

WWW.

OCAK 2013

SAYI:55

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Haber: BMW M6 Gran Coupe

•YENİ CLIO 1.5 dCi •ASTRA SEDAN 1.3 CDTi •B-MAX 1.5 TDCi •PEUGEOT 301 1.6 HDi •CITROEN C-ELYSEE 1.6 HDi

#SonBasılıSayı

Başlıktaki bir etiket. İnternet diliyle de “hashtag”. Bu etiketin İngilizcesi, yani #LastPrintIssue, ünlü Amerikan haber dergisi Newsweek’in son basılı sayısının kapağında yer aldı. Böylece, 1933’ten bu yana yayınlanan ve bir dönem tirajı 3 milyon adetlere kadar yükselen dev bir dergi basılı yayına son verdi. Newsweek, bundan sonra yayınına sadece internete devam edecek. Altı yıl, en alt kademededen en üst kademeye kadar basılı dergi deneyimi yaşayıp, editör arkadaşım Tarık Akagün’le birlikte Temmuz 2008’den bu yana sadece internette yayın yapan e-otodergi’yi yayınlamaya başlayan bir kişi olarak, bu gelişmelerin kaçınılmaz olduğunu biliyorum. Newsweek bu yolda ne bir ilk, ne de bir son. Basılı yayınına son veren yerli ve yabancı diğer dergi ve gazetele-ri de hep birlikte göreceğiz. Defalarca yazmış olduğum gibi, Tarık’la birlikte, bu gelişmeleri seneler önce görmüş ve uygulamaya koymuş olmaktan büyük bir haz duyuyorum. Biz e-otodergi’nin ilk sayısını çıkardığımızda, daha dünyada tablet bilgisayar yoktu ve bu ay dijital ortamda 55’inci sayımızı yayınlıyoruz. Sevgili meslektaşım Koray Muratoğlu, bu aydan itibaren Autocar Türkiye’nin de tablette yayına girdiği müjdesini bu ayki editör köşesinden verdi. Aramıza hoş geldin

Autocar! auto motor & sport, auto SHOW ve car dergileri de bir süredir iPad’de yayında. Tüm bu dergiler, içeriklerini dijital yayına adapte edip interaktif hale sokarlarsa çok daha başarılı olacaklar. Zaten benim arzum da bu.

Kalitesini kanıtlamış, içeriği zengin, güvenilir, dev otomobil yayınları dijital ortama girince işin rengi değişecek. Bu alanda yıllardır yaşadığımız yalnızlık sona erecek ve reklam veren, dijital dergilere hak ettiği değeri vermeye başlayacak.

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



2013 beklentileri

Her yıl bitiminde insanlar geleneksel olarak gelecek yılın nasıl geçeceği konusunda tahminler yaparlar ve temennilerde bulunurlar. Bunun nedenlerinden birisi de gelecekteki işleri ve etkinlikleri planlayabilmek arzusudur. Otomotiv sektöründe de her yıl geçmiş yılın satış rakamlarına bakılır ve sektörün ne kadar ileriye veya geriye gittiği görülür. Bu satırları yazdığım an 2012’nin en çok satan modellerinin açıklanmasına 2 gün vardı. 2013 konusunda ise bazı kişiler sektörün satış adeti olarak benzer seviyede kalacağı tahminini yaparlarken, bazıları da ufak bir düşüş olacağı tahminini yürütüyorlar. Bunu yaşayıp göreceğiz. Ama kesin olan bir şey var ki o da ulaşılabilir fiyatlı, ekonomik tüketimli sedan otomobillerin kıyasıya bir rekabete gireceği.

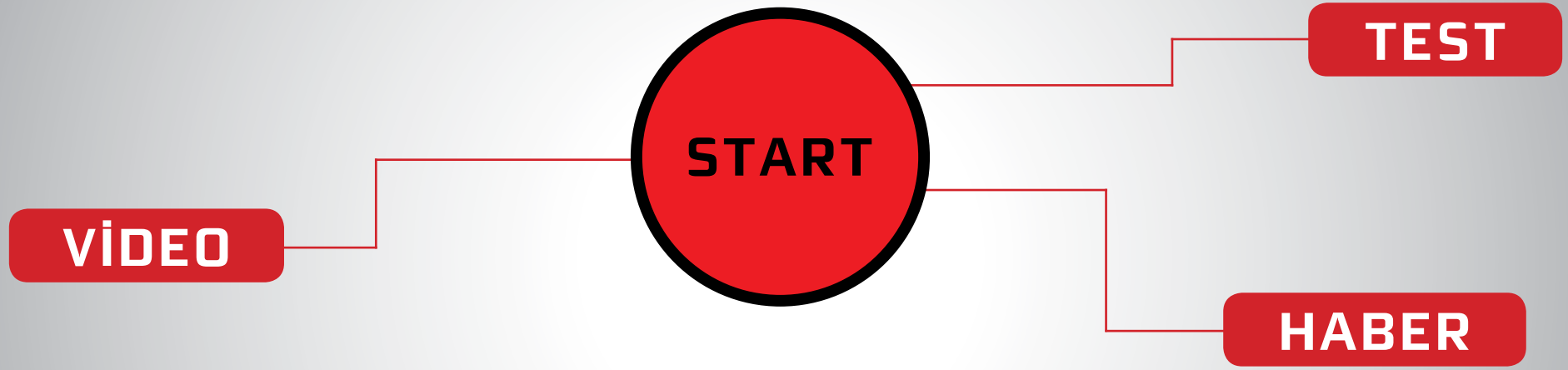
Avrupalı otomobil üreticileri, Avrupa pazarının daralması nedeniyle ilgilerini geliştirmekte olan ülkelerin pazarlarına daha çok yönelttiler ve bu pazarlara uygun hesaplı otomobiller tasarlamaya başladılar. Rusya, Çin, Kuzey Afrika ve ülkemizin de dahil olduğu bu grup ülkelerde insanlar düşük işletme maliyetli, modern motorlu ve büyük bagajlı otomobil arzuluyorlar. Bunlardan Citroen C-Elysee ve Peugeot 301’in satışına başlandı bile. Yeni Renault Symbol, Skoda Rapid ve Seat Toledo (liftback olarak da tanımlanabilecek Rapid ve Toledo üreticileri tarafından salon-sedan olarak tanımlanıyor) gibi modeller, şu an piyasada satılan diğer ulaşılabilir modellere eklenecek. Bunun sonucunda ise makul fiyatlı sedan pazarı eskisinden daha hareketli olabilir.

Mutlu ve sağlıklı bir yıl dilerim.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

HABERLER

- 05** Bentley Continental GT Speed Convertible
- 07** BMW M6 Gran Coupe
- 10** Skoda Octavia
- 14** Kasım 2012 otomobil satışları
- 17** e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 18** Karbondioksit emisyon değerleri

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 21** Renault Clio 1.5 dCi 90 HP Stop&Start
- 27** Opel Astra Sedan 1.3 CDTi 95 HP
- 32** Hyundai i30 CW 1.6 CRDi Otomatik
- 42** VW Amarok 2.0 BiTDI 180 HP 4Motion Otomatik

- 47** BMW 520d Gran Turismo
- 52** Mercedes-Benz C 180 Estate
- 57** Citroen C-Elysee 1.6 HDi 92 HP
- 62** Hyundai Elantra 1.6 D-CVVT Otomatik

VIDEOLU TEST

- 65** Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 67** Peugeot 301 1.6 HDi 92 HP

YASAL UYARI

- 74** e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 75** Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 76** 2012 değerlendirmesi
- 80** V1 Challenge 2012 Final Yarışı
- 82** FIA ödül töreni
- 84** Haberler



12 **MAKYAJLI
MERCEDES-BENZ
E SINIFI**

**Okumak istediğiniz konunun sayfa
numarasına tıklayabilirsiniz!**

e-otodergi

OCAK 2013 - SAYI 55

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.

En hızlı 4 kişilik cabrio

Üstü açık karoser ve yüksek performans, otomobil tutkunlarının her zaman hayalini süsler. Bu hayaller Bentley'in tanıttığı maksimum 325 km/s hıza çıkan Continental GT Speed Convertible ile başka bir boyuta bürünüyor. Çünkü dünyada 4 kişiyi üstü açık şekilde daha hızlı taşıyabilecek standart bir otomobil şu an için mevcut değil. 6000





d/d'de 625 HP güç ve 2000 d/d'de 800 Nm tork üreten 6 litrelik W12 silindirli, çift turbolu motora sahip otomobilin 0-100 km/s hızlanmasıysa 4.1 sn. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla donatılmış GT Speed Convertible sürekli 4 tekerlekten çekiş

sistemine sahip. Continental GT'ye göre daha sert süspansiyonlu otomobilin yüksekliği de 10 mm azaltılmış. Fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimi 14.9 lt/100 km olan GT Speed Convertible'in CO2 emisyonuysa 347 g/km.



e-otodergi iPad'de



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

BMW M6 Gran Coupe hazır

BMW M6'nın coupe ve cabrio'dan sonra üçüncü karoser seçeneği olan 2013 M6 Gran Coupe'nin detayları açıklandı. Bu yeni M6 seçeneğinde, kardeşlerinde olduğu gibi 4395 cc'lik M TwinPower Turbo V8 motora yer verilmiş. İki adet twin scroll turbonun görev yaptığı motorda değişken supap zamanlaması Valvetronic ve direkt benzin enjeksiyonu mevcut.



**SÜRÜCÜ ODAKLI
KOKPİTTE , ÜÇ
KOLLU SPORTİF
BİR DİREKSİYONA
YER VERİLMİŞ.**



Maksimum torku olan 680 Nm'yi 1500-5750 d/d aralığında üreten motorun maksimum gücü ise 6000-7000 d/d aralığında 580 HP. Motorun maksimum çıkabildiği devir ise 7200 d/d. Güç ve tork bantlarının geniş olması bu motorun en dikkat çeken yönlerinden.

7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla (M Double Clutch Transmission) kombine edilmiş bu motor BMW M6 Gran Coupe'ye 4.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi ve maksimum 250 km/s hız sağlıyor

(elektronik olarak limitli). Maksimum hız opsiyonel olarak alınan M Sürücü Paketi ile (M Driver's Package) 305 km/s'ye yükseltilebiliyor. Fabrika verilerine göre ortalama tüketim değeri 9.9 lt/100 km olan stop-start teknolojili otomobilin CO2 emisyonuysa 232 g/km. Otomobilin Türkiye'de satışı 2013 yılı içinde başlayacak.



**4.4 LT'LİK MOTOR
580 HP GÜÇ VE 680
NM TORK ÜRETİYOR.**



A4 ve A5 2.0 TDI S tronic'te quattro seçeneği

Doğuş Otomotiv Audi, A4 2.0 TDI S tronic ve A5 2.0 TDI S tronic modellerinin quattro dört tekerlekten çekiş sistemli versiyonlarının satışına başladı. Audi A4 ailesinin tüm karoselerinde ve A5 Sportback modelinde sunulmaya başlanan 2.0 TDI S tronic quattro, 177 HP güce ve 380 Nm torka sahip. 100 kilometrede ortalama 5.3 litre yakıt tüketen 2.0 TDI motor 7 ileri S tronic şanzımanla kumanda ediliyor. Audi A4 ve A5 2.0 TDI S tronic modellerinin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 7.9 saniye. Audi A4 2.0 TDI S tronic quattro'nun baz fiyatı 53.450 Euro iken, A5 Sportback 2.0 TDI S tronic quattro ise 71.126 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu.



Rus markası Gaz Türkiye'de üretime başladı

Rusya'nın önemli ticari araç markası Gaz Ticari Araçlar'ın Sakarya Fabrikası, Rusya Enerji Bakanı Alexander Novak, Sanayi ve Ticaret Bakan Yardımcısı Alexey Rakhmanov, GAZ Group ve Mersa Otomotiv yöneticilerinin katılımıyla düzenlenen törenin ardından üretime başladı. Mersa Otomotiv Distribütörlüğü'nde Türkiye operasyonlarına tekrar başlayan Gaz, Sakarya'daki fabrikasında GAZelle Business modelini ürete-

cek. Sakarya'da kurulan fabrika iç pazara olduğu kadar ihracata yönelik araçlar da üreterek ülke ekonomisine katkı sağlamayı amaçlıyor. Mersa Otomotiv'in 15 milyon Euro'luk yatırımıyla Sakarya'da kurulan montaj üretim tesisinde üretilmeye başlanan Gazelle Business modeli Rusya başta olmak üzere Ukrayna, Kazakistan, Belarus ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerinde yüzde 50'lik bir pazar payına sahip.

Skoda Octavia yenilendi

Skoda'nın kompakt sınıftaki temsilcisi Octavia, 2013'e yeni nesliyle giriyor. Skoda'nın kalbi olarak tanımlanan Octavia'nın yeni nesli ile kompakt sınıfta standartları belirleyeceği, orta sınıf (D seg-

menti) otomobillerin özelliklerini kompakt sınıf fiyat etiketiyle sunacağı ve gerek yolcuların yaşam alanı gerekse bagaj hacmi konusunda çitayı yükseleteceği ifade ediliyor.

Yeni Skoda Octavia'nın uzunluğu 90 mm, genişliği 45 mm, dingil mesafesiye 108 mm arttırılmış. Otomobilin iç mekan özelliklerinden bahsederek teknik geliştirmelerden sorumlu yönetim



kurulu üyesi Frank Welsch yeni Skoda Octavia'nın 1782 mm'lik iç mekan uzunluğuna sahip olduğunu, arka koltuklarda eskisinden 73 mm daha fazla diz mesafesi ve 980 mm ile daha fazla baş mesafesi sunduğunu söyledi ve 590 lt bagaj hacmi sunduğunu sözlerine ekledi. Bununla beraber otomobilin ön koltuklarındaki baş mesafesi 8 mm, ön koltuk dirsek mesafesi 39 mm, arka koltuk dirsek mesafesi ise 26 mm iyileştirilmiş.

Yeni Octavia'da 1.2 TSI 86 HP, 1.2 TSI 105 HP Green tec, 1.4 TSI 140 HP Green tec, 1.8 TSI 180 HP Green tec benzinli motorlar ile 1.6 TDI 90 HP, 1.6 TDI 105 HP, 1.6 TDI 110 HP Green Line, 2.0 TDI 150 HP Green tec dizel motorlar görev yapacak. Yeni Skoda Octavi'da bununla birlikte adaptif hız sabitleme (cruise control), akıllı far sistemi, anahtarsız giriş sistemi, panoramik cam tavan gibi yeni donanımlar da alınabilecek.



**YENİ
OCTAVIA'NIN
KOKPİTİ ŞIK
GÖRÜNÜYOR.
OTOMOBİL
SUNDUĞU
DİZ VE BAŞ
MESAFESİ İLE
SINIFINDA
İDDİALİ.**



Yeni yüz, yeni teknolojiler



Mercedes-Benz'in üst orta segmentteki temsilcisi E Sınıfı (ülkümüzde E Serisi olarak anılıyor) 2013 model yılına makyaj ve yeni teknolojilerle giriyor. Otomobilin yüzü zaten fotoğraflardan da belli, ancak Elegance için klasik, Avantgarde için spor-

tif radyatör ızgarası kullanıldığını belirtelim. Yeni yüzlü E Sınıfı'nda gelecek nesil S Sınıfı'nda da kullanılacak güvenlik teknolojileri mevcut. "Akıllı sürüş" teknolojisi olarak tanımlanan bu sistemde Pre Safe ile başlayan ve Distronic Plus ile devam eden



aktif güvenlik teknolojisi bir adım daha ileriye taşınmış. Stereo Multi Purpose Camera (çiftli çok amaçlı kamera) sistemi sayesinde öndeki 500 m'lik mesafe 45 derecelik açıyla sürekli taranıyor. Bunun 50 m'lik kısmındaysa görüntüler 3 boyutlu olarak üretiliyor. Buradan elde edilen görüntüler sayesinde otomobil yaklaşılan kavşak, yoldaki yaya gibi

unsurları algılayabiliyor. Bu şekilde kavşakta otomobil yavaşlayabiliyor ve 50 km/s hıza kadar karşısına yaya çıkarsa fren yapabiliyor.

E Sınıfı'nda E 200 (2.0 lt, 184 HP), E 250 (2.0 lt, 211 HP), E 300 (3.5 lt V6, 252 HP), E 350 (3.5 lt V6, 306 HP), E 400 (3.0 lt V6, 333 HP), E 500 (4.7 lt V8, 408 HP) benzinli ile E 200 CDI

(2.1 lt, 136 HP), E 220 CDI (2.1 lt, 170 HP), E 250 CDI (2.1 lt, 204 HP), E 300 BlueTec (3.0 lt V6, 231 HP) E 350 BlueTec (3.0 lt V6, 252 HP), E 300 BlueTec Hybrid (2.1 lt, 204 HP + 26 HP elektrik motoru) dizel seçenekler mevcut. 4Matic dört tekerlekten çekiş sistemi E 300, E350, E 400, E 500, E 250 CDI ve E 350 BlueTec'te istek üzerine alınabiliyor.

**SEDAN VE STATION
KAROSERLERLE
BİRLİKTE, COUPE VE
CABRIO KAROSERLER DE
MODERNİZE EDİLDİ.**



DÜZELTME

e-otodergi'nin Aralık 2012 tarihli 54'üncü sayısında yayınlamış olduğumuz Mercedes-Benz GLK 220 CDI 4Matic Premium sürüş izlenimi yazısında, bu otomobilin rakipleri olarak BMW X1 xDrive20d ve Audi Q3 2.0 TDI quattro S tronic gösterilmiş, yazının sonuç bölümünde bu modellerle fiyat karşılaştırması yapılmış ve GLK'nın fiyatının yüksek olduğu ifade edilmiştir. Mercedes-Benz'den tarafımıza yapılan açıklamaya göre GLK'nın rakipleri BMW X3 ve Audi Q5'tir. Rakiplere göre daha üst vergi diliminde yer alan GLK için, Türkiye'de Almanya merkezden alınan özel bir fiyat uygulandığının belirtildiği açıklamada, bu özel fiyat sayesinde, benzer donanıma sahip olan bir rakipten daha ucuz, diğeriyle ise aynı fiyat mertebesinde bulunduğu ifade edilmektedir. Okuyucularımızın bilgisine sunarız.

Satışlara Autoshow dopingi

Kasım ayında, İstanbul'da Autoshow'un etkisiyle otomobil satışlarında artış oldu. Toplam satış 11.613 adedi yerli, 40.684 adedi ise ithal olmak üzere 52.297 adet olarak gerçekleşti. Satışlar Ekim ayına göre yüzde 20 oranında arttı. **Yazı: İsa Demir**

Ekim ayında otomobil satışlarında düşüşün başladığından bahsetmiştik. Ancak araya İstanbul Autoshow girince Kasım ayında ibre tersine döndü ve satışlar yükseldi. Ayrıca faiz oranlarının biraz daha gerilemesi ve insanların ekonomiye kısmen de olsa güven duymaya devam etmesi satışları artıran diğer etkenler oldu. Kasım ayında 11.613 adet yerli otomobil satıldı. Renault, Kasım'da 5617 adetle yerli piyasanın yine önde gelen markası oldu. 2586 adet satan Fiat ikinci olurken, onun ardından 1835 adet satışla Hyundai geldi. 813 adet satışla Toyota dördüncü olurken, 762 adetle Honda beşinci oldu. Hyundai ve Fiat'ın B segmenti sedan sınıfında artık eskisi gibi iddiası yok. Buna karşılık Citroen C-Elysee ve Peugeot 301 modellerinin piyasaya girmesiyle ithal otomobil satışları Türkiye'de yüzde 78 oranını geçti. Böylelikle Kasım ayında ithal pazarda 40.684 adet otomobil satıldı. VW, tek bir ayda bu senenin en fazla satan markası oldu. 8250 adet satan

Volkswagen'in ardından, en yakın rakibi 4468 adetle Ford ikinci olurken, 4429 adet satışla Opel üçüncü geldi. Model sıralamasında da VW liderliği ele geçirdi. Volkswagen Polo modeli 2733 adet satışla en fazla satan model oldu. 2453 adet satışla Fiat Linea ikinci, 2283 adetle Renault Fluence üçüncü oldu (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Şubat.....	39.004	29.189
Mart	54.023	47.270
Nisan.....	53.835	45.645
Mayıs.....	56.302	50.460
Haziran.....	56.714	50.849
Temmuz.....	43.518	44.531
Ağustos.....	38.875	41.236
Eylül	39.964	49.360
Ekim	47.508	43.440
Kasım	44.951	52.297
Toplam	504.562	475.354

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
1 Volkswagen.....	8250.....	58.476
2 Ford	4468.....	41.202
3 Opel.....	4429.....	40.607
4 Hyundai.....	2819.....	21.241
5 Dacia	2365.....	22.935
6 Toyota	1797.....	15.951
7 Citroen	1795.....	12.536
8 Peugeot	1709.....	11.472
9 BMW	1649.....	13.290
10 ... Nissan.....	1578.....	15.875
11 ... Mercedes-Benz	1401.....	10.152
12 ... Audi	1379.....	11.964
13 ... Kia	1295.....	9992
14 ... Chevrolet	1186.....	16.613
15 ... Skoda	830.....	8493
16 ... Fiat	828.....	7172
17 ... Seat.....	648.....	4769
18 ... Volvo.....	437.....	4473
19 ... Renault.....	372.....	5188
20 ... MINI.....	209.....	1549
21 ... Honda	202.....	2422
22 ... Suzuki.....	166.....	1565
23 ... Land Rover	129.....	1461
24 ... SsangYong	104.....	786
25 ... Mitsubishi.....	80.....	1139
26 ... Porsche.....	80.....	411
27 ... Jeep	77.....	626
28 ... Subaru.....	77.....	476
29 ... Tata	69.....	586
30 ... Alfa Romeo.....	62.....	911

Sıra Marka	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
31 ... Geely.....	51.....	874
32 ... Mazda.....	37.....	691
33 ... Chery	36.....	718
34 ... Lancia	24.....	221
35 ... Proton	15.....	738
36 ... Jaguar	13.....	69
37 ... Infiniti.....	6.....	30
38 ... smart	5.....	88
39 ... Aston Martin	3.....	8
40 ... Ferrari	2.....	17
41 ... Bentley.....	1.....	17
42 ... Maserati	1.....	13
43 ... Lamborghini	0.....	2
Toplam.....	40.684.....	347.819

Not: Sıralamalar Kasım ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
1 Renault.....	5617.....	57.574
2 Fiat	2586.....	31.290
3 Hyundai.....	1835.....	16.438
4 Toyota	813.....	10.643
5 Honda	762.....	11.590
Toplam.....	11.613.....	127.535



Liderlik Uzakdoğu'ya geçti

A segmenti yeni model girişleriyle ve model yenilenmeleriyle iyice şenlenmeye başladı. Kia Picanto en fazla satan model olurken, yeni Fiat Panda ikinciliğe yükseldi. Bu sınıfta en fazla dikkat çeken model ise piyasaya yeni giren Skoda Citigo oldu. İlerleyen zamanlarda Citigo liderliği zorlayacak gibi görünüyor. Geçen ayın lideri Fiat 500 modeli ise Kasım ayında dördüncülüğe geriledi.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2012	Ocak-Ekim 2012
1	Kia Picanto	38	140
2	Fiat Panda	36	221
3	Skoda Citigo	32	63
4	Fiat 500	19	172
5	Alfa Romeo Mito	9	102

Tasarım çok önemli

B segmentinde iki HB model ile iki sedan modelin başarısı dikkat çekiyor. VW Polo liderlik koltuğuna ısınmış gibi görünüyor. Bir önceki modeli bu kadar başarılı olamayan Renault Clio HB'nin yeni nesli, teknik özelliklerinin yanında tasarımın da ne kadar önemli olduğunu ortaya koyarak yüksek satış elde etmeye başladı. C-Elysee ve 301 sedan sınıfında taşları yerinden oynatacak gibi.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
1	Volkswagen Polo	2733	15.833
2	Ford Fiesta	1919	19.222
3	Hyundai i20	1834	13.161
4	Renault Clio HB	1586	7159
5	Opel Corsa	1291	14.474
6	Peugeot 301	839	946
7	Citroen C-Elysee	823	1125
8	Renault Symbol	783	15.536
9	Dacia Sandero	728	7128
10	Fiat Punto	617	5985



Fiat Linea öne geçti

C segmentinde uzun zamandır liderlik savaşı Fiat Linea ile Renault Fluence arasında yaşanıyor. Ancak Kasım ayında Volkswagen Jetta'nın yükselişi dikkat çekti. Yani ilerleyen zamanlarda Volkswagen Jetta ve Opel Astra Sedan modelleri ilk üç sıralamasında daha sık görünebilirler. Ford Focus Sedan modeli ise bu yıl çok iddialı satış adetlerine ulaşamadı.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
1	Fiat Linea	2453	29.127
2	Renault Fluence	2283	22.720
3	Opel Astra HB	2060	17.734
4	Volkswagen Jetta	1703	13.697
5	Ford Focus Sedan	1264	13.762
6	Hyundai Accent Blue	1118	8161
7	Toyota Corolla	1016	9700
8	Toyota Auris	781	10.270
9	Honda Civic	762	11.590
10	Renault Megane HB	762	6565



Sıralama aynı kaldı

Kasım'da D segmentinde sıralama pek değişmedi. Bu da bir anlamda taşların yerine oturduğunu gösteriyor. 990 adet satışla VW Passat liderliğini devam ettirirken, 714 adet satışla BMW 3 Serisi ikinci, 586 adet satışla Mercedes-Benz C Sınıfı üçüncü oldu. Audi A4 ve Volvo S60 modellerinin satışlarında artış oldu.

Liderlik BMW 5 Serisi'ne geçti

BMW 5 Serisi sessizliğini bozdu ve 570 adet satışla liderlik konusunda ne kadar iddialı olduğunu bir kez daha gösterdi. Zaten yıllık bazda da BMW 5 Serisi'nin satışları açık ara önde gidiyor. Kasım ayında 309 adet satış gerçekleştiren Audi A6 modeli ikinci olurken, 285 adet satışla Mercedes-Benz E Sınıfı onun ardından geldi. Volvo S80 modelinin de satışları artmaya başladı.



Audi A8 "Devam" dedi

Demek ki Audi A8 modelinin Ekim ayındaki sürpriz atağı geçici değilmiş. Mercedes-Benz S Sınıfı ile Audi A8 modeli Kasım ayında 11 adet satarak iddialarını devam ettirdiler. İlk 11 aya baktığımız zaman da Audi A8 modelinin sürpriz bir şekilde Türkiye'de kendi sınıfında en fazla satan model olduğunu görüyoruz. Bu da Türkiye'de makam aracı konusunda algıların değiştiğini gösteriyor.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
1	Volkswagen Passat	990	10.294
2	BMW 3 Serisi	714	5767
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	586	5367
4	Audi A4	344	2961
4	Volvo S60	328	2394
6	Opel Insignia	203	2626
7	Skoda Superb	227	1785
8	Volkswagen CC	197	2245
9	Citroen C5	187	1817
10	Toyota Avensis	172	1901

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
1	BMW 5 Serisi	570	3188
2	Audi A6	309	1979
3	Mercedes-Benz E Sınıfı	285	2392
4	Volvo S80	55	334
5	Jaguar XF	9	62

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
1	Audi A8	11	125
2	Mercedes-Benz S Sınıfı	11	96
3	Mercedes-Benz CLS	10	89
4	Porsche Panamera	8	80
5	BMW 7 Serisi	4	77

Nissan Qashqai lider

Nissan Qashqai, dizel motorun avantajıyla liderliğin tadını çıkarmaya devam ediyor. Aynı şekilde Dacia Duster modeli de 1.5 dCi motorla başarılı satış adetleri yakalıyor. Fakat bu iki modelde de dizel-otomatik versiyonu bulunmaması önemli bir dezavantaj. Volkswagen Tiguan'da da dizel-otomatik seçeneği bulunmuyor.



Satışlar yükseldi

SUV segmentinin satışları toplam otomobil satışlarının da üzerinde bir oranda artış gösterdi. Hatta bazı modellerin satışları iki katına çıktı. 68 adet satışla Porsche Cayenne modeli liderlik koltuğuna yerleşti. Onun hemen arkasından 64 adetle bir önceki ayın lideri Land Rover Range Rover Sport geldi. Volkswagen Touareg ve Mercedes-Benz M Sınıfı'nın satışlarında dikkat çekici artışlar meydana geldi.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
1Nissan Qashqai	968.....	8755
2Dacia Duster	855.....	7898
3Volkswagen Tiguan	807.....	4479
4Hyundai ix35	660.....	5314
5Kia Sportage	638.....	4546
6Nissan Juke	337.....	3933
7Chevrolet Captiva	327.....	3214
8Skoda Yeti	204.....	2002
9Fiat Freemont	110.....	114
10 ...Opel Mokka	107.....	492

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Kasım 2012	Ocak-Kasım 2012
1Porsche Cayenne	68.....	290
2Range Rover Sport	64.....	364
3Volkswagen Touareg	39.....	108
4Mercedes-Benz M Sınıfı	26.....	200
5Jeep Grand Cherokee	22.....	242

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

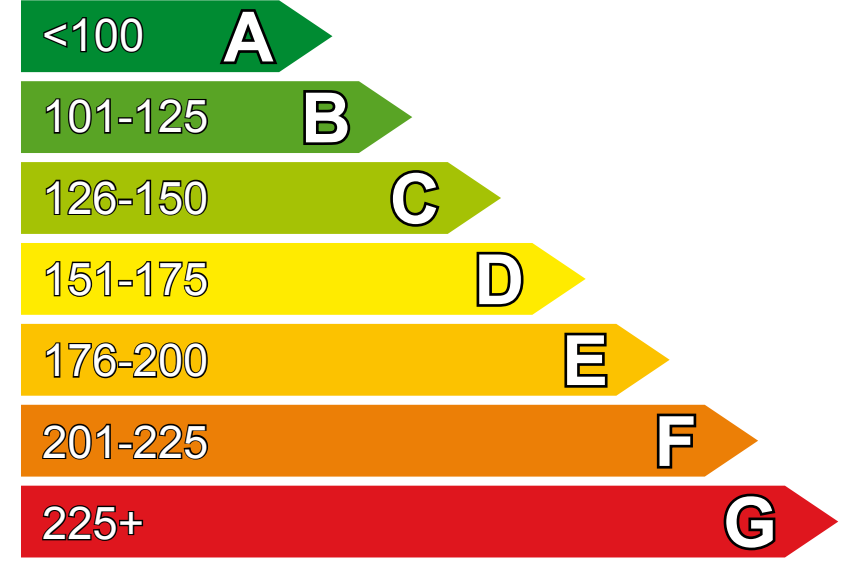
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



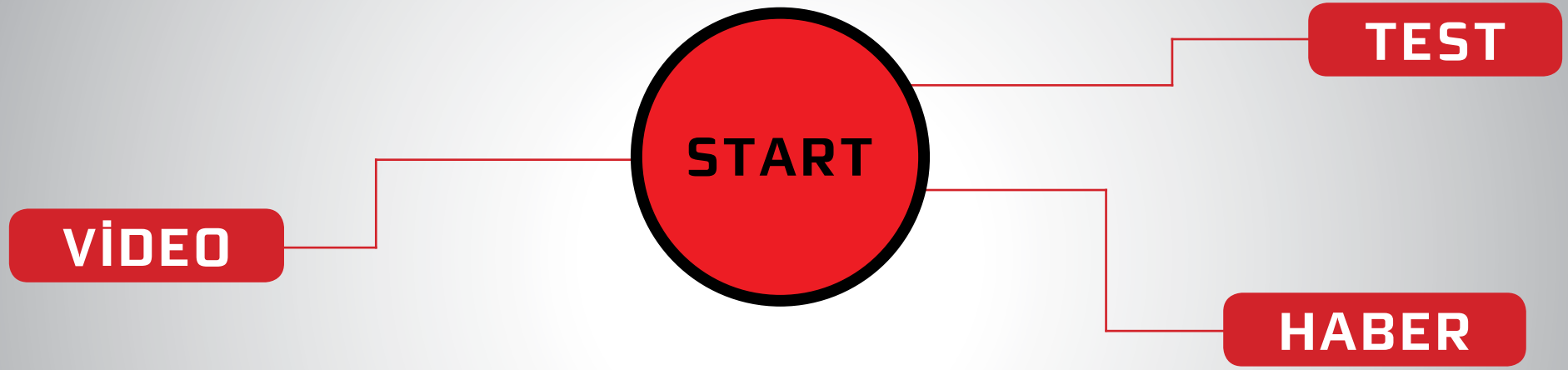
Dergiler sınıflandırılıysaydı, e-otodergi “A” sınıfında olurdu!

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

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



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

DAHA CAZİBELİ

Renault'un küçük sınıftaki temsilcisi Clio, yeni nesliyle daha albenili olmasının yanı sıra sürüş özellikleri ve yakıt tüketimi konularında da gelişme kaydetmiş.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Kabul etmek lazım ki, 1991 yılından beri yollarda üç nesliyle yollar da olan Clio bazı versiyonlarında göze güzel gelse de, hiçbir zaman şaşırtan bir güzelliğe sahip olmamıştı. Hatta bana göre üçüncü makyajlı Clio, üçüncü neslin makyajsızından daha sıradan ve sıkıcı bir görünüme sahipti. Dördüncü nesil Clio'da ise durum çok daha başka. Çünkü eski nesillerle karşılaştırılamayacak kadar albenili.



Otomobilin dış tasarımını uzun uza-
dıya anlatmayacağım, ama kapı altla-
rındaki yay formlu hattın otomobile
kazandırdığı ince belli hava ve arka
kapının orta kısmından stop lambala-
rına doğru oluşan kavis bu otomobi-
le görsel yönden heyecan katan un-
surlar.

Yeni Clio'nun 4062 mm'lik uzunlu-
ğu eskisinden 35 mm, 1732 mm'lik
genişliği eskisinde 25 mm, 2589
mm'lik dingil mesafesiye eskisin-
den 14 mm daha fazla. Bununla be-
raber yükseklik 45 mm'lik azalmayla
1448 mm olmuş. Yeni nesil Clio'da 1.2
lt 75 HP, 0.9 lt turbo benzinli 90 HP ve
1.5 dCi 75 HP, 1.5 dCi 90 HP turbo di-
zel motor seçenekleri mevcut. Dona-
nım seviyesiye Joy, Touch ve Icon ol-
mak üzere 3 adet. Icon donanım se-
viyesinde standart olarak gelen Look
paketine sahip test otomobilimizde
ayrıca "Chance" adlı çıkartmalar (650
TL) da mevcuttu. Dış tasarımdaki can-
lılık iç mekanda da devam ediyor. Si-
yah lake – piyano boyası dekorlar
Icon donanım seviyesinde standart-
ken, bir alt donanım olan Touch'da
opsiyonel olarak sunuluyor, Joy'da ise
sunulmuyor. Test aracımızda bu lake
kaplamalara ek olarak dış görünümle



İÇ MEKAN KULLANIŞLI VE ŞİK. SİYAH LAKE DEKORLAR ICON DONANIM SEVİYESİNDEN İTİBAREN STANDART. RENKLİ DEKORLAR 300 TL EK ÖDEME İLE ALINIYOR.

uyum sağlamak üzere 300 TL ek ödeme ile alınan Chance lake dekorları mevcuttu. Bu dekorlar kapı içi tutamakları, direksiyon simidi, vites konsolu çerçevesi ve yuvarlak havalandırma ızgaralarının kenarlarını süsleyerek iç mekana canlılık katıyor. Otomobilin iç mekanında en fazla dikkat çeken noktalardan birisi de Touch donanım seviyesinden itibaren gelen

R-NAV navigasyon ekranı. Çözünürlüğü ve renkleri canlı göstermesiyle beğenimi kazanan dokunmatik özellikli bu ekrandan modern zamanların ihtiyaçlarına uygun olarak USB, Bluetooth, iPod ve telefon bağlantısı yapılabiliyor. Parlak görünümlü malzemeler nedeniyle zengin bir görünüm sunan otomobilin ergonomisi de başarılı. Ufak eşya gözleri konusunda da bir

sıkıntı yok. Ama koltuk başlıklarının yüksekliklerini ayarlamak eski nesilde daha kolaydı.

Otomobilin arka koltuklarındaki baş mesafesi yaklaşık 1.5 cm kadar azalmış ve bu durum rahatsızlık vermiyor. Ama tasarım özelliği nedeniyle arka koltuklara inip binerken kafayı biraz fazla eğmek gerekiyor aksi hal-

de kafayı vurma durumu söz konusu olabilir. Diz mesafesi de yeterli.

Sürüş özellikleri

Test aracında bulunan Energy 1.5 dCi 90 HP'lik motor, eski nesilde bulunan 1.5 dCi 90 HP ile zaten adından da belli olduğu üzere aynı güçte. Ama 1750 d/d'de ortaya çıkan maksimum tork 20 Nm'lik artışla 220 Nm olmuş





ÖN KOLTUKLAR SPORTİF OLMASA DA YETERLİ YAN DESTEĞİ SUNABİLİYOR. ARKA KOLTUKLARDAN İNERKEN TAVANIN YAPISI NEDENİYLE KAFAYI BİRAZ EĞMEK GEREK. DİZ VE BAŞ MESAFESİ SORUNSUZ.

Sarsıntısız ve hızlı çalışan bir stop-start sistemi ile donatılmış bu motor düşük devirlerden itibaren iyi çekiş sunuyor. Üstelik bizim 500 km'yi aşan kullanımımız sonunda ortaya çıkan 5.3 lt/100 km'lik değer başarılı. El freni konsolundaki Eco düğmesi motor yönetim sistemi ve klimaya etki ede-

rek tüketimin düşürülmesine yardımcı olan donanımlardan.

Yeni Clio, sürüş yönünden eskisinden hissedilir derecede iyi. Bunun en önemli nedenlerinden bir tanesi düşen ağırlık. Renault broşürlerine göre 3. nesil 1.5 dCi 90 HP Clio



GÖSTERGE TABLOSU MODERN VE ANLAŞILIR. ORTA KONSOLDAKİ DOKUNMATİK EKRANDAN RADYO, NAVİGASYON VE HARİCİ MEDYA KUMANDA EDİLİYOR.

HB'nin ağırlığı 1250 kg iken, yeni nesil Energy 1.5 dCi 90 HP Clio HB'nin ağırlığı 1071 kg. Bu aradaki fark yeni Clio lehine olan önemli bir fark. Daha geniş iz mesafesine (önde + 34 mm, arkada + 36 mm) sahip otomobil, daha düşük ağırlık merkezine sahip. Bu sayede fizik kuralları çerçevesinde daha iyi yol tutması gerekiyor ki, gerçekten de öyle. Otomobil virajlarda biraz daha az yatıyor ve daha dengeli. Otomobilin süspansiyon sistemindeki diğer bir gelişimse artık poliüretan takozlar kullanılıyor olması. Bununla birlikte eski nesilde eleştirilere hedef olan yapay his veren elektrikli destekli direksiyon sistemi elden geçirilmiş ve bu haliyle hem sürü-



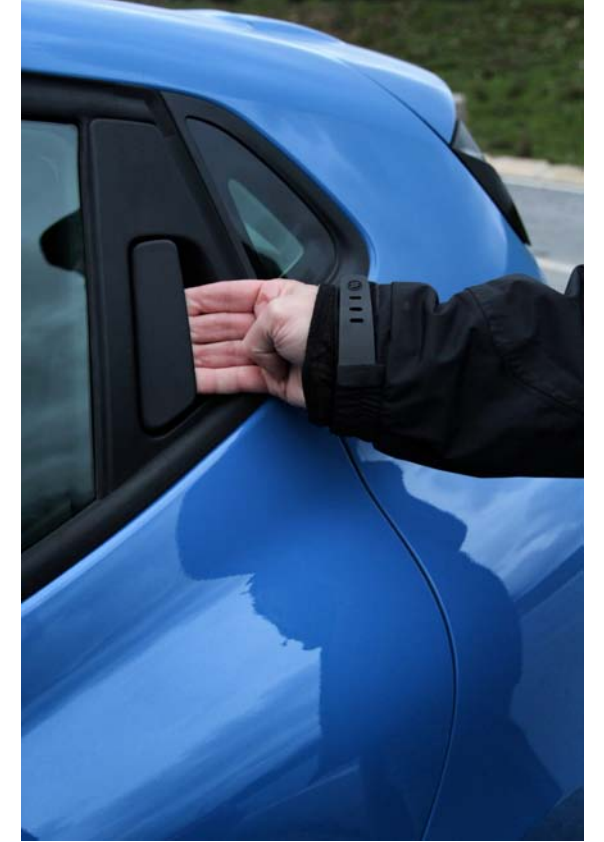
cüyle daha iyi iletişim kuruyor, hem de keskin yapısıyla ve 2.7'lik tur sayısı ile daha zevkli bir kullanım sunuyor. Kullanımı iyileştiren diğer bir noktaysa yolları kısaltılan ve karbon senkromeç halkaları kullanılarak geçişleri netleştirilen 5 ileri oranlı manuel şanzıman. Ön görüş açıları iyi olan otomobilin arka çapraz görüşü ise biraz kısıtlı. Darbe emiş yönünden başarılı olan ve tok his veren yeni Clio, otoyol sürüşlerinde de gürültülü değil. Aslında niyetim bu otomobile hızlanma ve fren testi uygulamaktı ama hava muhalefeti nedeniyle ne yazık ki bu mümkün olmadı. Ama fren dozlaması ve hissiyatı olarak güven verdi.

Sonuç

Ülkemizde üretilen Renault Clio, tasarımıyla olduğu kadar sürüş özellikleri olarak da eskisinden iyi. ESP ve yan havayastıkları artık tüm versiyonlarda standart. Test aracımızın 42.490 TL'lik fiyatı da rakiplerine göre ve sunduğu donanımına göre normal. Daha hesaplı bir dizel Clio isteyenler ise Touch donanım seviyesindeki Energy 1.5 dCi 90 HP (40.990 TL) ve Joy donanım seviyesindeki 1.5 dCi 75 HP (37.990 TL) gibi versiyonlara yönelebilirler.



**1.5 dCi MOTORUN
MAKSİMUM TORKU
20 NM ARTARAK 220
NM OLMUŞ. KAPUT
AMORTİSÖRÜ VE KAPUT
İÇİ YALITIM FAYDALI
DETAYLAR. KAPI
ALTLARINDAKİ YAY
FORMU OTOMOBİLE
DİNAMİK HAVA KATMIŞ.**



Renault Clio 1.5 dCi Energy 90 HP

Fabrika verileri

Motor: 1461 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman: 5 ileri manuel
Maksimum güç: 90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 220 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız: 178 km/s
0-100 km/s: 11.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4062 / 1732 / 1448 mm
Bagaj hacmi: 300-1146 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 4.1 / 3.3 / 3.6 lt / 100 km
Baz fiyat: 40.990 TL

+ Tasarım, tüketim, donanım

- Arka çapraz görüş

93 g/km **A**



ÇEKİŞİ DE TÜKETİMİ DE DÜŞÜK

Otomobil severler tarafından beğenilen bir tasarım sunan yeni Opel Astra Sedan, 1.3 litrelik turbo dizel motor seçeneğiyle, hem düşük performansa hem de düşük yakıt tüketimine sahip.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur



Opel'in kompakt sınıftaki modeli Astra; yeni neslinde hatchback ve station (Sport Tourer) karoserlerinin ardından kavuştuğu sedan gövde seçeneğiyle Ekim 2012'de Türkiye yollarına çıktı. Otomobil severler tarafından beğenilen bir tasarıma kavuşan yeni Astra Sedan şu an ülkemizde 1.6 lt 115 HP, 1.4 lt turbo 140 HP ve 1.6 lt turbo 180 HP olmak üzere üç benzinli ve bir de 1.3 lt CDTi 95 HP dizel motor seçeneğine sahip.

Dingil mesafesi azaldı, bagajı küçüldü

Yeni Opel Astra Sedan'ın uzunluğu 4658 mm, genişliği 1814 mm, yüksekliği ise 1500 mm. Bu rakamlara göre yeni Astra Sedan, halen Astra Sedan Classic adıyla satışına devam edilen eski modelden 71 mm daha uzun, 61 mm daha geniş ve 42 mm daha yüksek. Ancak işin ilginç tarafı, yeni modelin 2685 mm'lik dingil mesafesi eskisinden 18 mm daha kısa. Öte yandan, yeni Opel Astra Sedan'ın 420 litre olan (stepnesiz 460 litre) bagaj



KOKPİT ASTRA HB İLE BENZER. BELKİ DE TEK FARK, ÖN KONSOLDAKİ BAGAJ AÇMA BUTONU. BUNA BASIP YOLDA GİDERKEN YANLIŞLIKLA BAGAJI AÇMAK MÜMKÜN. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. FAR KUMANDASI ALMAN USULÜ.



**YENİ ASTRA SEDAN, ESKİ
MODELDEN 71 MM DAHA
UZUN, 61 MM DAHA
GENİŞ VE 42 MM DAHA
YÜKSEK. DİNGİL MESAFESİ
İSE 18 MM DAHA KISA.**



hacmi, eskisinden 70 litre daha küçük. Tüm bu negatif özellikler, dış tasarımdaki sportif hatların bir sonucu olsa gerek.

İç mekân kardeşleriyle ortak

Yeni Opel Astra Sedan'ın kokpiti, gerek tasarım gerekse donanım özelliklerini kardeşleriyle paylaşıyor. Elbette küçük değişiklikler de yok değil. Bunlardan en önemlisi, ön konsola yerleştirilen bagaj açma butonu. Maalesef otomobilin bagaj kapağı, sadece buradaki ve kontakt anahtarındaki butona basılarak açılabilir. Öte yandan, sürücü araç kullanırken ön konsoldaki kumanda birimlerini kullanırken yanlışlıkla bu butona bastığında bagaj açılıyor (Başıma geldi). Kokpitteki malzeme kalitesi karma bir yapıda. Öyle ki, ön konsolun üst kısımları yumuşak, alt kısımları sert plastikten oluşuyor. Ön kapı içlerinde ise üstte sert, ortada yumuşak ve altta yine sert plastik tercih edilmiş. İşçilik konusunda bir kusurun göze çarpmadığı yeni Opel Astra Sedan test aracımızda eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor. Geniş bir ağız şeklinde açılan kapaklı torpidonun içi çok geniş. Usb ve Aux girişlerinin vites kolunun ilerisine konum-

landırılması kolay kullanım sağlıyor. Ambians aydınlatması, özellikle gece sürüşlerinde hoş bir iç mekân yaratıyor. Kolay takip edilen gösterge birimlerinin aydınlatması da gözü yormuyor. Çok sayıda kumanda birimine yer verilen ön konsoldaki radyo frekansı hafıza butonları hayli küçük. Otomatik klimada sıcaklık derecelerinin buçuklu olmaması (20-21-22 diye gidiyor) bir dezavantaj. Koltuklar rahat, ön koltuklardaki yan yükseltiller, virajlarda yana kaymamanızı sağlıyor. Arka koltuktaki diz mesafesi, azalan dingil mesafesine karşın yeterli.

Performansta da, tüketimde de cimri

Yeni Opel Astra Sedan'ın 1248 cc'lik turbo dizel motoru 4000 d/d'de 95 HP güç ve 1750-3250 d/d'de 190 Nm tork üretiyor. Rakiplerinde yer alan 1.6 litrelik turbo dizel motorlar karşısında nefesi yetersiz kalan bu motor, otomobili 0'dan 100 km/s'ye ancak 14.6 saniyede çıkartabiliyor. Gücünü 5 ileri manuel şanzımanla ön tekerleklere ileten aracın maksimum hızı ise 180 km/s. İlk hızlanma ve ara hızlanma performansında cimri olan test aracımız, aynı zamanda tüketimde de cimri. Bu cimrilik, ilkinin aksine sürücü-

yü sevindiriyor. Öyle ki, test tüketimimizin ortalaması 5.8 lt/100 km olarak gerçekleşti. Üstelik buna, saatlerce dur-kalk yapmak zorunda kalınan İstanbul trafiği de dâhil.

Sürüş özellikleri başarılı

Başarılı yol tutuş, hızlı tepki veren direksiyon sistemi ve gelişmiş süs-

pansiyon sistemiyle (önde bağımsız, arkada Watt's) ünlenen Opel Astra, bu özelliğini sedan gövdede de devam ettiriyor. Geniş görüş açıları ve yeterli büyüklükte aynalar da sürüş özelliklerine olumlu etki yapıyor. ABS, ESP-Plus, ESC, BAS, HBA, EBD, CBC, CTC, TCPlus gibi birçok elektronik sürüş destek sisteminin tüm donanımlarda

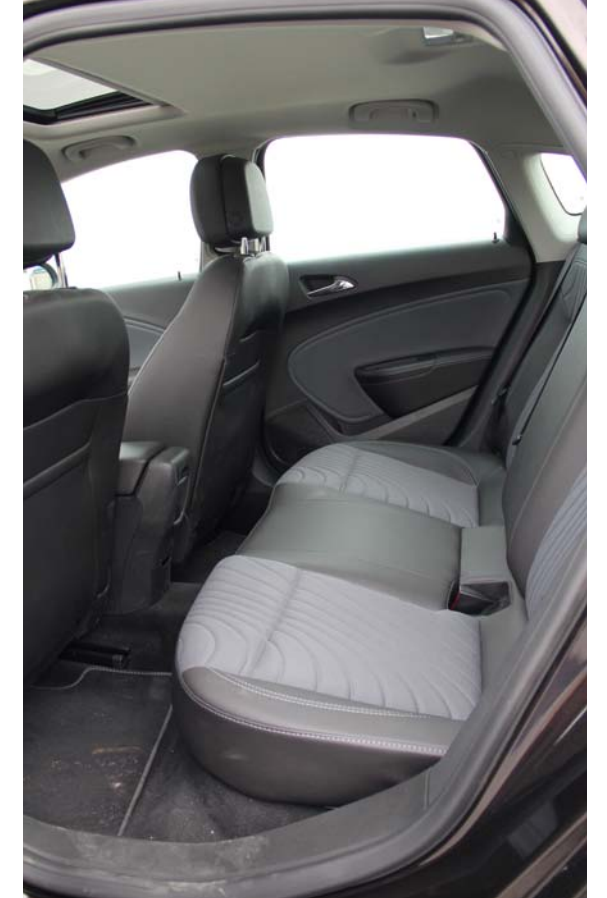
standart olarak sunulduğu otomobil, bu güvenlik önlemlerini standart altı hava yastığıyla pekiştiriyor. Vites geçişleri net ve sorunsuz. Ancak uzun yolda, yüksek hızda motor 6'ncı vitesi istiyor. Fren hissi başarılı, ancak hava muhalefeti nedeniyle uydu bağlantılı özel test cihazımızla ölçüm yapma fırsatımız olmadı.

Fiyatı yüksek

Yeni Opel Astra Sedan 1.3 CDTi modelinin fiyatı (baz fiyat 52.751 TL, test aracının fiyatı 66.851 TL), gerek bizim yorumumuz olarak, gerekse www.otomobil.com.tr haber portalımızdaki habere yapılan yorumlarda gördüğümüz üzere yüksek. Öte yandan 1.3 litrelik motorun performan-



OTOMOBİLİN ÖN KOLTUKLARI RAHAT. VİTES KOLUNUN İLERİSİNDE USB, ÇAKMAK VE AUX GİRİŞLERİ VAR. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK SAYISI YETERLİ. ARKA KOLTUKTA DİZ MESAFESİ İYİ.



sı da düşük. Ancak bunlara karşın; Türkiye'de en çok satılan karoser olan sedan gövdeye sahip olması, başarılı sürüş özellikleri, güzel tasarımı ve düşük yakıt tüketimi sayesinde yüksek satış rakamlarına ulaşacaktır. Ayrıca yeni Astra Sedan ürün gamında üç tane de benzinli seçenek yer alıyor. Örneğin baz fiyatı 50.250 TL olan 1.4 litrelik 140 HP güç üreten turbo benzinli versiyon da tercih edilebilir.



Opel Astra Sedan 1.3 CDTi 95 HP

Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	95 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	190 Nm @ 1750-3250 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	14.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4658 / 1814 / 1500 mm
Bagaj hacmi:	420-1010 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.7 / 3.7 / 4.1 lt/100 km
Baz fiyat (1.3 CDTi) / Test aracı:	52.751 TL / 66.851 TL

+ Tasarım, tüketim

- Fiyat, performans, bagaj açma sistemi

107 g/km **B**

ŞIKLIK DEVAM EDİYOR

Kompakt sınıfın en şık otomobillerinden olan i30, kalite hissi ve donanım gibi bilindik i30 özelliklerini daha kullanışlı station karoserde de devam ettiriyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Günümüzün otomobil dünyasında her geçen gün yeni karoser versiyonları türetiliyor. Bunların bir kısmı gerçekten yeni karoserken, bazıları da pazarlama stratejileri gereği farklı isimlerle satılıyorlar. Buna son dönemde daha sportif çizgilere bürünen station karoserlerde sports wagon, cross wagon gibi isimlerde de rastlamak mümkün. Sonuçta pazarlama birimleri bu otomobillerin station olarak adlandırılmasından hoşlanmasalar da gerçekler konusunda yapacak bir şey yok ve bu modeller isimlerinde wagon ibaresini de barındırıyorlar. i30 hatchback ile kompakt sınıfta kalite ve stil anlamında büyük atılım yapan Hyundai, bunu CW adlı karoserinde de devam ettiriyor.

Ön kapısına kadar hatchback kardeşiyle aynı olan i30 CW, B sütunun-



ÖN KONSOLUN KALİTE HİSSİ BAŞARILI. BUNDAN 10 YIL ÖNCE HYUNDAI BÖYLE İÇ MEKAN YAPACAK DESELER KİMSE İNANMAZDI.



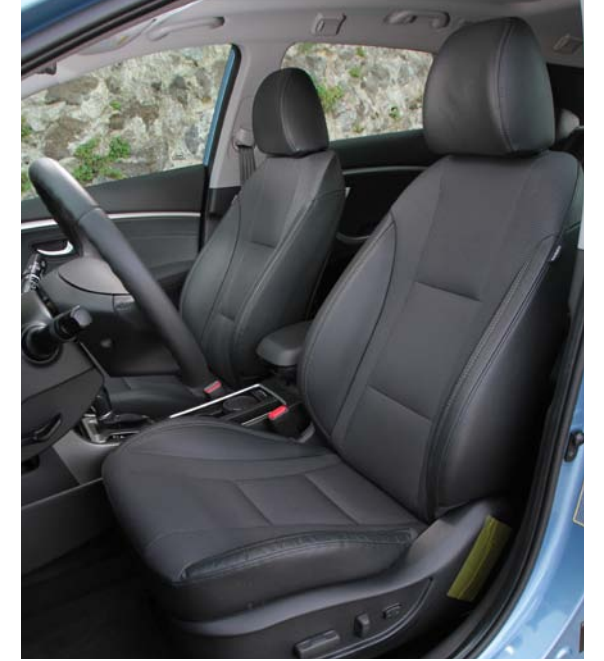
DİREKSİYON, SPOR, KONFOR VE NORMAL OLMAK ÜZERE ÜÇ AYARA SAHİP. AYAR DÜĞMESİ DİREKSİYON SİMİDİNDE.



dan itibaren farklılaşmaya başlıyor. 4485 mm'lik uzunluğu ile hatchback modeline göre 185 mm daha uzun ve 1500 mm ile 30 mm daha yüksek olan i30'un bu fazlalıkları hiçbir şekilde göze batmıyor. Otomobilin ön konsolu için söyleyeceklerimiz HB karoser ile aynı. Bu konsol yumuşak kaplamaları, piyano siyahı rengindeki dekorlarıyla kalite hissi yönünden yüksek beklentileri karşılayacak özellikte. Vites konsolu bölgesindeki eşya gözlerinin ve kapı içi ceplerinin genişliği kullanışlığı arttıran detaylar. Arka koltuğa geçildiğindeyse işler HB karosere göre farklılaşıyor. Çünkü arka koltuklarda baş mesafesi hissedilir derecede daha iyi. Diz mesafesiye zaten önceden de sorunsuzdu. Gelelim bagaja... Otomobilin 528 lt'lik bagajı HB kardeşinden 150 lt daha büyük. Ama doğrusu benzer karoserle karşılaştırmak olur ki bu araçlardan Opel Astra Sports Tourer 500 lt, Renault Megane Sport Tourer 524 lt'lik bagaja sahip. Alçak yükleme eşiğine sahip bu bagaj, içindeki ray ve file ile kullanışlı da. Bagaj zemininde ufak-tefek eşyalar için bir bölme de mevcut.

Otomobilde yer alan 1.6 lt turbo-dizel motor 4000 d/d'de 128 HP güç

ÇİFT BÖLGELİ KLİMANIN KULLANIMI KOLAY. CAM TAVAN İÇ MEKAN AYDINLIK GÖSTERİYOR. ARKA KOLTUKLARDAKİ BAŞ MESAFESİ HB'DEN İYİ.



*i30 CW'NİN HATCHBACK KARDEŞİNE
GÖRE ARKASINDAKİ TAŞIDIĞI
FAZLALIK GÖZÜ RAHATSIZ ETMİYOR.*



ve 1900-2750 d/d aralığında 260 Nm tork üretiyor. Tork değeri bu sınıf için ortalama bir değer ama maksimum güç en iyilerden. Ama 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motorun yaşattığı performans hissi 128 HP'den daha az gibi. Fab-

rika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 12.1 saniyede tamamlayan otomatik şanzımanlı i30 CW 1.6 CRDi özellikle ilk kalkış anında gaz pedalına biraz isteksizce tepki veriyor. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla konfor yönünden beklentileri karşılasa da

tüketime olumsuz etkisi özellikle şehir içi kullanımda çok belirgin. Aynı karoserde manuel şanzımanlı versiyonların tüketim değeri şehir içi, şehir dışı ve ortalama olarak 5.3 / 4.0 / 4.5 lt/100 km olarak açıklanırken bu değerler sırasıyla 7.5 / 4.6 / 5.6 lt/100

km. Süspansiyon konforu olarak çok iyi ve tok bir his veren otomobil virajlı yollarda yumuşak süspansiyonu nedeniyle biraz yana yatsa da tedirginlik vermiyor. Otomobilin direksiyonunda konfor, spor ve normal olmak üzere üç ayar var.

Sonuç

i30 CW 1.6 CRDi Otomatik Style (55.100 TL) ve Elite (61.100 TL) olmak üzere iki donanım seviyesine sahip. Style'da bile çok dolu bir donanım listesi sunan i30 CW, Elite donanım seçeneğinde sürücü diz hava yastığı, elektrikli park freni, elektrik ayarlı sürücü koltuğu, geri görüş kamerası ve panoramik cam tavan gibi seçenekler sunuluyor. Otomobil fiyat-donanım yönünden iyi olsa da, tüketimi biraz yüksek.

Hyundai i30 CW 1.6 CRDi Otomatik**Fabrika verileri**

Motor: 1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: 6 ileri otomatik
Maksimum güç: 128 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 260 Nm @ 1900-2750 d/d
Maksimum hız: 185 km/s
0-100 km/s: 12.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4485 / 1780 / 1500 mm
Bagaj hacmi: 528 - 1642 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.5 / 4.6 / 5.6 lt / 100 km
Baz fiyat: 55.100 TL (test aracı 61.100 TL)

+ Kalite hissi, donanım, konfor

- Görüş açıları, tüketim

149 g/km



B SÜTUNSUZ MİMARİ

B sütunu bulunmayan bir otomobil olan Ford B-Max, farklı gövde yapısı ve 1.5 litrelik yeni turbo dizel motoruyla küçük MPV sınıfına heyecan getirdi.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur

Türkiye yollarına 1.0i EcoBoost, 1.4i, 1.6i olmak üzere üç benzinli ve bir adet de 1.5 turbo dizel motor; Trend ve Titanium olmak üzere iki farklı donanım; Titanium X ve Plus Paket opsiyonları; manuel ile Powershift (sadece 1.6i'de) şanzıman seçenekleri ve 39.825 TL'den başlayan fiyatlarla çıkan Ford B-Max, bu ayki sürüş izlenimi sayfalarımıza 1.5 TDCi 75 HP Titanium (+ X ve Plus Paketler) versiyonuyla konuk oldu.

B sütunu yok

Ford B-Max'ın en önemli tasarım özelliği B sütunu bulunmaması. İçlerinden "B sütunu hangisi?" diye bir

soru geçirenler için açıklayayım: Otomobilde B sütunu dediğimiz sütun, ön kapının bittiği ve arka kapının başladığı noktada bulunur. B-Max'te bu sütunun bulunmaması ve arka kapıların sürgülü olarak otomobilin arkasına doğru açılması, ön kapı da açıkken bir buçuk metre eninde bir boşluk yaratıyor. Bu da otomobile iniş-binişi çok kolaylaştırıyor. İlk kullanım sırasında insanın biraz yadırgadığı ve bu nedenle alışkanlık gerektiren bu sistem, ilk tanıtıldığında, beraberinde güvenlik endişelerini doğurmuş ve "Bu otomobile yandan çarpıldığında ne olur?" sorularını akla getirmişti. Ancak Euro NCAP tarafından yapılan



SPORTİF GÖSTERGE BİRİMLERİ RAHAT OKUNUYOR. KLİMA KUMANDASI ERGONOMİK. KOKPİTTE YUMUŞAK VE SERT PLASTİK MALZEME BİR ARADA KULLANILMIŞ.



testler, B-Max'e güvenlikte 5 üzerinden 5 yıldız kazandırdı ve bu soruyu cevaplamış oldu. Kardeşi Fiesta'nın sınıfında yer alan B-Max, 4077 mm uzunluğa, 1751 mm genişliğe, 1604 mm yüksekliğe ve 2489 mm dingil mesafesine sahip. Otomobilin 304 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar öne

katlandığında 1372 litreye çıkıyor. Ön yolcu koltuk sırtlığının öne katlanabilmesi, 2.35 metre uzunluğunda yükleri taşımayı mümkün kılıyor.

İç mekân işlevsel

Peki, otomobilin B sütunsuz rahatça geçip oturduğunuz iç mekânı na-

sıl? Direksiyon simidini, ön ve orta konsol tasarımlarını zaten Ford'un diğer modellerinden tanıyoruz. Bu modelde farklı olan, B sütunu olmaması nedeniyle ön emniyet kemerlerinin koltuk sırtlıklarından çıkması. Bir diğer fark ise ön yolcu koltuğunun yükseğe konumlandırılmış olması. Yük-

seklik ayarı bulunmayan bu koltukta oturan kişi, bu durumdan hoşlanmayabilir. Bu koltuğun sırtlığının öne katlanıyor oluşu ise, uzun cisimleri taşımayı kolaylaştırıyor. Dış dikiz aynalarının küçük olduğu B-Max'te camların büyük olması bu dezavantajı dengelemeye çalışıyor. Eşya gözü ve

bardaklık konusunda sıkıntı yok. Ön kapı içleri geniş, kapaklı torpido ise ortalama büyüklükte. Kumanda birimleri de ergonomik dağıtılmış. Ön konsolun üst kısmında yumuşak, alt kısmında ve kapı içlerinde ise sert plastiğe yer verilmiş. Kelebek tipinde çalışan silecekler ön camı çok iyi temizliyor. Yedi farklı koltuk kombinasyonunun yapılabildiği B-Max'te B sütunu bulunmaması, arka koltuğa bebek koltuğu koymayı-çıkarmayı kolaylaştırıyor. Ancak çocuklu ailelerin ve hatta yetişkinlerin bile, bu gövde tipine alışmaları gerek. Arka kapı açıkken ve biri içeriden dışarıya çıkıyorken ön kapının kapatılma hareketinin yapılması yaralanmalı kazalara yol açabilir. Ayrıca arka kapıların araç gidiyorken bile açılabiliyor oluşu önemli bir risk faktörü.

Motor düşük tüketim odaklı

B-Max'te yer alan 1.5 litrelik yeni Duratorq TDCi motor, 3750 d/d'de 75 HP güç ve 1700 d/d'de 185 Nm tork üretiyor. Euro 5 normlarını karşılayan ünite, 1307 kg boş ağırlığa sahip otomobili ancak 16.5 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırabiliyor. Maksimum hız da 157 km/s gibi düşük bir değer. Fabrika verilerinden de anlaşılaca-

ğı gibi, 1.5 TDCi'nin performans gibi bir kaygısı yok. Onun için önemli olan düşük yakıt tüketimi. Öyle ki B-Max 1.5 TDCi, ortalama 4.1 lt/100 km yakıt tüketiyor. Biz test kullanımımız boyunca 5.2 lt/100 km'lik bir karma tüketim elde ettik. Bence 5 ileri yerine 6 ileri şanzıman ve Stop&Start sistemi bulunsa bu rakam düşerdi. Aracın karbondioksit salımı ise 109 g/km ile B harfine denk geliyor.

Sürüşte Ford DNA'sı

İster küçük MPV olsun, ister kompakt hatchback, Ford modellerinin genel sürüş karakteri değişmiyor.



B-Max'te de markanın diğer modellerindeki gibi; hızlı ve net tepkiler veren direkt direksiyon sistemi, vites yolları belirgin ve motorla uyumlu çalışan şanzıman ve sert süspansiyon var. Dar ve yüksek gövdenin sürüşte herhangi bir güvenlik açığı oluşturmamasının sigortası ise standart donanımında sunulan ESP, EBA, EBD ve Dinamik Tork Kontrolü gibi elektronik sürüş destek sistemleri. Gösterge birimlerin rahat okunduğu otomobilde ön koltuklar vücudu iyi sarıyor. Hava muhalefeti nedeniyle fren mesafesini ölçemedik ama fren pedalı tepkisi iyi. Sert süspansiyon sistemi, yol tutuşu iyileştirirken özellikle Türkiye gibi kötü asfalta sahip bir ülkede yapılacak uzun yolculuklarda yolcuları rahatsız edecektir. 4077 mm'lik uzunluğunun bir avantajı olarak sunduğu 10.5 metrelik dönüş çapı ise, B-Max'ın şehir içindeki kullanımı kolaylaştıran bir özellik.

AutoBest 2013 seçildi

Ford B-Max, aralarında Türkiye'den Okan Altan'ın da bulunduğu otomobil gazetecilerinden oluşan uluslararası bir jüri tarafından AutoBest 2013 (Yılın Otomobili) seçildi. B-Max ayrıca, bir diğer yılın otomobilini seçme



**KOLTUĞUN BEL
DESTEK AYAR KOLU
VİTES DEĞİŞTİRİRKEN
SÜRÜCÜNÜN DİRSEĞİNE
ÇARPABİLİYOR. ARACA
İNİŞ-BİNİŞ ÇOK RAHAT.
USB VE AUX GİRİŞLERİ
KOLAY YERDE. EMNİYET
KEMERİ SIRTLIKTA. EŞYA
GÖZÜ-BARDAKLIK YETERLİ.**



organizasyonu olan Car of the Year 2013'te (COTY) finale kalan 8 otomobilden biri oldu. COTY'de de yılın otomobili seçilir mi bilinmez ama tüm bunlar onun başarılı bir otomobil olduğunu ortaya koyuyor. Türkiye'de yüksek satış adetlerine çıkılamayan bir segment olan küçük sınıf MPV'de Kia Venga, Hyundai ix20, Opel Meriva gibi modellerle mücadele edecek olan B-Max; standart otomobillerden sıkılan, farklı alternatifler arayan otomobil severler için iyi bir seçim olabilir.

Ford B-Max 1.5 TDCi 75 HP Titanium (X + Plus Paketleri)

Fabrika verileri

Motor:	1498 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	75 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	185 Nm @ 1700 d/d
Maksimum hız:	157 km/s
0-100 km/s:	16.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4077 / 1751 / 1604 mm
Bagaj hacmi:	304-1372 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.8 / 3.8 / 4.1 lt/100 km
Fiyat (Baz / Test aracı):	48.685 TL (1.5 TDCi Trend) / 55.345 TL

- + Tüketim, arka koltuğa geçiş, işlevsel iç mekân
- Hızlanma, maksimum hız, B sütunsuz yapı alışkanlık gerektiriyor

109 g/km **B**



GÜCÜ VE KONFORU ARTTI

Daha önce 163 HP gücünde motora ve manuel şanzımana sahip olan Volkswagen Amarok, bu ayki sürüş izlenimi sayfalarımıza konuk olan 180 HP gücünde ve 8 ileri otomatik şanzımanlı yeni seçeneğiyle daha güçlü ve daha konforlu.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur



Önden bakıldığında adeta bir SUV gibi gözükmesini sağlayan şık ve prestijli tasarımıyla dikkat çeken Volkswagen Amarok, Türkiye'de satışa sunulduğu 2011 yılından bu yana önemli bir eksiğe sahipti: Otomatik vites. Amarok, Eylül 2012'de bu eksikliğini giderirken güç artışı da yaşadı ve şimdi pick-up severleri çok daha fazla tatmin eden bir kombinasyona sahip.

5.2 metrelik devasa gövde

Her ne kadar Türkiye'de şehir içinde de kullanılıyor olsalar da, aslında pick-up'ların kendilerini rahat hissettikleri yer açık alanlar. Çünkü ne boyutları, ne süspansiyonları, ne direksiyon sistemleri, ne de dönüş çapları şehirlere uygun. Bunun en güzel göstergesi Amarok'un 5181 mm'lik uzunluğu. 1944 mm'lik genişlik de bir hayli fazla tabii ki. Yükseklik ise bir Range Rover ile neredeyse aynı. Dönüş çapı 12.95 (yaklaşık 13 m) olan Amarok'un dar dönüşlerde, otopark alanlarında ve küçük sokaklarda zorlanacağı kesin. Ama onu asıl mekânı olan açık alanlara götürdüğünüzde, hele bir de



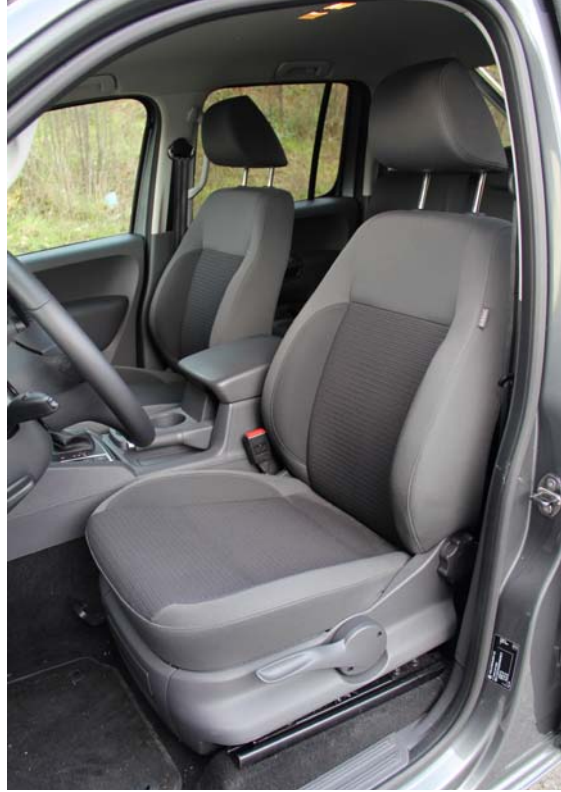
VOLKSWAGEN'İN İLK PICK-UP MODELİ OLAN AMAROK'TA SERT PLASTİK MALZEMEYE YER VERİLMİŞ. GÖSTERGELER SADE VE OKUNAKLI. PARK SENSÖRÜ İŞLEVSEL.



araziye soktuğunuzda, işte o zaman adeta kendine geliyor, hem de daha kağıt üstündeyken bile... Çünkü sürekli dört tekerlekten çekişli (4Motion) test aracımız; 28 derece yaklaşma, 17.6 derece uzaklaşma ve 23 derece karın açılara sahip. 45 derecelik rampaya tırmanabilen Amarok, 49.7 derece yan eğimde bile yoluna devam edebiliyor. Sınıfının eniyisi olan taşıma alanı genişliği 2.52 metrekare, taşıma alanı uzunluğu ise 1616 mm. 2128 kg ağırlığındaki aracın toplam taşıma kapasitesi ise 920 kg. Ve onu açık arazide kullandığınızda ne uzunluğu dert oluyor ne de geniş dönme çapı.

Tanıdık kokpit, farklı malzeme

Amarok'un iç mekânı, Volkswagen modellerinden aşina olduğumuz sade ve fonksiyonel çizgilere, ergonomik yerleştirilmiş kumanda birimlerine, rahat okunan gösterge birimlerine ve üç kollu direksiyon simidi-ne sahip. Ama ön konsolda kullanılan sert plastik, onu kardeşlerinden ayırıyor. Arjantin'de üretilen Amarok'un işçiliğinde ise gözümüze bir sorun çarpmadı. Ön kapı içlerindeki eşya gözünün kumaş kaplı olması ise, ufak bir noktada da olsa alıştığımız Volk-



YÜKSEKTEKİ OTURMA POZİSYONU YOLA HAKİMİYET SAĞLIYOR. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK SAYISI FAZLA. ARKADA DİZ MESAFESİ, EĞİMLİ SIRTLIK SAYESİNDE YETERLİ. MOTOR 180 HP GÜÇ VE 420 NM TORK ÜRETİYOR.



swagen kalitesini hatırlatıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda son derece cömert olan araçta, highline adlı donanım zengin güvenlik, teknoloji ve konfor özellikleriyle dikkat çekiyor. Örneğin; bu donanımda standart olarak sunulan ön ve arka park sensörü, önemli bir ihtiyacı karşılıyor.

Motor artık 180 HP

Amarok'un 2.0 litrelik çift turbo beslemeli dizel motoru 163 HP yerine artık 180 HP güç üretiyor. Maksimum tork da 400 Nm'den 420 Nm'ye çıktı. 0-100 km/s hızlanma verisi fabrika tarafından açıklanmayan aracın maksimum hızı ise 2.0 BiTDI 180 HP 4Motion Otomatik kombinasyonunda 179 km/s. Yine fabrika verilerine göre Amarok şehir içinde 10.0, şehir dışında 7.2, ortalamada ise 8.2 lt/100 km yakıt tüketiyor. Aracın karbondioksit salımı ise hayli fazla 211 g/km. Otomatik şanzımana yeni kavuşan Amarok'ta 8 ileri sistem tercih edilmiş. İstenirse vitesler, vites kolu yardımıyla manuel olarak da değiştirilebiliyor. 4Motion sürekli dört çeker sistemi, zemini algılayarak çekişi otomatik olarak en ihtiyaç duyulan aksa ya da her ikisine birden aktarıyor. Standart asfalt zemindeki sa-



KROM BARLAR ARACA SPORTİFLİK KATIYOR. AMAROK'UN TAŞIMA ALANININ UZUNLUĞU 1616 MM. BU ALANIN TOPLAM HACMİ İSE 2.52 METREKARE. YÜKLEME-BOŞALTMA ZAHMETSİZ.

AMAROK SINIFININ EN BÜYÜK YÜKLEME ALANINA SAHİP. ARACIN TAŞIMA KAPASİTESİ İSE 920 KG. TUTAMAK KOLAY BİNİŞ SAĞLIYOR.



kin bir sürüşte bu oran ön 40, arka 60 olarak işliyor. Son derece atak ve çekişi kuvvetli olan motor, 8 ileri otomatik şanzımanla uyum içerisinde çalışıyor. Şanzımanın sessizliği, kararlılığı, vites değiştirme hızı ve sarsıntısızlığı övgüyü hak ediyor. Önde bağımsız süspansiyon, arkada ise yaylı sistem olması, özellikle boş kullarımda arka aksın zıplamasına yol açıyor, ama bu da asıl amacı yük taşımak olan bir araç için son derece normal bir durum.

Otomatik farkı 5800 TL

Amarok'un Türkiye fiyatı 59.950 TL'den başlıyor (4x2 Trendline manuel). Bu sayfalarda gördüğünüz en pahalı seçenek olan 4Motion Otomatik Highline'ın fiyatı ise 79.950 TL. Bu versiyonun manuel şanzımanı da satışta ve fiyatı 5800 TL daha az. Otomatik şanzımanın sunduğu konfor yadsınamaz ama 5800 TL'lik fark da hafife alınacak türden değil. Karar elbette sizin.

VW Amarok 2.0 BiTDI 180 HP 4Motion Otomatik Highline

Fabrika verileri

Motor:	1968 cc, 4 silindirli, çift turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	180 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	420 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	179 km/s
Boyutlar (uz./gen./yük.):	5254 / 1954 / 1834 mm
Off-road açıları (Yaklaşma/Uzaklaşma/Karın):	28 / 17.6 / 23 derece
Maksimum tırmanma açısı:	45 derece
Maksimum yan eğim açısı:	49.7 derece
Taşıma kapasitesi:	920 kg
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	10.0 / 7.2 / 8.2 lt/100 km
Baz fiyat (4x2 Trendline) / Test aracı:	59.950 TL / 79.950 TL

+ Off-road kabiliyeti, otomatik konforu, yükleme alanı

- Emisyon, malzeme kalitesi

211 g/km

F



5'TE 7 KONFORU

BMW 520d GT, farklı tasarımının altında, özellikle arka koltuklarda 5 Serisi gövdesinde 7 Serisi konforu sunan bir otomobil.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





BMW'nin Eylül 2009'da Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtıp hemen ardından satışa sunduğu 5 Serisi Gran Turismo modeli, global pazarlarda 535i 306 HP, 550i 407 HP, 530d 245 HP ve 535d 300 HP motor seçenekleriyle satılıyor. Türkiye'de ise, biraz da vergi düzenine uymak adına, artık daha mantıklı bir seçenek olan 520d 184 HP versiyonuyla yollarda.

5 Serisi platformu

Daha önce 245 HP güç üreten 3.0 lt turbo dizel motorlu versiyonunu test sayfalarımıza konuk ettiğimiz 5 Serisi Gran Turismo, 5 Serisi platformunda geliştirilmiş olan bir model. Sedan gövdeden daha konforlu arka oturma alanı ve iki türde açılabilen bagaj kapıyla dikkat çeken 5 Serisi GT, 4998 mm uzunluğa, 1901 mm genişliğe ve



**520D GT'NİN
SÜRÜCÜ ODAKLI
KOKPİTİNDE PREMIUM
KALİTENİN TADINI
ÇIKARTABİLİRSİNİZ.
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. GERİ GÖRÜŞ
KAMERASI RENKLİ.**



559 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 3070 mm. Bu rakam, arka koltukta business konforu sunmayı garantiliyor. Kullanıcısına 440 litrelik bir hacim sunan bagajın kapağı, isteğe bağlı olarak iki farklı şekilde açılabilir. Bunlardan ilki, bagajı çok geniş bir ağız şeklinde açmak, ikincisi ise sedan modellerdeki gibi daha dar bir alandan açmak. Bu sayede, bagajın kullanımı son derece pratik hale getirilmiş. 440 litrelik hacim, arka koltuklar öne katlanınca 1700 litreye çıkıyor.

7 Serisi konforu

Otomobilin iç mekânına geçtiğinizde önde 5 Serisi, arkada ise 7 Serisi konforuna tanık oluyorsunuz. Test

aracımızda bulunan ve opsiyonel donanım (Exclusive) olan iki bağımsız koltuk bence mutlaka satın alınmalı. Birbirinden bağımsız olarak elektrikli olarak hareket ettirilebilen koltuklar bir uçağın business bölümünde oturma hissi veriyor ve bu his 7 Serisi'ndekinden çok da farklı değil. Arka bölümdeki yan perdeler, büyük kol dayama, otomatik klima, panoramik cam tavan, elektrikli ve ısıtmalı koltuklar, koltuk ışıkları, ses kontrol kumandası ve çok rahat diz, baş ve omuz mesafeleri, daha pahalı bir makam aracına gerek bırakmıyor. Tüm kokpitte malzeme ve işçilik kalitesi üst düzeyde. Eşya gözü ve bardaklık konusunda sorun bulunmuyor. Kumanda birimleri de ergonomik

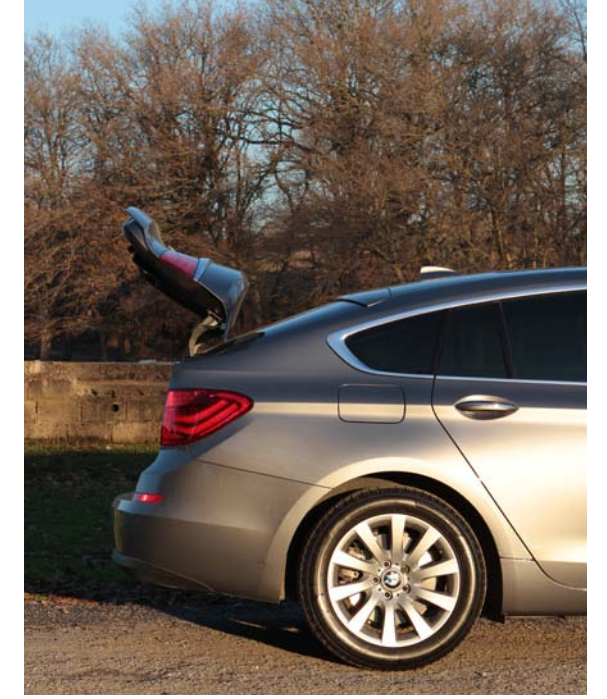




yerleştirilmiş. Tüm BMW modellerinde olduğu gibi, sade tasarımlı gösterge birimleri rahat okunuyor. Aracın tüm ayarlı iDrive sistemi kullanılarak kolay bir şekilde yapılıyor.

2.0 lt 184 HP

Bu aracın hakkı elbette daha fazlası (Daha önce 3.0 lt 6 silindireli 245 HP modeli test etmiştik), ama Türkiye'deki vergi düzenine uymak gerekiyor. Borusan Otomotiv de bu nedenle 520d GT'yi Türkiye yollarına çıkardı. Otomobilde 2.0 litre, 4 silindireli, 16 supaplı, turbo dizel motor bulunuyor. Bu motor 4000 d/d'de 184 HP güç ve 1750 d/d'de 380 Nm tork üretiyor. 1950 kg ağırlığındaki 520d GT'nin 0-100 km/s hızlanma süresi 8.9 saniye, maksimum hızı ise 213 km/s. 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen ve gücünü arka tekerleklerle ileten motorun ortalama yakıt tüketimi ise fabrika verilerine göre 5.3 lt/100 km. Bizim İstanbul şehir içi ve otoyol karma kullanımımızda ortalama tüketimimiz 7.1 lt/100 km olarak gerçekleşti. Fabrika verisinden uzak olsa da, bu değer de bizce bu tür bir otomobil için çok başarılı. Motor, elbette 3.0 lt gibi olmasa da atak ve istekli.



GT GÖVDE TİPİNİN AYIRT EDİCİ ÖZELLİKLERİNDEN BİRİ OLAN BAGAJ KAPAĞI İKİ FARKLI ŞEKİLDE AÇILABİLİYOR. BU DA KULLANIMI KOLAYLAŞTIRIYOR. 440 LİTRELİK BAGAJ HACMİ 1700 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR. ARKA KOLTUKLAR KONFORDA EN ÜST NOKTADA.



Otomatik şanzımanın vites değişimleri hızlı ve sarsıntısız. Süspansiyon sistemi, gaz tepkileri ve şanzımanın davranışları iDrive aracılığıyla sürücü ihtiyaçlarına göre ayarlanabiliyor. Bu sayede ister ekonomik ister sportif bir sürüş gerçekleştirebiliyorsunuz. Benzer şekilde konforlu ya da dinamik bir süspansiyona sahip olabiliyorsunuz. Direksiyon tepkileri BMW modellerinden alıştığımız netlik ve hızda. Fren hissi ve performansı başarılı. Görüş açılarını geniş. Renkli geri görüş kamerası park manevralarını kolaylaştırıyor.

İyi anlatılrsa çok satar

Bence her özelliğiyle başarılı bir otomobil olan BMW 520d GT, otomobil severlere iyi anlatılabilirse yüksek satış rakamlarına ulaşabilir. Baz fiyat olarak 520d Sedan 78.838 Euro, 520d GT ise 89.989 Euro fiyata sahip. Yollarda meraklı gözleri üstüne çeken 520d GT; gerek arka koltuk konforu gerekse işlevsel bagaj sistemi nedeniyle sedan gövdeden daha konforlu. Aradaki bu fark, bu iki önemli özellik için gözden çıkarılabilir diye düşünüyorum.

BMW 520d GT

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16v, turbo, dizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	184 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	380 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	213 km/s
0-100 km/s:	8.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4998 / 1901 / 1559 mm
Bagaj hacmi:	440-1700 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.9 / 5.0 / 5.3 lt/100 km
Fiyat (Baz / Test aracı):	89.989 Euro / 115.376 TL

- + Arka koltuk konforu, bagaj hacmi, tüketim, emisyon
- Bu gövde tipi otomobil severlere iyi anlatılamadı

139 g/km



ARTISI VAR

Sedan karoserler her ne kadar daha popüler olsalar da, station karoserlerin kendilerine has avantajlar sundukları bir gerçek. C 180 Estate bir station'dan beklenenleri büyük oranda verebilecek bir otomobil.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Avrupa ülkelerinde caddelerde gezen otomobillere göz gezdirdiğinizde hatchback'lerin yanı sıra, station otomobillerin de yoğun olarak bulunduğu dikkat çeker. Ülkemizde ise bu yoğunluk sedan ve hatchback şeklinde görülüyor. Eski dostlar olan station'lar ise geçmişten kalan yük aracı algıları nedeniyle neredeyse akla gelen son tercihler arasında. Bunun nedenleri arasında yaşam alışkanlıkları da neden olabilir. Çünkü station otomobiller aile kullanımına uygun oldukları kadar, hobi sahipleri, evcil hayvanları olanlar, ev alışverişini toptan yapanlar için birebir.

Otomobilin en önemli özelliği olan bagaj bölümü, bagaj örtüsünün altında 485 lt'lik bir hacim sunuyor. Bu hacim devasa olmasa da yeterli. Arka



MERCEDES-BENZ C SINIFI'NIN İÇ MEKAN KALİTE HİSSİ 2011 YILINDAKİ MAKYAJDAN SONRA İYİLEŞTİRİLDİ. EKONOMİK SÜRÜŞE DESTEK OLMASI İÇİN DÜŞÜNÜLMÜŞ ECO DÜĞMESİ ORTA KONSOLDA. KUMANDALAR KOLAY ANLAŞILIR YAPIDA.



koltuklar tamamen yatırıldığında ise bu hacim 1500 lt'ye ulaşıyor. Hatırlanacağı gibi 53. sayımızda sedan karoserli Mercedes-Benz C 180 - BMW 316i karşılaştırmasına yer vermiştik ve burada C 180'in bagajının dip

kısımındaki çıkıntıdan bahsetmiştik. Estate'te ise böyle bir durum söz konusu değil ve bagaj zemini dümdüz ve kullanışlı. Bagaj ile arka koltuklar arasındaki ayırıcı filenin de kullanımı da rahat.

Estate'in sedan karoserli kardeşine göre diğer bir avantajıysa arka koltuklarda. Birincisi arka koltuklara inip binmek kapı kesimi nedeniyle daha rahat, ikincisi ise arka koltuklarda ekstradan yaklaşık 2 cm daha faz-

la baş mesafesi var. Ön tarafta ise kalite hissi iyi, kolay anlaşılır bir konsol mevcut. Kapı içi ceplerinin biraz dar olması kullanışlılığı biraz azaltıyor.

Gelelim sürüş özelliklerine... Oto-

mobilde 1.6 lt'lik turbo beslemeli bir motor görev yapıyor. 7 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor 156 HP maksimum güç ve 250 Nm maksimum tork üretiyor. Maksimum torkun 1250 d/d gibi düşük bir motor devrinden itibaren 4000 d/d'ye kadar geniş bir bandta sunulması bu motorun dikkat çekici yönlerinden. Sunulan performans gayet başarılı. 7 ileri oranlı otomatik şanzımanın vites geçişleri de hızlı ve sarsıntısız. Süspansiyon konforu olarak da çok iyi olan otomobil yüksek hızlı otoyol sürüşlerinde stabil. Ama iç mekana sedan kardeşinde de rastladığımız rüzgar sesinin beklenilenden fazla sızdığını belirtelim. Sürüşü sportif olmasa da yol tutuş konusunda hiçbir sorunu olmayan otomobili rahat görüş açıları sayesinde kullanmak rahat. Tüketim olarak ise bizim gerçek hayat kullanımında 8.5 lt /100 km gibi değerler ortaya çıktı.

Sonuç

C 180 Estate, sedan karoserleri kullanışlılık açısından yetersiz bulan, MPV'lerin yüksek oturma pozisyonlarını sevmeyen ve premium'dan vazgeçemeyen kişiler için uygun bir seçenek.



ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN BAŞ MESAFESİ SEDANDAN İYİ. BAGAJ PERDESİ VE FİLESİNİN KULLANIMI PRATİK. ELEKTRİK KUMANDALI BAGAJ KAPAĞININ BUTONLARI SÜRÜCÜ KAPISI VE BAGAJ KAPAĞINDA.



Mercedes-Benz C 180 Estate

Fabrika verileri

Motor: 1595 cc, 4 silindirli, turbo
Şanzıman: 7 ileri oranlı otomatik
Maksimum güç: 156 HP @ 5300 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @ 1250-4000 d/d
Maksimum hız: 216 km/s
0-100 km/s: 8.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4606 / 1770 / 1459mm
Bagaj hacmi: 485-1500 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.9 / 5.5 / 6.4 lt / 100 km
Baz fiyat: 106.300 TL

+ Süspansiyon konforu, stop-start sistemi

- Rüzgar sesi

149 g/km

C



MANTIĞA UYGUN

Citroen'in yeni sedanı C-Elysee, düşük tüketimi ve makul fiyat-fayda ilişkisiyle ufak tefek kusurlarını önemsiz kılıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Gelişmekte olan ülkelerin kompakt ve küçük sedan otomobillere tutkusu herkes tarafından bilinen bir gerçek. Büyük bagaj hacmi, aile kullanımına uygun geniş kabin, düşük tüketim ve düşük servis maliyetleri gibi konular B segmenti sedan müşterilerinin öncelikli olarak dikkat ettikleri konular.

İspanya'da Peugeot 301 ile aynı bantlarda üretilen Citroen C-Elysee de bu noktalar göz önüne alınarak tasarlanmış. Otomobil, 301 ile aynı yerde ve aynı mekanik altyapıyla doğsa da gövde panelleri, kapılar hariç tamamen farklı. Göze güzel gelen bir tasarıma sahip otomobilin iç mekânında ilk dikkat çeken nokta yüksek yapılı ön konsol oluyor. Kumanda birimlerinin toplandığı orta kısım 301'le benzer olsa da gösterge tablosu, detay kaplamaları daha farklı. Kumanda



**KONSOLUN SAĞ
TARAFINDAKİ KAPLAMA
İÇ MEKANİ ZENGİN
GÖSTERMİŞ. USB VE
BLUETOOTH BAĞLANTISI
MEVCUT. KLİMA GÖRSEL
OLARAK DİJİTAL AMA
OTOMATİK DEĞİL.**

dalar arasında yeri adeta gizlenmiş ayna kumandası ve vites konsolu etrafına toplanmış elektrikli cam açma kumandalarının alışkanlık gerektirdiğini söyleyebiliriz. Ayrıca yeni bir otomobil olması nedeniyle 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 konulması durumunda sabit kalamayacakları için rahatsızlık vereceklerdir.

C-Elysee'nin arka koltuklarında sunulan diz ve baş mesafesi ise gayet iyi. 506 lt'lik bagaj da 5 kişilik bir ailenin tatil bavullarını alacak kapasitede.

Sürüş özellikleri

Aslında C-Elysee'ye performans

testi yapma arzusundaydım. Ama ölçüm için planladığım gün havanın yağışlı olması nedeniyle bunu gerçekleştirmek mümkün olamadı. Otomobilde bulunan 92 HP güç ve 230 Nm tork üreten 1.6 HDi motor, otomobil severlerin yakından bildikleri bir ma-





ARKA KOLTUKLAR AİLE KULLANIMINA GAYET UYGUN. CAM AÇMA BUTONLARI VİTES KOLUNUN ÖN TARAFINDA. AYNA KUMANDASI YERİ GERÇEKTEN ÇOK KÖTÜ.



kine. Alt devirlerde bile tatminkar çekiş sunan bu motorun en güzel yanıysa tüketim değeri. Normal kullanımlarda 4.5 lt/100 km seviyesinde olan gerçek hayattaki tüketim değerleri, yüksek tempolu sürüşlerde 5.5 lt/100 km seviyelerine kadar çıkıyor ki bu değer bile yüksek sayılmaz. Yol tutuş ve direksiyon tepkileri de B segmenti için makul. Böyle bir otomobilden doğal olarak sportiflik bekleme-
mek lazım. ESP'nin en alt donanım seviyesinde bile standart olması çok iyi. ESP'yi 50 km/s hıza kadar devre dışı bırakabilmek mümkün. Bu otomobilin kullanım sırasında en fazla göze, daha doğrusu kulağa batan noktaları ses yalıtımı ile ilgili. Şehir içi kullanımlarda iç mekanda duyulan motor sesine otoyol kullanımlarında rüzgar ve yol sesi de hissedilir derecede ekleniyor. B segmentinde iç mekana daha az ses alan otomobiller mevcut.

Gelelim süspansiyon konforuna. Otomobilde bir önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu sisteme yer verilmiş. Citroen yetkilileri süspansiyon sisteminin, tıpkı otomobilin diğer aksamı gibi gelişmekte olan ülkelerin zorlu yolları göz önüne alınarak geliştirildiğini ifade ediyorlar. Süspansi-

yon gerçekten de çok abartılı olmadıkça darbeleri güzel sönmüyor ve konforu iyi.

Fiyat-donanım

Citroen C-Elysee 1.6 HDi ülkemizde Attraction (38.200 TL), Confort (39.900 TL) ve Exclusive (42.200 TL) olarak 3 donanım seviyesiyle satılıyor. En alt donanım seviyesinden itibaren ESP ve klima gibi donanımları standart olarak sunan C-Elysee'de Attraction'da bunlara ek olarak hız sabitleyici, yükseklik ayarlı sürücü koltuğu, elektrik kumandalı yan aynalar, elektrik kumandalı arka camlar, sis farları ve gövde rengi kapı kolları + yan aynalar gibi ekipmanlar sunuluyor. Exclusive de ise bunlara ilaveten yan havayastıkları, deri kaplı direksiyon simidi, dijital klima, arka park sensörü, arka bölümde aydınlatma, ön koltuklar arasında kol dayama ve 16 inçlik jantlar mevcut.

Sonuç

C-Elysee 1.6 HDi, tatminkar çekiş, düşük tüketim ve geniş iç mekana sahip. İç mekanda gürültü seviyesinin yüksek olması gibi olumsuzluklar olmasına rağmen, otomobilin artı yönleri daha ağır basıyor.

Citroen C-Elysee 1.6 HDi 92 HP

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri oranlı manuel
Maksimum güç:	92 HP @ 3500 d/d
Maksimum tork:	230 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	11.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4427 / 1748 / 1466mm
Bagaj hacmi:	506 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.8 / 3.7 / 4.1 lt /100 km
Baz fiyat:	38.200 TL

+ İç hacim, ESP standart, çekiş, fiyat-donanım ilişkisi

- Eşya gözleri, ayna kumandasının yeri, kabin içi gürültü

108 g/km **B**



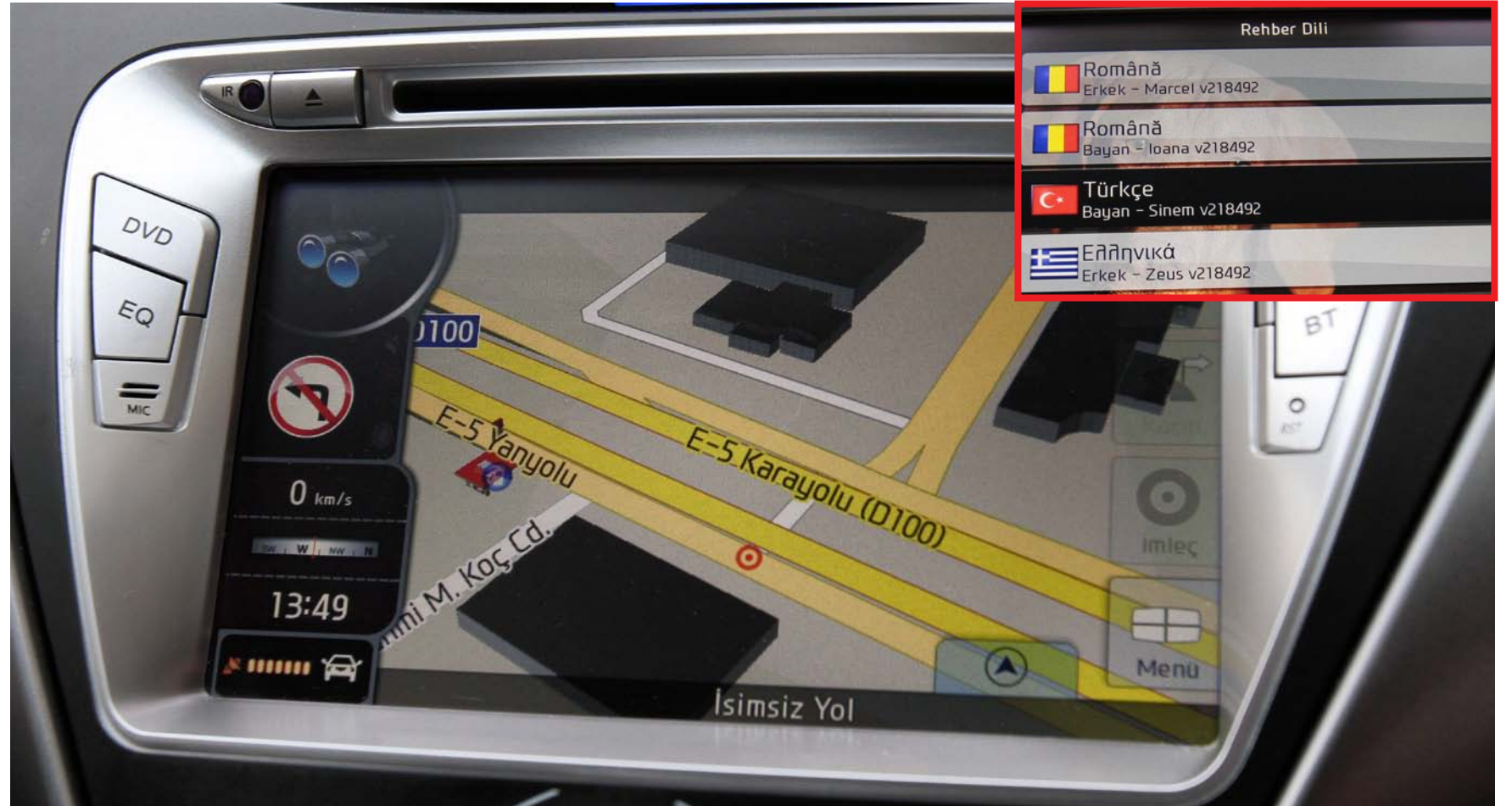
YENİ ASİSTANINIZ: SİNEM HANIM

Hyundai Elantra'da satışa sunulan Tune donanımında yer alan navigasyon sistemi, Sinem adı verilen seslendirmenin yönlendirmeleriyle sizi istediğiniz yere sorunsuz ulaştırıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Hyundai'nin modern ve sportif tasarımı, uygun fiyatı, kullanışlı iç mekânı ve konforlu sürüş özellikleriyle dikkat çeken modeli Elantra, satışa sunulmaya başlanan Tune adlı donanım paketiyle gelen Türkiye şartlarına uyumlu olan navigasyon sistemiyle konfor çitasını daha da yukarıya taşıdı. Otomobilde yer alan ve AM, FM RDS radyonun başı çektiği yeni multimedya sisteminde ayrıca CD, MP3, USB, AUX, SD, TV ve araç içerisinde film izleme ayrıcalığı sunan DVD özelliği gibi modern çağın gereksinimleri de bulunuyor. Bluetooth sistemi, sürücünün eller serbest şeklinde telefon konuşmasını sağlayarak güvenliği arttırıyor. Yeni nesil renkli arka görüş kamerası da, park etmeyi kolaylaştıran özelliklerden biri. Uzaktan kumanda edilebilen yeni multimedya



birimi, 8 inç'lik, yüksek çözünürlük-lü, renkli ve dokunmatik ekrana sahip. Bu ekranda, daha önceden yerleş-tirilmiş fotoğrafların (köpek, manzara vb.) yanı sıra kendi fotoğraflarınızı da görüntülemeniz mümkün.

Sinem Hanım'a kulak verin

Sistemin gerek çözünürlüğü, ge-rekse parlamayan yapısıyla beğeni-mizi kazanan ekranı, gelişmiş bir navigasyon sistemiyle sizi istediği-niz yere götürmeye sesli ve görüntü-lü olarak yardımcı oluyor. Bunun için dil seçeneklerinden Türkçeyi ve do-layısıyla da Sinem Hanım'ı seçmeniz ve gitmek istediğiniz adresi girme-

niz yeterli. Sinem Hanım sizi hatasız bir şekilde yönlendiriyor, ayrıca ek-randaki üç boyutlu grafikleri de takip edebilirsiniz. Sistem, birçok navigas-yon sisteminin aksine, çok iyi çalış-lıyor. Yaptığımız deneme sürüşlerinde, farklı adreslere sorunsuz bir şekilde gidebildik. Yönlendirme ve uyarılar zamanında yapılıyor, böylece rotada herhangi bir sapma da yaşanmıyor.

Baz fiyatı 48.480 TL

Elantra'nın, navigasyon sistemini de kapsayan multimedya donanı-mı Tune modelinin baz fiyatı 48.480 TL. Bu modelde manuel şanzıman yer alıyor. Eğer otomatik şanzıman tercih

ederseniz, o zaman fiyat 3000 TL arta-rak 51.480 TL'ye çıkıyor. Kısaca hatırlatmak gerekirse; Hyundai Elantra'da 1.6 litrelik 132 HP gücünde benzin-li motor bulunuyor. 6 ileri manuel ve yine 6 ileri otomatik şanzımanla satın alınabilen Elantra'nın maksimum tor-qu ise 4850 d/d'de 158 Nm. 11.6 sa-niyede 0'dan 100 km/s'ye ulaşan oto-mobilin maksimum hızı ise 195 km/s. Bu yazımızda, Hyundai Elantra 1.6 D-CVVT Otomatik'in Tune adlı yeni donanımıyla gelen multimedya siste-mini değerlendirdik, otomobilin sür-üş izlenimi yazısını ise e-otodergi'nin Ağustos 2011 tarihli 38'inci sayısında bulabilirsiniz.



**ELANTRA'NIN İÇ MEKANİ
ŞIK, KONFORLU VE
KALİTELİ. DONANIM
SEVİYESİ YÜKSEK VE
KOLTUKLARI DA SON
DERECE RAHAT.**

Hyundai Elantra 1.6 D-CVVT Otomatik Tune

Fabrika verileri

Motor:	1591 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	132 HP @ 6300 d/d
Maksimum tork:	158 Nm @ 4850 d/d
Maksimum hız:	195 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4530 / 1775 / 1445 mm
Bagaj hacmi:	485 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.4 / 5.6 / 7.0 lt/100 km
Fiyat (Baz / Test aracı):	48.480 TL / 51.480 TL

- + Tasarım, donanım, ergonomi, fiyat, navigasyon sistemi
- Bagaj açma-kapama, ön havalandırma kanalları



e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Türkiye'de ilk ve tek!

Türkiye'de sadece e-otodergi'nin sahip olduğu videolu test cihazıyla gerçekleştirdiğimiz test ölçümleri, otomobillerin performanslarını şüpheyi 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 55 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilirliği ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



KADI KIZI

Peugeot'nun yepyeni sedan modeli 301, birçok önemli konudaki olumlu özelliklerinin yanı sıra bazı daha az önemli konularda dezavantajlara sahip. Bu nedenle, kusurları görmezden gelinebilecek bir kadı kızına benziyor.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur
Videolu test ölçümleri: Tarık Akagün



Bugüne kadar kullandığım en kötü 10 otomobili haber yapıp, aralarına Peugeot 206 Sedan'ı almıştım. Bu kararım hala da değişmiş değil. O nedenle 301'e çok korkarak yaklaştım. Çünkü nihayetinde o da gelişmekte olan pazarlar için geliştirilmiş bir sedandı. 301'in İran'da üretilmiyor oluşu, beni bir nebze rahatlatıyordu ama içim yine de korku doluydu. Bünyem 206 Sedan'dan sonra bir başka faciayı daha kaldıramayabilirdi. Neyse ki korkulan olmadı, 2012 Eylül ayında Paris Otomobil Fuarı 2012'de tanıştığım 301, fuar ışıklarının altından alınıp gerçek yol koşullarına konduğunda da güzeldi.

Tasarımı modern

Citroen C-Elysee ile PSA Grubu'ndan kuzen olan Peugeot 301, bence sade ve modern bir tasarıma sahip. Herhangi bir riske girilmeden, genel beğeniye hitap edecek hatlar çizilmiş. Motor kaputundaki çizgiler, tasarımı dinamikleştirmesinin yanı sıra aracın aerodinamisini de iyi-



GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERDE ÇOK SATMASINI BEKLEDİĞİMİZ 301'İN İÇ MEKANI, MALİYET KAYGILARI NEDENİYLE SERT MALZEMEYE VE ERGONOMİK FARKLARA SAHİP.

leştiriyor. Yanda iki büyük cam olması ve kelebek camına yer verilmemesi, maliyeti azalttığı gibi, hırsızları da araçtan uzak tutacaktır (Genelde kelebek camını kırıyorlar). Önde ve arkada büyük Peugeot amblemlerine yer verilen 301'in uzunluğu 4442 mm, genişliği 1785 mm, yüksekliği 1466 mm, dingil mesafesi ise 2652 mm.

Hangi sınıfta?

Paris'te kompakt sınıf sedan olarak tanıtılan 301'in, Türkiye pazarına küçük sınıf sedan olarak sunulması ise kafa karıştıran bir unsur. Dingil mesafesinde Focus, Corolla ve Linea gibi kompakt sedanları geride bırakan otomobil, uzunluk konusunda ise onların az gerisinde. Zaten 301'in ilk rakamı olan 3'ün de Peugeot model kodlamasında sınıfı temsil ettiği biliniyor ve 3 kompakt sınıf anlamına geliyor. Bu bilgiler ışığında 301, üreticisi tarafından C segmentine yerleştirilmiş durumda. Ama madem ki Türkiye'de fiyatlandırması ve pazarlaması B segmentine adapte edilmiş durumda, biz de buna uyacağız. Ayrıca ODD tarafından açıklanan satış raporlarında da B segmentinde yer alacak ve o segmentteki rakiplerle rekabet edecek.



**ÖN KONSOLDAKİ
KÜÇÜK EKRANDA YOL
BİLGİSAYARI, TARİH,
DIŞ ISI, RAYO VB.
BİLGİLER VERİLİYOR. SADE
TASARIMLI GÖSTERGELER
KOLAY TAKİP EDİLİYOR.
CAM AÇMA-KAPAMA
BUTONLARI VİTES
KOLONUN İLERİSİNDE VE
KULLANIMI ALIŞKANLIK
GEREKTİRİYOR.**



KAPAKLI TORPİDO YEGANE EŞYA GÖZÜ. ARKA CAM BUTONLARI KOLTUK ARASINDA. BÜYÜK BAGAJIN HACMİ 506 LT.



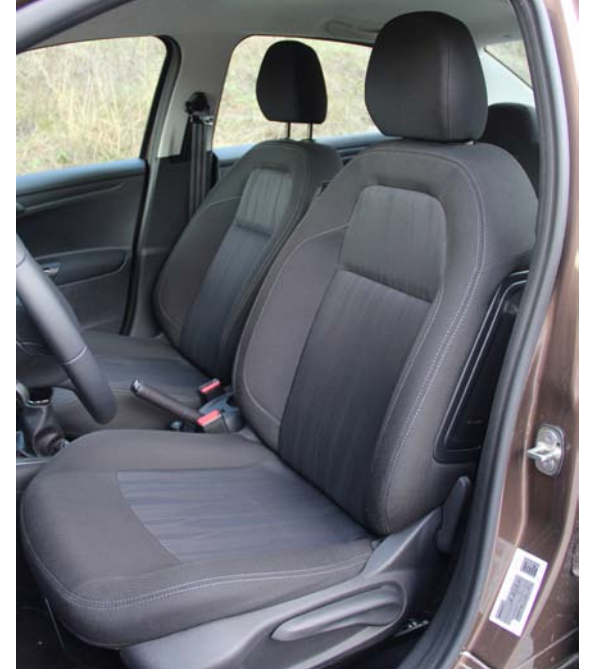
İç mekânı geniş

Ülkemizde otomobil severlerin vazgeçmek istemedikleri özellikler; sedan karoser, geniş iç hacim ve büyük bagajdır. 301'de bunların üçü de mevcut. Otomobilin iç mekânı son derece geniş. Hem önde hem de arkada geniş ve rahat oturma alanları yaratılmış. Uzun dingil mesafesinin bir sonucu olarak arka koltuktaki diz mesafesi çok başarılı. Baş ve omuz mesafelerinde de sorun yok. 506 litrelik bagaj, arka koltuklar 1/3-2/3 şeklinde öne katlandığında 1332 litreye çıkıyor. Bagaj kapağı, direksiyonun sol arka tarafındaki butonla ya da anahtardaki düğmeyle açılabilir. Sade tasarımlı kokpitte gösterge birimleri kolay takip ediliyor. Direksiyon simidinde sadece yükseklik ayarı bulunması dezavantaj. Öte yandan vites kolu bölgesine yerleştirilmiş olan cam açma-kapama butonları ile direksiyon simidinin sol arka tarafında bulunan ayna kumandasının kullanımı ergonomik değil. Orta konsolda sadece bir adet bardaklık bulunması, bu bölgede sadece kol dayamanın içinde (o da en üst donanımda) eşya gözüne yer verilmesi önemli bir eksiklik. Kısacası eğer önde iki kişiyseniz sadece biriniz bir şey içe-

bilir, cep telefonlarınızın kapı içi eşya gözlerinde oradan oraya savrulmasını istemiyorsanız onlar da ceplerinizde kalmalı. Malzeme olarak sert plastiğin tercih edildiği kokpitte işçilik yeterli düzeyde. Aux girişinin baz donanımdan itibaren sunuluyor oluşu (vites konsolunda) başarılı.

Motor başarılı

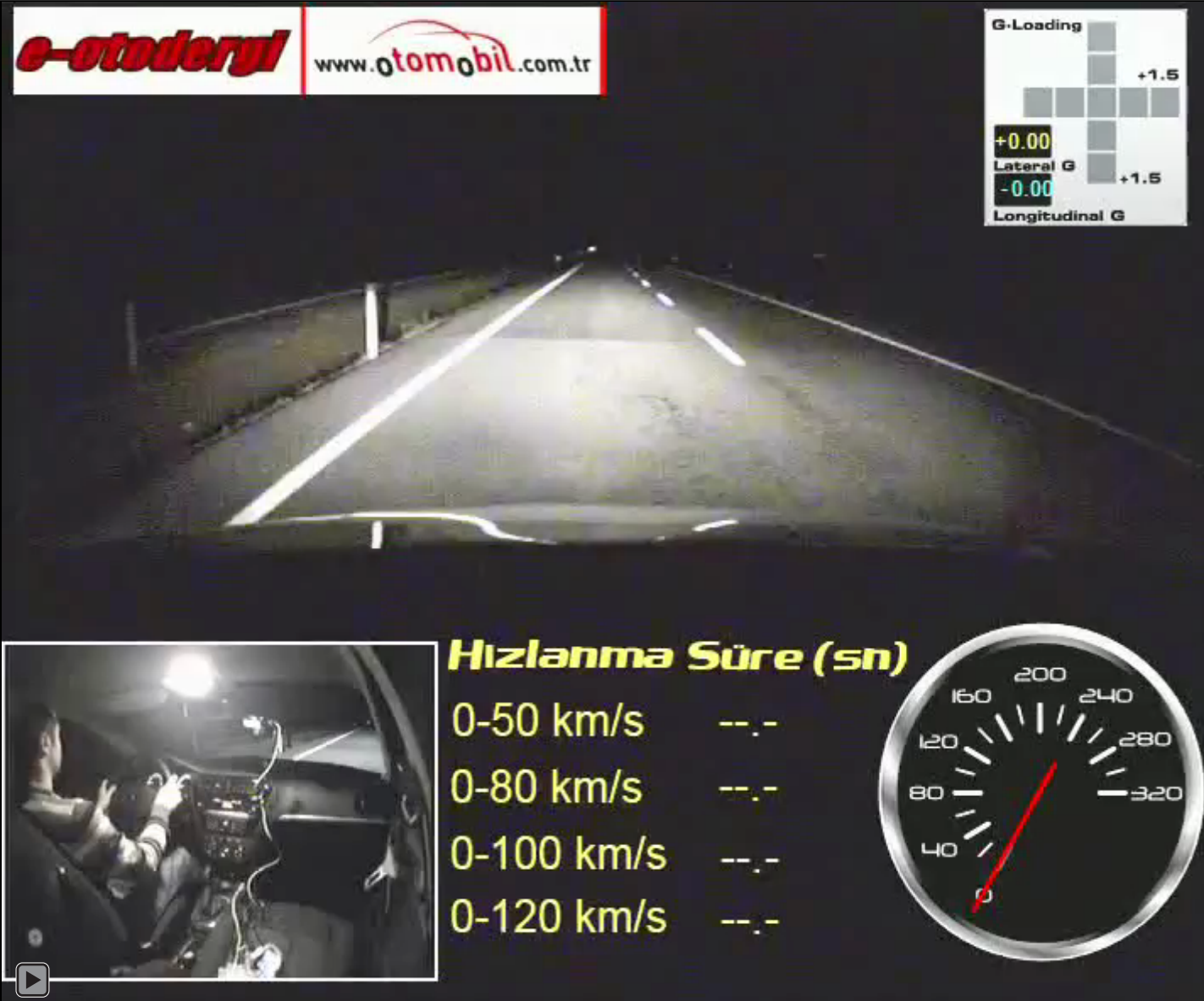
Birçok farklı markada görev yapan ve bugüne kadar başarısını kanıtlamış olan 1.6 litrelik HDi turbo dizel motor, 301'de 3500 d/d'de 92 HP güç ve 1750 d/d'de 230 Nm tork üretiyor. 11.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaşan otomobilin maksimum hızı ise 180 km/s. Uydu bağlantılı ve video lu özel test cihazımızla gerçekleştirdiğimiz ölçümlerde otomobilin 0-100 km/s hızlanması 11.25 saniye çıktı. 39.3 metre çıkan 100-0 km/s fren mesafesi ise güvenli sınırlar içerisinde çıktı. Gücünü 5 ileri manuel şanzımanla ön tekerleklerle ileten motor alt devirlerden itibaren atak ve istekli. Gaz tepkilerine hızlı cevap veriyor ve dik rampalarda bile çekişini kaybetmiyor. Tüm bu başarılı performansına karşın ortalama 4.3 lt/100 km yakıt tüketiyor. Motorun karbon dioksit salımı ise 112 g/km ile B harfi-



ÖN KOLTUKLAR RAHAT. ARKADAKİ DİZ MESAFESİ YETERLİ. SÜSPANSİYON KONFOR ODAKLI.



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!**

ne denk geliyor. Gelişmekte olan ülkeler için geliştirilen 301'in süspansiyon sistemi, Türkiye'nin bozuk yollarına uygun. Standart donanımda sunulan ESP, yol tutuş konusunda içine düşülebilecek kötü durumları bertaraf etmeyi amaçlıyor.

Çok satılacak

Peugeot 301 1.6 HDi; hoş tasarımı, geniş iç hacimli, büyük bagajlı, fiyat-donanım ilişkisi iyi kurulmuş, bozuk yollara uygun süspansiyon sistemine sahip, işçiliği iyi, ESP'yi standart olarak sunan, düşük yakıt tüketimli ve performanslı bir sedan. Cam ve ayna gibi bazı kumanda birimlerinin ergonomik yerleştirilmemiş olması, bagaj kapağının kokpitten ya da anah-

tardaki butonla açılması, motor sesinin iç mekana sızması, direksiyon simidinin derinlik ayarının bulunmaması, eşya gözünün kısıtlı olması gibi kusurlar, yukarıda saydığım olumlu özelliklerin yanında çok önemsiz kalıyor. Bu nedenle, "Bu kadar kusur kadı kızında da olur" deyip Peugeot 301'e "Çok satılacak" yorumunu yapıyorum.

Peugeot 301 1.6 HDi 92 HP Allure

Fabrika verileri

Motor:1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
 Şanzıman:5 ileri manuel
 Maksimum güç:92 HP @ 3500 d/d
 Maksimum tork:230 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız:180 km/s
 0-100 km/s:11.2 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4442 / 1785 / 1466 mm
 Bagaj hacmi:506-1332 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):4.9 / 3.9 / 4.3 lt/100 km
 Fiyat (Baz / Test aracı):38.350 TL (1.6 HDi Access) / 42.200 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:3.60 sn
 0-80 km/s:7.65 sn
 0-100 km/s:11.25 sn
 0-120 km/s:16.90 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4'üncü viteste):8.7 sn
 80-120 km/s (5'inci viteste):12.8 sn

Frenleme:

km/s:39.3 m
 80-0 km/s:24.7 m
 50-0 km/s:9.8 m

+ Tüketim, performans, iç hacim, bagaj hacmi, fiyat-donanım ilişkisi

- Cam ve ayna kumandaları, direksiyon ayarı, eşya gözü yok

112 g/km

B



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Muhteşem Yedili 2012

Herşey bir anda kendiliğinden gelişmişti aslında... 2012 Türkiye Ralli Şampiyonası'nda şampiyon olma potansiyeli bulunan yedi pilotun mücadeleye edeceğini görünce bir anda bu proje kafamda canlanmış ve film afişvari tasarıma dökülmüştü. Sonrasını takip edenleriniz biliyorsunuz zaten. Hitit Rallisi haricinde sezon boyunca her TRŞ yarışı öncesinde yapılan tasarımlar. Sizlerin bitmek bilmeyen destek ve tebrikleri. Onları okumak o kadar mutluluk vericiydi ki, desteğinizle güç alarak her yarış öncesinde yeni tasarımlar ortaya çıktı. Boğaziçi ve Kocaeli Rallilerinde de klip olayına girdik biliyorsunuz. Sevgili dostum Orhan Kestek ricamı kırmayarak kendisinin Driver TV programı için çektiği görüntülerden derlenen çok başarılı iki klibe imza attı. Artık bir nev'i bu işi büyüttük. Sezonu bitirdik, içimdeki kurtlar yine kaynamaya başladı ve bu kez sezon içinde çok başarılı klip çalışmalarına şahit olduğum İlyas Hacıömeroğlu kardeşimin kapısını çaldım. Kendisi sağolsun beni kırmadı ve çalışmalara başladık. İlyas montaj aşamasındayken sanatını iyi konuşturdu. Ben de elimizden geldik-

çe daha iyi bir iş çıkması adına -kardeşimi kimi zaman çok yorduğumu bilsem de- "şurada şöyle, orada böyle yapsak mı" diye sürekli telkinlerde bulundum. Sabırla ne istesem "tamam abi" dedi yaptı. Sonunda bitti ve eminim ki beğeneceğinizi umduğum güzel bir iş çıkarttı. Elleri, gözüne ve yüreğine sağlık sevgili kardeşim. Bu güzellik senin eserin. Klibin hazırlık aşamasında elimizde görüntü yönünden birtakım eksiklikler çıkmıştı. Kapısını çaldığımız sevgili dostlarımız Rallivideo.com ekibi ve Orhan Kestek bize destek olarak belki de klibin eksiksiz tamamlanmasını sağladılar. Sizlerin huzurunda sevgili dostlarımıza yardımlarından dolayı sonsuz teşekkür ediyoruz. Bu klibin (ulaşmak için tıklayın) her zaman yokluğunun acısını yüreğimde hissettiğim sevgili kardeşim Ömer Koçyiğit'in anısına olmasını özellikle istedim. Şanına yaraşır bir eser yapabildiysek ne mutlu bize.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



İstanbul FIA'ya ev sahipliği yaptı

Otomobil sporları dünyasının kalbi, 3-7 Aralık tarihleri arasında İstanbul'da attı.

TOSFED'in ev sahipliğinde Çırağan Sarayı'nda düzenlenen ve 5 gün süren düzenlenen FIA Genel Kurulu ve Ödül Töreni, 3 Aralık Pazartesi günü yapılan toplantılar ve aynı günün akşamı yapılan açılış resepsiyonu ile resmen başladı. FIA Başkanı Jean Todt ve TOSFED Başkanı Demir Berberoğlu'nun ev sahipliği yaptığı açılış resepsiyonu, keyifli görüntülere sahne oldu. Çırağan Sarayı – Kempinski'de yapılan toplantılar ile start alan FIA Genel Kurulu haftasında, 134 ülkeyi ve 250'nin üzerinde federasyonu temsil eden 540 delege, İstanbul'da ağırlandı. 7 Aralık Cuma akşamına kadar süren Genel Kurul haftası dahilinde, 43 farklı toplantı, eğitim ve etkinlik yürütüldü.

Şampiyonlar iMobility Challenge'daydı

Genel Kurul haftası dahilinde, 7 Aralık Cuma günü yapılacak ve Dünya Şampiyonu sürücülerin binek otomobillerdeki güven-

lik önlemlerini tanıttığı Eco-Safety aktivitesi, FIA'nın Yol Güvenliği Kampanyası'nın önemli ayaklarından birisi oldu. LeasePlan'in sponsorluğunda FIA tarafından sağlanan GT1, WRC, WTCC ve WEC serilerinin şampiyonların kullandıkları araçların içine monte edilmiş Enerfy marka bir cihazla sürücülerin performansı ölçüldü. Aralarında Sebastian Loeb, Rob Huff, Tom Kristensen gibi ünlü şampiyon pilotların en az enerji ve yakıt harcayarak yaptıkları kısa mesafeli sürüş yarışmasında kazanan Alman pilot Marc Hassenpflug oldu.



Bir yılın ardından

Motorsporlarında geride kalan 2012 yılında zirvede pek sürpriz yaşanmazken, Kenan Sofuoğlu ve Yağız Avcı kazandıkları şampiyonluklarla göğsümüzü kabarttılar.

Yazı: Gürkan Çağlar



Klişeleşen tabirle “Acısıyla tatlısıyla” motorsporlarında bir yılı daha geride bıraktık. Yurtta ve dünyada sene boyunca çekişmeli ve heyecanlı geçen mücadelelerin sonucunda zirvede pek fazla sürpriz yaşanmadı. 2010 ve 2011 sezonlarında Formula 1’de arka arkaya kazandığı şampiyonluklarla “en genç çifte şampiyon” unvanını Fernando Alonso’nun elinden alan Sebastian Vettel için sezon istediği gibi başlamadı. Son senelerin aksine bu sezon ilk yedi yarı-

şın herbirinde farklı bir birincinin olması ilginç bir şampiyona izleneceği yolunda yorumların yapılmasına sebep olurken, daha sonra kalan 13 yarışta zafer ibresi genelde Sebastian Vettel, Fernando Alonso ve McLaren takımı pilotları Lewis Hamilton ve Jenson Button lehine döndü. Sezonun bitimine doğru şampiyonluk potasında Vettel ve Alonso kalırken, 2008’de olduğu gibi şampiyonun belirlenmesi son yarışın yapılacağı Brezilya’ya kaldı. Yarışın başında Bruno Senna ile

çarpışıp gerilere düşmesine rağmen klasını konuşturarak Sebastian Vettel, rakibi Alonso’nun ikinci bitirdiği yarışta altıncı sırada finişe gelerek kendisine yetecek puanı alarak kariyerinin 3. kez ard arda F1 pilotlar şampiyonluğunu hanesine yazdırdı. Fernando Alonso ise Ferrari’nin sezon boyunca Red Bull araçlarına karşı handikaplı olduğunu bilmesine rağmen son yarışa kadar tecrübesiyle şampiyonluğu kovalamayı başardı. Sezonu üçüncü olarak ise rallilerden Lotus Renault renklerinde geri döndüğü pistlerde yıl boyunca istikrarlı bir sürüş sergileyen “Buz Adam” Kimi Räikkönen noktalayarak hayranlarını sevindirdi.

Loeb “9” dedi

Dünya Ralli Şampiyonası seneye flaş transferlerle başladı. Son senelerin tartışmasız en iyi takımı olan Citroen’de Sebastien Ogier’in VW takımına transfer olmasının ardından Mikko Hirvonen Fransızların şampiyon markasına transfer oldu. Son sekiz sezonu şampiyon olarak noktalayan Sebastien Loeb, Fin rakibinin kendisine takım arkadaşı olmasıyla yeni bir mücadeleye doğru hazırlanırken Ford takımı da Hirvonen’den





doğan boşluğu Petter Solberg ile doldurdu. Yıllardır zafere aç Norveçli pilotun takıma gelişiyle güç kazanan Ford'da Jari Latvala takımdaki yerini korurken kendisine 1. Pilotluk görevi verildi. Sezonun başlamasıyla yine alışlagelmiş görüntüler devam etti ve Loeb sazi eline alarak kendi evinde yapılan Fransa Rallisi'nde kariyerinin 9. Şampiyonluğunu vatandaşları ile doyaya kutladı. Sene sonunda 2013 sezonunda sadece dört ralliye

katılacağını açıklayan Loeb, bir nevi WRC'den emekliliğe hazırlanacağını da ilan etmiş oldu.

Jorge Lorenzo yeniden unvanını geri aldı

MotoGP'de yeni sezona takımlar kadrolarını genelde koruyarak başlarken, sadece sürücü sayısını 2'ye düşüren Repsol Honda takımında boşta kalan Andrea Dovizioso Monster Yamaha Tech ile şampiyonayı ko-

valadı. Beklendiği gibi yine Yamaha ve Repsol Honda takımı sürücüleri Jorge Lorenzo, Dani Pedrosa ile Casey Stoner arasında geçen şampiyonluk mücadelesinde Yamaha'nın Amerikalı ismi Ben Spies sezon boyunca yaşadığı arızalar ve düşüşler sonucunda kompetisyondan uzak kaldı. Geçen yılın şampiyonu Casey Stoner, Indianapolis yarışının sıralama turlarında yaşadığı düşüşle sakatlanarak 3 yarışa katılamadı. Avustralyalı sürücü bu beklenme-

dik gelişme sebebiyle şampiyonluk yarışından koparken, Fransa MotoGP öncesi yaptığı açıklamayla sezon sonu MotoGP kariyerini sona ereceğini açıklayarak camiayı şok etti. Sezonun kalan yarışlarında mücadele Jorge Lorenzo ve Dani Pedrosa arasında geçerken, Pedrosa'nın Avustralya'da yaşadığı düşmeyle şampiyonluk unvanı kariyerinde ikinci kez Lorenzo'ya gitti. Son iki sezon Ducati'de bir türlü eski günlerini yakalayamayan Valentino Rossi ise



yeniden Yamaha takımı ile anlaşarak kendisinden 2013'de zafer bekleyen hayranlarını mutlu etti.

Sofuoğlu ve Avcı yurt dışında gururumuz oldular

2007 ve 2010 senelerinde Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda şampiyon olduktan sonra geçen seneyi Moto2'de istediği gibi geçiremeyen Kenan

Sofuoğlu, yeniden geri döndüğü Supersport'da sezona Kawasaki Deltafin Lorenzini renklerinde başladı. Kawasaki fabrika destekli İtalyan takımıyla şampiyonaya Philip Island galibiyeti ile başlayan Sofuoğlu, geride kalan yarışlarda da kazanamasa bile genelde podyuma çıkarak istikrarlı bir sene geçirdi. Şampiyonada Fransız sürücü Jules Cluzel ile çekişmeye giren milli sürücümüz, katıl-

dığı 13 yarışın 4'ünü kazanıp, 4 ikincilik, 1 de üçüncülükle kariyerinin üçüncü şampiyonluğuna imza attı. 2013'de de yine Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda kalacağını açıklayan Kenan Sofuoğlu, yeni sezonda Hindistan kökenli Mahi Racing renkleri altında Kawasaki ile yarışacak. 1997 senesinde Avrupa Ralli Şampiyonası F2 pilotlar birincisi olan Nejat Avcı'nın oğlu olan Yağız Avcı, bu sezon Doğu Avrupa Ralli Şampiyonası'nda şampiyonluk kovaladı. IRC'ye de dahil olan Yalta Rallisi'nde birinci olarak tarih yazan Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ekibi, son yarışın yapıldığı Sırbistan Rallisi'nde şampiyonadaki iddialı rakiplerinin ilk gün yarış dışı kalmasıyla şampiyonluğu büyük ölçüde garantileyerek üçüncü sırada finişe ulaştılar ve Türkiye'ye ilk kez Doğu Avrupa Şampiyonluğu'nu getirmeyi başardılar.

Ülkemiz parkurlarında zirve bu kez İtalyan'a ait

2012 Türkiye Ralli Şampiyonası bu sene daha önceki sezonların aksine zirve için iddialı ekiplerin yer almasıyla çok zevkli geçmeye adaydı. Son üç sezonun şampiyonu Yağız

Avcı'nın karşısına bu kez Pegasus Racing renklerinde ve Skoda Yüce Auto'nun desteğinde 2010 ve 2011 Avrupa Şampiyonu İtalyan pilot Luca Rossetti çıktı. Ayrıca 2006'dan beri ülkemizde ralli şampiyonası kovalamayan Volkan Işık da Team 47 renklerinde Skoda Fabia S2000 ile mücadeleye soyunurken, Pegasus Racing ekibine transfer olan Burak Çukurova ve Ercan Kazaz'ın yanı sıra Fiat Punto S2000 ile Fatih Kara ve Ford'un ikinci pilotu Murat Bostancı da yer alarak bir anlamda "Muhteşem Yedili" kadrosunu oluşturdu. Şampiyonadaki ilk iki asfalt yarışta zafere Volkan Işık ve Luca Rossetti ulaşırken, toprak rallilerde ise Yağız Avcı tecrübeli rakiplerine karşı oldukça dominant bir performans sergiledi. İstanbul Rallisi'ni Luca Rossetti kazanırken, ERC Boğaziçi Rallisi'nde Finli Juho Hanninen galip geldi. Kocaeli Rallisi'nde ev sahibi unvanını taşıyan Yağız Avcı sezonun ilk ve tek zaferine ulaşırken, bir sonraki Hitit Rallisi'nde takla atmasıyla zaferi Rossetti'ye kaptırdı. Sezonun son rallisi Yeşil Bursa'da Luca Rossetti uzmanlık alanı olan asfalt etaplarda zirveyi rakiplerine kaptırmazken yarışı ve 2012 şampiyonluğunu bu sene İtalya'ya götürüyordu.



V1 'de yeni şampiyon Yağız Avcı

V1 Challenge ikinci sezonunun İzmit Körfez Pisti'nde düzenlenen final yarışı sonrasında Yağız Avcı, altın kupaya uzanmayı başardı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar

İzmit Körfez Yarış Pisti'nde Volkicar'lar ile düzenlenen V1 Challenge'ın final yarışın da şampiyonluk iddiası bulunan Yağız Avcı, Burak Çukurova, Can Tolon ve Ümit Can Özdemir kıran kırana bir mücadele sergilediği organizasyon, 8 turluk iki yarış şeklinde koşuldu. Geçtiğimiz yılın şampiyonu Burak Çukurova son ayağın birincisi olurken, Yağız Avcı ikinci, Dağhan Ünlüdoğan üçüncü olarak podyuma çıktı. Genç isimler Ümit Can Özdemir ve Can Tolon ilk turlarda yaptıkları hatalarla, mücadelenin dışında kaldılar. Ralliler haricinde bu sezon Telia Sonera desteğinde V1 Challenge'da da mücadele eden 2012 Doğu Avrupa Ralli Şampiyonu Yağız Avcı, final yarışın-



Göksun Erkek, Akın Can Kiper ile mücadelesinde zaman zaman heyecanlı anlar yaşadı.



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

da elde ettiği ikincilikle altın kupaya uzanmayı başardı.

Yağız Avcı "2012 benim altın sezonum oldu"

V1 Challenge 2012 final yarışının ardından konuşan Yağız Avcı: "Bu sezon dahil olduğum V1 Challenge'ı İzmit Körfez Pisti'nde yaptığımız son yarış ile noktaladık. Baştan sona çok mücadeleci geçen sezonu şampiyon olarak tamamlamayı başardım ve benim için çok öğretici ve keyifli bir şampiyona oldu. Yine 16 Volkicar'ın aynı anda yarıştığı son yarışta şampiyonadaki en yakın rakiplerim Burak Çukurova ve Can Tolon ile heyecanlı bir mücadele yaşadık ve günü ikinci tamamlayarak şampiyonluk için ye-

terli puanlara ulaşmış oldum ve sadece 1 puan fark ile mutlu sona ulaştım. Türkiye Ralli Şampiyonası'ndaki ikincilik ve Doğu Avrupa Ralli Şampiyonluğu'ndan sonra V1 Şampiyonu olmak benim için çok önemliydi ve altın sezonum oldu diyebilirim. Öncelikle tüm rakiplerimi dostluk çerçevesi içerisinde verdikleri mücadeleden ötürü çok tebrik ederim. Bu sezon V1 Challenge'da yer almamı sağlayan Volkan Işık ve ekibine, aynı zamanda Volkicar sponsorum TeliaSonera'ya, sezon boyunca emeği geçen herkese ve destekleriyle yanımda olan herkese çok teşekkür ederim. Umarım gelecek sezonda da devam etme şansını yakalayabilirim." açıklamasını yaptı.



Burak Çukurova rallilerden ezeli rakibi Yağız Avcı'ya son yarışta 1 puan farkla şampiyonluğu devretti.



V1 Challenge son yarışının podyumu Burak Çukurova, Yağız Avcı ve Dağhan Ünlüdoğan'dan oluştu.

Dünya'nın en hızlıları İstanbul'daydı.

Ülkemizin ilk kez ev sahipliği yaptığı FIA Gala Gecesi'nde şampiyonlar Çırağan Sarayı'nda kupalarına kavuştular.

Yazı: Gürkan Çağlar

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nun (TOSFED) ev sahipliğinde gerçekleştirilen FIA Gala Gecesi'nde, Dünya Formül 1 Şampiyonu Sebastian Vettel, Dünya Ralli Şampiyonu Sebastien Loeb – Danyiel Elena ve (WTCC) Dünya Binek

Otomobiller Şampiyonu Rob Huff'ın da aralarında bulunduğu tüm dünya şampiyonları, kupalarını düzenlenen törenle teslim aldılar. Çırağan Sarayı'ndaki geceye Spor Genel Müdürü Mehmet Baykan, FIA Başkanı Jean Todt, TOSFED Başkanı Demir Berberoğlu, Formül 1'in patronu Bernie Ecclestone ve çok sayıda seçkin davetli katıldı. Sunuculuğunu

Ece Vahapoğlu ile eski Formül 1 pilotu David Coulthard'ın yaptığı Gala Gecesi, resmi yayıncı kuruluş olan A Haber'den canlı ve bant yayınlarla gece boyunca izleyicilere ulaştırıldı.

Avcı – Gücenmez de kupalarını aldılar

FIA Gala Gecesi'nde ayrıca Doğu Avrupa Ralli Şampiyonluğu'nu ka-



zanıp kariyerinde yeni bir başarıya imza atan Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ekibi, ödülleri Tosfed Eski Başkanı Mümtaz Tahincioğlu'nun elinden aldılar. Tosfed Başkanı Demir Berberoğlu da Formula 1'de sezonu üçüncü sırada tamamlayan Fin pilot Kimi Raikkonen'in kupasını verdi. FIA Genel Kurulları haftası boyunca oldukça hummalı çalışmayla ödül törenine hazır hale getirilen Çırağan Sarayı Balo Salonu, yine emeği geçen tüm çalışanların başarılı ev sahipliğiyle törene katılan davetlilerden tam not aldı. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın yoğun programı nedeni ile katılamadığı geceye yolladığı telgrafta "İstanbul'un evsahipliği yaptığı bu önemli organizasyon ile gurur duyuyor, siz değerli TOSFED mensuplarını bu minvalde tebrik ediyorum. İnaniyorum ki Türkiye bu hususta adını sıkça duyuyarak uluslararası alanda kendine önemli bir yer edinecektir. Bu düşüncelerle üstün başarıları sonucu ödüle layık görülen herkesi ve şampiyonları içtenlikle kutluyor federasyonunuzun başarılarının daim olması temennisiyle size ve tüm konuklara selamlarımı sunuyorum" cümleleri de yer aldı.



Sebastien Loeb – Daniel Elena
kariyerlerinin dokuzuncu şampiyonluk kupasını Çırağan'da aldılar.



Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ekibi de Doğu Avrupa Ralli Şampiyonluğu
kupalarını Mümtaz Tahincioğlu'nda aldılar.

Törene pasaportunu evinde unuttuğu için geç katılan Sebastian Vettel, heyecanlı geçirdiği gecede kupasıyla mutlu oldu.



Burcu Burkut Erenkul'dan oyunculuk performansı

Türkiye'de mesleklerin ilk kadın temsilcilerinin hayatlarının konu edildiği "Nisvan Tarihe Adını Yazdıran Kadınlar" belgeselinde, ilk kadın otomobil yarışçısı Samiye Morkaya'yı, Türkiye'nin en genç bayan ralli şampiyonu Burcu Burkut Erenkul canlandırdı. Kısa bir süre sonra TRT ekranlarında izleyiciyle buluşacak olan "Nisvan Tarihe Adını Yazdıran Kadınlar" belgeseli, İstanbul Kongre Merkezi'nde düzenlenen gala gecesiyle tanıtıldı. Belgeselde, oyuncuların canlandırdıkları karakterlere benzerliği büyük dikkat çekerken, Erenkul'un gerçek bir yarışçı olarak Türkiye'nin ilk kadın yarışçısı Samiye Morkaya'yı canlandırmış olması büyük ilgi gördü. Plaketini, Beyoğlu Belediye Başkanı Ahmet Misbah Demircan'dan alan Burcu Burkut Erenkul, "Böylesine güzel ve değerli bir projede olmaktan gurur duyuyorum. Samiye Morkaya'yı canlandırmak benim için büyük onurdur" dedi.

Otokrosta perde kapandı

Türkiye Otokros Şampiyonası'nın 11. ve 12. ayak yarışlarından oluşan 6. yarışı Kocaeli Otomobil Sporları Kulübü tarafından, 8-9 Aralık 2012 tarihlerinde Maşukiye'de organize edildi. İlk gün yapılan 11. ayak yarışlarında kategori 1'de Ahmet Salih Kandemir birincilik kürsüsünde yer alırken, Kategori 2'de Bursalı Hakan Ertarman birinciliğin sahibi oldu. Kategori 4'de ise birinciliği Ankaralı sporcu Sinan Saatçi, elde ederken, Kategori 5'te Hakan Kargın Mitsubishi Lancer Evo IX ile birinci geldi. İkinci gün gerçekleştirilen 12. ayak yarışlarında ise Kategori 1'de Oya Eren birincilik kürsüsüne çıkarak kariyerinin ilk ulusal birinciliğini elde etti. Kategori 2'de Kerem Orak, Kategori 4'te Sinan Saatçi, Kategori 5'te ise Hakan Kargın birinci oldular. Ayrıca Ankaralı pilot Oya Eren "En iyi Kadın Pilot" ödülünü kazandı.



Peugeot 208 R5 testlere başladı

Geçtiğimiz Eylül ayında Paris Otomobil Fuarı'nda örtüsü açılan 208 Type R5, 2012 yılı sona ermeden test programını başlatmak olan ilk hedefine ulaştı. Peugeot 208 böylece R5 sınıfında yola çıkan ilk otomobil olarak yeni FIA yönetmeliğine uygun olan ilk model unvanını aldı. 2013 yılının 2. yarısında etapları çıkması planlanan Peugeot 208 R5'in gelişim sürecine devam ediyor. Peugeot Sport'un



fabrika pilotları Bryan Bouffier & Xavier Panseri ikilisi tarafından Fransa'nın güneyindeki etaplarda yoğun bir test programına tabii tutulan 208 R5 gösterdiği performansla Bryan Bouffier'ye etkiledi. Bouffier ilk testlerin ardından: "208 R5'i 2013 Avrupa Ralli Şampiyonası'nın 2. yarısında mücadele eder getirmek istiyoruz. O yüzden yoğun bir test programı ile yolumuza devam ediyoruz. Otomobil çok iyi ve dengesi beni çok etkiledi" dedi.

Agostini'den Rossi – Lorenzo iddiası

İtalyanların motosikletteki efsane ismi Giacomo Agostini, Valentino Rossi ve Jorge Lorenzo arasındaki geçmişe dayanan husumetin, 2013 sezonunda yeniden su üzerine çıkacağını iddia etti. Agostini, La Gazetta Dello Sport'a verdiği röportajda, "Lorenzo ve Rossi aynı takımda yarıştıkları son döneme göre olgunlaştılar ancak yine de bütün bir sezon arkadaş olarak kalmaları mümkün değil." dedi. Agostini ayrıca sözlerine "Bir kümeste iki horoz olursa, birisi daima diğerinden üstün olmak isteyecektir. Aynı şeyi Hailwood, Read ve hatta Bergamonti ile ben de yaşadım. Sizinle aynı ekipmana sahip olanı yenme arzusu ile doluyorsunuz. Çünkü sizin daha iyi olduğunuzu gösterecek tek şey bu. Rossi gelecek sezon kazanacak ancak bu kolay olmayacak. Sezon başına bir ya da iki zafer kazanabilir ama eskisi gibi domine etmesi bence mümkün değil. Rakipleri çok genç ve kendilerini çok geliştirdiler." açıklamasını yaptı.



Berberoğlu mazbatasını aldı

TOSFED'in yeni başkanı Demir Berberoğlu 27 Aralık Perşembe günü düzenlenen törenle mazbatasını Spor Bakanı Suat Kılıç'tan teslim aldı. Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın Ankara'daki yeni binasında Spor Bakanı Suat Kılıç ve eski TBMM Başkanı Mehmet Ali Şahin'in katılımıyla düzenlenen törende Londra Yaz Olimpiyat Oyunları'nın ardından yapılan genel kurullarla iş başına gelen 60 spor federasyonunun başkanları mazbatalarını aldılar. Spor Bakanı Suat Kılıç konuşmasında tüm federasyonlara önümüzdeki dört yılı daha verimli ve başarılı şekilde geçirmeleri temennisini iletti ve bakanlık olarak Rio 2016 Yaz Olimpiyat Oyunları'nda başarı hedefiyle yola çıktığını belirtti. Mazbatasını Spor Bakanı'nın elinden alan TOSFED Başkanı Demir Berberoğlu, böylece Spor Bakanlığı nezdinde de görevine resmen başlamış oldu. Spor Bakanı Kılıç, Mümtaz Tahincioğlu'na plaket takdim etti.

Montezemolo gelecekte Vettel'i istiyor

Ferrari Başkanı Luca di Montezemolo, İtalya'da yayınlanan bir gazeteye yaptığı röportajda Sebastian Vettel'i gelecekte Ferrari takımında binde görmek istediğini söyledi. 2016 senesinde Red Bull ile kontratı bitecek olan Sebastian Vettel ile Fernando Alonso'yu aynı takımda görmeyi hayal edemediğini belirten Montezemolo, "Alonso ve Vettel...Bu çok zor olur. Dünyanın en iyi pilotu sizde olunca, ona en ideal şartları sunmanız gerekir. Vettel olgun, genç ve ayakları yere basıyor. Gerçekçi ve kazanmak için çok büyük bir isteğe sahip. Schumacher dört yıl önce bana onu işaret etmişti, Vettel'i karting günlerinden tanıyordum" diye konuştu. Şampiyonluğu üç puanla kaçıran Alonso'dan fazlasıyla memnun olduğunu da dile getiren Montezemolo, "Bir pilot olmasının da ötesinde takım için anahar bir isim, çünkü tecrübesiyle ekip çalışmasına çok büyük bir katkı sağlıyor" dedi.



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.**

**ARALIK 2012 SAYIMIZI,
6 OCAK 2013 TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 63.570 KİŞİ,
iPad'den İSE 39.728 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi