

WWW.

MAYIS 2013

SAYI:59

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!**

**VEİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Haber: Yeni Maserati Ghibli

•CIVIC 1.6 DİZEL •OCTAVIA 1.6 TDI •A3 SPORTBACK 1.4 TFSI •FIESTA 1.6 POWERSHIFT •MEGANE COUPE 1.6 dCi

Eğitim ve düzenleme yerine tuzak yöntemi

T. C. İçişleri Bakanlığı'nın yeni bir genelgesi uyarınca, radarla hız kontrolü yapıldığını belirten uyarı levhaları kaldırılacak ve bundan böyle hız sınırını aşanlar; 7/24 sabit ve gezici radarlarla tespit edilip cezalandırılacaklar. Benim hız sınırını aşanların cezalandırılmasıyla ilgili hiçbir itirazım yok. Ama bu konuda iki önemli noktayı paylaşmak istiyorum. Bunlardan ilki, karayollarımızdaki hız sınırlarının çok düşük olması. Örneğin, E5 çevreyolunda (Diğer adıyla D100) hız sınırı 70 km/s. Yol boşken, arkanızdan gelen araçlar yüzünden bu kurala uymak açıkçası imkansız. Kaç kere E5'te en sağ şeritte 70 km/s'yle gitmeyi denedim. Her defasında, arkadan gelen araçların korna ve selektör tacizlerinden sonra üzerime çıkmalarından korkup hızımı arttırmak zorunda kaldım. Yurt dışında bu tür yollarda hız sınırı en az 90 km/s'dir. Öte yandan hala 30 km/s hız sınırı olan yollar var. İnsanın yürüme hızının 5 km/s, koşma hızının ise yaklaşık 15 km/s olduğu (dünya rekoru 36 km/s) düşünülürse, bu hız sınırının da uygulanamaz olduğu malum. Sonuçta karayollarındaki hız sınırları, gelişen otomotiv teknolojilerine (eskiden 45 metrede duran bir otomobil artık 38 metrede durabiliyor) ve yollara göre düzenlenmeli. Çünkü bir yolda gereğinden yavaş gitmek de kazaya davetiye çıkarıyor. Üzerinde durmak istediğim ikinci konu ise radar uyarı levhalarının kaldırılmasına başlanması. Bu bence trafik polislerini tuzak kuran kişilere dönüştürecektir. Bu levhalar, karayollarındaki diğer levhalar kadar önemlidir ve asla kaldırılmamalıdır. Yollarda nasıl ki kavşak, yaya geçidi, trafik ışığı uyarıları varsa radar uyarısı da bulunmalıdır. Tuzak kurmak yerine tüm ülkeye yayılacak etkin trafik eğitimi verilmesi çok daha yerinde olur.

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

Akıllı ama hassas mı?

Otomobil meraklısı olan otomobil sahiplerinin neredeyse tamamına yakını otomobillerinin performanslarını merak ederler. Acaba ne kadar hızlı? Bunun içindir ki otomobil tutkunlarının ilk sorulardan birisi 0-100 km/s ile ilgilidir. Bunu öğrenmenin yolu ise otomobil dergilerindeki test ölçümlerinden geçiyor ve bizim videolu testlerimiz de bunun en şeffaf yollarından birisi. Daha meraklı olanlar ise "ben nasıl yaparım?" sorusundan hareketle bu meraklarını gidermeye çalışıyor. Ben de bunlardan birisiyim ve 10 yıldan daha fazla bir süre önce, henüz otomobil medyasında çalışmıyorken yurtdışından getirttiğim nispeten basit bir ölçüm cihazıyla kendi otomobilimin ve çevremdeki bazı arkadaşlarımda otomobillerinin hızlanma ve fren performanslarını ölçüyordum. Otopoller'de çalıştığım dönemde ise Türkiye'nin ilk GPS'li ölçüm cihazını 2004-2005 yılı gibi dergiden bağımsız olarak getirip, kullanmaya başlamıştım. İvme sensörlü eski tip cihazlardan farklı olarak anlık hızın gösterilmesi, gidilen rotanın haritasının çıkartılması ve diğer birçok özellik hoşuma gitmişti. Şimdi ise devir değişti ve çok kişinin elinde akıllı telefonlar var. Bu telefonların yetenekli oldukları gerçek. Fotoğraf makinesi, yön bulucu, oyun konsolu, ve binlerce uygulama ile akla hayale gelmeyecek özellikler katabilmek mümkün. Hatta otomobil meraklılarına yönelik, performans testi yapmak için çeşitli uygulamalar bile var. Otomobil tutkunları da doğal olarak bu uygulamalarla çeşitli denemeler yaparak otomobillerin performanslarını öğrenme yoluna gidiyorlar. Peki çok sevilen ve elden düşürülmeyen ve her işi yapabileceği düşünülen akıllı telefonlarla yapılan ölçümler ne kadar hassas? İşte bunun yanıtını iç sayfalardaki incelemede bulabileceksiniz.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

7 Porsche 911 Turbo ve Turbo S

12 Maserati Ghibli

14 Maserati Quattroporte

20 Mart 2013 otomobil satışları

25 e-otodergi "ilk"ler ve "en"leri

26 Karbondioksit emisyon tablosu

İLK SÜRÜŞLER

27 Honda Civic HB i-DTEC

34 Skoda Octavia 1.6 TDI DSG

39 Bridgestone Turanza T001

42 Videolu test tanıtım yazısı

VİDEOLU TESTLER

44 Ford Fiesta 1.6i Powershift

50 Renault Megane Coupe 1.6 dCi

56 Citroen C-Elysee 1.2 VTi

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

63 Audi A3 Sportback 1.4 TFSI

68 Peugeot 301 1.2 VTi

73 Hyundai i40 1.7 CRDi Otm.

SÖYLEŞİ

79 Bendix Jurid Aftermarket Genel

Müdürü Andre Sobottka

81 Bosch Otomotiv Yedek Parça

Türkiye Direktörü Murat Kurtlar

TEKNİK

83 Daimler Future Talk

EKSTRA

86 Android uygulama testi

88 e-otodergi yasal uyarı yazısı

MOTORSPORLARI

89 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar

90 F1 Çin GP'si

93 F1 Bahreyn GP'si

96 WRC Portekiz Rallisi

99 Moto GP Katar

101 Moto GP Amerika

103 Ege Rallisi



15 YENİ RANGE ROVER SPORT

Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz!

e-otodergi

MAYIS 2013 - SAYI 59

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.

Audi
Teknoloji ile bir adım önde



Büyük incelik.



Yeni Audi A3 Sportback. Hareketli MMI ekranı ile daha ilerici.

Audi mühendisleri tarafından geliştirilen 11 mm inceliğindeki hareketli MMI ekranı sayesinde Yeni Audi A3 Sportback, tüm araç içi yönetim fonksiyonlarını bir araya topluyor. Böylece sizin her şeyi kolayca yönetmenizi sağlıyor. Kendini yeniden yaratan Audi A3 Sportback ile tanışmak için sizi Audi Yetkili Satıcıları'na bekliyoruz.

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

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

Audi'nin tercihi
Castrol

Trafik Hayattır | Doğu Otomotiv



The Beetle 1.6 TDI 105 HP satışta

İlk etapta 1.2 TSI 105 HP ve 1.4 TSI 160 HP benzinli motorlarla satışa sunulan The Beetle (yeni VW Beetle), 1.6 TDI 105 turbo dizel motor seçeneğine kavuştu. Design donanımlı ve DSG şanzımanlı yeni 2013 Volkswagen Beetle 1.6 TDI 105 HP'nin Türkiye fiyatı 33.500 Euro olarak açıklandı. Bir depo yakıtla 1250 km'lik yol kat edebildiği belirtilen Beetle 1.6 TDI, 105 HP güç ve 1500-2500 d/d aralığında 250 Nm tork üretiyor. Maksimum hızı 178 km/s olan The Beetle 1.6 TDI 105 HP Design DSG, 100 km'de ortalama 4.7 lt yakıt tüketi-

yor. Otomobilin karbondioksit salımı ise 124 g/km. Sadece Design donanım seviyesinde satın alınabilen dizel VW The Beetle'da, 17 inç Rotor alüminyum alaşımlı jantlar, yüzde 65 karartılmış arka ve arka yan camlar ile yağmur/far sensörü, kararan iç dikiz aynası gibi özellikleri kapsayan "Işık ve Görüş Paketi", turbo basıncı, yağ sıcaklığı ve kronometre gibi özelliklerin yer aldığı ek gösterge paneli, üç renkli ambiyans aydınlatması ve RCD 510 radyo, CD, MP3 çalar ile 6'lı CD değiştirici standart olarak sunuluyor.

208 GTi Haziran'da Türkiye'de

Peugeot, yeni hızlı hatchback'i 2013 208 GTi'ı, bu yılın Haziran ayında Türkiye'de satışa sunacak. 2013 Peugeot 208 GTi'da yer alan turbo beslemeli, direkt benzin enjeksiyonlu 1.6 THP motor 5800 d/d'de 200 HP güç, 1700 d/d'de 275 Nm tork üretiyor. Gücünü 6 ileri oranlı manuel şanzımanla ön tekerleklerle aktaran bu motor, 1160 kg ağırlığa sahip 208 GTi'a 6.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisi ve 230 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Fabrika verilerine göre şehir içinde 8.2 lt/100 km, şehir dışında 4.7 lt/100 km, ortalamada ise

5.9 lt/100 km'lik tüketim değeri sunan 208 GTi'ın CO2 emisyonu ise 139 g/km. Peugeot 208 GTi'ın başlangıç fiyatı 57.900 TL olarak açıklandı.



Dizginlenemez.

Yeni CLA.

Yeni CLA aykırı çizgisiyle hiçbir kalıba girmiyor.

O bir coupé'nin ruhuna ve dört kapılı bir bedene sahip, kendi sınıfını aşmış bir tasarım.

Peki siz kalıpların dışına çıkmaya hazır mısınız?

Dizginlenemez



Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244

www.dizginlenemezcla.com
www.facebook.com/mercedesbenztr



Mercedes-Benz
The best or nothing.

İşte yeni 911 Turbo S



Bu yılın Eylül ayında Frankfurt Motor Show'da tanıtımı yapılacak olan yeni Porsche 911 Turbo ve Turbo S yüzünü gösterdi. 991'in 40'ıncı yılını kutlayan Porsche tarafından medyaya dağıtılan bilgilere göre yeni Porsche 911 Turbo ve Turbo S modelleri-

rinde 3.8 litrelik sıralı 6 silindirli çift turbo benzinli motor bulunuyor. Yeni 911 Turbo'da 520 HP, Turbo S modelinde ise 560 HP güç üreten motor, çift kavramalı ve 7 ileri PDK şanzımanla kumanda ediliyor. Start-Stop sisteminin yer aldığı yeni Porsche

911 Turbo'nun yakıt tüketiminin yüzde 16 oranında azalarak 9.7 lt/100 km'ye düştüğü belirtiliyor. Yeni 911 Turbo 0-100 km/s hızlanmasını 3.2 saniyede tamamlarken (Sport Chrono Paketi ile), bu değer yeni 911 Turbo S modelinde 3.1 saniye. İki mo-

delin de maksimum hızları aynı: 318 km/s. Yeni 911 Turbo ve Turbo S modelleri, Carrera 4'ten 40 mm daha uzun (4490 mm) ve 28 mm daha geniş (1878 mm) tasarlanmış. Otomobilin dingil mesafesindeki artış ise 100 mm (2450 mm).





Yeni BMW X1

www.bmw.com.tr



Sheer
Driving Pleasure

KEYFİNİZE BAKIYORSUNUZ.

Hem şehirdeki temponuza hem de şehir dışı aktivitelerinize mükemmel uyumu garanti eden Yeni BMW X1 ile tanışın. 8 ileri otomatik şanzıman ve TwinPower Turbo motoru bir arada sunan Yeni BMW X1 ile kusursuz sürüş keyfini nerede isterseniz orada yaşayın. Yeni BMW X1 Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda sizi bekliyor.

YENİ BMW X1, 39.900 EURO.*
WWW.BMW.COM.TR/YENIBMWX1

BMW EfficientDynamics
Daha az tüketim. Daha fazla sürüş keyfi.

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

*17.04.2013 tarihindeki 1 Euro= 2,3574 TL kuruna göre 39.900 Euro'nun karşılığı 94.060 TL'dir. Belirtilen fiyat başlangıç fiyatı olup, Türkiye paketi için tavsiye edilen perakende satış fiyatıdır. Satışa sunulan otomobiller ilandaki görsel ile farklılık gösterebilir.

Yeti 1.4 TSI DSG bayilerde



Skoda Yeti 1.4 TSI 122 HP DSG 49.590 TL baz fiyatla Yüce Auto bayilerindeki yerini aldı. 7 ileri çift kavramalı DSG otomatik şanzımana ve 1.4 litrelik benzinli turbo motora sahip olan Skoda Yeti, 0'dan 100 km/s hıza 10.6 saniyede ulaşıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 182 km/s. Skoda Yeti 1.4 TSI 122 HP DSG'nin ortalama yakıt tüketimi ise 6.8 lt/100 km. Active, Ambition ve Elegance donanım seçenekleriyle satışa sunulan Yeti 1.4 TSI DSG'de, giriş seviyesinden itibaren ABS, MSR, ASR, EBV, ESP, Yokuş Kalkış Desteği gibi güvenlik donanımları standart olarak sunuluyor. Skoda Yeti, isteğe bağlı olarak satın alınabilen panoramik sunroof seçeneğiyle de ferah bir yolculuk vaat ediyor.

BMW X1 sDrive16i satışa sunuldu

BMW X1 1.6 litrelik benzinli motora sahip sDrive16i versiyonuna kavuştu. Borusan Otomotiv tarafından 39.900 Euro fiyatla Türkiye yollarına çıkan BMW X1 sDrive16i modelinde 1.6 litrelik TwinPower turbo benzinli motor ve 8 ileri otomatik şanzıman bulunuyor. 143 HP güç ve 1400-4400 d/d aralığında 220 Nm tork üreten motor, 1495 kg ağırlığındaki X1 sDrive16i modeline 200 km/s maksimum hız ve 9.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. BMW X1 sDrive16i'nin standart donanımında 8 ileri otomatik şanzıman, 8,8 inç büyüklüğünde renkli bilgi ekranı, EcoPro özelliği, çift bölge otomatik klima, bluetooth ve USB girişi, alüminyum görünüm-

lü tavan rayları, ön ve arka park mesafe kontrolü, servotronik direksiyon, iç aydınlatma paketi, yağmur sezicisi, otomatik kararan iç dikiz aynası, çok fonksiyonlu deri direksiyon ve runflat lastikler bulunuyor. Araç bunlara ek olarak geri görüş kamerası ve xenon farların bir arada sunulduğu Techno Paketi ile zenginleştirilebiliyor.



CLA'nın Türkiye fiyatları belli oldu

Mercedes-Benz CLA Türkiye fiyat listesi açıklandı. Mercedes-Benz CLA Türkiye'de ilk etapta sadece CLA 200 modeli ve Style, Urban ve AMG olmak



üzere üç donanım seçeneğiyle bayilerdeki yerini aldı. 1.6 litrelik benzinli motora sahip olan otomobilin fiyatları şöyle: CLA 200 Style 93.300 TL, CLA 200 Urban 99.000 TL ve CLA 200 AMG 106.300 TL.

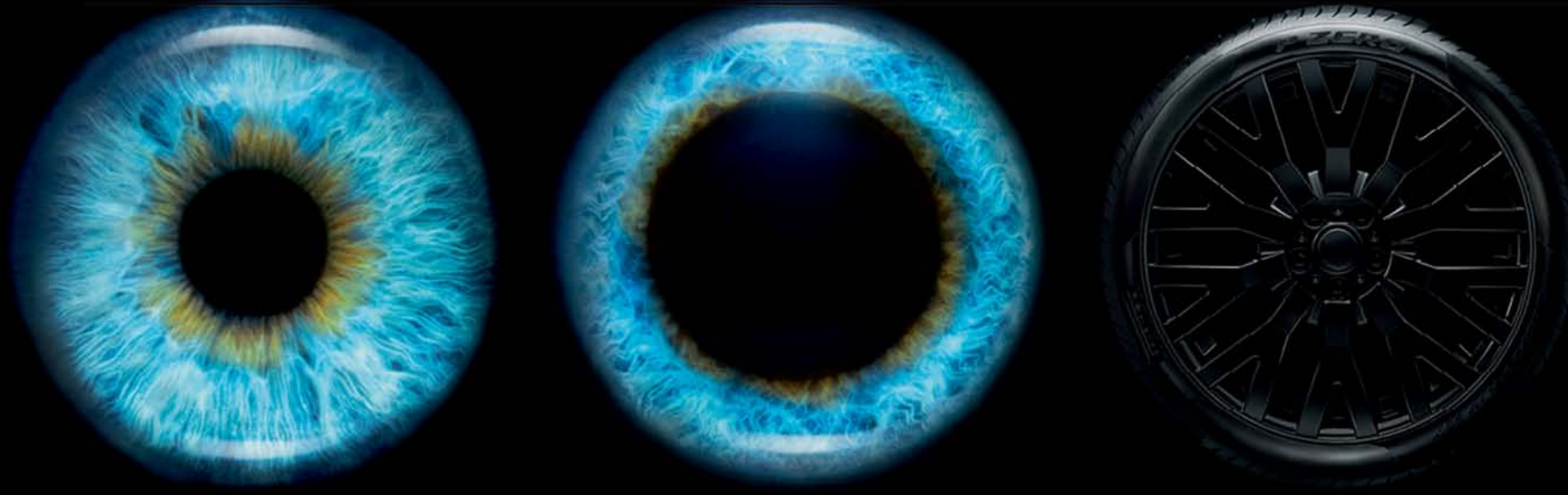


Yeni A'ya yeni modeller

Yeni A Serisi model ailesi; A 180, A 200, A 250 Sport ve A 180 CDI modellerinin ardından, yeni satışa sunulan A 45 AMG ve A 200 CDI versiyonlarıyla genişledi. Yeni modellerle birlikte A 180 CDI modeli de 7G-DCT otomatik şanzımanlı donanıma kavuştu. Yeni modellerin baz fiyatları şöyle: A 45 AMG 165.800 TL, A 180 CDI 7G-DCT Style 102.800 TL ve A 200 CDI 7G-DCT Style 105.900 TL.

Karat'a ortak

Dünyanın önde gelen akü üreticilerinden ABD'li Johnson Controls'un, Türkiye distribütörü olan Karat Güç Sistemleri A.Ş.'nin yüzde 49'luk hissesini satın aldığı duyuruldu. Ortaklık sonunda şirketin Türkiye'deki faaliyetlerinin 5 yılda iki kat artması hedefleniyor.



EN İYİLERİN GÖZ BEBEĞİ

P ZERO™



KONTROLSÜZ GÜÇ, GÜÇ DEĞİLDİR*

Teknoloji
konusunda
hepsi hem fikir!



Yeni Maserati Ghibli hazır



Maserati, yeni sportif sedanı Ghibli'yi, 2013 Şanghay Otomobil Fuarı'nda tanıttı. Quattroporte'den daha ufak boyutlara sahip olan bu otomobil 4971 mm uzunluğa, 1945 mm genişliğe ve 1461 mm yüksekliğe sahip. Dingil mesafesi ise 2998 mm. Arkadan itişli ve Q4 dört tekerlekten çekiş sistemli versiyonları satılacak Ghibli'de güç aktarımı için 8 ileri

oranlı otomatik şanzıman kullanılacağı ifade ediliyor. Ama en ilginç özellikse bu otomobille birlikte ilk defa turbo dizel motorlu bir Maserati'nin doğmuş olması. Ghibli'de iki tane 3.0 litrelik V6 benzinli ve bir de 3.0 litre V6 turbodizel motor seçenekleri sunulacak. Otomobilin Ghibli, Ghibli S, Ghibli S Q4 ve Ghibli Diesel olmak üzere 4 versiyonu var. Giriş seviye-

si olan Ghibli'de yer alan 3.0 litrelik V6 motor, 330 HP güç ve 1750-4500 d/d aralığında 500 Nm tork üretiyor. Maksimum hızı 263 km/s olarak açıklanan otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi 5.6 saniye, ortalama tüketim değeri ise 9.6 lt/100 km olarak açıklanıyor. Bu değerler 410 HP güç ve 550 Nm tork üreten motora sahip Ghibli S'te 285 km/s, 5.0 sn ve 10.4

lt/100 km olarak açıklanırken, aynı modelin dört tekerlekten çekişli versiyonu olan Ghibli S Q4'te 284 km/s, 4.8 sn ve 10.5 lt.100 km. 3.0 litre silindir hacmine sahip V6 turbodizel ise 270 HP güç ve 570 Nm (overboost ile 600 Nm) tork üretiyor. Maksimum 250 km/s'ye çıkan Ghibli Diesel'in 0-100 km/s hızlanma süresi 6.3 saniye, ortalama tüketimi ise 6.0 lt/100 km.



GHIBLI'NİN ÖN KONSOLUNDA SERT ÇİZGİLER KULLANILMIŞ. BU MODELLE BİRLİKTE, MARKA İLK DEFA DİZEL MOTORLU BİR SEÇENEĞE KAVUŞACAK.



Yeni Quattroporte yollarda

Şimdiye kadar üretilmiş en güçlü ve hızlı Maserati olan yeni Maserati Quattroporte 346.000 Euro fiyatla Türkiye yollarına çıktı. Maserati'nin ilk kez 1963 yılında yollara çıkan ve lüks sportif sedan segmentinin öncüsü olarak tarihe geçen Quattroporte'nin 6'ncı jenerasyonunun tanıtımı, Tofaş çatısı altındaki Fer Mas Oto Ticaret A.Ş. tarafından gerçekleştirildi. Çift turbolu 3.8 lt V8 motoruyla 0-100 km/s hızlanmasını 4.7 saniyede tamamlayarak, 307 km/s'lik maksimum hıza ulaşan yeni Maserati Quattroporte 2013, dört tekerlekten çekiş sağlayan AWD (All Wheel Drive) teknolojisine sa-

hip. Maserati mühendisleri tarafından tasarlanan ve Maranello'da bulunan Ferrari fabrikasında üretilen Maserati patentli bu yeni benzinli motor, daha küçük hacimli olmasına rağmen, önceki nesilde kullanılan 4.7 litrelik motordan yüzde 18 daha fazla güç üretirken yüzde 39 daha fazla tork değerine ulaşıyor. Gücünü yola 8 ileri ZF otomatik şanzımanla aktaran yeni Quattroporte, 530 HP maksimum güce ve 710 Nm maksimum torka sahip. Ayrıca yerini aldığı modele göre 100 kilogram daha hafif olan yeni Quattroporte, yüzde 20 oranında daha düşük yakıt tüketiyor.

TURANZA T001 ile tek hissedeceğiniz rahatlık!

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

BRIDGESTONE

Emniyet Lastiği



bridgestone.com.tr
lastik.com.tr



!
KESİNLİKLE
TAVSİYE EDİLEN
LASTİK*

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

TURANZA
T001

Range Rover Sport yenilendi



Markanın Tasarım Şefi Gerry McGovern tarafından markanın 911 Turbo'su olarak adlandırılan yeni Range Rover Sport yüzünü gösterdi. Bu yılın Eylül ayında satışa sunulacak olan yeni jenerasyon Range Rover Sport'ta tamamı alüminyum monokok şasiye yer verilmiş. Eskisinden 62 mm daha uzun olan aracın dingil mesafesi ise 178 mm uzamış. Yeni Range Rover Sport, ilk etapta 3.0 lt SDV6 turbo dizel 292 HP ve 5.0 lt V8 kompresörlü benzinli 510 HP'lik motorlara sahip olacak. Bu motorla-

rı, ileriki dönemde iki dizel, bir 4 silindirli turbo benzinli ve bir de dizel hibrid motorlar takip edecek. Tüm modellerde sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi, Start-Stop ve 8 ileri ZF otomatik şanzıman görev alacak. Terrain Response sistemine eklenen Dynamic modu, aracı performanslı kullanmak isteyenlerin ihtiyaçlarını karşılayacak. Sürücünün, standart Range Rover'dan 20 mm daha alçakta oturması da sportif sürüşü destekleyen özelliklerden biri olarak öne çıkıyor.



ARACIN İÇ MEKANI EN KALİTELİ MALZEME VE İŞÇİLİĞİ BİR ARAYA GETİRİYOR.





Nissan'dan yeni bir konsept

Nissan Friend-ME Şangay'da sergilendi. Bekâr ve genç Çinli sürücüler için geliştirildiği belirtilen Nissan Friend-ME Concept, akıcı tasarımının yanı sıra, sahip olduğu yüksek teknolojiyle de dikkat çekiyor. Akıllı telefonlarla uyumlu bir otomobil olan Friend-ME'nin ön ve arkasında yer alan ekranlar akıllı telefonlarla iletişime geçerek içerik transferini mümkün kılıyor. Böylece telefonunuzdaki bir fotoğrafı ya da videoyu ekranda oynatabiliyorsunuz.



Skoda Superb makyajlandı

Makyajlanarak yeni bir yüze kavuşan Skoda Superb hatchback (liftback de denebilir) ve combi (station) gövde seçenekleriyle yüzünü gösterdi. Makyajlı Superb, hem dış tasarım hem iç mekân hem de teknoloji konularında yeniliklere sahip. Superb'in sınıf lideri olduğu arka koltuk diz mesafesi ve bagaj hacmi konularında liderliğini koruduğu belirtiliyor. Yenilenen Superb Avrupa pazarına Haziran ayının sonunda sunulacak. Otomobilin ön yüzü tamamen yeniden tasarlanmış. Led gündüz farlarının entegre edildiği çift xenon farlar Skoda Superb ailesinde ilk kez yer alıyor. Makyajlı Skoda Superb'in arka tasarımında ise led'li stop lambaları yer alıyor. Meteor Grey (Meteor grisi) ve Moon White (Ay beyazı) adlı iki yeni renk seçeneğine kavuşan Superb'de 1.4 TSI 125 HP, 2.0 TDI 140 HP ve 2.0 TDI 170 HP 4x4 DSG motor seçenekleri bulunacak.

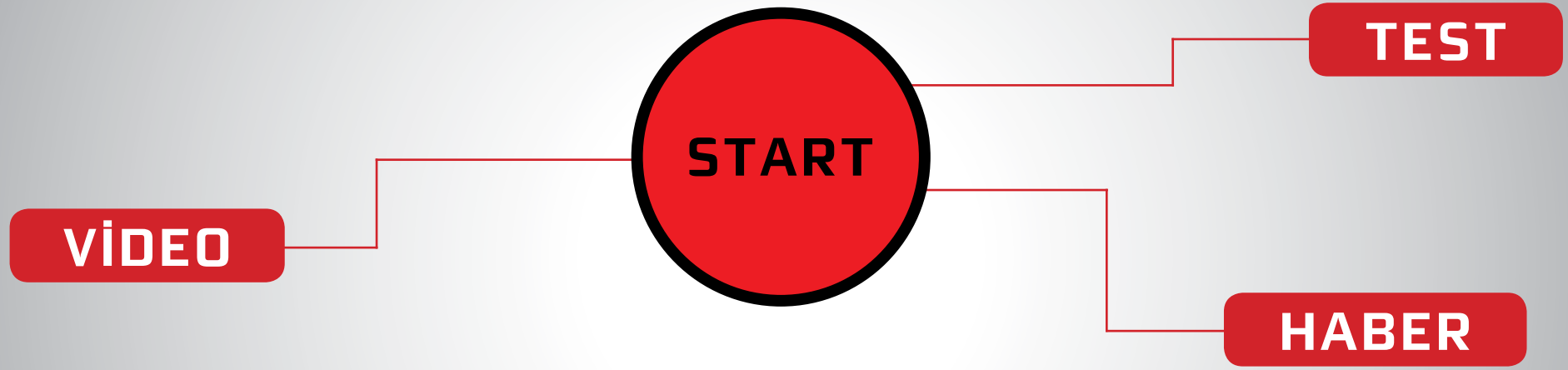


Citroen C4 Picasso yenilendi



Yeni 2013 Citroen C4 Picasso ortaya çıktı. Bu yılın ikinci yarısında satışa sunulacak olan yeni C4 Picasso, tamamen yenilenen dış tasarımı ve iç mekânıyla dikkat çekiyor. 4428 mm uzunluğa, 1826 mm genişliğe ve 1611 mm yüksekliğe sahip olduğu belirtilen 2013 C4 Picasso, 537 litrelik bagaj hacmiyle çok iddialı. Otomobilin 2785 mm olan dingil mesafesi, toplam uzunluk 40 mm azalmasına karşın 55 mm artmış. C4 Picasso'nun 5.30 metrekarelik cam yüzeyi ferah bir yolculuk vaat ediyor. Yeni C4 Picasso'da 1.2 Vti 120 HP, 1.6 THP 155 HP, 1.6 HDi 90 HP, 1.6 e-HDi 90 HP ve 1.6 e-HDi 115 HP motor seçenekleri bulunacak.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Mercedes-Benz GLA Concept tanıtıldı



Mercedes-Benz GLA Concept 2013 Şangay Auto Show'da sergilendi. Markanın yeni SUV konsepti olan Concept GLA, 4383 mm uzunluğa, 1978 mm genişliğe ve 1579 mm yüksekliğe sahip. Mercedes-Benz GLA Concept 2013'ün kaputunun altında 2.0 litrelik, 4 silindire, turbo, benzinli motor bulunuyor. 211 HP güç üreten motor, gücünü 4Matic sistemi aracılığıyla dört tekerleğe 7G-DCT çift kavramalı otomatik şanzımanla aktarıyor. Mercedes-Benz Concept GLA'da 255/45 R 20 boyutlarında lastiklere yer verilmiş.



BMW X4 Concept yüzünü gösterdi

BMW yepyeni bir modele daha imza atıyor: X4. Şangay Auto Show 2013'te tanıtılan BMW X4 Concept, seri üretime geçtiğinde, markanın 2008 yılında X6 modeliyle başlattığı Sports Activity Coupe (SAC) segmentinin yeni bir üyesi olacak. Şimdilik konsept araç olarak yüzünü gösteren BMW X4 2013'ün çok fazla değişikliğe uğramadan 2014'te ABD'deki Spartanburg fabrikasında üretime geçirilmesi planlanıyor. X3, X5 ve X6 modellerinin de bu fabrikada üretildiğini hatırlatalım. BMW Concept X4 4648 mm uzunluğa, 1915 mm genişliğe ve 1622 mm yüksekliğe sahip. BMW X4'ün dingil mesafesi ise 2810 mm. Araçta 21

inç'lik alüminyum alaşım jantlara yer verilmiş. BMW X1 sDrive16i'de ayrıca xLine ve Sport Line olmak üzere iki farklı donanım seçeneği de sunuluyor. BMW X1 sDrive16i xLine; kumaş-deri karışımı koltuk döşemeleri, spor deri direksiyon, 18 inç'lik alüminyum alaşım jantlar, ön-arka tampon ve kapı içerisinde xLine'a özel kaplamalar ve gümüş renkte ön ızgara ile standart modelden ayrışıyor. BMW X1 sDrive16i Sport Line ise; özel dikişli spor ön koltuklar, spor deri direksiyon, parlak siyah iç kaplama, parlak siyah ön ve arka tampon detayları, siyah renk ön ızgara ve 17 inç'lik alüminyum alaşım jantlara sahip.



Yeni Touareg'in ipuçları ortaya çıktı



Yeni 2014 Volkswagen Touareg hakkında önemli ipuçları içeren Volkswagen CrossBlue Coupe Concept 2013 Şangay Auto Show'da tanıtıldı. Burada sizlere fotoğraf galerisini sunduğumuz Volkswagen CrossBlue Coupe Concept, daha önce Detroit Motor Show 2013'te sergilenen 6 kişilik iç mekâna sahip Volkswagen CrossBlue Concept'in aksine 5 koltuklu bir araç. CrossBlue Coupe; 4889 mm uzunluğu, 2015 mm genişliği ve 1679 mm yüksekliği ile Touareg'den daha uzun, daha geniş ve daha alçak (Touareg: 4795 / 1940 / 1732 mm). Volkswagen CrossBlue Coupe Concept'in dingil mesafesi 2980 mm iken bu değer Touareg'de 2893. MQB platformunda geliştirilen araçta benzinli ve elektrikli motorlardan oluşan hibrit teknolojisine yer verilmiş. 2220 kg ağırlığındaki araç 6 ileri DSG şanzımanla kumanda ediliyor ve 0-100 km/s hızlanmasını 5.9 saniyede tamamlıyor. Motorların ürettiği toplam güç 415 HP, tork ise 700 Nm.

Satışlar gaza bastı

Ekonomik verilerin iyi gelmesi ve piyasaya yeni giren modellerle birlikte satışlar artmaya devam ediyor. Mart ayında 10.188 adedi yerli, 41.597 adedi ise ithal olmak üzere toplam 51.785 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

Tüketici güven endeksindeki toparlanma, Türkiye ekonomisine ilişkin beklenti ve tüketim eğilimini desteklemeye devam ediyor. Ayrıca faizlerin biraz daha düşüş göstermesiyle birlikte otomobil satışları artıyor. Renault Symbol, Citroen C-Elysee ve Peugeot 301 gibi otomobiller sayesinde B segmenti sedan modellerin satışları artarken, C segmenti sedan kategorisinde ise düşüş gözleniyor. Bu da C segmentinden B'ye kayış olduğunu gösteriyor.

Mart ayında 10.188 adet yerli otomobil satıldı. Artık Symbol modeli ithal edildiği için yerli satışları düşmeye başlayan Renault, Mart ayında 4399 adet sattı, ancak liderliği elinden bırakmadı. Onun ardından 3357 adet satışla Fiat ve 1331 adet satışla Hyundai geldi.

Mart ayında 41.597 adet ithal otomobil satıldı. 7235 adetle Volkswa-

gen ithaller arasında en fazla satış yapan marka oldu. 5116 adetle Opel ikinci, 3657 adetle Ford üçüncü geldi. 2984 adet satışla Renault ise dördüncü oldu.

Model sıralamasına gelince: 3409 adetlik satışla yeni Renault Symbol birinci olurken, 3220 adetle Fiat Linea ikinci, 1904 adetle Volkswagen Polo üçüncü oldu.

Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)		
Ay	2012	2013
Ocak	21.077	25.835
Şubat	29.189	36.814
Mart	47.270	51.785
Toplam	97.536	114.434

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Mart 2012	Ocak-Mart 2013
1 Volkswagen.....	7235.....	16.735
2 Opel.....	5116.....	9407
3 Ford	3657.....	7801
4 Renault.....	2984.....	4853
5 Hyundai.....	2612.....	5358
6 Toyota	2250.....	4551
7 Dacia	2181.....	5355
8 Peugeot.....	2017.....	4527
9 Citroen	1595.....	4382
10 ... BMW	1564.....	3255
11 ... Nissan.....	1434.....	2851
12 ... Mercedes-Benz	1357.....	2989
13 ... Audi	1343.....	2796
14 ... Chevrolet	1287.....	2920
15 ... Kia.....	959.....	2357
16 ... Skoda	904.....	1854
17 ... Seat.....	596.....	1375
18 ... Fiat	550.....	1668
19 ... Volvo.....	411.....	804
20 ... Honda.....	322.....	630
21 ... Land Rover	224.....	433
22 ... Suzuki.....	146.....	400
23 ... MINI.....	144.....	332
24 ... Chery	95.....	200
25 ... SsangYong	85.....	226
26 ... Alfa Romeo.....	81.....	219
27 ... Mitsubishi.....	79.....	270
28 ... Tata	75.....	208
29 ... Jeep	53.....	180
30 ... Subaru.....	43.....	130

Sıra Marka	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
31 ... Mazda.....	43.....	93
32 ... Porsche.....	40.....	88
33 ... Lancia	27.....	46
34 ... Geely	26.....	127
35 ... Proton	25.....	75
36 ... Jaguar	25.....	51
37 ... Ferrari	3.....	5
38 ... smart	2.....	23
39 ... Infiniti.....	2.....	5
40 ... Bentley.....	2.....	3
41 ... Lamborghini	2.....	2
42 ... Maserati	1.....	3
43 ... Aston Martin	0.....	1
Toplam	41.597	89.588

Not: Sıralamalar Mart ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1 Renault.....	4399.....	12.658
2 Fiat	3357.....	6477
3 Hyundai.....	1331.....	3411
4 Honda.....	1014.....	2072
5 Toyota	87.....	228
Toplam	10.188	24.846



Skoda Citigo lider oldu

Küçük sınıfın yeni yıldızı Skoda Citigo. Citigo, 49 adetle Mart ayının lideri oldu. 33 adet satan Fiat Panda ikinciliğe yerleşirken, 20 adetlik satışla Kia Picanto üçüncü geldi. Bu segmentin Türkiye otomobil pazar payı yüzde 0,3 civarında. Bu da A segmentine talebin fazla olmadığını gösteriyor.

A segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1Skoda Citigo	49.....	77
2 Fiat Panda.....	33.....	88
3 Kia Picanto	20.....	42
4 Fiat 500.....	14.....	21
5 Alfa Romeo Mito	10.....	45
A segmenti toplam satış.....	148.....	335
A segmenti pazar payı.....	% 0,3.....	% 0,3

Volkswagen Polo atak yaptı

Volkswagen'in tüm modelleri Mart ayında başarılıydı. Volkswagen Polo da ciddi bir atak yaparak 1904 adet sattı ve liderlik koltuğuna oturdu. Onun ardından 1791 adet satışla Opel Corsa ikinciliğe yerleşti. Son dönemlerin gözde otomobillerinden biri olan ve sportif çizgileriyle dikkat çeken yeni Renault Clio HB 1674 adet satışla üçüncü geldi.



B segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1 Volkswagen Polo	1904.....	4160
2 Opel Corsa	1791.....	3134
3 Renault Clio HB	1674.....	4677
4 Ford Fiesta	1414.....	2292
5 Hyundai i20.....	1331.....	3411
6 Dacia Sandero	911.....	2197
7 Toyota Yaris	408.....	773
8 Fiat Punto	385.....	1257
9 Peugeot 208.....	248.....	841
10 ... Seat Ibiza	236.....	375
B segmenti hatchback toplam satış ...	11.299.....	26.136
B segmenti hatchback pazar payı.....	% 21,9.....	% 18,5



B-C arası bir yerde sedan olmak

Yakın zamana kadar Renault Symbol'un dışında B segmenti sedan kategorisinde fazla bir alternatif yoktu. Yeni ve iddialı modellerin piyasaya girmeyle birlikte bu sınıfın da pazar payı yükselmeye başladı. Özellikle C sedan model müşterisinin bir kısmı B sedan pazarına yönelmeye başladı.

B segmenti sedan - en çok satan 6 otomobil

Sıra Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1Renault Symbol	3409.....	5886
2 Peugeot 301	1244.....	2429
3 Citroen Elysee	817.....	2015
4 Chevrolet Aveo Sedan	427.....	742
5 Skoda Rapid.....	303.....	365
6 Seat Toledo	65.....	65
B segmenti sedan toplam satış.....	6388.....	11.798
B segmenti sedan pazar payı.....	% 12,4.....	% 10,3



Volkswagen Golf gaza bastı

Bu aydan itibaren C segmentini de iki grupta inceleyeceğiz. Hatchback satışları son aylarda artış göstermeye başladı. Bunda yenilenen Toyota Auris ve Mercedes-Benz A Sınıfı'nın etkisi oldu. Satışlarını yükselten Volkswagen Golf 1762 adet satışla lider olurken, Opel Astra HB 1704 adet sattı.

C sedan satışları azalıyor

Yıllardır Türkiye'de en fazla otomobil C segmentinde satılır. 2013 yılında da durum böyle, ancak C sedan modellerin satışlarında bir azalma söz konusu. 3220 adet satışla Fiat Linea modeli birinci olurken, satışları artık beklenen seviyeye ulaşan Opel Astra 1330 adet satışla ikinci olmayı başardı.



Lider yine aynı

Yaklaşık iki yıldır liderliği kaptırmayan Volkswagen Passat, Mart ayında 1305 adet satarak birinciliğini devam ettirdi. Mercedes-Benz C Sınıfı'nın artık güncelliğini kaybetmesi ve insanların Mercedes-Benz CLA modelini beklemesi bu modelin satışlarının düşmesine yol açıyor. 3 Serisi ise iyi satıyor.

C segmenti hatchback - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1	Volkswagen Golf	1762	3092
2	Opel Astra HB	1704	1406
3	Toyota Auris	1071	2280
4	Hyundai i30	943	1635
5	Audi A3	528	1111
6	Mercedes-Benz A Sınıfı	525	1073
7	Citroen C4	424	1365
8	Renault Megane	293	1495
9	BMW 1 Serisi	277	444
10	Kia cee'd	251	618
C segmenti hatchback toplam satış		8963	19.285
C segmenti hatchback pazar payı		% 17,3	% 16,8

C segmenti sedan - en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1	Fiat Linea	3220	6061
2	Opel Astra Sedan	1330	2456
3	Ford Focus Sedan	1209	2638
4	Volkswagen Jetta	1204	4295
5	Renault Fluence	1066	4073
6	Honda Civic	1014	2072
7	Hyundai Accent Blue	902	2064
8	Hyundai Elantra	189	446
9	Gelly Emgrand	24	113
10	Skoda Octavia	19	96
C segmenti sedan toplam satış		11.237	26.686
C segmenti sedan pazar payı		% 21,8	% 23,3

D segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1	Volkswagen Passat	1305	2892
2	BMW 3 Serisi	911	1905
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	442	915
4	Volvo S60	292	537
5	Audi A4	252	474
6	Peugeot 508	222	490
7	Skoda Superb	188	479
8	Opel Insignia	182	401
9	Citroen C5	180	509
10	Toyota Avensis	96	184
D segmenti sedan toplam satış		4515	9561
D segmenti sedan pazar payı		% 8,8	% 8,4

BMW 5 Serisi açık ara önde

Mercedes-Benz E Sınıfı'nın yenilenmesi ve eski model satışlarının bitmesinden sonra Mercedes-Benz biraz satış kaybetti. Ancak BMW 5 Serisi bu aşamada satışlarını yükseltmeye devam etti. Aynı şekilde Audi A6 modeli de satışlarını arttırarak ikinciliğe kadar yükseldi. Bu geçiş süreci Mercedes-Benz E Sınıfı'nı üçüncülüğe düşürdü.



CLS'den devam kararı

Satılan makam araçlarının sıralamasına baktığımız zaman sportif modellerin daha ön plana çıktığını görüyoruz. Mercedes-Benz CLS'nin yanı sıra sportif çizgiler taşıyan yeni BMW 7 Serisi de bu özelliğiyle daha çok tercih ediliyor. Porsche Panamera da sportif tasarımıyla ilgi görüyor. Türkiye'deki patronların yaşı düşmeye başladı.

E segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1 BMW 5 Serisi	315.....	759
2 Audi A6	156.....	349
3 Mercedes-Benz E Sınıfı	106.....	340
4 Volvo S80	27.....	76
5 Jaguar XF	16.....	30
E segmenti sedan toplam satış	631.....	1596
E segmenti sedan pazar payı	% 1,2.....	% 1,4

F segmenti - en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1 Mercedes-Benz CLS	24.....	79
2 BMW 7 Serisi	17.....	40
3 Porsche Panamera	15.....	24
4 Mercedes-Benz S Sınıfı	14.....	58
5 Audi A8	6.....	23
F segmenti toplam satış	100.....	277
F segmenti pazar payı	% 0,2.....	% 0,2

Dacia Duster az farkla lider

Dacia Duster, sadece dokuz adet farkla Mart ayının lideri oldu. 870 adet satan Dacia Duster'ın ardından 861 adetle Nissan Qashqai geldi. Özellikle yenilenecek haberleri çıktığından bu yana Qashqai satışlarında bir düşüş gözleniyor. Duster'ın taksiciler tarafından da keşfedilmesi ayrı bir müşteri kitlesinin daha oluşmasını sağladı.



Kompakt SUV segmenti - en çok satan 10 otomobil

Sıra Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1 Dacia Duster	870.....	2340
2 Nissan Qashqai	861.....	1651
3 Volkswagen Tiguan	526.....	1237
4 Hyundai ix35	526.....	1065
5 Kia Sportage	416.....	1179
6 Nissan Juke	275.....	572
7 Chevrolet Captiva	237.....	680
8 Skoda Yeti	190.....	460
9 Ford Kuga	174.....	260
10 ... Opel Mokka	84.....	228
Kompakt SUV segmenti toplam satış	5394.....	12.430
Kompakt SUV segmenti pazar payı	% 10.....	% 10,8

Kardeş kardeşe ileri

Şubat ayında atak yaparak ilk ikiye yerleşen Land Rover modelleri, Mart ayında da aynı başarıyı gösterdiler. Satışlarını katlayan Range Rover Sport 80 adetle birinci olurken, Range Rover modeli ise 34 adet satarak ikinci geldi. Porsche Cayenne ve Volkswagen Touareg modelleri 20'şer adet satış gerçekleştirdiler. Onların ardından Jeep Grand Cherokee geldi.

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

Sıra Marka-Model	Mart 2013	Ocak-Mart 2013
1Range Rover Sport	80.....	128
2Range Rover	34.....	57
3Porsche Cayenne	20.....	51
4Volkswagen Touareg	20.....	28
5Jeep Grand Cherokee	12.....	42
Lüks SUV segmenti toplam satış	157.....	309
Lüks SUV segmenti pazar payı	% 0,3.....	% 0,3

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
 TAKİP ETMEK
 İSTERSENİZ
 LOGOYA
 TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

şirketin web sitesine ulaşılır)

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

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Web + iPad olmak

üzere 100.000'i aşkın okuyucu)

- Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi
- Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Birçok taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)
- Türkiye'nin en çok kışkırtılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

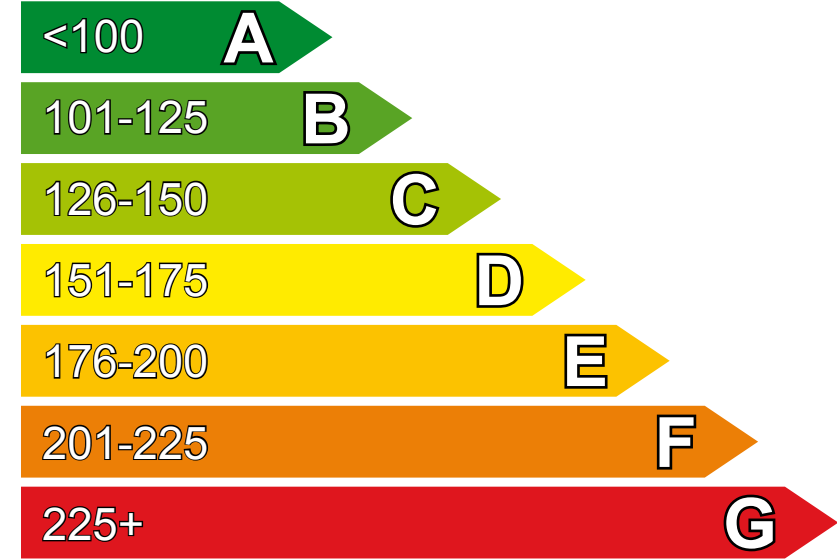
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



Dergiler sınıflandırılırsa, 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.



■ NİHAYET

Honda'nın merakla beklenen 1.6 litrelik dizel motoru ilk defa yeni nesil 5 kapılı Civic Hatchback'te yollara çıktı. 120 HP'lık bu motorun en büyük iddiası ise performans ve yakıt ekonomisi üzerine.

Yazı: Tarık Akagün / Bodrum

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





SÜRÜCÜ ODAKLI ÇİFT PARÇALI KONSOL TASARIMI YENİ MODELDE DE DEVAM EDİYOR. MATERYALLERİN DOKUNMA HİSSİ İYİ AMA İÇ MEKAN DAHA RENKLİ OLABİLİRMİŞ.

Honda'nın 2013 yılındaki en büyük kozlarından birisi kuşkusuz ki yeni ve merakla beklenen 1.6 litrelik dizel motoru i-DTEC. Yeni nesil Civic Hatchback'te sunulan 1.6 lt'lik dizel motoru, Türkiye basın toplantısı ve basın test sürüşü organizasyonu kapsamında Bodrum'da kullandık. Bilindiği gibi kompakt sınıfta dizel motorlu seçenekler çok revaçta ve Honda'nın yurtdışında 2.2 litrelik dizel motor seçeneği olsa bile, bu sınıftaki en büyük eksikliği 1.6 litrelik dizel motordur. Bu eksiklik nihayet 5 kapılı yeni Civic Hatchback 1.6 i-DTEC ile gideriliyor. Daha önceki yazılarımızda da ifade ettiğimiz gibi, 1.6 litrelik dizel motorun mevcut Civic Sedan'a adapte edilemediğinden, dizel motorun şimdilik hatchback karoserle sınırlı olduğunu hatırlatalım.

Tasarım ve iç mekan

Avrupa pazarı için İngiltere'de üretilen yeni Civic Hatchback, bir önceki nesilden biraz daha yumuşak görünse de halen sert ve keskin hatlara sahip. Burundaki siyah bölümle fark edilen otomobilin şişkin çamurluk çizgileri ve plastik dodikleri dik-



ÇİFT PARÇALI ÖN KONSOLUN ÜST KISMINDA HIZ GÖSTERGESİ VE YOL BİLGİSAYARI, ALT KISMINDA İSE HARARET, DEVİR SAATİ VE YAKIT DEPO GÖSTERGESİ MEVCUT. 6 İLERİ ORANLI MANUEL ŞANZIMANIN GEÇİŞLERİ RAHAT. ÇİFT BÖLGELİ OTOMATİK KLİMA SPORT DONANIMDA SUNULUYOR. RADYO-CD-MP3 ÇALAR STANDART.

kat çeken tasarım unsurları. Göze farklı gelen diğer bir noktaysa önceki Civic HB'de de gördüğümüz ve arka camı ikiye bölen spoiler formu üçüncü stop lambası.

Yeni Civic Hatchback'in uzunluğu eskisine göre 44 mm uzayarak 4300, dingil mesafesi 40 mm azalma ile 2595 mm, yükseklik 10 mm artışla 1470 mm, genişlik ise 5 mm artışla 1770 mm olmuş (bu değerler resmi Türkiye kataloglarından alınmıştır). 407 litrelik bagaj hacmi eskisinden 8 lt daha ufak olsa da endişelenmeye gerek yok, çünkü halen bu sınıfın en iyi değerleri arasında. Fikir vermesi açısından Auris'in 353 lt, Golf'ün 380 lt, i30'un 378 lt bagaj hacmi sunduğunu söyleyelim. Günümüzde birçok otomobilin dingil mesafesi her yeni nesilde artış gösterirken, Civic'te bunun tersi bir durum söz konusu. Honda yetkilileri azalan dingil mesafesinin yeni koltuk yapısı sayesinde arkadaki diz mesafesine etki etmediğini ifade ediyorlar. Arka koltuklardaki diz mesafesi kötü olmasa da sınıfının iyileri arasında da sayılmaz. Arka koltuk dirsek mesafesinde iddialı olan 2013 Civic Hatchback'in arka koltuk baş mesafesi biraz kısıtlı. Arka koltuk-



ların en güzel yanı MPV'leri aratmayan bir değişkenlik sağlaması. Akıllı koltuk sistemi sayesinde arka koltuk minderleri, koltuğun sırtlığına doğru pratik şekilde katlanarak, saksı gibi malzemelerin taşınmasını kolaylaştırıyor. Gelelim sürücü kodluğuna. Sürücü koltuğuna oturduğumda hissettiğim ilk şey kafamın tavana fazla yakın olması oldu. Yükseklik ayarlı sürücü koltuğunu en alt pozisyona alsam

bile kafam ile tavan döşemesi arasında kalan boşluk neredeyse bir yumraktan daha azdı (boyum 179 cm). Sürücü koltuğunu en alt konuma aldığım için, arka koltukta oturan bir kişi olması durumunda ayaklarını ön koltuğun altına doğru uzatması da mümkün olamıyor.

Yeni Civic HB'nin sürücüye yönelik ön konsolu eskiden olduğu gibi iki



parçalı. Üstte hız göstergesi ve yol bilgisayarı, altta ise motor devri, hararet ve yakıt göstergeleri mevcut. Ayrıca ekonomik sürüşler için ECON düğmesi de unutulmamış. Büyük ölçüde yumuşak dokunuşlu malzemelerin kullanıldığı iç mekana hakim renk siyah. Keşke alüminyum veya krom malzeme kullanımı ile iç mekan daha zengin gösterilseymiş.

Merakla beklenen 1.6 litrelik dizel motor

Honda Civic'in 4000 d/d'de 120 HP güç ve 2000 d/d'de 300 Nm tork üreten 1.6 i-DTEC dizel motoru şu an Honda gamında yer alan 2.2 litrelik i-DTEC motorla birlikte ikinci dizel motor. 175 kg'lık ağırlığı ile 1.6 litrelik dizel motorlar arasında en hafifi olduğu söylenen 1.6 i-DTEC, 2.2 litrelik i-DTEC motora göre 47 kg daha hafif ve 1500 d/d'deki iç sürtünmesi yüzde 40 kadar azaltılmış. Bu motor da Honeywell bünyesindeki Garret'in üretimi olan maksimum basıncı 1.5 bar olan yeni tasarım bir turbo kullanılmış. Yakıtı 1800 barla püskürtebilen enjeksiyon sistemi ise Bosch'tan.

Sürüş özellikleri

1.6 dizel motorlu Honda Civic



sportif sayılabilecek sürüş özelliklerine sahip. Motor ilk çalıştırma anında dizel olduğunu belli ediyor ama bu ses kesinlikle rahatsızlık vermiyor. 1700-1800 d/d'ye kadar çok ateşli olamayan ama tatminkar çekiş sunan 1.6 litrelik dizel motor, bu devirden sonra kendisine gelmeye başlıyor ve maksimum tork devrinin ortaya çıktığı 2000 d/d'den sonra ise iyice kendisine geliyor. Motora eşlik eden

6 ileri oranlı manuel şanzımanla otomobil kullanmayı zevk haline getiren unsurlardan. Vites yolu çok kısa, ayrıca geçişler de pürüzsüz. Bu zevk direkt tepkiler veren direksiyon sistemi ile tamamlanıyor. Hız göstergesinin kenarında yeşil-mavi olarak değişen aydınlatmalar ise sürücünün kullanım tarzına yönelik olarak değişiyor. Gaza biraz fazla basıldığında mavi olan aydınlatma, ekonomik sürüş ku-

**PRATİK ŞEKİLDE
KATLANABİLEN ARKA
KOLTUKLARDA BAŞ
MESAFESİ YETERSİZ.
ARKA ÇAMURLUK ÜSTÜ
SPOYLER VE GİZLİ
ARKA KAPI KOLLARI
SPORTİF DETAYLAR. ÖN
KOLTUKLAR RAHAT.**



rallarına uygun olarak gaza dikkatli basıldığında yeşile dönüyor. 0-100 km/s hızlanmasını 10.5 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı ise 207 km/s ki, bu değer 1.6 litre dizel motorlu kompakt hatchback'ler arasındaki en iyi değer. Daha da sevindirici olanı bu performansa rağmen fabrika verilerine göre ortalama 3.6 lt/100 km'lik tüketim ve 94 g/km'lik CO2 emisyon değerleriyle sı-

nının en başarılı değerlerini sunması. Bu değer 205/55 R16 ebadında lastiklere sahip Comfort donanım seviyesi için geçerli. Bizim kullandığımız 225/45 R17 ebadında lastiklere sahip Sport donanımında ise ortalama tüketim 3.7 lt/100 km, CO2 emisyonu ise 98 g/km.

Honda yetkilileri, Civic HB 1.6 i-CDTi'nin en iddialı olduğu konulardan birisinin iç mekan gürültüsü olduğunu ifade ediyorlar. Otomobilin rüzgar direnç katsayısı 0.27 Cd'ye indirgenmiş, gövde altı neredeyse dümdüz olarak tasarlanmış ve ekstra kapı fitilleri uygulanmış. Ama asıl ilginç olansa ANC (Active Noise Cancellation) sisteminin varlığı. Aktif gürültü önleme veya aktif ses yalıtımı olarak tercüme edilebilecek bu sistemde otomobilin tavanında biri önde, di-

ğeri arkada olmak üzere iki mikrofon bulunuyor. Otomobilin çalışması ile aktif hale gelen bu mikrofonlar iç mekandaki düşük frekanslı sesleri algılıyor ve kapı içindeki alt hoparlörlerden karşıt frekansı yayarak iç mekandaki gürültüyü azaltıyor. Bu sistemi yeni nesil kulaklıklardaki gürültü önleme fonksiyonuna benzetebiliriz.

Kullanım sırasında nasıl diye soracak olursanız, yeni nesil VW Golf'ten daha sessiz hissiyatı vermediğini söyleyebilirim. Önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon sistemine sahip Civic 1.6 i-DTEC, eskisinden daha yumuşak ve konforlu sürüşe sahip. Arka aksta eskiye göre bir takım değişiklikler söz konusu. Stabilitateyi arttırmak için negatif kamber açısı arttırılmış. Konforu arttırmak ve daha yumuşak bir sürüş sağ-

lamak için sıvı dolgulu burçlar kullanılmış. Yol tutuş güvenli. Zor durumla ise VSC sistemi üzerine düşen görevi başarıyla yaparak aracı yolda tutuyor. Aracın tasarım özelliğinin bir sonucu olarak sol virajlarda eğimli A sütunu nedeni ile çapraz görüşün kısıtlandığını, arka görüşün ise eskisinden iyi olmasına rağmen halen çok iyi olmadığını belirtelim.



120 HP'LİK 1.6 LT. DİZEL MOTOR HEM EKONOMİK, HEM DE PERFORMANSLI. DEPO KAPAK KUMANDASI VE MOTOR KAPUTU AÇMA KOLU SÜRÜCÜNÜN AYAK BÖLGESİNDE.



407 LT'LİK BAGAJ ESKİYE GÖRE BİRAZ UFAK OLSA DA HALEN ÇOK GENİŞ. ANC SİSTEMİNİN İKİ MİKROFONUNDAN BİRİSİ ÖN TARAFTA, HARİTA LAMBASI BÖLGESİNDE.

Honda Civic HB 1.6 i-DTEC Sport

Fabrika verileri

Motor:	1597 cc, 4 silindirli, 16V, DOHC
Şanzıman:	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	120 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	207 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4300 / 1770 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	407 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.1 / 3.5 / 3.7 lt/100 km
Baz fiyat /test aracı fiyatı:	30.600 / 33.750 TL

- + Tüketim, şanzıman
- Görüş açıları, arka koltukta baş mesafesi

98 g/km **A**

Sonuç

Yeni Honda Civic 1.6 i-DTEC, 120 HP'lik motoru, performansı, vites geçişleri ve tüketim iddiası ile öne çıkan bir seçenek. Comfort donanım seviyesinde 61.000 TL'lik, Sport donanım seviyesi ise 64.000 TL'lik satış fiyatına

sahip 2013 Honda Civic HB 1.6 i-DTEC'in her iki donanım seviyesinde de ekipman listesi oldukça uzun. Ama manuel şanzımanlı VW Golf 1.6 TDI 105 HP Comfortline'ın 59.300 TL'lik fiyata sahip olduğu ve fena sayılmayacak bir ekipman seviyesi sunduğu da bir gerçek.



MARKANIN YENİ KALBI

Skoda yöneticileri tarafından “Markanın kalbi” olarak tanımlanan Octavia, üçüncü jenerasyonu Türkiye yollarına çıktı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Skoda Medya



Skoda'nın Türkiye distribütörü Yüce Auto, yeni nesil Octavia modelini şirketin yeni Genel Müdürü Tolga Senyücel'in ilk kez basınla bir araya geldiği bir toplantıyla tanıttı. Toplantının ardından yeni Octavia'nın 1.6 TDI motorlu, 7 ileri DSG şanzımanlı ve Elegance donanımlı versiyonunu

test etme fırsatı bulduk.

Yeni tasarımın ikinci temsilcisi

Yeni Octavia, Mart ayında lanse edilen Rapid modelinin ardından, Skoda markasının yeni tasarım anlayışına sahip ikinci model. Global anlamda Skoda satışlarının yüzde 44'ünü

temsil eden ve bu nedenle Skoda yöneticileri tarafından “Markanın kalbi” olarak adlandırılan Octavia, ülkemizdeki Skoda satışlarında yüzde 30'luk paya sahip. İlk kez 1996 yılında yollara çıkan otomobil, yerini 2004'te ikinci jenerasyona bırakmıştı. 2013'e geldiğimizde ise üçüncü jenerasyonla

karşı karşıyayız. Hatchback ve sedan gövde tiplerinin bir karışımı, liftback olarak adlandırılan karosere sahip olan yeni Octavia, eskisinden 90 mm daha uzun (4659 mm), 45 mm daha geniş (1814 mm) ve 1 mm daha alçak (1461 mm). Otomobilin 2680 mm'lik dingil mesafesi ise eskiye göre 108



**KUMANDA BİRİMLERİ
ERGONOMİK
YERLEŞTİRİLMİŞ. RENKLİ
VE DOKUNMATİK EKRAN
İŞLEVSEL. MOTOR START
BUTONUyla ÇALIŞIYOR.**



mm daha uzun. Modern ve sade tasarımıyla dikkat çeken yeni Skoda Octavia, Volkswagen Grubu'nun birçok farklı modelde kullanmaya başladığı yeni MQB platformunda geliştirilmiş. Otomobilin 590 litrelik (tam boy stepneyle 568 litreye düşüyor) devasa bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1530 litreye kadar çıkıyor.

İç mekân geniş ve ferah

Dış boyutlar bakımından uzayan ve genişleyen yeni Octavia, bu avantajı iç mekânına yansıtmayı başarmış. Öyle ki; arka koltukta oturanlar daha geniş diz mesafesine (73 mm) ve daha fazla baş mesafesine (980 mm) kavuşmuş. Ayrıca, ön koltuklardaki baş mesafesi 8 mm, dirsek mesafesi 39 mm, arka koltuklardaki dirsek mesafesi ise 26 mm artmış. Kısacası yeni Octavia'nın iç mekânı, önde ve arkada geniş rahat oturma alanları sunmayı başarıyor. Öte yandan, araçta işlevsellik de unutulmamış. Gerekeşya gözü, gerekse bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor. Kapı içindeki gözlerin yumuşak malzemeye kaplı olması, VW Golf'ten bildiğimiz şık bir ayrıntı. Koltuk arkasındaki cepler, ön ve arkadaki kapaklı kol

dayamalar, kapaklı torpido, ön yolcu koltuğunun altındaki çekmece ve çift taraflı bagaj halısı (halı-kauçuk) işlevselliği artırıyor. Arka koltuklar öne katlandığında zeminin dümdüz olmaması ise bir dezavantaj.

Dizel-otomatik kombinasyonu

Yeni Octavia, Türkiye yollarına 1.2 TSI 105 HP, 1.4 TSI 140 HP ve 1.6 TDI 105 HP olmak üzere üç farklı motorla çıktı. Benzinli motorlarda 6 ileri manuel ve 7 ileri DSG, dizel motorda ise 5 ileri manuel ve 7 ileri DSG seçenekleri sunuluyor. Lansmanda kullandığımız test aracında ise 1.6 TDI motor ve 7 ileri DSG şanzıman bulunuyordu. Elegance donanımıyla hayli zengin özelliklere sahip olan bu versiyon, 105 HP güç ve 250 Nm tork üreten turbo dizel motoruyla sürücüsüne 194 km/s maksimum hız sunuyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.9 saniye. Karbondioksit salımı sadece 102 g/km olan otomobilin ortalama yakıt tüketimi 3.9 lt/100 km olarak veriliyor ki bu çok düşük bir değer. Biz İstanbul'da Ortaköy-Kilyos gidiş-geliş parkurunda 6.3 lt/100 km ortalama elde ettik. Start-Stop sistemi, fren enerjisi geri kazanım sistemi ve aracın eskisinden 102 kg daha



OTOMOBİLDE İRİLİ-UFAKLI, KAPAKLI-KAPAKSIZ ÇOK SAYIDA EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIĞA YER VERİLMİŞ. ÖNDE VE ARKADA GENİŞ VE FERAH OTURMA ALANLARI BULUNUYOR. ELEKTRİK KONTROLLÜ SÜRÜCÜ KOLTUĞUNDA SÜRÜŞ POZİSYONUNU BULMAK KOLAY.



hafif olması, yakıt tüketimini düşüren etkenler. Motor, çift kavramalı otomatik şanzımanla uyumlu çalışıyor. Vites değişimleri hızlı, kararlı ve sarsıntısız gerçekleşiyor. Direksiyon sisteminin tepkileri de yeterli. Görüş açıları geniş. Sert süspansiyon sistemi konforu olumsuz yönde etkiliyor. Fren hissi iyi, ama elbette bu konudaki kesin kararımız, gerçekleştireceğimiz videolu testte belli olacak. Euro NCAP çarpışma testinde 5 yıldız almayı başaran yeni Octavia'da altı hava yastığı ile ESP, ABS, ASR (patinaj önleyici), EDL (elektronik diferansiyel kilidi) gibi önemli elektronik sürüş destek sistemleri standart olarak sunuluyor. Diz hava yastığı ise opsiyonel donanımda yer alıyor.

Bu yılki hedef 3000 adet

Skoda Türkiye Genel Müdürü Tolga Senyücel, bu yıl 3000 adet yeni Octavia satmayı planladıklarını açıkladı. 2015 yılının sonuna kadar her altı ayda bir yeni modeli satışa sunacaklarını belirten Senyücel, bu yıl sona ermeden makyajlı Superb, makyajlı Yeti ve Rapid Spaceback modellerinin bayilerdeki yerini alacağını ifade etti. Skoda'daki esas büyümenin 2014 yılında olacağına



YENİ OCTAVIA'NIN 568 LİTRELİK DEVASA BAGAJI, ARKA KOTUKLAR ÖNE KATLANDIĞINDA 1530 LİTREYE ÇIKIYOR. BAGAJ KENARLARINDA İŞLEVSEL BÖKÜMLER VAR. FAR YIKAMA, KAPI AYDINLATMASI VE ARKA CAM PERDESİ GİBİ DONANIMLAR KONFORU ARTTIRIYOR. KLİMA ARKA KOLTUKLARA DA HİZMET VERİYOR.





Skoda Octavia 1.6 TDI CR 105 HP DSG Elegance

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman: 7 ileri otomatik (DSG)
 Maksimum güç: 105 HP @ 3000-4000 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2750 d/d
 Maksimum hız: 194 km/s
 0-100 km/s: 10.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4659 / 1814 / 1461 mm
 Bagaj hacmi: 568-1530 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 4.6 / 3.5 / 3.9 lt/100 km
 Baz fiyat (1.2 TSI Ambition) / Test aracı: 45.490 TL / 65.490 TL

- ➕ Tüketim, bagaj hacmi, emisyon, geniş iç mekân
- ➖ Sert süspansiyon, marka hâlâ hedeflenen imaja ulaşmadı

102 g/km **B**

işaret eden Senyücel, bu yılki Türkiye toplam satış hedeflerini ise, geçen yıla göre yüzde 15'lik artışla 11.500 adet olarak açıkladı.

Baz fiyat 45.490 TL

Şu an lansmana özel kampanyalı fiyatlarla satılan yeni Skoda Octavia, baz versiyon 1.2 TSI Ambition modelinde 45.490 TL'lik etikete sahip. 1.4 TSI'nın baz fiyatı 51.190 TL, 1.6

TDI'nın baz fiyatı ise 53.740 TL. En pahalı yeni Octavia versiyonu ise, bu sayfalarda aktardığımız Elegance donanımlı 1.6 TDI DSG ve fiyatı 65.490 TL. Volkswagen Grubu'ndaki birçok modelle aynı motor ve şanzımanı kullanan, buna karşın onlardan daha uygun fiyata sahip olan Skoda, her geçen gün yukarıya çıkan imajını geliştirdikçe daha yüksek satış adetlerine ulaşacaktır.

DENGE UNSURU

Bridgestone'un ülkemizde yeni satılmaya başlanan lastiği Turanza T001, konfor ve emniyet kriterlerini dengeli şekilde bir araya getirmiş.

Yazı: Tarık Akagün / İstanbul

Fotoğraflar: Bridgestone Medya – Tarık Akagün

Bridgestone, yeni lastiği Turanza T001'in Türkiye tanıtımını, eski Formula 1 pilotu ve şu an Bridgestone lastik geliştirme ekibinin bir üyesi olan Stefano Modena'nın da katılımıyla İstanbul'da gerçekleştirdi. Turanza ER300'ün yerini alan Turanza T001'in sürüş süvenliği, sürüş konforu ve verimlilik konularında yerini aldığı lastiğe göre ilerlemeler kaydedilmiş.

Daha geniş yağmur olukları sayesinde sağladığı hızlı su tahliyesi ile Turanza T001'in ıslak zemindeki fren mesafesi ER300'e göre yüzde 2 azaltıldığı ve suda kızaklamaya karşı direnci yükseltildiği ifade ediliyor. Yüksek dayanıma sahip yanıl bloklar ise bir başka emniyet kriteri olan fren mesafesini kısaltırken; yol tutuş ve viraj alma performansını yükseltmeyi he-



defliyor. Dışta kalan yağmur oluşuna bağlı daha ince oluk ise gürültü seviyesini kontrol altında tutmayı sağlıyor. Eski lastiğe göre gürültü seviyesi 1 dB azaltılan T001, daha şimdiden 2016 yılının kriterlerini karşılıyor. Nano-ProTech adı verilen özel lastik hamuru sayesinde yuvarlanma direnci yüzde 19 azaltılmış ve bunun sonunda yüzde 2.3'e varan bir yakıt ekonomisi sağlandığı belirtiliyor. Biz de bu yeni nesil lastiği Mercedes-Benz E 250'nin altında, İstanbul yollarında denedik. Kapsamlı bir test olmamasına rağmen Turanza T001, gerek akustik konforu, gerekse darbe emiş konforu olarak farkını ortaya koydu. Özellikle dalgalı asfaltta ve kanalizasyon rögarları üzerinden geçerken sağladığı konfor beğenimizi topladı.

Pazardaki 16 inç ve üstü jantları kullanan araçların yüzde 96'sını kapsayacak ebat çeşitliliğine sahip Turanza T001'in 15, 16, 17 ve 18 inçlik ve 185-245 taban genişliğine sahip, çeşitli hız ve yük endekslerinde 50 civarında seçeneği mevcut. Birçok ebadı Türkiye'de üretilen Turanza T001 fiyat olarak ise 195/65 R15 91V ebadında 150 TL'den başlayan etikete sahip.



**BRIDGESTONE TURANZA
T001, YERİNİ ALDIĞI
ER300'E GÖRE DAHA
ÜSTÜN. ÖZELLİKLE DE
KONFOR KONUSUNDA.**

e-otodergi iPad'de

**GÜNCELLEME
YAYINLADIK
İNDİRMEK İÇİN
TIKLAYIN!**



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

Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



**VIDEOLU TEST CİHAZI;
UYDU ANTENİ, 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 59 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.**



ÖĞRENCİ İŞİ

Ford'un ilk defa bir Avrupa modelinde makyajlı Fiesta'da kullandığı MyKey sistemi, otomobilin maksimum hızının sınırlandırarak çocuklarının hızlı gitmesinden endişelenen ebeveynleri rahatlatıyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Kullandıkları otomobili genç ve hareketli çocukları ile paylaşan ebeveynlerin akıllarında genelde "acaba çocuğum aşırı hız yapar mı?" sorusu olur. Makyajlanarak Aston Martin taklidi bir burun yapısına kavuşan Fiesta, gerek Trend, gerekse Titanium donanım seviyesinde standart olarak sunduğu Ford MyKey sistemi ile endişeli ebeveynlerin derdine derman oluyor. Bu sistemde otomobilin yedek anahtarlarına çeşitli yetkiler veriliyor ve böylece otomobilin maksimum hızını, müzik sisteminin ses seviyesini sınırlandırabilmek mümkün olabiliyor. Ayrıca emniyet kemeri takılmaması halinde müzik sisteminin sesinin kapatılması sayesinde hızlı gençlerin sürat yapmasını ve yüksek sesle müzik dinleyip etrafa rahatsızlık vermesinin önüne bir nebze de olsa geçilebilmek mümkün. Bir tesadüf neticesinde biz de testimizi kısıtlanmış anahtar ile yaptık. Test aracımızın maksimum hızı 140 km/s ile sı-



OTOMOBİLİN İÇ MEKANINDA MÜZİK SİSTEMİ DÜĞMELERİNİN DEĞİŞTİĞİ, ÖNCEDEN KIRMIZI OLAN KADRAN AYDINLATMALARININ İSE MAVİ OLDUĞU GÖZÜKÜYOR.



MAKYAJLA BİRLİKTE EN BÜYÜK DEĞİŞİM KUŞKUSUZ Kİ BURUN KISMINDA. İÇ MEKANDA KAPI İÇİ ERGONOMİSİ İYİLEŞTİRİLMİŞ. ARKADA SUNULAN ALAN YETERLİ.



nırlandırılmıştı. Kadranda gözüken hız 140 km/s iken gerçekteki hızımızı ise 132 km/s olarak ölçtük.

Profesyonel test cihazımız ile yaptığımız akselerasyon ölçümlerinde, hızlanma performansı fabrika verilerinden biraz daha yavaş çıksa da (videoda görebilirsiniz) açık söylemek ge-

rekirse benim beklediğimden biraz daha iyi çıktı. Çünkü günümüzde 1.6 litrelik bir motordan elde edilen 105 HP'lik güç fazla bir şey ifade etmiyor ve bu güçteki bir motorun manuel dışında bir şanzımanla kombine edilmesi genelde zayıf performans olarak günlük hayata yansıyor. Powershift adlı çift kavramalı şanzımana sahip Fiesta

1.6i 105 HP ise bu genellemenin dışında. Performansı törpülemeyen bu şanzımanın vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız. Ama ne yazık ki düşük hızda yapılan şehiriçi sürüşlerinde vites değişimleri sırasında hafif mekanik sesler kulağa geliyor. Manuel vites değiştirmek içinse vites topuzunun sol üst yanındaki +/- butonlarına basmak gere-



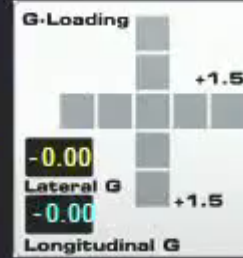


6 İLERİ ORANLI POWERSHIFT'İN VİTES GEÇİŞLERİ HIZLI AMA BAZEN MEKANİK SESLER DUYULUYOR. 276 LİTRELİK BAGAJ HACMİ ORTALAMA. VİRAJLARDA GÜVENLİ. ESP, POWERSHIFT ŞANZİMANLA STANDART.

kiyor. Bu kullanışsız manuel kullanım yöntemi umarım Ford marka araçlarda gelenek haline gelmez. Vites değişimleri için vites topuzunu ileri-geri itmek gibi basit ve insan refleksine uygun bir yöntem varken bu araçtaki yöntem keyifsiz ve can sıkıcı. Otomobilin yol tutuş özellikleri bir Ford geleneği olarak güvenli. Direksiyon tepkileri de direkt ve sürücüyü iyi iletişim kuruyor. Bu noktada Powershift şanzımanlı Fiesta'larda ESP'nin standart, manuel şanzımanlılarda ise opsiyonel olduğunu söyleyelim. Otomobilin iç mekandaki işçilik seviyesi eskisine göre biraz daha iyileştirilmiş ve parçalar yerlerine daha sağlam oturulmuş hissi veriyor. İç mekandaki en büyük gelişim ise kapı içi düğmelerin ergonomisinde yaşanmış. Bununla birlikte eskiden kırmızı olan gösterge

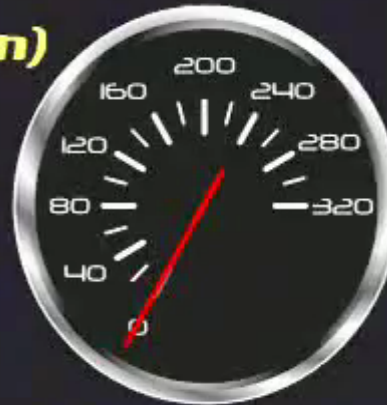


VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



Hızlanma Süre (sn)

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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Sonuç

Makyajlı Fiesta, model gamına eklenen 1.6 litre benzinli motor + Powershift şanzıman seçeneği ile şehir içi için yeterince kullanışlı bir kombinasyon ortaya çıkarmış. Biz 700 km'yi bulan kullanımımız sonunda ortalama 7.9 lt/100 km'lik tüketim değeri elde ettik ki, bu değer benzinli bir motor için fena sayılmaz. Trend donanım seviyesinde 36.700 TL'den başlayan fiyatlarla satılan Fiesta 1.6i 105 HP Powershift A/T'nin Titanium donanım seviyesindeki fiyatıysa 39.295 TL. Test aracımızdaysa opsiyon listesindeki Sony müzik sistemi (1765 TL, Bluetooth ve sesli komut özellikleri ile geliyor), Titanium X Paket (1570 TL, otomatik karanlık iç dikiz aynası, otomatik yanan farlar, yağmur sensörü, hız kontrol sistemi, karartılmış arka camlar) ve metalik boya (835 TL) mevcuttu.

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

Ford Fiesta 1.6i 105 HP Powershift A/T Titanium

Fabrika verileri

Motor: 1597 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri oranlı Powershift
 Maksimum güç: 105 HP @ 6300 d/d
 Maksimum tork: 150 Nm @ 4200-4500 d/d
 Maksimum hız: 184 km/s
 0-100 km/s: 10.5 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 3969 / 1764 / 1495 mm
 Bagaj hacmi: 276 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.4 / 4.5 / 5.9 lt/100 km
 Baz fiyat /test aracının opsiyonsuz fiyatı: 36.700 / 39.295 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 3.8 sn
 0-80-km/s: 7.45 sn
 0-100 km/s: 10.7 sn
 0-120 km/s: 15.25 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de): 6.9 sn
 80-120 km/s (D'de): 8.2 sn

Frenleme

100-0 km/s: 38.6 m
 80-0 km/s: 23.7 m
 50-0 km/s: 9.2 m

+ Yol tutuş, çekiş, hızlı şanzıman

- Tavanda tutamak yok, arka çapraz görüş, şanzıman-
da zaman zaman mekanik

138 g/km

C



ENERJİK DİZEL

Renault'nun Energy serisi yeni 130 HP'lık 1.6 dizel motoru, coupe karosere makul bir performans ve tüketim değeri kazandırmış. GT Line donanım seviyesi ile de sportiflik pekiştirilmiş.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





KARBON GÖRÜNÜMLÜ KAPLAMA, ALÜMİNYUM PEDALLAR VE KIRMIZI DİKİŞLER GT LINE DONANIM SEVİYESİNİN FARKLARI. İÇ MEKANDA UFAK TEFEK EŞYALARA YÖNELİK GÖZLERİN EKSİKLİĞİ HİSSEDİLİYOR.

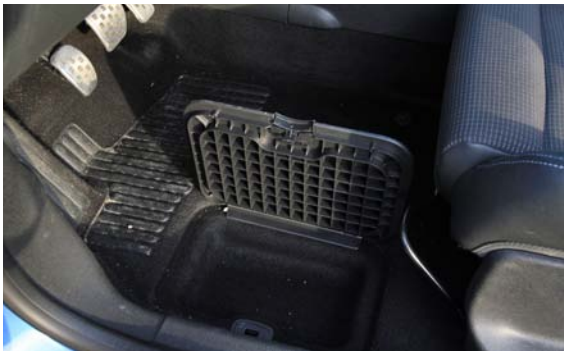
2012 yılında makyajla birlikte yeni yüze kavuşan Megane ailesinin en büyük sürprizi ise motor gamına eklenen yeni 1.6 litrelik, 130 HP gücündeki dizel motor seçeneği olmuştu. Biz de bu motoru, Renault Megane'ın sportif yüzünü temsil eden GT Line donanım seviyesindeki coupe karo-serde denedik.

Sportif detaylar

Megane Coupe zaten ana hatlarıyla göze güzel gelen bir otomobildi. GT Line donanım seviyesinde ise birkaç ufak detayla daha sportif bir görünüm sağlanmış. Burun yapısında diğer modellerden farklı radyatör ızgarası bulunan GT Line'ın LED'li çentik formlu gündüz farları da tamponun alt köşelerine alınmış. İç mekanda da diğer versiyonlara göre bir takım farklar var. Kırmızı dikişli direksiyon simidi ve vites topuzu, karbon görünümü ön konsol kaplaması, alüminyum alaşım pedal takımı ve spor koltuklar bu farkların en fazla öne çıkanları. Spor koltuklar çok rahat ve bu koltuklar yan yükseltileri sayesinde hızlı girilen virajlarda insanın koltuktan kaymasını engelliyor. Test aracımızda da



**NAVİGASYON KUMANDASI
VİTESİN ARKASINDA.
ZEMİNDEKİ GÖZ ÖZEL
EŞYALARI MERAKLI
GÖZLERDEN SAKLIYOR.**



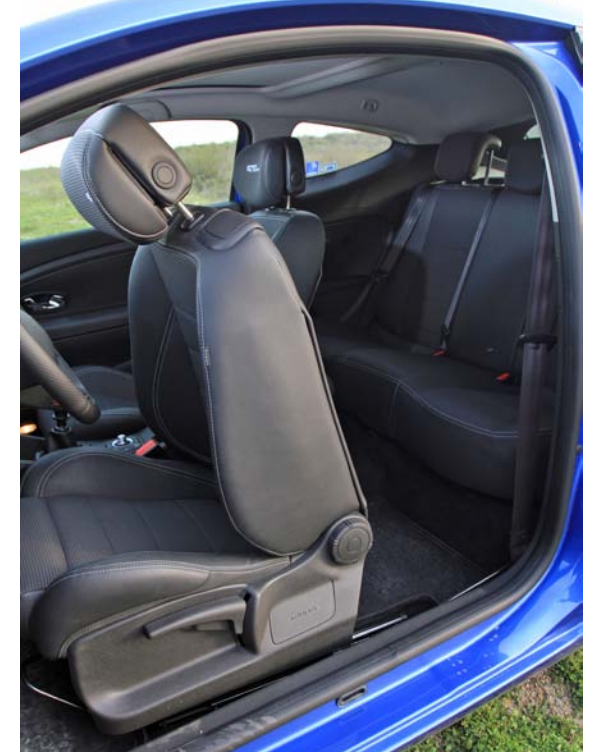
bulunan geri görüş kamerası, navigasyon ve şerit takip asistanını barındıran Teknoloji Paketi 3100 TL'ye opsiyonel olarak alınıyor. Şerit takip asistanının düğmesi ise bilmeyen kişilerin bulamayacağı bir şekilde dikiz aynasının alt kısmına yerleştirilmiş. Ama bu çok büyük bir sorun değil. Asıl sorun iç mekanda ufak tefek eşyalara yönelik eşya gözlerinin yetersiz olması. Megane Coupe'nin arka koltuklarındaki omuz mesafesi gayet yeterli ama baş mesafesi 5 kapılı kardeşine göre daha alçak olan tavan çizgisi nedeniyle biraz daha kısıtlı. Ayrıca arka koltukta oturanlar otomobilin kalın C sütunu ve yükselen bel çizgisi nedeniyle etrafı görmekte biraz sıkıntı yaşayabilirler. C sütununun tasarımı arka çapraz görüşü de olumsuz etkiliyor.

Sürüş özellikleri

Megane Coupe, hatchback kardeşine göre biraz daha sert süspansiyona sahipti. GT Line'da ise süspansiyon biraz daha sert ve sportif kullanıma daha uygun. Bu sertlikten şikayetçi olanlar çıkabilir ama GT Line'ın özelliği zaten hafif sportif olması. Bununla beraber direksiyon sistemi de diğer versiyonlardan biraz daha iyi tepkiler veriyor. Otoyolda stabil olan oto-



**GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. ÖN KOLTUKLAR
SPORTİF SÜRÜŞE UYGUN. ARKADA BAŞ MESAFESİ BİRAZ
KISITLI.**





*344 LT'LİK
BAGAJ ARKA
KOLTUKLARIN
YATIRILMASI İLE
991 LT OLUYOR.*

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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

mobil virajlarda da güvenli. Gelelim motora... 6 ileri oranlı manuel şanzımanla kombine edilmiş 1.6 litre-lik turbo dizel motor, Renault gamının eski 1.9 litrelik motorunun yerini alması için geliştirilmiş. 130 HP güç ve 320

Nm tork üreten bu motorun maksimum torkunun yüzde 80'inini 1500 d/d'den itibaren sunması ise alt devirlerde bile yeterli çekiş anlamına geliyor. Ayrıca bu motor 4500 d/d'ye kadar rahatça devir çevirebiliyor. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 9.8 saniyede tamamlayan otomobil, GPS teknoloji- li test cihazımızla yaptığımız testlerde 9.6 saniye ile bundan biraz daha bir dereceye imza atmasını bildi. 500 km'yi aşan test sürecin- deki tüketim değeri ise 5.7 lt/100

km oldu.

Sonuç

Megane Coupe 1.6 Energy dCi 130 HP performans ve tüketim olarak başarılı. 65.450 TL'den başlayan fiyat ise biraz yüksek ve bu fiyat test aracımızdaki cam tavan (1850 TL), Teknoloji Paketi (3100 TL) ve metalik renk (900 TL) gibi ekstralarla daha da artıyor.



Renault Megane Coupe 1.6 Energy dCi 130 HP GT Line

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	130 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	9.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4312 / 1804 / 1423 mm
Bagaj hacmi:	344-991 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	4.8 / 3.6 / 4.0 lt / 100 km
Baz fiyat:	65.450 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	3.2 sn
0-80 km/s:	6.35 sn
0-100 km/s:	9.6 sn
0-120 km/s:	13.5 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4./5. viteste):	7.7 / 10.35 sn
80-120 km/s (5./6. viteste):	10.1 / 11.5 sn

Frenleme

100-0 km/s:	37.0 m
80-0 km/s:	23.4 m
50-0 km/s:	9.2 m

- + Yol tutuş, tüketim, tatminkar performans
- Opsiyonlarla çok artan fiyat, arka çapraz görüş

104 g/km **B**

DİZEL NİYETİNE

1.2 litrelik benzinli motora sahip C-Elysee, 1.6 litre dizel kardeşinden biraz daha fazla tüketse de, fiyatının aynı donanım seviyesinde 7550 TL daha az olması, özellikle fazla yol yapmayanların dizel yerine tercih edebileceği anlamına geliyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**YÜKSEK ÖN
KONSOLUN İŞÇİLİĞİ
MUNTAZAM.
KLİMA DİJİTAL
GÖRÜNÜMLÜ AMA
MANUEL.**



Otomobil sahibi olmak birçok ailenin hayali ve küçük sınıf sedanlar bu hayali gerçekleştirmenin en kolay yollarından. Her otomobil sınıfında olduğu gibi bu sınıfta da dizel motorlu seçenekler yakıt masrafı korkusu ne-

deniyle birçok kişinin aklını çelse de, az yol yapan kişiler için benzinli ve küçük motorlu versiyonlar daha cazip olabilir. Mesela bu sayfada bir örneği görülen Citroen C-Elysee 1.2 VTi 72 HP Confort gibi. 1.2 litrelik 72 HP'lik,

3 silindirli benzinli motorun sunduğu performans, 1.6 litrelik, 92 HP'lik turbodizelin gerisinde. Ama aynı donanım seviyesinde 7550 TL daha düşük fiyata sahip olması bunu affettirebilir. Sonuçta bu tip otomobiller kü-

çük bütçeli tüketicilere yönelik üretiliyor ve 7550 TL ile 1655 lt benzin alabilmek mümkün (1 lt 95 oktan benzin fiyatı 4.56 TL olarak alınmıştır). Ve bu meblağ ile bizim test sürecinde elde ettiğimiz 6.7 lt/100 km'lik tüketim ve-



risine göre 27.000 km yol yapılabilir ki bu da ortalama bir kullanıcının yaklaşık 2 yılda yaptığı yola denk geliyor.

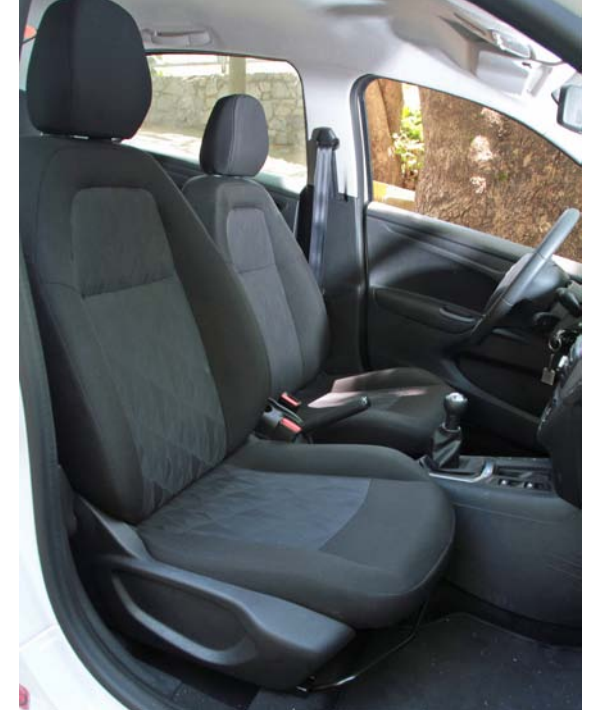
1.2 litrelik motor 72 HP'lik maksimum gücünü 5500 d/d'de üretirken,

110 Nm'lik maksimum torkunu ise 3000 d/d'de üretiyor. Atmosferik bir motor için maksimum tork devrinin ortaya çıktığı devir düşük sayılabilir. Bu veriler ışığında zaten kimse hızlı bir otomobil bekleyemez. 1.2 lt'lik

motorun çekişi gayet tatminkar ve 80 km/s'ye kadar 1029 kg'lık aracı kabul edilebilir şekilde hızlandırabiliyor. Bu hızdan sonraysa biraz nazlanmaya başlıyor. 3 silindirli motorların kendine has sesi iç mekanda duyulu-

yor. Hız arttıkça ise bu ses daha geriplanda kalmaya başlıyor ve yol, rüzgar sesleri kendilerini belli ediyor.

Önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu sistemden meydana gelen

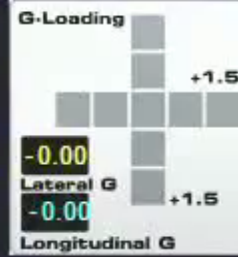
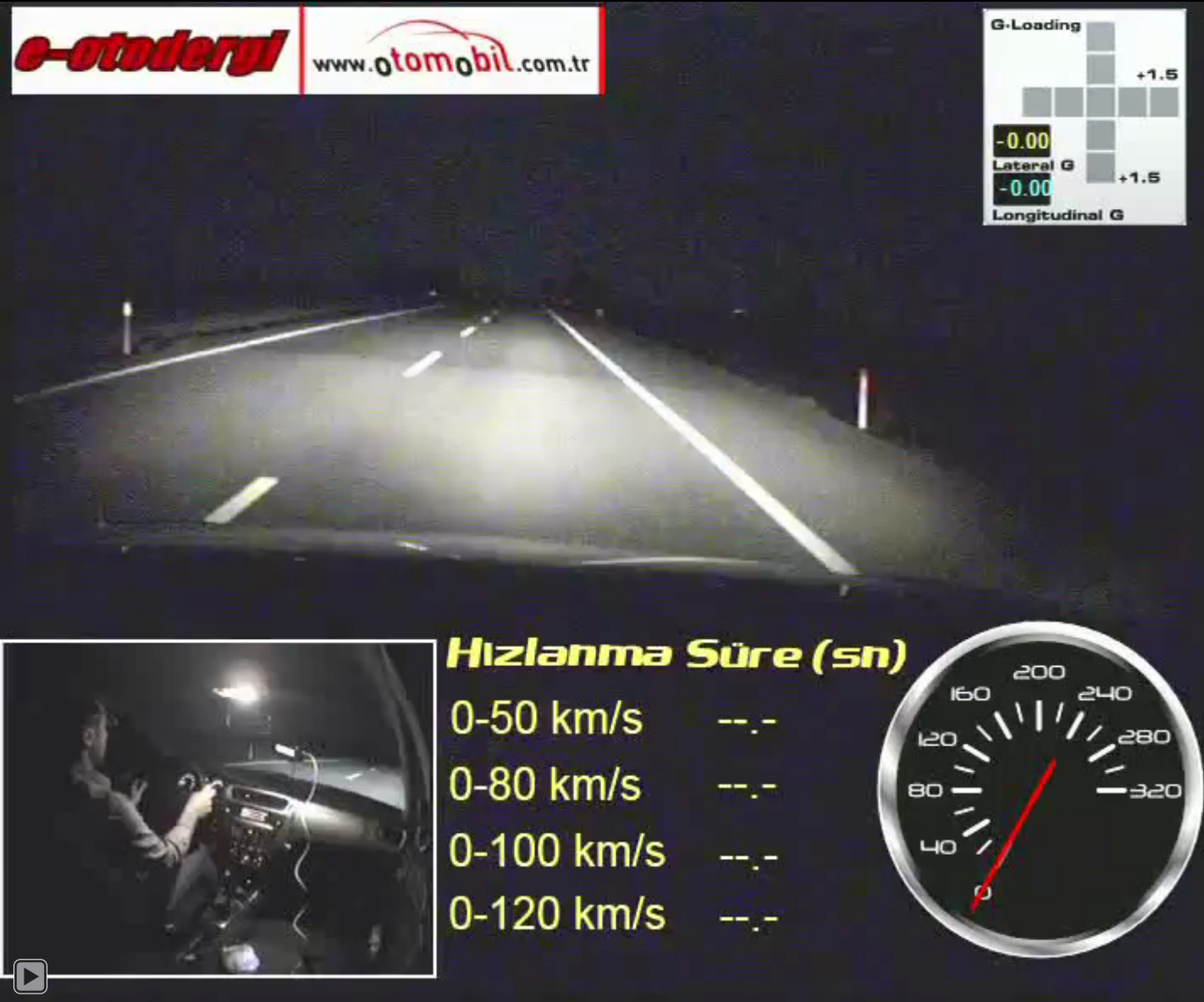


İÇ MEKANDAKİ EŞYA GÖZLERİ YETERSİZ. USB VE AUX GİRİŞİ UNUTULMAMIŞ. YOL BİLGİSAYARI VERİLERİ ORTA KONSOLDAKİ EKRANDAN TAKİP EDİLEBİLİYOR. AYNA KUMANDASININ YERİ ÇOK KULLANIŞSIZ. ESP VE BAGAJ AÇMA DÜĞMESİ DE BU BÖLGEDE. ARKA KOLTUKLAR DİZ VE BAŞ MESAFESİ YÖNÜNDEN BEKLENİLENİ VERİYOR.

1.2 LT'LİK MOTOR KABUL EDİLEBİLİR PERFORMANS SUNUYOR. 506 LT'LİK BAGAJ BÜYÜK.



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

süspansiyon sisteminin önceliği konfor. Bu yüzden süspansiyon gerçekten de çok abartılı olmadıkça darbeleri güzel sönmüyor ve konforu başarılı. ESP'nin en alt donanım seviyesinde bile standart olması çok iyi.

ESP'yi 50 km/s hıza kadar devre dışı bırakabilmek mümkün. Otomobilin iç mekan hacmi özellikle arka koltuklarda çok başarılı. Diz ve baş mesafesi konusunda bir sıkıntı yok. Ama iç mekanda daha fazla eşya gözü bulunması iyi olurdu. Çünkü cep telefonu ve diğer ufak tefek eşyayı koymak için yer aradığınızda bulamıyorsunuz. Kapı içi eşya gözleri gayet büyük ama buraya cep telefonu veya diğer eşyaların koyulması durumunda sabit kalamayacakları için rahatsızlık

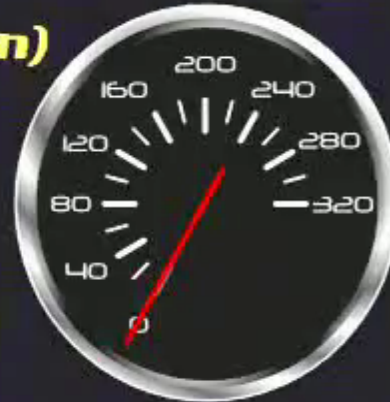
vereceklerdir. 506 lt'lik bagaj da 5 kişilik bir ailenin tatil bavullarını alacak kapasitede.

Sonuç

C-Elysee 1.2 VTi 72 HP, geniş iç hacim arayan, performans beklentisi olmayan kısıtlı bütçeli tüketiciler için uygun bir seçenek.

Hızlanma Süre (sn)

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



Citroen C-ELYSEE 1.2 VTi 72 HP Confort

Fabrika verileri

Motor: 1199 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
 Şanzıman: 5 ileri oranlı manuel
 Maksimum güç: 72 HP @ 5500 d/d
 Maksimum tork: 110 Nm @ 3000 d/d
 Maksimum hız: 160 km/s
 0-100 km/s: 14.2 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4427 / 1748 / 1466mm
 Bagaj hacmi: 506 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.0 / 4.3 / 5.3 lt/100 km
 Fiyat: 30.650 TL (Attraction) / 33.150 TL (Confort)

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 4.1 sn
 0-80 km/s: 9.05 sn
 0-100 km/s: 13.95 sn
 0-120 km/s: 20.9 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4. viteste): 12.8 sn
 80-120 km/s (5. viteste): 22.0 sn

Frenleme

100-0 km/s: 39.1 m
 80-0 km/s: 24.1 m
 50-0 km/s: 9.5 m

➡ İç hacim, ESP standart, fiyat-donanım ilişkisi

➡ Virajlarda yana yatıyor, ayna kumandasının yeri, kabin içi gürültü

124 g/km **B**



e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



REST!

Geçen yıl üç kapılı karosere sahip modellerle yollara çıkan yeni A3 jenerasyonu; kardeşine göre iç mekân genişliği, bagaj hacmi, arka koltuğa giriş gibi pek çok konuda avantaj sağlayan beş kapılı yeni A3 Sportback modeliyle rakiplerine adeta rest çekiyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Audi A3'ün üç kapılı karoseri, 2012 Cenevre Otomobil Fuarı'nda üçüncü jenerasyonuna kavuşmuş ve ardından satışa sunulmuştu. Biz de e-otodergi olarak; Temmuz 2012 tarihli 49'uncu sayımızda yurt dışı lansmanında ve Kasım 2012 tarihli 53'üncü sayımızda ise Türkiye'deki lansmanında elde ettiğimiz sürüş izlenimlerini sizlere sunmuştuk. Şimdi ise, 5 kapılı karosere sahip yeni A3 Sportback modeliy-le karşınızdayız.

Dış tasarımda ufak dokunuşlar

Jenerasyon değişimlerinde bile aracın dış tasarımıyla fazla oynamamak, Volkswagen Grubu'nun herkes



S LINE DONANIMINDA ALT KISMI DÜZ DİREKSİYON SİMİDİNE SAHİP OLAN ARAÇTA SADE BİR İÇ MEKAN VE KALİTELİ MALZEME BULUNUYOR. İŞÇİLİK DE ÜST SEVİYEDE.



MMI SİSTEMİNİN RENKLİ EKRANI, KULLANILMADIĞINDA KONSOLA GİRİP GÖZDEN KAYBOLUYOR. ELEKTRONİK PARK FRENİ YER KAZANDIRIYOR. HAVA KANALLARI İKİ AYARA SAHİP. USB-AUX GİRİŞLERİ KOL DAYAMADA.



tarafından bilinen bir felsefesidir. Bunun bir yansıması olarak, yeni Audi A3 Sportback, tıpkı kardeşi yeni A3 gibi, üçüncü jenerasyona geçerken dış tasarım anlamında radikal bir değişim geçirmedi. Ancak bu modelde yepyeni bir platform olan MQB'nin kullanıldığını belirtelim. Audi'nin birçok modeliyle aynı yüze sahip olan yeni A3 Sportback, sade ve modern hatlarıyla dikkat çekiyor. Otomobilin uzunluğu 4310 mm, genişliği 1785 mm, yüksekliği 1425 mm, dingil mesafesi ise 2636 mm. Bu değerler kardeşi yeni A3'ten 73 mm daha uzun, 8 mm daha geniş ve 4 mm daha yüksek. Ayrıca A3 Sportback'ın dingil mesafesi ise kardeşinden 35 daha uzun. Bu da ondan daha geniş oturma alanları

sunduğunu ortaya koyuyor. Ayrıca iki kapı daha fazla olması, arka koltuklara iniş-binişi de sorunsuz kılıyor. Ancak bu nedenle kardeşinden 125 kg daha ağır olduğunu belirtelim. Yeni A3 Sportback'ın bagaj hacmi ise 380 litre (A3'ten 15 litre fazla). Bu hacim arka koltuklar öne katlandığında 1220 litreye çıkıyor.

Kaliteli iç mekân

Yeni A3 Sportback'ın yeni kapı kollarını kullanarak girdiğimiz iç mekânı, premium marka olmasının da bir yansıması olarak çok kaliteli. Sade tasarlanmış kokpitte, az sayıda butona yer verilmiş. Bu da sadelik ve göz yormayan bir ortam sağlıyor. Kullanılmadığı zaman konsolun içinde kaybolan ek-





ran, bu sadeliği bir adım öteye taşıyor. Havalandırma kanalları, ortasındaki bölüm çekilerek-tilerek odaklı ya da genel havalandırma imkanı sağlıyor. Sade tasarımlı göstergeler kolay takip ediliyor. Kapı içindeki cam açma kapama butonlarının yeri ise ergonomik değil, elinizin gerisinde kalıyor. Benzer biçimde, ses sistemini ve sesi açıp kapatan basmalı-çevirmeli butonun yeri de kötü seçilmiş. Elektronik park freninin yer kazandımalarının sonucu olarak, eşya gözü ve bardaklık konusunda sorun bulunmuyor. Alt kısmı düz direksiyon simidi ise, test aracımızdaki S line donanımının bir özelliği. Otomobilin arka koltuklarında diz ve baş mesafeleri yeterli. Ön koltukların sırtlarındaki fileler ve arka kapı içlerindeki eşya gözleri iş-

levselliği arttırıyor. Yüksek şaft tüneli ise, zeminin orta kısmında yükselti yaparak orta koltuğa oturmayı zorlaştırıyor. MMI sistemiyle araç ayarları, telefon, medya ve radyo sistemlerine ulaşmak mümkün.

122 HP'lik 1.4 TFSI

Yeni Audi A3 Sportback'te yer alan 1.4 TFSI motor 122 HP güç ve 1500-4000 d/d aralığında 200 Nm tork üretiyor. 1300 kg boş ağırlığa sahip otomobil gücünü 7 ileri S tronic şanzımanla ön tekerleklere iletiyor. Maksimum hız 203 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 9.3 saniye olarak veriliyor. Otomobilin ortalama tüketimi 5.0 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 116 g/km. Başarılı motor-şanzıman uyumu, konfordan ödün vermeden

**YAN DESTEKLERİ
BAŞARILI OLAN ÖN
KOLTUKLAR SPORTİF
VE ŞİK. ARKADAKİ DİZ
MESAFESİ BAŞARILI.
ŞAFT TÜNELİ ZEMİNDE
YÜKSELTİ YAPIYOR. 380
LT'LİK BAGAJ 1220 LT'YE
KADAR ÇIKIYOR. JANTLAR
SPORTİFLİĞİ DESTEKLİYOR**



Audi A3 Sportback 1.4 TFSI 122 HP S Tronic S line

Fabrika verileri

Motor:	1395 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	7 ileri otomatik (S tronic)
Maksimum güç:	122 HP @ 5000-6000 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1500-4000 d/d
Maksimum hız:	203 km/s
0-100 km/s:	9.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4310 / 1785 / 1425 mm
Bagaj hacmi:	380-1220 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.1 / 4.3 / 5.0 lt/100 km
Baz fiyat / Test aracının fiyatı:	29.517 Euro / 48.218 Euro

- + Malzeme, işçilik, sürüş keyfi, tüketim, emisyon
- Cam açma-kapama butonları, ses sisteminin butonu

116 g/km **B**

sağlanmış olan başarılı yol tutuş, yan destekleriyle vücudunuzu sabit tutan koltuk, hızlı ve net tepkiler veren direksiyon sistemi ve başarılı ses izolasyonu, yeni A3 Sportback'i kullanırken keyif almanızı sağlıyor. Fren hissi ve performansı da başarılı. Öte yandan, drive select fonksiyonu sayesinde, şasi ayarlarını sportif ya da konfora yönelik şekilde seçebiliyorsunuz. Elbette "Auto" konumunu seçip her şeyi elektronik beyine de bırakabilirsiniz.

Baz fiyatı 29.517 Euro

Yeni Audi A3 Sportback, 1.4 TFSI motor ve S tronic şanzımanlı versiyonunda (Attraction) 29.517 Euro'luk baz fiyata sahip. Bu sayfalarda gördüğünüz üst donanımlı ve üzerine bir de S line paketli otomobilin fiyatı ise 48.218 Euro'ya kadar çıkıyor. Kompakt premium bir otomobil satın almak istiyorsanız, sınıfın yaratıcısı olan Audi A3'ün yeni jenerasyonu ile test sürüşüne çıkmadan karar vermemenizi tavsiye ederim.



FILO ÇÖZÜMÜ

Peugeot 301'in 1.2 litrelik benzinli motora ve 30.850 TL baz fiyata sahip versiyonu; geniş iç mekanı, yeterli donanımı ve uygun fiyatıyla şirket filoları için biçilmiş kaftan.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Ocak 2013 tarihli 55'inci sayımızda 1.6 HDi motorlu versiyonunun video-lu testini yayınladığımız Peugeot 301, bu sayımıza 1.2 VTi 72 HP Active modeliyle konuk oluyor.

Alımlı tasarım

Peugeot 301'in tasarımı sade ve modern hatlara sahip ve bu da onu segmentinin en alımlı modellerinden



biri yapıyor. Ayrıca motor kaputunun üstündeki çizgiler, 301'e sportif hava da katıyor. Otomobilin uzunluğu 4442 mm, genişliği 1785 mm, yüksekliği 1466 mm, dingil mesafesi ise 2652 mm. Üstünde entegre spoyler bulunan bagajın hacmi ise 506 litre. Bu ha-

cim, arka koltuklar 1/3-2/3 oranında öne katlanınca (Active donanımında) 1332 litreye çıkıyor. Bagaj kapağı geniş açılıyor, ancak yükleme eşiği biraz yüksek. Öte yandan; bagaj kapağını açmak için kontak anahtarındaki butona ya da direksiyon simidinin sol

arka tarafındaki butona basmanız gerekiyor. Keşke kabindeki butonun yerine, kapakta bir açma kolu ya da butonu bulunsaydı.

Türkiye'de küçük sınıf

Daha önceki yazımızda da belirt-

miştik, o nedenle burada kısaca bahsedelim: Peugeot 301, adından da anlaşılacağı üzere kompakt sınıfta yer alıyor (Model adının ilk rakamı olan "3" Peugeot'nun model isimlendirmesinde kompakt sınıfı ifade ediyor). Ancak bu otomobil Türkiye'de, pazar-



İÇ MEKAN SERT PLASTİK MALZEMEYE SAHİP. SADE GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. ARAÇTA BAZI ERGONOMİ SORUNLARI VAR.





lama stratejisi olarak B segmentinde (küçük sınıf) konumlandırıldı ve biz de onu –en azından Türkiye’de- küçük sınıfta değerlendiriyoruz.

Geniş iç mekân

Peugeot 301; Focus Sedan, Corolla ve Linea gibi kompakt sınıftaki modelleri geride bırakan dingil mesafe-

sinin de katkısıyla, iç mekânda geniş ve ferah oturma alanları sunuyor. Büyük yan camlar kesintisiz görüş sağlarken, arka koltuklardaki diz, baş ve omuz mesafeleri tatminkâr. Sade tasarım sayesinde gösterge birimlerinin kolay takip edildiği kokpitte direksiyon simidinin sadece yükseklik ayarı bulunuyor. Öte yandan vi-

tes kolu bölgesine yerleştirilmiş olan cam açma-kapama butonları ile direksiyon simidinin sol arka tarafında bulunan ayna kumandasının kullanımı ergonomik değil. Arkada oturanlar ise, arka camları açmak-kapamak için iki ön koltuğun arka-orta kısmına doğru eğilmek zorundalar. Ayrıca orta konsolda sadece bir adet bar-

daklık bulunması, bu bölgede sadece kol dayamanının içinde (o da en üst donanımda) eşya gözüne yer verilmesi de önemli bir eksiklik. Kapı içi gözleri ve kapaklı torpido yeterli büyüklükte. Sert plastik malzeme, maliyet kaygısının getirdiği bir sonuç. İşçilik ise test aracımızda sorunsuzdu. El freni bölgesindeki usb ve aux girişleri, günü-

müzün teknolojik ihtiyaçlarını karşılaması bakımından önemli. Ses sisteminin butonları oldukça küçük tasarlanmış, ama sistemin direksiyon simidinden kumanda edilebiliyor oluşu bu olumsuzluğu gizliyor. Ön konsoldaki krom çıta ve krom kapı kolları Active donanımına özel.

3 silindirli benzinli motor

Test aracımızın kalbinde PSA Grubu'nun çeşitli modellerinde kullanılan yeni motor yer alıyor: 1.2 VTi. 5500 d/d'de 72 HP güç ve 3000 d/d'de 110 Nm tork üreten bu atmosferik benzinli motor 3 silindire ve 12 supapa sahip. Maksimum güç ve torktan da anlaşılabacağı üzere, bu motorun önceliği performans değil, ekonomi. 0'dan 100 km/s hıza ancak 14.2 saniyede çıkan otomobilin maksimum hızı 160 km/s. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen 301 1.2 VTi, konu yakıt tüketimi olduğunda hayli başarılı: Şehir dışında 4.3 lt/100 km, ortalamada 5.3 lt/100 km. Aracın karbondioksit salımı ise 124 g/km. Otomobilde Start-Stop sistemi bulunmadığını belirtelim. Bu nedenle şehir içi dur-kalk trafiğindeki tüketim fabrika verilerine göre 7.0 lt/100 km. Motor, 3 silindirli olması nedeniyle gürültü-



lülü çalışıyor. Bu gürültü kimilerini rahatsız edebilirken kimilerine sportif gelebilir. Maksimum gücün ve torkun nispeten yüksek devirlerde alınması, devirli kullanmayı gerektiriyor ve bu da motor sesini daha da arttıran bir unsur. Bu sayfalarda gördüğümüz 301'in frenlerini ölçmedik, ama daha önce ölçtüğümüz 1.6 HDi versiyonunun 100-0 km/s fren mesafesinin 39.3 metre çıktığını hatırlatalım. 301'de yumuşak süspansiyon sistemine yer verilmiş. Bu da Türkiye gibi yolları bozuk olan ülkelerde konfor sağlıyor.

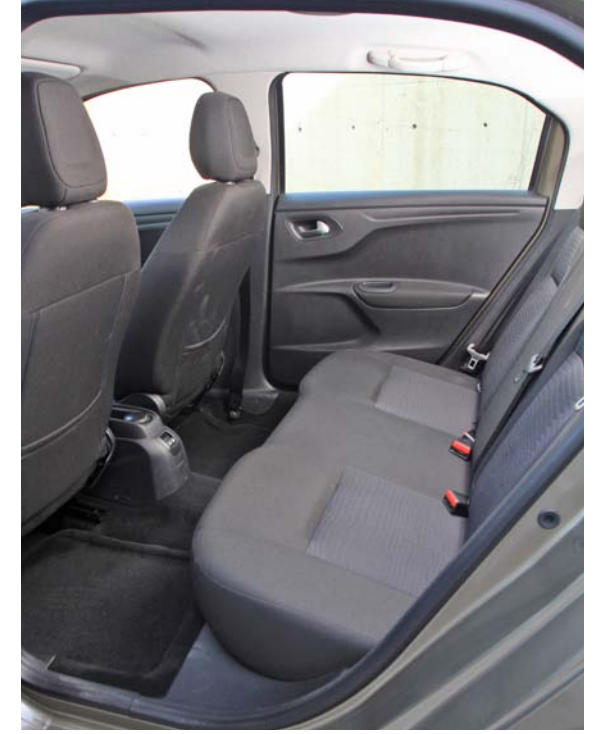
**ÖNDE VE ARKADA
SUNULAN OTURMA
ALANLARI BAŞARILI. USB
VE AUX GİRİŞLERİ EL
FRENİ BÖLGESİNDE. KAPI
İÇİ EŞYA GÖZÜ GENİŞ.
BAGAJ HACMİ 506 LİTRE.**



ESP'nin baz donanımdan itibaren standart olarak sunulması önemli.

Filoların tercihi olur

Peugeot 301 1.2 VTi; Türkiye'de Access ve Active olmak üzere iki donanımla satılıyor. Access'in fiyatı 30.850 TL, bu sayfalarda gördüğünüz Active'inki ise 32.750 TL. Bu fiyatlar; sahip olduğu tasarım, geniş iç mekân, yeterli donanım ve büyük bagaj göz önüne alındığında, 301 1.2 VTi'yi özellikle şirket filoları için biçilmiş kaftan konumuna getiriyor.



Peugeot 301 1.2 VTi 72 HP Active

Fabrika verileri

Motor:	1199 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	72 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	110 Nm @ 3000 d/d
Maksimum hız:	160 km/s
0-100 km/s:	14.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4442 / 1785 / 1466 mm
Bagaj hacmi:	506-1332 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.0 / 4.3 / 5.3 lt/100 km
Fiyat (Access / Active):	30.850 TL / 32.750 TL

- + Geniş iç mekân, bagaj hacmi, fiyat, donanım
- Cam ve ayna kumandaları, direksiyon ayarı, performans

124 g/km **B**

BİR SİSTEM KURBANİ DAHA

Hyundai i40 1.7 CRDi, 1685 cc'lik turbo dizel motoru nedeniyle maruz kaldığı yüksek ÖTV sonucunda 110.000 TL'nin üzerinde bir fiyata sahip. Hâlbuki; şık tasarımı, otomatik vites konforu, zengin donanımı ve büyük bagajıyla segmentinin öne çıkan modellerinden biri.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Hyundai'nin orta sınıfta yer alan sedan modeli i40, Türkiye'de 1.6 litre benzinli ve 1.7 litre turbo dizel motor seçenekleriyle satılıyor. Ağustos 2012 tarihli 50'nci sayımızda, 6 ileri manuel şanzımanlı ve Prime donanımlı 1.6 benzinli versiyonuna yer verdiğimiz otomobil, bu sayımızda 6 ileri otomatik şanzımanlı ve Executive donanımlı 1.7 turbo dizel versiyonuyla karşımızda.

Dikkat çekici tasarım

Avrupa'da Avrupalı otomobil severler için geliştirilen Hyundai i40 akıcı bir tasarıma sahip. Hyundai'nin tüm yeni modellerinde yer alan ve marka yüzünü temsil eden altıgen ızgara i40'ta da göze çarpıyor. Önde ledli gündüz farları, arkada ise ledli stoplarla dikkat çeken otomobil; 4740 mm uzunluğa, 1815 mm genişliğe ve 1470 mm yüksekliğe sahip. Hyundai i40'ın dingil mesafesi ise 2770 mm. Bagaj kapağında entegre bir spoilerin bulunduğu i40'ın bagaj hacmi ise, zemin döşemesinin altındaki 20 litrelik gizli bölmeyle birlikte 503 litre. Bagajın iç tavanında neden kapla-

OTOMOBİLİN İÇ MEKANI SON DERECE KALİTELİ. SADE TASARIMLI ANA GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. ANCAK ÖN KONSOL BAZEN YANSIMA YAPIYOR. KUMANDA BİRİMLERİ ERGONOMİK.



ma malzemesinden feragat edildiğini ise anlamak zor. Arka kısımdan bahsetmişken, çift egzoz çıkışının ve sağ taraftaki CRDi logosunun, 1.7 lt CRDi'yi 1.6 lt benzinli kardeşinden ayırdığını belirtelim. Otomobilde 215/50 R17 boyutlarında Nexen marka lastiklere yer verilmiş.

Zengin donanım

1.7 CRDi Türkiye'de sadece Executive donanımıyla satılıyor. Zengin içeriğiyle dikkat çeken bu donanımda; önde ısıtmalı ve soğutmalı, arkada ise sadece ısıtmalı deri koltuklar-

dan elektrikli ve hafızalı sürücü koltuğuna, yıkama sistemli xenon farlardan panoramik cam tavana, Akıllı Park Asistanı'ndan (APA) dahili amfi ve woofer'lı radyo, CD, MP3 çalara kadar birçok konfor özelliği standart olarak sunuluyor. ABS, EBD, TCS, HBA (Fren Destek Sistemi), ESP, VSM ve HAC (Yokuş Kalkış Destek Sistemi) gibi elektronik destek sistemleri de unutulmamış. Hem önde hem de arkada geniş oturma alanları sunan i40'ın iç mekânı, gösteriştense uzak ve ergonomik bir tasarıma sahip. Yumuşak dokunuşlu malzeme kalite hissi-



MOTOR BUTONLA ÇALIŞIYOR. CAM-AYNA KUMANDALARI KAPI İÇİNDE. ÖN KOLTUKLARDA ISITMA VE SOĞUTMA, ARKADA İSE SADECE ISITMA VAR. OTURMA ALANLARI GENİŞ. OTOMATİK PARK BUTONU ORTA KONSOLDA.





**SPORTİF TASARIM
İLGİ GÖRÜYOR.
BAGAJ 503
LİTRE. BAGAJIN
İÇ TAVANINDA
KAPLAMA YOK.**



ni artırıyor. Üç kollu direksiyon simidi sportif. Üstünde yer alan butonlarla ses sistemi, telefon, hız sınırlayıcı ve sabitleyici, yol bilgisayarı gibi birçok birime erişim sağlanıyor. Ayrıca buradaki kolcuklarla vites değiştirmek de mümkün. Mavi-beyaz aydınlatmalı göstergelerden direksiyon simidinin arkasında olanlar kolay okunurken, orta konsolda yer alanlar gü-

neşli günlerde yansımadan dolayı bazen okunamayabiliyor. i40, eşya gözü ve bardaklık konusunda ise cömert. Elektronik el frenine yer verilmiş olması, orta konsolda ekstra yer kazandırmış. Vites kolunun ilerisindeki USB ve Aux girişlerinin yeri iyi, kullanımı kolay. Renkli geri görüş kamerası, görüntüyü iç dikiz aynasına yansıtıyor ve kullanımı kolay.

Vergi mağduru motor

Test aracımızda yer alan 1.7 litrelik (1685 cc) turbo dizel motor, 1.6 litre-nin üzerinde olduğu için ekstra vergiye maruz kalıyor ve otomobilin fiyatı otomatik olarak artıyor. Elbette bu 85 cc'nin dünyanın başka bir ülkesinde önemi yok. Bu, maalesef Türkiye'ye has bir dezavantaj. 136 HP güç ve 325 Nm tork üreten motor, 6 ileri oto-

matik şanzımanla kumanda ediliyor. Önden çekişli otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi 12 saniye, maksimum hızı ise 197 km/s. Fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi 6.0 lt/100 km olan i40 1.7 CRDi Otomatik'in karbondioksit salımı ise 159 g/km. Bu da emisyon tablosunda D harfine denk gelen yüksekçe bir değer. Biz İstanbul'da gerçekleştirdiğimiz test sürüşümüz-



“Sport” butonu, daha fazla performans isteyenlere hizmet ediyor.

Fiyatı 111.850 TL

Kia Optima'nın kuzeni olan Hyundai i40'ın bu sayfalarda gördüğünüz 1.7 CRDi Otomatik Executive versiyonu 111.850 TL'lik yüksek bir fiyat etiketine sahip. Bu nedenle D segmentindeki rekabette pek de şansı yok. Ancak Avrupa pazarında, verginin motor hacmine göre artmadığı ülkelerde; sportif tasarımı, zengin donanımı, geniş iç mekânı, işlevsel özellikleri ve büyük bagajıyla hak ettiği ilgiyi görecektir.

Hyundai i40 1.7 CRDi Otomatik Executive

Fabrika verileri

Motor:	1685 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	136 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	325 Nm @ 2000-2500 d/d
Maksimum hız:	197 km/s
0-100 km/s:	12 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4740 / 1815 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	503 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.6 / 5.1 / 6.0 lt/100 km
Fiyat:	111.850 TL

+ Tasarım, zengin donanım, konfor, geniş iç mekân ve bagaj

- Vergi dilimi nedeniyle yüksek fiyat, emisyon

159 g/km

D

de ortalama 7.3 lt/100 km'lik yakıt tüketimi elde ettik.

Konforlu sürüş

Hayli zengin donanıma sahip i40 1.7 CRDi Otomatik Executive, donanımıyla olduğu kadar yumuşak süspansiyon sistemi ve otomatik şanzımanı da yüksek konfor seviyesi sunmayı başarıyor. Şanzıman motorla uyumlu çalışıyor. Vites geçişleri sarsıntısız gerçekleşiyor. İs-

tediğinde, gerek direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla gerekse vites topuzunu manuel konuma getirerek vitesleri sürücünün değiştirmesi de mümkün. İlk kalkış ve ara hızlanmalarda biraz isteksiz davranan motor, gürültüsüz çalışmasıyla dikkat çekiyor. Direksiyonun tepkileri ve otomobilin yol tutuş performansı ise ortalama seviyelerde. Fren hissi ve performansı iyi. Görüş açıları önemli bir sorun bulunmuyor. Ön konsolun sağ alt kısmında yer alan

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

TEMİZ FREN

Honeywell bünyesindeki Jurid fren ekipmanları, Jurid White adlı balata serisi ile jantlarda oluşan balata tozuna son verme iddiasında.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün

Jantlarda görülen fren balatası tozu, otomobil tutkunlarının canını sıkan noktalardan birisidir. Çünkü otomobilin gövdesi temiz kalsa bile frenleme sonucunda oluşan sürtünme nedeniyle ortaya çıkan balata tozu jantların kirli görünmesine neden olur. Dünyanın birçok otomobil markasına parça sağlayan Honeywell bünyesindeki Jurid balataları (Honeywell bünyesinde Garret turbo ve Bendix fren ekipmanları da bulunuyor) yeni ürünü, modern seramik bileşenler içeren Jurid White ile jantlarda daha temiz bir görünüm sunmasının yanı sıra fren güvenliğinden ve konfordan



da taviz vermeme iddiasında. Bendix Jurid Satış Sonrası Genel Müdürü André Sobottka ile İstanbul'da düzenlenen Automechanica 2013'te konuştuk.

Jurid White projesi nasıl başladı?

André Sobottka: Honeywell'de orijinal ekipman olarak, küçük sınıf otomobillerden premium otomobillere, ticari araçlara, trenlere ve hatta uçak frenlerine yönelik olarak çok büyük bir teknolojiye uzmanlığa sahibiz. Yaptığımız araştırmalarda özellikle premium otomobil kullananlardan jantlardaki toz ve kirle ilgili olarak şikayetçi olduklarını gördük. Bunun üzerine mühendislerimiz çalıştılar ve seramik karışımlı özel bir bileşim gerçekleştirdiler. Bu sayede yüksek performanslı, sessiz, uzun ömürlü ve temiz bir ürün geliştirdiler.

İki materyal sürtündüğünde ısı veya toz ortaya çıkar, bunda toz oluşmuyor. Bu nasıl oluyor?

A.S.: Özel balata bileşenleri sayesinde daha az toz oluşumu oluyor ve ortaya çıkan toz beyaz.

Son dönemde siyah jantlar popülerleşiyor. Peki bu durumda Jurid



SOLDA YENİ BİR JANT. 1560 KM'LİK SÜRÜŞ SONUNDA JANT, BALATA TOZUNDAN KARARIYOR. AYNI MESAFEDE JURID WHITE İLE YAPILAN SÜRÜŞ SONUNDA İSE JANT HALEN TEMİZ GÖZÜKÜYOR. EN ALTTA İSE 3 JANTIN PARLAKLIK GRAFİĞİ GÖRÜLÜYOR.

White kullanılırsa ne olacak?

Siyah jantları beyaz görünmeyecektir, bu da bizim reçetemizin sırrı.

Michael Stoller: Siyah jantlara beyaz balata takılmayabilir.

Geleneksel balata ile Jurid White'ın fren mesafeleri arasında fark var mı?

A.S.: Fren güvenliğinden hiçbir ödün vermedik. En üst seviyedeki fren balatamız ne performans gösteriyorsa, Jurid White da aynı performansı gösteriyor ve aynı mesafede duruyor.

Jurid White ileriki dönemde BMW 7 Serisi, Mercedes-Benz S Sınıfı gibi otomobillerde fabrika çıkışı olarak

sunulabilir mi?

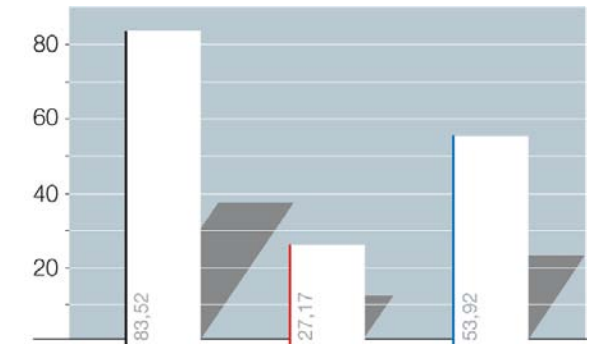
A.S.: Olabilir. Otomobil üreticilerinden böyle bir ilgi olursa neden olmasın. Sonuçta tüketicinin böyle bir talebi olursa olabilir.

Geleneksel fren balatası ile Jurid White'ın fiyat farkı ne kadar?

A.S.: Otomobile göre değişiklik gösterebilir ama fiyatı yaklaşık yüzde 10 civarında daha yüksek.

Türkiye pazarında mevcut mu?

A.S.: Evet, model yelpazemizi aydan aya genişletiyoruz. Avrupa'da 2012 Frankfurt Otomobil Fuarı'ndan sonra satışa sunmuştuk ve olumlu geri dönüşler alıyoruz.



“97 BİN KALEM ÜRÜNÜMÜZ VAR”

Bosch Otomotiv Yedek Parça Türkiye Direktörü Murat Kurtlar, 11 farklı ürün grubunda 97 bin kalemle hizmet verdiklerini belirtti.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün

Geçen yılı çift haneli büyümeyle kapatan, Bosch Otomotiv Yedek Parça, çift haneli büyüme trendini 2013 yılında da sürdürmeyi ve 2012 yılı sonunda 185 olan Bosch Car Service sayısını sayısı 2018 yılına kadar 400'e yükseltmeyi hedefliyor. Bosch Otomotiv Yedek Parça Ülke Direktörü Murat Kurtlar ile Automechanica 2013'te bir araya geldik.

Ürün yelpazeniz hangi ürünleri kapsıyor?

Murat Kurtlar: Silecek sistemleri, akü, buji, ateşleme sistemleri, püskürtme sistemleri, marş motoru, şarj dinamosu ve bunların yedek parça ürünleri ve test ekipman-

ları dediğimiz servislerin ihtiyaç duyacağı ekipmanlar var. 11 farklı ürün grubunda hizmet veriyoruz. Her yıl ürünlerimizle ilgili bir bilgilendirme yapıyoruz ve 97.000 kalem ürünümüz var.

Yani her araçta bir Bosch ürünü mevcut gibi.

M.K.: Evet, yolda gördüğünüz her otomobilde bir Bosch parçası vardır veya uyan bir Bosch parçası vardır. Yedek parça pazarında oldukça yoğun faaliyetlerimiz var.

Sahte ambalajla taklit ürün satanlar oluyor mu? Tüketiciler bunu nasıl ayırt edebilir?





M.K.: Bosch'un ürün gamı ile ilgili bilgiler internet sitemizde, Bosch Car Service'lerde ve yetkili satıcılarımızda var. Türkiye'de 185 Bosch Car Service var, buralardan hizmet aldığınızda mutlaka Bosch parçası kullanılır. Biz bunu çok sıkı takip ediyoruz ve bu riski minimize etmeye çalışıyoruz.

11 ürün grubu içinde en önde olduğunuz grup hangisi?

M.K.: Teknik ürün gamımız çok geniş, dizel sistemlerinde oldukça iyi boyuttayız hem ürün olarak, hem de ürün çeşitliliği olarak. Büyümemiz, pazarın büyümesinin üzerinde. Bunun yanında fren, filtre, akü, silecek ürün grupları da bizim her zaman için iyi performans beklediğimiz ve elde ettiğimiz ürün grupları. Bursa'da dizel enjektör üretimi yapan fabrikamız var. Dünyada dolaşan her 5 dizel araçtan birinde Bursa'da üretilmiş bir enjektör var.

Test ve arıza tespit cihazlarınızdan bahsedebilir misiniz?

M.K.: Inovatif olarak test cihazlarına odaklanıyoruz. Servislerde test cihazı olarak kullanılan 25 ayrı ürünümüz var. Mesela bir diagnostik ci-

hazımızda 150 farklı araç markasının 230.000 farklı modeline bağlanabiliyoruz. Bu bizim pazardaki teknolojimizi ortaya koyan güç. Yılda 4 defa bu sistemler güncelleniyor. Şu an Türkiye'de 700 tane servis bu cihazları kullanıyor ve amacımız bu sayıyı arttırmak.

2007 yılında İstanbul-Maslak'ta 1000 metrekarelik bir eğitim merkezi kurduk. 2012 yılında bu merkezde 2500 kişi eğitim aldı. Ayrıca geçen sene Kasım ayından itibaren hibrid ve elektrikli otomobiller ile ilgili eğitimler vermeye ve sistemlerini tanıtmaya başladık. Bu bizim için çok büyük bir misyon ve aynı zamanda pazara teknoloji aktırmaya çalışıyoruz. Şişli Endüstri Meslek Lisesi ile başlattığımız Bosch Car Service Eğitim Merkezi adı altında çok güzel bir projemiz var. Burada her sene 20-25 meslek lisesi öğrencisi eğitiliyor. Bu öğrenciler Bosch ekipmanları ve eğitim dokümanlarıyla eğitiliyor. Mezun olunca da Bosch Car Service'lerde iş bulabiliyorlar. Bu bize iki avantaj sağlıyor. Servis organizasyonumuzun insan gücünü destekliyor ve genç nesli bir şekilde çalışan ordusuna katabiliyoruz.

KONUMUZ 2050

Daimler tarafından 12 Nisan günü Berlin'de düzenlenen "Future Talk" etkinliğinde; 2050 yılında şehirlerin, bu şehirlerdeki evlerin, ulaşımın ve otomobillerin nasıl olacağı konusunda ütöpik sunumlar izleyip bunların üzerinde tartıştık.

Yazı: Emre Anamur / Berlin-Almanya

Fotoğraflar: Daimler Medya

Biz otomobil gazetecileri, iş için yurt dışına çıktığımızda, genelde ya yeni bir otomobili test eder, ya bir otomobil fuarına gider ya da yeni bir teknolojinin sunumunu izleriz. Size bu sayfalarda aktaracağım organizasyon ise; farklı bir konseptte, dünyanın geleceğini ve o gelecekte şehirlerin, evlerin ve otomobillerin nasıl olacağını uzmanlarla tartıştığımız "Daimler Future Talk" etkinliğiydi. Bu fütüristik konuları tartıştığımız kişiler ise, diğer etkinliklerde alışık olduğumuz gibi mühendis ya da mar-



ka yöneticisi değil; sosyolog, gelecek bilimci, filozof, tasarımcı, araştırmacı ve mimardır.

Önce geçmişe baktık

Future Talk etkinliği, ABD'nin 1927'de kurulan ilk uluslararası havayolu şirketi PanAm'ın (Pan American Airways) çalışanlarının eskiden Almanya-Berlin'de lounge (dinlenme alanı) olarak kullandığı dairede gerçekleştirildi. 1966 yılında tasarlanan ve dekore edilen bu ev, fotoğraflardan da görebileceğiniz gibi günümüzde "retro" tabir ettiğimiz bir görünüme sahip. Bugün, 1960'lı yıllarda geçen bazı dizilerde gördüğümüz mobilyalar, bu adeta bir müze gibi korunmuş dairede karşımıza çıktı ve bizi geçmişe götürmeyi başardı. Tam da bu noktada, sosyolog ve gelecek bilimci Alexander Mankowsky, bize o yıllardaki ütopyları anlattı ve bunlardan hangilerinin gerçeğe dönüştüğünü örneklerle gösterdi. Bunların arasında Le Corbusier'in toplu konut alanları (bugün aynen uygulanmaktadır), Henry Ford'un "River Rouge" fabrika kompleksi (bugünkü otomobil fabrikalarının temelini oluşturur), Norman Bel Geddes'in "Futura City"si (otoyollar ve bağlantı



**FUTURE TALK,
ABD'NİN İLK
ULUSLARARASI
HAVAYOLU
ŞİRKETİ
PANAM'IN
NOSTALJİK
LOUNGE'UNDA
DÜZENLENDİ.**



yolları öngörüsü bugün aynen kullanılmaktadır) sayılabilir. Uçan otomobiller, denizin dibinde kurulan şehirler vb. ütöfik fikirler ise gerçekleşme olanağı bulmamıştır.

Eve entegre otomobiller

Geleceği anlamak için önce geçmişe bakmak gerekir elbette, ama bundan daha önemlisi, günümüzü iyi anlayıp, gelecek projeksiyonlarını gelişmesi muhtemel teknolojilere göre şekillendirmektir. Ancak bu şekilde gerçekleşmesi olası projeler ortaya konabilir. İşte Mimar Tobias Wallisser'in sunumu da bu anlayışla yola çıkarak geleceğin şehirlerini tarif etmeyi hedefliyordu. Şehirlerdeki nüfusun sürekli arttığı bir yüzyılda, özellikle de 2050 yılında bugünkü şehirlerin büyükşehir, büyükşehirlerin ise metropol olmasına kesin gözüyle bakılıyor. Böyle bir durumda da evlerin yüzölçümleri azalacak, minimum alandan maksimum fayda sağlamak şart olacak. Muhtemeldir ki, kendi enerjisini kendisi üreten evler (günümüzde ortaya çıktı bile) ve evlerin içine kadar giren otomobillerle karşılaşacağız. Örneğin otomobilinizin içini, araç eve gireceği için, evinizdeki yemek odası olarak kul-

lanmanız mümkün olabilecek.

Sürücüsüz otomobil bazlı ütopyalar

Mercedes-Benz ve smart markalarının İleri Tasarım Şefi Holger Hutzenlaub ise sunumunda sürücüsüz otomobiller üzerinde durdu. Bugün geliştirilme aşamasında olan ve sürücü gerektirmeden, kendi kendine giden otomobiller yaygınlaştığı, hatta tüm otomobiller sürücüsüz olduğu zaman, otomobilimizden para kazanabileceğiz. Bu ütopyanın çıkış noktası, otomobilinizle evden çıkıp işe gittikten sonra, onun kendi kendine taksi olarak sizin iş çıkışı saatinize kadar çalışması. Otomobiliniz, gün boyu para kazandıktan sonra, sizi iş çıkışında alıp evinize götürecektir. Park halindeki otomobilin kaldırımı aydınlatması, yaya geçitlerine ışık tutması, kaldırımda yürüyenlerin kalp atışlarını takip ederek kriz geçiren biri varsa ambulans çağırması ise diğer ütopyik fikirler arasında yer alıyor.

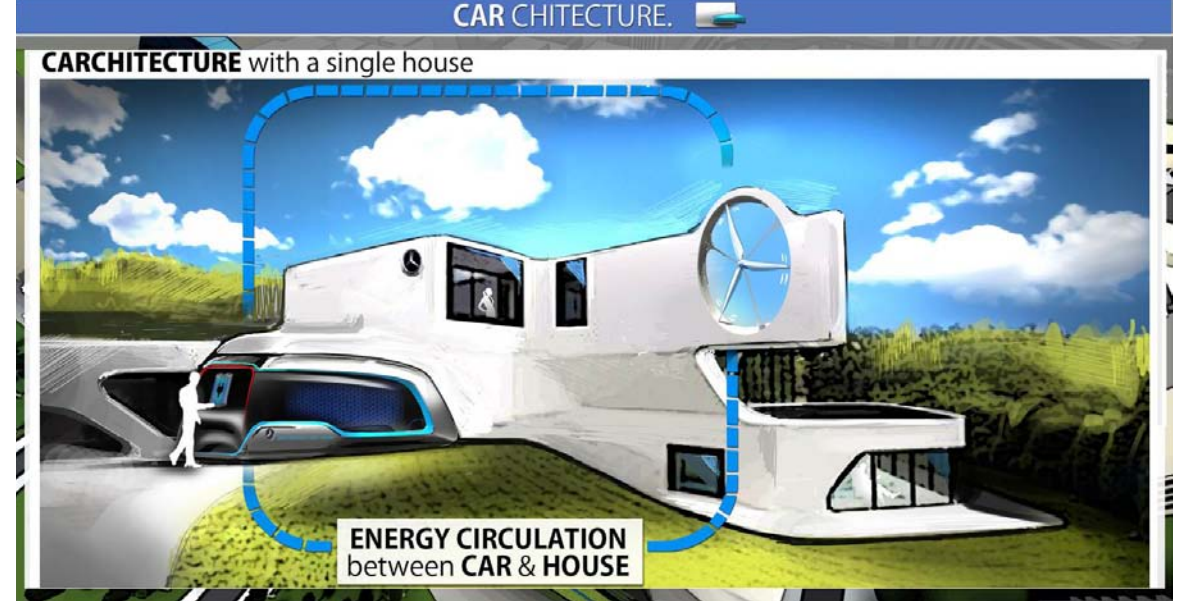
Herkese bir car-office

Gerçekleştirdiği sunumda insan-robot ilişkisine değinen Araştırmacı Martina Mara, bugün kendisini bilgisayarlar ve akıllı telefonlarla gös-

teren insan-makine ilişkisinin, gelecekte insan-robot ilişkisine dönüşeceğini ve ulaşım altyapısının da buna ayak uyduracağını ifade etti. Görsel ve işitsel iletişim kanallarının da hızlanmasıyla birlikte, artık otomobillerin sadece ulaştırma aracı olmayacağını, içinde toplantıların düzenleneceği, sosyal hayatın devam edeceği ortamlar olacağını belirten Mara, 2030 yılında endüstride insandan çok robot çalışacağını sözlerine ekledi. Benim bu sunum sonrasındaki yorumum, bugün bile bazı örneklerini görssek de, gelecekte otomobillerin sıklıkla "Car Office" (Araç Ofis) olarak kullanılacağı şeklinde oldu. Bir başka deyişle, Home Office'in yanına bir de Car Office kavramı eklenecek gibi görünüyor.

Sürüş keyfi tarih mi olacak?

Sunumlar bittikten sonra geçilen soru-cevap bölümünde en çok üzerinde durulan konu ise, gelecekte tüm dünyayı ele geçirecek sürücüsüz araçlar nedeniyle otomobil kullanma zevkinin ortadan kalkacağıydı. Benim bu konudaki tek tesellim ise, bu durumun 2050'lerde gerçekleşmesinin düşünülmesi ve önümüzde daha 37 yıl olması.



**GERÇEKLEŞTİRİLEN
SUNUMLARDA
2050'NİN YAŞAM TARZI,
ŞEHİRLERİ VE ULAŞIM
SİSTEMİ FÜTÜRİSTİK
DÜŞÜNCELERLE
AKTARILDI. SÜRÜCÜSÜZ
ARAÇLAR, AÇIKÇASI BİRAZ
KEYFİMİZİ KAÇIRDI.**

CAR PERFORMANCE

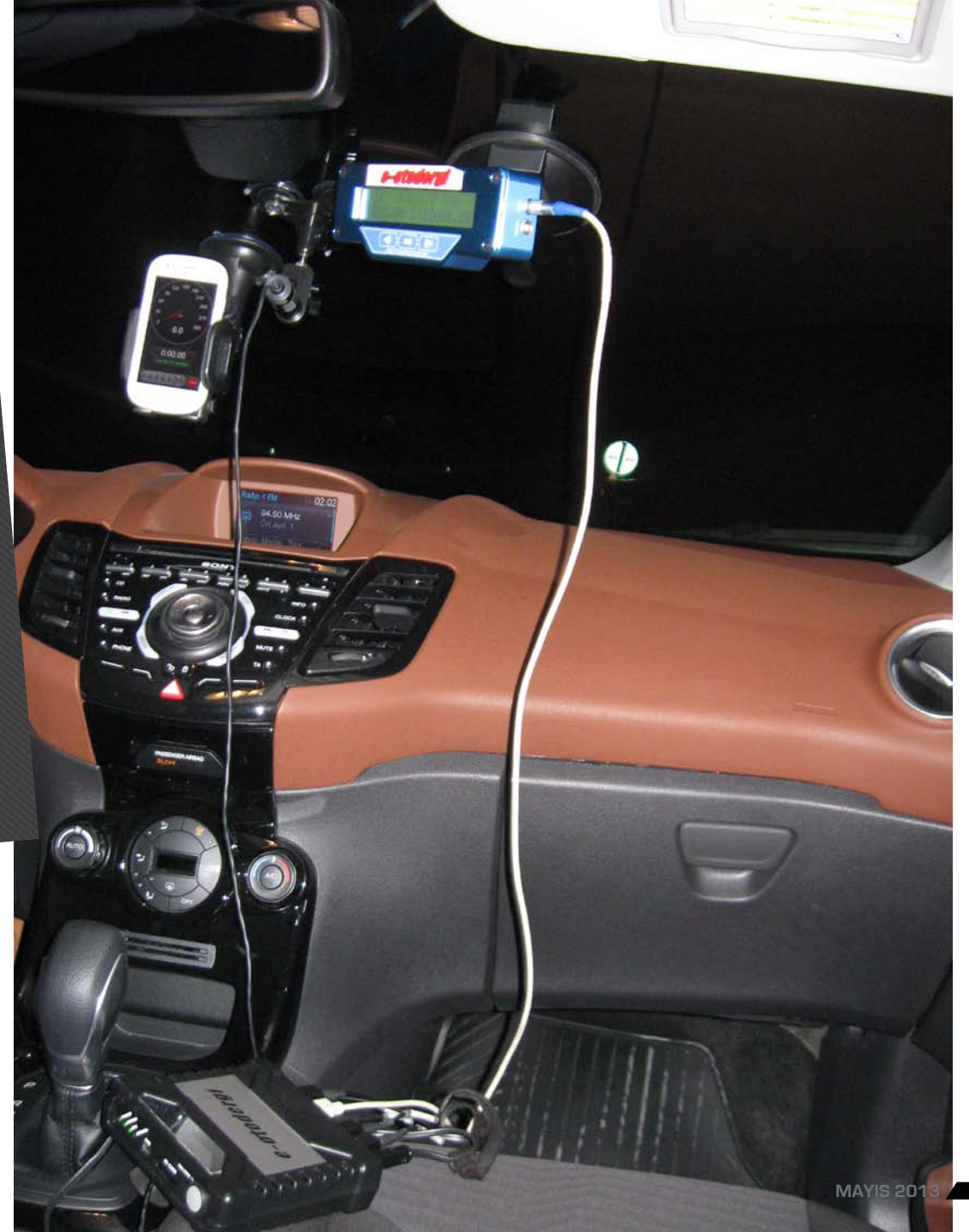
Android uygulaması olan Car Performans Free'nin sonuçlarını test cihazımız ile karşılaştırıyoruz.

Yazı: Tarık Akagün

Bu bölümümüzde her zaman olmasa bile, zaman zaman otomobil harici testler ve haberlere yer vereceğiz. Bölümümüzün ilk konuğu ise Android işletim sistemli akıllı telefonlar için yazılmış bir uygulama olan Car Performans Free. Google Play Store'dan ücretsiz olarak indirilebilen bu uygulamayı Android 4.1.2 yüklü Samsung Galaxy S III Mini'ye yükledik. Bu uygulamanın en büyük özelliği kullanım için fazla izin istememesi. Kullanımla ilgili olarak yalnızca konum bilgileri ile ilgili izin istiyor. Çünkü bazı benzer işlev gördüğü iddia edilen başka programlar hiç alakasız şekilde telefon rehberine bile erişim izni isteyerek kötü niyetli oldukları yönünde bir izlenim



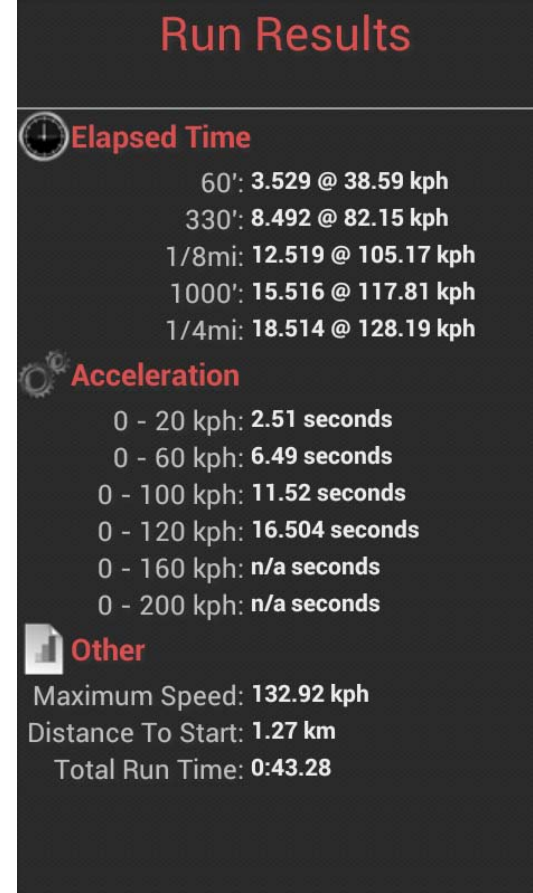
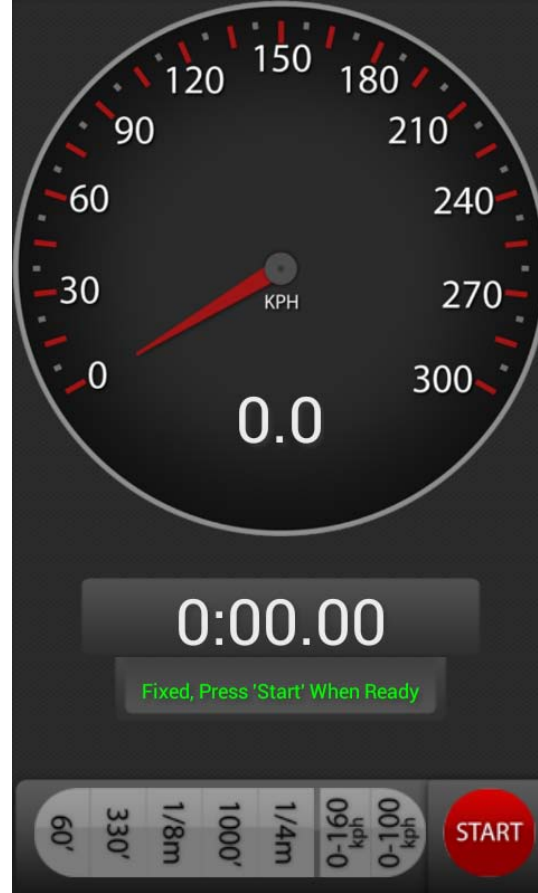
**ÜCRETLİ VE ÜCRETSİZ
VERSİYONLARI OLAN BU
UYGULAMANIN, BİRAZ
DAHA KISITLI ÖZELLİKLERE
SAHİP ÜCRETSİZ
VERSİYONUNU DENEDİK.**



yaratıyor. Bu uygulamanın hızlanma testlerinde elde ettiği veriler, test cihazına göre hayli farklı çıktı. En dikkat çekici durumsa art arda yapılan hızlanma denemelerinde uygulama-daki verilerin tutarsızlığı. Hız göstergesi olarak da kullanılan bu uygulamaya ani hızlanmalarda hızı algılamada biraz gecikiyor.

Sonuç

Car Performance Android uygulaması, beklenen sonuçları veremedi. Burada birkaç ufak bilgiyi vermek faydalı olacaktır. Akıllı telefonlarda da GPS özelliği olsa da, bu GPS anteni 1 Hz. Bu değer sabit hız ölçümü yapmak için yeterli olsa da, hızlanma-yavaşlama ölçümü yapmak için yetersiz. Çünkü saniyede 1 defa veri alışverişine sahip. Bizim Doppler Effect profesyonel test cihazımız ise 1 km mesafede +-20 cm yanılma payına sahip.



Speed(km/h)	Time(s)	Dist(m)
0,00	0	0,00
10,00	0,70	1,01
20,00	1,44	4,10
30,00	2,23	9,57
40,00	3,05	17,66
50,00	4,04	29,89
60,00	5,07	45,73
70,00	6,30	67,99
80,00	7,73	97,81
90,00	9,26	133,96
100,00	11,06	181,59
110,00	13,31	247,35
120,00	15,78	326,23

SOLDA, UYGULAMA MÖNÜSÜ. ORTADAKİ EKRAN GÖRÜNTÜSÜ UYGULAMAYA, SAĞDAKİ TABLO İSE TEST CİHAZI İLE YAPILMIŞ İLK ÖLÇÜM DENEMESİNE AİT. FARKLAR BÜYÜK.

Android uygulaması test ölçüm cihazına karşı

Hızlanma sonuçları:	Deneme 1		Deneme 2		Deneme 3	
	Uygulama	Test cihazı	Uygulama	Test cihazı	Uygulama	Test cihazı
0-20 km/s:	2.51 sn	1.44 sn	2.505 sn	1.34 sn	3.494 sn	1.36 sn
0-60 km/s:	6.49 sn	5.07 sn	4.499 sn	4.88 sn	7.51 sn	4.86 sn
0-100 km/s:	11.52 sn	11.06 sn	13.519sn	10.74 sn	10.494 sn	10.88 sn
0-120 km/s:	16.504 sn	15.78 sn	17.527 sn	15.18 sn	16.962 sn	15.56 sn

UYARI!

Bu inceleme akıllı telefon + uygulama birlikteliğinin ne derece hassas çalıştığını anlamak amacıyla yapılmıştır. Cihazınızda yaşayacağınız teknik veya diğer türde problemlerden ve uygulamayı aracınızda kullanırken dikkat dağılması sonucunda yaşayacağınız sorunlardan Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti. sorumlu tutulamaz.

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.

Bu sezon MotoGP çok keyifli

Geride bıraktığımız Nisan ayında MotoGP şampiyonasında yeni sezon heyecanı başladı. Yeni sürücülerin ve transferlerin haberleri ile geçen boş sezonda en çok merak edilen iki konu Valentino Rossi'nin geri döndüğü Yamaha takımında zaferlerine ne zaman başlayacağı ve Repsol Honda takımına bu sene transfer olan geçen senenin Moto2 şampiyonu Marc Marquez'in göstereceği performanstı.

Öncelikle Valentino Rossi'yi mercek altına alacak olursak doktorun Ducati'de sıkıntılı iki sezon geçirdiği malum. İtalyan şampiyon sürücünün kendi ülkesinin takımında zaferleri ard arda dizip şampiyonluğa ulaşmasını bekleyen Ducatisti'ler ve fanatik hayranlarının yüzü bir türlü gülmedi. Ducati'nin teknik sorunları ve Japon rakiplerinin karşısında sürekli yavaş kalışı Rossi'nin yeniden Yamaha'ya dönmesinde en büyük etkendi. Audi'nin Ducati'yi satın almasıyla Almanlar doktoru yeniden takımda kalması için ikna etmeye çalışsa da Rossi artık gemileri çoktan yakmıştı. Nitekim sezonun ilk yarışının yapıldı-

ğı Katar'da yarışa iştahlı bir başlangıç yapan Rossi, bir ara yedinciliğe kadar gerilese de sonra eski günlerindeki gibi rakiplerini tek tek geçerek takım arkadaşı Jorge Lorenzo'nun gerisinde ikinci sırada podyuma çıktı. Bu doktorun işe geri dönüşüydü...

Şampiyonanın flaş çaylağı Marc Marquez ise Katar'da adeta kırk yıllık MotoGP sürücüsü gibi bir başlangıç yaptı. Ağabeyleri Jorge Lorenzo ve Dani Pedrosa'nın gerisinde üçüncü sırada bulunan Marquez, daha sonra ikinciliğe çıksa da Rossi'ye geçilerek üçüncü geldi. Ardından gelen Amerika'daki yarışa ise çok iyi başlangıç yaparak pole pozisyonu kaparken, zafere de ulaşarak Freddie Spencer'in en genç yarış kazanan sürücü rekorunu tarihe gömdü. Marquez'in bu formu devam ederse sezon boyunca tecrübeli ağabeylerine bir hayli kök söktürerek seyri zevkli yarışların yolda olduğunu söyleyebiliriz.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



Loeb'ün yeni durağı Pikes Peak Tırmanma

Ralli parkurlarının yaşayan efsanesi Sebastien Loeb, bu sene Peugeot 208 T16 direksiyonunda Pikes Peak Tırmanma'da yarışacak.

Yazı: Gürkan Çağlar

Kariyerinde dokuz kez ard arda Dünya Ralli Pilotlar Şampiyonluğu bulunan Sebastien Loeb, bu sene aldığı emeklilik kararının ardından motorsporlarının çeşitli branşlarında yer almaya başladı. Bunların ilki olan FIA GT Pist yarışlarında mücadele eden Fransız pilot, ilk yarışında zafere ulaşarak büyük sükse yaratmıştı. Peugeot Sport'dan geçtiğimiz ay yapılan resmi açıklama ile 30 Haziran'daki efsanevi Pikes Peak Tırmanma Yarışı'nda 208 T16'nın direksiyonunda Loeb'ün yer alacağı bildirildi. 1988 ve 1989 senelerinde Ari Vatanen ve Robby Unser ile 405 T16 modeliyle bu yarışta zaferlere kazanan Fransız takımı, böylece yıllar sonra Amerika'nın meşhur tırman-

ma yarışında yer alacak. Loeb'ün toplam 156 virajdan oluşan ve 20 km'den kısa mesafede yaklaşık bin 500 metre gibi insanın gücünü tüketen bir irtifa farkıyla başa çıkarak 4 bin 301 metre rakımda bulunan bitiş çizgisine ulaşması için Peugeot Sport ekibi 208 T16 üzerinde oldukça sıkı bir çalışma sergiledi. 875 kg ağırlığındaki otomobil yine 875 HP üçünde ve 0-100 km. hızlanması sadece 1.8 saniye sürüyor. Aracın arka kanadı ise Fransız markaya Le Mans yarışlarında sayısız zafer kazandıran 908'den alınmış. Bu yarış 1916 senesinden beri düzenleniyor. 2012 senesine kadar toprak zeminde yapılan yarışın parkuru şu an tamamen asfalt olmuş durumda.





Formula 1 Çin GP'sinde zafere ulaşan isim Scuderia Ferrari takımının İspanyol pilotu Fernando Alonso oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Çin'de zaferin rengi kırmızı

Şangay Pisti'nde yapılan yarışa üçüncü sırada başlayan Fernando Alonso, oldukça hızlı ve rekabetçi bir sürüş gerçekleştirdiği mücadele sonunda podyumun ilk sırasına çıkmayı başardı. Alonso bu sonuçla F1 kariyerinin 31. zaferini ve 88. podyum derecesini elde etti. Lotus Renault takımından eski bir şampiyon pilot olan Kimi Raikkonen, Alonso'nun 10 saniye gerisinde ikinci olurken, diğer bir şampiyon isim Lewis Hamilton pole pozisyonunda başladığı yarışta üçüncü gelerek podyuma çıktı. Son turlarda podyuma çıkmak için oldukça atak ve hızlı bir performans sergileyen Sebastian Vettel, hedefi-

ne ulaşmak için Lewis Hamilton'u oldukça sıkıştırırsa da geçemeyerek rakibinin 0,2 saniye gerisinde dördüncülükte kaldı. Sezona iyi başlayamayan ve hayal kırıklığı yaratan McLaren ekibinin 2009 şampiyonu İngiliz pilotu Jenson Button beşinci sırada finişe gelerek, takımına bir nebze teselli verirken, ik turlarda sergilediği hızlı performansı yumuşak lastiklere geçite taşıyamayan Felipe Massa ise altıncı sırada finişe geldi. Toro Rosso pilotu Daniele Ricciardo, 7. olarak kariyerinin en iyi skorunu alırken, Paul Di Resta da sekizinci olarak Şangay'daki mücadeleden ayrıldı. Red Bull takımından Mark Web-



Lewis Hamilton pole pozisyonunda başladığı mücadeleyi üçüncülükle noktaladı.



"Buz Adam" Kimi Raikkonen yarış bitimi aracından takım elemanlarının sevgi gösterileri arasında indi.



Sebastian Vettel üçüncülük için çok bastırdı ama başaramadı.

ber ise Jean Eric Vergne ile yaşadığı temas yüzünden yarışı tamamlamamıştı.

Alonso: “Her yarış zirve adayı değişebilir”

Şangay Pisti'nde zaferle ayrılarak

bu sezon ilk birinciliğini elde eden Fernando Alonso: “Ferrari'nin bu sene ki güçlü durumuna rağmen, her pistte galibiyet adaylarının değişeceğini düşünüyorum. Zirve için henüz net bir aday yok. Henüz bir isim söyleyebilmek için çok erken oldu-

ğunu düşünüyorum. Net bir şey söylebilmek için yaz tatiline kadar beklememiz gerekiyor. Umarım yaz tatilinden sonra bu grupta yer alabiliriz. Umarım Felipe Massa'da bu grubun içerisinde olabilir. O zaman güçlü bir aracımızın olduğunu net bir şe-

kilde görebiliriz. Şu anda Lotus, Red Bull, Mercedes ve biz aynı konumdayız. Kimsenin açık bir avantajı olduğunu görmüyorum. Belki Red Bull Avustralya'da çok baskın bir görüntü çizdi ama yarışta aynı performansı gösteremediler” dedi.

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.	Sebastian Vettel	52
2.	Kimi Raikkonen.....	49
3.	Fernando Alonso.....	43
4.	Lewis Hamilton.....	40
5.	Felipe Massa.....	30
6.	Mark Webber	26
7.	Jenson Button	12
8.	Nico Rosberg.....	12

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.	Red Bull-Renault	78
2.	Ferrari.....	73
3.	Lotus-Renault	60
4.	Mercedes.....	52
5.	Force India-Mercedes	14
6.	McLaren-Mercedes	14
7.	Toro Rosso-Ferrari	7
8.	Sauber-Ferrari.....	5

Formula1 Çin GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1.	Fernando Alonso	Ferrari	1:36:26.945
2.	Kimi Raikkonen.....	Lotus-Renault.....	+ 10.1 s
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 12.3 s
4.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault.....	+ 12.5 s
5.	Jenson Button	McLaren-Mercedes.....	+ 35.2 s
6.	Felipe Massa.....	Ferrari	+ 40.8 s
7.	Daniele Ricciardo.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+ 42.6 s
8.	Paul Di Resta.....	Force India.....	+ 51 s
9.	Roman Grosjean.....	Lotus-Renault.....	+ 53.4 s
10.	Nico Hulkenberg.....	Sauber-Ferrari.....	+ 56.5 s



Jenson Button beşinci gelerek McLaren'a umut aşıladı.



Mark Webber, J. Eric Vergne ile çarpışarak yarış dışı kaldı.



Felipe Massa yumuşak lastiklere geçince hızını kaybetti.

Bahreyn'de değişen bir şey yok

Formula 1 sezonunun Bahreyn ayağında geçen sene olduğu gibi bu sezon da podyum Vettel - Raikkonen - Grosjean şeklinde oldu.

Yazı: Gürkan aęlar



Formula 1'de son senelere adeta damgasını vuran Sebastian Vettel, baştan sonra önce götürdüğü Bahreyn GP'sinde rahat bir zafere ulaştı. Yarıştan bir gün önce yapılan sıralama turlarında pole pozisyonunda start alan Nico Rosberg'i üçüncü turda yaptığı temiz bir atakla geride bırakan Alman pilot, kalan turlarda artık alışlageldiği gibi farkı açarak damalı bayrağın altından ilk sırada geçti. Bahreyn'de yarışın ardından oluşan podyum görüntüsü seyredenlere adeta bir "deja vu" yaşattı. Geçen sene olduğu gibi bu sene de Vettel'in ardından Lotus Renault takımı pilotları Kimi Raikkonen ve Roman Grosjean podyumun ikincilik ve üçüncülük basamaklarına çıktılar. Yarışa 9. sıradan start alarak başlayan Kimi Raikkonen, ikinciliğe kadar yükselerek yine istikrarlı performansını korumayı bildi. Fin pilotun Fransız takım arkadaşı Grosjean ise 11. sıradan başladığı yarışta üçüncü olarak podyuma çıkarak takımının yüzünü güldürdü. Yarış boyu oldukça başarılı bir performans ortaya koyan ve bir ara liderliğe kadar yükselen Paul di Resta ise bitime altı tur kala lastikleri daha yeni olan Grosjean'ın baskısına karşı koyamayarak geçilerek kariyerinin

ilk podyum derecesini kaçırdı. Yarışa, aldığı 5 sıralık grid cezası nedeniyle gerilerden başlayan Hamilton ise beşinciliği elde etti. McLaren'e geldiğinden bu yana en agresif performansını sergileyen Sergio Perez, son bölümde Fernando Alonso ile giriştiği mücadeleyi kazanarak önce yedinciliğe, son turda da Mark Webber'i geçerek 6. olarak yarışa nokta koydu. Problemli bir hafta sonu geçiren Ferrari takımında DRS sistemi tamamen bozulan Fernando Alonso ise sorunlara rağmen tecrübesini konuşturarak sekizinci geldi.

Vettel "Zafer beklediğimden kolay oldu"

Bahreyn GP'si galibi Sebastian Vettel, yarış sonrası yapılan basın toplantısında beklediğinden kolay bir zafer elde ettiğini itiraf etti. Sezonun ikinci zaferini elde eden Alman pilot: "Bunu kesinlikle beklemiyordum. İlk turlarda Nico Rosberg ve Fernando Alonso ile çok sıkı bir mücadele içerisindeydik. Liderliği ele geçirdikten sonra ise önde yeterli mesafeyi oluşturarak lastikleri korumayı amaçladık. DRS bu yarışta her zamankinden daha önemliydi. Çünkü düzlükte



Kimi Raikkonen bu yarışta da ikinci sırada podyuma çıkınca kendisine "Bay İstikrar" şeklinde yeni bir lakap takıldı.



Lewis Hamilton Bahreyn'de beklenen performansından uzaktı.



Romain Grosjean üçüncü sırada yarışa noktalayarak Lotus Renault takımının yüzünü güldürdü.



Paul Di Resta son turlarda rakiplerine geçilince kariyerinin ilk podyumunu kılıpayı kaçırdı.

çok güçlü esen bir karşı rüzgar vardı, o yüzden DRS'nin avantajı normalden daha fazlaydı. Yarışın başında liderliği ele geçirme şansım zayıf olsa bile bunu yapmak zorunda olduğumu düşünüyordum. Bunu yapamasa'ydım da yine güçlü bir yarış çıkarabilirdim diye düşünüyorum" diye konuştu. Kimi Raikkonen ise Lotus Renault ile iyi bir gelişim süreci içerisinde olduklarını belirtirken, Bahreyn'deki performanslarının galibiyet için yeterli olamayacağını belirtti. Yarışta yaşadığı

DRS problemi yüzünden sekizinci sırada bitirerek puan almayı başaran Fernando Alonso, yaşadıkları sorunların başka yarışlarda da rakiplerinin başına gelebileceğini, bunun da fazla üzülecek bir durum olmadığı belirtti. Kariyerinin ilk podyumunu kılpayı kaçırın Paul Di Resta ise "Muhtemelen bugüne kadar ki en güçlü yarışımdı. Yarışta çok güçlüydüm, aslında tüm hafta sonu böyledi. Kısa bir süre yarışa liderlik ettim, bir gün podyumda olabiliriz" şeklinde konuştu.



Mark Webber F1 kariyerinin 200'üncü startını kutladı.



Sergio Perez bu yarışta her zamankinden daha agresifti.

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.	Sebastian Vettel	77
2.	Kimi Raikkonen	67
3.	Lewis Hamilton	50
4.	Fernando Alonso	47
5.	Mark Webber	32
6.	Felipe Massa	30
7.	Romain Grosjean	26
8.	Paul Di Resta	20

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.	Red Bull-Renault	109
2.	Lotus-Renault	93
3.	Ferrari	77
4.	Mercedes	64
5.	Force India	26
6.	McLaren-Mercedes	23
7.	Toro Rosso-Ferrari	7
8.	Sauber-Ferrari	5

Formula1 Bahreyn GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1:36:00.498
2.	Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	+9.1 s
3.	Romain Grosjean	Lotus-Renault	+19.5s
4.	Paul Di Resta	Force India	+21.7s
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+35.2s
6.	Sergio Perez	McLaren-Mercedes	+35.9s
7.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+37.2s
8.	Fernando Alonso	Ferrari	+37.5s
9.	Nico Rosberg	Mercedes	+41.1s
10.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+46.6s

Ogier zirveyi sevdi

Portekiz Rallisi'nde galip gelen Sebastien Ogier, sezonun üçüncü galibiyetini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Dünya Ralli Şampiyonası'nın en heyecan verici ve kendine özgü yarışlarından biri olan Portekiz Rallisi'nde Volkswagen Motorsport adına yarışan Sebastien Ogier / Julien Ingrassia ekibi galip geldiler. Bu sezon katıldıkları dört yarışta ard arda üçüncü kez kazanmayı başaran Fransız ikili, takımlarının yine yüzünü güldürürken, VW Polo WRC'nin zirveyi rakiplerine kolay kolay kaptırmayacağını da ispatladılar. Citroen'in bu yarışta oldukça umut bağladığı Mikko Hirvonen ise iddialı olduğu toprak etaplarda Meksika'nın ardından Portekiz'de de Ogier'in performansına karşı koya-

madı. Şampiyonada yaptığı kazalarıyla sürekli konumu tartışılan Jari Latvala ise bu kez 52.30 km. uzunluğu ile yarışın en hızlı etabı olan Almodovar'da transmisyon problemi yaşayarak ikinci sıradaki yerini Hirvonen'e kaptırdı. Kalan etaplarda yerini korumayı başaran Fin pilot, üçüncü sırada finişe gelerek teselli buldu. Evgeny Novikov ise Ford ile yarışan pilotların arasında dördüncü olarak en iyi skoru elde eden isimdi. Dakar Fatih Nasser Al Attiyah ise M-Sport adına Ford Fiesta WRC'si ile beşinci sırada finişe gelmekten ötürü oldukça mutluydu. Bu yarışta ilk kez VW Polo WRC ile start alan IRC şam-



Mikko Hirvonen halen Loeb'den aldığı bayrağı yeniden zirveye taşımayı başaramadı.



A Jari Latvala bu yarışın bitiminde ilk üçe girdiği için mutlu bir hafta sonu geçirdi.



Nasser Al Attiyah beşinci olarak kendisi için iyi bir sonuç aldı.

Rus Evgeny Novikov genel klasmandaki en iyi Ford pilotu oldu.





Andreas Mikkelsen öncelikli olarak Polo WRC'ye alışmayı amaçladı.

piyonu Andreas Mikkelsen ise yeni otomobiliyle tecrübe kazanmak amacıyla girdiği yarışta altıncı olarak finish gördü. Skoda Motorsport adına yarışan Finli Esa Pekka Lappi WRC-2 sınıfında birincilik kupasını kaldırma mutluluğu yaşadı. Öte yandan Portekiz'de başlayan JWRC mücadelesinde ülkemizi temsil eden Murat Bostancı, dördüncü götürdüğü yarışta son gün takla atarak yarış dışı kaldı.

Ogier: "Mükemmel bir sonuç"

Portekiz Rallisi'nde zafere ulaşarak bir nev'i hat trick yapan Sebastien Ogier, yarışın ardından "Bu bizim için karmaşık geçen hafta sonunda gerçekten mükemmel bir sonuç. Rahatsızlığım sebebiyle Portekiz'e yarış haftası Pazartesi günü gelebilmişim. Kondisyonum halen yeterli değildi



Esapekka Lappi WRC-2 kupasını kazandı.

ve yarışıp yarışamayacağım konusunda emin değildim. Önce doktorlarımız daha sonra da tüm ekip beni yarışa yetiştirmek için oldukça çaba sarfettiler. Portekiz'in çok sert ve zorlu etaplarında teknik ekibimiz gerçekten çok iyi iş çıkardılar. Son gün benim için çok stresli geçti. Çünkü Polo WRC'mizde transmisyon problemi vardı, yarışa veda edebildik ama şükür ki devam ettik ve kazanmayı başardık. Bu bizim için bir mucize de oldu denebilir. Şu an artık evime dönüp iyice dinlenerek Arjantin Rallisi'ne konsantre olmak istiyorum." açıklamasını yaptı. Bu yarışta podyuma çıkan Jari Latvala ise "Finiş gelip podyuma üçüncü olarak çıktığım için mutluyum. Böyle bir morale ihtiyacım vardı. Şimdi benim için şampiyona gerçekten başlayabilir" şeklinde konuştu.

WRC Portekiz Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia.....	Volkswagen Polo WRC	4:07:38.7
2.	Mikko Hirvonen / Jarmo Lehtinen	Citroen DS3 WRC	+ 58.2
3.	Jari-Matti Latvala / Miikka Anttila	Volkswagen Polo WRC	+ 4:04.5
4.	Evgeny Novikov / Ilka Minor	Ford Fiesta WRC.....	+ 5:27.7
5.	Nasser Al-Attiyah / Giovanni Bernacchini	Ford Fiesta WRC.....	+ 7:43.5
6.	Andreas Mikkelsen / Mikko Markkula	Volkswagen Polo WRC	+ 9:39.8
7.	Martin Prokop / Michal Ernst	Ford Fiesta WRC	+ 15:04.2
8.	Mads Ostberg / Jonas Andersson	Ford Fiesta WRC	+ 15:43.6
9.	Khalid Al Quassimi / Scott Martin.....	Citroen DS3 WRC.....	+15:56.9
10.	Esapekka Lappi / Janne Ferm	Skoda Fabia S2000.....	+16:21



Murat Bostancı Portekiz'deki ilk JWRC startında yarış dışı kaldı.

Yamaha sezona hızlı başladı

MotoGP 2013 sezonunun açılış yarışının yapıldığı Katar'da ilk iki sırayı Yamaha takımı sürücüleri Lorenzo ve Rossi elde ettiler.

Yazı: Gürkan Çağlar



Yarıştan bir gün önceki sıralama turlarında dominant bir performans sergileyen Jorge Lorenzo pole pozisyonun sahibi olurken, kendisini Cal Crutchlow ve Dani Pedrosa izledi. Bu sene de aydınlatılmış pistte gece yapılan yarışta iyi bir start alarak yerini koruyan Lorenzo, mücadeleyi istikrarlı tempo altında sürdürerek rahat bir galibiyet elde etti. Ducati ile geçen sıkıntılı iki sezonun ardından evi olarak nitelendirilen Yamaha'ya geri dönen Valentino Rossi, bir virajda üçüncü sırada yarışı sürdürürken geç frenaj yüzünden yedinci sıraya kadar geriledi. Daha sonra toparlanan Doktor, eski şaşalı günlerinden örnekler verdiği sürüşüyle rakiplerini teker teker geçerek ikinciliğe ulaşmayı başardı. Rossi hayranları bu dereceden dolayı oldukça mutluydular. Yarışta altıncı sıradan start alan sezonun flaş ve performansı en çok

merak edilen çaylağı Marc Marquez ise, MotoGP'ye podyumda merhaba dedi. Uzun süre takım arkadaşı Dani Pedrosa'nın arkasında üçüncü sırada yarışı götüren Marquez, vatandaşını geçerek ikinciliğe yükseldi. Ardındaki Rossi'nin atağına çok cesur bir hamleyle cevap veren Marquez, doktorun bir sonraki hamlesine cevap veremedi ve ilk üçü tamamlayan son isim oldu. CRT kategorisinde ise İspanyol Aleix Espargaro yarışı ilk sırada tamamladı.

Rossi "Yeniden podyumda olmak çok güzel"

Hayranlarına iki senedir alıştıkları zaferleri bir türlü yaşatamayan ve geçtiğimiz sezon bitir bitmez Yamaha'ya geri dönen Valentino Rossi, yeniden podyumda olmaktan dolayı çok mutlu olduğunu dile getirdi. İtalyanların efsane sürücüsü "İlk yarıştaki ana hedefim, yarışı podyumda bitirmektir. Isınma turlarının ardından, yarışta iyi bir start ile önümdeki rakipleri biraz risk alarak geçebileceğimi düşündüm. Dovizioso'yu geçmek için geldiğimde viraja biraz hızlı girdim. O noktadan sonra yarış benim için çok çok zor oldu. Fakat adım adım geri geldim" dedi.

Sezonun ilk yarışı öncesi geleneksel toplu fotoğraf çekimi yapıldı.



Katar Moto GP'si

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.	Jorge Lorenzo	Yamaha	42:39.802s
2.	Valentino Rossi.....	Yamaha	+ 5.990s
3.	Marc Marquez	Honda.....	+ 6.201s
4.	Dani Pedrosa	Honda.....	+ 9.473s
5.	Cal Crutchlow	Tech 3 Yamaha	+ 18.764s
6.	Alvaro Bautista.....	Gresini Honda.....	+ 22.148s
7.	Andrea Dovizioso.....	Ducati.....	+ 24.355s
8.	Nicky Hayden.....	Ducati.....	+ 24.920s
9.	Andrea Iannone.....	Pramac Ducati.....	+ 37.124s
10.	Ben Spies	Pramac Ducati.....	+ 44.908s



Valentino Rossi geri döndüğü Yamaha renklerinde sezona podyumda başlamaktan dolayı mutluydu.

Marc Marquez tarih yazdı

Moto GP'nin ikinci mücadelesinde Marc Marquez zafere ulaşarak şampiyona tarihinin yarış kazanan en genç sürücüsü unvanını elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Tektaş'daki Austin Pisti'ndeki mücadeleden sıralama turlarında en iyi zamanı yapan Repsol Honda takımının 20 yaşındaki genç sürücüsü Marc Marquez, şampiyona tarihinin en genç pole pozisyonu yapan ismi unvanını elde etti. Startta takım arkadaşı Dani Pedrosa'nın gerisinde kalan Marc Marquez, Honda'larının bu pistte uygunluk avantajını iyi kullanarak Yamaha fabrika takımı sürücüsü Jorge Lorenzo'nun açık farkla önünde ilk iki sırada yarışını sürdürdüler. Yarışın ortalarında takım arkadaşı Pedrosa'yı geçmeyi başaran Marquez, kalan turlarda vatandaşının kendisini geçmesine izin vermeyerek damalı bayrağın ardından ilk sırada geçmeyi başarıp yeni bir rekora daha imza attı. Marquez, MotoGP tarihinin yarış kazanan en genç sürücüsü rekorunu eline geçirirken, daha önce bu unvanı 1982 senesinde Freddie Spencer elde etmişti. Rakiplerine göre arka lastik seçimini sert hamurdan yana kullanan Marquez, yarış mühendisinin bu konudaki tavsiyesinin semeresini de zafere ulaşarak görmüş oldu. İkinci gelen Dani Pedrosa'yı sezonun ilk yarısı

şının galibi Jorge Lorenzo takip ederken, bu sonuçlarla Amerika'da podiumun üç basamağı İspanyollar tarafından parsellenmiş oldu. Monster Yamaha sürücüsü Cal Crutchlow dördüncü sırada finişe gelirken mutlu olduğunu belirtirken, yarıştan sonra önde yaşadığı fren problemlerinden şikayetçi olduğunu saklamayan Valentino Rossi, Stefan Bradl'ın ardından altıncı sırada yarışı noktaladı. CRT sınıfında ise İspanyol Aleix Espergaro zafere ulaşmayı başardı.

Marquez: "Rüya gibiydi"

Austin'deki hafta sonuna damgasını

vuran genç Marc Marquez, yarış sonrası "Sezonun ilk yarışında elde ettiğim üçüncülük benim için rüya gibi bir sonuçtu. Burada ise yaşadığım rüyadan öte bir şey. Yarış benim için fizik olarak oldukça yorucuydu. Startla birlikte de elimden geldikçe atak yarışmaya ve önde kalmaya çalıştım. Pistin yapısı bizim motorlarımıza oldukça uygundu ve rakiplerimizle arayı açıp Dani ile birlikte iyi bir mücadele sergiledik. Burada zafere ulaşırken arkamda olan tüm Repsol Honda çalışanlarına teşekkür ediyorum. Bu tarihi sonucu onlar olmasa alamazdım" dedi.



Jorge Lorenzo yarışta Honda'ların performansına karşı koyamadı.



Cal Crutchlow dördüncülüğten ötürü oldukça memnundu.



Dani Pedrosa bu yarışta da genç takım arkadaşının ardında kalmaktan kurtulamadı.

Amerika Moto GP'si

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
	Marc Marquez	Repsol Honda Team	43'42.123
	Dani Pedrosa	Repsol Honda Team	43'43.657
	Jorge Lorenzo	Yamaha Factory Racing	43'45.504
	Cal Crutchlow	Monster Yamaha Tech 3	43'48.739
	Stefan Bradl	LCR Honda MotoGP	43'54.797
	Valentino Rossi	Yamaha Factory Racing	43'58.738
	Andrea Dovizioso.....	Ducati Team.....	44'04.497
	Alvaro Bautista.....	Honda Gresini.....	44'04.977
	Nicky Hayden.....	Ducati Team.....	44'15.896
10.	Andrea Iannone.....	Pramac Racing	44'24.235

Açılış zaferi Avcı'dan geldi

2013 Türkiye Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışı olan Ege Rallisi, Yağız Avcı -Bahadır Gücenmez ekibinin birinciliği ile sonuçlandı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Son yıllarda olduğu gibi bu sene de sezonun açılış yarışı olan Ege Rallisi'nde birinciliğe Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez'den oluşan Castrol Ford Team Türkiye ekibi ulaştı. 7 Nisan Pazar tarihinde İzmir'in klasikleşen kaygan asfalt etaplarında koşulan rallide ikinciliğe ise Pegasus Racing adına yarışan Fatih Kara – Güray Karacar ekibi ulaştı. Rallinin genel klasman üçüncülüğünü ise yine Castrol Ford Team Türkiye ekibinden Murat Bostancı/Onur Vatansever ikilisi elde ettiler. Bu yarışın ardından Portekiz Rallisi'nde JWRC mücadelesine başlayacak olan Bostancı, aynı zamanda "En İyi Genç Pilot" kupasını da kazandı. Yarışta iki Çeker klasmanı birincisi de yine aynı takımdan Orhan Avcıoğlu - Burçin Korkmaz oldular. Bu sezon finans problemleri nedeniyle Sınıf 3'de karar kılan Burak Çukurova - Ünal Tezel, Mitsubishi Lancer Evo 9 R4'leri ile bu sınıfta ra-

Yarışa mutlak zafer parolası ile başlayan Fatih Kara, Ege Rallisi'nde hedefine ulaşamadı.



hat bir zafer elde ettiler. Sınıf 5 birincisi ise Pegasus Racing'den Kuvvet Erim - Sanver İmrakor ekibi oldu. En iyi kadın pilot kupasını Bonus Unifree Parkur Racing'den Burcu Burkut Erenkul, En iyi bayan co-pilot kupasını GP Garage MyTeam'den Nehir Yılmaz, En iyi genç co-pilot kupasını da yine aynı takımdan Elif Tavukçuoğlu kazandılar. 30 yaş üzeri ralli otomobillerin mücadele ettiği Historic ralli klasmanında son 2 yılın Türkiye Şampiyonu Engin Kap/Başar Yavuz bir kez daha birinci olurken, Türkiye Ralli Şampiyonası hari-

Bir etapta spin atan Kuvvet Erim'in yardımına seyirciler koştu.



Murat Bostancı'nın gözü bu yarışta, aklı ise JWRC'de yarışacağı Portekiz Rallisi'ndeydi.



Yeniden Sınıf 3'e geri dönen Burak Çukurova, Ünal Tezel ile sınıf kupasını kazandı.



Orhan Avcıoğlu, sınıfında galibiyeti kimselere kaptırmadı.

Engin Kap,
historic
sınıfında
zafere
ulaşan isim
oldu.



cinde 19 ekibin katılımı ile TOSFED Ralli Kupası'na da puan veren Ege Rallisi 2013'de bu klasmanda; Sınıf 4 birincisi Ümit Kemal Coşkun/Özgür Gürlük, Sınıf 3 birincisi Hakan Ertarman/Yunus Emre Bol, Sınıf2 birincisi Orçun Nural/Orkan Gökşen ve Sınıf 1 birincisi de İsmail-İbrahim Cabacı kardeşler oldular.

Yağız Avcı: “Şanssızlığımızı kırdık”

Son iki senedir Ege Rallisi'nde şanssızlıklarla boğuşarak podyumdan uzak kalan ve bu sene makus talihini yenen Yağız Avcı “Ege Rallisi süratli ve tuzaklı asfalt etaplarıyla her zaman zor bir yarış olmuştur ve bu sene tek gün olması mutlaka hata yapmamayı gerektiriyordu. Son iki sezondur takım olarak bu rallide şanssızdık ve istediğimiz sonuçları elde edemedik. Castrol Ford Team Türkiye olarak geçen sezon yurtdışında edindiğimiz asfalt tecrübeletirini ve bireysel olarak üzerinde durduğum çalışmalarını sonuca yansı-



Burcu Erenkul, yeni co-pilotu Şeyma Yağız ile Kadınlar Kupası'nı kazandı.

mak istiyorduk ve motivasyonumuz da oldukça yüksekti. 8 etabın 7'sinde en iyi zamana imza attık ve bu bizim için çok iyi bir başlangıç oldu. Ekibimiz Fiesta S2000'i yine çok iyi hazırladılar sezona ve hiçbir sorun yaşamadık. Pirelli lastiklerimiz de çok iyi çalıştı ve Fiesta S2000 ile uyumumuz oldukça iyiydi. Co-pilotum Bahadır Gücenmez yüksek konsantrasyonla hatasız bir performans gösterdi ve asfalt hızımızdan çok memnunkaldık” şeklinde konuştu.

Yarışa katılan
ekipler Forum
Bornova'da
toplu halde poz
verdiler.



Türkiye Ralli Şampiyonası Ege Rallisi

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.	Yağız Avcı / Bahadır Gücenmez	Ford Fiesta S2000	1:09:34.5
2.	Fatih Kara / Güray Karacar	Grande Punto S2000	1:10:19.0
3.	Murat Bostancı / Onur Vatansever	Ford Fiesta S2000	1:11:30.7
4.	Burak Çukurova / Ünal Tezel.....	Mitsubishi Lancer Evo 9 R4..	1:12:25.3
5.	Uğur Soylu / Emir Şahin	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:13:26.4
6.	Hakkı Ağaoğlu / Nehir Yılmaz.....	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:14:09.0
7.	Sinan Pulat / Macit Gür.....	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:14:33.5
8.	Sabri Ünver / Aras Dinçer	Subaru Impreza WRX STI.....	1:15:45.3
9.	Orhan Avcıoğlu / Burçin Korkmaz	Ford Fiesta R2	1:15:54.8
10.	Vedat Diker / Erdal Oral	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:16:50.9



BOM, Macaristan'da mücadele etti.

Borusan Otomotiv Motorsport, sezonun ilk endurance serisi yarışına Macaristan'da düzenlenen 12H Hungary yarışıyla başladı. Endurans serisi yarışlarına 5'inci kez ev sahipliği yapan 4. 381 metrelik Hungaroring F1 Pisti'nde Borusan Otomotiv Motorsport, BMW M3 otomobiliyle mücadele etti. Yarışın ilk gününde şiddetli yağmur altında gerçekleşen resmi testlerde 2,16.474'lük derecesiyle 11 ülkeden 23 otomobil ve 56 pilot arasında en iyi 2'inci zamanı yapan Borusan Otomotiv Motorsport, sıralama turlarında ise 2,17.265'lik derecesiyle yarışa genelde 3'üncü sırada başlama başarısını elde etti. Ortalama 1,5 saat kullanım süresiyle sırasıyla; Can Artam, Aytaç Biter, Selçuk Sargil, Levent Kocabıyık ve İbrahim Okyay direksiyon başına geçti ve toplam 9 saat boyunca genel sıralamada 2'inci sırada yarış sürdürdü. Ancak; Borusan Otomotiv Motorsport yarış mekanik arıza nedeniyle 164 turda tamamladı.

Gürsu Tırmanma'da zorlu mücadele

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın üçüncü ayağı olan Gürsu Tırmanma Yarışı, yağmur ve sis nedeni ile zorlu mücadelelere sahne oldu. Bursa Otomobil Sporları Kulübü tarafından Gürsu Belediyesi katkıları ile organize edilen yarış, 21 Nisan Pazar günü Gürsu Dışkaya parkurunda düzenlendi. Kategori 1'de geçen yılın şampiyonu Ahmet Salih Kandemir Peugeot 106 GTI ile birinciliğin sahibi oldu. Kategori 2'de İzmir'den yarışa katılan Orçun Nural Fiat Palio Kit Car ile birinciliği kazanırken, Bursalı pilot Selçuk Yalçın Opel Astra GSI ile ikinci sırada yer aldı. Kategori 3'ün en hızlı ismi Bursalı ev sahibi pilot Hakan Ertarman olurken, Renault Clio Ragnotti ile yarışan pilot aynı zamanda 05.11.70 ile "Günün En İyi Zamanı"nı da kaydetti. Kategori 4'te Pegasus Racing adına Fiat Punto S1600 ile yarışan Alkan Erden birinciliği elde ederken, Kategori 5'de de İzmir'den yarışa katılan Erkan Yanıkoğlu Renault Clio Sport ile yine zafere ulaştı.



F1 istanbul için çalışmalar sürüyor

İstanbul Park'ın işletmesini 10 yıllığına devralan Intercity Yönetim Kurulu Başkanı Vural Ak, 2014 sezonu takvimi için Formula 1'in patronu Bernie Ecclestone ile görüşmelere devam ettiklerini söyledi. Hükümetten yanıt gelmemesi üzerine 2013 takviminin kapandığını, ancak bu tarihten sonra da Ecclestone ile görüşmelere ara vermediklerini belirten Ak, "Bernie Ecclestone ile gelecek sezon için görüşmeler yapıyoruz. Şu an her şey gayet olumlu gidiyor ve ilerleme kaydettiğimiz şeyler var. Zaten kendisi de niyetli. Hükümetin katkısını azaltacak formüller üzerinde çalışıyoruz" dedi. Vural Ak, 2020 Olimpiyatları'nın ülkemizde yapılması için özel sektördeki özverili çalışmalarda olduğu gibi çalışmak gerektiğinin altını çizdi.



Pist Şampiyonası rekorla başladı

İzmir Ülkü Motorsporları Kulübü'nün ilk ulusal yarış organizasyonu olan 2013 Türkiye Pist Şampiyonası Yarışı ilk ayağı, kalabalık bir seyirci katılımı ile gerçekleştirildi. Maxi grupta 9, Super grupta 11, dizel grupta 10 ve 1600 grupta da 3 yarışmacı olmak üzere toplam 33 katılımla düzenlenen yarışlarda, Maxi Grup'da ilk gün Ülkü Motorsport pilotu Ümit Ülkü birinci olurken, Adem Seçilmiş ikinci, Borusan Otomotiv Motorsport'tan Can Artam üçüncü oldu. İkinci gün ise podyumu Ülkü Motorsport pilotları paylaştı ve birinciliği Ümit Ülkü, ikinciliği Adem Seçilmiş ve üçüncülüğü de Bilal Saygılı elde etti. Süper Grupta her iki yarışta da birinciliği Borusan Otomotiv Motorsport'tan Kaan Gürgeç kazanırken, ikinci Ülkü Motorsport Takımından Ümit Ülkü, üçüncü ise Levent Kocabıyık oldu. Dizel Grupta ise birinciliğe Loft T-Max Racing takımından Mustafa Nazik ulaştı.



Sofuoğlu Aragon'da şanssızdı

Dünya Supersport Şampiyonası'nın, Motorland Aragon Pisti'ndeki ikinci yarışında Kenan Sofuoğlu yarışını tamamlayamadı. Yarışa ilk sırada başlayan MAHI Racing India Takımı sürücümüz Kenan Sofuoğlu, ilk virajda 5'inciliğe düştü. İkinci turda 30'uncu sıraya kadar gerileyen Sofuoğlu, motosikletini pite çekti ve yarışı terk etmek zorunda kaldı. Yarışın büyük bölümü, Yakhnich Motorsport'un Büyük Britanyalı pilotu Sam Lowes ile Sofuoğlu'nun takım arkadaşı Fabien Foret arasındaki çekişmeye sahne oldu. İlk yarışın ikincisi Lowes'un, son turda yakıtı bitince 40 yaşındaki Fransız Foret, 37:10.286 dakikalık derecesiyle damalı bayrağı ilk geçen isim oldu. Kenan Sofuoğlu'nun motosikletinde fren sisteminden kaynaklanan bir sorun yaşandığı öğrenildi. Sezonun Avustralya'daki ilk yarışında da benzer bir sorun yaşandığı ve sorunun bazen tekrarladığı belirtildi.

Yağız Avcı milli sporcu oldu

Kariyerinde üç kez ard arda Türkiye Ralli Pilotlar Şampiyonluğu bulunan, bu unvanlarına geçtiğimiz sene de Doğu Avrupa Ralli Pilotlar Şampiyonluğu'nu da ekleyen Yağız Avcı, geçtiğimiz ay Milli Sporcu unvanını aldı. T.C. Gençlik ve Spor Bakanlığı Spor Genel Müdürlüğü'nün verdiği belgeyle, Milli Sporcu statüsüne geçen Yağız Avcı, sene başında FIA'nın her yıl yayınladığı Öncelikli Pilotlar Listesi'ne girmişti. Yağız Avcı kendisine milli sporcu unvanını veren yetkililere teşekkür ederken, buna layık olabilmek için yeni sezonda da var gücüyle çalışacağını belirtti. Bu sezon da Castrol Ford Team Türkiye adına Ford Fiesta S2000 ile Türkiye Ralli Pilotlar Şampiyonası'nda mücadele eden Yağız Avcı, yine Bahadır Gücenmez'in co-pilotluğunda yarışıyor. Yağız Avcı milli sporcu unvanının yanı sıra bu sezon da Red Bull ile yaptığı anlaşma ile firmanın yeni yüzü oldu.



e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



**TÜM ESKİ SAYILARIMIZA,
WEB SİTEMİZDEKİ ARŞİV
BÖLÜMÜNDEN YA DA
iPad UYGULAMAMIZDAN
ULAŞABİLİRSİNİZ.
HER SAYIMIZ HER
AN YAYINDADIR VE
İNDİRİLEBİLİR.**

**NİSAN 2013 SAYIMIZI,
6 MAYIS 2013 TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 50.287 KİŞİ,
iPad'den İSE 45.501 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi