelik dCi turbo dizel motor bulunuyor. 1360 kg boş ağırlığa sahip Megane Sport Tourer GT Line'a 190 km/s maksimum hız sağlayan motorun 0-100 km/s hızlanma performansı ise 12.1 saniye. 6 ileri çift kavramalı EDC otomatik şanzımanla kumanda edilen motorun ortalama yakıt tüketimi ise 4.2 lt/100 km. Ben İstanbul ve çevresindeki karma kullanımında, yol bilgisayarı verilerine göre 5.7 lt/100 km'lik tüketime imza attım. Aracın karbondioksit salımları 109 g/km'lik değerle çok başarılı. Motorla uyum içinde çalışan EDC şanzıman, özellikle yoğun trafikte maksimum konfor sağlıyor. Motorla uyum içinde çalışan şanzımanın vites değişimleri hızlı, sarsıntısız sessiz. Vi-

Renault Megane Sport Tourer GT Line 1.5 dCi 110 HP EDC

Fabrika verileri

Motor:	1461cc, 4 silindirli, 8V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri çift kavramalı otomatik
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	12.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4567 / 1804 / 1507 mm
Bagaj hacmi:	524-1600 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	5.1 / 3.7 / 4.2 lt/100 km
Fiyat:	62.150 TL

- + Konfor, bagaj, tasarım, tüketim, emisyon, fiyat
- İlk hızlanma performansı, bir adet bardaklık var

109 g/km

B

tes değişiminde kararsız kalma yüzdesi de hayli düşük. Yol tutuş konusunda hatchback kardeşini aratmayan Megane Sport Tourer, tatlı-sert süspansiyon sistemiyle bozuk yollarda da sürücü ve yolcularını fazla yormuyor. Fren hissi yeterli, ancak fren mesafesini ölçme fırsatımız olmadı. Görüş açıları geniş. Direksiyon tepkileri yeterli. İlk kalkışta biraz ağır davranan motor, optimum devir aralığını yakalayınca hızlandıkça yumuşak bir sürüş ve yeterli bir performans sağlıyor. Ön koltukların minder ve sırtalarında yer alan yan destekler, performanslı kullanımda görevini

layıkıyla yapıyor.

Fiyatı 62.150 TL

Başlıkta da bahsettiğim, bence en ideal Megane kombinasyonu olan Sport Tourer GT Line 1.5 dCi 110 HP EDC'nin Türkiye fiyatı 62.150 TL. Bu fiyat; dizel motor cimriliği, otomatik şanzıman konforu, sportif tasarım ve büyük bagaj sunan bir kompakt station otomobil için son derece makul. İç mekânda daha iyi yerleştirilmiş kumanda birimleri ve daha çok bardaklık sunulsa çok daha iyi olur diye düşünüyorum.



Hyundai 20 1.2

Otomobilleri sadece fotoğraflar, fotoğrafların altına yazdığımız bilgi ve renklerle değerlendirdiğimiz foto test disiplininin bu ayki konusu Hyundai i20 1.2. Küçük hacimli benzinli motora sahip olan yerli Hyundai i20'nin yeşil (Olumlu) puanları çoğunlukta.



MAKYAJLI i20; 3940 MM'LİK UZUNLUĞA, 1710 MM'LİK GENİŞLİĞE VE 1490 MM'LİK YÜKSEKLİĞE SAHİP.



ORTA KONSOLDA BULUNAN MÜZİK SİSTEMİ VE KLİMA KUMANDALARI KOLAY KULLANIMLI.



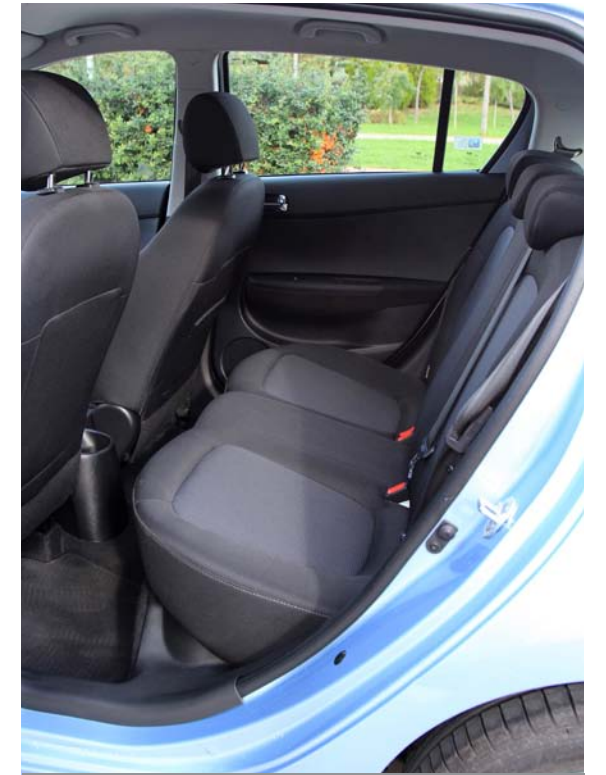
HYUNDAİ i20'NİN KOLTUKLARI RAHAT, AYARLARI MANUEL.

RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

KİŞİYE GÖRE DEĞİŞİR

OLUMSUZ - KÖTÜ



ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ SINIF ORTALAMASINDA.



MAKYAJ OPERASYONU ARKA
GÖRÜNÜMÜ PEK ETKİLEMEMİŞ.



ÖN VE ARKA CAM KUMANDALARI
ELEKTRİKLİ VE KAPI KOLUNDA.



VİTES KOLUNUN ÖNÜNDEKİ GÖZDE
USB VE AUX GİRİŞİ MEVCUT.



GEÇTİĞİMİZ AYLARDA MAKYAJLANAN
i20, ESKİSİNDEN ÇOK DAHA ALIMLI.



ÖN KONSOL OLDUKÇA SADE ŞEKİLDE TASARLANMIŞ. BUTONLAR YENİLENMİŞ. ERGONOMİ SORUNU YOK.



ANALOG GÖSTERGELER OKUNAKLI VE SADE TASARLANMIŞ.



DİREKSİYON ÜZERİNDEKİ KUMANDA DÜĞMELERİ İŞLEVSEL.



YOL BİLGİSAYARI ÖN KONSOLUN ORTASINDA VE KULLANIMI KOLAY.



295 'LİK BAGAJ HACMİ MAKUL SEVİYEDE.



85 HP GÜÇ ÜRETEEN MOTOR ŞEHİR İÇİNDE YETERLİ.



5 İLERİ ŞANZIMANIN GEÇİŞLERİ SORUNSUZ.



SEKİZ KOLLU TASARIMA SAHİP 15 İNÇ JANTLAR SENSE DONANIM SEVİYESİNDEN İTİBAREN STANDART.

Hyundai i20 1.2

Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	85 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	120 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	12.7 sn
0-100 km/s:	168 km/s
Bagaj hacmi:	295 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3940 / 1710 / 1490 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.1 / 4.2 / 4.9 lt/100 km
Baz fiyat:	28.490 TL

114 g/km

B

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Yeni yönetim, yeni heyecan

Geride bıraktığımız Kasım ayında Türk Otomobil Sporları açısından önemli bir gelişmeye şahitlik ettik. Ankara'da yapılan TOSFED Genel Kurulu'nda başkanlığa Demir Berberoğlu ve ekibi seçilerek dört sene boyunca sporu yönetmeye hak kazandılar. Berberoğlu yönetimini şüphesiz önlerinde düzeltilmesi gereken birçok sorun beklerken, yeni ekiple sporu ileri taşıyacak birçok proje üretilip verimli bir dört sene geçireceklerini umuyorum. Her zaman olduğu gibi başarılı icraatları bu köşemizden överken, olumsuzlukları da objektif bir üslupla kimsenin kişilik haklarını taciz etmeden eleştiriyor olacağız.

Ayrıca yine geçtiğimiz ay İstanbul Park Formula Pisti bir kez daha el değiştirdi. İhaleyi alan firmanın ilk tak-sidi ödeyememesi yüzünden anlaşma feshedilip ikinci en yüksek teklifi veren Vural Ak'ın sahibi olduğu şirket pistin yeni işletmecisi oldu. Pistin hizmete açıldığı günden bu yana en büyük destekçilerinden biri olan Vural Ak, medyaya yaptığı açıklamalarda öncelikle Formula 1'in yeniden ülkemize gelmesi için var gücüyle çalış-

acaklarını belirtirken, daha önce yapıp da (MotoGP, DTM gibi) sonradan elimizden kayıp giden diğer organizasyonları da en kısa zamanda bu pistte yapılacağını müjdeledi. Ayrıca yeni yönetimle birlikte İstanbul Park'ın yarışlar haricinde konserler, açık oto pazarları, time trial gibi çeşitli organizasyonlarla mümkün oldukça işlek hale getirilmesi planlanıyor. Pistin açıldığından beri yedi senede bir türlü istenildiği gibi işletilememesi yüzünden ölü yatırım hale dönüşmeye başlayan İstanbul Park'ın yeni işletmecisi ile birlikte artık yeniden doğacağını düşünüyorum.



Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn

TOSFED'in yeni başkanı görevi devraldı

3. Olağan Genel Kurulunu 9 Kasım 2012 tarihinde Ankara'da gerçekleştiren Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nda, Demir Berberoğlu başkanlığındaki yeni yönetim kurulu görevi devraldı.

Genel kurul dahilinde yapılan başkanlık seçimini kazanan Demir Berberoğlu ve sekiz kişilik yönetim kurulu, 21 Kasım 2012 tarihinde, TOSFED'in Anadoluhisari-İstanbul'daki ofisinde ilk toplantısını gerçekleştirdi. Ağırlıklı olarak 2-7 Aralık tarihleri arasında İstanbul'da yapılacak olan FIA Genel Kurulu ve Sezon Sonu Ödül Töreni görüşülen Yönetim Kurulu toplantısı, verimli bir çalışmayla noktalandı. TOSFED'in yeni yönetim kurulu, 2013 sezonu için sportif ve idari konular ile ilgili çalışmalarını, 10 Aralık'tan itibaren yoğun şekilde sürdürme kararını aldı. Bu tarihe kadar, gerekli ön çalışmaların federasyon personeli tarafından yürütülmesi de karara bağlandı. Yönetim Kurulu'nun bu ilk toplantısında hazır bulunan ve bugüne kadar yapılan çalışmalar hakkında kurulu bilgilendiren eski başkan Mümtaz Tahincioğlu, toplantının sonunda görevini resmen yeni baş-

kan Demir Berberoğlu'na devretmiş oldu. Otomobil sporlarını ülke çapına yaymak ve daha da ilerilere götürmek hedefinde olan TOSFED'in yeni yönetim kurulu, aşağıdaki isimlerden oluşuyor: Başkan: Demir Berberoğlu, Yönetim Kurulu Asıl Üyeler: Metin Çeker, Ercan Kazaz, Mehmet Becce, Sabri Ünver, Sinan Kılıç, Mehmet Tansu Uzun, Yaman Bessen, Cengiz Artam. Yönetim Kurulu Yedek Üyeler: Ekrem Coşkun, R. Durgut Berberoğlu, Hasan Odabaşı, Ömer Burç, Nebil Erbil, Ahmet Tarkan, Fatih Kılıç, Mehmet Taşanyürek.



Vettel 3'üncü kez şampiyon

Brezilya'daki nefes kesen yarışı altıncı sırada tamamlayan Sebastian Vettel, F1 tarihinin üç kez ard arda şampiyon olan en genç pilotu oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Şampiyonluk yolunda Vettel'in tek rakibi olarak kalan Fernando Alonso, Brezilya GP'sinin galibi Jenson Button'ın ardından ikinci olarak podyuma çıkarak sezonu da aynı sonuçla noktaladı. Yarışta üçüncülüğü ise ev sahibi Felipe Massa elde ederken, Brezilyalı pilot 4 sene aradan sonra çıktığı podyumda gözyaşlarına hakim olamadı. Büyük bölümü zaman zaman yoğunlaşan yağmur

altında geçilen mücadelede ilk turda Bruno Senna ile çarpışan ve sonrasında da pit stopta çok zaman kaybeden Sebastian Vettel daha sonra üst sıralara yükselmeyi başarırken, yarışın bitiminde kazandığı şampiyonlukla tarihin en genç üç kez dünya şampiyonu olma ünvanını Ayrton Senna'dan devraldı. Vettel altıncı sırada yarışı bitirmesi halinde şampiyon olduğunu bilerek ve takım tara-

findan sürekli telsizden uyarılıp kontrollü bir sürüş gerçekleştirerek mutlu sona ulaştı. Yarışın bitimine 2 tur kala Paul di Resta'nın geçirdiği kazadan dolayı güvenlik aracı piste girdi ve son turlar güvenlik aracının liderliğinde tamamlandı. Böylece Jenson Button sezonun son yarışında zafere kazanmayı başardı. Michael Schumacher pistlere veda ettiği son yarışında 7. sırayı elde ederken, hayran-

larının büyük tezahüratıyla son turlarını tamamladı.

Vettel: "Hayatımın en zor yarışıydı"

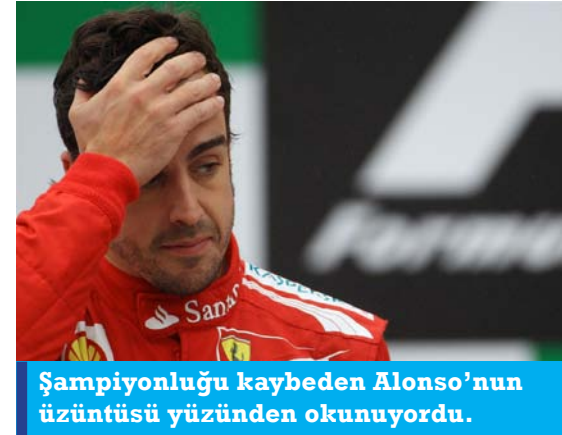
Üçüncü kez ard arda şampiyon olarak başarılarına yenisini ekleyen Sebastian Vettel, ekibiyle büyük sevinç yaşarken, bugüne kadar ki en zorlu yarışı olduğunu söyledi. Alman pilot "İnanılmaz bir yarıştı. Bugün bizim işimizi güçleştirecek herşeyi dene-



Sebastian Vettel yarışın ilk turunda Bruno Senna'nın çarpmasıyla spin atarak ecel terleri döktü.



Jenson Button sezonun son yarışında zafere ulaşarak şampiyonayı mutlu noktaladı.



Şampiyonluğu kaybeden Alonso'nun üzüntüsü yüzünden okunuyordu.



Michael Schumacher son yarışında elinde teşekkür bayrağı ile şeref turu attı.



Felipe Massa dört yıl aradan sonra evinde podyuma çıktı.



Nico Hulkenberg uzun süre yarış lider götürmesine rağmen ceza alınca 5. oldu.



Sezonu 3. olarak tamamlayan Raikkonen, tebrikleri kabul etti.



Yarıшта iki kez güvenlik aracı piste girdi.

diler. Dördüncü virajda ters döndüğünüzde bu hiç de iyi bir duygu olmuyor, bana çarpan birileri olmadığı için şanslıydım. Fakat inanmaya ve kendi işimizi yapmaya devam ettik. Birçok kişi pis oyunlar yapmaya çalıştı, fakat bunlar bizi sinirlendirmediydi veya dikkatimizi dağıtmadı. So-

nuna kadar zorladık. Bu hafta sonu, yağmur yağdığında işimizin zor olacağını söyleyerek belli bir yönde bizim üzerimizde baskı yapmaya çalıştılar. Kuru pistte olduğu kadar yağışlı koşulları da sevdiğimizi bugün kanıtladık, hatta bugünkü şartlar bize kısmen yardımcı da oldu. İlk 10 veya

20 tur sonra Fernando'nun arkasında dördüncü veya beşinci sıradaydım. "dedi. Pistin kurumaya başlamasıyla birlikte araçtaki hasarın da kendisini göstermeye başladığını söyleyen Vettel, "Bereket ki ön kanat sağlam kalmıştı. Fakat kuru zeminde hız yoktu" şeklinde konuştu. Red Bull takım pat-

ronu Christian Horner ise "Olaylı bir start oldu, Sebastian geriye düştü, ardından yağmur geldi, telsiz bağlantımız koptu. İletişim kuramadık. Fakat mücadeleye sıkı sıkıya tutunduk. Bu yıl işte böyle bir kararlılıkla yarıştı. Dünya şampiyonluğunu hak ediyor, çünkü asla vazgeçmedi" dedi.

Formula1 Brezilya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	1:45:22.656
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+2.754
3.	Felipe Massa	Ferrari	+3.615
4.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+4.936
5.	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	+5.708
6.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+9.453
7.	Michael Schumacher	Mercedes	+11.900
8.	Jean Eric Vergne	Toro Rosso-Ferrari	+28.600
9.	Kamui Kobayashi	Sauber-Ferrari	+31.200
10.	Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	+1 tur

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot	Puan
1	Sebastian Vettel	281
2	Fernando Alonso	278
3	Kimi Raikkonen	207
4	Lewis Hamilton	190
5	Jenson Button	188
6	Mark Webber	179
7	Felipe Massa	122
8	Roman Grosjean	96
9	Nico Rosberg	93

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1	Red Bull-Renault	460
2	Ferrari	400
3	McLaren-Mercedes	378
4	Lotus-Renault	303
5	Mercedes	142
9	Toro Rosso-Ferrari	26
6	Sauber-Ferrari	126
8	Williams-Renault	76
7	Force India-Mercedes	109

Team 47 Monza'da yer aldı

Volkan Işık ve Halim Ateş bu sene 90'ıncı yarış sezonunu kutlayan İtalya'nın tarihi Monza pistinde ülkemizi temsil ettiler.

Yazı: Gürkan Çağlar



Bu yıl 23-25 Kasım tarihleri arasında organize edilen Monza Rally Show'a katılan Team 47 pilotları, 2012 motorsporları sezonunu İtalya'da kapattı. Bir motorsporları festivali havasında geçen Monza Rally Show'a 85 ekip katıldı. Volkan Işık – Nurdan Akal ekibi Skoda Fabia S2000 ile

start alırken, Halim Ateş – Chiril Gaburici, Mini JCW ile WRC sınıfında yarıştılar. Cuma günü iki, Cumartesi günü beş ve Pazar günü iki etabın geçildiği yarışa İtalyan motorspor severler büyük ilgi gösterdi. Monza pistinin eski ve yeni versiyonlarının çeşitli varyasyonlarla kullanıldığı

yarışın Cuma etaplarını pilotlarımız karanlıkta geçti. Koşulan dokuz etap ve 154,7 Kilometrenin ardından Volkan Işık S2000 sınıfında altıncı olurken, Halim Ateş WRC (1600) klasmanında on ikinci olarak yarışı tamamladı. Organizatörler tarafından hafta sonunun son yarışı Masters' Show'a

seçilen Volkan Işık, Monza'ya gelen 30.000 kadar İtalyan motorspor severlerin "El – Turco" tezahüratı altında dördüncü oldu.

Yarış sonrası konuşan Volkan Işık "Monza Rally Show önemli bir organizasyon. Bu organizasyonu hem yakından incelemek, hem de sezonu kapatmak için bu yarışa katıldık. İtalya şampiyonlarından genç yeteneklere birçok pilotun start aldığı yarışta bana destek veren İtalyan seyircilere teşekkür ederim." açıklamasını yaptı. Ayrıca Team 47 Türkiye'de gösterdiği duyarlılığı İtalya'da katıldığı bu organizasyonda tekrarlayarak, kanser hastaları için yapılan tedavi merkezine bağışta bulundu.



Monza Rally Show'un pit alanı adeta açık oto pazarını andırıyordu.



Team 47 pilotu Halim Ateş, MINI JCW WRC ile Monza'da yarıştı.

İzmir'de ev sahibi Tolon zaferi

Finale yaklaştıkça heyecanı artan V1 Challenge'ın İzmir ayağında Can Tolon galibiyete ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Ülkemizin ilk yerli üretim yarış otomobili Volkicar'lar ile ikinci sezonunu geçiren V1 Challenge'ın 6'ncı ayak mücadelesi, İzmir Ülkü Yarış Pisti'nde koşuldu. 11 Kasım Pazar günü öğlen başlayan V1 Challenge'ın altıncı ayak mücadelesinde izleyenler yine 15 pilotun tampon tampona renkli görüntülerine şahitlik ettiler. V1 Challenge 6'ncı ayak mücadelesinde podyumun ilk basamağında Serencebey sponsorluğunda Can Tolon, 2'inci basamağında Telia Sonera sponsorluğunda Yağız Avcı olurken 3'üncü sırada ise geçtiğimiz sezonun şampiyonu Doğuş Çay destekli aracıyla Burak Çukurova vardı.

Lider son turda belli oldu

V1 Challenge'ın 6'ncü ayağında pi-

lotlar, İzmir Ülkü Pisti'nde daha önceki yarışlarda olduğu gibi toplu kalkış sistemiyle start aldılar. İlk yarışı Telia Sonera sponsorluğundaki Yağız Avcı açık ara farkla zirvede bitirdi. Yarışın kaderini belirleyecek son mücadelede ise ilk 12 pilot start düzlüğünde tersine sıralandı. Pilotlar, son tura kadar liderliğe yükselmek mücadele etseler de 2'inci yarış, Ümit Can Özdemir, Akın Can Kiper gibi genç pilotların başarısıyla sonuçlandı. Ancak yarış kuralları podyumun isimleri 2 yarışın puan ortalamasına göre belirlendi. V1 Challenge İzmir 6. Ayak mücadelesinin ardından şampiyonada Yağız Avcı 92 puanla liderliğini sürdürürken, kendisini 88 puanla Can Tolon ve Burak Çukurova takip ediyor.

Volkan Işık 2 teker şov yaptı.

Volkicar'ın tasarımı ve üretimini



gerçekleştiren ünlü ralli pilotu Volkan Işık, V1 Challenge 5'inci ayak organizasyonunu izlemeye gelen misafirlere heyecanlı dakikalar yaşattı. Türkiye'de ilk defa Volkan Işık tarafından gerçekleştirilen bu şovda, isteyen misafirler Volkan Işık'ın sağ koltuğunda bu özel gösteriye katıma şansı da yakaladı.



İki yarış sonrasında podyumun en üst basamağına Can Tolon çıkmayı başardı.



Cumhuriyet Rallisi koşuldu

2012 Ege Kupası'nın son ayağı olan Cumhuriyet Rallisi'nde Ege Asal Metal sponsorluğunda yarışan Kemal Çetinkaya – Tolga Tezekan ikilisi Kategori 1'de birinci sırayı elde ederken, genel klasmanda ikinci sırayı alarak kupanın son yarışından mutlu ayrıldılar. Ege Asal Metal'in desteği ile 2012 Ege Kupa'sının tamamında start alan Kemal Çetinkaya – Tolga Tezekan ikilisi ilk iki yarıştaki mekanik sorunlar sonucu son yarışa iddialı bir konumda gelememişti. Son yarıştan iyi bir derece ile ayrılmak isteyen ekip, problemsiz bir yarış çıkartarak kategori 1'de birinci sırayı elde etti. Genel klasmanda ise ikinci sırayı elde ekip ralli boyunca problemsiz bir yarış çıkarttı ve stratejisini de ayarlayarak elde ettikleri zaman farkını koruyup yarışı tamamladılar. Çetinkaya, kötü bir sezon geçirdiklerini, ellerine geçen fırsatları mekanik sorunlarla değerlendiremedikleri için psikolojik olarak da büyük sorun yaşadıklarını dile getirdi.

Yağız Avcı, Edox'un reklam yüzü oldu

Castrol Ford Team Türkiye'nin şampiyon pilotu Yağız Avcı, Dünya Ralli Şampiyonası'nın resmi zaman tutucusu olan Edox'un reklam filminde rol aldı. WRC serisi saatleriyle tüm Dünya'da büyük bir müşteri potansiyeline sahip olan İsviçreli saat üreticisi Edox, yeni koleksiyonunun reklam filmi için Türkiye'yi tercih etti. Firmanın yayına girecek olan yeni reklam filminde şampiyon pilotumuz Yağız Avcı ve Onur Vatansever rol aldılar. Castrol Ford Team Türkiye'nin ralli merkezinde hazırlanan özel platoda gerçekleştirilen reklam filminin çekimleri günlerce sürdü. Reklam filmi, Case Productions tarafından profesyonel ekip ve ekipmanları ile gerçekleştirildi. 2011 Türkiye Ralli Şampiyonu ve Doğu Avrupa Şampiyonu Yağız Avcı'nın başrolde olduğu reklam filminde Edox'un ralli ruhu için hazırladığı özel koleksiyonu WRC saatlerini tanıtıyor.



FIM'den Kenan Sofuoğlu'na altın madalya

Kısa adı FIM olan Dünya Motosiklet Federasyonu'nun 2012 yılının başarılı sporcularını ödüllendirdiği FIM Gala Töreni Monaco'da yapılırken, sezonu World Supersport'da şampiyon olarak kapatan milli motosikletçimiz Kenan Sofuoğlu'na da ödül verildi. Kariyerinde üçüncü kez bu başarıya ulaşan



Kenan Sofuoğlu'na birincilik madalyasını kariyerinde altı kez Isle Of Man TT şampiyonluğu bulunan James Albert Redman taktı. Dünya motorsporlarının kalbinin attığı Monaco'daki ödül törenine, Spor Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Kocatepe, Türkiye Motosiklet Federasyonu Başkanı Bekir Yunus Uçar ve Asbaşkan Tayfun Şık da katıldı. Bu yıl üçüncüsü düzenlenen FIM Gala Töreni dünyaca ünlü konuklarıyla, 2012 yılının başarılı ve hızlı sporcularını bir araya getirdi.

Off-Road'da şampiyonlar belirlendi

2012 Türkiye Off-Road Şampiyonası Urla'da düzenlenen beşinci ayak yarışı ve Caner Akkafa-Suat İnan ikilisinin şampiyonluğu ile sona erdi. 3 Kasım Cumartesi günü saat 14:00'da Urla Belediyesi önündeki sembolik startın ardından, yarışa katılan 11 ekip iki gün boyunca üçü engelli, dördü mukavemet olmak üzere toplamda yedi özel etapta mücadele ettiler. Birlas Performance takımından Caner Akkafa-Suat İnan ikilisi Mitsubishi Pajero ile mücadele ettikleri yarış 116 toplam puanla ilk sırada tamamlamayı başarırken, aynı zamanda sınıf 3 birinciliğinin de sahibi oldu. İnci Akü Off-Road Takımı'ndan Cengiz İnceli-Rafet Yılmaz yine Mitsubishi Pajero ile 114 toplam puanla ikinciliği ve Suzuki Samurai ile ferdi yarışan Nihat Keskin-Deniz Dağlı ekibi de 100 toplam puanla üçüncü sırada yer aldılar. Yarışın Sınıf 2 birincisi Suzuki Grand Vitara ile Birlas Performance takımından Ali Günpay-Erkan Dağlar olurken, ikinciliği eşit puana ulaşan Nihat Keskin-Deniz Dağlı elde ettiler.



Skoda IRC'de üçüncü kez şampiyon

Skoda Motorsporları takımı Güney Kıbrıs'da kazandığı 27. zafer ile IRC Şampiyonası sürücüler ve üreticiler kategorilerindeki başarılarını sürdürdü. Skoda pilotu Mikkelsen Güney Kıbrıs'tan şampiyon olarak ayrıldı. Skoda Motorsporları, Güney Kıbrıs Rallisinde kazandığı başarı ile 2010 yılından bu yana üst üste üçüncü kez IRC Ralli Şampiyonası sürücüler ve üreticiler kategorisi şampiyonluğunu elde etmiş oldu. Bu sene Skoda, Avrupa Şampiyonluğu'nun yanı sıra tarihinde ilk olarak hem üreticiler ve hem de sürücüler klasmanında Asya Pasifik Ralli Şampiyonluğu kazandı. Ayrıca Skoda, 2012 yılını 3'ü uluslararası, altı ulusal şampiyonluk ile taçlandırdı. IRC Güney Kıbrıs yarışlarında, Skoda Motorsporları pilotları Mikkelsen birinci, Kopecky ikinci, Hanninen ise üçüncü olurken hem üreticiler hem de sürücüler kategorisinde hat trick yapmış oldu.

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



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.**

**KASIM 2012 SAYIMIZI,
5 ARALIK TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 64.200 KİŞİ,
iPad'den İSE 37.549 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi