

www.

ŞUBAT 2012

SAYI: 44

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



**TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Haber: Mercedes-Benz Citan

• CIVIC SEDAN • 3008 e-HDi • INSIGNIA 1.4T • EVOQUE COUPE • QASHQAI 1.6 CVT • 118i • YENİ BOXSTER

iPad uygulamamız artık videolu!

Haziran 2011'den beri tüm sayılarımızla iPad'deyiz. Bu platformda kendimize özel bir yazılım ve "e-otodergi" adlı kendi uygulamamızla ücretsiz olarak yer alıyoruz. Burada vermek istediğim müjde ise; iPad uygulamamızın, Şubat 2012 tarihli 44'üncü sayımızdan itibaren daha keyifli bir hale geldiği. Bunun nedeni ise, artık iPad uygulamamızda yer alan e-otodergi sayılarında da, tıpkı web versiyonumuzda olduğu gibi video yayını yapabiliyor olmamız. Ama öncelikle belirtmem gerekir ki, iPad uygulamamızın son sürümünün sunduğu yeniliklerden yararlanabilmek için, App Store ya da iTunes'tan uygulamayı update etmelisiniz.

e-otodergi'ye has videolu test ölçümleri, artık iPad'de de yer alıyor. Mart 2012 sayımızdan itibaren, test ölçümlerinin yanı sıra farklı haber ve reklam videoları da yayınlıyor olacağız. iPad uygulamamızın yeni sürümünde, video yayınının yanı sıra; daha hızlı bir ana sayfaya, daha hassas sayfa geçişlerine, sosyal medya hesaplarımızın linklerine, twitter bandına (@otomobilcomtr hesabındaki duyurular akıyor), sayfa içinde pop up reklam alanlarına, sayfalar arası hızlı dolaşıma ve reklam görsellerine link bağlama imkânına sahip olduk.

Yayıncılıkta teknoloji yerinde durmuyor. Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi'yi yayınlamaya başladığımız Temmuz 2008'den bu yana yeni teknolojilerle karşılaştık. Kısıtlı kadromuz, 7/24'e varan çalışma tempomuz ve ciromuza göre son derece yüksek yatırım bütçemiz dâhilinde, okuyucularımızdan gelen taleplere cevap vermeyi ve yeniliklere adapte olmayı sürdüreceğiz.

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

Milli otomobil

Son dönemde yerli otomobil tartışmaları aldı başını gidiyor. Üretilecek otomobilin sadece adı mı yerli olacak, yerli olması için motorunun da yerli olması gerekir mi? Aslına bakarsak şu an ülkemizde üretilen otomobilleri yerli otomobil diye almıyor muyduk? Alıyorduk. Mesela Mercedes-Benz Citan'ı ele alalım. Alman olarak bilinen Mercedes-Benz'in yeni hafif ticarisi, Fransız olarak bilinen Renault Kangoo'nun altyapısı kullanılarak, belki de Kuzey Afrikalı işçilerin çalıştığı Fransa'daki tesislerde ve bantlarda üretilecek. Ama Almanlar'ın veya Fransızlar'ın büyük çoğunluğu Citan'ın Alman mı, yoksa Fransız mı olduğunu düşünmeyecek. Üretim bandındaki Afrikalı işçinin aklında ise muhtemelen iş çıkışında arkadaşlarıyla buluşması veya başka bir şey olacak. Veya teknik altyapısı Nissan X-Trail'den alan, Güney Kore'deki Samsung Motors tesislerinden burnunda Renault amblemiyle inen Koleos'un durumu ne olacak? Veya bir dönem Mısır'da montaj olarak üretilen Tofaş Şahin'ler, Türk mü, İtalyan mı, yoksa Mısırlı mı?

Burada önemli olan iki nokta var: Biri yerli ama rekabetçi bir marka yaratmak. Diğeri de yerli malzeme kullanarak yerlilik oranının artırılması. Daha da önemlisi tüketicilerin modern beklentilerini karşılayıp, Türk insanına, Türk ekonomisine istihdam veya gelir olarak bir getirisi ve üreticisi için de karlı bir model olup olmayacağı.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

YENİ PEUGEOT 308 SENİ FARKLI KILAN KARAKTERİNDİR.



Ayrıntılı bilgi için
lütfen tıklayın.

PEUGEOT TAVSİYE EDER: **TOTAL**

PEUGEOT FİNANS | PEUGEOT ASSISTANCE | PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ
(0216) 579 94 44

Peugeot 308 1.6 e-HDi 112 hp Auto6R için ortalama CO₂ emisyon değeri 104 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 3.7 L/100 km, şehir içi yakıt tüketimi 4.6 L/100 km'dir.

e-HDi Micro-Hybrid Teknolojisi, Stop&Start sistemi ile kırmızı ışık gibi kısa süreli duraklamalarda motoru durdurur. Hareket edileceği anda otomatik olarak tekrar çalıştırır. Bu sayede karbondioksit salınımını azaltır ve şehir içinde %15'e varan yakıt tasarrufu sağlar. Yeni Peugeot 308, yeni yüzü, yeni nesil Stop&Start sistemli e-HDi Micro-Hybrid Teknolojisi ve standart ESP donanımı ile Peugeot Yetkili Satıcıları'nda keşfedilmeyi bekliyor.

YENİ PEUGEOT **308**



PEUGEOT
MOTION & EMOTION

HABERLER

- 08** Mercedes-Benz Citan
- 12** Porsche Boxster, Renault Megane, Dacia Lodgy, BMW X6, Opel Mokka, Ford Mondeo ve diğer haberler
- 26** Aralık 2011 otomobil satışları
- 30** e-otodergisi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 31** Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMİ

- 32** Honda Civic Sedan

VİDEOLU TESTLER

- 39** Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 41** Peugeot 3008 1.6 e-HDi Auto6R

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 53** Range Rover Evoque Coupe 2.0
- 59** Nissan Qashqai 1.6 CVT 4x2
- 64** BMW 118i Otomatik

- 70** Renault Megane ST 1.5 dCi EDC

- 75** Mazda3 Hatchback 1.6 Otomatik

YASAL UYARI

- 80** e-otodergisi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 81** Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 82** Dakar Rallisi
- 86** WRC Monte Carlo Rallisi
- 89** Dubai 24 Saat Yarışı
- 91** Söyleşi: Yağız Avcı
- 96** Kısa haberler

RAPOR

- 98** e-otodergisi okuyucu sayısı

e-otodergisi

ŞUBAT 2012 - SAYI 44

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergisi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergisi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergisi.com

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

46

**VİDEOLU
TEST**

Opel Insignia 1.4T



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz!



Yeni ASTRA GTC

FABRİKASYON DEĞİL. TUTKUyla YARATILDI.

Erkeğin yeni bebeği.

www.opel.com.tr

Opel İletişim Hattı
4446735
OPEL

Opel Astra GTC: Ortalama yakıt tüketimi 5,9-7,2 lt / 100km. Ortalama CO₂ emisyon değeri 139-168 g/km.t



Wir leben Autos.

Camaro bayilerde



Chevrolet Camaro Coupe ve Camaro Cabrio, 95.000 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Chevrolet Türkiye Genel Müdürü Tolga Atmaca, konuyla ilgili olarak yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Camaro zaten dünya çapında efsanevi bir model. Dolayısıyla Chevrolet Camaro'nun satışı bizim için de heyecan verici bir süreç. Şu anda 11 adet Chevrolet Camaro satış ve satış sonrası hizmet verecek bayiliğimiz bulunuyor. Efsanevi Chevrolet Camaro'nun da pazara sunulması ile otomobil pazarında yeni bir segmen-

te hitap ediyor olacağız. Camaro'nun Türkiye pazarına geleceğini duyduğumuz ilk andan bu yana modelimize ilgi büyük". Camaro Coupe ve Camaro Cabrio modellerinde 6.2 litrelik V8 benzinli motor bulunuyor. Bu motor 432 HP güç ve 569 Nm tork üretiyor. 6 ileri otomatik şanzımanlı versiyonların güç ve torku ise farklı: 405 HP güç ve 556 Nm tork). Otomobilde yer verilen GM Aktif Yakıt Yönetim sistemi, düşük yük şartlarında sadece dört silindirin kullanılabilmesini ve bu sayede yakıt tasarrufu yapmasını sağlıyor.

ŞUBAT AYINDA BİR JUKE SAHİBİ OLUN!

Juke şimdi 13.000 TL için 13 ay %0 faizle Nissan Bayileri'nde.



NISSAN MICRA VE NOTE'DA ŞUBAT AYINA ÖZEL FIRSAT!

Micra ve Note şimdi 10.000 TL için 12 ay %0 faizle Nissan Bayileri'nde.



QASHQAI'DE ŞUBAT AYINA ÖZEL FIRSAT!

Qashqai ve Qashqai+2
13.000 TL için 13 ay %0 faizle
Nissan Bayileri'nde.



SHIFT the way you move

HONDA

The Power of Dreams

ŞİMDİ ANLATAÇAK DAHA ÇOK ŞEY VAR!

YENİ HONDA CIVIC 2012



SEN DE
ANLAT

ÖNCEKİ
SAYFA

SONRAKİ
SAYFA

Katılım Koşulları

Yeni Honda Civic'i Keşfet!



Alman soslu Fransız

Mercedes-Benz, Renault Kangoo platformunda geliştirilen yeni hafif ticari aracı Citan'ı, Almanya'da düzenlediği bir basın toplantısı ile duyurdu.

Yazı: Tarık Akagün / Sindelfingen - Almanya

Fotoğraflar: Mercedes-Benz Medya

CITAN



Şehir taşımacılığındaki kısıtlamalar, değişen alışveriş alışkanlıkları (internet üzerinden), kapıda teslim ürünler, küçük işletme sahipleri kadar büyük nakliye-lojistik firmalarının hafif ticari araç sınıfında dağıtım filoları kurmasına neden oluyor. Avrupa'da yaklaşık 700.000 adetlik potansiyele sahip ve doğal olarak üreticilerin dikkatini çeken bu sınıfta Fiat Doblo, Ford Transit Connect, Peugeot Partner, Citroen Berlingo ve Renault Kangoo, VW Caddy gibi araçlar mevcut. Mercedes-Benz de bir süre eski nesil A Sınıfı'ndan türetilmiş kombivan-MPV karışımı Vaneo ile bu sınıfta mücadele etmeye çalışmıştı. Şimdiyse Citan ile yeni bir başlangıç zamanı. Bu segmentin gün geçtikçe popülaritesini arttırması ve müşterilerden gelen talepler sonucunda Mercedes-Benz Citan'ı ortaya çıkartmış. Biz de e-otodergi olarak Mercedes-Benz Citan'ın resmi duyurusunun yapıldığı toplantıya katıldık. Citan kelimesi "City" ve "Titan" kelimelerinden oluşturulmuş. Renault ile sağlanan işbirliği sonucunda Renault tarafından Fransa'da üretilen Mercedes-Benz Citan, Renault Kangoo platformlu bir hafif ticari araç olacak. İlk kez Eylül ayında Almanya Hannover'de



IAA Ticari Araç Fuarı'nda tanıtılacak olan Mercedes Citan üç versiyona sahip olacak. Bunlar Mercedes-Benz Citan Crewbus, Mercedes-Benz Citan Mixto ve Mercedes-Benz Citan Panel Van olarak sıralanıyor.

Neden VW değil de Renault?

Bilindiği gibi Mercedes-Benz ve VW'nin büyükvans sınıfında Mercedes-Benz Sprinter ile VW Crafter'a dayalı bir işbirliği var. Mercedes-Benz yetkilileri Citan projesiyle ilgili olarak VW ile görüştiklerini, ama olumlu sonuç çıkmadığını söylediler. Konuyla ilgili olarak konuşan Mercedes-Benz yetkilileri, Renault ile çalışmak daha cazip olduğunu, daha alt fiyat segmentine inmek için, Citan'ın geliştirmesinde mevcut binek araç gamından bir araç üzerinde çalışmadıklarını ifade ettiler. Mercedes-Benz Ürün Mühendisliği Başkanı Dr. Sascha Paasche geliştirme aşamasında tüm rakiplerin en ince noktasına kadar incelendiğini, Renault Kangoo üzerinde yaptıkları incelemeler sonucunda aracın temel kalitesinin iyi olduğunu gördüklerini söyledi. Ortak çalışma sürecinde markaların çalışma felsefeleri farklı olsa da uyum içerisinde başarılı bir sonuç elde edildiği söyleniyor.

**CİTAN'IN İÇ MEKAN
ERGONOMİSİNİN
VE KALİTESİNİN
MERCEDES-BENZ
STANDARTLARINDA
OLACAĞI
AÇIKLANDI.
YAPILAN
ETKİNLİKTE ARACIN
ÇIPLAK HALİ HİÇ
GÖSTERİLMEDİ.**





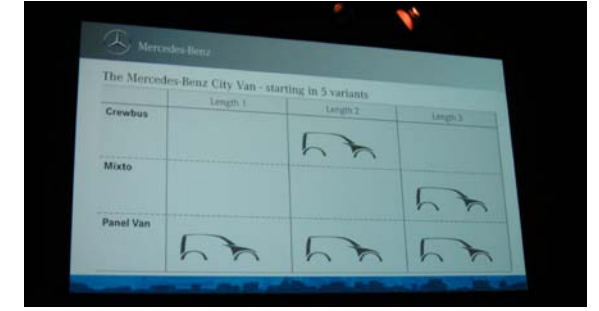
Citan, Fransa'da Renault Kangoo'larla aynı tesiste üretilecek. Üretim bandının sonunda Mercedes-Benz'in kontrol ekibi bulunacak.

Kangoo'dan farkı ne?

Temel aynı olsa da, detaylarda Alman markaya özgü geliştirmeler yapılmış. Geliştirme aşamasında Vito ve Viano için yapılan tüm testler Citan için de yapılmış. Yani Citan, bir Mercedes-Benz ticari aracın aşması gereken sınavları aştıktan sonra, burnunda yıldızlı amblemi taşımaya hak kazanmış. Fiyatlandırma, uzun dönem kalite, fonksiyonellik, tü-

ketim, servis, işletme maliyeti gibi konular bu segment için önemli ve Mercedes-Benz bu konularda kendisine çok güveniyor. Özellikle otomobilin kalite hissinin ve iç mekan ergonomisinin bir Mercedes'ten beklenen şekilde iyi olacağı, süspansiyonun ise konforlu ama kıvrak sürüşlere olanak tanıyacağı belirtiliyor. Motorlar konusunda ise ısrarlı sorulara rağmen bir açıklama yapılmadı. Bu konuda şimdilik elimizdeki tek bilgi 68 HP ile 109 HP arasında değişen dizel ve benzinli BlueEfficiency motorlar bulunacağı. Bu motorların Renault kökenli çıkma ihtimali ise kimseyi şaşırtmayacaktır.

TOPLANTIDA CİTAN'IN ÜSTÜNDE HEP ÖRTÜ VARDI. CİTAN, KANGOO PLATFORMUNDA GELİŞTİRİLMİŞ OLSA DA, SÜSPANSİYON SİSTEMİ VE İÇ MEKANDA MARKAYA ÖZGÜ BİR TAKIM DEĞİŞİKLİKLER YAPILMIŞ. CİTAN, TİCARİ BİR MERCEDES'İN GEÇMESİ GEREKEN TÜM TESTLERİ GEÇEREK YILDIZLI AMBLEMİ TAŞIMAYA HAK KAZANMIŞ.

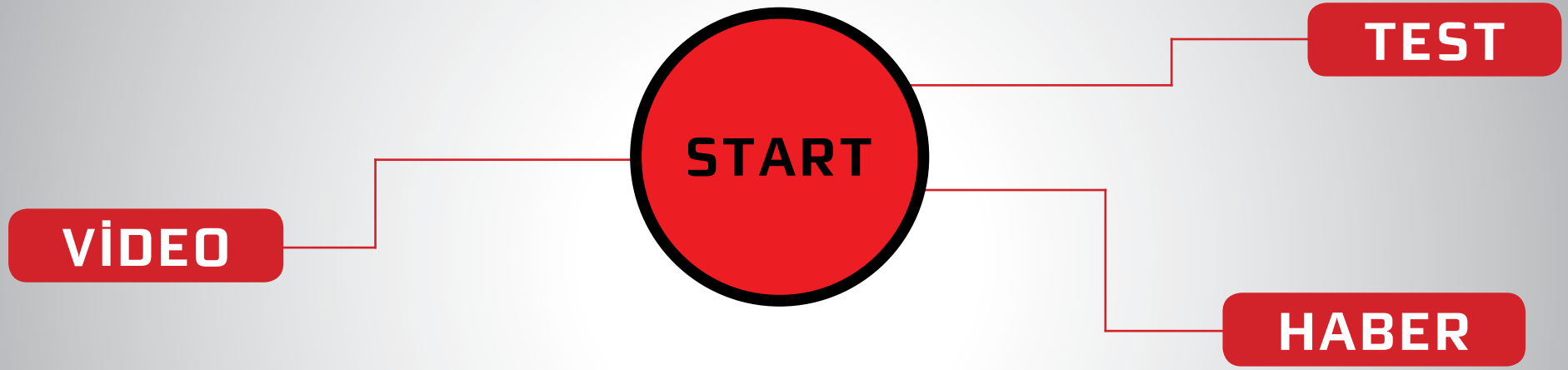


Sonuç

Mercedes'in hedefi eksiksiz bir ticari araç gamı oluşturmak. Ortak platform kullanılması sayesinde Citan'ın yatırım maliyetinin makul seviyede kaldığı ve satış fiyatının da ulaşılabilir seviyede olacağı söyleniyor. Fiyatla ilgili sorulan soruya "ilk önce araca binip, sürün, gerçek bir Mercedes olduğunu göreceksiniz" yanıtıyla başlanması ise Citan'ın piyasadaki rakiplerinden biraz daha pahalı olacağını, ama yine de ulaşılabilir bir seviyede olacağını işaret eden bir cümle gibiydi. Citan kuşkusuz ki, Mercedes'e yeni müşteriler kazandıracak. Bunun

nedenlerinden biriyse satın alma eyleminin yüzde 70-80 oranında duygusal nedenlere dayanması. Yani Citan kullanıcısı bir kişinin "ben bir Mercedes kullanıyorum" düşüncesine sahip olacağı. Diğer bir deyişle sosyal bir ortama girdiğinde masaya koyduğu anahtar Mercedes anahtarı olacak. Premium markadan bir ürün alan tüketici, kendisini ödüllendirmiş gibi düşündüğünden, diğer ürünlerle olan fiyat farkını ödemiş olmaktan rahatsızlık duymaz. Kurumsal firmaların da imaja olan katkısından dolayı nakliye işlerinde Citan'ı tercih edeceklerini düşünmek yanlış olmaz.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Yeni Porsche Boxster etkileyici



Porsche'nin giriş modeli Boxster yeni jenerasyonuna kavuştu. Avrupa'da Nisan ayında satışa sunulacak olan yeni Porsche Boxster, yepyeni tasarımı ve yeni direkt enjeksiyonlu sıralı 6 silindirli boxer motorunun yanı sıra daha hafif ve çevreci olmasıyla da dikkat çekiyor. Ortadan

motorlu otomobilde, daha uzun dingil mesafesi, daha geniş iz mesafesi ve daha geniş tabanlı lastikler, sürüş dinamizmini arttırmayı hedefliyor. Yeni elektro-mekanik direksiyon sistemi de, sürüş özelliklerine olumlu katkı sağlamanın yanı sıra yakıt tüketimini eski direksiyon sistemine göre

yüzde 15 oranında düşürmeye destek veriyor.

Dış tasarımda yepyeni bir ön yüze, silüete ve arka kısma kavuşan yeni Porsche Boxster'ın iç mekânı da komple yenilendi. Carrera GT'den alındığı gözden kaçmayan orta kon-

sol, eskisinden daha ergonomik bir kullanım sunacak. Yeni tam elektrikli açılır-kapanan tavan da kullanıcılara daha yüksek konfor vaat ediyor.

Yeni jenerasyon Porsche Boxster, ilk etapta Boxster ve Boxster S modelleriyle yollara çıkacak. Direkt en-

jeksiyonlu benzinli boxer motora sahip olan Boxster; enerji geri kazanımı, start/stop ve ısıtma yönetimi sistemleri sayesinde, yakıt tüketimi ve çevreye daha az zarar verme konula-

rında eskisinden daha verimli bir otomobil oldu. Boxster'da yer alan 2.7 litrelik motor 265 HP güç üretiyor (Eskisinden 10 HP daha güçlü). 3.4 litrelik motoru bulunan Boxster S ise

maksimum 315 HP güce sahip (Eskisinden 5 HP daha güçlü). İki modelde de 6 ileri manuel şanzıman standart olarak sunuluyor. Çift kavramalı 7 ileri PDK şanzıman ise opsiyonel

olarak satın alınabiliyor. Stuttgart'taki Zuffenhausen fabrikasında üretilen yeni Porsche Boxster ve Boxster S'in 0-100 km/s hızlanma verileri ise sırasıyla şöyle: 5.7 saniye ve 5.0 saniye.



İÇ MEKANI CARRERA GT'DEN ALINAN YENİ BOXSTER, BUGÜNE KADAR HİÇ OLMADIĞI KADAR GÜZEL TASARLANMIŞ.



e-otodergi iPad'de

**ARTIK VİDEOLAR
DA iPad'DE!**



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

Megane ailesi makyajlandı



Renault'nun kompakt sınıfta yer alan Megane ailesi makyajlandı. Avrupa'da Mart 2012'den itibaren satışına başlanacak olan otomobil Türkiye, İsrail, Fas, Cezayir, Tunus, Güney Afrika, Rusya ve Arjantin pazarlarına 2012 yılı içinde sunulacak. Makyajlanan Renault Megane led'li gündüz farlarına kavuştu. Ayrıca otomobilin hem iç hem de dış tasarımında lake siyah ve krom renkli malze-

melere yer verildi. Döşeme seçeneği ve renklerine yenileri eklendi. Bose ses sistemi standart hale getirildi. Dış renk olarak yeni bir mavi ve yeni bir beyaz renk de seçeneklere eklendi. Visio System kapsamında yer verilen sensör ve kamera sayesinde gece sürüşlerinde daha iyi bir görüş ve dolayısıyla da yüksek güvenlik sağlanıyor. Çift bölge elektronik klimate eklenen bir sistem sa-

yesinde araç içindeki havanın sürekli temizlenmesi de konforu arttıran bir yenilik. Öte yandan makyajlı Megane ailesinde GT serisi de yer alacak. Bu serideki otomobillerin tasarım imzası ise ön yüzdeki bumerang şeklindeki led gündüz farları olacak. Megane 2012 ailesinde Energy adı altında toplanan üç yeni motor sunulacak olması da önemli bir yenilik. Standart donanımda Stop&Start sis-

temine sahip olan bu yeni motorlar 1.5 dCi 110 HP ve 130 HP ile 1.2 TCe 115 HP. Downsizing (silindir hacmi küçültme) anlayışının bir ürünü olan 1.2 litrelik TCe motor, 1.6 16V motorla karşılaştırıldığında bile ondan 5 HP daha güçlü ve 40 Nm daha fazla torklu (190 Nm). 119 g/km karbondioksit salınımına sahip olan bu motorun yakıt tüketimi açısından da yüzde 25 daha verimli olduğu belirtili-



MAKYAJLI MEGANE AİLESİNİN İÇ MEKANINDA TASARIM ANLAMINDA BİR DEĞİŞİM YOK. SES SİSTEMİ İLE KLİMA GELİŞTİRİLDİ VE YENİ DÖŞEME SEÇENEKLERİ EKLENDİ.

yor. Otomobilin ortalama 5.3 lt/100 km yakıt tükettiği belirtiliyor. 1.5 dCi dizel motor ise 110 ve 130 HP'lik iki seçeneğe sahip. 110 HP'lik motor 95 g/km emisyon değeri ve ortalama 3.8 lt/100 km yakıt tüketimiyle dikkat çekiyor. Motorun maksimum torku ise 1750 d/d'de 260 Nm. 130 HP'lik ikinci seçenek ise 1750 d/d'de 320 Nm torka sahip. Ortala-

ma 4.0 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen (eskisinden yüzde 20 daha düşük) bu motorun karbondioksit salınımı 104 g/km. Renault Megane ailesi, Renault'nun 2011 yılında ulaşılan 235.000 adetlik satışla en çok satan modeli olarak öne çıkıyor. 2008 sonunda yeni jenerasyon satışına başlandıktan bu yana ise 730.000 adet Megane satılmış durumda.

Renault Megane RS artık 265 HP

Makyajlanan Renault Megane ailesinde RS modeli, tasarım yenilemesinin yanı sıra güç ve tork artışı da yaşadı. 15 HP daha fazla güç ve 20 Nm daha fazla torka kavuşan Renault Megane RS 2012, bu sayede 265 HP güç ve 360 Nm torka sahip oldu. Önde led'li gündüz farları ve siyahlatılmış farlara kavuşan makyajlı Megane RS, 18 inç'lik yeni jantlarıyla da dikkat çekiyor. 2010 yılının Ocak ayındaki lansmanından bu yana 12.500 adet

satılan güncel Megane RS, Nürburgring tur zamanı olarak 8 dakika 8 saniyeye imza atmıştı.



Dacia'dan MPV: Lodgy



Dacia'nın Renault Scenic'i olarak adlandırabileceğimiz yeni kompakt MPV modeli Dacia Lodgy, 2012 yılında beş ve yedi koltuklu olmak üzere iki farklı versiyonla satışa sunulacak. 4.5 metre uzunluğunda olduğu belirtilen otomobilin detayları ve teknik özellikleri henüz açıklanmadı. Mart ayında gerçekleştirilecek Cenevre Otomobil Fuarı 2012'de tanıtılacak olan Dacia Lodgy, adını İngilizce'deki "Lodge" (Barnak)

kelimesinden almış. Uygun bir fiyatla satışa sunulacağı belirtilen Dacia Lodgy modelinin hedefi ise bir aileyi eşyalarıyla birlikte rahat ettirmek.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

BMW X6 makyajlandı

BMW X6 2012 model yılı için yenilendi. Dünyanın ilk SAV'ı (Sports Activity Coupe) olarak lanse edilerek 2008 yılında yollara çıkan BMW X6, hem tasarım bakımından yenilendi hem de yeni motor ve teknolojilere kavuştu. Lansmanından bu yana 150.000 adetten fazla satılan BMW X6, bu başarılı satış performansı ile BMW yöneticilerinin hedeflerini bile geride bıraktı. Ön tasarımı yeni ız-

garaya, farlara ve sis lambalarına sahip olan BMW X6, opsiyonel olarak sunmaya başlanacak olan (X6 M'de standart) adaptif led farlarla dikkat çekecek. Otomobilin standart donanımında ise çift xenon farlar yer alıyor. Otomobilde xDrive 4x4 sisteminin en son

versiyonu olan akıllı xDrive'in bulunduğu belirtiliyor. Bu sistem "Dynamic Performance Control" (Dinamik Performans Kontrolü) teknolojisini de içinde barındırıyor. Makyajlı BMW X6'nın stop lambaları da

led teknolojisine kavuştu. Yeni jant tasarımları, yeni gövde renkleri, iç mekânda ise yeni döşeme seçeneklerine kavuşan makyajlı BMW X6'nın arka koltuk sırasında standart donanımında iki koltuk bulunuyor. Eğer arkada üç kişilik yer istenirse opsiyonel olarak seçmek gerekiyor.

Yenilenen X6, eskisi gibi 570 litrelik bir ba-





LANSMANINDAN BU YANA ULAŞTIĞI 150 BİN ADETLİK SATIŞLA HEDEFLenen SATIŞI BİLE GERİDE BIRAKAN BMW X6, YENİLENEN YÜZÜYLE DE İLGİ GÖRECEK.

gaja sahip. Bu bagaj hacmi, arka koltuk öne katlandığında 1450 litreye çıkıyor. BMW X6 2012'nin ürün gamında benzinli 6 silindirli BMW X6 xDrive35i (306 HP) ve benzinli V8 motorlu X6 xDrive50i'nin (407 HP) yanı sıra 6 silindirli dizel seçenekler olan BMW X6 xDrive40d (306 HP) ve BMW X6 xDrive30d (245 HP) yer alıyor. En performanslı dizel seçenek

olan BMW X6 M50d ise 381 HP güç ve 740 Nm tork üretiyor. Bu model sadece 5.3 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşıyor ve buna karşın ortalama 7.7 lt/100 km yakıt tükettiği belirtiliyor. BMW X6M ise 555 HP güce ve 6 ileri M Sport otomatik şanzımana sahip. Diğer tüm modellerde 8 ileri otomatik şanzıman standart olarak sunuluyor.

Yeni 1 Serisi'ne yeni motorlar

BMW, 1 Serisi'nde gerçekleştireceği 2012 yeniliklerini açıkladı. Buna göre bir takım yeni motor seçenekleri ve M Sports paketi satışa sunulacak. Türkiye için en önemli olanı kuşkusuz 1.6 litrelik turbodizel motora sahip 116d. 4000 d/d'de maksimum 116 HP güç ve 1750-2500 d/d aralığında 260 Nm tork üreten 1.6 litrelik turbodizel motora sahip 6 ileri manuel şanzımanlı BMW 116d EfficientDynamics Edition, 0-100 km/s hızlanmasını 10.5 saniyede tamamlarken, maksimum 195 km/s'ye ulaşabiliyor. Fabrika verilerine göre

100 km'de ortalama 3.8 lt motorin tüketen otomobilin CO2 emisyonuy- sa 99 g/km olarak açıklanıyor. Gelelim yeni 1 Serisi'nin diğer 2012 yeniliklerine... 2.0 litrelik, 218 HP'lik benzinli motorda twinscroll turboya (çift girişli turbo), değişken supap zamanlamasına ve direkt yakıt püskürtmesine yer verilmiş. Turbodizel BMW 125d ise, tıpkı benzinli kardeşi 125i gibi 2.0 litrelik motora ve 218 HP güce sahip. Bu motorun maksimum torkuysa 1500-2500 d/d aralığında 450 Nm. Tüketim değeri ise manuel versiyonda 4.9 lt/100 km.



Chevrolet Cruze dizel Türkiye'de

Şu ana kadar sadece 1.6 16V benzinli motorla satılan Chevrolet Cruze dizel motora kavuştu. 2.0 litrelik 16 supaplı motora sahip olan Chevrolet Cruze ikisi de 6 ileri olmak üzere manuel ve otomatik şanzıman seçeneklerine sahip. 3800 d/d'de üretilen 163 HP'lik güç nedeniyle "Sınıfının en güçlüsü" olarak lanse edilen Chevrolet Cruze Dizel, manuel şanzımanla 5.4 lt/100 km, otomatik şanzımanla ise 6.3 lt/100 km ortalama yakıt tüketimine sahip. Chevrolet Cruze Dizel'in maksimum torku ise 1750-2750 d/d'de 360 Nm. 2.0 16V dizel motor, Cruze'un hem hatchback hem de sedan karoser seçeneklerinde yerini aldı. Dizel motorlu Chevrolet Cruze fiyatları hatchback karoserde 56.688 TL, sedan karoserde ise 57.532 TL'den başlıyor.



Ford Mondeo 2.0 TDCi 163 HP geldi

Detroit Otomobil Fuarı 2012'de Fusion adıyla yeni jenerasyonu tanıtılan Ford Mondeo'nun Türkiye ürün gamına 2.0 TDCi 163 HP versiyonu eklendi. 6 ileri Powershift şanzımana sahip Ford Mon-



deo 2.0 TDCi 163 HP, hem sedan hem de station wagon karoserde yer alıyor. Sedan modelde Trend, Titanium ve Selective donanımlarında, SW versiyonda ise sadece Selective donanımında bulunuyor. Bu motor ve şanzıman kombinasyonunun ortalama 5.6 lt/100 km yakıt tükettiği ve karbondioksit salınımının 149 g/km olduğu belirtiliyor. Ford Mondeo 2.0 TDCi 163 HP'nin fiyatları sedan karoserde Trend 100.855 TL, Titanium 108.095 TL ve Selective 118.755 TL. SW Selective ise 120.015 TL.

Makyajlı Lancia Delta satışa sunuldu

Makyajlı Lancia Delta 24.950 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Lancia Finans'ın 30.000 TL için 30 ay vade ve yüzde 0.99 faiz oranlı taşıt kredisi imkanıyla yollara çıkan makyajlı Lancia Delta'da 1.6 120 HP Multijet turbodizel ve 1.4 140 HP benzinli motor seçenekleri bulunuyor. Lancia Delta 2012'nin 1.6 litrelik Multijet turbodizel motor seçeneğinde Selectronic otomatik şanzıman isteğe bağlı olarak satın alınabiliyor. Yenilenen Lancia Delta'da altı havayastığı, Absolute Handling System, led aydınlatma teknolojili ön ve arka farlar, çift bölge otomatik klima, direksiyondan kumandalı MP3'lü radyo-CD çalar, krom dış pencere çerçeveleri, deri & Alcantara koltuk döşemesi, elektrikli katlanabilir ve ayarlanabilir ısıtmalı yan diziz aynaları, viraj içi aydınlatan ön sis farları, karartılmış arka yan camlar, gibi ekipmanlar standart olarak sunuluyor.



Peugeot Bipper Tepee Family yollarda

2007 yılının Kasım ayından itibaren Türkiye'de üretilen Peugeot Bipper ürün gamında yenilikler devam ediyor. Bipper Tepee ürün gamı şimdi de Family ile ön plana çıkıyor. Peugeot Bipper Tepee Comfort Plus versiyonu baz alınarak hazırlanan Bipper Tepee Family gerek görünümü gerekse sahip olduğu donanımlar ile daha çekici bir görünüm ve konfor sunuyor. Bipper Tepee Family, 15 inç'lik alüminyum jantlar, park yardım sistemi, tavan barları, özel gri boyalı tampon çitası, yan aynalar, ön konsol ve kapı açma kolları ile diğer Bipper modellerinden farklılaşıyor. 1.4 HDi 70 HP motora sahip olan Bipper Tepee Family'nin ortalama 4.6 lt/100 km yakıt tükettiği belirtiliyor.



40 yıl hatırı olacak mı?



Opel'in SUV-B segmentinde (küçük sınıf SUV) yer alan yepyeni modeli Mokka, Mart ayında gerçekleştirilecek olan Cenevre Otomobil Fuarı 2012'de tanıtılacak. Opel Mokka, 1.4 140 HP benzinli, 1.6 115 HP benzinli ve 1.7 CDTi dizel olmak üzere üç farklı motor ve 6 ileri manuel ile otomatik şanzıman seçenekleriyle yıl sonunda satışa sunulacak. Öte yandan, Opel Mokka'nın önden çekişli ve dört tekerlekten çekişli versiyonlarının olacağı açıklandı. Start/Stop teknolojisi de tüm motor seçeneklerinde standart olarak yer alacak. Opel Mokka 4.28 metrelik uzunluğa sahip. 5 yetişkin için geniş ve konforlu bir yaşam alanı sunduğu belirtilen Mokka'nın bagaj hacmi 1372 litreye kadar çıkıyor. İç mekânda yer verilen 19'un üzerinde saklama alanının işlevselliği artırması bekleniyor. Mokka'da Elektronik Stabilite Kontrolü (ESC), Çekiş Gücü Kontrolü (TC), Tepe Çıkış Asistanı (HAS) ve Tepe İniş Kontrolü (HDC) gibi bir dizi sürüş asistanı bulunacak. İsmi, prestijli Arabica kahve çekirdeklerinden alan Mokka, bakalım 40 yıl hatırı geçecek kadar başarılı olabilecek mi?



“Yılın Otomobili”nde yedi finalist belli oldu

Car of the Year – Yılın Otomobili 2012 organizasyonunda sona bir adım daha yaklaşıldı. 35 aday otomobil, bugün yapılan açıklamayla yediye indirildi. Bu yedi finalistten biri de 5 Mart 2012'de Cenevre'de yapılacak açıklamayla birinci ilan edilecek. Avrupa'da faaliyet gösteren otomobil gazetecilerinden oluşan bir jüri tarafından belirlenen Car of the Year (COTY) ödülü, her yıl olduğu gibi bu yıl da merakla bekleniyor. Organizasyonun önceki aşamasında, jüri üyelerinin önünde 35 aday otomobil bulunuyordu. Bunlar arasında finale kalan yedi otomobil şunlar oldu: Citroen DS5, Fiat Panda, Ford Focus, Toyota Yaris, Chevrolet Volt-Opel Ampera, Range Rover Evoque ve Volkswagen Up. Artık son bir oylama daha yapılacak ve bu 7 finalist arasından bir otomobil Car of the Year 2012 - Yılın

Otomobili 2012 seçilecek. Hatırlanacağı gibi Yılın Otomobili 2011'de Nissan Leaf, 2010'da ise Volkswagen Polo seçilmişti.



Yenilenen Fiat Punto satışa sunuldu

2006 yılından bu yana ülkemizde 47.000 adedi aşan satış başarısına ulaşan Fiat'ın küçük hatchback sınıfında yer alan Fiat Grande Punto ve Fiat Punto EVO model ailesi, yenilenerek Fiat Punto adıyla ve 32.330 TL'den başlayan



ğinin yanı sıra 1.3 litre 75 HP ve 95 HP'lik ikinci jenerasyon common-rail teknolojili iki turbodizel motor seçeneğiyle tercih edilebilen makyajlı Fiat Punto'da isteğe bağlı olarak Dualogic otomatik şanzıman da sunuluyor. Yeni bir yüze ve yeni teknolojik özelliklere kavuşan Fiat Punto; artık Pop, Easy ve Lounge adı verilen yepyeni üç donanım seviyesine sahip.

Yeni Kia Rio 3 Kapı bayilerde

Türkiye'de Eylül 2011'de satışa sunulan yeni Kia Rio, önce sadece 5 kapılı hatchback karosere sahipti. Çelik Motor, Aralık 2011'de sedan ve şimdi de 3 kapılı hatchback karoserleri satışa sunarak yeni Rio'nun ürün gamını genişletti. Yeni Kia Rio 3 Kapı, Rio ürün gamının en üst donanım paketi olan Sporty paket ile satışa sunuldu. 1.4 litre benzinli motora ve otomatik şanzımana sahip olan yeni Kia Rio 3 Kapı'nın fiyatı 44.650 TL olarak açıklandı. 1.4 litre dizel motora ve 6 ileri manuel şanzımana sahip olan Kia 3 Kapı'nın fiyatı ise 45.850 TL. Sadece



Avrupa pazarı için tasarlanan ve üretilen Kia Rio 3 Kapı, Kia'nın B segmentinde (küçük sınıf) sunduğu ilk üç kapılı otomobil olma özelliğini de taşıyor. Kia Rio 3 Kapı'nın boyutları, 5 kapılı hatchback kardeşiyle aynı. Araç, 4045 mm uzunluğa, 1720 mm genişliğe ve 1455 mm yüksekliğe sahip.



Ibiza makyajlandı

Yaklaşık 3 yıl önce tanıtılan dördüncü nesil Seat Ibiza, 2012 için makyajlanarak yeni yüze kavuşuyor. Yeni yüzü Seat Ibiza, mevcut modele göre daha keskin ve sert görünen bir burun yapısına sahip. Ön tarafta tampon, farlar, kaput değişirken arkada da benzer bir değişim olduğu fark ediliyor. Seat, otomobilin iç mekânındaki kalite hissinin eskiye göre arttırılacağı, klima kumandalarının ve bazı kaplamaların yenileneceği açıklamasını yapıyor. İlk etapta 5 kapılı, 3 kapılı ve station modelleri kapsayan bu makyaj, 2012'nin ikinci yarısından itibaren Cupra için de uygulanacak.



Yeni Mondeo'nun habercisi: Fusion

Detroit Otomobil Fuarı'nda tanıtılan ve Amerika pazarında satışına başlanacak olan Ford Fusion, gelecek nesil Ford Mondeo hakkında ipuçları taşıması bakımından bizim için de çok önemli bir model. Avrupa pazarının Mondeo'su olarak adlandırabileceğimiz Ford Fusion, Amerika'da bu yıl içerisinde satışa sunulacak.

Yeni nesil Ford Mondeo içinse 2013 yılının ilk çeyreğini beklemek gerekecek. Yeni Fusion'da plug-in-hidrid teknolojisinin de sunuluyor olması önemli bir yenilik. Öte yandan yedi tane öne çıkan teknoloji arasında Lane Keeping System (Şerit Koruma), adaptif hız kontrolü, aktif park yardım sistemi, ve MyFord Touch bu-

lunuyor. Müşteriler hibrid, plug-in-hibrid ve EcoBoost motor seçenekleri arasından seçim yapabilecekler. Otomobilde start-stop teknolojisine sahip manuel ve otomatik şanzıman seçenekleri sunulacak. Yeni Ford Fusion, 2011 yılında Ford Fiesta modeliyle başlayan ve 2012'de yeni Ford Focus'la devam eden yeni tasarım

anlayışının bir ürünü olarak yollara çıkacak. Ford Global Ürün Başkan Yardımcısı Derrick Kuzak, yeni Ford Fusion-Mondeo için yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Vizyonumuz çok net: Tek Ford. Tüm global tasarım ekiplerimizi bir araya getirdik ve markanın orta sınıf sedan otomobilini yarattık".



Audi Q3'e sosyal medyalı tanıtım

Doğuş Otomotiv-Audi Türkiye'de ilk kez gerçekleştirilen bir projeye, sosyal medya dünyasına farklı bir soluk getirdi. Audi, kompakt SUV segmentindeki yeni modeli Q3'ün tanıtımıyla eş zamanlı olarak başlattığı Twikaye projesiyle, yaşlısından gence, ünlüsüne, yazarına, sanatçısına kadar tüm Twitter camiasını kendi hikâyesini 140 karakterle anlatmaya çağırıyor. Twitter'da #Twikaye hashtag'i barındıran tweet'ler, aynı anda www.twikayeler.com adlı mikro sitede de yayınlanıyor. Kullanıcılar, bu mikro sitede oluşturulan Twikaye'leri oylama, yorumlama veya retweet etme fırsatı buluyor. Sitenin sağ tarafındaki özel bir bölümde de ünlü ve Twitter ünlülerine ait twikayeler yer alıyor. Ünlü isimler, Q3 ile ilgili deneyimlerini Twitter üzerinden paylaşıyorlar.

Hyundai Veloster turbo motorla gücünü arttırdı

Dünyanın en hızlı gelişen otomotiv markası olan ve 2011 yılında Amerikan pazarında rekor satış adedine imza atan Hyundai, turbo beslemeli motora kavuşan Veloster modelini Detroit Otomobil Fuarı'nda sergiledi. Veloster Turbo, 1.6 litrelik turbo beslemeli direkt enjeksiyonlu benzinli GDI motoru ile onu sınıfının en güçlü temsilcisi yapan 201 HP'lik



güce kavuştu. Aynı zamanda sınıfının en az tüketen otomobili unvanını da ele geçiren Veloster Turbo'nun, daha gelişmiş hava emme ve egzoz sistemiyle sürücüsüne daha sportif bir sürüş sunduğu belirtiliyor. Yenilenmiş direksiyon sistemine sahip olan Hyundai Veloster, 6 ileri otomatik veya 6 ileri düz vites seçenekleriyle satın alınabilecek.

e-HDi motor yüzde 14 daha az yakıt tüketiyor

Peugeot'nun son nesil Stop&Start sistemine sahip e-HDi motor teknolojisiyle donatılan araçların yüzde 14'e varan yakıt ekonomisi sağladığı, İstanbul, İzmir ve Ankara'yı kapsayan bir test ile Türkiye şartlarında ispatlandı. Peugeot 308 modeliyle gerçekleştirilen test, Volkan Işık Akademi işbirliğiyle üç büyük ilde, trafiğin en yoğun olduğu saatlerde düzenlendi. Şehir içi trafik koşullarında gerçekleştirilen testlerde yüzde 14 oranında yakıt tasarrufu sağlandı. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu yetkilileri de testlere eşlik ederek elde edilen değerleri onayladı. Test süresince yeni nesil Total Excellium Dizel yakıt kullanıldı. Üç büyük şehri kapsayan testlerin sonucunda mikro-hibrid e-HDi teknolojisi, yüzde 14'ü aşan yakıt tüketim farkıyla son dönemlerde geliştirilmiş bu tür sistemler arasında düşük yakıt tüketimiyle dikkat çekti.



Fiat 500 büyüdü

Fiat Cenevre'de 500L adlı yeni modelini sergileyecek. Fiat 500 ailesinin yeni üyesi olan 500L; 500, 500 Abarth ve 500C modellerinin ardından ailenin dördüncü ferdi olacak. B segmentinde yer alan 5 kapılı bir otomobil olan Fiat 500L, 414 cm uzunluğa, 178 cm genişliğe ve 166 cm yüksekliğe sahip. Fiat markasında 600 Multipla modeliyle başlayan ve "Cab forward" olarak adlandırılan tasarım anlayışının ürünü olan Fiat 500L, Avrupa'da 2012'nin son çeyreğinde yollara çıkacak. Fiat 500L'de 1.4 litre benzinli ve 1.3 litre MultiJet II motor seçenekleri bulunacak.



ODD 2011 Gladyatörleri belli oldu

ODD Satış ve İletişim Ödülleri Gladyatörleri'nin ikincisi, 9 Ocak 2012 akşamı İstanbul'da düzenlenen bir törenle gerçekleştirildi. Four Seasons at the Bosphorus'ta düzenlenen gecede "Satış" ve "İletişim" kategorilerinde 17 ödül verildi. Halk oylaması kapsamında ise Milli Piyango İdaresi'nin yaptığı çekilişle oylamaya katılan altı kişi Apple iPad 2 kazandı. Törene, ODD Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Bayraktar, otomotiv dünyasının temsilcileri, basın mensupları ve davetliler katıldı. "Satış" ve "İletişim" kategorilerinde toplam 17 dalda Yılın Gladyatörleri'nin belirlendiği gecede Turkcell Mobil Uygulama Ödülü de sahibini buldu. Ayrıca jürinin en beğendiği çalışma jüri özel ödülüne sahip oldu. Gecenin tüm ayrıntıları ve ödül kazananların listesi için BURAYA tıklayınız.



Toyota Prius makyajlandı

Toyota'nın tam hibrid teknolojili modeli Prius 2012 model yılı kapsamında yenilendi. Yeni bir ön yüze ve daha yüksek kalitede bir iç mekana kavuşan Toyota Prius, artık Toyota Touch Interface ve Touch & Go Plus sistemlerini de içeren daha yüksek bir donanım ve daha gelişmiş bir navigasyon sistemine de



sahip. Toyota Prius, makyajlı versiyonunda da sınıfının en düşük karbondioksit emisyonuna sahip olmayı sürdürüyor: 89 g/km. Öte yandan Toyota Prius'un sürüş kalitesinin, direksiyon tepkilerinin ve araç dinamiğinin de arttırıldığı belirtiliyor. Makyajlı Toyota Prius Avrupa'da Mart ayında yollara çıkacak.

Ford'un yeni küçük MPV'si: B-MAX

Ford, küçük MPV sınıfında yer alacak yeni modeli B-MAX'in seri üretim versiyonunun ilk fotoğrafını kamuoyu ile paylaştı. Mart ayında düzenlenecek 2012 Cenevre Otomobil Fuarı'nda gösterilecek olan Ford B-MAX, Opel Meriva gibi rakiplerle mücadele edecek. Otomobil hakkında açıklama yapan Ford Avrupa Başkanı ve CEO'su Stephen Odell, B-MAX'in küçük otomobillerden daha fazla beklentisi olan ve giderek artan sayıdaki müşterilerin ihtiyaçlarına yönelik bir araç olduğunu ifade etti. Sürgülü arka kapı, değişken koltuk düzeni gibi özellikleri bulunacak araçta 1.0 litrelik EcoBoost benzinli ve hacimleri şimdilik açıklanmayan çeşitli Duratorq TDCi dizel motor seçenekleri sunulacağı belirtiliyor. Ford B-MAX Türkiye'de bu yılın üçüncü çeyreğinde satışa sunulacak.



Vefat ve başsağlığı

Otomotiv ve motosiklet medyasının değerli mensubu, arkadaşımız Berk Ertükel 1 Şubat Çarşamba günü evinde vefat etti. 1975 İstanbul doğumlu Ertükel, 3 Şubat Cuma günü Bostancı Kuloğlu Camii'nde kılınan cenaze namazının ardından toprağa verildi. Berk Ertükel, 1998-2009 yılları arasında Magazin Otomobil ve Motorbike dergilerinde muhabir, editör ve yazı işleri müdürü olarak görev yaptı. Fotoğrafçılık konusunda da uzman olan Ertükel, Nisan 2010'dan bu yana Türkiye'nin ilk dijital motosiklet dergisi olan Motosikletmedya'yı yayınlıyordu. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesi ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

Aralık ayı iyi geçmedi

2011 Aralık ayındaki otomobil satışları bir önceki yılın Aralık ayına göre yüzde 11 oranında azalma gösterdi. Aralık ayında 24.828 adedi yerli, 64.129 adedi ise ithal olmak üzere toplam satışlar 88.957 adede düştü.

Yazı: İsa Demir

2011'in ilk yedi ayında satışlar çok iyi giderken, son beş ayında ise tam tersi bir tablo ortaya çıktı. Ama yılın tamamını göz önünde bulundurursak yüzde 16 seviyelerinde bir artış olduğunu gözlemliyoruz. Aralık ayında 24.828 adet yerli otomobil satıldı. Yılsonuna doğru rakipleri ile arasını iyice açan Renault, Aralık ayında 12.910 adet satışla yine yerli piyasanın en önde gelen markası oldu. 2011 yılında Renault, 86.826 adet toplam yerli otomobil satışına ulaştı. Aralık ayında 7201 adet satan Fiat, 2011 toplamında ise 45.759 adetlik satışa ulaştı. 2011'de iyi bir performans sergileyemeyen Hyundai yılın tamamında 29.290 adette kaldı. Birkaç aydır ithal pazarda liderin ismi değişmiyordu. Ancak iyi bir sıçrama yapan Opel uzun bir aradan sonra bu durumu değiştirdi ve Aralık ayında 9862 adetle lider oldu. Yılın tamamında ise 58.807 adet satışla Ford önde gelirken, 55.550 adet satışla VW ikinci, 52.624 adet sa-

tışla Opel üçüncü geldi. Aralık ayında en fazla satan modelin ismi 6057 adet satışla Fiat Linea oldu. 2011'in en fazla satan modeli ise 37.478 adet satışla Renault Symbol. Onun ardından 33.762 adet satışla Fiat Linea ve 30.287 adet satışla Renault Fluence geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2010	2011
Ocak	12.594.....	29.868
Şubat.....	20.651.....	39.004
Mart	33.958.....	54.023
Nisan.....	36.549.....	53.835
Mayıs.....	40.467.....	56.302
Haziran.....	42.086.....	56.714
Temmuz.....	41.399.....	43.518
Ağustos.....	42.222.....	38.875
Eylül.....	42.477.....	39.964
Ekim.....	47.859.....	47.508
Kasım	50.061.....	44.597
Aralık.....	99.461.....	88.957
Toplam.....	509.784.....	593.519

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1 Opel.....	9.862.....	52.624
2 Ford	7.855.....	58.807
3 Volkswagen.....	7.595.....	55.550
4 Toyota	4.483.....	26.450
5 Chevrolet	4.311.....	23.610
6 Hyundai.....	3.454.....	17.157
7 Dacia	3.137.....	17.937
8 Nissan.....	2.823.....	18.573
9 BMW.....	2.698.....	15.018
10 ... Peugeot	2.129.....	15.480
11 ... Mercedes-Benz ...	2.083.....	12.630
12 ... Audi	2.020.....	12.064
13 ... Citroen	1.867.....	14.469
14 ... Fiat.....	1.610.....	12.002
15 ... Kia.....	1.398.....	9.714
16 ... Skoda	1.184.....	7.589
17 ... Renault.....	1.068.....	7.534
18 ... Seat.....	807.....	6.059
19 ... Honda.....	659.....	5.891
20 ... Volvo	584.....	4.662
21 ... Land Rover	442.....	2.139
22 ... MINI.....	348.....	1.735
23 ... Mitsubishi.....	284.....	3.005
24 ... Geely.....	268.....	1.405
25 ... Suzuki.....	175.....	1.340
26 ... Chery	139.....	1.932
27 ... Mazda.....	139.....	1.620
28 ... Alfa Romeo.....	138.....	898
29 ... Tata	134.....	1.024
30 ... Proton	133.....	1.113

Sıra Marka	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
31 ... Porsche.....	73.....	442
32 ... SsangYong	71.....	881
33 ... Jeep	54.....	888
34 ... Subaru.....	30.....	761
35 ... Jaguar	23.....	168
36 ... Lancia	19.....	178
37 ... Infiniti.....	16.....	102
38 ... smart	5.....	60
39 ... Maserati	3.....	24
40 ... Ferrari	2.....	23
41 ... Aston Martin	2.....	20
42 ... Lamborghini	2.....	6
43 ... Daihatsu	1.....	379
44 ... Bentley.....	1.....	10
45 ... Chrysler.....	0.....	47
46 ... Lada.....	0.....	10
47 ... Dodge	0.....	1
Toplam.....	64.129.....	414.031

Not: Sıralamalar Aralık ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1 Renault.....	12.910.....	86.826
2 Fiat	7.201.....	45.759
3 Hyundai.....	2.796.....	29.290
4 Toyota	1.529.....	10.195
5 Honda	392.....	7.418
Toplam.....	24.828.....	179.488



Spark'tan son anda atak

Chevrolet Spark son anda yaptığı atakla Aralık ayında 34 adet satışla lider olmayı başardı. Fiat 500, rakiplerine göre biraz fiyatı yüksek olmasına karşın hem Aralık ayında hem de yılın tamamında ikinci olmayı başardı. Aralık'ta Fiat 500 modeliyle aynı satış adedine ulaşan Peugeot 107, 2011'de beşinci olabildi. Onun ardından Suzuki Alto ve Kia Picanto geldiler. Picanto yılı lider kapattı.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1	Chevrolet Spark	34	248
2	Fiat 500	30	299
3	Peugeot 107	30	131
4	Suzuki Alto	23	254
5	Kia Picanto	17	317

Renault Symbol lider

Renault Symbol, B segmentinin en fazla satan ilk altı otomobili arasındaki tek sedan karoserli araç olarak dikkat çekiyor. Aralık ayındaki 5454 adet ve 2011'deki 37.478 adet satışla Renault Symbol iki kulvarda da ipi önde göğüslemeyi başardı. Onun ardından başka sedan modelin olmaması düşündürücü. Eskiden Fiat Albea ve Hyundai Accent Era güçlü rakiplerdi.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1	Renault Symbol	5454	37.478
2	Ford Fiesta	4031	24.076
3	Opel Corsa	2401	13.594
4	Volkswagen Polo	2103	14.964
5	Hyundai i20 Troy	1470	11.584
6	Fiat Grande Punto	1344	9521
7	Hyundai Accent Era	1326	17.499
8	Renault Clio HB	857	6173
9	Fiat Albea	850	8946
10	Chevrolet Aveo HB	846	2965



Dizel Linea tuttu

2011'de kompakt sınıfa dizel motorlu ve fiyatı uygun bir otomobil olarak damgasını vuran Fiat Linea, 6057 adet satışla Aralık ayının, 33.762 adet satışla ise 2011 yılının en fazla satan C segmenti temsilcisi oldu. Aralık ayında Opel Astra ön plana çıkarken, yılın tamamında ise ikincilik koltuğuna 30.287 adet satışla Renault Fluence yerleşti. Yeni Ford Focus Sedan'ın performansı bekleneni vermiş değil.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1	Fiat Linea	6057	33.762
2	Opel Astra HB	4891	25.139
3	Renault Fluence	4500	30.287
4	Toyota Corolla	3217	18.505
5	Ford Focus Sedan	2169	16.373
6	Volkswagen Jetta	2151	14.383
7	Opel Astra Sedan	1689	6835
8	Renault Megane HB	1557	9445
9	Hyundai Accent Blue	1521	5572
10	Toyota Auris	1472	8500



Aralığın lideri C Sınıfı

Mercedes C Sınıfı'nın tekrar 1.6 litrelik versiyonunun getirilmeye başlanması satışların artmasını sağladı. Aralık ayında Mercedes C Sınıfı 1350 adet satışla lider oldu. İkinci 983 adet satışla BMW 3 Serisi oldu. 2011'in tamamında ise 10.098 adet satışla Volkswagen Passat birincilik koltuğuna yerleşti.

Son noktayı BMW 5 Serisi koydu

Yıl içerisinde liderlik koltuğuna oturan modellerin isimleri değişti ancak Aralık ayında son noktayı BMW 5 Serisi koydu. 745 adet gibi iddialı bir satış adediyle Aralık ayının lideri olan BMW 5 Serisi, yılın tamamında da 4695 adet satışla yarışta en önde bitirmeyi başardı. Mercedes E Sınıfı ile Audi A6 modelleri Aralık ayında birbirlerine yakın satış adedine ulaştılar ancak 2011'de E Sınıfı daha başarılıydı.



Aralık'ta Mercedes-Benz "S'ti gürledi"

Yıl ortalarında çoğu kez BMW 7 Serisi liderlik koltuğuna yerleşse de, yılın sonunda Mercedes-Benz S Sınıfı ağırlığını ortaya koydu ve 43 adetlik satışla Aralık ayını lider tamamladı. 2011 toplamında birinci olan BMW 7 Serisi'nin Aralık'ta 37 adet satması belki normal karşılanabilir ancak; Porsche Panamera'nın da 37 adet satışa ulaşması dikkat çekici bir durum. Audi A8'in satışları belki daha yüksek seviyede gerçekleşebilir.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	1350	6921
2	BMW 3 Serisi	983	5231
3	Volkswagen Passat	959	10.098
4	Opel Insignia	764	5201
5	Peugeot 508	758	3532
6	Audi A4	511	2683
7	Citroen C5	498	3827
8	Renault Latitude	429	3583
9	Ford Mondeo	303	2838
10	Skoda Superb Sedan	248	1716

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1	BMW 5 Serisi	745	4695
2	Mercedes E Sınıfı	495	3479
3	Audi Yeni A6	491	1219
4	Volvo S80	31	484
5	Jaguar XF	21	146

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1	Mercedes S Sınıfı	43	257
2	BMW 7 Serisi	37	276
3	Porsche Panamera	37	117
4	Audi A8	20	142
5	Jaguar XJ	2	22

Dizel ve uygun fiyat = başarı

Küçük SUV'larda en başarılı üretici Renault Grubu. Segmentte birinci ve ikinci olan Nissan ve Dacia markaları direkt olarak Renault Grubu'na bağlı. 2011'in en fazla satan iki modeli Nissan Qashqai (birinci) ve Dacia Duster'ın (ikinci) en fazla tercih edilen motor versiyonu ise 1.5 dCi. Yıl toplamında Qashqai, Aralık'ta Duster birinci oldu.

**Land Rover açık ara önde**

Land Rover markası artık lüks SUV segmentinin önde gelen ismi oldu. Land Rover Range Rover Sport modeli hem Aralık ayının, hem de 2011 yılının en fazla satan modeli olarak bir yıl önceki başarısını perçinledi. ÖTV oranları bu kadar artırılmasına karşın Aralık ayında BMW X5 ve BMW X6 modellerinin satışlarını birkaç katına çıkarması da dikkat çekti.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1	.....Dacia Duster	1439.....	7985
2	.....Nissan Juke	1146.....	5276
3	.....Chevrolet Captiva	959.....	7858
4	.....Nissan Qashqai	914.....	8465
5	.....Volkswagen Tiguan	781.....	3812
6	.....Hyundai ix35.....	729.....	2284
7	.....Kia Sportage	636.....	2105
8	.....L. R. Range Rover Evoque	295.....	619
9	.....Honda CR-V	175.....	1718
10	...Audi Q5	140.....	954

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2011	Ocak-Aralık 2011
1	.....Land Rover Range Rover Sport...	77.....	702
2	.....BMW X6	61.....	231
3	.....Jeep Grand Cherokee	49.....	462
4	.....BMW X5	47.....	255
5	.....Porsche Cayenne	27.....	232

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 yllığı 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)

e-otodergi'nin "EN"leri

● Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Web + iPad olmak üzere yaklaşık 80.000 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 (Beş adet taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)

● Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)

● Türkiye'nin en çok kışkırtılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)

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

● Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/

iPad'inizde, flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz takdirde, 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 çok gelecek vaat eden otomobil dergisi (Gelecekte basılı dergi kalmayacak, tüm dergiler elektronik olacak)

● 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?

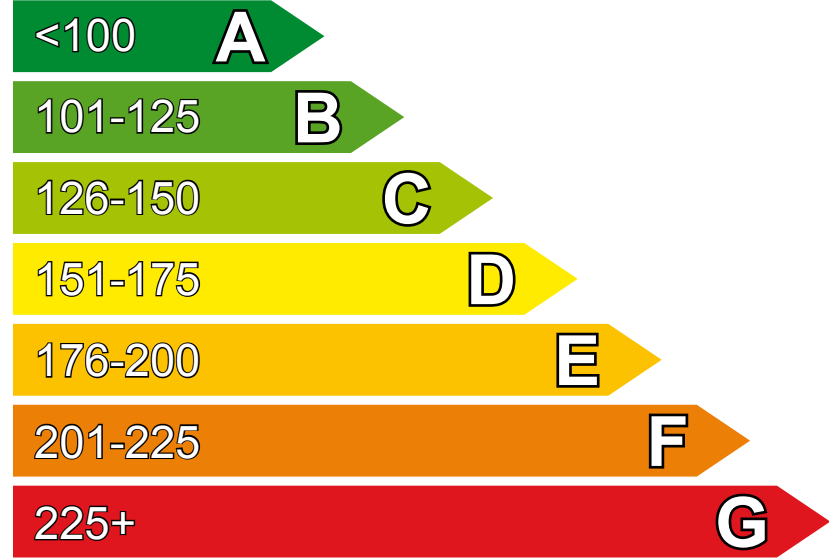
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 bilgilendirildiği “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.



MAKYAJ GİBİ

Yeni nesil Honda Civic Sedan, konfor ve donanım olarak eskisinden daha iyi. Ama tasarım olarak bir öncekinin makyajlı haliymiş izlenimi veriyor.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün / Antalya



Merakla beklenen yeni yüzü Honda Civic Sedan'ın basın toplantısı ve sürüş etkinliği Antalya'da gerçekleştirildi. Biz de bu etkinlikte otomobilli kullanma fırsatı bulduk. Dream, Premium ve Elegance olmak üzere 3 donanım seviyesi bulunan yeni Honda Civic Sedan'ın lansman dönemine özel başlangıç fiyatı 42.735 TL olarak açıklanırken, bu fiyat kullanma fırsatı bulduğumuz en üst donanım seviyesinde otomatik şanzımanlı Elegance'ta 49.385 TL olarak ifade edildi. Honda yetkilileri 2012 Türkiye otomobil pazarının, yaklaşık yüzde 25 oranında daralmasını ve toplam otomobil pazarının 450.000 adet olarak gerçekleşmesini öngörüyorlar. Bu rakamın 115.000 adetinin C segmenti sedan olarak gerçekleşmesini bekleyen Honda Türkiye yetkilileri 115.000 adetlik rakamının yüzde 68'inin dizel, yüzde 32'sinin ise benzinli şeklinde dağılacığını ifade ediyorlar. Kocaeli'de üretilen Honda Civic Sedan'ın ilk etapta yüzde 30



**İÇ MEKAN, TIPKI DIŞ TASARIMDA
OLDUĞU GİBİ ESKİYE GÖRE DAHA
SERT VE KÖŞELİ. EŞYA GÖZLERİ
YETERLİ SAYIDA VE GENİŞLİKTE.**

**YENİ CIVIC SEDAN'IN SİLÜETİ
ESKİSİNE BENZER OLSA DA
KAPI KESİM ÇİZGİLERİNDEN
AYIRT ETMEK KOLAY.**



olan yerlilik oranının zaman içerisinde yüzde 60'a çıkartılması planlanıyor. Yeni Honda Civic Sedan'ın Türkiye pazarında 2012 satış hedefi ise 15.000 adet ve yüzde 13 pazar payı.

Karosser ve iç mekân

Öncelikle otomobili ebat olarak ele alalım. Yeni Honda Civic Sedan'ın 4545 mm'lik uzunluğu ve 1435 mm'lik yüksekliği eskisiyle aynıyken, 1755 mm'lik genişliğiyle eskisinden 5 mm daha fazla. 2675 mm'lik dingil mesafesinde ise eskiye göre 25 mm bir kısalma söz konusu. Otomobilin gövdesinde kullanılan yüksek dayanımlı çeliğin oranı yüzde 50'den 55'e çıkartılmış. Kabinde akustik konfor seviyesini yükseltmek için gövde altı ve konsol arkasındaki izolasyonu iyileştirilmiş. Sürücü koltuğuna oturduğumda ilk fark ettiğim nokta ön görüş açısının eskiye göre hissedilir derecede genişlemesiydi. A sütununun yüzde 9 oranında inceltirilmiş olması ve ön konsolun değişen yapısı bu geniş görüş açısında en büyük paya sahip etkenler. Fakat bu ferah ön görüş açısı yağmurlu günlerde biraz kısıtlanıyor. Çünkü silecek, sol A sütununa yakın bölgede yaklaşık 10 cm genişliğinde bir bölgeyi temizleyemiyor ve bunun

sonucunda yağışlı günlerde sola dönüşlerde görüş kısıtlanıyor. Premium ve Elegance donanım seviyelerinde yer alan geri görüş kamerası park manevralarında kolaylık sağlıyor. Otomobilin iç mekanı, tıpkı dış tasarımında olduğu gibi eskiye göre daha sert ve köşeli. Sürücü odaklı ön konsolun ergonomisi başarılı. Kadran ve gösterge grubuysa ve eskiden olduğu gibi üst ve alt olmak üzere 2 bölüme ayrılmış. Eşya gözleri yeterli sayıda ve yeterli genişlikte. Ön konsoldaki en büyük yenilik i-MID adlı bilgi ekranı. Direksiyon simidindeki bir düğmeyle kontrol edilen bu renkli ekrandan yol bilgisayarı, müzik sistemiyle ilgili bilgiler takip edilebildiği gibi, harici bir bellek veya cep telefonundan aktarılan fotoğrafları da görebilmek mümkün. Ayrıca konsolun sol tarafındaki ECON düğmesi de diğer dikkat çeken yenilik. Eski Civic Sedan'ın eleştiri alan noktalarından olan 389 litrelik bagaj hacmi yeni Civic'te 440 litreye çıkmış. Bu değer 500 lt civarında olan kompakt sınıf sedan bagaj hacmi ortalamalarının gerisinde, ama yine de eskiye göre büyük bir gelişim.

Sürüşü nasıl?

Otomobilde yer alan 1595 cc'lik



**KOKPİT ESKİDEN
OLDUĞU GİBİ İKİ KATLI
TASARIMA SAHİP.
ÖN KONSOLDAKİ EN
BÜYÜK YENİLİK İ-MID
ADLI BİLGİ EKRANI.
ECON DÜĞMESİ
EKONOMİK SÜRÜŞLER
İÇİN GELİŞTİRİLMİŞ.**



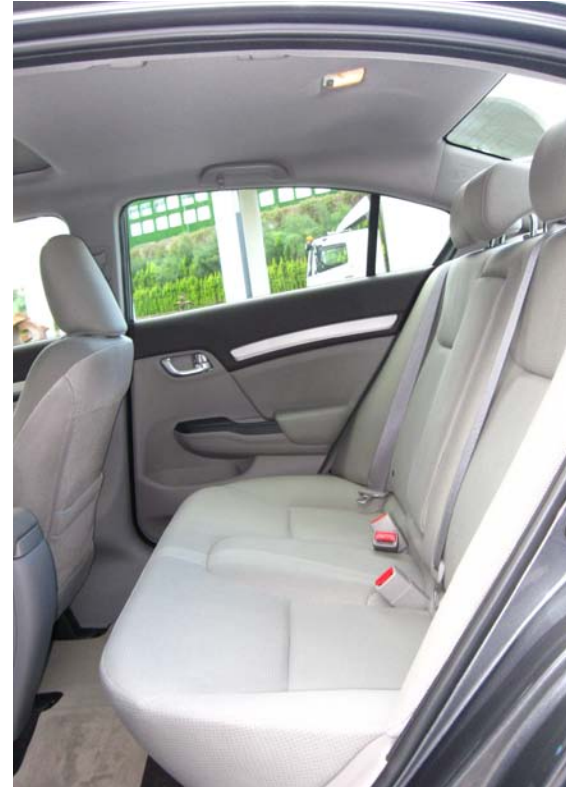
i-VTEC motor eskisi gibi 125 HP maksimum güç ve 152 Nm tork üretiyor. Kağıt üzerinde teknik veriler benzer olsa da Honda yetkilileri yeni Civic'in motorundaki piston ve supapların eskisinden farklı olduğunu belirtiyorlar. Otomobilin 12.2 saniyelik 0-100 km/s değeri (eskisinde 12.5 sn) çok iddialı bir değer değil, ama motor tıpkı eskiden olduğu gibi devir çevirmeyi seviyor ve üst devirlere tırmanırken nazlanmıyor. Bu canlı ve istekli motorun yol arkadaşıysa 5 ileri oranlı otomatik şanzıman. Spor kullanım seçeneği de sunan bu şanzımanın vitesleri direksiyon arkasındaki kulakçıklardan manuel olarak da değiştirilebiliyor. Vites değişimleri sarsıntısız ve hızlı. Ama bu sınıfta rekabet eden 6-7 ileri oranlı otomatik şanzımanlı otomobillerin olduğu da bir gerçek. Yukarıdaki satırlarda ECON düğmesinden bahsettim. Bu düğmeye basıldığında zaman ekonomik sürüş modu devreye giriyor ve klimanın güç yönetimiyle birlikte vites değişimleri de ekonomi odaklı hale geliyor. Hız göstergesinin kenarında yeşil-mavi olarak değişen aydınlatmalar ise sürücünün kullanım tarzına yönelik olarak değişiyor. Gaza biraz fazla basıldığında mavi olan aydınlatma, ekonomik



VİTESLERİ DİREKSİYON ARKASINDAKİ KULAKÇIKLARDAN DEĞİŞTİRMEK MÜMKÜN. MOTOR CANLI. ARKA KOLTUKLARDAKİ BAŞ MESAFESİ TATMINKAR.



440 LT'LİK BAGAJ HACMİ ESKİ HONDA CIVIC SEDAN'DAN 51 LT DAHA BÜYÜK.



sürüş kurallarına uygun olarak gaza dikkatli basıldığında yeşile dönüyor. Otomatik şanzımanlı Honda Civic Sedan Elegance'ın fabrika verisi ortalama yakıt tüketim değeri 0.3 lt/100 km'lik bir iyileşme ile 6.8 lt/100 olmuş. Yakıt maliyetini yüksek bulacak kullanıcılar için 2700 TL karşılığında araçlarına 6 yıl/150.000 km'lik Honda garantisi kapsamında LPG dönüşüm kiti taktırma imkânına da sunuluyor. Yumuşak ve rahat bir kullanım sunan yeni Civic'in sürüşü eskiye oranla daha tok. Süspansiyon strokları artırılan otomobil yol dalgalanmalarını daha iyi sönümleyebiliyor. Ayrıca virajlarda otomobilin bana daha dengeli geldiğini söylemem gerek. Kullanıma yönelik olarak diğer bir değişimse direksiyon sisteminde... Direksiyon dişli oranı optimize edilmiş otomobil, yönlendirme komutlarına tıpkı eskiden olduğu gibi çok net tepkiler veriyor ve sürüş zevkini yükseltiyor.

Sonuç

2012 model yeni Honda Civic Sedan, tasarım olarak eskisinin makaylı hali gibi duruyor. Sürüş konforu, bagaj hacmi gibi konularda ilerleme kaydeden otomobil fiyat-donanım ilişkisi bakımından başarılı.

**YENİ CIVİC SEDAN TASARIM OLARAK
MAKYAJLI GİBİ DURSA DA, YAPILAN
GELİŞTİRMELERLE ESKİSİNDEN DAHA
KONFORLU. FİYATA GÖRE SUNULAN
PERFORMANS VE DONANIM İSE
BAŞARILI.**

Honda Civic Sedan 1.6 Otomatik

Fabrika verileri

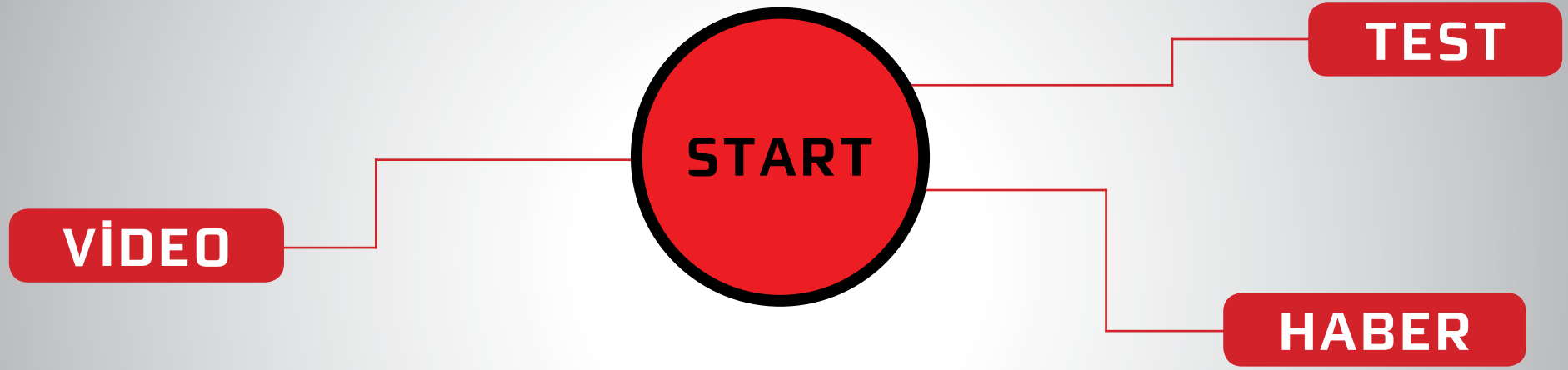
Motor:	1595 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri otomatik
Maksimum güç:	125 HP @ 6500 d/d
Maksimum tork:	152 Nm @ 4300 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Bagaj hacmi:	440 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4545/1755/1435 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	9.6 / 5.2/ 6.8 lt/100 km
Fiyat:	49.385 TL (Dream otm. 44.735 TL)

- + Direksiyon tepkisi, sarsıntısız motor, fiyat-donanım ilişkisi
- Rakiplerinden ufak bagaj, silecekler kör nokta bırakıyor

157 g/km

D

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



**VIDEOLU TEST CİHAZI;
UYDU ANTENİ, 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 44 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve aylık yaklaşık 80.000 okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



MODAYA UYDU

Son dönemde stop-start teknolojili otomobiller gittikçe artıyor. Peugeot 3008 Auto6R da 1.6 litrelik e-HDi motorunda sunduğu stop-start teknolojisi ile bu moda ayak uydurdu.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Otomobil üreticileri üzerinde artan egzoz emisyon baskısı yeni teknolojileri de beraberinde getiriyor. Stop-start teknolojisi de son dönemde gittikçe fazla otomobilde görülen bir sistem. Sistemin temelinde çok basit ama etkili bir yaklaşım var. Motorlar çalışmazken yakıt tüketmezler!

Peugeot da 112 HP'lik 1.6 e-HDi Auto6R 3008 modeline bu sistemi adapte ederek tüketimi ve CO2 emisyonunu aşağıya çekmiş. 3008'in eski 110 HP'lik stop-start sistemli 1.6 HDi Auto6R versiyonunda ortalama 4.9 lt/100 km olan tüketim 4.7 lt/100 km'ye, 130 g/km olan ortalama CO2 emisyo-

nu ise 122 g/km'ye indirgenmiş. Yalnız fabrika verilerine göre 3008'in şehirdışı tüketim değerlerinde ilginç bir durum var ki, o da stop-start teknolojili, 112 HP'lik 1.6 e-HDi Auto6R'ın 4.4 lt/100 km olan tüketim değerinin, stop-start teknolojisi olmayan 110 HP'lik 1.6 HDi'dan 0.1 lt fazla olması.

Performans kötüleşmiş

1.6 e-HDi motor, yerini aldığı 1.6 lt'lik HDi'dan kağıt üzerinde daha iyi güç (+2 HP) ve daha iyi tork (+30 Nm) değerlerine sahip. Ama bu güç artışı performansa bir fayda sağlamamış. En azından 0-100 km/s değerinde durum bu. 3008 1.6 HDi 110 HP

Auto6R'ın fabrika verisi 0-100 km/s değeri 12.2 saniye olarak açıklanıyor ki, bu daha güçlü ve daha yeni 3008 1.6 e-HDi 112 HP Auto6R'ın 12.6 saniyelik fabrika verisinden daha iyi. Açıkçası bu otomobilin çok hızlı olmasını bekleyen yok, ama aynı şanzıman oranlarının kullanıldığı bir durumda, güç ile tork artarken performans değerlerinin düşmesi gerçekten can sıkıcı. Açıkçası GPS teknolojili test cihazımızla yaptığımız performans ölçümlerinde de bu yavaşlığı hissettik. Otomobilin 6 ileri oranlı otomatikleştirilmiş şanzımanı için denilecek şeyse kullanım zevkini törpülediği. Bu tip şanzımanların zaman zaman vites geçişlerinde gecikmeler yaşatması ise bilinen bir gerçek. Şanzımanın "sport" konumunda kullanılması bu gecikmeleri biraz olsun azaltıyor. Otomobilin stop-start sistemi ise gerçekten başarılı. Dur-kalk trafikte motor sarsıntısız şekilde stop edip gereksiz tüketimi engellerken, ayak fren pedalından kaldırıldığı an yine sarsıntısız ve çabuk şekilde çalışmaya başlıyor. Motor stop etmiş vaziyette gösterge tablosu içinde yer alan zaman sayacı ise, yolculuk esnasında motorun ne kadar süre boyunca stop ettiğini gösteriyor. Otoyol sü-



3008'İN İÇ MEKANINDA KALİTE HİSSİ İYİ. FAKAT EŞYA GÖZLERİ YETERSİZ. STOP-START SİSTEMİ SOL TARAFTAKİ DÜĞMEDEN KAPATILABİLİYOR. HEAD-UP EKRAN SAYESİNDE GÖZÜ YOLDAN AYIRMADAN HIZI GÖREBİLMEK MÜMKÜN. GRIP CONTROL, ÇEKİŞ KONTROL SİSTEMİNİ FARKLI ZEMİNLERE GÖRE AYARLIYOR.



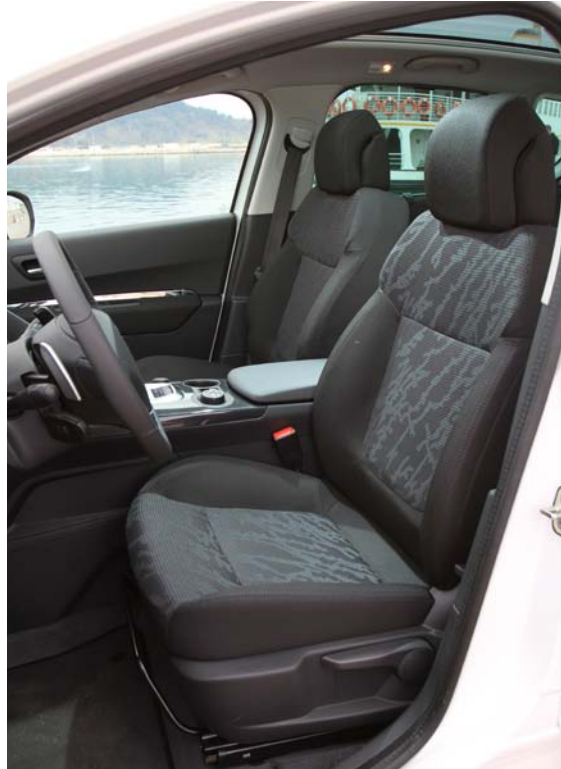
rüşlerinde yüksek gövde nedeniyle yan rüzgârlardan biraz etkilenen otomobil, virajlarda tedirginlik vermiyor. ESP sisteminin sadece 50 km/s'ye kadar iptal edilebiliyor. Bu hızdan sonrası her zaman devrede.

İç mekan

Otomobilin iç mekanı son derece şık ve kaliteli his veriyor. Sportif ve sürücü odaklı kokpitte şalterli kumandalar ve head-up ekran gibi şık detaylar mevcut. Otomobil çalıştığı anda gösterge tablosunun siperliğinden çıkan ekrana hız ve araç takip mesafesi ayar bilgisi yansıtılıyor. Bu ekran dilenirse orta konsoldaki bir düğmeyle kapatılabiliyor. Diğer bir önemli donanımsa Grip Control adı verilen çekiş yönetim sistemi. Önden çekişli bir otomobil olan 3008'de tıpkı Land Rover'larda olduğu gibi farklı zemin koşullarına yönelik olarak "standart, kar, genel arazi, kum ve ESP kapalı" seçenekleri sunuyor. Gelişmiş bir çekiş kontrol sistemi olan Grip Control'un, tekerleklerin dönüş hızı ve patinaj yapıp-yapmamasını zemine göre ayarlayarak, otomobilin hafif arazi-piknik ortamlarında standart bir önden çekişli araca göre daha kolay ilerlemesini sağladığı belirtiliyor.



ÖN VE ARKA KOLTUKLAR RAHAT. BAGAJ ZEMİNİN YÜKSEKLİĞİ, HAREKETLİ RAF SAYESİNDE 3 FARKLI KADEMEDE AYARLANABİLİYOR. 432 LT'LİK BAGAJ 1241 LT'YE KADAR ÇIKIYOR.



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**

Tabi Grip Control alındığında araç altında arazi kullanımına daha uygun olan Michelin Latitude Tour HP "Mud & Snow" 215/60 R16 lastikler de geliyor. Otomobilin ön ve arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sorunu yaşamadık. Ama ön koltuklarda oturanlar için kolay kullanımlı eşya gözünün eksikliğini hep hissettik. Kol dayama yerinin altında büyük bir eşya gözü olsa da buranın kolay erişilebilir olmadığı bir gerçek. Arka tarafta zeminde de eşya gözleri var ve sağ ön koltuk katlanarak uzun yüklerin taşınmasına olanak veriyor.

Sonuç

3008 1.6 e-HDi Auto6R'ın Active (64.100 TL), Allure (71.680 TL) ve Feline (74.880 TL) olmak üzere üç donanım seviyesi mevcut. Active donanım seviyesinde yaklaşık 4000 TL daha az para verip manuel şanzımanlı (ayrıca daha performanslı) seçenek alma şansı mevcutken, diğer iki donanım seviyesinde bu mümkün değil. Sonuç olarak baktığımızda 3008 1.6 e-HDi Auto6R fazla performanslı olmayan, ama tüketim değeri düşük bir otomobil.

Peugeot 3008 1.6 e-HDi Auto6R

Fabrika verileri

Motor: 1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 6 ileri otomatikleştirilmiş manuel
 Maksimum güç: 112 HP @ 3600 d/d
 Maksimum tork: 270 Nm @ 1750 d/d (overboost ile 285 Nm)
 Maksimum hız: 183 km/s
 0-100 km/s: 12.6 sn
 Bagaj hacmi: 432-1241 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4365 / 1837 / 1639 mm
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 5.2 / 4.4 / 4.7 lt/100 km
 Baz fiyat: 64.100 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 4.25 sn
 0-80 km/s: 9.0 sn
 0-100 km/s: 13.35 sn
 0-120 km/s: 19.8 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (A'da): 9.9 sn
 80-120 km/s (A'da): 10.8 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 39.5 m
 80-0 km/s: 25.0 m
 50-0 km/s: 9.9 m

+ Kalite hissi

- Performans, şanzıman

122 g/km

B



AİLENİN YENİ ÜYESİ

Çeşitli motor seçeneklerine sahip Opel Insignia'nın ürün gamına eklenen 1.4 turbo benzinli versiyon, 61.153 TL'lik fiyatıyla ailenin giriş modeli oldu.

Yazı: Emre Anamur

Test ölçümleri: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Opel'i orta sınıfta temsil eden Insignia, Türkiye'ye 1.6 lt 180 HP benzinli, 2.0 lt 130 HP dizel, 2.0 lt 160 HP dizel, 2.0 lt 220 HP benzinli ve 2.8 lt 4x4 260 HP benzinli motor seçenekleriyle ithal ediliyordu. Şimdi bu ürün gamına 1.4 lt 140 HP benzinli motor eklendi. Sadece sedan karoserde bulunan bu yeni model, aynı zamanda ailenin en uygun fiyatlısı olarak da dikkat çekiyor.

2011'i 5201 adetle kapattı

Opel Insignia Sedan, ODD raporlarına göre 2011 yılını 5201 adetle kapatan başarılı bir model. Insignia'nın station karoserli versiyonu Sport Tourer ise 2011'de 114 adet satıldı. Buna şaşırmamak lazım, çünkü station karoserli modeller Türkiye'de çok dü-



KOKPİT TASARIM VE ERGONOMİ AÇILARINDAN BAŞARILI. START&STOP MOTORU DURDURUNCA DEVİR SAATİ "AUTO STOP" A GELİYOR. EL FRENİ ELEKTRONİK.





**MOTORU ÇALIŞTIRINCA
AKTİF OLAN eco ÖZELLİĞİ
YAKIT TASARRUFU
SAĞLIYOR.**



şük satış rakamlarına ulaşıyor. Insignia ürün gamına eklenen 1.4T motor seçeneği için “Insignia satışlarını daha da arttıracaktır” yorumunu yapmak mümkün. Bu yorumumuzun nedeni ise kardeşlerinden daha uygun olan fiyatı.

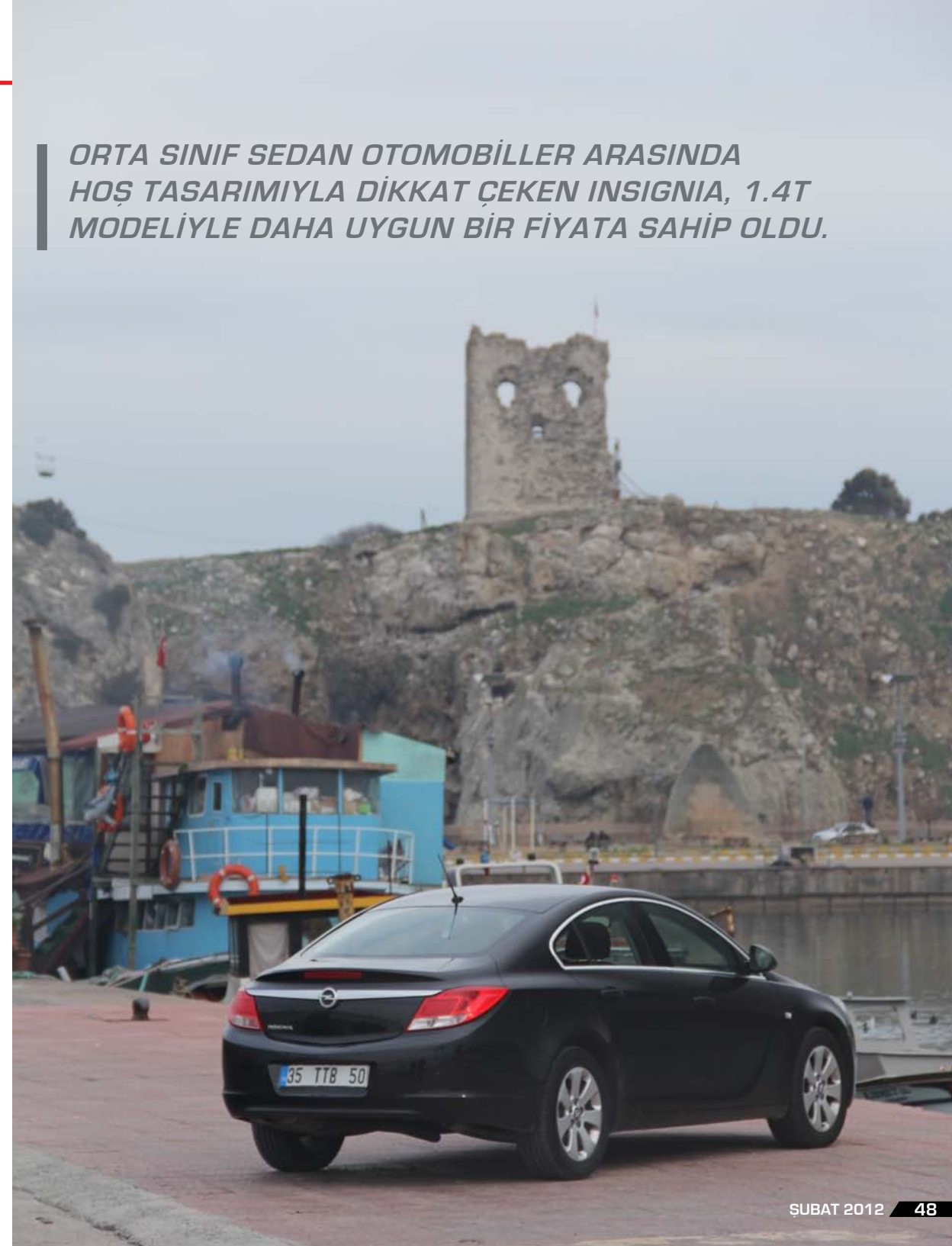
Çok iyi tanınıyor

Onbinlerce kişinin yakından tanıdığı bir otomobil olan Insignia Sedan, dış tasarımında şık ve modern, iç mekânında ise ergonomik ve konforlu bir otomobil. Uzun süredir satılıyor oluşu nedeniyle detaylı bir anlatıma girmenin gerekli olmadığını düşünüyorum. Ama kısaca bahsetmek gerekirse Insignia Sedan, hem ön hem de arka koltuklarda rahatlık sunan, eşya gözü ve bardaklık konusunda sorun yaşatmayan, gösterge birimleri rahat okunan, kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş olan bir otomobil. Otomobilin 500 litrelik bagaj hacmi kullanıcılarını rahat ettiriyor.

1.4 turbo motor 140 HP gücünde

Insignia'nın yeni giriş modelini oluşturan 1.4T, 140 HP güç ve 200 Nm tork üreten turbo benzinli motora sahip. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen bu motorla 0'dan 100 km/s

**ORTA SINIF SEDAN OTOMOBİLLER ARASINDA
HOŞ TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKEN INSIGNIA, 1.4T
MODELİYLE DAHA UYGUN BİR FİYATA SAHİP OLDU.**





hıza 10.9 saniyede ulaşan otomobilin maksimum hızı ise 205 km/s. Insignia 1.4T'nin ortalama yakıt tüketimi 5.7 lt/100 km olarak veriliyor. Ben test aracını İstanbul ve çevresinde kullandığım 463 km boyunca, yol bilgisayarı verisine göre 8.0 lt/100 km'lik bir tüketim değeri elde ettim. Bu kullanimima, aracı kalkış, ara hızlanma ve frenleme konularında limitlerinde denediğimiz videolu test ölçüm performansının da dâhil olduğunu belirtiyim. 1.4T'nin ortalama karbondioksit salınımı ise emisyon tablosunda C harfine denk gelen 134 g/km.



ÖN KOLTUKLAR RAHAT. ARKA KOLTUKLAR İSE ÇOK BONKÖR OLMASA DA YETERLİ GENİŞLİKTE. YÜKSEK ŞAFT TÜNELİ ÜÇ YETİŞKİNİN OTURMASINI ENGELLİYOR. OTOMOBİLİN BAGAJ HACMİ 500 LİTRE.



Test verileri nasıl?

1438 kg boş ağırlığa sahip Insignia 1.4T Sedan, videolu test ölçümümüzden de görebileceğiniz gibi 0-100 km/s hızlanmasını 10.65 saniyede tamamladı. Ancak ara hızlanma değerleri biraz zayıf. Öyle ki otomobilin 60-100 km/s ara hızlanması 4'üncü vites-te 11.0 saniye, 5'inci viteste 17.1 saniye çıktı. Aracın 80-120 km/s ara hızlanma performansı ise 5'inci viteste 17.1 saniye, 6'ncı viteste ise 25.9 saniye. Bu durum, özellikle uzun yolculuklardaki sollamalarda sıkıntı yaratabilir. Insignia 1.4T'nin 100-0 km/s frenleme performansı ise 38.4 metreyle yeterli.

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.



e-otodergi | www.otomobil.com.tr

Hızlanma Süre (sn)

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

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

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Sürüş özelliklerine geçecek olursak: Otomobilin yol tutuşu başarılı. Görüş açıları genel olarak iyi, ancak dış di-kiz aynaları küçük. Direksiyon tepki-leri başarılı. Vites geçişleri kemikli, bu özellik sportif kullanım isteyenle-ri sevindirecek, konfor bekleyenle-ri üzecektir. Tatlı-sert süspansiyon sistemi sürücü ve yolcuları yor-muyor. eco butonuna basılarak kapatılabilen Start&Stop sistemi hızlı ve etkin çalışıyor. Motor oto-matik olarak durdurulduğun-da direksiyon simidinin bir süre daha yönlendirilebili-yor oluşu, sistemin önem-li bir avantajı.

Tek donanım, tek şanzıman

Insignia 1.4T Sedan, ülke-mize sadece 6 ileri manuel şanzıman ve Edition (+Elegance Pake-ti) donanımla ithal ediliyor. Sadece sedan karoserde bulunan bu versiyonun fiyatı ise 61.153 TL. 1.6 litrelik 180 HP güç üreten versiyonun fiyatı-nın 65.223 TL olduğunu da belirtelim. Insignia sahip olmanın en uygun fiyat-lı yolu olan 1.4T, yüksek performans beklemeyenleri tatmin edecektir.

INSIGNIA 1.4T, İLK HIZLANMADA ÇOK SORUN YAŞAMASA DA, TEST VERİLERİNDEN DE ANLAŞILACAĞI ÜZERE ARA HIZLANMALARDA HAYLİ YAVAŞ KALİYOR.

Opel Insignia Sedan 1.4T

Fabrika verileri

Motor: 1364 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 140 HP @ 4900-6000 d/d
 Maksimum tork: 200 Nm @ 1850-4900 d/d
 Maksimum hız: 205 km/s
 0-100 km/s: 10.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4830 / 1856 / 1498 mm
 Bagaj hacmi: 500 lt
 Tüketim (ş.İç./ş.dış/ort.): 7.5 / 4.5 / 5.7 lt/100 km
 Fiyat: 61.153 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 3.15 sn
 0-80 km/s: 7.0 sn
 0-100 km/s: 10.65 sn
 0-120 km/s: 14.8 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4./5. viteste): 11.0 / 17.1 sn
 80-120 km/s (5./6 viteste): 17.1 / 25.9 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 38.4 m
 80-0 km/s: 24.1 m
 50-0 km/s: 9.5 m

+ Fiyat, tasarım, ergonomi

- Ara hızlanma değerleri, otomatik şanzıman yok

134 g/km

C



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

MIKNATIS

Range Rover Evoque, özellikle de bu sayfalarda gördüğünüz Coupe versiyonuyla, hem yoldaki diğer sürücülerin hem de kaldırımdaki yayaların bakışlarını adeta bir mıknatıs gibi üstünüze çekiyor.

Yazı: Emre Anamur / Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Bebek Range Rover olarak adlandırabileceğimiz Evoque modelinin 5 kapılı versiyonunun videolu testini Aralık 2011 tarihli 42'nci sayımızda yayınlamıştık. Şimdi ise 3 kapılı karosere sahip Evoque Coupe ile karşınızdayız. 5 kapılı kardeşiyle aynı motor ve şanzımana sahip olan Evoque Coupe, adı üstünde coupe tarzı tasarımı sayesinde çok daha sportif bir görünüme sahip.

30 mm daha alçak

Evoque Coupe, 5 kapılı kardeşiyle aynı uzunluk ve genişlik değerlerini paylaşıyor. Ama ondan 30 mm daha alçak (1605 mm) ve 20 kg daha hafif (1780 kg). 2660 mm'lik dingil mesafesi ise iki modelde de aynı. Daha alçak karosere sahip oluşu ve iki kapı eksik olması sayesinde tavanın arkaya doğru alçalarak gidebilmesi sayesinde kardeşinden daha sportif bir tasarım sunan Evoque Coupe, bunun handikapını bagaj hacminde yaşıyor. Coupe'nin bagajı 5 kapılı kardeşinden standart kullanımda 25 litre daha küçük (550 lt). Arka koltuklar öne katlandığında ortaya çıkan yükleme alanı konusunda ise fark daha da fazla: 5 kapılı 1445 litre, Coupe 1350 litre. Otomobilin kompakt boyutları, şehir içinde de kolay kullanılabilmesini ve büyük bir SUV'a



İÇ MEKAN ŞIK VE KALİTELİ. OTOMATİK VİTESTE KOL YERİNE ÇEVİRMELİ BUTON VAR. TERRAIN RESPONCE DA BUTONLA KUMANDA EDİLİYOR. ÇEVRE KAMERASI OPSİYONEL DONANIMDA VE YARARLI.

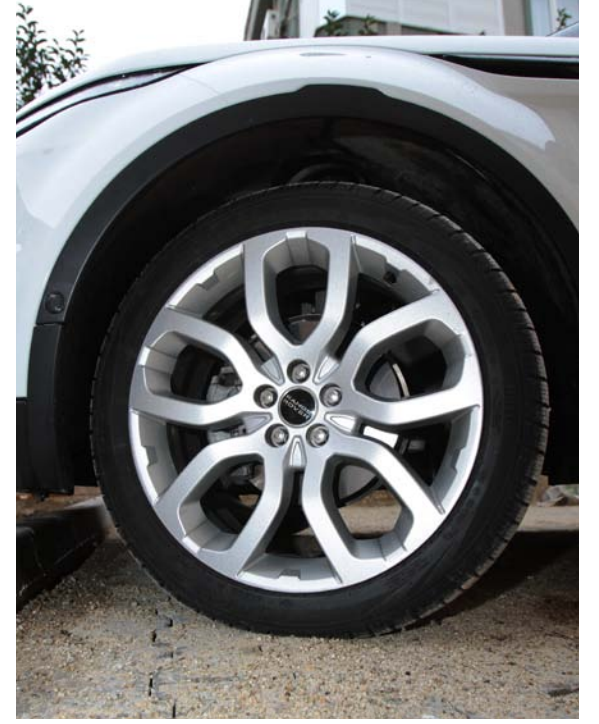




BU OTOMOBİL, ONA HANGİ AÇIDAN BAKARSA NİZ BAKIN GÜZEL GÖRÜNÜYOR. ŞIK GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. KUMANDA BİRİMLERİ KOLAY KULLANIMLI. EL FRENİ ELEKTRONİK. YOKUŞ İNİŞ SİSTEMİ VE ESP BUTONLARI KLİMA SİSTEMİNİN HEMEN ALTINA YERLEŞTİRİLMİŞ. 2.0 LT'LİK MOTOR 240 HP GÜÇ VE 340 NM TORK ÜRETİP DÖRT TEKERLEĞE BİRDEN AKTARIYOR.



KOLTUKLAR SPORTİF TASARIMLI. ÖN KOLTUKLAR RAHAT AMA ARKAYA GEÇİŞ ZAHMETLİ VE ARKA KOLTUK KASVETLİ. BAGAJ 550 LT. JANT TASARIMI GÜZEL.



göre daha az park yeri derdi yaşanmasını sağlıyor. İşte zaten o nedenle lakabı Bebek Range.

İç mekân sportif

Dış tasarımdaki tasarımıyla başlıca da taşıdığımız gibi miknatıs etkisi yapan Evoque Coupe, iç mekanında yüksek malzeme kalitesi ve işçilikle premium his ve prestij sunmaya devam ediyor. Göstergeler sportif tasarımlı ve rahat takip ediliyor. Kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş. Eşya gözü ve bardaklık konusunda herhangi bir sorun yok. Torpido ve kapı içi cepleri de

yeterince büyük. Emniyet kemerlerinde yükseklik ayarı olmaması ise büyük bir eksiklik. Bu durum koltuk pozisyonunu ayarlama konusunda sizi kısıtlıyor. Direksiyon simidi şık ve işlevsel. Spor koltuklar vücudu sarıyor ve tasarımı da güzel. Ön Orta konsolun en üst kısmındaki dokunmatik ekran birçok fonksiyona ev sahipliği yapıyor. Dokunmatik ekrandaki tek sorun, dokunmayı biraz gecikmeli algılaması. Opsiyonel olarak alınan "Dual View" (Çift görüntü) fonksiyonu ise harika: Bu sistemde örneğin sürücü bu ekranı navigasyon ekranı olarak kullanırken ön yolcu televizyon seyredebiliyor. Ses

ise kulaklıkla dinleniyor. Bu sistemi ilk kez Mercedes-Benz Sınıfı'nda görmüştüm. Meridian ses sistemi iç mekânı konser salonuna dönüştürüyor. Kokpitteki en ilgi çeken yer ise vites butonu. Evet vites butonu diyorum, çünkü 6 ileri otomatik şanzımanda vites kolu yok. "P", "R", "N", "D" ve "S" (Sport) harfleriyle işaretli vitesleri çevirmeli bir buton yardımıyla seçiyorsunuz. Bu buton motor kapalıyken zeminde kayboluyor, siz motoru çalıştırmak için Start butonuna bastığınızda yerinden yukarıya doğru çıkıp orada kalıyor. Şanzıman "D" ya da "S" konumundayken vitesleri direksiyon simidindeki

kolcuklarla da değiştirebiliyorsunuz. Dış dikiz aynaları büyük, ama küçük arka cam nedeniyle arka görüş kısıtlı. Kalın A sütunu da sol ön çapraz görüşü azaltıyor. Opsiyonel olarak alınan Surround Camera (Çevre kamerası) sistemi aracın etrafını kuş bakışı olarak göstermesi bakımından faydalı. Arka koltuğa geçiş her coupe olduğu gibi zahmetli. Ön koltuğun elektrikli olarak öne alınması ve bunun bir süre alması, bu süre boyunca beklenmesine yol açıyor. Küçük yan camlar nedeniyle basık olan arka koltukta diz, baş ve omuz mesafeleri ise bonkör olmasa da yeterli denebilir.



HER NE KADAR ONU SATIN ALACAK KİŞİLER ŞEHİRDE KULLANACAK OLSALAR DA, EVOQUE COUPE ZORLU ZEMİN VE HAVA KOŞULLARINA DA UYGUN.

Sürüş keyifli, performans yüksek

Evoque ülkemizde sadece 2.0 litrelik benzinli motor ve otomatik şanzımanla satılıyor. Ford teknolojili 4 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor; 240 HP güç ve 340 Nm tork üretiyor. 6 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, gücünü dört tekerleğe birden aktarıyor. Land Rover modellerinden tanıdığımız ve bugüne kadar dairesel kumanda birimiyle kullanılan Terrain Responce sistemi, Evoque'ta vites kolu bölgesine butonlu bir sistem olarak yerleştirilmiş. Sistemde "dinamik", "normal" (özel programlar kapalı),

"çim-çakıl-kar", "çamurlu lastik izi" ve "kum" seçenekleri bulunuyor. En sportif kullanımı sunan dinamik modunda, standart kullanımda beyaz olan hız ve devir göstergeleri aydınlatmaları kırmızıya dönüyor. Dinamik modda ve özellikle Türkiye'nin bozuk asfaltındaki kullanımın konfordan uzak olduğunu belirtmekte fayda var. Elektronik park freni ise, hem el freni kolu gerektirmemesi açısından yerden kazandırıyor hem de konforu artırıyor. Evoque Coupe'nin yol tutuşu başarılı. Direksiyon tepkileri de hızlı. Şanzımanın geçişleri sarsıntısız ve konforlu. Manuel modda aracı daha

performanslı kullanmak mümkün. Performans demişken; Evoque Coupe'nin 0-100 km/s hızlanması 7.6 saniye, maksimum hızı ise 217 km/s. Ortalama yakıt tüketimi ise 8.7 lt/100 km olarak veriliyor. Stop&Start sistemi sadece manuel şanzımanlı Evoque modellerinde var, dolaşısıyla da Türkiye'de yok. Karbondioksit salınımı hayli yüksek: 199 g/km (E). Her ne kadar, onu satın alanlar pek de araziye girmeyecek olsalar da, 25 derecelik yaklaşma, 22 derecelik rampa, 33 derecelik uzaklaşma açısı ve 50 cm'lik su geçiş yeteneği bulunan Evoque Coupe, bu konuda birçok SUV'u geride bırakıyor.

Sonuç

Pure, Dynamic ve Prestige adlarında üç donanımla ithal edilen Evoque Coupe, 5 kapılı kardeşinden her donanımda yaklaşık 2500 Euro daha pahalı. Baz fiyatı (Pure) 73.004 Euro olan otomobil, Pure Tech ve Premium Tech gibi paketlerle zenginleştirilebilmesinin yanı sıra tek tek alınabilen ekstra donanımlarla da kişiselleştirilebiliyor. Dynamic donanımına, bunun üzerine eklenen Premium Tech paketine ve ekstra özelliklere sahip test aracımızın fiyatı 110.046 Euro'yu buluyor. Bu paraya güzel bir otomobilin yanı sıra prestij de satın aldığınız kesin.

Range Rover Evoque 2.0 Si4 Coupe

Fabrika verileri

Motor:1999 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:6 ileri otomatik
Maksimum güç:240 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:340 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:217 km/s
0-100 km/s:7.6 sn
Bagaj hacmi:550-1350 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):4365 / 1965 / 1605 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):11.9 / 6.9 / 8.7 lt/100 km
Baz fiyat (Pure)/Test aracının fiyatı: .73.004 Euro / 110.046 Euro

- + Tasarım, performans, stil, kalite, prestij
- Darbe emiş, görüş açıları, arka koltuğa geçiş, dar arka camlar

199 g/km

E



BEKLENEN FOTOĞRAF

Nissan Qashqai müşterilerinin, 1.6 benzinli motor için ısrarla istedikleri ve merakla bekledikleri otomatik şanzıman, CVT teknolojisiyle nihayet kendini gösterdi ve Türkiye yollarına çıktı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**QASHQAI'NİN İÇ MEKANI
SADE TASARIMLI AMA ARTIK
BİRAZ ESKİDİ. KOLTUKLAR
RAHAT. ERGONOMİ SORUNU
YOK. GÖSTERGELER KOLAY
TAKİP EDİLİYOR. GERİ GÖRÜŞ
KAMERASI İYİ ÇALIŞIYOR.**

Sürüş izlenimi yazıma başlar-ken, Nissan Qashqai'nin satış performansından kısaca bahsetmek istiyorum. 2007 yılından bu yana yollarda olan otomobil, gösterdiği başarılı satış performansı ile hem global anlamda hem de Türkiye'de Nissan'ı sırtlayan, markanın satış adetlerini ve pazar payını ciddi oranlarda arttıran model oldu. Bugüne kadar Türkiye'de 22.785 adetlik satışa ulaşan Qashqai, 2011 yılında 9406 adetlik satışla SUV segmentinden yüzde 15.6 pay aldı ve segment lideri oldu. Bu performans, Nissan'ın Türkiye binek otomobil pazarından yüzde 3.13 pay almasında da etkili oldu. Nissan Türkiye'nin Qashqai ile ilgili 2012 yılı hedefleri de yüksek: 12.500 adet. Bu rakamın 4000 adedinin ise bu sayfalarda gördüğünüz yeni 1.6 CVT modelden geleceği öngörülüyor. CVT demişken, gelelim bu yeni modelin bilgilerine ve sürüş izlenimine...

Görüntüdeki tek farkı CVT şanzımanı

Qashqai'yi size anlatmaya hiç ama hiç gerek olmadığını düşünüyorum. Zaten şu ana kadar e-otodergi'de Qashqai ve Qashqai+2 olmak üzere,





**QASHQAI'NİN 410 LT'LİK
BAGAJ HACMİ 860
LT'YE KADAR ÇIKIYOR.
JANT TASARIMI GÜZEL.
MAKYAJLI KAROSER
BEĞENİLİYOR.**



makyaj öncesi ve sonrasında, değişik motor ve donanım seçenekleriyle toplam altı Qashqai testi yayınlamışız. Ve birçoğu aranızda olmak üzere 22.785 kişi bu aracı kullanıyor. Bu nedenle, bahsetmemiz gereken en önemli konu CVT şanzıman ve onun getirdikleri-götürdükleri.

Bu şanzıman kaç ileri?

Sokak jargonunda nasıl ki otomobiller için kibarca söylersek “Ne kadar hız yapıyor?” diye sorulur, konu otomatik şanzıman olduğunda bu soru “Kaç ileri?”ye döner. İşte burada CVT şanzımanın özelliği ortaya çıkıyor. İngilizce Continuously Variable Transmission (Sürekli Değişken Şanzıman) kelimelerinin baş harflerinin birleştirilmesinden oluşan CVT şanzımanında, mekanik şanzımanların aksine sabit vites oranları bulunmuyor. Elektronik kontrol ünitesi, o anki hıza göre vites oranları yaratıyor ve bu oranların teorik olarak sınırsız olduğu ifade ediliyor. Sıklıkla scooter'larda kullanılan bu sistemde, herhangi bir vites değişimi olmadığı için de, hiçbir sarsıntı hissedilmiyor ve konfor artıyor. Mekanik şanzımanlardan daha az sayıda parçaya sahip olması sayesinde bakım giderleri de daha düşük olan CVT şanzımanlar, debriyaj ve dolayısıyla da debriyaj pedalına

da gerek duymuyor. CVT sistemin bir diğer avantajı ise, geleneksel otomatik şanzımanlardan daha düşük yakıt tüketimleri. Peki bu sistemin hiç mi dezavantajı yok? Elbette var, birincisi bu tür bir şanzımana sahip bir otomobil kullanırken, eski alışkanlıklarınızdan vazgeçmeli ve gaz pedalına uygulayacağınız basıncı iyi ayarlamayı öğrenmelisiniz. Çünkü CVT şanzımanlı bir otomobilden alacağınız en yüksek performans, gaza sonuna kadar basmakla elde edilmiyor. Doğru güç ve tork bandını yakaladığınızda, gaz pedalını sabit tutmanız, gaza basmanızdan daha iyi sonuç verecektir. Bu duruma alışmak da biraz zaman alacaktır. Bir diğer dezavantaj olaraksa, özellikle sollamalarda ve rampa çıkışlarında, araç zorlanırken şanzımandan gelen sesin ciddi oranda artması olarak anlatılabilir. Sanki bir üst vitesse geçilse ses azalacaktı gibi bir hisse kapılırsınız ama o tür bir şey gerçekleşmeyeceği için bu bir hayaldir ve ses devam eder. Ama bu noktada, CVT şanzımanlı Qashqai için kardeşlerine oranla ekstra ses izolasyonu yapılmış olduğunu belirtelim.

Konfor mu, performans mı?

CVT şanzımanı anlatabildiğimizi umarak, bu aracın önceliklerine geçelim. Qashqai ürün gamında ben-



4330 MM UZUNLUĞA SAHİP QASHQAI, HEM ÖNDE HEM DE ARKADA RAHAT OTURMA ALANI SUNUYOR. CVT ŞANZİMAN, ÖZELLİKLE ŞEHİR İÇİNDE KONFORU ARTTIRDI.

zinlisinden dizeline, 1.5 litresinden 2.0 litresine kadar pek çok seçenek var ve bu seçenekler farklı ihtiyaçları karşılıyor. 1.6 CVT versiyonu seçecek kişiler için özel uyarımız ise, bu otomobili konfor öncelikli düşünmeleri gerektiği. Çünkü bu versiyon, yüksek performans ihtiyacını gidermek üzere geliştirilmedi. 1.6 CVT'nin amacı, özellikle şehir içindeki dur-kalk trafiğinde maksimum konfor sunmak, bunu yaparken de yokuşlarda geri kaydırmayan ve vites geçişi hissettirmeyen bir sistem sunmak. Öte yan-

dan bunu yakıt tüketimini de çok yukarılara taşımadan yapmayı başarmak. Kağıt üstündeki verilere bakalım: CVT versiyon, 1.6 manuel versiyondan 0-100 km/s hızlanmada 1.1 saniye daha yavaş, maksimum hızda 7 km/s daha yavaş ve ortalama yakıt tüketiminde 0.2 lt/100 km daha fazla tüketiyor. Bu performans kayıpları ve eser miktarda yakıt tüketimi artışı, kazılan konfor karşısında görmezden gelinebilecek değerler. Daha fazla performans almak isteyenler için, vi-

tes kolunun üstünde "Sport" butonu bulunduğunu belirtelim.

Fiyatlar nasıl?

Qashqai 1.6 CVT; Tekna, Tekna (GR+NC), Tekna Pack ve Platinum olmak üzere dört donanım ile satışa sunuldu. 1.6 manuel versiyon ile CVT versiyon arasında 4000 TL şanzıman farkı bulunuyor. Qashqai+2'de yer verilmeyen ve sadece 4x2 aktarma sistemiyle birlikte ithal edilen 1.6 CVT'nin fiyatları 61.469 TL ile 73.726 TL arasında değişiyor.



Nissan Qashqai 1.6 CVT 4x2

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman: CVT
Maksimum güç: 117 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork: 158 Nm @ 4400 d/d
Maksimum hız: 174 km/s
0-100 km/s: 13.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4330 / 1780 / 1615 mm
Bagaj hacmi: 410-860 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.1 / 5.4 / 6.4 lt/100 km
Baz fiyat (Tekna): 61.469 TL

- + Otomatik konforu, yakıt tüketimi
- Performans, gaza yüklenince şanzıman gürültüsü

149 g/km



OLGUNLUK DÖNEMİ

İkinci jenerasyonuna kavuşan BMW 1 Serisi'nin; tasarım, motor, şanzıman ve teknolojik özellikler bakımından olgunluk çağını yaşadığı söylenebilir.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Kasım 2011 tarihli 41'inci sayımızda 116i Otomatik Urban Line versiyonunun videolu testini yayınladığımız yeni BMW 1 Serisi, bu sayımızda 118i Otomatik Sport Line modeliyle karşınızda. Test aracımız çok şık: İçi de, dışı da kıpkırmızı. Yeni 1 Serisi Türkiye pazarına "Tek ruh, iki farklı beden" reklam sloganıyla sunulmuştu. Bu iki bedenden biri olan ve daha önce test ettiğimiz Urban Line, adı üs-



tünde daha şehirliydi, bu sayfalarda konduğumuz olan Sport Line ise kardeşinden daha sportif bir görünüme ve donanımına sahip. Öte yandan, Urban Line ve Sport Line versiyonlarının aynı baz fiyata sahip olduklarını hatırlatalım (36.464 Euro).

Daha uzun, daha geniş

4324 mm uzunluğa, 1765 mm genişliğe ve 1421 mm yüksekliğe sahip olan 118i, eski 1 Serisi'ne göre 85 mm daha uzun ve 17 mm daha geniş. Yüksekliği aynı kalan yeni 1 Serisi, eskisinden 30 mm daha uzun bir dingil mesafesine sahip (2690 mm). Bu da arka koltuklardaki diz mesafesine olumlu katkı yapıyor. Arka koltuk demişken, burada diz ve baş mesafesi konusunda herhangi bir sorun bulunmuyor, ama elbette dış boyutlar gereği bu koltuk çok da ferah değil. Öte yandan, şaft tüneli yükseltisi nedeniyle arkada ancak iki yetişkin rahat edebiliyor. Dışarıdan bakıldığında aşağıya doğru dışbükey bir kavisle indiği görülen B sütunu, otomobili olduğundan geniş göstermesinin yanı sıra omuz mesafesini de iyileştirmiş. 118i'nin 360 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1200 litreye kadar çıkıyor. Yepyeni far ve stop lambası tasarımlarının yanı sıra, artık yere dik değil de bombeli bir şekil-



İÇ MEKAN KALİTELİ, İŞÇİLİK DE ÜST SEVİYEDE. SÜRÜCÜ ODAKLI TASARIM SÜRÜŞ KEYFİNİ ARTTIRIYOR. GÖSTERGELER RAHAT TAKİP EDİLİYOR. MOTOR BUTONLA ÇALIŞTIRILIYOR. VİTES KOLU ELE OTURUYOR.



de inen BMW böbreği ve köpek balığı kuyruğu anten, yeni 1 Serisi'nin en çok dikkat çeken yenilikleri arasında sayılabilir.

Kokpit sürücü odaklı

BMW'nin tüm modellerinde yer verdiği sürücü odaklı kokpit yeni 1 Serisi'nde de yer alıyor. Tüm kumanda birimleri ve göstergeler sürücüye dönük tasarlanmış. Bu da sürüş keyfini katlayan bir özellik. Ama bu yapılırken elbette yolcular da kendilerini dışlanmış hissetmiyor, göstergeleri okuyabiliyorlar. Sade ama bir o kadar da kullanışlı olan kumanda birimleri, sürüş sırasında dikkati dağıtmadan görev yapmayı başarıyor. Ön konsolun üst kısmındaki bilgi ekranı büyük ve işlevsel. Burada yer alan ve iDrive ile seçilen "sportif göstergeler" seçeneği, siz aracı kullanırken o an aktif olan güç ve torku göstererek sürüş zevk katıyor. Kullanımı gün geçtikçe kolaylaşan iDrive beğenimiz kazanmaya devam ediyor. Hem tam el altında hem de kullanımı kolay. İç mekânda ergonomik açıdan belki de tek sorun, cam açma-kapama butonlarının biraz geride kalması ve kullanırken kolu dirsekten kırmak gerekmesi. Arka koltuktakiler için de havalandırma kanalları olması güzel bir özellik. Eşya gözü ve bardaklık ko-

170 HP GÜÇ VE 250 NM TORK ÜRETEK 1.6 LİTRELİK TURBO BENZİNLİ MOTOR ATAK BİR PERFORMANS SUNUYOR. KOLTUKLAR RAHAT. ARKA KOLTUK, YÜKSEK ORTA ZEMİN NEDENİYLE İKİ KİŞİLİK. TEST ARACINDAKİ KIRMIZI DÖŞEME SPORTİF.



nusunda sorun bulunmuyor. İşçiliğin üst seviyede olduğu iç mekânda malzeme kalitesi, bazı bölgelerde sert plastik kullanılmış olmasına karşın tatminkâr. Görüş açıları geniş ve sorunsuz.

Tüketim performansa göre düşük

BMW 118i 5 Kapı Otomatik Sport Line'da yer alan 1.6 litrelik turbo benzinli motor 170 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, sürücüsüne 7.4 saniyelik bir 0-100 km/s hızlanma süresi ve 222 km/s'lik maksimum hız sunuyor. Bu dikkat çekici performansa karşın otomobilin ortalama yakıt tüketimi 5.8 lt/100 km yakıt tüketiyor. Aracın karbondioksit salınımı ise 134 g/km. Düşük yakıt tüketiminde yepyeni motorun (TwinPower sistemi turbo gecikmesinin önüne geçiyor) ve Start/Stop sisteminin etkisi büyük. Ayrıca sürücünün seçtiği ECO PRO modu; gaz tepkilerini, enerji geri kazanımını ve klimayı yöneterek tüketimi daha da düşürüyor ve yol bilgisayarından bu sayede kaç kilometre ekstra menzil kazandığınızı görebiliyorsunuz. Yeri gelmişken, Start/Stop sisteminin 3-30 derece arasında çalıştığını, yani sıcaklığın +3 derecenin altına indiği ve +30 de-

recenin üzerine çıktığı durumlarda çalışmadığını belirtelim. Otomobilde ECO PRO'nun yanı sıra "Comfort", "Sport" ve "Sport+" modları bulunuyor ve böylece BMW, sürücüye farklı sürüş stilleri arasından seçim yapma şansı tanıyor. Tasarımı güzel olan yeni direksiyon simidinin tepkileri hızlı ve net. Arkadan itişli otomobilin yol tutuşu üst düzeyde ve kullanması da bir o kadar keyifli. Şanzımanın geçişleri de hızlı ve sarsıntısız. Ayrıca joystick tasarımımlı vites kolu ele çok iyi oturuyor.

Baz fiyatı 36.464 Euro

BMW 118i'nin baz fiyatı (manuel şanzımanlı 118i Pure) 36.464 Euro. Bir üst donanımdan itibaren tüm diğer 118i'lerde 8 ileri otomatik şanzıman standart olarak sunuluyor. Test aracımızda Türkiye paketinin üzerine Sport Line donanımı ve bunların da yanında uzun bir ekstra donanım listesini bulunuyordu. Bu nedenle aracın fiyatı 56.070 Euro. Buradan da anlaşılacağı üzere yeni 1 Serisi'nde müşterinin ihtiyaçlarına göre 36.000 Euro'dan başlayıp yukarılara kadar çıkan bir yelpaze söz konusu. Ama hem 116'i'yi hem de 118'i'yi kullanmış biri olarak, eğer bütçeniz kısıtlıysa, 116i'nin de son derece yeterli olduğunu vurgulamak isterim. Onun fiyatı 25.552 Euro'dan başlıyor.



iDrive SİSTEMİ EL ALTINDA VE PRATİK KULLANIMLI. ÖN KONSOLDAKİ RENKLİ EKRAN İŞLEVSEL. YENİ 1 SERİSİ YENİ ANTENE KAVUŞTU.



BMW 118i 5 Kapı Otomatik Sport Line

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo
Şanzıman: 8 ileri otomatik
Maksimum güç: 170 HP @ 4800 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-4500 d/d
Maksimum hız: 222 km/s
0-100 km/s: 7.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4324 / 1765 / 1421 mm
Bagaj hacmi: 360-1200 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.5 / 4.8 / 5.8 lt/100 km
Baz fiyat (Pure Man.)/Test aracının fiyatı: 28.785 Euro / 56.070 Euro

- + Sürüş keyfi, tüketim, performans, şanzıman, yol tutuş
- Arkası iki kişilik, cam butonları geride, dizel seçenek yok

134 g/km



e-otodergi iPad'de

**ARTIK VİDEOLAR
DA iPad'DE!**



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

EKONOMİK VE KONFORLU

Bu yıl makyajlı versiyonu satışa sunulacak olan Renault Megane Sport Tourer, güncel karoserde yer verilen 110 HP dCi motor ve çift kavramalı 6 ileri otomatik EDC şanzıman kombinasyonunda ekonomik ve konforlu bir karakter ortaya koyuyor.

Yazı: Emre Anamur / Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Bu sayımızın haberler sayfalarında Renault Megane ailesinin makyajlandığını ve Avrupa'da Mart ayından itibaren satışa sunulacağını okumuşsunuzdur. İşte o aileye mensup modellerden biri de Megane Sport Tourer. Aralık 2011'de kullandığımız bu modeli, makyajlı yollara çıkmadan

önce sizlerle buluşturmak istedik. Test konuğumuzdaki motor 1.5 dCi, şanzıman ise çift kavramalı otomatik EDC. Zaten Renault Megane Sport Tourer Türkiye'ye sadece 1.5 dCi turbodizel motorla ithal ediliyor. Bu motorun 90 HP ve 110 HP'lik seçenekleri var. 90 HP'lik seçenek sadece Exp-

ression donanımıyla, 110 HP'lik seçenek ise sadece Privilege donanımıyla satılıyor. Bu ikinci seçenekte manuel ve EDC şanzıman seçenekleri bulunuyor. Bu ayki sürüş izlenimi sayfalarımıza konuk olan EDC şanzımanlı versiyon, aynı zamanda ailenin en pahalısı. 1.5 dCi 90 HP Expression'da

52.100 TL olan fiyat, 1.5 dCi 110 HP EDC'de 60.900 TL'ye çıkıyor. Otomobilde zengin bir donanım olduğunu belirtmekte fayda var.

EDC konfor ve ekonomi sunuyor

Renault'nun çift kavramalı 6 ileri otomatik şanzımanı olan EDC bir-



KOKPİTTE MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ BAŞARILI. SES SİSTEMİ İLE KLİMA SİSTEMİ KUMANDALARI YER DEĞİŞTİRSE DAHA ERGONOMİK OLACAK. YARI ANALOG YARI DİJİTAL GÖSTERGELER KOLAY TAKİP EDİLİYOR.

çok avantaja sahip. Bunlardan biri yakıt tüketimine etkisi. Çift kavramalı olması, geleneksel otomatik şanzımanlara ve hatta manuel viteslere oranla daha düşük yakıt tüketmesini sağlıyor. Öyle ki, EDC'li versiyon, aynı motora sahip manuel şanzımanlı Sport Tourer'dan ortalamada 0.2 lt/100 km daha az yakıt tüketiyor. Buna bağlı

olarak karbondioksit salınımı da kardeşlerinden daha düşük. Bir diğer avantaj sarsıntısız ve hızlı vites geçişleri. Bu da çift kavramalı şanzımandaki sistemin, siz bir vitesteyken o vitesin bir altındaki ve bir üstündeki vitesleri hazır tutması ve lazım olduğunda hızlı ve sarsıntısız bir şekilde o vites se geçebilmesinden kaynaklanıyor.

EDC'nin üçüncü avantajı olarak yokuş yukarı kalkışlarda geri kaydırmaması sayılabilir. Dördüncü ve son avantajı ise, tüm bunları yaparken, çok fazla bir performans kaybı yaşatmaması. Manuel şanzımanlı versiyon 11.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşırken, EDC'li versiyon bunu 12.1 saniyede gerçekleştiriyor. Bu 1 saniyeye yakın

fark, alınan konfor, düşük yakıt tüketimi ve düşük emisyon değeri karşısında göz ardı edilebilir.

Türkiye station pazarı değil

Station karoserli otomobiller, aslında sundukları özellikler bakımından çok mantıklı olan ama Türkiye'de satış rakamları düşük kalan model-





ÖN VE ARKA KOLTUKLAR YETERLİ YAŞAM ALANINI SUNMAYI BAŞARIYOR. 486 LİTRELİK BAGAJ HACMİ 1562 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR. GENİŞ AĞIZ VE ALÇAK EŞİK SAYESİNDE YÜKLEME-BOŞALTMA ÇOK RAHAT.

lerdir. Renault Megane Sport Tourer biraz olsun bunu kırmaya çalışıyor. 2011 yılında 1988 adetlik satışa ulaşan otomobil, makyajlı versiyonu gelince, 2012 yılını daha da yukarıda bir satışla kapatabilir. Çünkü düşününce, bir binek otomobil konforu sunarken aynı zamanda bir crossover'ın bagaj hacmine sahip olan otomobiller bunlar. Ve artık, sadece Megane

Sport Tourer için söylemiyorum, birçok station karoserli otomobil modern ve sportif tasarıma sahip. Yani albenileri de var. Üstelik bu sayfalar-daki dizel ve otomatik test aracının fiyatı, 60.900 TL ile birçok benzinli ve manuel crossover'ın fiyat seviyesinde yer alıyor. Zengin donanımı da cabası. Megane Sport Tourer'ın, Megane HB'ye ciddi bir alternatif olduğu açık.

Mantıklı seçim

Uzun lafın kisası, Renault Megane Sport Tourer 1.5 dCi EDC; yeterli performans sunan motoru, konforlu otomatik şanzımanı, ekonomik yakıt tüketimi, işlevsel iç mekanı, büyük bagajı, zengin donanımı ve tüm bunların yanında crossover'larla karşılaştırıldığında makul kalan fiyatıyla mantıklı bir seçim olabilir. Sert süspansiyon

sistemi ve station karoserli otomobillerin Türkiye'de fazla satılmamasından doğan ikinci el dezavantajı ise göze alınması gereken olumsuzluklar. Öte yandan, bu otomobili önümüzdeki günlerde sıfır kilometre satın almayı düşünenler için, makyajlandığını ve bu yıl içinde makyajlı-sının satışa sunulacağını hatırlatmakta fayda var.



Renault Megane Sport Tourer 1.5 dCi EDC

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	Çift kavramalı 6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	12.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4559 / 1804 / 1507 mm
Bagaj hacmi:	486-1562 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.1 / 3.7 / 4.2 lt / 100 km
Fiyat (Privilege):	60.900 TL

+ Düşük tüketim, çift kavramalı otomatik şanzıman, bagaj

- Süspansiyon sert

109 g/km

B



MERAKLISINA

105 HP'lık 1.6 litrelik benzinli motora ve 4 ileri otomatik şanzımana sahip Mazda3 1.6 MZR Activematic, fiyat-performans ilişkisinde deyim yerindeyse "meraklılarına" yönelik bir otomobil.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Mazda'nın kompakt sınıf olarak da bilinen C segmentindeki temsilcisi Mazda3, yaklaşık 3 milyon adetlik üretim rakamıyla markanın en çok tercih edilen modeli konumunda. İkinci nesli 2008 yılında tanıtılan otomobil, 2011 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda makyajlı haliyle görücüye çıkmıştı. Sedan ve hatchback karoserlere sahip olan Mazda3, ülkemizde 1.6 lt 105 HP benzinli ve 1.6 lt 115 HP turbodizel olmak üzere iki motor seçeneğine sahip. Benzinli motorda otomatik şanzıman seçeneği de mevcut. Minimal bir makyaj gören otomobilin dış tasarımında ön tampon ve stop lambaları yenilenirken, jantlar da değişmiş. Hatchback modellerde değişen arka tampon nedeniyle aracın uzunluğu 30 mm azalmış. İç mekanda da ufak rötuşlar söz konusu. Ön konsolun üst kısmında yer alan bilgi ekranı önceden kırmızı iken, şimdi beyaz. Gösterge tablosunun da beyaz yazı ka-



MAZDA3'ÜN ÖN KONSOLU GENEL HATLARIYLA MAKYAJ ÖNCESİ MODELLE AYNI. ORTA KONSOLUN ALT KISMINDA ÖNCEDEN GÜMÜŞ RENKLİ KAPLAMA VARKEN, ŞİMDİ SİYAH RENK TERCİH EDİLMİŞ.

rakterlerine sahip olması iç mekanda görsel bir bütünlük sağlamış. Daha önce mat gümüş rengi olan konsolun alt kısmı da makyajlı versiyonda siyah. İç mekan kullanışlı ve ergonomik. Arka koltuklarda sunulan diz ve baş mesafesi de gayet yeterli

Aerodinamik anlamda yapılan değişikliklerse ufak ama etkili. Mesela değişen ön tamponun alt kısmı çıkıntılı yapısıyla adeta bir spoiler görevi görerek rüzgarı daha düzgün yönlendiriyor ve havanın motor kompartımanına girdiği bölgedeki türbülansı azaltıyor. Çoğu kişi tarafından önemsiz gibi görülen ön lastik önündeki spoilerler de eskisine göre yüzde 50 daha sert ve bu sayede yüksek hızlarda deforme olmayarak otomobilin stabilitesine katkı sağlıyorlar. Aerodinamik konusundaki diğer bir çalışma da otomobilin altındaki kaplamaların daha düz olması. Bu geliştirmelerle hatchback'te 0.30 Cd olan rüzgar direnç katsayısı 0.29 Cd'ye indirgenmiş. Tabandaki bulunan ve büyütülerek kalınlıkları da 0.7 mm artan destekler sayesinde de karoserin burulma direnci arttırılmış.

Sürüş özellikleri nasıl?

Değişen amortisörler sayesinde konforu eskisine göre biraz daha iyi



MAKYAJLA BİRLİKTE KADRAN GRUBU DEĞİŞMİŞ. ARTIK KADRANLARDAKİ RAKAMLAR BEYAZ. BİLGİ EKRANLARININ DA BEYAZ YAZI KARAKTERİNE SAHİP OLMASI BÜTÜNLÜK HİSSİNİ ARTTIRMİŞ. MAVİ RENKLİ AYDINLATMA MÜZİK ŞİDDETİNE GÖRE YANIP SÖNÜYOR. DAİRESEL KUMANDALAR KOLAY KULLANIMLI.





BİR JAPON GELENEĞİ OLARAK SADECE SÜRÜCÜ CAMI DÜĞMESİNDE AYDINLATMA VAR.

olan otomobilin yol tutuşu ve direksiyon tepkileri de iyi. Ama kullanırken heyecan verici olduğunu söylemek mümkün değil. Nedeniyse güçsüz motor ve günümüz beklentilerinin gerisinde kalan şanzıman. Motoru ele alalım. Belki bundan 10 yıl önce 1.6 litrelik benzinli bir motordan 105 HP güç elde etmek iyi bir sonuç olabilirdi. Ama günümüz dünyası için 1.6 litrelik motordan elde edilen 105 HP'lik gücün etkileyici olduğunu söylemek mümkün değil. Üretilen kısıtlı gücün bir kısmının 4 ileri oranlı otomatik şanzımana kurban edilmesi de caba. Şanzımanın olumlu yanı yok mu? Tabi ki var. Vites geçişlerini sarsıntısızca gerçekleştirerek rahat ettirme görevini iyi bir şekilde yerine getiriyor. Performanslı kullanım istendiğinde gaz pedalına basıldığında düşük hızlarda tepki alınsa da, 90 km/s'den sonra performans anlamında bir beklentiye girmemek gerek. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanması 13.1 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı da 173 km/s. Bu arada Impressive donanım seviyesinde sunulan RVM isimli kör nokta uyarı sistemi (Rear Vehicle Monitoring) 60 km/s'den itibaren aktif oluyor ve kör noktada kalan araçlar konusunda yan aynalarda uyarılar vererek güvenliği artırıyor.



RVM BUTONU KÖR NOKTA UYARI SİSTEMİNE KUMANDA EDİYOR. HARİCİ MÜZİK ÇALAR GİRİŞİ KOL DAYAMA YERİNİN İÇİNDE.



ÖN KOLTUKLAR RAHAT. ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN DİZ VE BAŞ MESAFESİ TATMINKAR.



Sonuç

Direksiyon tepkileri, yol tutuşu iyi olsa da, bu otomobil daha iyi motor-şanzıman ikilisini hak ediyor. Hızlı değil, ekonomik değil, ama eskisinden daha iyi. Fiyat-fayda-performans olarak ele aldığımız zaman ise 1.6 MZR Activematic Impressive'in 54.620 TL'lik fiyatının, daha güçlü ve daha performanslı Peugeot 308 1.6 THP 156 HP otomatik (54.450 TL), Mazda3'e göre biraz donanım eksikliği olan Ford Focus 1.6 125 HP Powershift Style (53.880 TL) ve VW Golf 1.4 TSI 122 HP DSG Comfortline (53.600 TL) gibi rakiplerinin karşısında avantaj sağlamadığı ortada.

Mazda3 1.6 MZR Activematic Hatchback

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	4 ileri otomatik
Maksimum güç:	105 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	145 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	173 km/s
0-100 km/s:	13.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4460 / 1755 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	340-1360 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	10.2 / 6.1 / 7.6 lt / 100 km
Baz fiyat:	51.085 TL (test aracı 54.620 TL)

+ Direksiyon hissi, yol tutuş

- Performans, tüketim

176 g/km

E



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.

Ha gayret, kurtaracağız

Geride bıraktığımız yılın ilk ayının sonlarında Facebook sayfa- ma gönlümden geçen bir iki cümle yazmıştım. Yazdığım aynen şuydu: Monte Carlo Rallisi'nde Francois Delecour'un sponsoru Romanya'ydı. Bundan yola çıkarak halen bütçe sorunu yaşayan MINI takımına devlet bazında sponsor olup otomobillerini ay yıldızla boyatsak, Dani Sordo'nun yanına da Yağız Avcı'yı takım arkadaşı yaptırsak keşke... Olmayacak şey de değil aslında... Bu cümleleri yazmamın ardından yorumlar birbiri ardına geldi. İlk başta böyle bir şeyin olup olmayacağına dair yorumlar gelirken, daha sonra bir dostumun mesajıyla konu yıl sonunda yaşanan ma- lum polemiklerin hedefindeki Burcu Çetinkaya'ya, daha sonra da yine "ne olacak bu sporumuzun hali" muhabbetine döndü. Spora yıllarca hizmet etmiş şampiyonluklar kazanmış yarış- çılarımızın (kimi zaman ortam gerilse de asla seviyesi düşmeyen) yorum- larını ilgiyle okudum. Sonra da ken- di kendime düşündüm, sosyal pay- laşım ve forum sitelerinde ne zaman yurdumun otomobil sporları hakkın-

da bir fikir beyan edilse konu enin- de sonunda bir noktaya geliyor ve şu trajikomik cümleyle sonuçlanıyor: "Yine sporu kurtardık". Elimde 25 yıl- lık eski ralli konulu dergiler var, ba- zen onları açıp okurken dönemin yö- netici ve sporcularının yorumlarının günümüzle hiçbir farkının olmadığını görüyorum. Otomobil sporlarının ül- kemizde hali ortada. Bunu defalarca yazdık çizdik.

Yazımın sonuna gelirken geçtiği- miz günlerde vefat eden sevgili dos- tum ve meslekdaşım Berk Ertükel'i saygıyla anıyorum. Mekanı cennet ol- sun...

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



V2 Challenge heyecanı başlıyor

Volkan Işık'ın geçen sene uygulamaya sunduğu ve çok beğenilen V1 Challenge'ın ardından V2 start almaya hazırlanıyor.

Türkiye'nin ilk özgün yarış oto- mobili Volkicarlar'ın yarıştığı V1 Challenge'ın sezonu tamamlaması- nın ardından, isteyen herkesin ya- rışabileceği V2 Challenge başlı- yor. Volkicar'ı kullanmak isteyen pi- lotların ve yarışmaya yeni başla- yan pilot adaylarının katılabilece- ği V2 Challenge'ın ilkayağı 18 - 19 Şubat'ta İstanbul'da düzenlenecek. Volkan Işık tarafından tasarlanıp üretilen ve gerçek bir yarış otomo- bili olarak doğan Volkicar ile ger- çekleştirilen ve toplam yedi ayak- tan oluşan V1 Challenge ilk sezo- nunun tamamlanmasının ardından motorsporlarında yepyeni bir sayfa daha açılıyor. Toplam 3 ayaktan olu- şan V2 Challenge sırasıyla 3-4 Mart ve 17-18 Mart tarihlerinde Marmara Bölgesi'nden seçilecek pistlerde koşulacak.

V2 Challenge herkese açık

Otomobil ve spor kültürünü bir araya getirerek motorsporlarının Türkiye'de tabana yayılmasını des-

tekleyen V2 Challenge, motorspor- larına daha çok sporcu kazandır- mak amacıyla isteyen herkesin uy- gun bütçeyle yarışmasını sağlıyor. Lassa'nın co-sponsorluğunda dü- zenlenilecek yarışlar Volkan Işık Akademi tarafından organize edili- yor. V2 Challenge'ın birincisini 3 ya- rıştan toplanacak puanlar belirleye- cek. Her yarışta, birinci 9, ikinci 6, üçüncü 4, dördüncü 3, beşinci 2, al- tıncı 1 puan alacak. 3 yarış sonun- da en fazla puanı toplayan pilot V2 Challenge 2012'nin ilk birincisi ola- cak. Puan eşitliği durumunda en çok birincilik, eşitlik bozulmazsa en çok ikincilik kazanan pilot birinci olarak ilan edilecek.



Dakar'da Fransız hakimiyeti

Dünyanın en zorlu yarışlarından biri olan Dakar Rallisi'nde Fransız Stephane Peterhansel ve Cyril Despres zafere ulaştılar.

Yazı: Gürkan Çağlar



Dünya çapında düzenlenen en zorlu motorsporu aktivitelerinden biri olarak gösterilen Dakar Rallisi'ne Fransız yarışmacılar adeta damgasını vurdu. 33. kez düzenlenen ve Arjantin'de start alıp Şili üzerinden

Peru'nun başkenti Lima'da sona eren mücadele 15 gün boyunca toplam 8370 km. mesafe ket edildi. Otomobil, motosiklet, kamyon ve ATV sınıflarında yarışan ekipler, birbirleri ile birlikte zorlu doğa şartlarına karşı

da savaş verdiler.

Peterhansel rekora imza attı

Dakar Rallisi'nin otomobil sınıfında son yıllarda rakiplerine zirveyi kaptırmayan Volkswagen takı-

mı rotasını bilindiği gibi Dünya Ralli Şampiyonası'na çevirmiş ve Dakar faaliyetlerini sona erdirmişti. Bu yüzden 2012 yarışında zirve için kalabalık katılımla gelen MINI takımı oldukça iddialıydı. MINI'lerin karşısında





Dakar Rallisi'nin kamyon sınıfında Gerard De Rooy, IVECO'su ile zorlu etaplardan galibiyetle ayrılmayı başardı.



ATV sınıfında ilk iki sırayı Arjantinli Patronelli kardeşler aldı.

ise en ciddi rakip olarak Hummer ile yarışan Robby Gordon vardı. Çılgın Amerikalı pilota bu sene takım arkadaşı olarak geçen senenin sınıf galibi Nasser Al Attiyah eşlik etti. İki iddialı takımın arasındaki savaştan Stephane Peterhansel galip ayrılarak Dakar Rallisi geçmişinde yarıştığı tüm kategorilerde toplamda 10. zaferine ulaşarak kariyer rekorunu kırdı.

Yine MINI ile yarışan Nani Roma ikinci olurken, Toyota ile mücadele eden Giniel De Villiers de üçüncü sırada finiş geldi.

Motosiklette zafere Despres ulaştı

Yine Marc Coma ve Cyril Despres arasında geçmesi düşünülen motosiklet sınıfı mücadelesinde tahminler yanılmadı. Yarışın sonlarına doğru

önde bulunan geçen yılın galibi Marc Coma, yaşadığı navigasyon sorunu nedeniyle yolunu ve zirveyi kaybetti. Cyril Despres eline gelen bu altın tepsideki ikramı geri çevirmedi ve KTM motosikleti ile bu yılın galibi oldu. Marc Coma ikinciliğe razı olurken, Portekizli Helder Rodriguez de üçüncülüğü elde etti. Kamyonların sınıfında bu sene IVECO'ların son

yılların tartışmasız lideri olan Rus KAMAZ'larına bariz üstünlüğü görüldü. Hollandalı efsane Dakar kamyon yarışçısı Jaan De Rooy'un oğlu olan Gerard De Rooy bu sınıfın galibi olarak babasının mirasının emin ellerde olduğunu gösterdi. ATV sınıfında ise bu sene de Arjantinli Alejandro ve Marcos Patronelli kardeşler birinci ve ikinci sırada finiş ulaştılar.

Dakar'da bu sene şanssızdık

Dakar Rallisi'nde bu sene ay yıldızlı bayrağımızı motosiklet sınıfında üç sürücümüz temsil etti.

Yazı: Gürkan Çağlar

Arjantin'in Mar Del Plata şehrinde KTM 450 EXC motorlarıyla 1 Ocak'ta start alan Dakar Rallisi'nde ülkemizi temsil eden Selçuk Bektaş dördüncü etapta, "Çöl Kaplanı" lakaplı Kemal Merkit ise beşinci etapta yaşadıkları mekanik arızalar nedeniyle yarışa erken veda ettiler. İki sürücümüzün vedasıyla Türk bayrağını taşımayı başarıyla sürdüren genç yetenek Şakir Şenkalaycı ise zorlu rallinin 10'uncu etabında yaşadığı düşüşün ardından sol kol dirseğinde oluşan sorun nedeniyle yarışı bırakmak zorunda kaldı.

2000 yılında ilk kez Dakar'a katılan ve o yıl 13'üncü etapta mekanik arıza nedeniyle yarışı bırakmak zorunda kalan Kemal Merkit 2001, 2002, 2003, 2007, 2009, 2010 ve 2011 Dakar Rallileri'ni bitirebilen tek Türk

sporcu unvanını taşıyor. Tecrübeli sürücümüze eşlik eden yeni takım arkadaşları Selçuk Bektaş ve Şakir Şenkalaycı ise kariyerlerindeki ilk Dakar tecrübesinden üzüntüyle ayrılırken, 2013 yılı için hedeflerini şimdiden yarışı bitirmek olarak belirlediler. Kemal Merkit yarışın ardından "Dakar 2012 Türk takımı için hep artılarla hem eksilerle dolu dolu geçti. Her şeyden evvel Türk bayrağını orada başarıyla temsil ettik. Son üç gün kalana kadar Şakir arkadaşımız bizi temsilen devam etti. Şakir'i finişe taşımak için epey bir çaba sarf ettik ama o da son dört gün kötü bir sakatlık yaşayarak yarışı bırakmak zorunda kaldı. Her şeye rağmen Şakir Şenkalaycı Türkiye için büyük bir kazanç oldu. Ben 2013'e çok pozitif duygularla bakıyorum" şeklinde konuştu.



Şakir Şenkalaycı ilk kez katıldığı Dakar Rallisi'nde kaldığı etaba kadar başarılı bir performans sergiledi.



Ekibimiz startta ay yıldızlı bayrağımızla poz verirken umutluydu.



Merkit-Bektaş-Şenkalaycı üçlüsü serviste.

Monte Carlo'da sürpriz olmadı

Üç yıl aradan sonra yeniden Dünya Ralli Şampiyonası'na açılışına sahne olan Monte Carlo Rallisi'ni favori gösterilen Sebastien Loeb kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Dünya Ralli Şampiyonası'nda yıllarca ilk yarış olarak gelenekselleşen ve 101. kez düzenlenen Monte Carlo Rallisi, geçtiğimiz üç sene boyunca FIA ve yarışın organizatörleri arasında yaşanan sorunlar nedeniyle takvime alınmamıştı. Daha sonra iki taraf arasındaki buzların erimesiyle efsane yarış bu yıl da şampiyonanın açılışına ev sahipliği yaptı. Daha önce bu yarış beş kez kazanmayı başaran Sebastien Loeb, 18-21 Ocak tarihleri arasında Monte Carlo'nun kimi zaman buzlanan klasik asfalt zemininde rakiplerine yine zirve şansı tanımayarak kariyerinin 6. Monte Carlo Rallisi zaferini elde etti. Citroen DS3 WRC ile yarışan Fransız pilotun ardında ise sezona bütçe sorunları ile başlayan MINI takımından Dani Sordo ikinci sırada yer aldı. Subaru takımının 2008 sezonu sonunda rallilerden çekilmesiyle kendi adıyla kurduğu takımda 3 sezon mücadele eden Petter Solberg, bu sene Ford takımında kendisine yer bularak hayali olan fabrika pilotluğuna geri dönmüştü. Yarış boyunca Dani Sordo ile



Dani Sordo beklendiği gibi asfaltta çok başarılı bir performans sergileyerek ralliyi ikincilikle noktaladı.



Mikko Hirvonen Citroen takımıyla ilk rallisinde otomobiline alışmaya çalıştı.



Petter Solberg yeni takımıyla ilk yarışında podyuma çıkmaktan dolayı mutluydu.

sıkı bir çekişmeye giren Norveçli pilot, üçüncü olarak podyumun son basamağında kendisine yer buldu.

Latvala hızlı başladı, devamını getiremedi

Mikko Hirvonen'in vedasıyla Ford takımının birinci pilotluğuna terfi eden Jari-Matti Latvala, Monte Carlo Rallisi'ne hızlı başlasa da dördüncü etapta yoldan çıkarak yarış dışı kalmaktan kurtulamadı. Monte Carlo Rallisi'nde özel olarak Superally kurallı uygulanmamıştı. Bu yıl Citroen'e transfer olan Mikko Hirvonen ise yeni takımındaki ilk yarışında Monte Carlo Rallisi'ni dördüncü sırada bitirdi. Rus pilot Evgeny Novikov, yarışı beşinci sırada tamamlayarak sonuçtan oldukça memnun kaldı. Bu sene Ford Focus WRC ile bu yarışa katılan ve her zaman Monte Carlo Rallileri'nin en özel isimlerinden biri olan Francois Delecour, altıncı sırada finişe gelirken, son özel etapta direksiyonu kariyerinin son yarışına çıkan copilotu Dominique Savignoni'ye emanet ederek güzel bir veda hediyesi verdi.

Loeb: "Eğlenceli bir yarışı"

Monte Carlo Rallisi'ni altıncı kez kazanan Sebastien Loeb yarış son-



Rus Evgeny Novikov beşinci sırada yarışı tamamladı.

rasında yaptığı açıklamada, yarış sonucu üstünde bir kez daha lastik seçimlerinin büyük etkisi olduğunu ifade etti. Fransız pilot "Sezona kazana-

rak başlamak çok güzel. Burası evim sayılır. Monte Carlo Rallisi'nde yarışmak her zaman çok eğlenceli" şeklinde konuştu.



Francois Delecour altıncı olarak yine gençlere taş çıkarttı.



Pierre Campana MINI WRC ile ilk rallisinde 7.liği elde etti.



Sebastien Ogier yarışa hızlı başladı ama takla atarak abandone oldu.

WRC Monte Carlo Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman
1.	Sebastien Loeb - Daniel Elena	Citroen DS3 WRC	4:32:39.9
2.	Dani Sordo - Carlos Del Barrio	MINI Cooper WRC	4:35:25.4
3.	Petter Solberg - Chris Patterson	Ford Fiesta WRC	4:35:54.1
4.	Mikko Hirvonen - Jarmo Lehtinen	Citroen DS3 WRC	4:36:46.7
5.	Evgeny Novikov - Denis Giraudet	Ford Fiesta WRC	4:38:43.3
6.	Francois Delecour - Dominique Savignoni ...	Ford Fiesta WRC	4:40:27.8
7.	Pierre Campana - Sabrina De Castelli	MINI Cooper WRC	4:41:11.3
8.	Ott Tanak - Kuldar Sikk	Ford Fiesta WRC	4:43:14.5
9.	Martin Prokop - Zdenek Hruza	Ford Fiesta WRC	4:48:50.6
10.	Armando Araujo - Muguel Ramalho	MINI Cooper WRC	4:48:56.5

Dubai'ye Türk çıkarması

Dubai'de 13-14 Ocak tarihleri arasında düzenlenen 24 Saat Dayanıklılık Yarışı'nda ülkemizi Borusan Otomotiv Motorsport takımı temsil etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Dubai Autodrome pistinde gerçekleşen yarışta BMW M3 GT4 otomobilleri ile kategorisindeki 19 otomobil arasında mücadeleyi dokuzuncu olarak tamamlayan ekip, son saatte yaşadığı sorun sebebi ile beşincilik-

teki yerini kaybetse de yarış sonunda toplam 486 turu tamamladı. Bu sonuçla Borusan Otomotiv Motorsport genel klasmanda start alan 73 takım arasında 37'nci olarak finişe geldi. 13 Ocak Cuma günü startı verilen ya-

rışta 24 saat boyunca Aytaç Biter, Yadel Oskan, İbrahim Okyay, Ertan Nacaroglu ve Kaan Gurgenc sıralaması ile piste çıkan takımda, pilotların her seansta pistte kalma süresi yaklaşık 1,5 saat olurken toplamda 486 tur at-

tılar. İbrahim Okyay yarış içerisinde 2.14.950 ile en iyi tur zamanını atarken, gece turlarında Ertan Nacaroglu ve Kaan Gurgenc çok başarılı zaman ve hız ortalamaları yakalayarak ekibin sekizinci sıraya kadar yüksel-



Borusan Otomotiv Motorsport ekibi pilotları start öncesinde bir arada poz verirken umut doluydu.



Takımın servis elemanları yarış boyunca sıkı mesai yaptı.

mesini sağladılar. Sonraki turlarda Aytaç Biter ve Yadel Oskan rakiplerine göre hızlı tur zamanları atarak bu dereceyi altıncılığa kadar çıkarmayı başarsalar da 195'inci turda Yadel Oskan direksiyondayken rakibi kendisine çarptı. Bu kaza otomobilin sağ ön süspansiyonunun hasar almasına ve motor yağ borusunun kırılmasına ile yağın dışarı akmaya başlamasına neden oldu. Onarım için pilotunu hemen pite çağırın ekip, akan yağın alev alması ile büyük tehlike yaşadı. Motorundan ve altından alevler çıkarak

pite giren BMW M3 GT4'te teknik ekip anında müdahale etti. Yarışın bitimine 1 saat kala yağ soğutucu sistemi çalışmayan şanzıman kullanılamaz hale geldi. Yarış boyunca oldukça yorucu mesai yapan takımın teknik ekibi şanzımanı değiştirmeye başlasa da kalan süre yeterli değildi ve Borusan Otomotiv Motorsport pite bitirmek zorunda kaldığı Dubai 24 Saat yarışının sonunda kategorisinde dokuzunculuğa gerileyerek zorlu yarışı noktaladı.



Turkuaz renkli BMW M3 GT4, pistte sıkı ekiplerle mücadele etti.

Yeni hedefim yurtdışı başarıları

Yağız Avcı... 1997 Avrupa F2 Şampiyonu Nejat Avcı'nın oğlu. Şampiyon bir babadan gelen yarışçılık genleriyle 10 yıllık pilotluk kariyerinin son üç senesini şampiyonluklarla taçlandırmayı başardı. Castrol – Ford Team Türkiye takımının son yıllarda zirveye ambargo koyan genç pilotu Yağız Avcı, sorularımızı içtenlikle yanıtladı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Üç sezondur zirveyi rakiplerine kaptırmayan Yağız Avcı, 12 yaşındayken babasının Avrupa F2 Şampiyonu olduğu Renault Maxi Megane'ın direksiyonunda.

Yarış kariyerine başlamadan önce ünlü bir pilotun oğlu olmanın avantajlarını gördün mü?

Spora başlamadan önceki süreçte ve başlangıçta tabi ki avantajlı bir durumdu. Öncesinde O'nun yarışlarında yıllarca bulunarak atmosferin içerisinde sürekli yer almak ve bir yerden sonra da tecrübelerinden faydalanmak çok önemliydi. Aynı şekilde spora adım atarken de avantaj sağladığını söyleyebilirim. Fakat sonrası tabi bana kalmış bir şeydi. Ba-

bam halen tecrübelerini yarışmaya başladığımdan beri bazı noktalarda aktarmaya devam ediyor. Bana düşen kısmı ise babamın ismini ve geldiği noktayı ileri taşımak oldu. Bunu şu ana kadar başarabildiğimi düşünüyorum fakat henüz tamamlamam gereken görevler var.

Bu sezona başlarken ard arda üçüncü kez şampiyon olma şansını yüzde kaç görüyordun? Hangi yarışın ardından "Bu iş ta-

mam galiba" dedin?

Sezona bütün rakiplerimiz gibi tabi ki şampiyon olmak için başlıyoruz. Baştan bir şey söylemek veya düşünmek çok zor. Tüm yarışlarda elimizden gelenin en iyisini yapmaya odaklanıyoruz. Kendimize güvenimiz tam fakat bu bir mücadele ve motorsporlarında her an her şey olabiliyor. Açıkçası matematiksel olarak tamamlanmadıkça "bu iş tamam" demek yanlış olur. Bence önemli olan konsantrasyonu sezona yaymak

ve üst seviyede tutmak.

Şu an hat-trick yapmış durumdasın. Türkiye'de yarışmaya devam ettiğin müddetçe ard arda şampiyonluk rekoru kırabileceğini düşünüyor musun?

Sanırım şu ana kadar 4 kere üst üste yapan bir tek Ali Bacioğlu var ve toplam şampiyonluğu da 5. Tabi ki o rekora ortak olmak veya geçebilmek isterim. Bunu yapabileceğimize inanıyorum, hedeflerim arasında mutlaka

ka var. Diğer hedeflerim ise uluslararası arenada yarışarak başarılı olabilmek. Uzun vadeli olduğu taktirde orada da başarılı olabileceğimizi düşünüyorum.

Türkiye’de defalarca mı ya da yurtdışı parkurlarında bir kez şampiyonluk mu seni daha çok mutlu eder?

İkisinin de yeri çok ayrı olur diye düşünüyorum. Doğal işleyişin önce yerel şampiyonada başarılı olup sonra yurtdışında başarı kovalamak şeklinde olması gerekir. Yurtdışında şampiyonluk kazanmak çok farklı duyguları açığa çıkarır diye düşünüyorum. Bu sezon Bosphorus Rally birinciliğimiz bile beni oldukça etkilemişti ki kendi evimizde kazandığımız bir ralli oldu. Yurtdışında yarış kazanmak, hele hele şampiyon olmak olağanüstü olur. Sonuç olarak sezonda hangi hedefle yarışırıyorsa o hedefe ulaşmak beni çok mutlu eder.

Şu an sporcu kimliğinden bir an uzaklaşıp federasyon başkanlığını var saysak acaba Yağız Avcı spora ilgiyi arttırmak için neler yapardı?

Sanırım uluslararası organizas-



Bu sezon kazandığı ERC Boğaziçi Rallisi, genç pilotun en çok sevindiği zaferi oldu.

yonlar yapmadan önce bu arenada yarışması için bir veya birkaç pilotu destekledim. Milli duyguların yoğun yaşandığı ülkemizde spor dallarında kahramanlar olması çok önemli. Bunun örneklerini görüyoruz. Bu bir takım veya birey olabilir. Otomobil sporlarında da organizasyondan çok başarılı sporculara ihtiyaç var. Böylece o sporcular yurtdışında başarılı olduğunda hem ülkenin tanıtımı fazlasıyla yapılmış olur hem de halkın ve medyanın ilgisi artabilir diye düşünüyorum. Ülkemizde yapılan önemli bir motorsporları organizas-

yonunda en üst seviyede bizi temsil edecek bir sporcu yer almadıktan sonra bence hiçbir anlamı yok.

Hala dünya çapında tanınan bir ralli pilotumuzun olmamasının sebebini neye bağlıyorsun?

Bir dönem aslında o anlamda çok olumlu ve yoğun geçmişti. Babam Nejat Avcı Avrupa Ralli Şampiyonası’nda, Volkan Işık ve Serkan Yazıcı da Dünya Ralli Şampiyonası’nda uzun soluklu yarışarak çok önemli işler yaptılar. Tabi bu işin finansman kısmı ve yapılan yatırımın geri dönüşü de tabi

çok önemli. O zamanlar takımlar büyük bütçelerle bu programları uzun vadeli yapmışlar ve alınan geri dönüşler de günümüze göre oldukça fazlamış. Bir önceki soruda verdiğim cevaba bağlanabilir aslında. O zamanlar bu saydığım isimler sporun kahramanları konumundaydılar. Dediğim gibi günümüzde de sporcuların bu anlamda daha fazla desteklenmesi gerektiğini düşünüyorum. Birçok ülkenin federasyon destekli milli takımları var. Bu sisteme bir şekilde geçilmesi önemli bana göre. Türkiye’de yetişen ralli pilotlarının yetenek olarak bir eksiği olduğunu düşünmüyorum, eksik olan taraf destek tarafı.

En çok yarışmayı istediğin ralli şampiyonası hangisi? Hiç ralli haricinde yarışmayı istediğin bir yarış var mı?

IRC ve SWRC şu an hayal ettiğim şampiyonalar. İkisi de çok mücadeleci ve popüler. Özellikle IRC son dönemlerde çok yoğun ilgi görüyor. Ralli haricinde ise WTCC veya Pikes Peak Tırmanma güzel olabilir. Drift şampiyonasına da hayır demem. İleride ise Dakar’da otomobil sınıfında yarışmayı çok isterim.

Türkiye’de yarışmaya devam ettiği sürece kariyerinin yerinde sayacağı ve sadece şampiyonluk hanesine bir çentik atmak-tan daha fazlasının olmadığı ko-nuşuluyor. Sen bu görüşlere ka-tılıyor musun?

Önceden de değindiğim gibi o sezon hangi program oluşturulabil-mişse o program dahilinde ki he-defe ulaşmak önemli. Her yarış ayrı bir mücadele. Rakiplerle, kendinizle, otomobille, etaplarla... Tabi ki daha ileriye götürmeyi, Avrupa’da veya Dünya’da bir şeyler yapmayı isterim ama hepsi imkanlar ve fırsatlar dahi-linde gerçekleşebilecek şeyler. An itibariyle elime geçen fırsat neyse onu en iyi şekilde değerlendirmeye çalışırım. Tabi hedefler doğrultusun-da pes etmemek lazım.

2009’daki ilk şampiyonluğuna ulaştığın co-pilotun Ersan Alkır’ı sağ koltuğunda özlediğin anlar oluyor mu? Bahadır Gü-cenmez ile bundan sonra devam edecek misiniz?

Ersan ile 8 sezon boyunca birlik-te yarıştık. Yeni heyecanları, başarı-ları, şanssızlıkları, bazı zor dönemle-ri, şampiyonlukları hep birlikte yaşa-



Yağız Avcı yarış haricinde ralli oyunlarından da oldukça zevk alıyor.

dık. Çok güzel seneler geçirdik tabi. Devam etmemesi sadece benim için değil sporumuz için de üzücü bana göre. Çünkü Türkiye’de yetişen bir co-pilot olarak bu işi çok üst seviyeye taşıyabilecek biriydi. Şu an her ko-nuşmamızda yarışmayı ne kadar öz-le-diğinden bahsediyor. O’nun için de zor bir durum açıkçası. Bir gün mut-laka dönecektir bu spora. Bahadır Abi ile de başlarda doğal olarak ya-şadığımız bazı sorunları çok çabuk

aştık ve şu an çok iyi bir ikili olduk. Elde ettiğimiz başarılar da bunu des-tekliyor. Aramızda abi kardeş ilişkisi var ve işini çok iyi yapan motivasyo-nu yüksek biri. Aramızda bir prob-lem yok ve birlikte devam ediyoruz.

Üç kez şampiyon olman, özel hayatında bir değişim yarattı mı? Sokakta tanınıyor musun? İnsanların tepkisi ve ralli pilotu olduğunu öğrendiklerinde sana

ilk sordukları şey ne?

Herhangi bir değişim olduğunu söyleyemem. Daha çok çevremden duyduğum kadarıyla ismen tanıyan-lar çıkıyor. Televizyonda görüp “Ral-li pilotuymuşsun” diyenler de oldu. Sokakta tanınma gibi bir şeyle henüz karşılaşmadım. Ralli pilotu olduğumu öğrenenler veya bilenler daha çok nasıl başladığımı, hangi yolları iz-le-diğimi ve başlamak için neler yapıla-bileceğini soruyorlar. “Formula 1’de ne zaman yarışacaksın” diyenler de var tabi...

Ralli pilotu Yağız Avcı’nın ağır-başlı ve şovdan uzak duran bir imajı var. Yarış dışı özel hayatın-da da böyle misin? İşinden fark-lı olarak gelebilecek magazinел tekliflere sıcak bakar mısın?

Ralli harici özel hayatımda da aynı şekilde mizaç olarak böyleyim. Za-ten yapısal bir şey, her insanın kendi karakteriyle bağlantılı olduğunu dü-şünüyorum. Bahsettiğiniz gibi teklif-lere pek sıcak bakacağımı sanmıyo-rum, şahsen pek yapabileceğim şey-ler değil.

Bir Fransız ya da Finli ralli pi-lotu olsaydın daha farklı yerler-

de olacağını hiç düşündüğün oldu mu?

Bu iki ülkede ralli çok farklı boyutlarda. Şu an Dünya Ralli Şampiyonası'nda yarışan en iyi 4 pilotun ikisi Fransız diğer ikisi Finli. Bizim sporumuz açısından zor bir ülkedeyiz, bu bir gerçek. Tabi ki şartlar o ülkelerdeki gibi olsa mutlaka farklı durumlar oluşurdu. Ama şu an bir Türk pilot olarak elime geçen fırsatları en iyi şekilde değerlendirmeye çalışıyorum. Burada olabildiğinin en iyisini yapmak hedefim. Umarım seneler içinde sporumuz gerçek anlamda gelişir ve yeni genç pilotlar diğer ülkelerdeki rakipleriyle aynı fırsatları yakalayabilirler.

Sana hiç “Ben ralli pilotu olmak istiyorum, beni yetiştir misin” diye karşına çıkanlar oldu mu?

Özellikle genç kesimden bana kişisel web sitem aracılığıyla bir çok mail geliyor. Onlara mümkün olduğunca yardımcı olmaya ve yönlendirmeye çalışıyorum. Bana gelen maillerin hepsini mutlaka yanıtlarım. Henüz eğitim anlamında kendime ait kurumsal bir yapım yok. Fakat hedeflerim arasında yer alıyor. Ufak ufak



Eski şampiyon pilotlarımızdan Nejat Avcı, oğlu Yağız ile gurur duyuyor.

çalışmalarına başladım. Uzun vadede diğer bir hedefim ise bir genç pilot belirleyerek başından sonuna kadar kariyerinde ve gelişiminde yer almak, başarıya ulaştırmak.

Bir pilot ralli öncesi hazırlık dönemini nasıl geçirmeli? Kişisel olarak yarışlarda uğurların var mı?

Aslına bakarsak hazırlık süre-

ci bir rutin olarak sezona yayılmalı. Düzenli fiziksel çalışmaların önemi büyük. Özellikle de sıcak havada, uzun etaplarda önemini anlıyorsunuz. Onun dışında tabi daha çok yarış haftalarını kapsayan dönemde ki beslenme önemli. Genel olarak dikkat edilmesi gereken bir unsur. Ralli öncesi konsantrasyonu üst seviyeye çıkarmak ve bunu yarış boyunca

korumak lazım. Burada hem mental hem de fiziksel etkenler devreye giriyor. Antrenman süreci zaten yarışın yarısı demek. Orada çıkarılan notların yarış kazandıracağı gibi kaybettireceğini de unutmamak lazım. Uğur olarak küçüklüğümünden beri taktığım bir kolyem var. Onsuz antrenmana ve teste bile çıkmam. Yarışta mutlaka takarım ve inandığım için de yardımcı olduğunu düşünüyorum.

Bu sene hangi şampiyonalarda yarışacaksın?

Bu sene Türkiye Ralli Şampiyonası'na ek olarak Doğu Avrupa Ralli Şampiyonası'nı yapmak için Castrol Ford Team Türkiye yöneticilerimiz sıkı bir şekilde çalışıyorlar. Şu an bu konudaki gelişmeler olumlu yönde. Bu şampiyonanın iki yarışı da IRC ile ortak ve asfalt zeminde koşulacaklar. Bu da bizim asfalt tecrübemizi arttırmamız açısından önemli olabilir. Çünkü Türkiye'de asfalt yapısı Avrupa ayarında olmadığı için bu zeminde zorlanıyoruz. Bazı ek yarışlar için kendi kişisel çalışmalarım da devam ediyor. Umarım güzel bir programla sezona başlayacağız. Yakında her şey netleşecektir diye düşünüyorum.



Control 2 görücüye çıktı

Avitaş, Avrupa'nın en önemli motorsporları fuarı olan İngiltere'nin Birmingham şehrinde yapılan Autosport International'a bu sezon tamamen ralli krosa yönelik modeli Control 2 ile profesyonel katılımcıların büyük ilgisini topladı. Firmayı ziyaret eden Ford'un önemli ismi Andreas Eriksson aracı çok beğendiğini açıkladı. Geçtiğimiz yıl ki fuar da ilk kontakları kuran Eriksson ve Halid Avdagiç 6 ay gibi çok kısa sürede sıfırdan bir araç yapılmasını sağladı. Toplam ağırlığı sadece 800 kilo olan Control 2'in şimdiden İngiltere Rallikros Şampiyonası'nda yarışması kesinleşirken, Halid Avdagiç yaptığı açıklamada, "Control 1'i ilk dizayn ettiğimiz günden bugünlere müthiş bir hızla geldik. Andreas Eriksson ile çok iyi bir ortaklık oluşturduk. Önümüzde önemli bir test süreci bulunuyor. Marcus Gronholm'de testlerde aracı kullanacak. Gelecek süreçten çok heyecanlıyız." dedi.

Ferrari yeni sezondan umutlu

Maranello'daki sezon öncesi tanıtım lansmanında yeni araçları F2012'nin örtüsünü kaldıran Ferrari'nin resmi sitesinde Luca Di Montezemolo yeni sezon hakkındaki görüşlerini dile getirdi. Montezemolo, 'Geçtiğimizde olduğu gibi harika bir araca sahip olmak istiyoruz. Bunun için gereken her şey elimizde mevcut. Yeniden kazanmak istiyoruz. Takım, yeni aracın geliştirilmesi için canla başla çalıştı ve Stefano (Domenicali) takımdaki organizasyonu geliştirdi. Böylece oldukça rekabetçi bir araca sahip olma şansına nail olduk.' dedi. Montezemolo ayrıca yenilikçi tasarıma güvendiğini ifade ederken, 'Her yönden gelişti ve eminim meyvesini alacağız. Bizi destekleyen herkese eski şanlı günlerimizi tekrar yaşatmak istiyoruz. FIA'nın bu sezon yeni kuralları daha net sınırlarla şekillendireceğine de güvenim tam.' dedi. Scuderia Ferrari takımı ayrıca sponsoru Santander ile işbirliğini 2017 sonuna kadar uzattığını da resmen açıkladı.



Şampiyon takım Pirelli'yi ziyaret etti

Türk Pirelli İzmit fabrikası, 2011 Türkiye Ralli Şampiyonası'nda şampiyon olan Castrol Ford Team Türkiye takımını ağırladı. İki yıldır Pirelli lastikleriyle yarışan Castrol Ford Team Türkiye, 2011 sezonunu markalar şampiyonu olarak tamamlarken, genç yetenek Yağız AVCI ise sezonu pilotlar şampiyonu olarak tamamladı. Pirelli Ailesi şampiyonları tebrik etmek ve kendilerini şampiyonluğa taşıyan lastiklerin üretim teknolojisini göstermek için Castrol Ford Team Türkiye takım elemanlarını fabrikayı gezdirdi. Motor sporlarının deneyimli ismi Castrol Ford Team Türkiye Direktörü Serdar Bostancı önderliğinde tam kadro fabrikaya gelen takım, aldıkları teorik bilgilendirmenin ardından 15.000 m2'lik motor sporları departmanını gezerek ilk aşamadan son aşamaya kadar bir yarış lastiğinin üretim aşamalarını inceledi.



Raikkonen 2012'ye realist bakıyor

İki sene aranın ardından yeniden Formula 1 pistlerine geri dönen Kimi Raikkonen, yeni takımı Lotus Renault'da orta sıralardaki rekabette yer alacağını düşündüğünü söyledi. Valencia'da uzun aranın ardından ilk kez Formula 1 aracının direksiyonuna geçen 2007 Dünya Şampiyonu Fin pilot "Orta grupta mücadele etmek zorunda kalmayı bekliyorum. Fakat bu bir drama olmayacak. Ferrari'deki son yılımdan farkı yok" diye konuştu. Raikkonen ayrıca Lotus'la anlaşmasının 2 yıllık olduğunu ifade ederek, "Uzun dönemli planlarım yok. Öncelikle Lotus'ta işlerin nasıl gittiğine bir bakalım" demeci verdi. Fin pilot, "Genel olarak araç sezon başından itibaren iyi giderse, sezon boyunca da rekabetçi olursunuz. Yarışların 2009'dakinden çok farklı olduğunu sanmıyorum" dedi. Henüz DRS veya KERS'i denemediğini söyleyen Raikkonen, "Fakat konu, basılacak bir veya iki tane daha fazla buton meselesi" dedi.



Testlerde Stoner lider

2012 sezonunda 800 cc'den 1000 cc'ye geçiş yapan MotoGP takımları sezon öncesindeki ilk resmi testleri için piste çıktılar. Büyüyen ve gücü artan motor kapasiteleri doğal olarak tur zamanlarını da etkiledi. Valentino Rossi'nin 2009 senesinde Yamaha ile kırdığı 2'00.518'lik pist rekorunu, Casey Stoner 1'59.607'lik derecesiyle tarihe gömdü. Lorenzo, son test gününde Stoner'ın 0.591 sn gerisinde 2. olarak testleri tamamladı. Stoner'ın takım arkadaşı Dani Pedrosa ise, 2'00.256'lık derecesiyle 3. zamanı elde etti. Yamaha takımının ikinci sürücüsü Ben Spies Pedrosa'nın 0.888 sn gerisinde 4. olurken, geçen yıl kabus gibi bir sezon geçiren Valentino Rossi ise 5. zamanla İtalyan takıma sezon öncesinde umut aşıladı. Geçtiğimiz sezon düşerek omzundan sakatlanan Nicky Hayden ise çok zorlandı ve testler sonunda 10. sırada kaldı.

Peugeot Le Mans'a veda etti

2010 ve 2011 sezonunda arka arkaya iki yıl Peugeot tarafından kazanılan ILMC Şampiyonası çerçevesinde biri 2009 sezonunda 24 Saat Le Mans'daki duble olmak üzere son 16 yarıştaki 14 birincilikten sonra, Marka 2012 dayanıklılık programını durdurmaya karar verdi ve önümüzdeki 24 Saat Le Mans yarışlarına katılmayacak. Bu karar, Avrupa'daki zorlu ekonomik ortam bağlamında ve Marka için yeni araç lansmanları açısından özellikle yoğun bir sene olması nedeniyle alındı. Peugeot, 2012 yılında olanaklarını ticari performans ve özellikle gamda çıkış stratejisini ve Marka'nın uluslararası açılımını destekleyecek olan 208, 3008 HYbrid4, 508 RXH, 508 HYbrid4 ve 4008 modellerinin lansmanlarının başarılı olması amacıyla yoğunlaştırma kararı aldı. Firma, ilgili çalışanların tamamına yeni bir mesleki sınıflandırma teklif edecek.



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.**

**OCAK 2012 SAYIMIZI,
6 ŞUBAT TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 77.493 KİŞİ,
iPad'den 3562 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi