

WWW.

MART 2013

SAYI:57

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Haber: McLaren P1

•SYMBOL •CLIO R.S. •DOKKER •JUKE NISMO •CITAN •TOLEDO •AURIS •116d •BEETLE •AURIS •V40



Ouu Dokker mi o?



Dacia Dokker
23.600 TL
'den başlayan fiyatlarla

Para, çakı, çikolata, saat, otomobil vb.

Mart sayımızı yayına verdikten saatler sonra Cenevre Motor Show 2013'ü yerinde takip etmek ve tüm yenilikleri sizlerle anında www.otomobil.com.tr haber portalımızda paylaşmak üzere İsviçre'ye hareket edeceğim. Vergi sistemi (daha doğrusu vergisiz olması) nedeniyle dünya zenginlerinin paralarını tuttukları, ordusu olmadan (sadece göstermelik var) ordu çakısıyla dünyada adından söz ettiren, akşam yemeğinde yediğinizde hazmı zor olmasından dolayı sabahı sabah ettiğiniz fondüsüyle ünlü, kakao bitkisine sahip olmamasına karşın en meşhur çikolata üreticisi olan, zenginlik göstergesi pahalı saatlerin diyarı, sokakta köpek gezdiren yaşlıların ülkesi ve her yıl Mart ayında gerçekleştirilen otomobil fuarının ana vatanı İsviçre'ye... 2-3 yıl öncesine kadar ağırlıklı olarak konsept otomobillere yer verilen Cenevre Otomobil Fuarı, artık çok sayıda seri üretim modele de ev sahipliği yapıyor. Bu yıl 83'üncüsü düzenlenen ve her yıl 700.000'in üzerinde ziyaretçinin geldiği fuar, dünyanın ziyaretçi sayısı bakımından en büyük beş fuarı arasında yer alıyor. Basın günlerinde fuarı haber yapmaya gelen gazeteci sayısı ise 10.000. Bu yıl dünya ve Avrupa tanıtımı gerçekleştirilecek yeni model sayısı 130 olarak açıklandı. Fuarda sergilenecek toplam 900 farklı modelin yüzde 10'u, yani 90 tanesinin çevreci modellerden oluşacağı da bize ulaşan bilgiler arasında. Bir yıl boyunca başvuru kaynağımız olan Revue Automobile'e de kavuşacağımız Cenevre Motor Show, her yıl olduğu gibi bu yıl da Car of the Year'ın açıklanacağı yer olacak. Benim favorim ise yeni VW Golf. Tüm gazeteci-televizyoncu arkadaşlarıma, sektör yetkililerine ve otomobil severlere güzel bir fuar diliyorum.

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

Hızlı mı, yavaş mı?

Biz otomobil kullanıcılarının en fazla şikâyet ettikleri konular arasında hız limitleri geliyor. Kimi zaman insan sabrını zorlarcasına düşük olan bu limitler adeta devlete gelir kaynağı olsun diye konulmuş gibiydi. Bundan birkaç yıl öncesine kadar İstanbul'da, etrafında yerleşim birimi olmamasına rağmen 30 km/s hız limiti olan yerleri hatırlıyorum. Şimdilerde ise E5 olarak anılan D100 karayolunda 70 km/s olan hız limiti için sabit radarlar konuşlandırılmaya başlandığı görülüyor ki trafiğin akıcı olduğu saatlerde bu hız limitine genelde uyulması pek mümkün olmuyor. Çünkü ortalama hız 90 km/s civarında seyrediyor.

Kurallar, toplumun ihtiyaçlarına ve günün gerçeklerine uygun oldukları zaman anlamlı olur. Medyada çıkan haberlere göre hazırlanan taslak planda hız sınırının, yerleşim yerleri içindeki bölünmüş yollarda 80 km/s, şehirler arası çift şeritli karayollarında 90 km/s, bölünmüş yollarda 110 km/s'ye çıkarılmasının öngörüldüğü yazıyor. Eğer bu gerçekleşirse güzel bir gelişme olacaktır ve bana göre trafik kazalarının artmasına bir neden teşkil etmeyecektir. İnsanları trafikte kazaya sürükleyen asıl neden hızdan ziyade genelde beceriksizlik, vurdumduymazlık ve fizik kurallarının dışına çıkma isteği oluyor. Almanya otobanlarında hız limiti olmayan yerler ve buradaki insanların disiplinli sürüşleri buna güzel bir örnek. Kural koyucuların da koydukları kurallara uymaları dileklerimizle.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Yeni **AURIS**

Yeni Auris Toyota Plazalar'da!



İVİNİN DE İVİSİ

Yeni Auris'te her şey var.
Ama maalesef bu özellikler eksik:

TDS

Trip Durdurma Sistemi

KES

Kavga Engelleme Sistemi

SUS

Sesli Uyarı Sistemi

GGS

Gidiyormuş Gibi Sistemi



Tıklayın kendiniz görün!
Yeni Auris. Bekle Hayat Geliyoruz Biz.

HABERLER

- 07 Cenevre Otomobil Fuarı 2013
- 08 McLaren P1
- 13 Ocak 2013 otomobil satışları
- 17 e-otodergi'nin "ilk"leri ve "en"leri

BİLGİLENDİRME

- 18 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞLER

- 19 Renault Symbol 1.5 dCi 75 HP
- 23 Renault Clio R.S. 200 EDC
- 28 Nissan Juke Nismo
- 33 Renault Fluence 1.6 16V 115 HP
CVT X-Tronic
- 37 Dacia Dokker 1.5 dCi 90 HP

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 42 Volvo V40 T3
- 47 Mercedes-Benz Citan 109 CDI
- 52 Seat Toledo 1.6 TDI
- 62 Skoda Citigo 1.0 MPI 60 HP ASG

VİDEOLU TESTLER

- 67 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 69 Toyota Auris 1.6 Multidrive S
- 75 BMW 116d ED
- 81 VW Beetle 1.2 TSI 105 HP DSG

YASAL UYARI

- 88 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 89 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 90 WRC İsveç Rallisi
- 93 Dünya Supersport Motosiklet
Avustralya Yarışı
- 95 Portre: Orhan Avcıoğlu
- 97 Haberler

e-otodergi

MART 2013 - SAYI 57

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

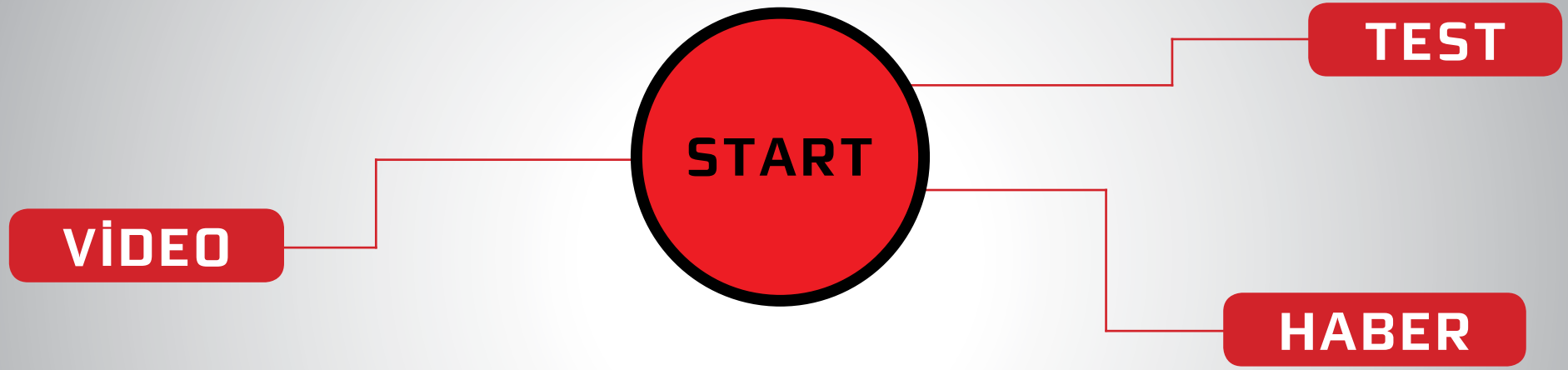
e-otodergi, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti'nin tescilli markasıdır. Aylık ücretsiz elektronik otomobil dergisidir. Parayla satılamaz. e-otodergi'de yayımlanan yazı ve fotoğrafların tüm hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine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

**57 SUBARU
BRZ
2.0R 6AT**

**Okumak istediğiniz konunun sayfa
numarasına tıklayabilirsiniz!**



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Şov başlıyor



Her yıl Mart ayında düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı, bu yıl 83'üncü kez kapılarını açıyor. 7-17 Mart tarihleri arasında açık kalacak olan fuara bu yıl 10.000'i gazete-

ci olmak üzere 700.000'in üzerinde ziyaretçi bekleniyor. Cenevre Motor Show, ziyaretçi sayısı bakımından dünyanın en büyük beşinci fuarı durumunda. Bu yıl 130 adet dün-

ya ve Avrupa tanıtımının gerçekleştirileceği fuarda, sergilenecek olan toplam 900 otomobilin yüzde 10'unun çevreci olacağı açıklandı. Basın günleri olan 5-6 Mart tarihle-

rinde yerinde izleyeceğimiz fuarda öne çıkan otomobillerin tüm ayrıntılarını Mart ayı boyunca www.otomobil.com.tr haber portalımıza yükleyeceğiz.

McLaren P1 tamam



2012 Paris Otomobil Fuarı'nda konsept olarak sergilenen McLaren P1, seri üretim versiyonu olarak 2013 Cenevre Otomobil Fuarı'na hazır. Bu yeni süperspor otomobil, günümüzün çevrecilik yaklaşımına uygun özelliklere sahip. Otomobilde 3.8 litre çift turbolu 737 HP'lik benzinli motorun yanı sıra 179 HP güç üreten bir de elektrik motoru bulunuyor. Plug in hibrid olan P1'in toplam gücü 916 HP, torku ise 900 Nm. Bu süper spor otomobil E-mode olarak anılan elektrikli kullanım modunda 10 km menzile sahip. McLaren P1'in asıl ilginç özellikleriyse DRS (Drag Reduction



*MCLAREN P1, 0-300
KM/S HIZLANMASINI
17 SANİYENİN
ALTINDA TAMAMLIYOR.*



System) ve IPAS (Instant Power Assist System). DRS sistemi aracın arka spoylerinin açısı değiştirerek rüzgar direncinin yüzde 23 kadar azaltılmasına ve bu sayede maksimum hızın artmasına olanak tanıyor. IPAS sistemi ise ani güç ve ani hızlanma ihtiyacı olduğu anlarda elektrik motorundan aldığı 179 HP'yi devreye sokuyor. McLaren P1'in performans verileri de tasarımı kadar heyecan verici. 0-100 km/s hızlanmasını 3 sani-

yenin altında, 0-200 km/s hızlanmasını 7 saniyenin altında, 0-300 km/s hızlanmasını ise 17 saniyenin altında tamamlayan otomobilin 0-300 km/s hızlanmasının, markanın efsane modeli McLaren F1'den yüzde 23 oranında, yani 5 saniye kadar daha iyi olduğu açıklanıyor. Maksimum hız ise 350 km/s ile elektronik olarak sınırlandırılmış. 375 adet üretilmesi planlanan McLaren P1'in İngiltere fiyatı ise 866.000 Sterlin.



Yeni Seat Leon'un fiyatları açıklandı

Seat'ın kompakt hatchback sınıfındaki temsilcisi yeni Leon'un Türkiye satış fiyatları belli oldu. 1.2 TSI 105 HP, 1.4 TSI 140 HP benzinli ve 1.6 TDI 105 HP dizel motorlarla satışa sunulan yeni Leon'un benzinli motorlusunun başlangıç fiyatı 42.400 TL, 1.6 TDI motorlusunun başlangıç fiyatı 48.900 TL olarak belirtiliyor. Donanım seviyesi ise Reference, Style ve FR olmak üzere üç tane. Yeni Leon'un en alt donanım seviyesinde alüminyum alaşım jantlar, ABS, ESC, klima, yükseklik ve derinlik ayarlı direksiyon, yol bilgisayarı, ışıklandırılabilir torpido gözü ve bagaj, sürücü-yolcu, yan ve perde havayastıkları standart olarak sunuluyor.



Skoda Rapid nihayet satışta

Skoda Rapid, Türkiye'de satışa sunuldu. Skoda'nın yeni modeli Rapid'de 1.2 lt 75 HP benzinli, 1.2 TSI 105 HP benzinli, 1.4 TSI 122 HP benzinli ve 1.6 TDI 105 HP dizel motor seçenekleri mevcut. Benzinli motor başlangıç fiyatı 32.990 TL, dizel motor başlangıç fiyatı 43.490 TL olan Rapid ile ilgili olarak açıklama yapan Yüce

Auto Skoda Genel Müdürü Mahmut Kadirbeyoğlu, markanın büyüme stratejisinin önemli unsurlarından biri olan yeni Rapid'le Türkiye pazarındaki yerini sağlamlaştırdığını söyledi. Kadirbeyoğlu, bu yıl yeni ürün stratejileriyle bir önceki seneye göre daha fazla teslimat yaparak büyümeyi hedeflediklerini ifade etti.



Renault Clio Sport Tourer satışa sunuldu

Renault Clio Sport Tourer'ın Türkiye satış fiyatları açıklandı. Yurtdışında Clio Estate olarak olarak anılan bu station karoserli otomobil, Renault'nun Bursa'daki fabrikalarında üretilmekte. Joy ve Icon olmak üzere iki donanım seviyesine sahip Yeni Clio Sport Tourer'da ilk

etapta 1.2 16V 75 HP benzinli, 0.9 lt TCe turbo 90 HP benzinli ile 1.5 dCi 75 HP dizel, 1.5 dCi 90 HP dizel motor seçenekleri sunuluyor. Otomatik şanzıman isteyenler içinse geleneksel otomatik yerine çift kavramalı EDC şanzımanlı 1.2 litre benzinli turbo 120 HP ve 1.5 dCi

90 HP EDC 2013 yılı içinde satışa sunulacak. Yeni (2013) Renault Clio Sport Tourer fiyat listesi şu şekilde: 1.2 16V 75 HP Joy: 31.990 TL, 0.9 TCe turbo 90 HP Stop & Start Icon: 40.490 TL, 1.5 dCi 75 HP Joy: 40.990 TL, 1.5 dCi 90 HP Stop & Start Icon: 46.490 TL.



Makyajlı Verso satışa çıkıyor

Toyota Türkiye tarafından ülkemizde üretilen yeni yüzü 2013 model Toyota Verso Mart ayında 55.200 TL'den başlayan fiyatla satışa sunuluyor. Makyajlı Verso, Toyota'nın "Keen Look – Keskin bakış" ve "Under Priority – Öncelikli" tasarım anlayışıyla geliştirilmiş. Kadrosunda Türk mühendislerin de bulunduğu bir ekip tarafından Avrupa'da tasarlanan ve Toyota Türkiye Adapazarı Fabrika'sında üretilen 2013 Toyota Verso'da yüzde 40'ı tasarım ve yüzde 60'ı sürüş özelliklerine yönelik 470'ten fazla parça değiştirildi.



Makyajlı Fiesta bayilerde



Yeni bir yüze kavuşan 2013 model Ford Fiesta Türkiye yollarına çıktı. Ford markasının en çok satan modeli olan (2012'de global toplamda 306.000 adet) ve Türkiye'de 2012 yılını B segmentinde sedan karoserler de dahil olmak üzere 21.571 adetlik satışla lider kapatan Fiesta, makyajla birlikte ilk kez bu modelde kullanılan yeni bir yüze kavuştu. Aston Martin modellerini hatırlatan yeni ön tasarım, otomobilin en çok değişen kısmı. Makyajlı Fiesta'da 1.0i EcoBoost, 1.25i, 1.4i, 1.6i ve 1.5 TDCi motor seçenekleri bulunuyor. Trend ve Titanium olmak üzere iki farklı donanım sunan Fiesta'nın fiyatları 31.795 TL ile 43.110 TL arasında değişiyor. Ford Otosan'ın 2013 yılı Fiesta satış hedefi ise 22.000 adet.



Lodgy Nisan'da Türkiye'de

Dacia'nın ilk kompakt MPV modeli olan Lodgy, Türkiye'de 1 Nisan 2013 tarihinde satışa sunulacak. 5 ve 7 kişilik olmak üzere iki farklı iç mekan sunan Dacia Lodgy ülkemize tek motor seçeneğiyle ithal edilecek. Fas'ta üretilen Dacia Lodgy 1.5 dCi 90 HP Ambiance'ın Türkiye fiyatı ise 5 kişilik versiyonda 36.990 TL, 7 kişilik versiyonda 39.100 TL. Nisan 2012'de Fas'ta kullanıp e-otodergi Mayıs 2012 sayısında "Dengeleri bozacak" başlığıyla ilk sürüş izlenimi yazısını yayınladığımız Dacia Lodgy, gerçekten de bu uygun fiyatlarla kompakt MPV pazarında çok satacak gibi gözüküyor. Kapadokya'da gerçekleştirilen Türkiye lansmanında konuşan Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar, ilk etapta tek bir donanım seçeneğiyle satışa sunulacak olan Dacia Lodgy'nin, kısa bir süre sonra, Türkiye pazarına özel olarak geliştirilen ve aksesuarları Türkiye'de takılan Dacia Lodgy Stepway versiyonuna da kavuşacağını haberini verdi. Dacia Lodgy Stepway'in fiyatı ise henüz açıklanmadı.

Satışlar iyi başladı

Bu yıl otomobil satışları iyi bir tempoyla başladı. Geçen yılın Ocak ayına göre artan pazarda 6326 adedi yerli, 19.509 adedi ise ithal olmak üzere toplam 25.835 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

Fotoğraflar: e-otodergi arşivi

Bu yılın önceki yıllardan en büyük farkı, artık model yılı değişiminin Ocak ayında gerçekleşecek olması. Bu yıl ilk kez yaşadığımız bu yeni sistem satışlara yansımışa benziyor. Ocak ayında 6.326 adet yerli otomobil satıldı. Bu satışların büyük bölümü Renault'ya aitti. Renault Ocak ayında 3749 adetle yerli piyasanın yine önde gelen markası oldu. Onun ardından 1313 adet satışla Fiat ve 746 adet satışla Hyundai geldiler. Ocak ayında 19.509 adet ithal otomobil satıldı. 4.053 adetle Volkswagen sadece ithaller arasında değil, yerlileri de hesaba katarsak en fazla satış yapan marka oldu. Bunda da yoğun talepten dolayı Aralık ayında teslim

edilemeyen otomobillerin Ocak ayına sarkması etkili oldu. 1805 adetle Opel ikinci, 1624 adetle Ford üçüncü geldi. Model sıralamasında ilk iki tamamen yeni isimlerden oluştu. 1574 adet satışla Volkswagen Jetta birinci olurken, 1218 adetle Renault Clio Hatchback ikinci, 1153 adetle Fiat Linea üçüncü oldu.



**GERİDE BIRAKTIĞIMIZ
2012 YILININ EN ÇOK
SATAN OTOMOBİLİ FIAT
LINEA OLMUŞTU.**

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2012	2013
Ocak	21.077	25.835
Toplam	21.077	25.835

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ocak 2013
1 Volkswagen.....	4053
2 Opel.....	1805
3 Ford	1624
4 Dacia	1487
5 Citroen	1189
6 Hyundai.....	1152
7 Peugeot	1088
8 Chevrolet	854
9 Kia.....	709
10 ... Audi	649
11 ... Mercedes-Benz	629
12 ... Nissan.....	628
13 ... Fiat	598
14 ... Toyota	559
15 ... BMW	469
16 ... Skoda	447
17 ... Seat.....	302
18 ... Renault.....	228
19 ... Volvo.....	164
20 ... Suzuki.....	131
21 ... Honda.....	126
22 ... MINI.....	65
23 ... SsangYong	65
24 ... Alfa Romeo.....	65
25 ... Mitsubishi.....	60
26 ... Tata	59
27 ... Land Rover	49
28 ... Jeep	43
29 ... Geely	36
30 ... Subaru.....	34

Sıra Marka	Ocak 2013
31 ... Chery	32
32 ... Proton	30
33 ... Mazda.....	27
34 ... Porsche.....	16
35 ... Jaguar	14
36 ... Lancia	10
37 ... smart	10
38 ... Infiniti.....	2
39 ... Aston Martin	1
40 ... Maserati	0
41 ... Ferrari	0
42 ... Bentley.....	0
43 ... Lamborghini	0
Toplam.....	19.509

Not: Sıralamalar Ocak ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ocak 2013
1 Renault.....	3749
2 Fiat	1313
3 Hyundai.....	746
4 Honda	409
5 Toyota	109
Toplam.....	6326



Fiat Panda önde

2012 yılında sınıf lideri olan Fiat Panda, 2013'e de iyi başladı. 22 adet satış gerçekleştiren Fiat Panda'nın ardından 16 adet satışla Alfa Romeo Mito geldi. Skoda Citigo ve Kia Picanto 14'er adet sattılar. Zaten genel olarak bu segmentte satışlar düşük seyrediyor. Bu ilk dört modelden sonrakilerin satışları ise bir elin parmaklarını geçmiyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2013
1 Fiat Panda.....	22
2 Alfa Romeo Mito.....	16
3 Skoda Citigo.....	14
4 Kia Picanto.....	14
5 Peugeot 107.....	5

Renault Clio HB koltuğu kaptı

Bu yıl Renault B segmentinde oldukça şanslı. Yeni Clio HB çok beğenildi ve Türk insanı tarafından hemen benimsendi. Zaten bunu satışlara bakarak kolayca görebiliyoruz. Zira B segmentinde binli rakamı geçen tek model Clio HB. Renault'nun şanslı olmasının bir başka nedeni yeni Symbol olacak. Peugeot 301, Citroen C-Elysee ve Skoda Rapid diğer favori modellerden.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2013
1 Renault Clio HB.....	1218
2 Renault Symbol.....	995
3 Hyundai i20.....	746
4 Opel Corsa.....	680
5 Volkswagen Polo.....	673
6 Ford Fiesta.....	579
7 Dacia Sandero.....	535
8 Fiat Punto.....	500
9 Citroen C-Elysee.....	437
10 ... Peugeot 301.....	386



Volkswagen Jetta segmente damgasını vurdu

Volkswagen markası 2013 yılına çok iyi başladı, model bazında da başarıların geldiğini görüyoruz. Jetta hem kendi segmentinde hem de tüm modeller arasında liderlik koltuğuna oturdu. Geçen yılın şampiyonu Fiat Linea 1153 adet satarak ikinci oldu ancak bu sene şansı biraz zorlaşacak gibi. Renault Fluence yıla iyi başlarken, Opel Astra Sedan henüz beklenen başarıyı gösteremedi.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2013
1 Volkswagen Jetta.....	1574
2 Fiat Linea.....	1153
3 Renault Fluence.....	1151
4 Opel Astra HB.....	596
5 Hyundai Accent Blue.....	588
6 Volkswagen Golf.....	547
7 Ford Focus Sedan.....	497
8 Citroen C4.....	476
9 Honda Civic.....	409
10 ... Opel Astra Sedan.....	362



Volkswagen Passat yıla iyi başladı

Volkswagen Passat, 2012 yılını sınıfında lider tamamlamıştı. Passat Ocak ayında da ne kadar iddialı olduğunu gösterdi. 612 adet satışla açık ara lider olan VW Passat'ın arkasından 265 adet satışla BMW 3 Serisi geldi. Mercedes-Benz C Sınıfı şimdilik yoluna orta şekerli devam ederken Skoda Superb ise dikkatleri üzerine çekmeye başladı.

BMW 5 Serisi'nden devam kararı

2012 yılında sınıfında açık ara lider olan BMW 5 Serisi, 2013 yılında da liderliğe devam kararı almış gibi görünüyor. Az bir farkla da olsa BMW 5 Serisi Ocak ayında da liderlik koltuğuna oturdu. Mercedes-Benz E Sınıfı 120 adet satışla ikinci olurken, 92 adet satışla Audi A6 üçüncü geldi. 1.6 litre dizel motoru da olsa Volvo S80 ciddi satış adetlerine ulaşamıyor. 7 adet satan Jaguar XF modelinin beşinci olduğunu görüyoruz.



Nasıl bittiyse öyle başladı

Yılın son ayında üst segment satışlarına Mercedes-Benz damgasını vururken, S Sınıfı hem Aralık ayında hem de 2013 yılı toplamında lider olmuştu. Aynı S Sınıfı, eski yılı nasıl bitirdi ise yeni yıla da öyle başladı. 17 adet satan bu modelin ardından, 12 adet satışla kardeşi Mercedes-Benz CLS geldi. Audi A8 modeli 5 adetle üçüncü olurken, BMW 7 serisi siftah yapamadı.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ocak 2013
1	Volkswagen Passat	612
2	BMW 3 Serisi	265
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	186
4	Skoda Superb	140
5	Citroen C5	138
6	Peugeot 508	117
7	Audi A4	116
8	Opel Insignia	98
9	Volvo S60	96
10	Ford Mondeo	53

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ocak 2013
1	BMW 5 Serisi	125
2	Mercedes-Benz E Sınıfı	120
3	Audi A6	92
4	Volvo S80	22
5	Jaguar XF	7

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ocak 2013
1	Mercedes-Benz S Sınıfı	17
2	Mercedes-Benz CLS	12
3	Audi A8	5
4	Porsche Panamera	0
5	BMW 7 Serisi	0

Dacia Duster atak yaptı

2012 yılının lideri Nissan Qashqai, Ocak ayında satış sıralamasında dördüncülüğe kadar düştü. Dacia Duster ise atak yaparak liderlik koltuğunu ele geçirdi. Onun ardından Volkswagen Tiguan ve Kia Sportage geldiler. Opel Antara gibi Mokka modeli de biraz gerilerde kaldı. Chevrolet markası SUV segmentinde başarılı olurken, Opel'in daha gerilerde durması şaşırtıcı.



Liderlik ABD'ye geçti

2013 yılını lider tamamlayan Land Rover Range Rover modeli Ocak ayında beşinciliğe geriledi. Birincilik kürsüsüne Jeep Grand Cherokee modeli çıktı. Aralık ayının en fazla satan lüks SUV'u olan Porsche Cayenne ise Ocak ayında ikinci oldu. 8 adet satan Mercedes-Benz M Sınıfı'nın ardından 6 adet satışla Audi Q7 geldi.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ocak 2013
1	.....Dacia Duster	691
2	.....Volkswagen Tiguan	422
3	.....Kia Sportage	411
4	.....Nissan Qashqai	339
5	.....Chevrolet Captiva	224
6	.....Hyundai ix35.....	168
7	.....Nissan Juke	143
8	.....Skoda Yeti.....	136
9	.....Opel Mokka	49
10	.....Audi Q5.....	37

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2013
1	.....Jeep Grand Cherokee	20
2	.....Porsche Cayenne	13
3	.....Mercedes-Benz M Sınıfı.....	8
4	.....Audi Q7	6
5	.....Range Rover Sport	5

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?

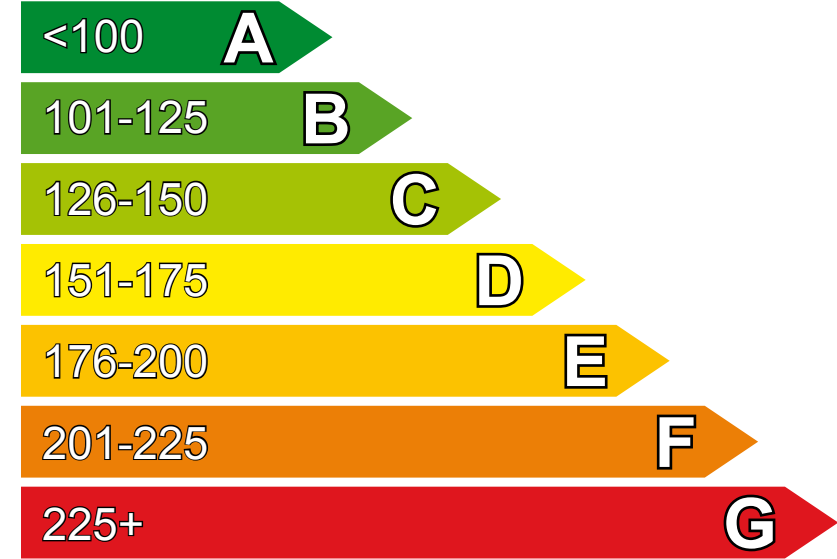
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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.



KENDİNİ GELİŞTİRMİŞ

Yeni nesil Symbol, gerek iç mekan genişliği, gerekse ESP gibi teknolojilerin kullanımıyla kendini geliştirmiş.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün / İstanbul

Yeni nesil Renault Symbol'ün basın test sürüşü etkinliği İstanbul'da gerçekleştirildi. Otomobil Yayıncılık olarak katıldığımız bu etkinlikte Touch donanım seviyesindeki yeni Renault Symbol 1.5 dCi 75 HP'yi kullanma fırsatı bulduk. Eski Symbol Türkiye'de üretilirken, yenisi Romanya'da üretiliyor ve Dacia Logan ile kardeş. Symbol Türkiye dışında Cezayir ve Tunus'ta satılırken, Logan diğer pazarlarda satılacak.

Tasarım ve iç mekan

Renault'un yeni tasarım anlayışı doğrultusunda tasarlanan yeni Symbol eskisinden 87 mm daha uzun (4348 mm), 78 mm daha yüksek (1517 mm) ve 54 mm daha ge-





niş (aynalar açıkken 1994 mm, aynalar hariç 1733 mm). Bununla beraber dingil mesafesi de eskiye göre 161 mm artmış ve 2634 mm olmuş. Dingil mesafesi, bir üst sınıftaki otomobillerle yarışacak kadar iyi ve bunun faydası arka koltuk yolcularına ekstra diz mesafesi olarak yansıyor. Bunun dışında arka koltuklardaki baş mesafesi de sorunsuz. Ayrıca kapı içi gözler ve ön koltuk arkasında cepler sunulması uzun yolculuklarda işe yarayacak faydalı detaylar.

Otomobilin ön konsolu bu sınıf bir otomobilden bekleneceği gibi sert malzemelerden oluşturulmuş ve kalite hissi yönünden bir beklentiye girmek gerek. Ama orta konsolun piyano siyahı kaplaması, krom çerçveli otomatik klima kumandası ve dokunmatik ekran iç mekana ayrı bir hava ve şıklık katıyor. Ön konsol ergonomik yönden başarılı. Sadece far

İÇ MEKAN GÖRSEL OLARAK ESKİSİNDEN ÇOK DAHA ÇEKİCİ. DOKUNMATİK EKRAN VE NAVİGASYON KOLAY KULLANIMLI.



yükseklik ayarı zor ulaşılan bir yerde ama zaten o da çok sık kullanılacak bir birim değil. Yeni Symbol ön taraftaki eşya gözleri açısından da fena sayılmaz, kapı içi cepler yeterince geniş, vites konsolunun ön kısmında bardaklık + eşya gözü olmasının yanı sıra, konsolun üst kısmında da kapaklı bir göz var.

Test aracımızda Touch donanım seviyesinde alınabilecek iki ek donanım da mevcuttu. Yani deyim yerindeyse “en dolu” Symbol’dü. Bu donanımlar R-Nav navigasyon sistemi ve Konfor Paketi’ydi (deri direksiyon simidi, arka park sensörü, elektronik klima, hız sınırlayıcı ve hız sabitleyici). R-Nav navigasyon kuşkusuz ki bu otomobilin iç mekanına renk katan en önemli donanım. Kolay kullanımlı 7 inçlik dokunmatik ekrana sahip bu donanım sayesinde yön bulma işlevinin yanı sıra cep telefonu, multimedya bağlantılarını yapabilmek de mümkün. 510 litrelik bagaj 5 kişinin bavullarını alabilecek kadar geniş.

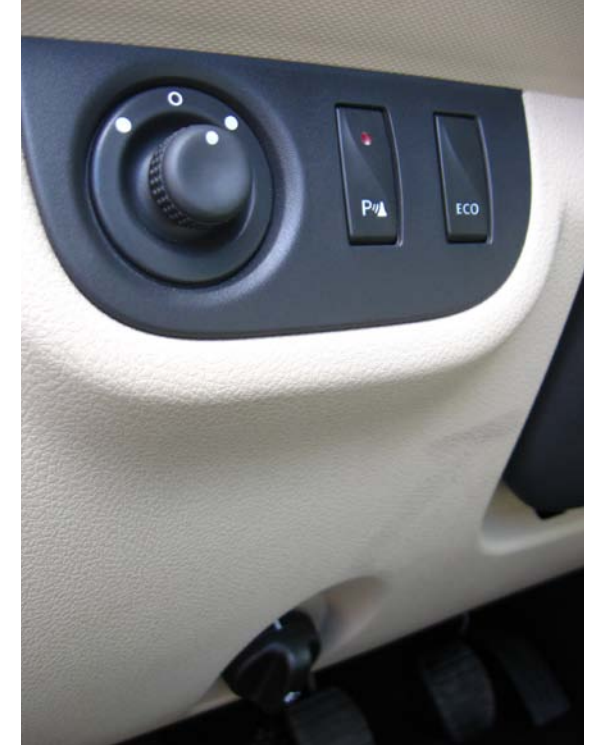
Sürüşü nasıl?

Yeni Symbol’de Euro 5 normuna uygun 1.5 dCi 75 HP turbodizel motor mevcut. Hatırlanacağı gibi eski

Symbol’de Euro 4 normunda 1.5 dCi 65 HP ve 1.5 dCi 85 HP motorlar görev yapıyordu ve bu motorlar son model yılında Euro 5 normlarını karşılamadıkları için emekli olmuşlardı. 65 HP’lik motorun yerine gelen yeni 1.5 dCi 75 HP, 10 HP güçlü olmasının yanı sıra, 200 Nm’lik maksimum tork da eskiye göre 40 Nm daha fazla. 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor alt devirlerde bile tatminkar bir çekişe sahip. Otomobil doğal olarak çok hızlı değil ama alt devirlerden itibaren dengeli şekilde gelen tork sayesinde çekiş problemi yaşamadan ilerliyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 14.6 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızıysa 164 km/s. Bu otomobilin en güzel yanlarından biriyse tüketim ve fabrika verilerine göre ortalama 3.9 lt/100 km’lik tüketime sahip. Direksiyonun sol alt kısmına denk gelen yerde bulunan Eco düğmesi de Symbol’ün yeniliklerinden. Motor yönetim ve klima güç yönetimine ekti eden bu buton sayesinde yakıt tüketiminin yüzde 10’a kadar azaltılabilir mümkün. Eğer Eco modu aktifse gaz pedalıyla verdiğiniz emirlere daha gecikmeli ve daha hantal yanıt alıyorsunuz.



DOKUNMATİK EKRAN MULTİMEDYA ÖZELLİKLERİNİ DE BARINDIRIYOR. KLİMA KUMANDALARI CLIO’DAN.



ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ VE BAŞ MESAFESİ İYİ. ECO BUTONU MOTOR VE KLİMA YÖNETİMİNE ETKİ EDEREK YÜZDE 10’A VARAN EKONOMİ SAĞLIYOR.

Otomobilde önde MacPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon sistemi mevcut. Darbe emişi başarılı olan süspansiyon sistemi yol bozukluklarını başarıyla emiyor. Ayrıca bunu yaparken de iç mekanda ra-

hatsız edici sesler duyulmuyor. Konfor odaklı süspansiyon sisteminin doğal sonucu olarak otomobil virajlarda yana yatıyor. Standart olarak sunulan elektronik stabilite kontrolü ise bir anlamda bu otomobilde sürüş güvenli-

ğin sigortası. Direksiyon ise biraz hissiz ve isteksiz.

Sonuç

Bu sınıfta Peugeot 301 1.6 HDi, Citroen C-Elysee 1.6 HDi ve Chevro-

let Aveo Sedan 1.3 CDTi 75 HP gibi otomobillerle rekabet edecek olan Symbol 1.5 dCi 75 HP'nin en büyük kozu fiyatı, geçmişteki satış başarısı ve yaygın Renault ağı. Bunun dışında opsiyonel donanımdaki R-Nav navigasyon da teknolojiye meraklı tüketicilerin ilgisini çekebilecek bir donanım. Bunun dışında fabrika verisi performans olarak Peugeot 301 ve Citroen C-Elysee'nin gerisinde, ortalama tüketim olarak ise bu iki otomobilden iyi ama, Aveo Sedan 1.3 CDTi 75 HP'nin 3.7 lt/100 km'lik tüketim değerinden az farkla geride.



Renault Symbol 1.5 dCi 75 HP

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, turbodizel, common rail enjeksiyon, 8V
Şanzıman:	5 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	75 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	164 km/s
0-100 km/s:	14.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4348 / 1733 / 1517 mm
Bagaj hacmi:	510 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.4 / 3.7 / 3.9 lt / 100 km
Baz fiyat:	36.490 TL

+ ESP standart, ekonomi, arka koltuk diz mesafesi

- Virajlarda yana yatıyor, isteksiz direksiyon

103 g/km **B**

DİKKAT! +18

Renault'un performanslı küçüğü Clio R.S. 200 EDC artık 1.6 litrelik turbo motora sahip. Ancak bu zevki yaşamak +18'lik bir deneyim. Çünkü 1618 cc'lik motor hacmi, 18 cc'lik fark yüzünden yüzde 80'lik ÖTV dilimine giriyor.

Yazı: Tarık Akagün / Granada - İspanya
Fotoğraflar: Renault Medya



“Hot hatch” (ateşli hatchback) olarak bilinen hızlı hatchback sınıfı 2013 yılı içinde daha da ısınacak. Bundaki etkenlerse 200 HP gücünde 1.6 litrelik turbo beslemeli yeni Clio R.S. 200 EDC ve yine 200 HP gücündeki 1.6 litre turbo motorlu Peugeot 208 GTi olacak. Biz bu otomobillerden Renault Clio R.S. 200 EDC'yi İspanya – Granada'da düzenlenen basın test sürüşü organizasyonu kapsamında hem pistte, hem de virajlı yollarda kullanma şansını bulduk.

Bilindiği gibi GTi sınıfı olarak da adlandırılan hızlı hatchback sınıfı özel bir müşteri kitlesine sahip. Bu sınıf otomobil tutkunları, otomobili yaşam tarzı olarak benimseyen ve otomobil kullanmaktan haz duyan insanlardır. Dinamizm, performans, direksiyon tepkisi, sürüş zevki ve yol tutuş bu sınıfın öncelikli beklentileri arasında.

Clio gamının zirvesi

Clio gamının zirvesinde olan Clio R.S. 200 EDC, görünüm olarak diğer versiyonlara göre ayırt edici görsel detaylara sahip. Otomobilin burun ta-



SPORTİF DETAYLAR İÇ MEKANİ CANLANDIRMIŞ. EDC ŞANZIMANA DİREKSİYON ARKASINDAKİ KULAKÇIKLARDAN DA KUMANDA EDEBİLMEK MÜMKÜN.

sarımında en büyük fark LED gündüz farlarının, iki far arasından tamponun alt uçlarına alındığı görülüyor. Bunun dışında baklava formu Renault ambleminin altına R.S. ibaresi eklenmiş ve tamponun iç kısmına alüminyum renginde, Formula 1 otomobillerinden esinlenilerek tasarlanmış çerçeve eklenmiş. Arka kısımdaysa köşeli egzoz çıkışları ve difüzör formu arka tampon dikkat çekiyor. Bu difüzör sayesinde arka kısma uygulanan bastırma kuvveti normal versiyonlara göre yüzde 80 oranında artırılmış. Yeni Clio R.S. 200 EDC, eski RS'ler gibi şişkin çamurluklara sahip

değil. Ayrıca sadece 5 kapılı karosere sahip. Gözler çekici jantların arkasında eski Clio RS'teki Brembo frenleri arıyor. Ama yoklar. Fakat endişelenmek yersiz çünkü R.S. 200 EDC'de önde Laguna V6'nın 320 mm çapındaki diskleri kullanılmış. İç mekan kesinlikle çok havalı ve sportif. Ayrıca kalite hissi de çok iyi. İç mekanda kullanılan detaylar tam anlamıyla hızlı hatchback kullanıcılarının isteyeceği türden. Çünkü bu sınıf otomobil kullananlar "özel otomobil" kullanıyor olmak ister ve yeni Clio R.S. 200 EDC bunu tam anlamıyla sağlıyor. Alt tarafında R.S. logosu bulunan, vites değişik-

tirme kulakçıklarına sahip nar çiçeği renginde dikişlere sahip 3 kollu spor direksiyon simidi, nar çiçeği renginde vites topuzu ve çerçevesi, yine aynı renkteki havalandırma çerçeveleri, kapı içi dekorlar ve koltuk dikişleri iç mekana canlı ve özel bir hava katmış. Arka koltuklar ve bagaj hacmiyse diğer Clio'lardan farklı değil, yani tatminkar.

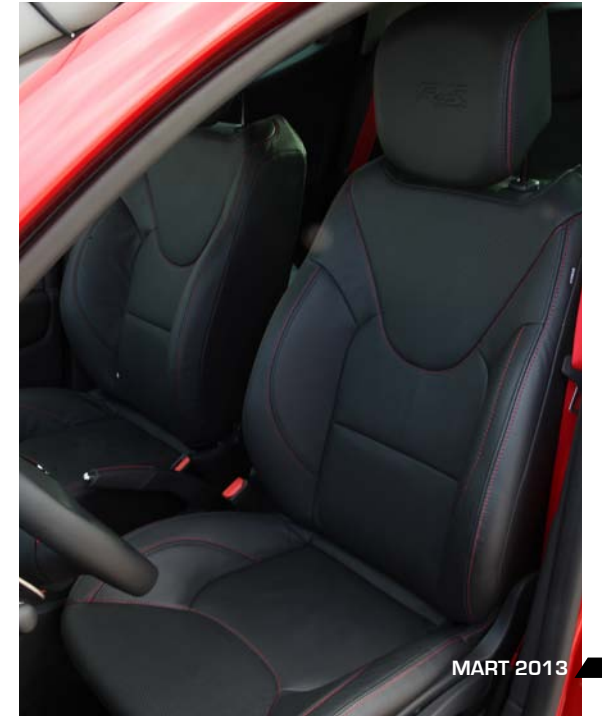
Performansı ve sürüşü nasıl?

İşte en önemli bölüme geldik. Hatırlanacağı gibi bir önceki Clio Renault Sport'ta 2.0 litrelik, 203 HP güç ve 215 Nm tork üreten atmosferik

bir motor bulunuyordu. Ama değişen dünyada "downsized" motorlar öne çıkmaya başladı ve bu kapsamda Clio R.S. 200 EDC'de 1618 cc'lik, turbo beslemeli, direkt benzin enjeksiyonlu bir motor bulunuyor. Bu motor 6000 d/d'de 200 HP güç ve 1750 d/d'de 240 Nm tork üretiyor. Bu torkun 5600 d/d'ye kadar olan geniş bir devir bandında kullanıma hazır olması ise ayrı bir başarı. Maksimum 6500 d/d çevirebilen bu motor hızlı ve sarsıntısız vites geçişlerine sahip, 6 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla (EDC) kombine edilmiş. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hız

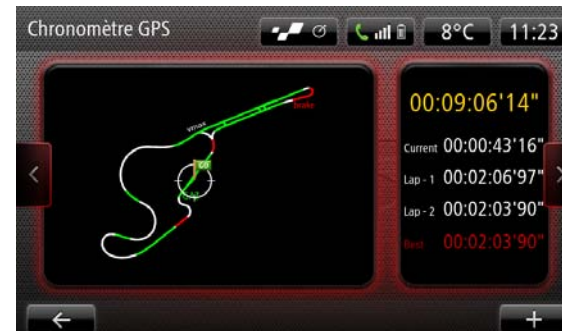


EL FRENİ KONSOLUNDAKİ R.S. MODE KUMANDASI OTOMOBİLİN SÜRÜŞ KARAKTERİNİ DEĞİŞTİRİYOR.



lanmasını 6.7 saniyede tamamlayan otomobil (eski RS'te 6.9 saniye) maksimum 230 km/s'ye (eski RS'te 225 km/s) ulaşabiliyor. 400 metreyi 14.6 saniyede geçen otomobil 27.1 saniye sonunda 1000 metreyi geride bırakmış oluyor. Hızlanma denemesi yapmak ise Launch Control sistemi sayesinde hiç olmadığı kadar kolay. Bunun için sol ayak fren pedalı üzerindeyken, direksiyonun arkasındaki iki kulakçığı çekmek ve bu sırada gaz pedalına basmak gerekiyor. Bu sırada "Launch Control On" ibaresi çıkıyor ve motor devri 2500 d/d'ye sabitleniyor. Bundan sonra yapılması gerekende önünüze bakmak ve sol ayağı frenden kaldırmak. Sistem mümkün olan en hızlı kalkışı gerçekleştiriyor. Clio R.S. 200 EDC'de sürüş dinamiklerine etki eden bir yenilik var. R.S. Drive sistemi. Normal, Sport ve Race (yarış) olmak üzere 3 farklı kullanım seçeneği sunan bu sistem direksiyon tepkilerine, gaz pedalı tepkilerine ve vites geçiş hızına etki ediyor. Sistemi Sport seçeneğine aldığınızda (butona bir defa basarak) rölanti devri 750 d/d'den 1005 d/d'ye yükseliyor ve otomobilin sinirli bir hal aldığını hissediyorsunuz. Bu seçenekte vites geçişleri 170 milisani-

yede gerçekleşiyor. Ayrıca motor ve egzozdan yayılan homurtu da sound pipe -ses borusu ismi verilen akustik bir yapı ile etkileyici bir hal alıyor. R.S. Drive butonuna biraz daha uzun süre basınca Race seçeneği aktif hale geliyor ve vites değişim hızı 150 milisaniye iniyor ve sürüş destek sistemleri kapatılmış oluyor. Clio R.S. 200 EDC'nin en güzel yönlerinden birisiyse R-Link ekranındaki R.S. Monitor 2.0. Telemetri vazifesi gören bu sistem sayesinde tur zamanını, anlık torku, gücü, tekerleklerdeki patinajı, direksiyon açısını, G değerlerini görebilmek, 0-100 km/s, 0-400 km/s gibi performans testleri yapabilmek ve bunları USB bellek ile bilgisayar ortamına taşıyıp kapsamlı data analizi yapabilmek mümkün. Bazı süper spor otomobillerde görülen bu sistem, otomobilin hedef kitlesine uygun ve kesinlikle eğlenceli. Homurtulu egzozu, ivmelenmesi ile beğeni toplayan otomobil süspansiyon konforu olarak daha iyi ve uzun yol yapmak daha az yorucu. Önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon sistemine sahip otomobilin Renault Sport tarafından tasarlanmış hidrolik sıkıştırma kontrolü (hydraulic compression control) amortisörleri kullanılmış. Bu



**R.S MONITOR SAYESİNDE
TELEMETRİ VERİLERİNİ
GÖREBİLMEK VE DAHA
SONRA BİLGİSAYAR
ORTAMINDA
İNCELEYEBİLMEK
MÜMKÜN.**



amortisörlerin içinde adeta ikinci bir amortisör sistemi mevcut ve bu sayede otomobil yol tutuştan taviz vermeden daha konforlu olabilmış. Virajlarda çok iyi olan otomobil, viraj çıkışında derinden gelen bir güçle adeta patlarcasına fırlıyor. Bununla beraber tur sayısı 2.67 olan direksiyonun tepkileri de iyi. Yalnız bence vites değiştirme kulakçıkları direksiyona biraz daha yakın olmalı çünkü kısa parmaklı kullanıcılar bunlara uzanırken ellerinin açısını değiştirmek zorunda kalıyorlar. Eğer dar virajları el freni ile dönmek gibi bir hobiniz varsa (bu sınıfta bir otomobil kullanan bazı kişi-

lerin dar dönüşlerde el freni kullandığı bir gerçek) bilmeniz gereken nokta el freni kolunun iki koltuğun tam ortasında değil, yolcu koltuğuna yakın konumlandırıldığı. Bunun sonucunda sürücünün sağ eli, ön yolcu koltuğuna temas ederek rahatsızlık verebilir.

Cup süspansiyon

Otomobilin Cup versiyonundan da bahsetmek gerek. Bu versiyon daha

fazla sportiflik isteyenler için ve daha sert süspansiyon sistemine sahip. 3 mm daha alçak olan Cup versiyonunda ön yaylar yüzde 27, arka yaylar yüzde 20 oranında daha sert.

Sonuç

Clio R.S. 200 EDC gerçekten başarılı bir hızlı hatchback. Eski Clio R.S. kullanıcıları daha fazla devir çeviren motorlardan sonra yeni 1618 cc'lik

turbo motorun daha az devir çevirmesini ilk başta yadırgayacak olsalar da alt devirlerden gelen yüksek tork nedeniyle zamanla seveceklerdir. Ama 1618 cc'lik silindir hacmi, bu otomobilin bir anlamda şanssızlığı. Çünkü 1601-1999 cc arasındaki silindir hacmine sahip otomobillerde ÖTV oranı yüzde 80. Bunun sonucunda Clio R.S. 200 EDC ülkemize özel siparişle getirilecek.

Renault Clio R.S. 200 EDC

Fabrika verileri

Motor:	1618 cc, 4 silindirli, 16V, direkt benzin enjeksiyon, turbo
Şanzıman:	6 ileri oranlı çift kavramalı (EDC)
Maksimum güç:	200 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	230 km/s
0-100 km/s:	6.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4090 / 1732 / 1432 mm
Bagaj hacmi:	300 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.1 / 5.1 / 6.3 lt/100 km
Baz fiyat:	-

+ Yol tutuş, direksiyon tepkileri

- Sadece 5 kapılı, el freni sağ ön koltuğa yakın, arka çapraz görüş





Türkiye’de “Şehrin haylazı” sloganıyla başarılı bir şekilde pazarlanan Nissan Juke, hızlı hatchback’lere gözdağı veren 200 HP gücündeki Nismo versiyonuyla “Şehrin hızlısı” tabirini hak ediyor.

Yazı: Emre Anamur /
Barcelona - İspanya
Fotoğraflar: Nissan Medya

ŞEHRİN HIZLISI

İspanya'nın Barcelona şehri ve çevresinde kullanma fırsatı bulduğum Nissan Juke Nismo hakkındaki bilgileri aktarmadan önce önemli bir haber vereyim: Adını "Nissan" ve "Motorsport" kelimelerinden alan "Nismo", ürün gamı Nissan'ın çeşitli modellerinin yüksek performanslı versiyonlarından oluşan bir alt marka ola-

rak (BMW M, Mercedes-Benz AMG gibi), Juke Nismo modeliyle birlikte Avrupa pazarına giriş yapıyor. İkinci Nismo modeli pistlerde yarışan Leaf Nismo RC iken, üçüncüsü bu yılın sonunda satışa sunulacak olan 370Z Nismo olacak.

Tasarımda Nismo aksesuarları

Juke Nismo, bu modele has dış tasarım özellikleriyle dolu. Bunlar ara-

sında yeni ön tampon (led gündüz farlı ve kırmızı şeritli), kırmızı dış dikiz aynaları, 18 inç'lik özel tasarımlı ve koyu renkli jantlar, ön ızgara ve sağ arka tarafta Nismo logoları, büyük egzoz çıkışlı ve ortasında kırmızı lamba bulunan farklı arka tampon yer alıyor. 0.35 Cd'lik rüzgar sürtünme katsayısıyla, bir crossover olmasına karşın aerodinamik bir otomobil olduğunu ortaya koyan Juke Nismo'nun standart Juke'a

göre yere yüzde 35 daha sağlam bastığı ifade ediliyor. Otomobilin 251 litrelik bagaj hacmi ise standart Juke ile aynı. Juke Nismo'nun gövde rengi seçeneklerinin siyah, beyaz ve gri olduğunu da belirteyim.

İç mekân eğlenceli

Juke Nismo'nun iç mekânı, hem sportif donanımıyla hem de eğlenceli kullanımıyla dikkat çekiyor. Nismo'ya



ŞU AN İÇİN EN GÜÇLÜ SERİ ÜRETİM JUKE VERSİYONU OLAN JUKE NISMO, ADINI ALDIĞI NISSAN VE MOTORSPORT KELİMELERİNİN HAKKINI VERİYOR. NUBUK DİREKSİYONUN DOKUNMA HISSİ ÇOK İYİ. KIRMIZI DEVİR SAATİ VE SPORTİF GÖSTERGELER ÇOK BAŞARILI.



özel donanımlar olarak 0 noktasında kırmızı bir çizgi olan nubuk direksiyon simidi, spor tasarımlı süet sürücü ve ön yolcu koltukları, alüminyum pedallar, kırmızı zeminli devir göstergesi, kırmızı aydınlatmalı start butonu, Nismo logolu ve kırmızı dikişli deri vites topuzu, koltuklarda ve kapı eşiklerinde yer alan Nismo logoları sıralanabilir. Test aracında yer alan tablet bilgisayar ekranından birçok veriyi takip etmek ise (turbo basıncı, G kuvveti, devir vb.) Juke Nismo'nun iç mekanını ekstra eğlenceli kılan bir özellikti (Standart Juke'taki değişken ön konsol da zaten yeteri kadar eğlenceli).

200 HP ve 250 Nm emrinizde

Juke Nismo'da yer alan, Türkiye'deki vergi sistemine göre "talihatsız" olan (19 cc ile bir alt vergi dilimini ıskalıyor) 1618 cc'lik turbo benzinli motor, 6000 d/d'de 200 HP güç ve 2400-4800 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı 215 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 7.8 saniye. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen ve gücünü ön tekerleklere aktaran motorun ortalama yakıt tüketimi ise 6.9 lt/100 km. Aynı motorun, bu sayımızda Tarık Akagün imzalı ilk sürüş yazısını okuyabileceğiniz yeni Renault Clio RS EDC'de de yer aldığını hatırlatayım.



ALÜMİNYUM PEDALLAR VE NISMO LOGOLU KOLTUKLAR, OTOMOBİLİN İÇ MEKANINDAKİ FARKLILIKLARINDAN BAZILARINI OLUŞTURUYOR.



Juke R ile pistte tur

Organizasyonda, Nissan GT Academy Şampiyonu Lucas Ordonez'in kullandığı Juke R'in sağ koltuğuna oturdum ve Castelloli'deki Parc Motor Pisti'nde tur attık. Genç pilotun aracın yüksek performansını son noktasına kadar gösterdiği turda, Juke R'in yapabildiklerini görme şansım oldu. Şu ana kadar sadece üç adet üretildiği açıklanan Juke R, 0'dan 100 km/s hıza sadece 3.7 saniye çıkıyor. Dört tekerlekten çekiş sisteminin yer aldığı otomobilde 3.8 V6 çift turbo benzinli motor bulunuyor. Motor gücü 485 HP olarak açıklanıyor.





DIŞ TASARIMDAKİ NISMO AKSESUARLARI, STANDART JUKE SAHİPLERİNE DE SATILACAK. BÖYLECE 1.5 dCi MODELİ BİLE NISMO GÖRÜNÜMÜNE SAHİP OLABİLECEK.



Yüzde 10 daha sert

Juke Nismo'yu hem şehir içi hem şehir dışı yollarda kullandım. Çoğunlukla asfalt kalitesinin iyi olduğu parkurda başarılı yol tutuş ve hızlı direksiyon tepkileri öne çıktı. Aynı motora ancak 190 HP güce sahip Juke 1.6 DIG-T modelinden yüzde 10 daha sert süspansiyonlara yer verilen Juke Nismo, hızlı kalkışlarda zaman zaman patinaja düşse de (bu sorun 4x4 versiyonda olmayacaktır), iyi bir performans sergilemeyi başardı. Fren hissi başarılı olan otomobilin direksiyon simidi, nubuk kaplamasıyla kendimi Aston Martin kullanıyor gibi hissettirdi. Spor koltukların yan yükseltileri insanı çok güzel sarıyor. Açıkçası kendinizi pistte sanabilirsiniz. Bu yükseltiler, sert virajlarda sizi koltukta sabit tutma konusunda çok başarılı.

Leaf Nismo RC

Organizasyondaki bir diğer araç ise dünyanın ilk seri üretim elektrikli otomobili olan Leaf'in platformunda geliştirilen Leaf Nismo RC idi. Bu elektrikli yarış aracının motoru, 107 HP ve 280 Nm tork üretiyor. Bataryalarının yüzde 80'i 30 dakikada doldurulabilen otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi 6.8 saniye.



4x4 CVT versiyonu gelecek

Otomobilin 1618 cc'lik motoru, en fazla 1599 cc (1600 cc altı), yani 19 cc daha az olsaydı, Türkiye fiyatı makul olabilecek ve onu yollarda yüksek adetlerde görebilecektik. Ama durum böyle olunca, bu yılın son çeyreğinde 4x4 CVT versiyonu ithal edilecek olan Juke Nismo'nun fiyatı 100.000 TL'yi aşacak ve doğal ola-

rak satış adetleri de çok sınırlı kalacak. Juke severlerin bu konudaki tek tesellisi, Nismo aksesuarlarının paket olarak sunulması olacak. Yani Juke'unuz 1.6 117 HP bile olsa, onu bir Nismo gibi giydirebileceksiniz.



Nissan Juke Nismo 4x2

Fabrika verileri

Motor: 1618 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 200 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @ 2400-4800 d/d
Maksimum hız: 215 km/s
0-100 km/s: 7.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4165 / 1770 / 1565 mm
Bagaj hacmi: 251-830 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 9.1 / 5.6 / 6.9 lt/100 km
İthalat tarihi/Fiyatı: 2013 son çeyrek/Henüz belli değil

➕ Performans, sportif aksesuarlar, direksiyon simidi, koltuklar

➖ 19 cc nedeniyle yüksek vergi dilimine girmesi

159 g/km

D

MAKYAJLA GELEN YENİ SEÇENEK

Makyajlanarak markanın yeni yüzüne ve R-Link sistemine kavuşan Renault Fluence, 1.6 16V 115 HP benzinli motorda sunduğu CVT X-Tronic şanzımanla daha yüksek konfor ve daha düşük yakıt tüketimi vaat ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Renault Medya



Dünya tanıtımı Kasım 2012'de İstanbul Autoshow'da gerçekleştirilen makyajlı Renault Fluence için 28 Şubat günü İstanbul'da düzenlenen basın toplantısı ve test sürüşü organizasyonunda, otomobilde makyajla birlikte sunulmaya başlanan 1.6 16V 115 HP CVT X-Tronic seçeneğini kullanma fırsatı bulduk.

Yeni yüze kavuştu

Yenilenen Fluence modelinde, Laurens Van den Acker ve ekibinin yarattığı yeni yüze yer verilmiş. İlk kez yeni Clio modeliyle yollara çıkan bu yeni ön tasarımın, otomobil severler tarafından beğenildiğini belirtelim. Büyüyen Renault amblemi, projeksiyon mercekli farlar (üst donanımda

xenon), parlak siyah ve krom elemanlar, yeni ön tampon, led'li gündüz farları, yeni jant tasarımları ve yeni renkler (örneğin lansman rengi olan "fil dişi"), makyajlı Fluence'ın görsel yeniliklerini oluşturuyor. Yeni yüzülü Fluence'ın boyutları, makyaj önce-sindeki modelle genişlik (1809 mm), yükseklik (1479 mm) ve dingil mesa-

fesi (2702 mm) bakımından aynı. Tek değişiklik, daha uzun olan yeni ön tampon nedeniyle uzunluğun küçük bir artışla 4622 mm'ye çıkmış olması. Fluence'ın öne çıkan özelliklerinden biri olan 530 litrelik büyük bagaj aynen korunmuş. Zaten dış tasarım bakımından, öndeki yeni yüz haricinde, otomobile yandan ve arkadan bakıl-

dışında bir değişiklik bulunmuyor.

R-Link Fluence'ta

Yeni yüzü 2013 model Renault Fluence, iç mekânında da bazı değişikliklere sahip. Bunlar arasında en önemlisi, Renault'nun yeni bir teknolojisi olan R-Link sisteminin Fluence'a da yerleştirilmiş olması. 7 inç'lik renkli ve dokunmatik bir ekrana sahip olan R-Link sisteminde internet bağlantılı multimedya, entegre Tom-Tom marka navigasyon ve bluetooth bir arada sunuluyor. 2013 yılı içinde faaliyete geçecek olan R-Link Store aracılığıyla, tıpkı akıllı telefonlardaki gibi, çeşitli uygulamaların (oyun, video, müzik vb.) indirilip kullanılabileceğini de belirtelim. R-Link'in yanı sıra, makyajlı Renault Fluence'ın kokpitinde yeni döşemelere, parlak siyah elemanlara ve daha kaliteli malzemelere yer verilmiş. Yeni ses sisteminde USB ve AUX girişlerinin yer alması önemli bir avantaj. En üst donanım olan Icon'da sunulan ön park sensörü ve elektronik el freni, Fluence'ta daha önce bulunmayan özellikler. Koltuklar hem önde hem de arkada her zamanki gibi rahat ve konforlu. Arka koltuktaki diz (238 mm), baş ve omuz mesafeleri geniş. Kokpitte toplam 23



litre hacimli eşya gözü ve bardaklık bulunuyor. Makyajla değişmediğini gördüğümüz, bize göre üç olumsuzluk ise şunlar: Klima kumandaları ile ses sistemi kumandaları yer değiştirmeli (böylece daha sık kullanılan butonlar el altında olur), hız sınırlayıcı-sabitleyicinin orta konsolda yer alan butonu sinyal koluna ya da ön konsola alınmalı (kullanımı kolaylaşır), bir de ön konsolda dörtlü flaşörün sağında ve solunda yer alan "kapatılamayan" ön havalandırma kanallarının kapatılabilir hale getirilmeli (Megane'da kapatılabilir). Bu değişikliklerin yeni jenerasyonda yapılacağını düşünüyoruz.



MAKYAJLI FLUENCE'TA 7 İNÇ'LİK RENKLİ VE DOKUNMATİK EKRANLI R-LINK SİSTEMİ YER ALIYOR. CVT ŞANZİMAN YAKIT TÜKETİMİNİ DÜŞÜRÜYOR VE OTOMATİK KONFORU SUNUYOR.



Yeni CVT X-Tronic şanzıman

İstanbul'daki lansmanda kullandığım 1.6 16V 115 HP CVT X-Tronic, yeni yüzü Fluence'ın yeni seçeneklerinden biri olarak öne çıkıyor. 1.6 litre benzinli motorda otomatik şanzıman (CVT-Sürekli değişken oranlı şanzıman) konforu sunan bu yeni versiyon, 1.6 lt benzinli manuel versiyondan 5 HP daha güçlü. 6000 d/d'de 115 HP güç ve 4000 d/d'de 155 Nm tork üreten motor, otomobile 175 km/s'lik maksimum hız ve 11.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Ortalama 6.4 lt/100 km benzin tüketen 2013 Fluence 1.6 16V 115 HP CVT X-Tronic'in karbondioksit salımı ise 149 g/km. Maksimum hız ve

0-100 km/s hızlanma konularında 1.6 manuel versiyonun gerisinde kalan CVT X-Tronic, yakıt tüketimi ve emisyon konularında kardeşinden daha başarılı. Her silindirde çift enjektör bulunması, yakıtın daha verimli yanmasını sağlayarak düşük yakıt tüketimine katkıda bulunuyor. CVT şanzımanında vitesleri manuel olarak değiştirmek de mümkün. Bu durumda sürücü, her ne kadar CVT sistemde kademe olmasa da, 6 ileri otomatik şanzıman kullanmış gibi oluyor. Otomobilde egzantrik zincirine yer verilmiş olması (değişim gerekmiyor), kullanı-

cıya servis harcamalarında bir avantaj sağlıyor.

Sürüşü nasıl?

Renault Fluence, yıllardır Türkiye'nin en çok satan modellerinden biri olduğu için, otomobil severler onu çok yakından tanıyorlar. Bu nedenle ben burada, CVT şanzımana biraz değinmek istiyorum. Sürekli değişken (kademersiz) olmasından dolayı, her hızda tek bir viteste gidiyormuş hissi veren ve bu nedenle bazı sürücüler tarafından sevilmeyen bu şanzıman, aslında doğru kullanıldığı şikâyet edilmeyecek bir sistem. Sade-

ce otomobile biraz alışmak ve motor devrini optimum seviyede tutmak gerekiyor. Honda Jazz, Nissan Qashqai gibi modellerde de kullanmış olduğum CVT şanzımanında, hızlanmak için gaza sonuna kadar basmak yerine, en verimli motor devrine ulaşmaya kadar gaz vermek, sonra pedali orada tutmak gerekiyor. Böylece en sessiz ve verimli sürüş elde edilebiliyor. Eğer gaza sonun akadar basılırsa, gereksiz bir gürültü ve yavaş bir hızlanmayla karşılaşılıyor ve doğal olarak "Ben CVT sevmiyorum" tipi cümleler kuruluyor. Düşük yakıt tüketmesi ve bakım masrafnın az olması, CVT'nin önemli iki özelliği olarak dikkat çekiyor. Kademesiz olduğu (vites değiştirmedeği) için hiçbir



sarsıntı yaşatmaması ve yokuşta kalkarken belirli bir süre geri kaydırmayarak sizin gaz vermenize olanak tanıması da diğer öne çıkan avantajları. 2013 yılında satılacak her 10 Fluence'tan birinin CVT X-Tronic olmasının planlandığını da belirteyim.

Baz fiyatı 44.950 TL

Yeni yüzü 2013 model Renault Fluence'ın Türkiye fiyatı 1.6 lt 16V 115 HP CVT X-Tronic versiyonda 44.950 TL'den (Joy donanımı) başlıyor. Bu fiyat Touch donanımında 47.950 TL'ye, en üst donanım olan Icon'da ise 52.700 TL'ye çıkıyor. Makyajlı Fluence'ın en ucuz seçeneği olan 1.6 lt 16V 110 HP Manuel Joy'un fiyatı 41.950 TL. Dizel seçenekler arasında ise 1.5

dCi 90 HP Manuel Touch 52.950 TL, 1.5 dCi 110 HP EDC Touch ise 59.950 TL'lik etikte sahip. Öte yandan 130 HP güç ve 320 Nm tork değeriyle en güçlü Fluence olarak dikkat çeken 1.6 dCi motor, bütçesi biraz daha geniş olan otomobil severlerin tercihi olacaktır. Bursa'daki Oyak Renault fabrikasının yanı sıra Güney Kore'de üretilen (Samsung-Renault ortaklığı çerçevesinde) Fluence, Rusya, Arjantin ve Hindistan'da da üretilmeye başlanacak. Dünya genelinde 83 ülkede satılan otomobil, Türkiye'de Kasım 2009'dan bu yana 85.000 adedin üzerinde satılmış. Makyajlanarak yeni bir yüz, yeni teknolojiler ve CVT şanzımana kavuşan Fluence, bu başarılı grafiğini devam ettirecek gibi görünüyor.

Renault Fluence 1.6 16V 115 HP CVT X-Tronic

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	CVT X-Tronic Otomatik
Maksimum güç:	115 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	155 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4622 / 1809 / 1479 mm
Bagaj hacmi:	530 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	8.6 / 5.1 / 6.4 lt/100 km
Baz fiyat (Joy donanım, 2013 model):	44.950 TL

- + Ön tasarım, otomatik konforu, tüketim, bagaj hacmi
- Manuel modelden daha düşük performans

149 g/km

C





YENİ HESAP

Combi ve Van karoserleriyle satışa sunulan Dacia'nın yeni modeli Dokker, uygun fiyatlarıyla hafif ticari araç sınıfında tüm hesapları alt üst edecek.

Yazı: Emre Anamur / Kapadokya - Nevşehir
Fotoğraflar: Dacia Medya

2004 yılında Renault çatısı altına giren ve o günden bu yana yaptığı büyük atılımla 2.4 milyon adet araç satan Romen Dacia, her yıl bir önceki yıla göre artan satış adetleri ve pazar payıyla yoluna emin adımlarla devam ediyor. Dacia, 2012 yılında Türkiye’de yüzde 3.7 pazar payı elde ederek binek pazarda sekizinci, toplam pazarda ise 10’uncu oldu. 2013’ün Ocak ayında Türkiye’de yüzde 4.2 pazar payına ulaşan marka için ülkemiz büyük önem taşıyor. Çünkü Türkiye, dünyada en çok Dacia satışı gerçekleştiren dördüncü ülke. Dacia’nın ülkemizde 127 satış ve 156 servis noktası bulunuyor.

Yepyeni bir model

Dacia Dokker, kompakt MPV Lodgy modeliyle aynı platformda geliştirilmiş olan bir hafif ticari araç. Combi adlı binek versiyonu ve Van adı verilen ticari versiyonu bulunan Dokker, Kapadokya test etme fırsatı bulduğumuz Combi versiyonunda 4363 mm uzunluğa, 1751 mm genişliğe, 1814 mm yüksekliğe ve 2810 mm dingil mesafesine sahip. Sade bir



SERT PLASTİK MALZEMEDEN İMAL EDİLEN İÇ MEKAN, SADE VE KULLANIŞLI. İŞÇİLİK YETERLİ SEVİYEDE. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK KONUSUNDA İŞLEVSEL BİR YAPI VAR.

hatlara ve fonksiyonel ayrıntılara sahip bir tasarımı bulunan Dokker'de, donanım seviyesine bağlı olarak bir ya da iki adet sürgülü arka kapı bulunuyor. Açıldığında 703 mm genişlik sunan bu sürgülü kapılar, hem iniş-biniş hem de yükleme-boşaltma yapmak için ideal. Dokker'in bagaj hacmi ise sınıfının en iyisi: 800 litre. Bu hacim arka koltuklar öne katlandığında 3000 litreye çıkıyor. Kapağı iki parça halinde yanlara doğru açılan yükleme alanının uzunluğu 1900 mm, genişliği 1400 mm, yüksekliği ise 1226 mm. Dokker Van'ın 750 kg yükleme kapasitesi bulunuyor. Bu aracın yükleme hacmi ise 3.3 metreküp. Dokker Van'ın, Dokker Combi'den 5 mm daha alçak bir karosere sahip olduğunu da belirtelim. Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında bazı eklentiler (ön/arka ve sağ/sol çamurluk korumaları, krom renkli ön/arka tampon korumaları ve sağ/sol ön sis far korumaları) takılarak görseelliği zenginleştirilen Stepway versiyonu ise otomobile crossover görünümü sağlıyor.

İşlevsel bir iç mekân

Dacia Dokker'in iç mekânı, bu tür araçlardan beklendiği üzere son derece işlevsel. Sade bir tasarımı bulu-

nan kokpitte sert plastik kullanılmış. İşçilik ise yeterli seviyede. İrili-ufaklı, kapaklı-kapaksız birçok eşya gözü-nün ve yeterli sayıda bardaklığın bulunduğu otomobilde, navigasyon, bluetooth ve radyo sistemlerini içeren, 7 inç'lik (18 cm) renkli ve dokunmatik ekranlı Media Nav sistemi, hem görsel olarak kalite algısını hem de konforu artırıyor. Ancak navigasyon sisteminin zaman zaman hatalı yönlendirme yaptığını ve Renault modellerinde kullanılan TomTom'un gerisinde kaldığını belirtiyim. Otomobildeki oturma alanları hem önde hem de arkada geniş ve ferah. Görüş açıları da geniş ve sorunsuz.

Üç motor seçeneği

Dacia Dokker'de üç farklı motor seçeneği sunuluyor. Bunlar 1.6 MPI 85 HP, 1.5 dCi 75 HP (Dokker Van) ve 1.5 dCi 90 HP (Dokker Combi). Ben aracın Kapadokya'daki Türkiye lansmanında Dokker Combi 1.5 dCi 90 HP Stepway kullandım. Görsel olarak standart versiyona göre daha albenili olan Dokker Stepway, Sandero Stepway'in aksine, standart modellerle aynı yerden yüksekliğe sahip. Renault, Dacia ve Nissan'ın çeşitli modellerinden tanıdığımız 1.5 litrelik dizel

DONANIMA GÖRE SAĞDA VEYA HEM SAĞDA HEM DE SOLDA YER ALAN SÜRGÜLÜ KAPILAR GENİŞ BİR İNİŞ-BİNİŞ VE YÜKLEME-BOŞALTMA ALANI SUNUYOR.



motor, kendisini kanıtlamış bir ünite. Dokker Stepway'de 90 HP güç ve 200 Nm tork üreten motor, araca 163 km/s maksimum hız ve 13.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen ve performans konusunda vasat özellikler sergileyen motorun asıl önemli özelliği düşük yakıt tüketimi ve emisyonu. Ortalama 4.5 lt/100 km

motorin tüketen ve 118 g/km karbondioksit salımı yapan motor, bu özellikleriyle övgüyü hak ediyor. Süspansiyon sistemi, her ne kadar Lodgy modelinden biraz daha sert olsa da, yine de bozuk Türkiye yollarında kendisinden bekleneni fazlasıyla veriyor.

Fiyatı çok uygun

Dacia modellerinin öne çıkan özel-

liklerinden biri olan "Uygun fiyat", Dokker modelinde de aynen korunmuş. Otomobil baz fiyatı (Dokker 1.6 MPI 85 HP) 23.600 TL. Bu fiyata bu özelliklere sahip sıfır kilometre bir araç almak neredeyse imkânsız. 1.5 dCi 90 HP'nin fiyatı 28.450 TL iken, 1.5 dCi 90 HP Stepway 34.250 TL'lik fiyata sahip. Dokker Van 1.5 dCi 75 HP ise 24.940 TL fiyat etiketiyle bayiler-

deki yerini aldı. Türkiye satışı 4 Mart günü itibariyle başlayan Dacia Dokker Combi ve Dokker Van modellerinin, hem aileler hem de işletme sahipleri tarafından satın alınacağını ve hem özel hayatta hem de iş hayatında beğenilerek kullanılacağını düşünüyorum.

BAGAJ KAPAĞI YANLARA DOĞRU İKİ PARÇA HALİNDE AÇILIYOR. 800 LİTRELİK HACİM BU SINIFIN EN İYİ DEĞERİ. BU HACİM 3000 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.

Dacia Dokker 1.5 dCi 90 HP

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	163 km/s
0-100 km/s:	13.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4363 / 1751 / 1814 mm
Bagaj hacmi:	800-3000 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.2 / 4.1 / 4.5 lt/100 km
Baz fiyat (1.6 MPI 85 HP / 1.5 dCi 90 HP):	23.600 TL / 28.450 TL

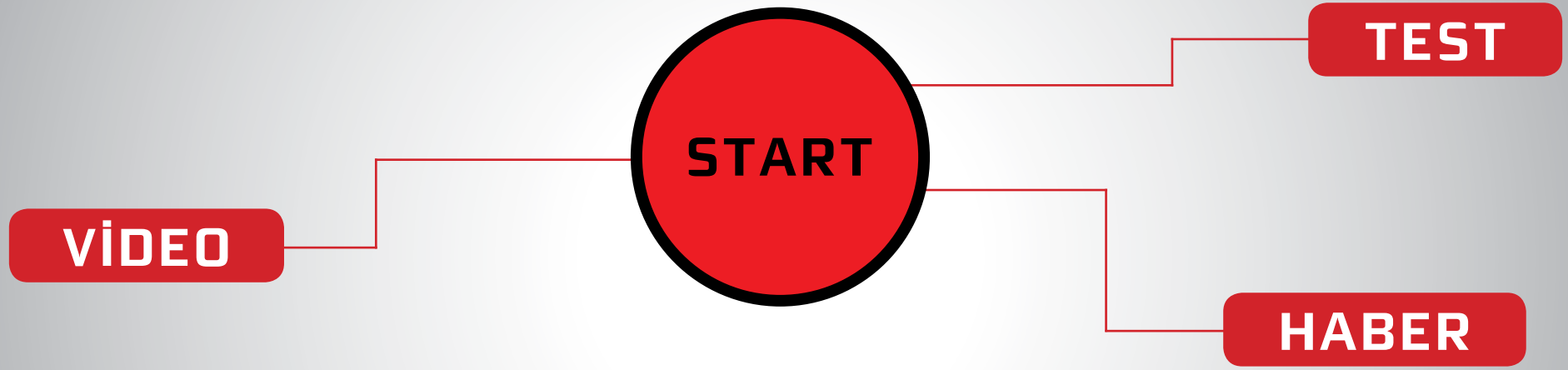
+ Fiyat, tüketim, emisyon, bagaj hacmi

- Sert plastik malzeme, navigasyon hata yapıyor

118 g/km **B**



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

OYUN BASLADI

Premium kompakt segmentte Audi A3, BMW 1 Serisi ve Mercedes-Benz A Sınıfı masadaydılar ve oyuna başlamak için dördüncüyü bekliyorlardı. Volvo V40 geldi ve oyun başladı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İsveçli premium otomobil markası Volvo, başarısızlıkla sonuçlanan C30 deneyiminin ardından, kompakt sınıfta ciddi bir hamle yaparak V40 modelini geliştirdi. Markanın yeni model isimlendirme sistemi gereği V ön ekini alan otomobil, adını duyunca algılandığı gibi station karoserli değil, aksine o 5 kapılı bir hatchback.

Sade ve dinamik tasarım

İskandinav tasarımlı Volvo V40; önden bakıldığında sade, arkadan bakıldığında dinamik bir görünüme sahip. Önde ızgaranın ortasına konumlandırılmış büyük Volvo amblemi göze çarparken, arkada bumerang tasarımlı led'li stop lambaları ve alt kısmı karartılmış çift açılı cam dikkat çekiyor. Otomobilin uzunluğu 4369 mm, genişliği 1802 mm, yüksekliği ise 1445 mm. 2647 mm dingil mesafesi sunan V40'ın bagaj hacmi ise 335 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1032 litreye çıkıyor. Bagaj zemininde çift kademe bulunması işlevselliği arttırıyor.

Kaliteli iç mekân

V40'ın iç mekânına geçtiğinizde



**V40'IN İÇ
MEKANINDA
KALİTELİ
MALZEME
VE İŞÇİLİK
BİR ARADA.
KUMANDA
BİRİMLERİ
ERGONOMİK
YERLEŞTİRİLMİŞ.**

sizi markanın alışılmış kalitesi karşılıyor. Kaliteli malzemenin başarılı bir işçilikle birleştiği kokpitte Volvo'nun uzun bir süredir tüm modellerinde yer verdiği ön konsol tasarımına yer verilmiş. Arkası boşluklu (eşya gözü olarak kullanılabilir), havada asılı gibi duran ön konsol, tüm kumanda birimlerini bir araya topluyor ve kullanımı son derece kolay. Buranın üst kısmındaki 8 inç'lik TFT ekran; navigasyondan ses sistemine, klimadan araç ayarlarına kadar birçok birimi

takip etmeyi sağlıyor. Ama V40'ın asıl oyuncaklı kısmı, direksiyon simidinin arkasındaki ana gösterge paneli. Sürücü "Eco", "Elegance" ve "Performance" olmak üzere üç temadan birini seçip, kendi zevkine ve sürüş tarzına göre bir panel oluşturabiliyor. "Eco" daha sakin renkli bir altyapıya sahipken, "Elegance" kahverengi ve ağırbaşlı, "Performance" ise ortada büyük devir göstergeli, büyük dijital hız sayaçlı ve kırmızı aydınlatmalı bir yapı sunuyor ki, benim test sür-

rüşüm sırasında çoğunlukla tercihim bu oldu. Farklı renklere ayarlanabilen ambiens aydınlatması, aydınlatmalı vites topuzu ve çerçevesiz iç dikiz aynası, kokpiti farklı kılan diğer öğeler. Küçük ve dar arka kapı tasarımı nedeniyle bu koltuğa iniş-binişi çok rahat olmayan V40, geriye gidildikçe alçalan tavan tasarımı nedeniyle de arka koltukta sınırlı bir baş mesafesi sunuyor. Diz ve omuz mesafelerinde ise bir sorun bulunmuyor. Arka yan camların alt çizgisinin yüksekte ol-

masının azalttığı ferahlık hissi, panoramik cam tavanla dengelenmiş.

1.6 lt 150 HP motor

V40'ın T3 kodlu motoru, 1.6 litrelik, 4 silindirli, turbo benzinli bir ünite. 5700 d/d'de 150 HP güç üreten motorun maksimum torku 1600-4000 d/d aralığında 240 Nm. 1345 kg boş ağırlığa sahip otomobilin maksimum hızı 210 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 8.8 saniye. 125 g/km karbondioksit salımına sahip olan V40 T3'ün ortalama yakıt tüketimi ise fabrika tarafından 5.4 lt/100 km olarak veriliyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, gücünü ön tekerleklerle aktarıyor. Otomobilde Start/Stop sistemi standart olarak bulunuyor. İstenildiğinde kapatılabilen sistem yakıt tasarrufu ve daha düşük emisyon sağlıyor. V40'ın sürüş dinamikleri, tatlı-sert ayarlanmış süspansiyon sayesinde hem yeterli yol tutuş performansını hem de yeterli konforu sunuyor. En son teknoloji ürünü güvenlik donanımı, otomobilde Volvo'dan beklenen güveni fazlasıyla sağlarken, V40'ın Euro NCAP testlerinde Güvenlik Desteği kategorisinde bugüne kadarki en yüksek puanı (tam puan-yüzde 100) aldığını hatırlata-





V40'IN GÖSTERGE PANELİ, KULLANICIYA ÜÇ FARKLI TEMA ARASINDAN SEÇİM YAPMA İMKANI SUNUYOR. BUNLAR SOLDAN SAĞA OLMAK ÜZERE ECO, ELEGANCE VE PERFORMANCE. BENİM EN ÇOK SEVDİĞİM ÜÇÜNCÜ SEÇENЕКTE, DEVİR SAATİ ORTA GÖSTERGEYE GELİYOR VE HIZ DİJİTAL OLARAK ORTAYA YAZILIYOR. İSVEÇLİ VOLVO'DA, FAR KUMANDALARI ALMAN USULÜ YERLEŞTİRİLMİŞ. NAVİGASYON İYİ ÇALIŞIYOR. ÇERÇEVESİZ İÇ DİKİZ AYNASI İSKANDİNAV TASARIM ÜRÜNÜ. ÖN VE ARKA KOLTUKLAR RAHAT VE KONFORLU. ARKA KOLTUĞA BİNİŞ ZAHMETLİ.



lım. V40'taki birçok ileri teknolojidən bahsetmek gerekirse: Yenilenen "Kör Nokta Uyarı Sistemi"nin (BLIS) sensörleri artık arka tampon köşelerinde yer alıyor ve artık çok daha geniş bir açıyla yandaki-arkadaki trafiği algılıyor. Şerit Koruma Yardımcısı, sinyal vermeden şerit değiştirmeye çalıştığınızda uyuduğunuzu algılayıp direksiyona güç uygulayarak sizin şeridinize dönmenizi sağlıyor. Adaptif Hız Sabitleyici, belirlediğiniz hızı öndeki araca göre otomatik olarak ayarlayıp,

yavaşlayıp hızlanarak bir nevi otomatik pilotluk yapıyor. City Safety'nin çalışma hızı 50 km/s'ye yükseltilerek güvenlik artırılmış. Su tutmayan ön camlar ise, özellikle yağmurlu günlerde görüşü artırarak güvenlik ve konfor sağlıyor.

Baz fiyatı 69.350 TL

Volvo V40 T3, ülkemizde baz donanımın yanı sıra "Premium" ve "Advance" seçeneklerine sahip. Baz donanımında etiketinde 69.350 TL yazan

otomobil, Premium versiyonda 72.670 TL, Advance versiyonda ise 80.120 TL fiyata sahip. V40'ın diğer motor seçeneklerini ise T4 (1.6 180 HP turbo benzinli) ve D2 (1.6 115 HP turbo dizel) oluşturuyor. V40'ın da gelişimle premium kompakt sınıftaki mücadele daha da sıkılaştı. Audi A3, BMW 1 Serisi ve Mercedes-Benz A Sınıfı... Hepsi de yepyeni modeller. Rekabete yeni bir tat katan Volvo V40'ın, bu dörtlü oyunda neler yapacağını bekleyip göreceğiz.



Volvo V40 T3

Fabrika verileri

Motor:	1596 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	150 HP @ 5700 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1600-4000 d/d
Maksimum hız:	210 km/s
0-100 km/s:	8.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4369 / 1802 / 1445 mm
Bagaj hacmi:	335-1032 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.8 / 4.6 / 5.4 lt/100 km
Baz fiyat:	69.350 TL

+ Güvenlik, malzeme, işçilik, sürüş özellikleri

- Arka koltukta baş mesafesi, dar arka kapı

125 g/km



ZOR GÖREV

Mercedes-Benz, “Mercedes” olma görevi verilmiş bir Renault Kangoo olan Citan ile kombivan pazarına giriş yapıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Kombivan pazarı ülkemizde olduğu kadar Avrupa'da da ilgi görmeye başlayan ve Avrupa'da yıllık yaklaşık 700.000 adetlik bir potansiyelin olduğu bir pazar. Ülkemizde hem aile kullanımı, hem de ticari amaçlı olarak tercih edilen kombivan pazarı çok hareketli. Eksiksiz bir ticari araç gamı oluşturma niyetindeki Mercedes-Benz, ürün gamındaki bu eksikliği tamamen kendi tasarlayacağı bir araç olarak üretmek yerine, Renault ile işbirliği yaparak Kangoo'dan faydalandı. Bu gerçekten alışılmadık bir durum. Bunun nedeni Almanya-Fransa rekabeti





ÖN KONSOL KALİTE HİSSİ OLARAK BEKLENTİLERİN ALTINDA. TORPİDO GÖZÜ GENİŞ. ADAPTİF ESP DEĞİŞİK YÜK KOŞULLARINA GÖRE KENDİSİNİ AYARLIYOR.



değil elbette. Çünkü şu an Mercedes-Benz ile Volkswagen'in büyük van sınıfında Sprinter ile Crafter'a dayalı bir işbirliği var. Mercedes-Benz yetkilileri Citan projesiyle ilgili olarak VW ile görüşmelerinden sonuç alamayınca Renault'da karar kılmışlar. Bu sayede Mercedes-Benz ürün gamı için hesaplı sayılabilecek bir araç ortaya çıkmış.

Ne kadar Mercedes-Benz?

Citan, temelde Kangoo ile aynı olsa da, detaylarda Alman markaya özgü geliştirmeler yapıldığı, geliştirme aşamasında Vito ve Viano için yapılan tüm testlerin Citan için de yapıldığını ve bu aracın gerçek bir Mercedes olduğu belirtiliyor. Araç burun tasarımı olarak Mercedes burununa sahip olsa da silüet olarak genlerini aldığı Kangoo'yu gizlemiyor. Fransa'da Renault fabrikasında üretilen Citan, deyim yerindeyse Fransız



**ARKA KOLTUK SIRASI
PRATİK OLARAK
KATLANIYOR VE BU
DURUMDA 685 LT'LİK
BAGAJ HACMİ 3000 LT'YE
YÜKSELİYOR.**



ana-babadan doğmuş ve daha sonra Alman terbiyesi verilmeye çalışılmış bir araç. İç mekana geçildiğinde fazla çekici olmayan, kaba görünüm-lü bir ön konsol sürücüyü karşılaşıyor. Kullanılan malzemeler sert ve çizmeye dayanıklı görünüyor ama biraz daha göze hitap edebilirdi. Çünkü ticari araçların giriş seviyesinde olan kombivan kullanıcılarında duygusal yaklaşım diğer büyük ticarilere göre daha fazla. Konsoldaki butonlar anlaşılır olsa da müzik sisteminin kum-daları biraz ufakça ve bundan dolayı belli bir yaşın üzerindeki insanlar için kullanımı zor olabilir. Ön konsol-da ufak tefek eşya,dosya koyacak bir bölüm olmasının eksikliği hissediliyor. Kalite hissi yönünden bir beklenti içine girilmemesi gereken iç mekanda aracın amblemi dışında bir Mercedes olduğunu belli eden tek detay, bünyesinde silecek kumandasını da barındıran sinyal kolu. Bunun dışında tavan lambası, kapı içi döşemeler, el freni kolu gibi aksamlar Renault raflarından. Hatta kadran grubu da bir Mercedes'tan çok Renault havasında. Bunlar kötü şeyler mi? Tabi ki değil, ama Kangoo ile aynı motora, aynı platforma, iç mekanda birçok benzer aksama sahip bir araca ESP

daha dengeli bir süspansiyon sistemi ve stop-start gibi donanımlar için fazladan yaklaşık 10.000 TL istemek, Alman firmanın yıldızlı amblemine çok fazla güvendiği sonucunu doğuruyor.

Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi sorunu doğal olarak yok. Ayrıca arka koltuklar çok pratik şekilde katlanarak neredeyse dümdüz bir yüklenme alanı ortaya çıkmasını sağlıyor. 685 litre olan bagaj hacmi arka koltuklar yatırıldığında 3000 litre oluyor. Kangoo'da ise bu değerler 660-2866 lt., sınıfının en çok satan aracı Doblo'da ise 790-3200 lt.

Sürüş özellikleri

Araçta Renault'un çeşitli araçlarda yıllardan beri başarı ile görev yapan 1.5 litrelik turbodizel motoru görev yapıyor. 4000 d/d'de 90 HP güç üreten bu motorun maksimum torku ise 1750-3000 d/d aralığında 200 Nm. Alt devirlerde bile yeterli çekiş sunan bu motor aracı zorlanmadan taşıyor. Bununla birlikte stop-start özelliği de sarsıntısız ve çabuk işliyor. 400 km'yi aşan sürüşümüzde 5.6 lt/100 km seviyelerinde gerçekleşen tüketimse yüz güldürüyor. 5 ileri oranlı şanzımanın vites geçişleri ise çok rahat ve şehi-



riçinde aracı yorulmadan kullanabilmek mümkün. Süspansiyon sistemi Kangoo'ya göre biraz daha sıkı ve virajlarda daha iyi bir gövde kontrolü sağlıyor. Bununla beraber konforuz da değil. Yüke göre kendini ayarlayan adaptif ESP'nin olması da güzel bir donanım ama bu sınıfta ESP artık fark yaratan bir detay değil. Çünkü VW Caddy 1.6 TDI 105 HP'de de ESP mevcut.

Sonuç

Citan'ın tanıtım toplantılarında

Mercedes-Benz yetkilileri "ilk önce araca binip, sürüşünü deneyin, gerçek bir Mercedes olduğunu göreceksiniz" ifadelerini kullanmışlardı ve buna kendilerini gerçekten inandırmış görünüyorlardı. Bu araca binip kullandım ve Mercedes yetkilileri üzülecek olsa da ben bu araçta makaylı bir Kangoo'dan daha fazlasını göremedim. Kötü bir araç değil ama bir Mercedes hiç değil. Bunun nedeni Mercedes-Benz markasının "en iyisi veya hiçbirisi" gibi çok büyük bir vaadi olması.

1.5 LİTRELİK RENAULT MOTORU GÖREVİNİ İYİ YAPIYOR. KAPI İÇİ DÖŞEMELER RENAULT RAFLARINDAN. İDEAL SÜRÜŞ POZİSYONUNU BULMAK ZOR.



Mercedes-Benz Citan 109 CDI Kombi

Fabrika verileri

Motor:1461 cc, 4silindirli, turbodizel
Şanzıman:5 ileri
Maksimum güç:90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:200 Nm @ 1750-3000 d/d
Maksimum hız:155 km/s
0-100 km/s:13.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4321 / 1829/ 1809 mm
Bagaj hacmi:685-3000 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):5.3 / 4.6 / 4.8 lt /100 km
Fiyat:53.060 TL

+ Tüketim, şanzıman, kolay katlanan arka koltuk

- Mercedes hissi yok

119 g/km **B**



SADECE ADI AYNI KALDI

Yeni Seat Toledo, bir önceki nesil Toledo göz önüne getirildiğinde, adı hariç her şeyiyle yepyeni bir otomobil. Bu yüzden, onu anlatırken daha önce hiç var olmamış gibi yapmak gerekiyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



V

Volkswagen Grubu markalarından olan İspanyol Seat, Eylül 2012'de Paris Otomobil Fuarı'nda tanıttığı yeni Toledo'yu yollar çıkardı. Türkiye'de 1.2 TSI 105 HP, 1.4 TSI 122 HP DSG ve 1.6 TDI seçenekleriyle satışa sunulan otomobil, e-otodergi'ye turbo dizel motorlu versiyonuyla konuk oldu.

Rapid'in kuzeni

Şubat 2013 tarihli sayımızda videolu testini yayınladığımız Skoda Rapid ile aynı platformda geliştirilen yeni Seat Toledo, 4482 mm uzunluğa, 1706 mm genişliğe ve 1461 mm



**TOLEDO'NUN İÇ MEKANI
SON DERECE FERAH.
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. KLİMA
SİSTEMİ HIZLI ÇALIŞIYOR.**



yüksekliğe sahip. Fabrika tarafından açıklanan teknik özelliklerinde sedan olarak geçse de, Toledo aslında lift-back dediğimiz, sedan görünüm altında, bagaj kapağının camla birlikte çok geniş bir şekilde açıldığı karoser tipinde bir araç. Bu da ona 550 litrelik devasa bir bagaj hacmi sağlıyor. Ka-

labalık aileler ve birçok eşyayla seyahat edenler yeni Toledo'nun bu özelliğini çok seveceklerdir.

Geniş iç mekân

Çift renkli ön konsolu ve açık renk koltuk döşemeleriyle ferah bir atmosfer sunan iç mekânda koltuklar

son derece rahat. Bu sınıftaki rakipleri (Peugeot 301, Citroen C-Elysee, Skoda Rapid vb.) gibi sert plastik malzeme kullanılmış olan yeni Toledo'da işçilik kalitesi ise iyi. Sade tasarlanmış gösterge birimleri rahat takip ediliyor. Yol bilgisayarında pusulanın da bulunması, bu sınıftaki-karoserdeki

bir otomobilden beklemediğimiz, ama yararlı bir özellik olarak kayıtlara geçti. Az sayıdaki kumanda biriminin yerleşimi de ergonomik. Ancak, dört cam da elektrikli olmasına karşın, neden sürücü kapısında sadece iki ön camın açma-kapama kumandasının bulunduğunu anlayamadık.



Kısacası sürücü, arka camlara hâkim değil. Eşya gözü ve bardaklık konusunda cömert olmayan ama kısıtlı da olsa ihtiyaçların karşılanabildiği kokpitte, orta konsoldaki dokunmatik ekran, hem grafikleri hem de kullanımıyla keyif veriyor. Tek yönlü otomatik klima hızlı ve etkin çalışıyor. 2602 mm'lik dingil mesafesinin bulunduğu otomobilin arka koltuklarında son de-

rece başarılı bir diz mesafesi var. Buradaki baş ve omuz mesafeleri de yeterli.

Tanınan bir motor

Test aracımızda VW Grubu'nun birçok modelinde kullanılan 1.6 litrelik turbo dizel motor bulunuyor. Yeni Toledo'da 105 HP güç ve 250 Nm tork üreten motor, otomobile 190 km/s'lik

maksimum hız ve 10.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motorun en öne çıktığı noktalardan biri ise tüketim. 100 km'de ortalama 4.4 litre yakıt tükettiği belirtilen yeni Toledo, bizim şehir içi ağırlıklı kullanımımızda 5.4 lt/100 km yakıt tüketti. Bu özellik, yeni Toledo'nun kullanıcılarını sevindirecektir. Otomo-



HEM ÖNDE HEM DE ARKADA GENİŞ VE FERAH OTURMA ALANLARI SUNULUYOR. 550 LİTRELİK DEVASA BAGAJ KALABALIK AİLELERİN BEĞENİSİNİ KAZANACAK. BAGAJDA TUTAMAK VAR. DOKUNMATİK EKRANIN KULLANIMI ZEVKLİ.





bilin karbondioksit salımı da son derece düşük: 114 g/km.

Başarılı sürüş

Yeni Toledo 1.6 TDI, özellikle 1500 d/d'den itibaren istekli ve canlı bir karakter sunuyor. Ses yalıtımı iyi olan

otomobilde, rahatsız edici bir gürültü yok. Süspansiyon sistemi, 301 ve C-Elysee'den daha sert. Ama sürüşümüz boyunca konfor konusunda bir sorun yaşatmadı. Vites geçişleri net ve kemiksiz. Direksiyon sistemi yeterli tepkileri veriyor. Skoda Rapid,

100-0 km/s fren testimizde 36.9 metrede durmuştu. Yeni Toledo'nun fren performansı da başarılı.

Fiyatı henüz açıklanmadı

Dergiyi yayına hazırladığımız sırada, yeni Seat Toledo'nun fiyatları açık-

lanmamıştı. Ancak, bir tahmin yapabilmek için, kuzeni Skoda Rapid 1.6 TDI'nın baz fiyatının 43.490 TL olduğunu belirtelim. Birçok konuda beğenimi kazanan yeni Toledo'nun, eski neslin başarısızlığını unutturmasına kesin gözüyle bakıyorum.

Seat Toledo 1.6 TDI

Fabrika verileri

Motor:1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:5 ileri manuel
Maksimum güç: 105 HP @ 4400 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız: 190 km/s
0-100 km/s: 10.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4482 / 1706 / 1461 mm
Bagaj hacmi: 550 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.): 5.6 / 3.7 / 4.4 lt/100 km
Fiyat: Henüz açıklanmadı

- + Bagaj hacmi, motor, tüketim, iç mekân genişliği
- Sert plastik malzeme, sürücü arka cama kumanda edemiyor

114 g/km **B**



SÜRÜCÜYE ÖZEL

200 HP'lik motora sahip Subaru BRZ, performans olarak 200 HP'yi tam olarak hissettirmese de, sürüş zevki konusunda eksiklik hissettirmiyor.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Emre Anamur



Subaru denilince akla ilk gelenler boxer motorlar ve dört tekerlekten çekiş sistemi oluyor. Burada ise durum farklı çünkü, boxer motorlu olmasına karşın arkadan itişli bir Subaru ile karşı karşıyayız. Subaru'nun sürüş zevki odaklı otomobilinin model ismi olan BRZ'nin açılımı Boxer Rear-wheel drive Zenith, yani arkadan itişli boxer zirvesi gibi bir anlama sahip. 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.

Çekici tasarım

2+2 oturma düzenine sahip BRZ, uzun burun yapısı ve yere yapışık görünümüyle bakışları üzerinde topluyor. Bunun dışında keskin bakışlı farlar, büyük egzoz çıkışları ve ön çamurluklardaki dekor amaçlı konulmuş havalandırma ızgarası görünümülü plastikler de saldırgan tasarımı pekiştiren detaylar.





**SPORTİF KOLTUKLARIN
YAN YÜKSELTİLERİ
SAYESİNDE HIZLI
VİRAJLARDA KOLTUKTAN
KAYMIYORSUNUZ.
ARKA TARAF ÇOCUKLAR
İÇİN BİLE DAR. KAPI İÇİ
ERGONOMİSİ BAŞARILI
VE PET ŞİŞELER İÇİN
UYGUN TASARIMLI.
ORTA KONSOLDAKİ
KUMANDALAR SADE VE
ANLAŞILIR.**



Neredeyse bel hizasına gelen otomobilin içine eğilip geçtiğimde sade ve anlaşılır bir konsol karşıladı beni. İç mekan genel hatlarıyla 54. sayımızda yer verdiğimiz Toyota GT86 ile aynı. Fakat BRZ'de karbon görünümlü kaplamalar ile orta konsolda büyük ekran bulunmuyor. Bu arada BRZ'nin müzik sisteminin neden 1990'ların yeşil aydınlatması ile aydınlatıldığını anlayabilmek mümkün değil. Çünkü iç mekanda müzik sistemi hariç ışıklı olan tüm kumandalar kırmızı renkte ve müzik sisteminin aydınlatması biraz sırtıyor.

Ön koltukların vücudu sarmaladığı otomobilin koltuk minderi asfalttan 400 mm yukarıda. Otomobilin sürüş pozisyonu çok iyi. Motor konusunda söyleyeceklerimizse Toyota GT86 ile aynı. BRZ'nin 2.0 litre-

lik 4 silindirli FB serisi boxer motoruna 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 sağlıyor. 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.



Şanzımanla şaşırtıcı derecede hızlı vites değişimleri sunmasıyla zevk veriyor.

Otomobile performans olarak bakınca fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 8.2 saniyede tamamladığını görüyoruz ki bu değer 1278 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 versiyonlar bile hızlı hatchback'lerin gerisinde kalmaktan kurtulamayacaktır. Böylesine bir otomobili kullanan kişi virajları drift ile yan dönmekten keyif alacak olsa da hızlı hatchback'lerin gerisinde kalmaktan üzüntü duyabilir. Ağırlık merkezinin yere yakın oluşu, ağırlık dağılımı (ön yüzde 53-arka yüzde 47) ve sert süspansiyon sistemi sayesinde yol tutuş başarılı. Direksiyon sistemi de hassas yönlendirmeyle sürücü ile güzel bir iletişim kuruyor. 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



ÖN ÇAMURLUKLARDA PLASTİK DEKORLAR MEVCUT. BOXER MOTORA TOYOTA'NIN ENJEKSİYON SİSTEMİ UYGULANMIŞ. 218 LT'LİK BAGAJ BÜYÜK DEĞİL AMA BU SINIF İÇİN KABUL EDİLEBİLİR.



oluyor. Eğer bu tip otomobillere pek aşına değilseniz otomobilin sınırlı şekilde kaymasına olanak tanıyan VSC Sport seçeneği ile hem kendinizin, hem de otomobilin limitlerini görebilmek mümkün. Otoyolda stabil olan BRZ ile virajları dönmek de problemsiz.

Sonuç

121.803 TL'lik fiyata sahip Subaru BRZ, 200 HP'yi tam olarak hissettirmese de kullanımı mutluluk veren bir otomobil. Kardeşi Toyota GT86 AT'nin fiyatının 133.000 TL civarında olduğunu da belirtelim.

Subaru BRZ 2.0R 6AT

Fabrika verileri

Motor:1998 cc, 4silindirli, boxer, direkt enjeksiyon
 Şanzıman:6 ileri
 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 / 1775/ 1285 mm
 Bagaj hacmi: 218 lt
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): 9.6 / 5.7 / 7.1 lt /100 km
 Fiyat:121.803 TL

+ Tasarım, şanzıman, direksiyon

- Biraz daha hızlı olmalı

164 g/km

D





PANZEHİR

Skoda'nın A segmentinde yer alan ilk otomobili olan Citigo; küçük dış boyutları, düşük işletme giderleri ve 4.4 lt/100 km'lik yakıt tüketimiyle metropol hayatındaki ulaşım sıkıntılarının panzehiri olabilir.

Yazı: Emre Anamur / Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



AÇIK RENKLİ SERT PLASTİKTEN OLUŞAN İÇ MEKAN SINIF STANDARTLARINI KARŞILIYOR. GÖSTERGELER SADE. VİTES KOLU ŞİRİN.



Minik sınıf olarak da adlandırılan A segmenti, Skoda Citigo modeliyle yeni bir model daha kazandı. Peugeot 107, Citroen C1, Kia Picanto, Fiat Panda, Alfa Romeo Mito ve Fiat 500 gibi şehirli otomobillerin yer aldığı bu sınıf; işletme giderlerini düşük tutmanın yanı sıra metropollerde minimum park sorunu yaşamak iste-

yenlerin tercihi. Citigo'nun kuzenleri olan VW Up ve Seat Mii'nin şu ana kadar Türkiye'ye ithal edilmediklerini de belirtelim.

Küçük dış boyutlar

Skoda Citigo; 3563 mm uzunluğa, 1645 mm genişliğe ve 1478 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2420 mm. Yaklaşık 3.6 metrelik uzunluk, sürücüye hem dar so-

kaklarda maksimum manevra kabiliyeti hem de diğer araçların sığmadığı küçük park alanlarında yer bulma şansı sunuyor. Citigo'nun yüksek yükleme eşiğine sahip bagajı ise kullanıcıya 234 litrelik bir hacim sunuyor. Bu hacim, arka koltuklar öne katıldığında 939 litreye kadar çıkıyor.

Ferah iç mekân

Citigo'nun iç mekânı, açık renk-

li döşemelerin de katkısıyla son derece ferah. Arka koltuktaki diz mesafesi çok da kısıtlı değil, otomobilde dört yetişkin rahatlıkla yolculuk edebilir. Sert plastik malzemenin kullanıldığı kokpitte az sayıda kumanda birimine ve göstergeye yer verilmiş. Yeterli sayıda eşya gözü ve bardaklık bulunuyor. Önde entegre kafalıkların bulunduğu koltuklar rahat. Arka camların aşağıya doğru değil de, kelebek şeklinde küçük bir açıyla yana doğru açılabilmesi, burada oturanlar için bir dezavantaj. Öte yandan, sürücü tarafından sağ ön cam kumandasının bulunmaması önemli bir eksiklik. Sağ ön camı açmak için sağ kapı içine uzanmanız gerekiyor.

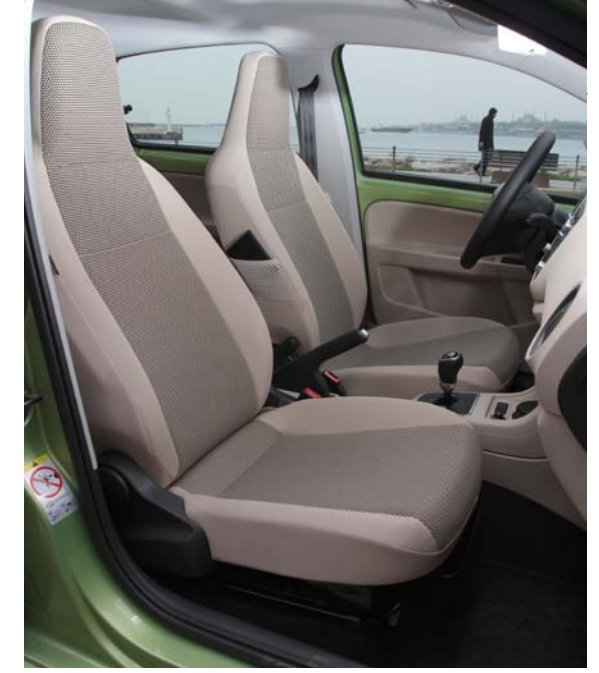
3 silindirli küçük motor

Test aracımız olan Citigo 1.0 MPI 60 HP ASG Elegance'ta yer alan 999 cc'lik, 3 silindirli, 12 supaplı, atmosferik benzinli motor 5000-6000 d/d'de 60 HP güç ve 3000-4300 d/d aralığında 95 Nm tork üretiyor. Otomobilde ASG adı verilen 5 ileri yarı otomatik şanzıman bulunuyor. Sarsıntılı vites değişimleri ve özellikle yokuş çıkma sırasında yaşanan kararsızlık bu tür şanzımanların ortak dezavantajları. Bu nedenle vitesleri, vites kolunu-

neleri iterek-geri çekerek manuel olarak değiştirmekte fayda var. Öte yandan, bu tür şanzımanların ortak avantajı ise düşük yakıt tüketimi: Citigo 1.0 ASG ortalama 4.4 lt/100 km yakıt tüketiyor. Aracın karbondioksit salımı ise 103 g/km. 3 silindirli olması nedeniyle özellikle hızlanmalar sırasında biraz gürültülü çalışan motor, şehir içinde yeterli performansı sunuyor. ESP'nin (ESC) standart olarak sunulması, A segmenti için önemli bir yenilik. Citigo'da ayrıca ABS, ASR (Patinaç Önleyici), dört hava yastığı, Yokuşta Kalkış Destek Sistemi, acil fren gerektiren durumlarda 30 km/s'nin altındaki hızlarda devreye giren City Safe Sistemi de standart.

2013 hedefi 500 adet

Skoda'nın Türkiye distribütörü Yüce Auto, lansmanın gerçekleştirildiği 2012'nin son aylarında 150 adet Citigo satmayı hedeflemiş, ancak 114 adette kalmıştı. 2013 satış hedefi ise 500 adet. Eğer bu rakama ulaşırsa, segmentin tepe noktasında olunacağı kesin. Ambition donanımı ve manuel şanzımanla satılan Citigo'nun fiyatı 27.390 TL, bu sayfalarda gördüğünüz Elegance donanımlı ve ASG şanzımanlı Citigo'nun fiyatı ise 31.390 TL.



ÖNDE ENTEGRE KAFALIKLI KOLTUKLAR VAR. ARKADA DİZ MESAFESİ SINIRLI. ÖN CAMLAR ELEKTRİKLİ, ARKA CAMLAR KELEBEK TİPİ. BAGAJ 234, MOTOR 1.0 LİTRE.





Skoda Citigo 1.0 MPI 60 HP ASG Elegance

Fabrika verileri

Motor:	999 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri ASG (yarı otomatik)
Maksimum güç:	60 HP @ 5000-6000 d/d
Maksimum tork:	95 Nm @ 3000-4300 d/d
Maksimum hız:	160 km/s
0-100 km/s:	15.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3563 / 1645 / 1478 mm
Bagaj hacmi:	234-939 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.3 / 3.9 / 4.4 lt/100 km
Baz fiyat/Test aracının fiyatı:	26.632 TL/30.623 TL

- + Şehirde pratik kullanım, emisyon, tüketim
- Hızlanma performansı, arka camın açılma şekli

103 g/km **B**

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 yayınlamak olmaktan büyük mutluluk ve gurur duyuyoruz.



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 57 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



HEDEFE DAHA YAKIN

Yeni Auris, daha çekici, daha iyi yol tutuyor ve daha konforlu. Bununla birlikte iç mekan tasarımı herkese hitap etmeyebilir.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



A Avrupa kıtası için kompakt hatchback sınıfı çok önemli çünkü bu sınıftan elde edilen satışlar birçok markanın bel kemiğini oluşturmaktadır. Kompakt sınıfta (hatchback + sedan) dünya çapında en çok satan ürün gamına sahip olan Toyota, bu sınıfta eski kıtada Avrupalı rakiplerinin birçoğunun gerisinde kalmaktan kurtulamadı. Tasarım ve anlayış olarak yeni bir döneme giren Toyota, Akio Toyoda'nın "daha fazla sürüş keyfi veren, daha çok sahip olunmak istenilen ve duyguları daha çok harekete geçiren otomobiller üretmeyi" kendisine hedef olarak belirledi ve bu hedefin temel taşlarından birisi de yeni Auris oldu. Ülkemizde 1.33 lt Dual VVT-i 99 HP, 1.6 lt Valvematic 132 HP benzinli ve 1.4 D-4D 90 HP turbo dizel motor seçeneklerine sahip. Donanım seviyesi ise Life, Active, Advance ve Premium olmak üzere dört tane.

Tasarım ve iç mekan

Tasarım konusu Toyota'nın en çok eleştirildiği konuların başında geldi. Sorunsuz otomobiller üretme konusunda ünlenen Toyota, aynı başa-



AURIS DIŞ TASARIMDA OLDUĞU KADAR, İÇ MEKAN TASARIMINDA DA YENİ BİR ANLAYIŞA GEÇMİŞ. DERİ KAPLAMALI ÖN KONSOL PREMIUM DONANIM SEVİYESİNE ÖZEL. ORTA KONSOLUN GÖRSEL ÇEKİCİLİĞİ ALMAN RAKİPLERİNİN GERİSİNDE.



TÜKETİM VERİLERİNİ KAPSAMLI OLARAK GÖREBİLMEK MÜMKÜN. ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ 2 CM ARTMIŞ. DİREKSİYONUN SOLUNDAKİ BUTONLAR PERDELENİYOR.



rıyı tasarım konusunda hiçbir zaman gösteremedi ve bu markanın ürünleri biz otomobil editörleri tarafından çoğunlukla ruhsuz olarak tanımlandı. Yeni Auris ise özellikle keskin ve gergin burun tasarımıyla eskisinden daha fazla dikkat çekiyor. Aynı keskin hatlar otomobilin arka tasarımında da göze çarpıyor. Boyut olarak bakıldığında ise yeni Auris'in 2600 mm'lik dingil mesafesi ve 1760 mm'lik genişliğinin eskisiyle aynı olduğu, uzunluğun ise 30 mm'lik artışla 4275 mm olduğu görülüyor. Boyutlardaki en dikkat çekici değişimse yüksekliğin 55 mm alçalarak 1460 mm olması. Ayrıca otomobilin taban yüksekliği de 10 mm azaltılmış. Alçalan tavan otomobilin ön yüzey alanını ufaltarak rüzgar direnç katsayısının 0.292 Cd'den, 0.277 Cd'ye indirgenmesinde pay sahibi olmuş. Bunun dışında gövde altındaki kaplamalar da aerodinamiği iyileştirecek tasarıma sahip.

Geçen sayımızda da belirttiğimiz gibi iç mekan belki de otomobilin en fazla eleştiri alabilecek bölümü. Dik tasarımlı kokpitin ergonomi olarak belirgin bir problemi yok. Sadece direksiyonun sol alt tarafında kalan butonlar biraz perdeleniyor. Orta kon-



CVT ŞANZİMAN DİLENDİĞİ ZAMAN 7 İLERİ ORANLI OLARAK (ÖNCEDEN BELİRLENMİŞ ORANLARLA) KULLANILABİLİYOR.





OTOMOBİLİN BOYU 35 MM ARTIŞLA 4275MM OLMUŞ. CAM TAVAN İÇ MEKANı AYDINLIK GÖSTERİYOR AMA ARKA KOLTUKTA BAŞ MESAFESİNİ BİRAZ OLUMSUZ ETKİLEMİŞ GİBİ. BAGAJ 360 LT.

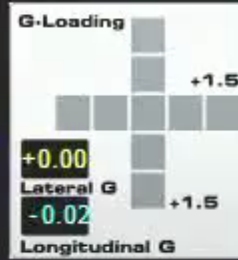


soldaki kumandalar anlaşılır ve kolay kullanımlı. Ama dik tasarımı bu kokpit tasarımının herkese hitap etmeyeceği bir gerçek. Toyota biraz daha dişini sıkarsa orta konsoldaki dijital saat, 10 yıl kadar sonra retro modasına uygun hale gelebilir. Kalite hissi olarak ise subjektif bir değerlendirme olsa da bence bu sınıftaki Golf ve i30 gibi rakiplerinin biraz gerisinde. Kokpitin üst kısmında yumuşak plastik malzeme kullanılmış olması da bu gerçeği değiştiremiyor. Ama en üst donanım seviyesindeki test aracımızda ön konsolun deri kaplı olması iç mekana daha zengin bir hava katmış. Koltuk yapılarının değiştirilmesi sayesinde arka diz mesafesi 20 mm iyileştirilmiş. Fakat panoramik cam tavan, metal tavanlı versiyonlara göre arkadaki baş mesafesinde birkaç cm'lik azalmaya neden olduğunu fark ettik. Eskiden 354 lt olan bagaj hacmi 360 lt'ye yükselmiş. Bu değer Hyundai i30'un 378 lt'lik, VW Golf'ün 380 lt'lik bagaj hacimleri göz önüne alındığında ortalama bir değer.

Daha konforlu ve daha iyi yol tutuyor

Ara başlık şaşırtıcı gelmiş olabilir. Ama fizik kurallarına biraz daha

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.



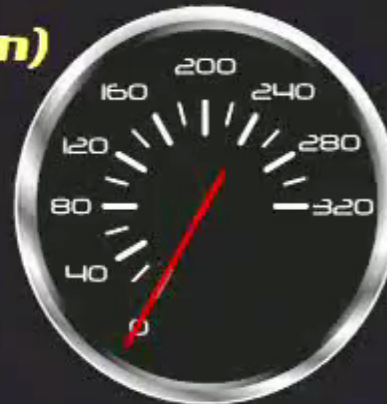
**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**



Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	12.7
0-80 km/s	12.7
0-100 km/s	12.7
0-120 km/s	12.7



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

dikkat edilmesi sayesinde otomobili hem daha iyi yol tutan, hem de daha konforlu hale getirebilmek mümkün olmuş. Hatırlanacağı gibi eski Auris yarı MPV tarzı bir otomobildi. Yeni Auris ise eskisinden 40 mm daha alçak, ayrıca taban da yere 10 mm daha yakın. Alçalan yükseklik sonucunda otomobilin ağırlık merkezini düşürebilmek mümkün olmuş ve yüksek karoserde güvenilir yol tutuş sağlamak için kullanılan sert süspansiyon sisteminin uygulanma zorunluluğu ortadan kalkmış. Yeni Auris gerçekten güzel yol tutan bir otomobil olmuş. Bununla birlikte direksiyon tepkileri de eskisine göre daha hassas ve kısa turlu direksiyon (2.67 tur) daha zevkli bir kullanım sunuyor. Süspansiyonsa genelde konforlu ancak belediyenin kısa sert tümseklerinde biraz sarsıntılı.

Yeni Auris 1.6 Multidrive S'te 6600 d/d'de 132 HP güç ve 4400 d/d'de 160 Nm tork üreten benzinli motor görev yapıyor. Bu güç CVT (sürekli değişken oranlı) şanzımanla ön tekerleklerle aktarılıyor. Bilindiği gibi

CVT şanzımanlarda güç aktarımı iki konik kasnak arasında çalışan bir kayış sayesinde yapıldığından vites geçiş sarsıntısı diye bir şey söz konusu değil. Yine bu şanzımanların bir özelliği olarak dip gaz yapıldığında motor devri maksimum güç devri civarına sabitleniyor ve otomobil o şekilde hızlanıyor. Dilendiği zaman şanzımanı manuel veya sport kullanım seçimlerinde, önceden belirlenmiş vites oranları üzerinde 7 ileri oranlı olarak da kullanmak mümkün. Otomobilin 4 C ortam sıcaklığında yaptığı-

mız ölçümlerde 0-100 km/s hızlanması, fabrika verilerine göre biraz daha iyi çıktı. Ama hızlanma videosundan da görülebileceği gibi otomobil 0-50 km/s hızlanmasında biraz ağırkanlı. 500 km'yi aşan kullanımımız sonunda 8.0 lt/100 km'lik tüketim elde ettik. Otomobilin frenleri de güvenli.

Sonuç

Yeni Auris markanın daha arzu edilen otomobil üretme hedefine uygun bir otomobil. Kullanımı rahat ve yol tutuşu iyi.



Toyota Auris 1.6 Multidrive S Premium

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V,
Şanzıman:	CVT (sürekli değişken oranlı)
Maksimum güç:	132 HP @ 6400 d/d
Maksimum tork:	160 Nm @ 4400 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4275 / 1760 / 1460 mm
Bagaj hacmi:	360 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.4 / 4.8 / 5.7 lt / 100 km
Baz fiyat:	50.400 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	4.1 sn
0-80 km/s:	7.2 sn
0-100 km/s:	10.25 sn
0-120 km/s:	14.5 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	8.8 sn
80-120 km/s (D'de):	6.7 sn

Frenleme

100-0 km/s:	37.8 m
80-0 km/s:	23.1 m
50-0 km/s:	9.1 m

+ Yol tutuş, direksiyon tepkileri

- Ön konsol tasarımı

134 g/km

C

SADECE BİR EKSIĞİ VAR

BMW'nin 1 Serisi'nde sunduğu 116 HP gücündeki 1.6 litrelik dizel motor performanslı sürüş ve ekonomik tüketim değerleri sağlıyor. Sadece 6 ileri oranlı manuel şanzımanla satılan bu otomobilin en büyük eksikliği otomatik şanzıman seçeneğinin olmayışı.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



BMW'nin kompakt sınıftaki temsilcisi 1 Serisi'nin daha önce benzinli motor versiyonlarının testlerine yer vermiştik. Şimdi ise sırada Türkiye vergi sistemine uygun silindir hacmine sahip dizel motorlu 116d ED var. BMW 116d ED ülkemizde 72.953 TL'lik başlangıç fiyatıyla ve sadece manuel şanzıman seçeneği ile satılıyor. Bu fiyat, 5 kapılı karosere sahip, manuel şanzımanlı 136 HP güç üreten benzinli 116i'den yaklaşık 4000 TL yüksek iken, otomatik şanzımanlı 116i ile aynı. Bizim test aracımız çeşitli opsiyonlarla zenginleştirilmişti (siyah sensatec döşeme, çok fonksiyonlu spor deri direksiyon, karter koruması, elektrokrom dikiz aynası, yağmur sensörü, bi-xenon farlar gibi) ve fiyatı 87.604 TL'lik fiyata sahipti.

Otomobilin dış tasarımından daha önceki yazılarımızda bahsettiğimizden, şimdi tekrarlamayacağız. İç mekan kolay anlaşılır ve sürücüye yönelik olması nedeniyle tipik BMW çizgisinde. Şık gözükken iç mekanda bazı



**SÜRÜCÜ ODAKLI KOKPİT
TİPİK BMW ÇİZGİSİNDE.
KOLAY KULLANIMLI VE
ANLAŞILIR.**



VİTES TOPUZU ELE TAM OTURMUYOR AYRICA RÖLANTİDE VE GAZ VERME ANINDA BİRAZ FAZLACA TİTRİYOR. SÜRÜŞ KARAKTERİNİ VİTES KONSOLUNDAKİ BUTONDAN DEĞİŞTİREBİLMEK MÜMKÜN. EMNİYET KEMERLERİNDE YÜKSEKLİK AYARI YOK.



yerlerdeki plastik detaylar (güneş si- perliği gibi) biraz basit dursa da kul- lanıma etki eden bir durum yok.

Motor-şanzıman

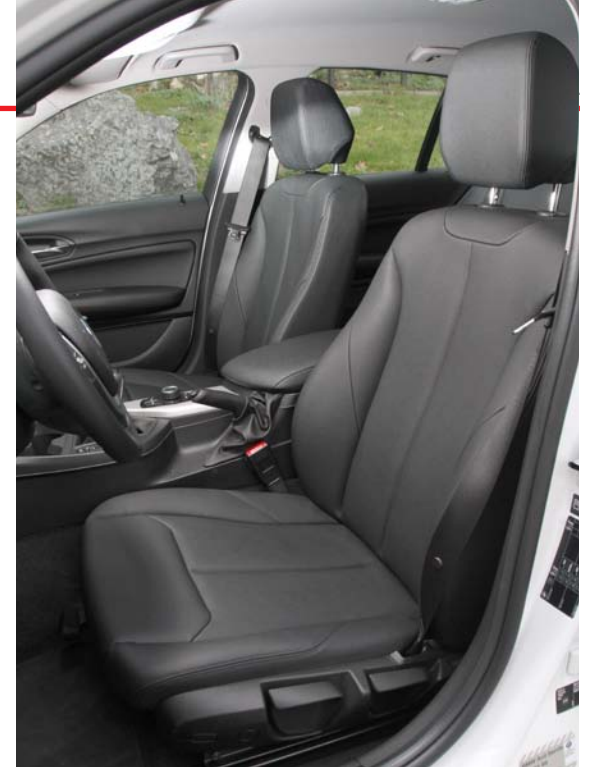
Bir BMW'den beklenen en önem- li önceliklerden birisi kuşkusuz ki sportifik. Çünkü BMW markası genç- lerle ve genç yaşayanlarla özdeşleş- miş bir marka. Otomobilde yer alan 4 silindirli, 1598 cc'lik 16 supaplı mo- torda değişken geometrili turbo kul- lanılmış. 1600 bara kadar basınçla ça- lışabilen commonrail yakıt enjeksiyon sistemine sahip bu motor 4000 d/d'de

116 HP güç üretiyor. Maksimum tork- sa 1750-2500 d/d aralığında 260 Nm. Kağıt üzerinde bakıldığında bu de- ğerler günümüzün modern 1.6 litre- lik dizel motorları göz önüne alındı- ğında artık sıradan kalıyor. Ama ger- çekte durum biraz daha farklı. Çün- kü fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 10.5 saniyede tamam- layan otomobil bizim ölçümlerimiz- de bundan biraz daha iyi değerlere imza attı. Motor maksimum tork dev- rinin altında fazla atik olmasa da yine de otomobili taşıyor. 1 C'de yaptığı- mız fren ölçümlerinde elde ettiğimiz

değerse kış lastikleri nedeniyle do- ğal olarak eski sayılarda yer verdiğ-i- miz 116i'nin fren mesafesinden daha uzun çıktı. 500 km'yi aşan ve test öl- çümlerini de kapsayan kullanımımız boyunca ortalama 5.5 lt/100 km'lik tü- ketim elde ettik.

Sürüş özellikleri

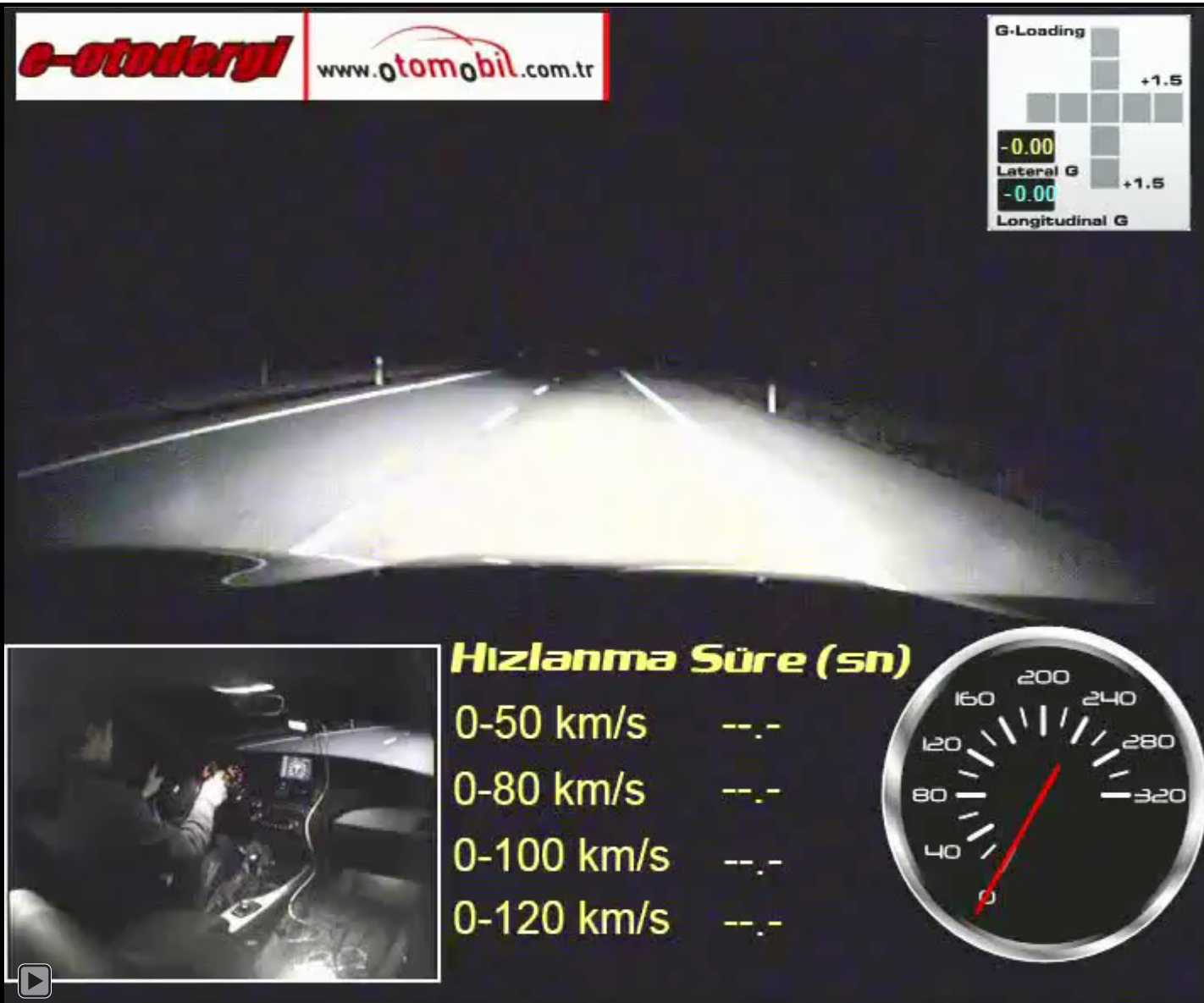
BMW 1 Serisi başarılı sürüş pozis- yonu ve rahat ön görüşü ile sürücü- nün işini kolaylaştıran bir otomobil. Viraj tutumu ve direksiyonun yönlend- irme hassasiyeti ise bu sınıfın en ba- şarılı örneklerinden. Otoyolda da sta-



**SÜRÜŞ POZİSYONU
BAŞARILI. ARKA
KOLTUKLARDAKİ OTURMA
ALANI ORTALAMA.**



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!**

VIDEOLU TEST ÖLÇÜMÜ

bil ve güven veriyor. Vites konsolu üzerindeki sürüş deneyimi düğmesi sayesinde Eco Pro, Comfort ve Sport kullanım seçeneklerinden biri tercih edilebiliyor. Gaz pedalı tepkisi ve direksiyon tepkisi Sport seçiminde hissedilir derecede değişiyor. Eco Pro modu ise gaz pedalı tepkilerini ve klima yönetimini ekonomi odaklı hale getiriyor. Bu otomobili kullanırken rahatsızlık duyduğumuz noktalardan ilki rölantide ve gaz verme anında vites kolundaki titreşim, diğeri de vites topuzunun ele tam oturmayarak rahatsızlık veren yapısı oldu.

Sonuç

116d ED, dinamizmin anlamında benzinli 116i'nin tadını vermese de yeterince performanslı ve ille de dizel diyenler için iyi bir seçenek. Fiyatı ilk başta yüksek gelmesine rağmen benzinli kardeşine yakın ve ondan daha az yakıt tüketiyor. Bu sınıftaki başlıca rakipleri 1.5 litrelik dizel motora sahip Mercedes A 180 CDI (manuel) 68.700 TL'lik baz fiyata sahip. Yeni Audi A3 Sportback 1.6 TDI ise henüz satışa sunulmadı.

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



BMW 116d Efficientdynamics

Fabrika verileri

Motor: .. 1598 cc, 4 silindirli, turbodizel, common rail enjeksiyon,
 Şanzıman:..... 6 ileri oranlı manuel
 Maksimum güç:..... 116 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork:..... 260 Nm @ 1750-2500 d/d
 Maksimum hız: 195 km/s
 0-100 km/s: 10.5 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4324 / 1765 / 1413 mm
 Bagaj hacmi: 360-1200 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):..... 4.4 / 3.4 / 3.8 lt /100 km
 Baz fiyat (1.6 TDI DSG):..... 66.500 TL

Test verileri *

Hızlanma

0-50 km/s:..... 3.2 sn
 0-80-km/s: 6.7 sn
 0-100 km/s: 10.15 sn
 0-120 km/s: 14.5 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4./5. viteste):..... 8.5 / 14.1 sn
 80-120 km/s (5./6. viteste):..... 14.0 / 19.7 sn sn

Frenleme

100-0 km/s: 44.1 m
 80-0 km/s: 28.0 m
 50-0 km/s: 10.8 m

+ Yol tutuş, tüketim, direksiyon tepkileri

- Bazı plastik malzemeler, vites kolundaki titreşim

99 g/km **A**

* Ölçümler 1 C sıcaklıkta, kış lastiği ile yapılmıştır.

KABUĞUNU KIRMIŞ

Ülkemizde “Kaplumbağa” adıyla anılan Volkswagen Beetle, yeni neslinde kıvrak sürüş özellikleri sunmasıyla adeta kabuğunu kırmış.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





İlk defa Hitler'in emriyle 3 çocuklu bir Alman ailesini taşıması için Ferdinand Porsche tarafından tasarlanan otomotiv endüstrisinin efsane otomobili Volkswagen Beetle (Türkiye'de Kaplumbağa) 1938 yılında yollara çıkmıştı. İkinci Dünya Savaşı Alman ordusunda görev yapan Kaplumbağa, daha sonra Alman halkının mobilize olmasında büyük pay sahibi oldu. 2003'e kadar çeşitli ülkelerde üretilen bu araç kült otomobiller arasına yerleşti ve büyük bir hayran kitlesi yarattı. Modern Kaplumbağa ise 1998'de New Beetle adıyla boy gösterdi ve o dönemlerde boy gösteren retro tasarım furyasıyla halk otomobili imajından life style otomobili imajına geçiş yaptı. 2011 yılında ise şu an mevcut karoserin tanıtımı yapıldı.

**BEYAZ LAKE
KAPLAMALAR İÇ MEKAN
ÇOK DEĞİŞTİRMİŞ.
AMBIYANS IŞIĞI
ÜÇ FARKLI RENKTE
AYARLANABİLİYOR.**

Tasarım ve iç mekan

Yeni nesil Beetle, bir kaplumbağa olduğunu belli etse de kaslı ve güçlü görünüyor. Özellikle arka çaprazdan bakıldığında arka çamurluk kıv-

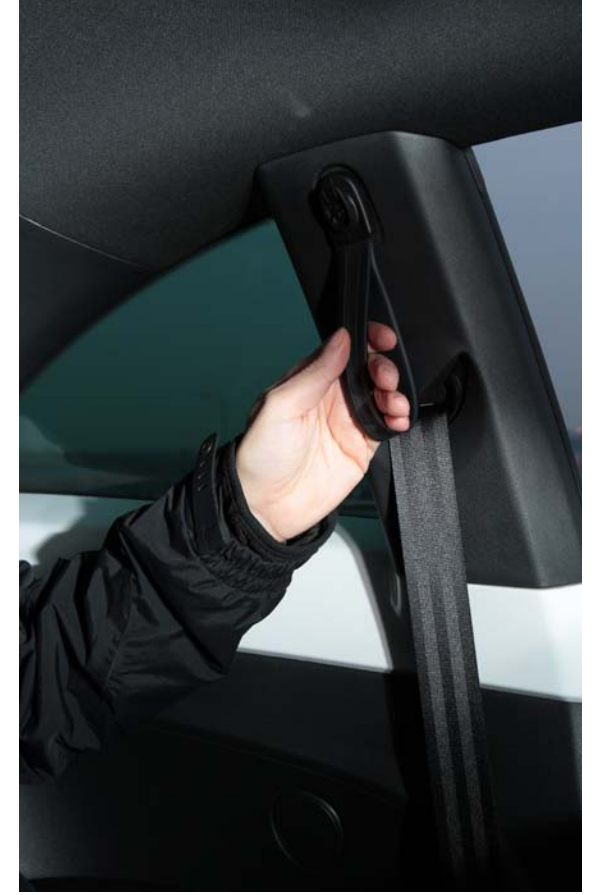




ORTA KONSOLDA YAĞ SICAKLIĞI, TURBO BASINCI GÖSTERGELERİ İLE KRONOMETRE BULUNUYOR. ARKA YOLCULARA YÖNELİK TUTAMAK RETRO ÇİZGİSİYLE DİKKAT ÇEKİYOR. AYDINLATMA KUMANDALARI ALMAN EKOLÜNDEN BEKLENDİĞİ GİBİ SOLDA.

rımı ve C sütununun bu güçlü etkide pay sahibi olduğunu söylemek gerek. 6. Nesil VW Golf platformu kullanılarak üretilen otomobil 4278 mm uzunluğa (önceki nesle göre +152 mm), 1808 mm genişliğe (+84 mm), 1486 mm yüksekliğe (-12 mm) ve 2537 mm dingil mesafesine (+22 mm) sahip. Otomobilin iç mekanında sert plastik malzemeler kullanılmış olma-

sına rağmen gövde renginde beyaz lake kaplamalar ve konsol üzerindeki kadran grubu (yağ sıcaklığı, kronometre ve turbo basınç göstergesi) iç mekana hareket katmış. Üst torpido gözü ise eski Kaplumbağa'dan bir tasarım detayı. Kumandaları tipik VW özelliği olarak kolay kullanımlı otomobilin arka koltuk sırasındaki diz ve baş mesafesi beklenilenden daha



iyi. 310 lt'lik bagaj hacmi ise kompakt sınıf için ufak olsa da 4 kişilik bir stil otomobili için kabul edilebilir seviyede.

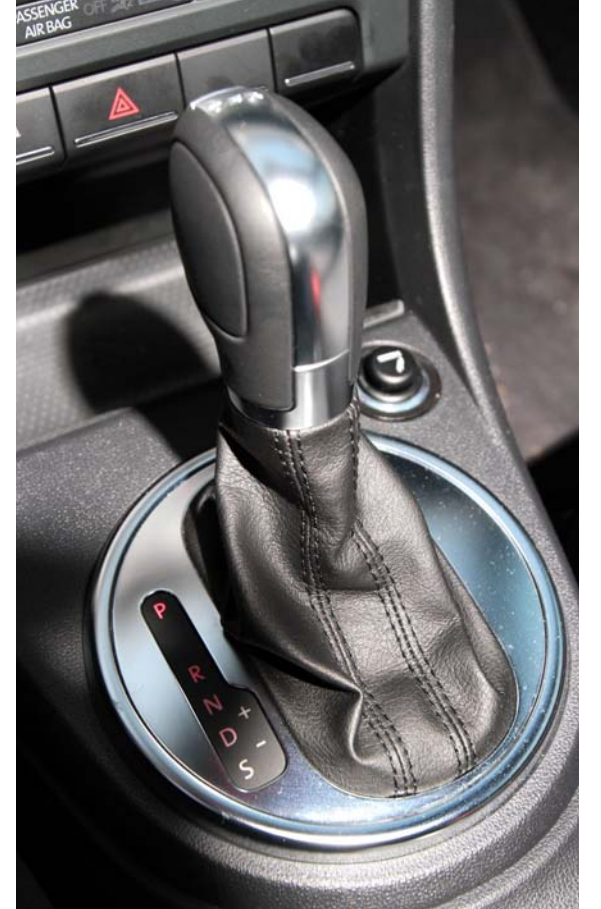
Sürüş özellikleri

Önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon sistemine sahip Beetle'ın sürüşü sportif. Tatlı sert süspansiyon sistemi ve itaatkar di-

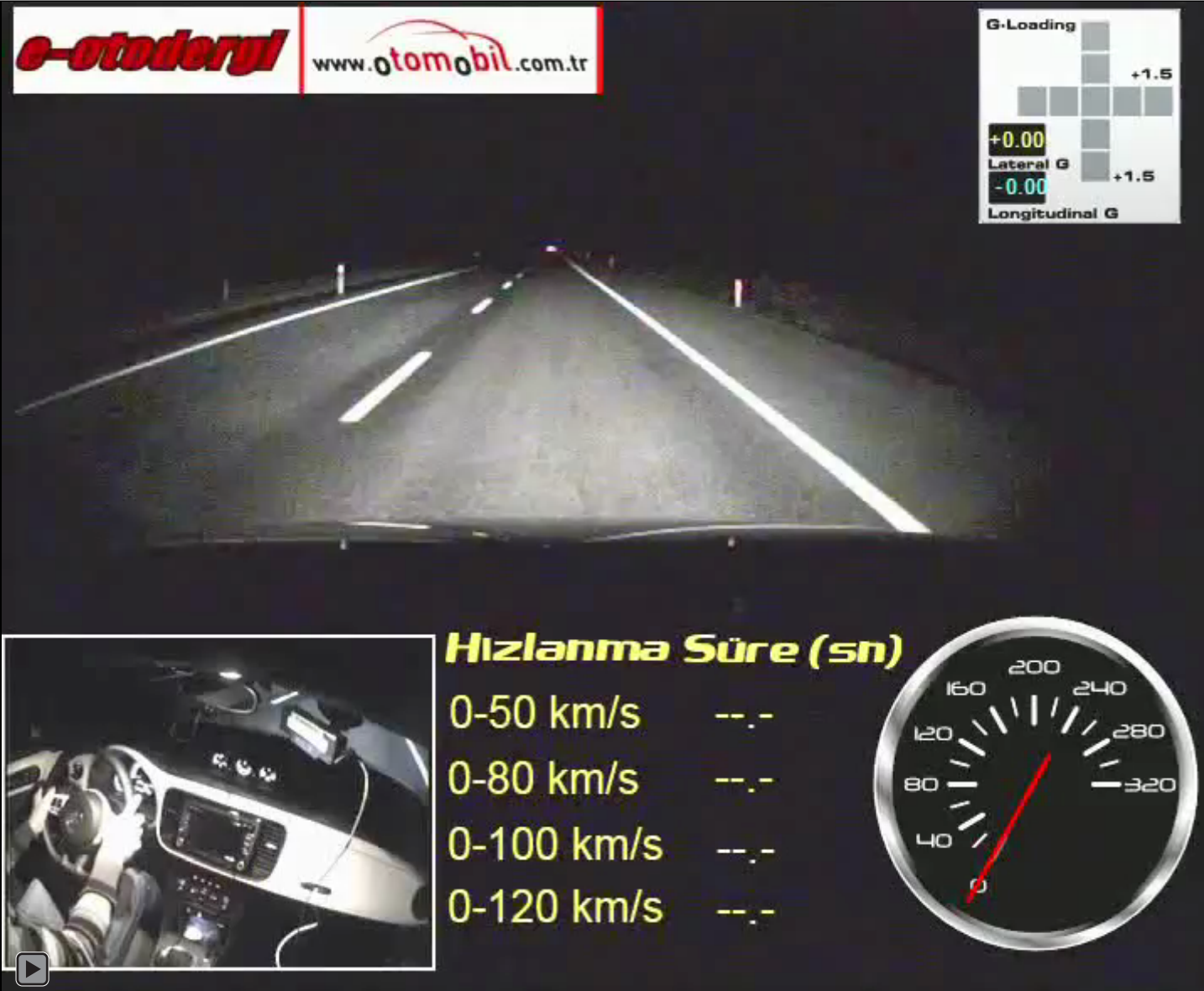
reksiyon sistemi sayesinde otomobili kullanmak zevkli. Ayrıca otomobilin ağırlık transferlerinde otomobilin arka tarafının kayma eğilimine girmesi ESP tarafından kontrol altına alınıyor. Otoyol kullanımlarında stabil olan otomobil, şehiriçi kullanımlarda da rahat. Ancak bozuk zeminlerde iç mekanda biraz tıkırtı olduğunu söylememiz gerek.



ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN DİZ VE BAŞ MESAFESİ BEKLEDİĞİMİZDEN İYİ ÇIKTI. 310 LİTRELİK BAGAJ ÇOK BÜYÜK DEĞİL, AMA YETERLİ. 7 İLERİ ORANLI DSG ŞANZIMAN İLK KAVRAMA ANINDA BİRAZ YAVAŞ KALMASININ DIŞINDA ÇOK HIZLI.



VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMEK 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**

5000 d/d'de 105 HP güç ve 1550-4100 d/d gibi geniş bir devir bandında 175 Nm tork üreten 1.2 litrelik motor kendinden beklenen görevi başarıyla yapıyor ve 1297 kg ağırlığındaki otomobili fazla zorlanmadan taşıyor. 7 ileri çift kavramalı (DSG) şanzımanın vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız. Ancak ilk kalkış anında hafif bir gecikme yaşıyor. Test ölçümlerini videoda görebileceğiniz otomobil test sürecinde 7.4 lt/100 km'lik tüketim değeri elde etti.

Sonuç

Gayet yeterli iç mekan sunan Beetle, sürüş özellikleri olarak da sportife yakın. Giriş fiyatı 25.700 Euro + 738.5 TL olan VW Beetle 1.2 TSI 105 HP DSG'nin

fiyatı Design donanım seviyesinde 27.400 EUR + 738.5 TL'ye ulaşıyor ve bu donanım seviyesinde ambiyans aydınlatması, Beetlebox torpido gözü, çok fonksiyonlu deri direksiyon simidi, direksiyondan kumandalı vites, 17 inçlik jantlar, yüzde 65 karartılmış arka camlar ve çift bölge- li otomatik klima gibi ek donanımlar mevcut.

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



**LED AYDINLATMALAR
GÜNÜMÜZÜN OLMAZSA
OLMAZLARINDAN. C
SÜTUNUNUN TASARIMI
VE ARKA ÇAMURLUK
ÇIKINTISI ARACA KASLI
BİR HAVA VERMİŞ.**



VW Beetle 1.2 TSI 105 HP DSG

Fabrika verileri

Motor: 1196 cc, 4 silindirli, direkt benzin enjeksiyon, turbo
Şanzıman: 7 ileri DSG
Maksimum güç: 105 HP @ 5000 d/d
Maksimum tork: 175 Nm @ 1550-4100 d/d
Maksimum hız: 180 km/s
0-100 km/s: 10.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4278 / 1808 / 1486 mm
Bagaj hacmi: 310-905 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.3 / 5.0 / 5.9 lt / 100 km
Fiyat: 25.700 Euro + 738.5 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 3.8 sn
0-80 km/s: 7.65 sn
0-100 km/s: 11.3 sn
0-120 km/s: 16.6 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de): 7.4 sn
80-120 km/s (D'de): 9.0 sn

Frenleme

100-0 km/s: 39.7 m
80-0 km/s: 24.9 m
50-0 km/s: 9.6 m

➕ Çekici iç mekan, kıvrak sürüş

➖ İç mekanda tıkırtı

137 g/km

C

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

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.

Zirve diğer Seb'in mi olacak?

Dünya Ralli Şampiyonası'nda son 9 sezonda şampiyonlukların hepsine ambargo koyan Sebastien Loeb, bu senenin başında aldığı karar neticesinde sadece dört ralliye katılacağını açıklamıştı. Şampiyon pilotun bu kararıyla bir nev'i yarı yarı emekli olarak geçireceği sezonda rakiplerine şampiyonluk için umut ışığı doğmuştu şüphesiz. Öncelikle son senelerde sezonu genellikle Loeb'ün gerisinde ikinci olarak kapatan Mikko Hirvonen, Citroen'in birinci pilotluğuna terfi ederken şampiyonluk için tüm tahminlerin yoğunlaştığı isim olmuştu. Hirvonen'e eşlik edecek ikinci pilot olarak da takımda daha önce yarışmış deneyimli sayılabilecek Dani Sordo tercih edilmişti ve yeni sponsor Abu Dhabi'nin gelişiyile iki cephede de zafer ibresi Citroen'in lehine görünüyordu.

Sezonun başlangıcı ile birlikte iki yarış geride kaldı. Monte Carlo Rallisi'nde beklendiği gibi Sebastien Loeb çarpıcı performansı ile beklediği gibi rahat bir zafer elde ederken, şampiyonanın çiçeği burnunda takımı Volkswagen'in as pilotu Sebastien

Ogier ikinci olarak zirve yolunda iddialı olduğunu gösterdi. İkinci yarışta ise Sebastien Ogier iddialı İskandinav rakipleri ve Loeb faktörüne rağmen zirveyi ele geçirip takımına ilk zaferi kazandırdı. Ogier Monte Carlo Rallisi sonrası röportajlarında şampiyonluğu pek düşünmediğini söylerken belki de halk tabiriyle "ters bağlama" yapıyordu kim bilir...

Şampiyonanın bundan sonraki yarışlarında Sebastien Loeb'ün şampiyonluk çekişmesinde olmayacağından dolayı ibre şimdilik Sebastien Ogier yönünde. Citroen'de Mikko Hirvonen topraklarda hızlı olsa da asfaltlarda Ogier ve Sordo'ya nazaran daha dezavatajlı olacak. Benim gibi çoğu ralliseverin "Keşke Loeb şu sezonu da full yapsaydı da adaşıyla sıkı bir çekişmeye girseydi" diye düşünmeden edemiyor. Belki de son senelerin en çekişmeli şampiyonasını izleyebildik.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



Balkan Ralli Kupası Yeniden Başlıyor

Balkan ülkeleri otomobil federasyonları yöneticileri, Balkan Ralli Kupası'nı yeniden canlandırma kararı aldılar.

Bulgaristan Otomobil Sporları Federasyonu (BFAS)'nın ev sahipliğinde yapılan ve Bulgaristan'ın yanı sıra, Türkiye, Yunanistan, Romanya ve Sırbistan'dan yetkililerin katıldığı toplantıda, Balkan Ralli Kupası'nın, Mayıs ayında Türkiye'de başlaması ve her ülkede seçilen birer yarış üzerinden toplam beş ayaktan oluşması kararı alındı. Bu sene Türkiye adına Balkan Ralli Kupası'na puan verecek yarış olarak 04-05 Mayıs tarihlerinde düzenlenecek olan Eskişehir Rallisi belirlendi.

Kupada, yarışmacıların düşük bütçeler ile mücadele edilebilmesi yönünde alınan kararlara göre, her ralli yaklaşık 100 kilometre uzunluğundaki özel etap mesafesinden oluşacak. Sırbistan ve Romanya'da seçilen yarışlar, uluslararası ralliler olduğu için bu iki organizasyonun sadece ilk gün sonu klasmana kupaya puan verecek. Her ülkenin organizatörü, diğer ülkelere gelen ilk üç ekibi kayıt parası almadan yarıştıracak. Ayrıca genç pilotların kupaya katılımını teşvik etmek amaç-

lı olarak, 27 yaş altındaki sürücüler, Balkan Ralli Kupası'nda kayıt ücreti ödemeyecekler. Homologe lastikler ve ticari olarak satılan pompa benzini kullanmanın zorunlu olduğu kupada, hem FIA homologasyonu halen devam eden otomobiller ile homologasyonu bitmiş Grup H otomobiller beş ayrı kategoride yarışabilecekler.

2013 Balkan Ralli Kupası'nın takviminde şu yarışlar yer alıyor:

- Eskişehir Rallisi (Türkiye)
04-05 Mayıs 2013
- Stari Stolitzi Rallisi (Bulgaristan)
05-06 Haziran 2013
- Sırbistan Rallisi (Sırbistan)
21-22 Haziran 2013
- Arad Rallisi (Romanya)
23-24 Ağustos 2013
- Salonica Rallisi (Yunanistan)
14-15 Eylül 2013



Ogier tarih yazdı

İsveç Rallisi'nde birinci gelen Sébastien Ogier, Volkswagen Motorsport takımına ilk genel klasman birinciliğini kazandırdı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Sezonun ilk yarışı olan Monte Carlo Rallisi'nde Sebastien Loeb'un hızına ayak uyduramayıp ikincilikle yetinmek zorunda kalan Sebastien Ogier, İsveç Rallisi'nde ise oldukça dominant bir performans sergiledi. Sıralama turlarında en iyi zamanı yapan Fransız genç pilot, önündeki araçların yolu karda temizleyeceklerinden dolayı 17. sırayı tercih etti. Bu tercihinin avantajını iyi değerlendiren Ogier, yarışı başından sona önde götürerek ardındaki Loeb'ün kendisini geçmesine fırsat vermayerek zafere ulaştı. Ogier bununla da yetinmeyip yarışın ekstra puan kazandıran Power Stage'i de kazanarak ekstrasından 3 puanı da cebine koyarak karlı bir hafta sonu geçirdi. Sıralama turlarındaki kötü performansını "herhalde yaşıyorum ya da uykusuzdum" şeklinde kendisiyle dalga geçerek değerlendiren Sebastien Loeb ise bu dezavantajından dolayı Ogier'in beklediği hatayı yapmamasıyla ikincilikle İsveç'ten ayrıldı. Kariyerinde sadece 2004 senesinde İsveç Rallisi'ni kazanan Sebastien Loeb'ün ardından podyumun üçüncü ve son sırasına Mads Ostberg çıktı. Sürüş stiline uygun karlı etaplarda ilk gün hararet problemi

yaşayarak çok zaman kaybeden Niveçli genç pilot, rallinin ikinci ve son ayağında atak sürerek önündeki Jari Latvala'yı geçmeyi başardı. Jari Latvala, Ostberg'in 6 saniye gerisinden dördüncü sırada finişe gelirken, kendisini Thierry Neuville izledi. WRC-2 sınıfında Suudi Arabistanlı pilot Yazeed Al Jahri birinci gelerek yarışın en büyük sürprizini gerçekleştirdi.

Ogier: "Zor yarışta harika iş çıkardık"

Yarışın ardından konuşan Ogier, "Bu duyguyu anlatmama imkan yok. Takım için ilk zaferi böyle zor bir yarışta elde etmek harika. Hepsini mükemmel işler başardı. Uzun bir geliştirme ve test zaman geçirdik. Ama burada bunun ne kadar başarılı olduğunu herkese gösterdik. Sonuna kadar dengeli ve hızı korumak çokta kolay



Mads Ostberg ilk gün problemler yaşasa da yarışı üçüncü sırada noktaladı.



Yarı emekli sıfatıyla geçirdiği sezonun ikinci yarışında Sebastien Loeb ikinciliği elde etti.



Thierry Neuville karda avantajlı rakiplerine karşı aldığı 5.likten memnundu.



Juho Hanninen geri döndüğü WRC'ye halen alışma sürecinde.



Çek sürücü Martin Prokop yedinci sırada finişe geldi.



Suudi Arabistanlı Al Rahji, WRC-2 birincisi olarak sürpriz yaptı.



Michelin lastik servis ekibi yarış boyunca sıkı çalıştı.

değildi. Sonuçta arkanızda Sebastien Loeb var.” dedi. İkinci sırada finişe gelen Sebastien Loeb ise “Yarışta aslında Perşembe günü kaybettik. Sıralama turunda sekizinci olunca istediğimiz noktada start alamadık. Yarış boyunca Ogier’in hata yapmasını bekledim ama hatasız ve çok hızlı sürdü.” dedi. Yarışı üçüncü sırada bitiren M-Sport pilotu Mads Ostberg de “Yarışa çok kötü başladık desek yanlış olmaz. Daha Cuma günü ilk etapta güç kaybetmeye ve hararet ile uğraşmaya başladık. Yerinden çıkan birkaç hortum az daha motorumuza mal olacaktı. Bu noktada bir de zaman cezası almak bizi umutsuzluğa düşürmedi. Yarış boyunca limit-

lerde gittik. Ogier ve Loeb çok hızlı idi ama Latvala’yı yakalayıp geçmeyi başardık. Son günde aradaki farkı koruyarak hem kendimize hem takımımıza değerli puanlar kazandırdık.” dedi.

Bu sonuçla Sebastien Ogier 46 puanla şampiyona liderliğine yerleşirken, Sebastien Loeb 43 puanla ikinci, Mads Ostberg 24 puanla üçüncü sırada. Takımlar Şampiyonası’nda ise, Citroen Total Abu Dhabi WRT 57 puanla liderken, Volkswagen Motorsport 55 puanla ikinci ve Katar M-Sport WRT 31 puanla üçüncü sırada bulunuyor.

WRC İsveç Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia.....	VW Polo R WRC.....	3:11:41.9
2.....	Sebastien Loeb / Daniel Elena.....	Citroen DS3 WRC.....	3:12:23.7
3.....	Mads Ostberg / Jonas Andersson.....	Ford Fiesta WRC.....	3:13:06.4
4.....	Jari Latvala / Miikka Anttila.....	VW Polo R WRC.....	3:13:12.5
5.....	Thierry Neuville / Nicolas Gilsoul.....	Ford Fiesta WRC.....	3:16:48.3
6.....	Juho Hanninen / Timo Tuominen.....	Ford Fiesta WRC.....	3:17:25.0
7.....	Martin Prokop / Michal Ernst.....	Ford Fiesta WRC.....	3:23:07.3
8.....	Henning Solberg / Emil Axelsson.....	Ford Fiesta WRC.....	3:23:24.6
9.....	Evgeny Novikov / Ilkka Minor.....	Ford Fiesta WRC.....	3:24:46.6
10.....	Yazeed Al Rajhi / Michael Orr.....	Ford Fiesta RRC.....	3:28:08.9

Sofuoğlu zaferlere devam ediyor

Geçen yılı şampiyon olarak noktalayan Kenan Sofuoğlu, yeni sezona da galibiyetle başladı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Bu sezon da Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda mücadele eden Kenan Sofuoğlu, şampiyonaya yeni takımıyla başladı. Kawasaki fabrika destekli MAHI Racing India takımıyla Kawasaki ZX-6R motosiklet ile yarışan milli sürücümüze takım arkadaşı olarak tecrübeli Fransız sürücü Fabien Foret eşlik edecek. Yarış öncesi yapılan sıralama turlarında ikinci zamanı gerçekleştiren Kenan Sofuoğlu, 24 Şubat Pazar günü Philip Island Pisti'ndeki yarışta Sam Lowes'un ardında start alma hakkını elde etti. Lastik sorunları nedeniyle 15 tura düşürülen ya-



rışta ilk turda liderliği eline geçiren Sofuoğlu, zirveyi birkaç turda rakibi Sam Lowes'a bıraksa da son bölümde yaptığı atakla öne alarak damalı bayrağın altından ilk sırada geçmeyi başardı. Milli sürücümüz bu birinciliğiyle kariyerindeki 22. Dünya Supersport zaferini elde ederken, 1'33 0,283'lük zamanıyla rekora imza attı. Yarışı bu sezon Yakhnich Motorsport adına yarışacak olan İngiliz sürücü Sam Lowes ikinci ve şampiyonanın çaylak sürücüsü Hollandalı Micheal Van Der Mark'da üçüncü sırada bitirdi. Sofuoğlu'nun takım arkadaşı Fabien Foret ise 4. Sırada yarışı noktaladı.

Sofuoğlu: "Takımım iyi çalışıyor"

Sezonun ilk yarışını kazanarak şampiyonaya moralli bir giriş yaptıklarını belirten Kenan Sofuoğlu: "Çok iyi bir iş çıkardık. Rakibim Sam Lowes tüm haftasonu iyiydi ve onu yakalamak da hiç kolay değildi. Ama biz lastiğimizi 15 tur boyunca korumak için yol bulmaya çalıştık. Sabah ısınma seansında da çalışmaya devam ettik. Isınma iyiydi ve ayrıca özellikle son üç veya dört tur yarış performansındaydı. Yarışı son turlara göre planladık ve son üç tur tempoyu koruyarak galibiyete ulaştık. Ta-



Şampiyon sürücümüze yarış öncesi imza gününde yerel yarışseverlerin ilgisi yüksekti.



WSS Avustralya podyumu Sam Lowes, Kenan Sofuoğlu, Michael Van Der Mark şeklinde oluştu.

kımım çok iyi çalışıyor ve Kawasaki Ninja ZX-6R hala Supersport sınıfının en iyi motosikleti" şeklinde konuştu.

DünyaSupersportŞampiyonası'nda sezonun ikinci ayak yarışı 14 Nisan'da İspanya'daki Aragon Pisti'nde yapılacaktır.



Kenan Sofuoğlu yarışın son bölümünde Sam Lowes'u arkasında tutmayı başardı.

Dünya Süpersport Motosiklet Avustralya Yarışı

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman
1.....	Kenan Sofuoglu	MAHI Racing Team India	23'32.480
2.....	Sam Lowes	Yakhnich Motorsport	23'34.379
3.....	Michael Van Der Mark	Pata Honda	23'39.251
4.....	Fabien Foret	MAHI Racing Team India	23'43.575
5.....	David Salom	Kawasaki Intermoto	23'44.556
6.....	Luca Scassa	Kawasaki Intermoto	23'45.423
7.....	Andrea Antonelli	Team Goeleven.....	23'56.448
8.....	Lorenzo Zanetti	Pata Honda	23'57.016
9.....	Massimo Roccoli	Team Pata by Martini	23'57.262
10.....	Jack Kennedy	Rivamoto	23'57.289

“Geçilmekten korkmayıp cesur olmak gerek”

Geçtiğimiz sezonu Türkiye Ralli Şampiyonası'nda 2WD birincisi olarak noktalayan Orhan Avcioğlu, bu sene hedeflerini yüksek tutuyor.

Yazı: Gürkan Çağlar



Çocuk yaşlarda Karting ile başlayıp günümüzde Türkiye'nin en yetenekli genç pilotlarından biri haline gelen Orhan Avcioğlu bu ayki portre köşemizin konuğu... Türk Ralli tarihine adlarını şampiyonluklarla yazdırmış Azmi – Beyza Avcioğlu çiftinin oğlu olan Orhan, anne babadan gelen yarışçı genleriyle kendiliğinden otomobillere ve yarışmaya karşı büyük bir ilgi duymuş. Ancak beklenen aksine oğullarının Karting'e başlamasına uzun süre muhalafet eden anne babası daha sonra Orhan'ın yarışlarına dayanamayıp soluğu evlatlarının yanında pistlerde almış. Karting'deki başarılarla dolu geçmişi noktalayan Orhan Avcioğlu, 2005 Yeşil Bursa Rallisi'nde ilk ralli heyecanını yaşadı. Artık ralli parkurlarında kendine yeni başarı hedeflerini belirleyen genç pilot, günümüze kadar çeşitli birincilik ve en son elde ettiği 2WD Türkiye birinciliği ile yeni şampiyonluklara doğru emin adımlarla yürümeye devam ediyor. Babası Azmi Avcioğlu yarış hafta sonlarında Orhan'a genelde sakin kafayla evden yol göstermeyi seçerken, an-

nesi Beyza hanım ise oğlunun sürekli yanında olarak manevi desteğini eksik etmiyor.

“Fiesta R2 ciddi bir basamak”

2011 senesinden itibaren Ford Fiesta R2 ile yarışmaya başlayan ve özellikle takım arkadaşı Emre Yurdakul ile sıkı bir rekabete giren Avcioğlu, otomobilini oldukça seven bir pilot. Fiesta R2'yi bakımları doğru yapıldığında problemsiz ve çok keyifli olarak nitelerken, Türkiye Ralli Şampiyonasında ciddi bir rekabet kaynağı ve insanlara basamak olan bir otomobil olduğunu belirtiyor. Dünya Ralli Şampiyonası'na genç yetenekleri kazandırmayı amaçlayan WRC Academy sınıfında da Fiesta R2'nin kullanılmasını da otomobilin sağlamlığı yönünde olumlu bir referans olduğunu da sözlerine ekliyor.

“Daha çok yabancı pilot yarışmalı”

Geçtiğimiz sezon Türkiye Ralli Şampiyonası'nda pilotlar birincisi olan Luca Rossetti'nin ülkemizdeki rekabet için olumlu olduğunu düşünen Orhan Avcioğlu, bu gibi oluşumların artmasını savunuyor. Genç pilot “Çünkü desteklenecek sporcu ve sporcuların seçimi, destek mik-



tarları, bunlar ülkemizde diğer siyasi olaylarda olduğu gibi hiçbir zaman sükunet ve uyum içerisinde kurulabilecek dengeler değil. Bence genel klasman için iki adet, diğer alt kategoriler için makul derece de hızlı birer pilot Türkiye şampiyonasında Türkiye'deki garajlardan servis alınarak yarıştırılması rekabet gücünü artırır. Çünkü bugün ben yurtdışına gidersem faydası yalnız bana olur. Ancak Türkiye şampiyonasında iki çeker sınıfına dünya çapında biri gelirse, tüm iki çeker kategorisinde yarışanlar faydalanabilir. Ayrıca kendi organizasyonlarımızda, ülkemizde yarışmanın rahatlığı içerisinde oluruz" diyor.

"2013 hedefimiz şampiyonluk"

Bu sezon yine Türkiye Ralli Şampiyonası'nda zafer için start alacak olan Orhan Avcioğlu, co-pilotu Burçin Korkmaz ile birlikteliğine devam edecek. Burçin Korkmaz ile 2010 sezonundan beri araç içinde çok uyumlu bir ikili olan ekip, aynı zamanda bu sene yurt dışında da 2-3 ralliye girmek ve yeni oluşan Balkan Şampiyonası için de çalışmalarını sürdürüyorlar. "Geçilmekten korkmayıp konfor alanlarının dışına çıkmak gerek" diyen Orhan Avcioğlu kendisine sorulduğu zaman geçen sezon Kocaeli Rallisi'nin Otosan etabında Burçin Korkmaz'ın çantasından fırlayıp ayağının altına gi-

ren enerji içeceği'nin daha sonra bir tepecikte otomobilin içinde havalandırma co-pilotunun havada yakalamasını unutmamışlığı yarış anısı olarak tek geçiyor. Sporculuğunun haricinde haberleşme sistemleri sektöründe yer alan aile şirketlerinde çalışan Orhan Avcioğlu, hafta sonlarını ise genelde ormanda koşu ve bisiklet turlarına ayırırken, takım arkadaşları ile ralli simülasyonunda kapışmaktan ise ayrı bir zevk aldığını belirtiyor. Bu sene yerinde takip ettiği Monte Carlo haricinde Akropol, Yeni Zelanda ve Finlandiya gibi seçkin rallilerde start almak ise hayallerini süslüyor.

Burçin Korkmaz: "Orhan yarışta kabına sığmayan civa gibidir"

Avcioğlu'nun birlikteliklerinden çok memnun olduğu co-pilotu Burçin Korkmaz ise yakın arkadaşı Ünal Tezel'in destekleriyle bu spora başladı. 2006 senesine kadar sıkı bir ralli izleyicisi olan Korkmaz, Ünal Tezel'in ağabeyi Ekrem'in sağ koltuğunda Fiat Palio ile ilk ralli heyecanını yaşadı. Daha sonra Alparslan Çukurova ve Hakan Kargın ile yarış tecrübesini arttırarak 2011 senesinden itibaren Avcioğlu ile yarışmaya başla-

dı. Pilotunu "Bir takım pilotunun taşınması gereken olgunluğa ve beceriye sahip" olarak nitelerken, kendisi gibi detaycı ve mükemmeliyetçi olduğunu belirtiyor. Orhan'ın otomobilin içinde kabına sığmayan gibi bir civa olduğunu söyleyen Burçin Korkmaz, yarış esnasındaki uyumlarını ise birbirlerine karşı olan anlayışlarına ve işlerine kesinlikle karışmamalarına bağlıyor. Pilotunun yarışta numaralı sistemde not yazdığını söylerken, virajın şiddetinden önce karakterini söylemesini istediğini (örneğin: sol 2 yerine uzun sol 2 gibi) ilk başta bunda zorlansa da şimdi rahat olduğunu belirtiyor. Korkmaz özel hayatında ise 9 yıldır özel bir bankanın Ticari / Kurumsal Pazarlama bölümünde Müdür Yardımcılığı görevini sürdürüyor.





Çetinkaya-Tezeken ile Alkanlar işbirliği

Lazer kesim ve metal işleme konusunda sektörde önemli bir yeri olan firmalardan Alkanlar Lazer, 2013 yılında Kemal Çetinkaya ve Tolga Tezeken ikilisine tam destek olma kararı aldı. Tosfed Ralli Kupası'nın seçilen bazı yarışlarının yanı sıra Ege Kupası ve Ege Ralli Kupası'nı da Alkanlar Lazer renkleriyle kovalayacak olan ekip üç kulvarda da başarı arayacak. Çok uzun süredir uzun soluklu şampiyonaları kovalamayı isteyen Çetinkaya ve Tezeken hayallerine kavuştuklarını dile getirdiler. Özellikle birden fazla kupada yer almanın çok heyecan verici olacağını ve mücadeleye ortak olmak istediklerini de dile getiren ikili, ilk olarak Alkanlar Lazer desteğiyle 2-3 Mart tarihlerinde İzmir'de yapılacak olan ve hem Tosfed Ralli Kupası'na, hem de Ege Ralli Kupası'na puan veren Aras Cam Rallisi ile sezona başlayacak. Ekip, tüm yarışlarda Fiat Palio otomobilleri ile Kategori 1'de başarı arayacak.

Alonso: "Yeni F138 ile şampiyon olabiliriz"

Barcelona'da yapılan testlerde Ferrari F138 ile ilk test sürüşüne çıkan Fernando Alonso, bu sezon Formula 1'de şampiyonluk mücadelesi vermemeleri için hiçbir engel olamayacağını söyledi. Çifte dünya şampiyonu İspanyol pilot geçtimiz yıl bulundukları noktalardan çok daha iyi bir konumda bulunduklarını ve ilk yarışa güvenle baktığını söyledi. Alonso: "Avustralya'da güçlü olmamız gerekiyor ve olacağız. Geçtiğimiz sezon yaptıklarımızdan kesinlikle daha iyisini yapmalıyız çünkü 2012'de 2. sırada yer aldık ancak sezonu ilk sırada bitirmek istiyoruz. Sezonun ilk yarısında gelişmek büyük bir sorun değil bu yüzden çok daha rahatız. Geçtiğimiz sezon, kış aylarında rakiplerimizden 2 saniye daha yavaş olan bir otomobille şampiyonluk mücadelesi verdim. Bu yüzden olumlu düşünmeye ve otomobili biraz daha geliştirmemiz halinde şampiyonluk mücadelesi vereceğiz" dedi.



MotoGP testleri tamgaz sürüyor

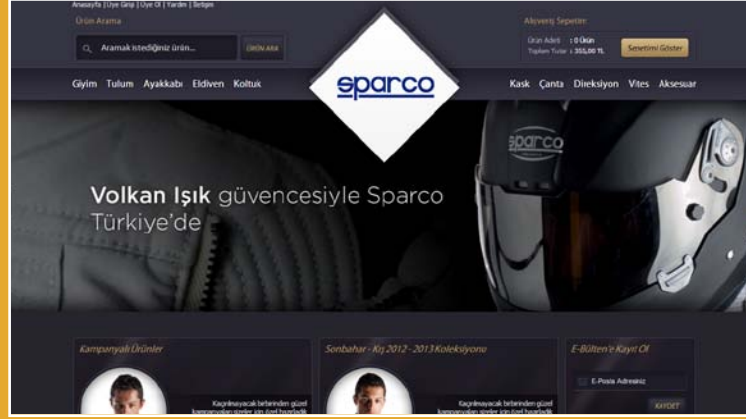
MotoGP'de 2013 sezonunda mücadele edecek takımlar çalışmalarını hızla sürdürüyorlar. Yeni sezon öncesinde geçtiğimiz ay Catalunya Pisti'ndeki testlere katılan ekiplerin durağı bu kez Malezya Sepang Pisti'ydі. Testlerin ilk gününde Honda HRC ekibinin İspanyol sürücüsü Dani Pedrosa'nın üstlüğü gözlenirken, ezeli rakibi ve geçen yılın şampiyonu Jorge Lorenzo da ikinci durumdaydı. Yeni



sezonunda performansı en çok merak edilen sürücüsü olan Marc Marquez ise üçüncü sırada yer alarak Honda HRC takımına umut verdi. Bu sene de LCR Honda'da yarışacak olan Stefan Bradl 4. Sırada ilk testi tamamlarken, geri döndüğü Yamaha takımında daha rahat olduğunu söyleyen Valentino Rossi 5. durumdaydı. Testlerin ikinci gününde ise Jorge Lorenzo daha dominant bir performans sergileyerek en iyi zamanı yaptı.

Peugeot'dan efsaneye saygı

Peugeot, halen geliştirme süreci devam eden yeni ralli otomobilleri 208 R5'e "T16" ismini verdi. Firmanın yeni yarış otomobilinin artık 80'li yıllarda Grup B'de fırtına gibi esen efsanevi model 205 T16'dan alınan bu isimle anılacağı açıklandı. 205'in ilk modelinin piyasaya çıkışının da 30. yılına denk gelen 208 T16'nın lansman giydirmesi de esinlenilmişti. Halen Brian Bouffier ve Craig Breen'in pilotluğunda süren 208 T16'nın testleri devam ederken, Peugeot'un acele etmeyecek sonbahardaki homologasyonda aracı tescil ettireceği, bu zamana kadar sezonun ikinci yarısında seçilen yarışlarda öncü araç olarak start alacağı belirtildi. Öte yandan Peugeot'nun R5 sınıfındaki sıkı rakibi olması beklenen Ford'da ise yeni Fiesta R5'in Nisan'daki homologasyona yetilmesinin zor olduğu açıklandı. Firma tarafından yapılan açıklamada buna rağmen FIA'dan alınan özel izinle yeni otomobilin Portekiz Rallisi'nde start alması için çalışılacağı bildirildi.



Sparco Türkiye Online yayında

Geçtiğimiz ay açılan ünlü İtalyan markası Sparco'nun online alışveriş sitesi sparco.com.tr yayına girdi. Adrenalin tutkunlarının hem tarzına hem de ruhuna uygun tekstil ve ekipman ihtiyacına cevap veren sitedeki ürünler, hem otomobil tutkunları hem de sportif tarzı sevenler için seçenekler oluşturuyor. Otomobil severlere özel tuning ürünlerin Sparco güvencesi ile satıldığı sitede ayrıca yarışlarda kullanılan homologasyonlu ürünler de bulunuyor. Motorsporları sezonunun açılmasına günler kala birçok yarış sever www.sparco.com.tr adresini ziyaret ederek ihtiyaçlarına cevap buldu. Tüm dünya ile aynı fiyattan satışa çıkan ürünlerin stoklarda bulunanları 3 iş günü içerisinde adresinize teslim olurken, stokları tükenen ürünler için 15 iş günü garantisi veriliyor. Ayrıca sitenin Avrupa yakasındaki mağazasını ziyaret edenler farklı beden ve renk seçenekleri arasından istediklerini seçebiliyorlar.

Avcı - Gücenmez kupalarını aldılar

2012 Avrupa Ralli Şampiyonası ödül töreni 23 Şubat'ta Hırvatistan, Zagreb'de gerçekleştirildi. FIA Ralli Güvenlik Semineri sonrasında düzenlenen törende 2012 Doğu Avrupa Ralli Şampiyonluğu'nu elde eden Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ekibi de ödülleri aldılar. Bu sezon Ford Fiesta WRC ile Dünya Ralli Şampiyonası'nda yarışan 2012 Avrupa Ralli Şampiyonu Juho Hanninen'in yanısıra, Kıtalararası Ralli Şampiyonu (IRC) ve VW fabrika pilotu Andreas Mikkelsen ile Jan Kopecky gibi ünlü pilotların da katıldıkları gecede, Castrol - Ford Rallye Sport Türkiye adına mücadele eden Avcı-Gücenmez ekibi de şampiyonluk kupalarını kaldırdılar. Babası Nejat Avcı'nın 1997 yılında elde ettiği Avrupa Ralli F2 Şampiyonluğu'ndan 15 yıl sonra Avrupa'da yeni bir başarıya imza atan Yağız Avcı, 2013 sezonunda da Türkiye Ralli Şampiyonası haricinde Avrupa Ralli Şampiyonası'na dahil yarışlarda start almayı hedefliyor.



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.**

**ŞUBAT 2013 SAYIMIZI,
3 MART 2013 TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 59.082 KİŞİ,
iPad'den İSE 47.100 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi