

WWW.

ŞUBAT 2013

SAYI: 56

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Haber: Chevrolet Corvette Stingray

• GOLF 1.6 TDI DSG • RAPID 1.6 TDI • 208 1.6 THP • AURIS • CAPTUR • 2008 • CLA • A4 ALLROAD • MOKKA • A3



HANGİ VOLVO V40'SIN? SPORTİF Mİ?



VOLVOCARS.COM.TR | [#OSENSİN](https://twitter.com/VEOSENSIN) | VEOSENSIN.COM

facebook.com/VolvoCarTurkiye | twitter.com/VolvoCarTurkiye | Volvo OtoLine 444 48 58

VOLVO V40 ☐
VOLVO V40 CROSS COUNTRY ☐
VOLVO V40 R-DESIGN ☒

Arabada bebek var

10 Ocak günü otomobilimin arka camına, üstünde başlıktaki yazının yazdığı uyarı tabelasını taktım. Çünkü tahmin edeceğiniz gibi baba oldum. Oğlum Selim'e bir kez de buradan sağlıklı, başarılı, mutlu ve uzun bir yaşam diliyorum. O uyarı tabelasını taktığım günden bu yana, iki tür gözlem yapıyorum. İlki, o uyarının olduğu otomobilime arkadan yananların tutumu; ikincisi ise trafikteki otomobillerin içinde yolculuk yapan bebek ve çocukların oturma pozisyonları. İlk gözlem konumunda dehşet içindeyim: Arkadan gelen sürücüler araçta bebek olduğu konusunda tabelayla uyarmama karşın, takip mesafesi konusunda hiçbir iyileşme olmadı. Yine her zaman ki gibi, neredeyse tüm sürücüler, eğer ben sert bir fren yaparsam bagajdan içeri girmeleri kesin bir yakınlıkta peşimden gelmeye devam ediyorlar. Bu nasıl bir cahillik, kural tanımazlık ve sorumsuzluktur? Şu sıralar çareyi hepsine yol vermekte buluyorum. Arkamdan gelen bir araç olmayınca da rahat bir nefes alıyorum. İkinci gözlem konusunda da dehşet içindeyim. Yasal zorunluluk olmasına karşın, bebek ve çocuk koltuğu kullanımı çok az. Minicik bebekler ön koltuktaki anelerinin kucağında "ölüm" riskiyle yolculuk yapıyorlar. Ne bu riskin farkındalar ne de seçme şansları var. Bebek biraz büyüyüp çocuk yaşa gelince arka koltukta serbest dolaşması mümkün. Sert bir frende bu çocukların camdan dışarı fırlayacakları kesin. Birileri bu ebeveynlere (ne kadar ebeveyn denebilirse), çocuklarının hayatlarını tehlikeye attıklarını anlatmalı ve bu nedenle ağır cezalar vermeli. Türkiye'deki birçok araçta silah bulunduğu gerçeği ortadayken, bu kişileri kendim uarmaya korkuyor ve bu işi silahlı olan trafik polislerimize bırakıyorum.

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

Kaskoda yeni dönem

Sigorta şirketleri ile müşterileri arasında hasarların ödenmesi veya tamiratların nasıl yapılacağı ile ilgili sorunlar klasikleşmiştir. Müşteri tarafının en büyük şikayeti hasarların geç ödenmesi, tamiratların orijinal olmayan yan sanayi parçalarla yapılması, pert durumunda aracın sigorta bedeli yerine o anki fiyatı üzerinden ödeme yapılmasıyken, sigorta şirketi tarafında müşterilerin gerçek dışı kazalar yaparak ödemeleri gereksiz yükseltme çabası yer alıyor. 1 Nisan 2013 itibarı ile başlayacak yeni düzenlemeyle bundan sonra aracın kullanılmaz hale gelmesi durumunda aracın piyasa değeri ödenecek, tamirat durumunda ise orijinal parça ile onarım yapılması, ancak sözleşmede belirtilmişse mümkün olacak. Aksi halde muadil parça kullanılabilecek.

Aslında kazaların sıklığından şikayetçi olan sigorta şirketleri, sürücülerin eğitimine yatırım yapmayı da düşünmeli. Mesela tam kasko yapana indirimli defansif sürücülük teknikleri kursu vs. şeyler sunulması, kaza riskinin azalmasını ve orta vadede hasar ödemelerin azalmasına olanak tanıyabilir. Bu iş tabii ki onların görevi değil ama çeşitli kampanyalar yapmaya bayılan sigorta şirketleri belki sürücü eğitimine yatırım yaparak kaza riskini azaltabilir.

Yeni yıla yepyeni başlangıç yapan sevgili dostum Emre Anamur ve eşi Afef'i tebrik eder, Selim bebeğe sağlıklı bir ömür dilerim.

Mutlu bir ay dileklerle.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

- 15** Peugeot 2008
- 16** Renault Captur
- 18** Renault Scenic
- 20** Aralık 2012 otomobil satışları
- 24** e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- BİLGİLENDİRME**
- 25** Karbondioksit emisyon değerleri
- İLK SÜRÜŞ İZLENİMİ**
- 26** Toyota Auris 1.6 MultiDrive S

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 31** Audi A3 1.6 TDI S tronic
- 36** Mercedes-Benz C 180 Coupe
- 41** Audi A4 allroad 2.0 TDI quattro
- 46** Opel Mokka 1.6 4x2
- VIDEOLU TESTLER**
- 52** Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 54** Volkswagen Golf 1.6 TDI DSG
- 61** Skoda Rapid 1.6 TDI
- 67** Peugeot 208 1.6 THP

YASAL UYARI

- 74** e-otodergi hakkında yasal uyarı
- MOTORSPORLARI**
- 75** Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 76** WRC Monte Carlo Rallisi
- 79** TOSFED Ödül töreni
- 81** Portre: Simin Bıçakçıoğlu
- 83** Haberler

e-otodergi

ŞUBAT 2013 - SAYI 56

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
 zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
 gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



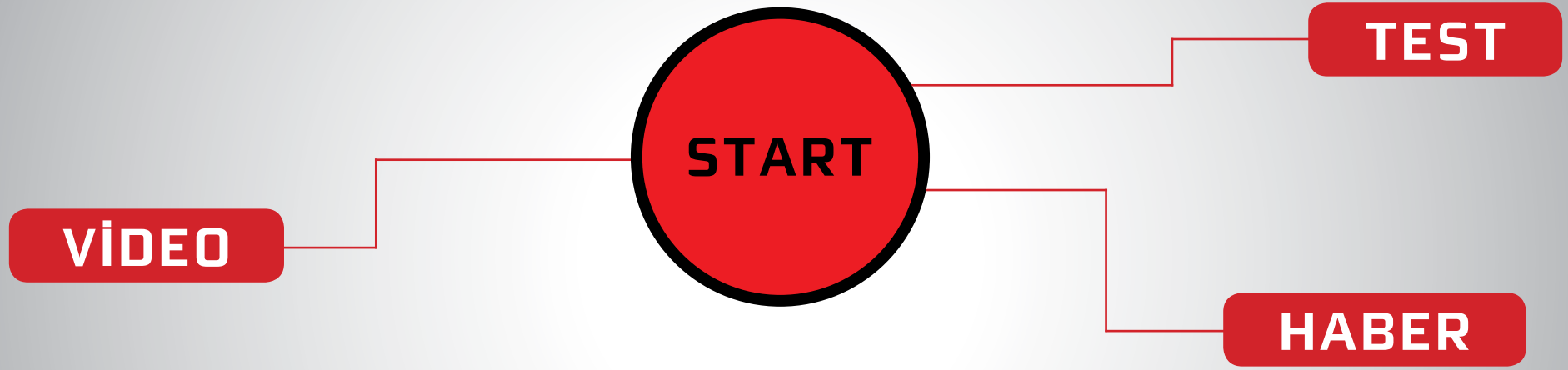
06

DETROİT OTOMOBİL FUARI

**Okumak istediğiniz konunun sayfa
numarasına tıklayabilirsiniz!**



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Detroit'in yenileri



Yılın ilk uluslararası otomobil fuarı olan North American International Auto Show (NAIAS), 14-27 Ocak 2013 tarihleri (halka açık günler 19-

27 Ocak) arasında Detroit'teki Cobo Center'da gerçekleştirildi. Resmi adının yanı sıra, Detroit Otomobil Fuarı olarak da anılan fuarda birçok

otomobilin dünya ve Kuzey Amerika tanıtımı gerçekleştirildi. Bu yılki istatistikler henüz açıklanmasa da, 2012 yılındaki Detroit Otomobil Fuarı'nı

5000'i gazeteci olmak üzere toplam 771.000 kişi ziyaret etmişti. Şimdi sizlere fuarda öne çıkan yeni modelleri sunuyoruz.

Chevrolet Corvette Stingray



Chevrolet, yeni nesil Corvette'i duyurdu. Şimdiye kadar Corvette C7 adıyla beklenen otomobil, efsanevi Stingray son ekini aldı. ABD'de 2013'ün sonlarında yollarda olması beklenen 2014 Corvette Stingray, keskin hatları, çamurluklarında hava yarıkları ve kıvrımlı gövdesiyle şimdiye kadar tasarlanmış en vahşi Corvette'lerden biri. Otomobilin tüm motor gamı ve teknik özellikleri açıklanmadı. Ama giriş seviyesinde 450 HP güç ve 610 Nm tork üreten, değişken supap zamanlamalı, direkt benzin püskürtmeli, 6.2 litrelik LT1 V-8 motor görev yapacak. 0-96 km/s hızlanmasını 4 saniyenin altında tamamlayacak bu otomobil virajları 1 G'yi aşan yanıl ivmeyle dönebilecek. Tüketimse ortalama 9.0 lt/100 km civarında olacak (EPA standardı). 5 sürüş modu sunulacak otomobilde 7 ileri oranlı manuel şanzımanlı versiyonlarda en uygun vites değişim zamanını gösterecek Active Rev Matching de olacak. Ön-arka ağırlık dağılımı yüzde 50-50 olan otomobilin gövdesinde düşük ağırlıklı gövde panelleri kullanılmasına eskiden olduğu gibi yine önem verilmiş. 2014



Corvette Stingray'ın motor kaputu ve sökülebilir tavanı karbon fiberden, çamurlukları, kapıları kompozit malzemeden, gövde altı paneleri ise karbon-nano kompozit malzemeden mamul. Elektronik diferansiyel kilidi, kuru karter yağlama, şanzıman soğutucu ve aerodinamik gövde parçaları gibi donanımlarsa pist kullanımına uygun Z51 Performans Paketi kapsamında.

**YUVARLAK STOP
LAMBALARI YERİNİ KÖŞELİ
OLANLARA BIRAKTI.**



Audi RS7 Sportback



Audi, RS ailesinin en yeni üyesi RS7 Sportback'te bulunan V8 silindirli, çift turbolu 4.0 TFSI motor 5700-6700 d/d aralığında maksimum 560 HP güç ve 1750-5500 d/d aralığında maksimum 700 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 3.9 saniyede tamamlayan RS7 Sportback'ın maksimum hızı 250 km/s ile elektronik olarak sınırlandırılmış. 8 ileri S tronic şanzımana yer verilen otomobil sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi quattro'ya sahip.



FIAT LINEA'NIN NEDEN TÜRKİYE'NİN FAVORİSİ OLDUĞUNU KİME SORSANIZ SÖYLER

27.950TL 'DEN BAŞLAYAN FİYATLARLA



Hyundai HCD-14 Concept



Modern premium felsefesinin bir ürünü olan Hyundai HCD-14 Genesis konsepti, Genesis logosunu taşıyan ve lüks segmentte yer alan bir otomobil. Akıcı bir tasarıma sahip olan Hyundai HCD-14 Genesis konsepti, dikey ön ızgarasıyla dikkat çekiyor. Yandan bakıldığında ise coupe tasarımlı bir spor sedan araç olduğu fark ediliyor. Hyundai Motor America Baş Tasarımcısı Christopher Chapman, Hyundai HCD-14 Genesis konseptiyle dört kapılı spor bir coupe hazırladıklarını söylüyor. Chap-

man, iç mekândaki sürücü odaklı kokpite ve infotainment butonunun olduğu kısımdaki ahşap kullanımına dikkat çekiyor. Hyundai HCD-14 Genesis konseptinin arka kapıları arka doğru açılıyor. Böylece iniş-biniş zahmetsizce gerçekleştiriliyor. Dört kişilik lüks iç mekânda, geleneksel kokpit mantığını ortadan kaldıran mühendisler, tasarım ekibiyle birlikte ortak bir çalışmaya imza atarak düğme ve kollardan yoksun bir kontrol düzeni üretmişler. Sürücünün göz hareketlerini sürekli olarak tara-

arak nereye odaklandığını saptayan "eye-tracking" sistemiyle donatılan Hyundai HCD-14 Genesis konsepti, ayrıca el hareketlerini tanıyan 3 boyutlu başka bir sisteme daha sahip. Dikkat dağıtıcı hareketlerin önüne geçmek için geliştirilen bu sistemler yolculuk esnasında sürücünün ulaşmak istediği navigasyon, multimedya birimleri, ses kontrolleri, HV/AC ve akıllı bağlantılara sahip birçok sistemin işlevlerini otomatik olarak aktif edebiliyor. Hyundai HCD-14 Genesis konseptinde doğrudan enjeksi-

yonlu, Çift Sürekli Değişken Valf Zamanlamalı (D-CVVT), ödüllü 5.0 litrelik Hyundai Tau V8 motor bulunuyor. 8 ileri otomatik şanzımanla combine edilen bu motorda vitesler, direksiyondaki kulakçıklarla manuel olarak da değiştirilebiliyor. Sürücüyü tanıyan ve kullanım özelliklerine göre ayarlar yapan Hyundai HCD-14 Genesis konseptinde optik bir tanıma sistemi sunulurken aynı zamanda yüksek beygirler elde edilmesini sağlayan seramik kaplı bir egzoz sistemine de yer verilmiş.

Infiniti Q50 Sedan

4519 mm uzunluğa, 1363 mm genişliğe ve 1723 mm yüksekliğe sahip olan Infiniti Q50'nin dingil mesafesi 2692 mm. İlk etapta sedan karosere sahip olan Q50'nin ileride Coupe ve Cabrio versiyonları da çıkacak. Nissan'ın premium markası olan Infiniti'nin yeni model isimlendirme anlayışı çerçevesinde Q harfiyle başlayan ilk modeli olan Q50, 2013 yazında ABD'de 3.7 lt V6 ve 3.5 lt hibrid motor seçenekleriyle satıl-

şa sunulacak. Diğer pazarlarda ise yaz sonundan itibaren farklı motor seçenekleri gündeme gelecek. Infiniti Q50 Türkiye'de ise 2013 yılının son çeyreğinde 4 silindirli benzinli ve dizel motor seçenekleriyle yollara çıkacak.



Jeep Grand Cherokee



Jeep Grand Cherokee, 2013 model yılı için makyajlanarak yeni yüze kavuşuyor. Otomobildeki en büyük yenilikse ZF'in 8HP70 kodlu 8 ileri oranlı TorqueFlite şanzıman. Makyajla beraber daha kısıp bakışlı farlara kavuşan Jeep Grand Cherokee'nin stop lambaları da yenilenmiş. Teknik olaraksa elektrik sistemi yenilenen makyajlı Grand Cherokee'de Powernet adlı sistem kullanılmış. Bu sayede otomobi-

lin üzerindeki modüller arasındaki iletişim hızlandırılmış.



Mercedes-Benz CLA

Mercedes-Benz'in yeni A Serisi platformlu yeni kompakt spor sedanı (üreticisi tarafından "dört kapılı coupe" tanımı yapılıyor) CLA, ona bir dünya rekoru getiren 0.22 Cd'lik rüzgar direnç katsayısına sahip. Mercedes-Benz ürün gamında

A Serisi ile C Serisi arasına yerleşecek CLA'nın uzunluğu 4630 mm, genişliği 1777 mm, yüksekliği ise 1437 mm. Ön tarafta motor kaputu üstündeki "powerdome" adlı çıkıntılar ve pırlanta-boncuk hissi veren radyatör ızgarası ile dikkat çeken





otomobilin yan görünümde fardan başlayıp kapı tutamaklarının alt tarafından devam ederek arka kapı kolunun altında biten ve arka kapı kolunun üst kısmında başlayıp stop lambalarına akan kat izleri tasarımda fark yaratıyor. Sportif ön konsol ise A Serisi ile benzer. Önde McPherson, arkada çok kollu bağımsız süspansiyon sistemine sahip CLA'da farklı beklentilere yönelik olarak konfor tipi ve opsiyonel olarak alınan spor tip süspansiyon (önde -20 mm, arkada -15 mm daha alçak) olmak üzere iki seçenek sunulacak. Otomobilde ayrıca 4Matic dört tekerlekten çekiş sistemi 7G-DCT çift

kavramalı şanzıman gibi opsiyonlar da olacak. Mayıs 2013'te Türkiye'de satışına başlanacak Mercedes-Benz CLA'nın Türkiye fiyatları henüz açıklanmadı.



Mercedes-Benz E 63 AMG

Kısa bir süre önce bilgileri ve fotoğrafları ortaya çıkan makyajlı (2013) Mercedes-Benz E Serisi'nin sportif seçenekleri olan AMG versiyonlarının da özellikleri açıklandı. Yeni yüzlü Mercedes-Benz E63 AMG'de şaşırtıcı yenilikler söz konusu. Bunlardan ilki artık 4Matic dört tekerlekten çekiş opsiyonunun sunulması, diğeri ise S adlı daha güçlü versiyonun sunulması. Makyajsız versiyonlarda bulunan 5.5 lt'lik turbo beslemeli V8 motor normal versiyonda 525 HP, Performans Paketi'ne sahip versiyonda ise 557 HP güç ürettiyordu. Şimdiyse E 63 AMG'nin giriş seviyesi 557 HP, S versiyonu ise 585 HP. Standart versiyon hem arkadan itişli, hem de 4Matic olarak alınabilirken, S versiyonu sadece 4Matic olarak alınabiliyor. Maksimum hızı 250 km/s ile elektronik olarak sınırlandırılmış bu otomobillerden özellikle E 63 AMG 4Matic S, 3.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresiyle göz dolduruyor. 4Matic aktarma sistemi ön-arka güç dağılımını yüzde 33-67 oranında yapıyor. Otomobillerde AMG SPEEDSHIFT MCT 7 şanzıman görev yapıyor.



Volkswagen CrossBlue Concept



ABD ve Kanada pazarı için tasarlanmış altı koltuklu CrossBlue Concept, 4987 mm uzunluğa, 2015 mm genişliğe ve 1733 mm yüksekliğe sahip. Dingil mesafesi 2980 mm olan araç, VW Grubu'nun birçok yeni modelinde karşımıza çıkacak ve şu an VW Golf 7, yeni Audi A3 gibi modellerde de kullanılan MQB adlı modüler platform üzerinde hazırlanmış. Dizel hibrid olan CrossBlue'da EA288 motor ailesine mensup 190 HP (140 kW) güç üreten TDI motor mevcut. Bu motor önde 40 kW, arkada 85 kW güç üreten elektrikli motorlarla birlikte görev yapıyor. Güç aktarımı ise 6 ileri oranlı DSG şanzıman ile sağlanıyor. Maksimum hızı 204 km/s olan VW CrossBlue'nun elektrik modundaki maksimum hızı ise 120 km/s. Otomobilin menzili sadece elektrikli kullanımda 33 km'ye ulaşabiliyor.

Nissan Resonance Concept



Nissan Resonance Concept, California'daki Nissan Amerika Tasarım Merkezi'nde global anlamda geliştirilen 5 kişilik bir crossover konsepti. 2.5 litrelik benzinli motor ile bir elektrikli motorun birlikteliğinden doğan hibrid teknolojili bir araç olan Nissan Resonance 2013, Xtronic CVT adı verilen yeni jenerasyon CVT şanzımana ve 4x4 çekiş sistemine sahip.



Toyota Furia Concept



Cesur çizgileri ile alışılmış ağırbaşlı Corolla algısının oldukça dışında olan Corolla Furia konsepti "Iconic Dynamism-İkonik Dinamizm" adlı yeni bir tasarım anlayışıyla şekillendirilmiş. Keskin burun yapısı, marşpiyeden arka tekerlek üstüne doğru akan kat izi ve arka kelebek cam hizasında yükselen cam çizgisiyle oldukça dinamik görünen bu sedan 4620 mm'lik uzunluğa, 1805 mm'lik genişliğe, 1425 mm'lik yüksekliğe ve 2700 mm'lik dingil mesafesine sahip. Corolla Furia'da kullanılmış LED teknolojili farlar ve stoplar otomobilin modern çizgisiyle uyumlu.

Fransızlardan crossover atağı

Peugeot 2008



Avrupa'da 2013 yılının bahar aylarında satışına başlanacak bu yeni şehir crossover'ının hedefi sadece Avrupa değil. Tüm dünya pazarlarına yönelik olarak tasarlanan bu B segmenti crossover'ın hedefi crossover pazarını genişletmek ve Peugeot markasına yeni müşteriler kazandırmak. Fransa'da (Mulhouse), Çin'de (Wuhan) ve Brezilya'da (Porto Real) üretilen Peugeot 2008, şehirli ve hareketli yaşam tarzına sahip insanların istekleri göz

önüne alınarak tasarlanmış. 4.16 m uzunluğa sahip Peugeot 2008'in kullanışlı ve modüler bir iç mekâna, hatchback otomobillerin kıvraklığına ve SUV'ların sağlamlığına sahip olacağı ifade ediliyor. Markanın yeni tasarım çizgisi kapsamında şekillendirilen Peugeot 2008, yüksek duruşu, 17 inçlik M+S lastikleri ve tavan raylarıyla bu tip bir otomobilden beklenen görsel zenginliği sunuyor.



Renault Captur

Captur'ün üç farklı karoser tipinin olumlu yanlarını bünyesinde topladığı ifade ediliyor. Bunlar bir SUV'un şık görünümü ve yüksek sürüş pozisyonu, bir MPV'nin modüler ve ferah iç alanı ve kompakt bir otomobilin kıvraklığı ve sürüş keyfi olarak tanımlanıyor. 4.12 metrelik uzunluğa sahip 2013 Renault Captur, Renault'un yeni tasarım diline uygun şekilde tasarlanmış. Captur'ün daha önce sergilenen konsept otomobilinden izler taşıyan seri üretim versiyonu, özellikle ka-

pıların alt bölgesindeki kıvrımlı hat ile dikkat çekiyor. Yerden yüksek yapısı, büyük jantları ve otomobilin etrafını saran plastik gövde koruyucular ise Captur'a maceracı bir hava katmış. İç mekânda MPV özellikleri sergileyeceği ifade edilen Renault Captur'ün ön konsolundaki havalandırma kumandaları ve gösterge tablosu yeni Clio'yla benzer. Konsolun genel hatlarıysa oldukça farklı. İç mekânda R-Link dokunmatik ekrana da yer verilecek.



En güçlü 4 kapılı Aston: Yeni Rapide S

Aston Martin tarihinin en güçlü 4 kapılı modeli olan Rapide S duyuruldu. GT sınıfının etkili modellerinden olan Rapide S, yeni burun yapısına kavuşmasının yanı sıra, önceki Rapide'e göre yüzde 17 daha güçlü. Rapide S'in 6.0 litrelik atmosferik V12 silindirli motoru 6750 d/d'de 558 HP güç, 5000 d/d'de 620 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 4.9 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı 305 km/s. Rapide S'in ön-arka ağırlık dağılım oranı ise yüzde 48:52 olarak ayarlanmış.



507 HP'lik C 63 AMG

Mercedes-Benz C 63 AMG Edition 507 adlı yeni bir versiyona kavuşuyor. Bu otomobil, adındaki ipucundan da anlaşılacağı üzere 507 HP gücünde, yani standart C 63 AMG'den 50 HP daha güçlü. 6208 cc hacminde V8 silindirli atmosferik benzinli motora sahip olan Mercedes-Benz C 63 AMG Edition 507'nin maksimum torku ise 610 Nm. Teknolojisini SLS AMG modelinden alan ve sedan, soupe ve station karoser seçenekleri bulunan otomobil, sedan ve coupe karoserlerde 0'dan 100 km/s hıza sadece 4.2 saniyede çıkıyor. Station karoserde ise bu değer 4.3 saniye. Otomobilin maksimum hızı ise 285 km/s ile elektronik olarak sınırlandırılmış.



Renault Scenic makyajlandı

Makyajlanarak yeni bir yüze, yeni özelliklere ve Scenic XMOD adlı crossover versiyona kavuşan Renault Scenic, Mart ayında Cenevre Motor Show 2013'te tanıtılmasının ardından, Mayıs ayında Türkiye'de satışa sunulacak. Makyajlı 2013 Renault Scenic ürün gamında 1.5 dCi 110 HP turbo dizel motor 6 ileri manuel ve çift kavramalı otomatik EDC şanzımanla sunulacak. Yeni Scenic 2013 ailesinde 1.6 16V 110 HP benzinli motora da yer verilecek. Avrupa'nın en çok satan kompakt MPV modeli konumunda olan Renault Scenic, makyajlı versiyonda da Scenic ve Grand Scenic karoserlerine sahip. İç mekândaki en önemli yenilikse, Renault R-Link teknolojisinin sunulmaya başlanması.



**SCENIC, MAKYAJLA
BİRLİKTE XMOD
ADLI CROSSOVER
VERSİYONA
KAVUŞACAK.**



Kia pro_cee'd GT Cenevre'yi bekliyor

Mart ayında gerçekleştirilecek olan Cenevre Otomobil Fuarı 2013'te sergilenecek olan Kia pro_cee'd GT yeni 1.6 GDI turbo benzinli motora sahip. 204 HP güç ve 265 Nm tork üreten motor, Kia pro_cee'd GT modelini 7.9 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Otomobilde Recaro koltuklar, led gündüz farları ve stoplar, aerodinamik tasarım, çift egzoz çıkışı ve 18 inç'lik jantlar dikkat çekiyor.



Makyajlı Renault Kangoo yüzünü gösterdi

Renault Kangoo'nun 2008 yılında satışa sunulan ikinci jenerasyon modeli, uzun bir aradan sonra ilk kez makyajlandı. 2013 Renault Kangoo ailesinde Laurens van den Acker tarafından tasarlanan yeni ön yüze yer verilmiş. Farların ve dış dikiz aynalarının da yenilendiği makyajlı Kangoo'nun iç mekânında da değişiklikler bulunuyor. Bunlardan en önemlileri yeni direksiyon simidi, daha kaliteli malzemeler ve ön konsol. İki farklı dingil mesafe-

sine sahip makyajlı Kangoo ailesinde 1.5 dCi motor 75, 90 ve 110 HP olmak üzere üç farklı güç çıkışı sunuyor.



Satışlar yüzde 9 azaldı

2012'de toplam otomobil satışı, 2011'e göre yüzde 6.27 azaldı. Yılın tamamında 146.604 adedi yerli, 409.676 adedi ise ithal olmak üzere toplam 556.280 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

Aralık ayında 19.069 adet yerli otomobil satıldı. Renault, Aralık ayında 9325 adetle yerli piyasanın yine önde gelen firması oldu. Ayrıca Renault yılın tamamında 66.909 adet yerli otomobil satarak genel klasmanda da lider olmuş oldu. Aralık ayında 4231 adet satan Fiat, yılın tamamında 35.521 adet yerli otomobil satarak bu sıralamada ikinci geldi. Onu 2198 adetlik Aralık satışıyla Honda takip etti. Bu yılın en dikkat çekici ithal markası olarak Volkswagen göze çarpıyor. İthal markalar arasında zaten lider olan Volkswagen yılın tamamında ulaştığı 66.792 adetlik satışla genel klasmanda ikinci oldu. Onun ardından Aralık ayında birinci, yılın tamamında ise ikinci olan Opel geldi. Yeni Focus ile istediği başarıyı yakalayamayan Ford, ithaller arasında ve genel klasmanda üçüncülük kürsüsünde yer aldı. Model sıralamasında hem Aralık ayında hem de yılın tamamında Fiat Linea'yı liderlik koltuğunda görüyoruz. Ancak bu sene hem B segmentinden hem de C segmentin-

den dışı rakipleri olacak. Yılın tamamını değerlendirecek olursak Renault Fluence ikinci, Ford Fiesta üçüncü geldi. 2013 yılı için tahminimiz şu yönde: Özellikle yurt dışı kaynaklı önemli bir kriz olmazsa, 2013 yılının satışları 2012'nin biraz üzerinde gerçekleşebilir (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Şubat.....	39.004	29.189
Mart	54.023	47.270
Nisan.....	53.835	45.645
Mayıs.....	56.302	50.460
Haziran.....	56.714	50.849
Temmuz.....	43.518	44.531
Ağustos.....	38.875	41.236
Eylül	39.964	49.360
Ekim	47.508	43.440
Kasım	44.951	52.297
Aralık.....	88.957	80.926
Toplam.....	593.519	556.280

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1 Opel.....	8536	49.143
2 Volkswagen.....	8316	66.792
3 Ford	5828	47.030
4 Dacia	4731	27.666
5 Toyota	4148	20.099
6 Hyundai.....	3900	25.141
7 Peugeot	3047	14.519
8 Nissan.....	2998	18.873
9 Mercedes-Benz	2578	12.730
10 ... Citroen	2175	14.711
11 ... BMW.....	1957	15.247
12 ... Chevrolet	1879	18.492
13 ... Kia.....	1878	11.870
14 ... Audi	1756	13.720
15 ... Skoda	1625	10.118
16 ... Fiat	1602	8774
17 ... Seat.....	1042	5811
18 ... Renault.....	777	5965
19 ... Volvo.....	774	5247
20 ... Honda	306	2728
21 ... Suzuki.....	215	1780
22 ... MINI.....	209	1758
23 ... Jeep	173	799
24 ... Subaru.....	164	640
25 ... SsangYong	160	946
26 ... Mitsubishi.....	150	1289
27 ... Geely	145	1019
28 ... Alfa Romeo.....	141	1052
29 ... Land Rover	129	1590
30 ... Mazda.....	119	810

Sıra Marka	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
31 ... Tata	98	684
32 ... Chery	92	810
33 ... Porsche.....	86	497
34 ... Lancia	55	276
35 ... Proton	22	760
36 ... Jaguar	15	84
37 ... Infiniti.....	11	41
38 ... Smart.....	8	96
39 ... Maserati	5	18
40 ... Ferrari	4	21
41 ... Aston Martin	2	10
42 ... Bentley.....	1	18
43 ... Lamborghini	0	2
Toplam.....	61.857	409.676

Not: Sıralamalar Aralık ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1 Renault.....	9335	66.909
2 Fiat	4231	35.521
3 Honda.....	2198	13.788
4 Hyundai.....	2086	18.524
5 Toyota	1219	11.862
Toplam.....	19.069	146.604



Skoda Citigo iyi başladı

Daha üç aydır piyasada olan Skoda Citigo satış adetleriyle dikkat çekiyor. Liderlik koltuğunda Aralık ayında Skoda Citigo'yu, yılın tamamında ise Fiat Panda'yı görüyoruz. Alfa Romeo ve Fiat 500 modelleri farklı tarzlarıyla Aralık ayında da ilk beşe girmeyi başardılar. 2012 yılında listeden çıkan Citroen C1 ve Peugeot 107 modelleri 2013'te tekrar üst sıralara çıkabilir.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1Skoda Citigo	51.....	114
2Fiat Panda.....	41.....	262
3Kia Picanto	40.....	180
4Alfa Romeo Mito	29.....	131
5Fiat 500.....	26.....	198

Yeni oyuncular sahnede

2013 yılı B segmenti açısından hararetli olacağı benziyor. Hyundai ve Fiat'ın B segmenti sedan sınıfındaki yerini 2013 yılında Citroen ve Peugeot alabilir. Hem C-Elysee, hem de 301 iyi bir grafik yakalamayı başardılar. Yeni Renault Clio HB de ciddi satış adetlerine ulaşmaya başladı. Ayrıca yeni Renault Symbol de bu yıl ortalığı hareketlendirecek. 2012 yılının bu sınıftaki lideri ise Ford Fiesta oldu.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1 Opel Corsa	3340.....	17.814
2 Renault Clio HB	3162.....	10.321
3 Ford Fiesta	2349.....	21.571
4 Volkswagen Polo	1704.....	17.537
5 Hyundai i20.....	2086.....	15.247
6 Dacia Sandero	1827.....	9008
7 Fiat Punto	1301.....	7286
8 Peugeot 301	994.....	1940
9 Renault Symbol	941.....	16.477
10 ... Citroen C-Elysee.....	851.....	1976



Fiat Linea lider tamamladı

C segmentinde uzun zamandır liderlik savaşı Fiat Linea ve Renault Fluence arasında yaşanıyor. 2012'de Linea 33.351 adetle en fazla satan model oldu. Ancak makyajlanan Fluence bu sene daha iddialı olacak. Ancak B segmentinde olmalarına karşın yeni Renault Symbol, Citroen C-Elysee ve Peugeot 301 modelleri 2013 yılında Fiat Linea ve Renault Fluence'in satışını olumsuz yönde etkileyebilir.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1 Fiat Linea.....	4224.....	33.351
2 Renault Fluence	4098.....	26.818
3 Opel Astra HB	3208.....	20.942
4 Toyota Corolla.....	2785.....	12.485
5 Honda Civic Sedan	2198.....	13.788
6 Volkswagen Jetta	1989.....	15.686
7 Hyundai Accent Blue.....	1956.....	10.117
8 Ford Focus Sedan.....	1751.....	15.513
9 Volkswagen Golf	1716.....	11.595
10 ... Opel Astra Sedan	1426.....	6076



Kazan kaynayacak

VW Passat, 2012'yi sınıfında lider olarak tamamladı. D segmentindeki ağırlığı 2012 yılında azalan Mercedes-Benz, 2013 yılında yeni CLA modeliyle bu sınıfa damgasını vurmaya hazırlanıyor. CLA'da, A Sınıfı'nda görev yapan 1.5 litrelik dizel ünitenin daha performanslı versiyonunun kullanılması halinde çok daha ciddi başarılar yakalayabilir.

Açık ara BMW 5 Serisi

Yıl içerisinde bir iki ay ön plana çıkmayan BMW 5 Serisi, hem Aralık ayında hem de yıllık bazda açık ara önde gitti. BMW 5 Serisi 2013 yılında da bu trendi devam ettirmeye çalışacak; ancak yenilenen Mercedes-Benz E Sınıfı belki buna dur diyebilir. Aralık ayında 537 adetlik satış gerçekleştiren Audi A6 modeli ikinci olurken, 516 adetlik satışla Mercedes-Benz E Sınıfı Aralık'ta üçüncü, yılın tamamında ise ikinci oldu.



Son hamle Mercedes-Benz'den

Yılın son ayında üst segment satışlarına Mercedes-Benz damgasını vurdu. S Sınıfı hem Aralık ayında hem de 2013 yılında lider oldu. Son zamanlarda iyi bir trend yakalayan ve patronların pek de şoförlere bırakmadığı sportif makam aracı CLS dikkatleri üzerine çekti. Audi A8 ciddi bir atak yaparken, Porsche Panamera modeli de 2012 yılında 95 adetlik satışa ulaşmayı başardı.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1	Volkswagen Passat	1594	11.888
2	Mercedes-Benz C Sınıfı	1010	6377
3	BMW 3 Serisi Sedan	948	6715
4	Volvo S60	502	2895
5	Skoda Superb	435	2221
6	Audi A4	429	3390
7	Peugeot 508	427	2706
8	Toyota Avensis	414	2315
9	Opel Insignia	355	2981
10	Renault Latitude	248	2176

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1	BMW 5 Serisi	601	3789
2	Audi A6	537	2516
3	Mercedes-Benz E Sınıfı	516	2908
4	Volvo S80	92	426
5	Jaguar XF	4	66

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1	Mercedes-Benz S Sınıfı	45	141
2	Mercedes-Benz CLS	35	124
3	Porsche Panamera	15	95
4	Audi A8	7	132
5	BMW 7 Serisi	7	84

Nissan Qashqai önde

Nissan Qashqai 2012 yılını lider tamamladı. En yakın takipçisi ise Dacia Duster oldu. Crossover ve kompakt SUV'ların olduğu bu segmentte 2013 yılında Renault Captur ve Peugeot 2008 gibi yepyeni modeller satışa sunulacak. Ayrıca Hyundai ix35 ve Kia Sportage da tıpkı 2012'de olduğu gibi yüksek satış adetlerini hedefleyecek.



Aralık'ta Porsche, 2012 genelinde Land Rover

Uzun zamandır SUV segmentinin tartışmasız başarılı markalarından biri olan Land Rover'ın 403 adet satan Range Rover Sport modeli 2012 yılının galibi oldu. Yenilendikten sonra daha dikkat çekiçi olan Porsche Cayenne modeli ise yılın son ayında ciddi bir atak yaparak Aralık ayının en fazla satan lüks SUV'u olmayı başardı. Artık bu segmentte Audi ve BMW markalarını pek göremiyoruz.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1	Nissan Qashqai	1831	10.586
2	Dacia Duster	1684	9582
3	Kia Sportage	1010	5556
4	Hyundai ix35	773	6087
5	Volkswagen Tiguan	680	5159
6	Nissan Juke	545	4478
7	Chevrolet Captiva	414	3628
8	Skoda Yeti	374	2376
9	Peugeot 3008	183	1099
10	Opel Mokka	155	647

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Aralık 2012	Ocak-Aralık 2012
1	Porsche Cayenne	62	352
2	Range Rover Sport	39	403
3	Jeep Grand Cherokee	37	279
4	Mercedes-Benz M Sınıfı	36	236
5	Volkswagen Touareg	31	139

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

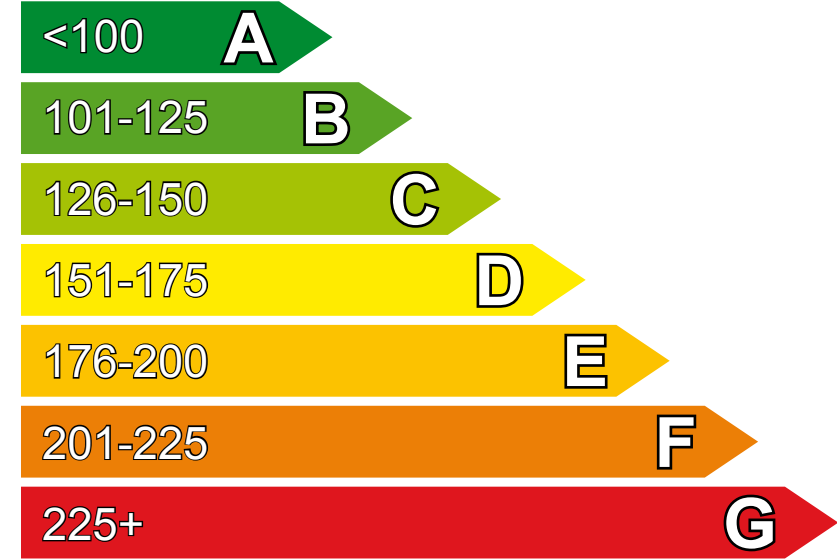
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



SİL BAŞTAN

Yeni nesil Auris, eskisinin izinden gitmeyerek tasarım olarak yeni bir sayfa açıyor.

Yazı: Tarık Akagün / Antalya

Fotoğraflar: Toyota Medya

İlk defa 1966 yılında yollara çıkan Toyota Corolla, çeşitli karoser gövdeleriyle satıldı ve dünyanın en çok satılan otomobil ismi oldu. Bilindiği gibi Avrupa pazarında kompakt hatchback'ler pazarın bel kemiğini oluşturmakta ve 2007 yılında Toyota Avrupa kompakt hatchback pazarındaki durumunu güçlendirmek için ce-

sur bir adım atarak kompakt HB otomobilini yeni bir tasarımla ve Auris ismiyle satmaya başladı. Ülkemizde de üretilen ilk nesil Auris, 2007-2012 arasında Türkiye'de 41 bin 15 adetlik satışa ulaştı ve Toyota'nın Türkiye'de en çok satılan ikinci modeli oldu.

İkinci nesil Auris ise 2012 Paris Otomobil Fuarı'nda gösterildi ve şimdi 2013 model yılı için ülkemizde sa-



tışa sunuluyor. Biz de e-otodergi olarak yeni nesil Toyota Auris'i Antalya'da düzenlenen basın test sürüşü etkinliğinde kullanma fırsatı bulduk. Yeni Auris ülkemizde 1.33 lt Dual VVT-i 99 HP, 1.6 lt Valvematic 132 HP benzinli ve 1.4 D-4D 90 HP turbo dizel motor seçeneklerine sahip. Donanım seviyesi ise Life, Active, Advance ve Premium olmak üzere dört tane.

Tasarım ve iç mekan

Birçok Toyota modeli için yıllardan beri "iyi otomobil, ama sıradan ve ruhu yok" klişesi otomobil editörleri tarafından dillendirildi. Bu gerçeğin farkında olan Toyota da tasarım ve etkileyicilik konularına daha fazla eğilmeye karar verdi ve markanın yeni hedeflerinden biri "daha fazla sürüş keyfi veren, daha çok sahip olunmak istenen ve duygulara daha çok hitap eden otomobiller yaratmak" olarak açıklanıyor. Yeni Auris, eskisinin yuvarlak hatlarının aksine son derece keskin ve gergin görünen bir tasarıma sahip. Arkadan görünüm bazı kişiler tarafından Hyundai i30'a benzetilse de otomobilin dış tasarımı sportif ve çekici. 2600 mm'lik dingil mesafesi ve 1760 mm'lik genişliği eskiyle aynı olan Auris'in uzunluğu 30



KESKİN HATLAR ÖN KONSOLDA DA DEVAM EDİYOR. ERGONOMİK AÇIDAN SORUNSUZ OLAN KONSOLUN GÖRSEL ÇEKİCİLİĞİ ALMAN RAKİPLERİNİN GERİSİNDE.

mm'lik artışla 4275 mm olmuş. Asıl farksa yükseklikte. Eski neslinde bir yarı MPV gibi olan Auris ikinci neslinde 55 mm alçalmış ve yüksekliği 1460 mm olmuş. Bununla beraber otomobilin taban yüksekliği de 10 mm düşürülmüş. Alçalan tavan otomobilin ön yüzey alanını ufaltarak rüzgar direnç katsayısının 0.292 Cd'den, 0.277 Cd'ye indirgenmesinde pay sahibi olmuş. Bunun dışında gövde altındaki kaplamalar da aerodinamiği iyileştirecek tarzda tasarlanmış.

İç mekan belki de otomobilin en fazla eleştiri alabilecek bölümü. Dik tasarımı kokpitin ergonomi olarak belirgin bir problemi yok. Kumandalar anlaşılır ve kolay kullanımlı. Ama dik tasarımı bu kokpit tasarımının herkese hitap etmeyeceği bir gerçek. Kalite hissi olarak ise subjektif bir değerlendirme olsa da bence bu sınıftaki Golf ve i30 gibi rakiplerinin biraz gerisinde. Kokpitin üst kısmında yumuşak plastik malzeme kullanılmış olması da bu gerçeği değiştiremiyor. Arka koltuklarda baş mesafesi sorunu yok, bununla birlikte koltuk yapısının değiştirilmesi sayesinde diz mesafesi 20 mm iyileştirilmiş. Bagaj hacmi de 354 lt'den 360 lt'ye yükselmiş.



ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ 20 MM ARTTIRILMIŞ. GÖSTERGELER SPORTİF. KAPI İÇİ CEBİ PET ŞİŞE KOYMAYA UYGUN.



Sürüş özellikleri

Otomobilin dış tasarımından sonra en fazla dikkat çeken yanı kuşkusuz ki sürüş özellikleri. Koltukları rahat olan Auris'in sürüş pozisyonu da yere 40 mm yaklaştırılmış. Ayrıca direksiyonun sürücüye doğru yaptığı açı da 2 derece düşürülmüş. Bu sayede otomobile daha hakim bir sürüş pozisyonu sağlanmış. Kullandığımız otomobilde 132 HP'lik 1.6 lt Valvematic motor ve Multidrive S adlı CVT (sürekli değişken oranlı) şanzıman kombinasyonu vardı. Hatırlanacağı gibi eski Auris'te manuel şanzımanın yanı sıra 4 ileri otomatik şanzıman seçeneği sunuluyordu ve otomatik şanzımanlı versiyonların motor gücü, manuellere aksine 132 HP değil, 124 HP idi. Artık 1.6 lt'lik motorun gücü her iki şanzımanda da 132 HP. Otomobilde bulunan 132 HP'lik motor ve CVT şanzıman birlikteliği bazı rakiplerindeki turbo motor + çift kavramalı şanzıman birlikteliklerine göre daha ağırkanlı bir performans sunuyor. Ama genel olarak yeterli. Bilindiği gibi CVT şanzımanlarda güç aktarımı iki konik kasnak arasında çalışan bir kayış sayesinde yapıldığından vites geçiş sarsıntısı diye bir şey söz konusu değil. Yine bu şanzımanların bir

özelliği olarak dip gaz yapıldığında motor devri maksimum güç devri civarına sabitleniyor ve otomobil o şekilde hızlanıyor. Dilendiği zaman şanzımanı manuel veya sport kullanım seçimlerinde, önceden belirlenmiş vites oranları üzerinde 7 ileri oranlı olarak da kullanmak mümkün. Otomobilin alçalan yüksekliği ve düşürülen ağırlık merkezi, yol tutuşun iyileştirilmesinde büyük pay sahibi. Bu al-

çalma neticesinde daha süspansiyon sistemi daha konforlu tasarlanabilmiş ve darbe emişi daha iyi. Çünkü daha önceden yüksek gövdede güvenilir yol tutuş sağlamak için daha sert süspansiyon kullanılması zorunluluğu vardı. Bununla birlikte direksiyon tepkileri de hassaslaştırılmış. 1.6 litrelik versiyonlarda arka süspansiyon sisteminin çift salıncaklı, diğer versiyonlarda biraz daha basit olan torsiyon çu-

buklu sistem olduğunu da belirtelim.

Sonuç

Yeni Auris eskisinden daha iyi konfora, daha iyi yol tutuşa ve daha iyi sürüş özelliklerine sahip. Standart sunulan güvenlik ekipmanları da göz dolduruyor. Bununla beraber yakıt tüketim değerlerinde de iyileşmeler var. Ama iç mekan tasarımı herkese hitap etmeyebilir.

Toyota Auris 1.6 Multidrive S

Fabrika verileri

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

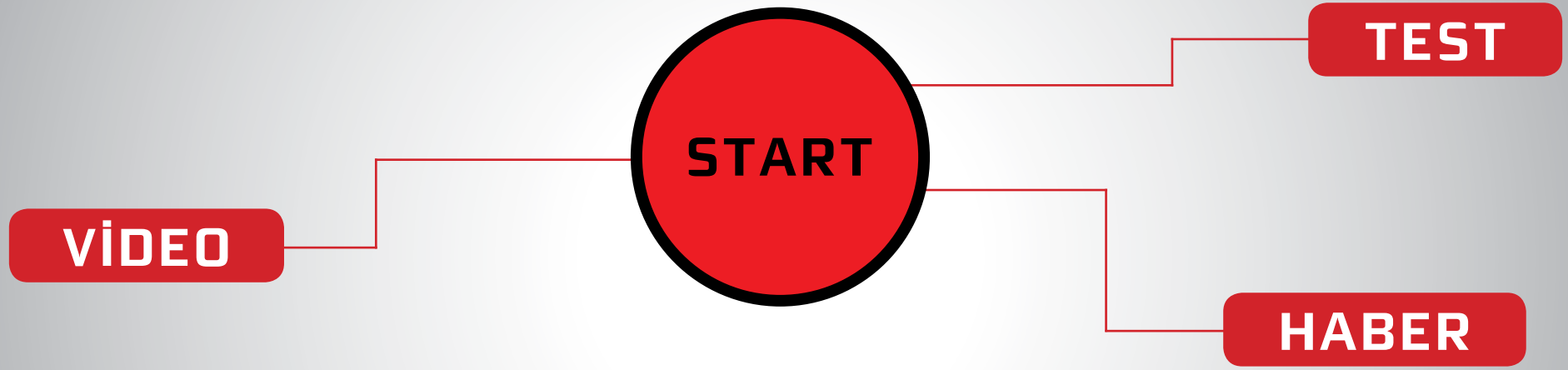
+ Yol tutuş, direksiyon tepkileri

- Ön konsol tasarımı

134 g/km



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

ÜÇ ÜÇLÜK

Üç kapılı A3, 1.6 lt hacim, dizel motor ve otomatik (çift kavramalı) üçlüsünü premium bir şekilde bir araya getiriyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Ülkemizde premium otomobil markalarında bile en çok aranan silindir hacmi, yakıt türü ve şanzıman kuşkusuz ki 1.6 + dizel + otomatik. İşte Audi'de kompakt sınıftaki temsilcisi A3'te bunları 1.6 lt + dizel + çift kavramalı şanzıman olarak sunuyor. Ailenin 5 kapılı üyesiye Mart ayında ülkemizde olacak.

İlk defa 1996 yılında yollara çıkan ve kompakt premium sınıfın yaratıcısı olarak tanımlanan Audi A3, üçüncü nesil olarak 2012 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı. VW Grubu'nun MQB (Modularer Querbaukasten-Modular Transverse Matrix) olarak isimlendirilen modüler platformu kullanılarak üretilen yeni A3, eskisini andırır da yere daha basık ve yola yapışık duruşuyla kesinlikle daha etkileyici. Üstelik farlarda kullanılan LED ışık bantları da otomobile ekstrasından görsel cazibe katıyor. Ön tekerleklerin ön tampona biraz daha yaklaştırılmasıyla tasarım olarak göze daha dengeli gelen otomobilin 4237 mm'lik uzunluğu eskisinden sadece 2 mm daha azken, 1777 mm'lik genişliği eskisin-



SADE ÖN KONSOLUN KALİTE HİSSİ ÇOK İYİ. EKRAN GİZLENEBİLİYOR. HAVALANDIRMA ÜFLEÇLERİ İLERİ-GERİ HAREKETLERİYLE HAVAYI YAYARAK VEYA ODAKLAYARAK ÜFLÜYOR. MMI KUMANDASININ KULLANIMI KOLAY.



den 12 mm daha fazla, 1421 mm'lik yüksekliği ise aynı. Dingil mesafesi ise 23 mm artışla 2601 mm olmuş.

Otomobilin dışı ilk anda eskiyi anımsatsa da, iç mekanda çok farklı bir his yaşıyor. Kalite hissi eskiye göre yükseltilmiş. İnce yapılı ön konsolun kapılara doğru kavis yapan çizgisi iç mekanı ferah gösteriyor. Aynı

ca iç mekana serpiştirilmiş alüminyum dekorlar detay olarak çok şık ve adeta özel olarak işlenmiş gibi duruyor. Çevirmeli kumandası vites konsolunda bulunan MMI sisteminin ultra ince (11 mm) ekranını orta konsoldaki bir düğmeye basarak elektrikli olarak açıp-kapatabilmek mümkün. Aynı hızda elektronik sürüş destek sistemi, start-stop sistemi ve Drive Select

kumanda düğmesi de mevcut.

Arka koltuklarda sunulan yaşam alanı tatminkar. Fakat arka koltuğa geçmek için sürücü koltuğu öne yatırıldığında, koltuğun ayarı bozuluyor ve tekrar ayarlamak gerekiyor. olan otomobilin bagaj hacmi 365 lt. Bu değer yeni Mercedes-Benz A Sınıfı'nda 341 lt, BMW 1 Serisi'nde ise 360 lt.

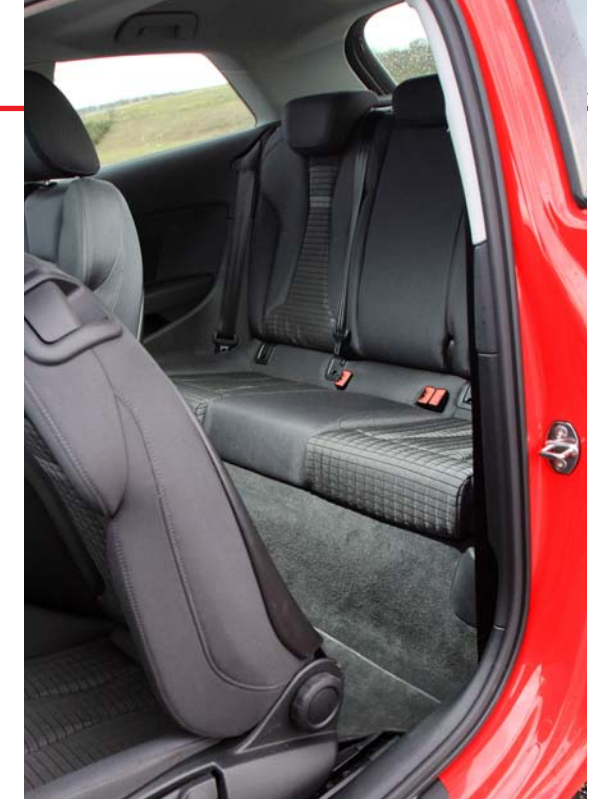
Sürüş özellikleri.

Size 1.6 TDI motoru uzun uzadıya anlatmayacağım. 3000-4000 d/d aralığında 105 HP maksimum güç üreten bu motor 250 Nm'lik maksimum torkunu 1500-2750 d/d aralığında üretiyor. 7 ileri oranlı çift kavramalı S tronic şanzımanla kombine edilmiş bu motorun sesi rahatsız edici değil. Çekiş ve performans olarak da tatmin-



kar. Çift kavramalı şanzıman hızlı ve sarsıntısız geçişlere sahip. Otomobilin sürüş karakterine Drive Select'le müdahale edebilmek mümkün. Orta konsoldaki düğme veya MMI kumandasıyla hükmedilen bu sistemde dinamik, kişisel (direksiyon ve şanzıman tepkilerini farklı ayarlama imkanı sunuyor), verimlilik, konfor ve otomatik olmak üzere 5 seçenek mevcut. Bunlar arasında en ilginç verimlilik modu. Çünkü bu modda ayak gazdan çekildiğinde şanzıman boşa alınıyor ve adeta otomobilin yolda akması sağlanıyor. Bu da aynı yakıtla daha fazla yol yapabilme imkanı ta-

nyor. Tekrar gaz ya da frene basıldığındaysa sistem uygun vitesi sarsıntısızca seçiyor ve kavramayı yapıyor. Otomobilimiz Ambition seviyesindeydi. Bilindiği gibi A3'lerde Attraction, Ambition ve Ambiente olmak üzere 3 donanım seviyesi var. Ambiente bunlar arasındaki sportif donanım. Bu kapsamda otomobilde diğer kardeşlerinden farklı olarak spor süspansiyon bulunuyor. Önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyona sahip A3 1.6 TDI çok dengeli bir otomobil. Bununla beraber direksiyonun yönlendirmesi de çok iyi ve ayrıca ele çok iyi oturuyor.



RAHAT ÖN KOLTUKLARIN MİNDERLERİ BACAĞI DESTEKLEYECEK ŞEKİLDE UZATILABİLİYOR. ARKA KOLTUKLARDAKİ ALAN YETERLİ AMA, ARKAYA GEÇİŞTEN SONRA SÜRÜCÜ KOLTUĞUNUN AYARI BOZULUYOR. DRIVE SELECT KUMANDASI ÖN KONSOLDA.



Audi A3 1.6 TDi S Tronic Ambition

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, turbodizel
 Şanzıman: 7 ileri oranlı çift kavramalı
 Maksimum güç: 105HP @ 3000-4000 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2750 d/d
 Maksimum hız: 195 km/s
 0-100 km/s: 10.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4237 / 1777 / 1421mm
 Bagaj hacmi: 365-1100 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 4.8 / 3.4 / 3.9 lt / 100 km
 Baz fiyat: 74.579 TL

+ Kalite hissi, yol tutuş, tüketim

- Arka koltuklara geçiş, ön koltuk arkasında cep yok

102 g/km **B**

Sonuç

Audi A3 1.6 TDI S tronic'in giriş donanım seviyesi olan Attraction'ın başlangıç fiyatı 74.579 TL, bu sayfalarda görülen otomobilin donanım seviyesi olan Ambition'ın başlangıç fiyatı ise 79.254 TL olarak açıklanıyor. Opsiyonlarla zenginleştirilmiş (xenon plus

farlar, Advance Paket, direksiyondan kumandalı şanzıman ve çok fonksiyonlu spor deri direksiyon simidi, panoramik cam tavan) olan test aracımızın fiyatıysa 92.370 TL'yi buluyor. Audi A3 1.6 TDI, kolay kullanımlı, düşük tüketimli ve kaliteli iç mekan sunan bir araç.



AİLENİN DİNAMİK SEÇENEĞİ

C Serisi'nde Mercedes-Benz tarafından "Üç gövde, üç hayat, tek motor" sloganıyla satışa sunulan 1.6 litre turbo benzinli motora sahip "sedan", "station" ve "coupe" gövde seçenekleri arasında en dinamik tasarımlı olan coupe'yi bu ayki sayfalarımıza konuk ettik.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Türkiye'deki vergi sistemine uygun bir ünite olan 1.6 turbo benzinli motor, Mercedes-Benz C Serisi'nin üç farklı gövde seçeneğinde yer alıyor. e-otodergi olarak sedan ve station (Estate) versiyonları daha önce yayın-

lamıştık. Şimdi sıra serinin en dinamik tasarımlısı olan C 180 Coupe'de.

0.27 cd'lik tasarım

Göze son derece dinamik gelen bir dış tasarıma sahip olan ve bu özelliğini 0.27 Cd'lik rüzgar sürtünme katsayısıyla teknik özelliklerine de yansı-

tan Mercedes-Benz C 180 Coupe'nin uzunluğu 4590 mm, genişliği 1770 mm, yüksekliği 1406 mm. Otomobilin dingil mesafesi ise 2760 mm. Büyük kapılara (ve maalesef biraz ağır) sahip olan otomobilin bagaj hacmi ise, bir coupe'den beklenenden daha büyük: 450 litre.

Ön konsol farklı değil

C 180 Coupe'nin ön konsolu ailenin diğer iki üyesiyle aynı. Kaliteli malzeme ve işçiliğe sahip olan araçta eşya gözü ve bardaklık konusunda bir eksiklik bulunmuyor. Gösterge birimleri rahat okunuyor, kumanda birimleri de ergonomik yerleştiril-



KARDEŞLERİYLE AYNI OLAN KALİTELİ ÖN KONSOLDA SPORTİF TASARIMLI GÖSTERGE BİRİMLERİ RAHAT TAKİP EDİLİYOR. KLİMA HIZLI VE ETKİN ÇALIŞIYOR.



miş. Klima hızlı ve etkin çalışıyor. AUX ve USB girişleri kol dayamanın içinde bulunuyor. Otomobilin iki kapılı olması, arka koltuğa iniş-binişi biraz zorlaştırıyor. Öte yandan arka koltuktaki diz ve baş mesafeleri de elbet-

te sedan ve station karoserlerdekinden daha kısıtlı. Buradaki sabit kafa-
lıklı koltuklar ise bu modele özel.

Vergi dostu 1.6 motor

Adındaki 180 ifadesine kanma-

yın: C 180 Coupe'de 1.6 litrelik turbo benzinli motor bulunuyor. 5300 d/d'de 156 HP güç ve 1250-4000 d/d aralığında 250 Nm tork üreten motor, otomobile 223 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 0-100 km/s hızlanma de-

ğeri ise 8.5 saniye. Fabrika verisi-
ne göre 100 km'de ortalama 6.1 litre benzin tüketen otomobilin boş ağırlığı 1505 kg. 142 g/km olduğu belirtilen karbondioksit salımı C harfine denk geliyor. İstendiğinde ön konsol-



daki "eco" butonuyla iptal edilebilen Start&Stop sistemi, düşük yakıt tüketimine katkı sağlıyor. 1.6 litrelik motorun en önemli özelliklerinden biri ise nispeten düşük bir vergi dilimine denk gelmesi ve bu sayede hem ilk satın alma hem de kullanım sırasında düşük vergiye sahip olması.

Sürüşü nasıl?

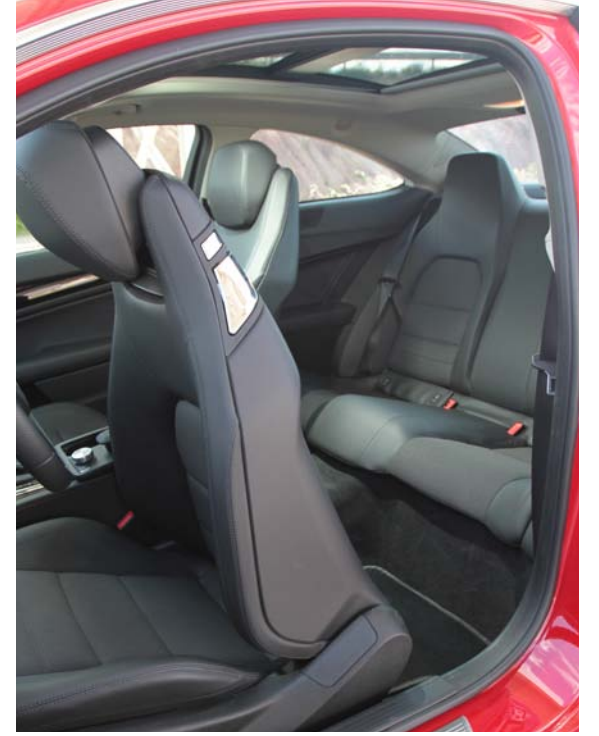
Dinamik dış tasarımına karşın konfor odaklı bir kullanımı bulunan C 180 Coupe; hızlı ve sessiz çalışan şanzımanı, başarılı yol tutuş özellikleri, direkt çalışan direksiyon sistemi ve turboyla gelen performans sayesinde sürücüsüne hiçbir sıkıntı yaşatmıyor. Görüş açılarında da bir sorun bulunmuyor. Frenleme hissi ve performansı iyi. Elbette bu karoserde daha iyi bir performans bekleyen Mercedes-Benz severler, bütçeleri doğrultusunda 176.700 TL baz fiyatlı C 250 Coupe'ye ve hatta 421.300 TL etiketli C 63 AMG Coupe'ye yönelebilirler.

Baz fiyatı 112.500 TL

Mercedes-Benz C 180 Coupe, bu sayfalardaki Sport donanım seviyesinde 112.500 TL'lik baz fiyata sahip. Aynı motorda AMG donanım seviyesinin baz fiyatı ise 128.500 TL.



ÖN KOLTUKLAR RAHAT VE YAN YÜKSELTİLER VÜCUDU İYİ SARIYOR. ARKA KOLTUĞA GEÇİŞ TÜM COUPE'LERDEKİ GİBİ ZAHMETLİ. BU ALANDAKİ OTurma ALANI DA KISITLI. START&STOP SİSTEMİ ECO BUTONU ARACILIĞIYLA KAPATILABİLİYOR. AUX VE USB GİRİŞLERİ KOL DAYAMANIN İÇİNDE. CAM TAVAN FERAHLIK SAĞLIYOR. FAR KUMANDALARI SOLDA.



Mercedes-Benz C 180 Coupe Spor

Fabrika verileri

Motor: 1595 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman: 7 ileri otomatik (7G-Tronic Plus)
Maksimum güç: 156 HP @ 5300 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @ 1250-4000 d/d
Maksimum hız: 223 km/s
0-100 km/s: 8.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4590 / 1770 / 1406 mm
Bagaj hacmi: 450 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.9 / 5.1 / 6.1 lt/100 km
Baz fiyat: 112.500 TL

+ Vergi dilimi, MTV, şanzıman, bagaj hacmi

- Arka koltuk için iniş-biniş, diz ve baş mesafeleri

142 g/km

C



ZEMİN SEÇMİYOR

Audi A4'ün crossover modeli allroad, quattro çekiş sistemi ve s tronic şanzımanı ile asfaltta konforlu, hafif arazide ise sorunsuz sürüş sağlıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Alman premium otomobil üreticisi Audi'nin orta sınıfta yer alan A4 modeli; sedan, avant ve allroad olmak üzere üç farklı karosere sahip. Bu ayki sayımıza konuk olan allroad, farklı gövde yapısı ve hafif arazi kullanımına yönelik dış tasarım detaylarıyla A4'ün crossover versiyonu olarak dikkat çekiyor.

37 mm daha yüksek

A4 allroad standart A4 modellerinden 37 mm daha yüksek bir gövdeye sahip. Bu da onun hafif arazide sorunsuz kullanılmasını sağlıyor. Otomobi-



lin ön (1583 mm) ve arka (1574 mm) iz genişlikleri de standart karoserden farklı. A4 allroad 4721 mm uzunluğa, 1841 mm genişliğe ve 1495 mm yükseklığe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2805 mm. Uzatılmış motor kaputu, alüminyum tavan rayları, kapı eşiklerindeki "allroad quattro" logoları, dikey krom çubuklu ön ızgara ve özel tasarımı jantlar, bu modeli farklı kılan özellikler arasında yer alıyor. 1745 kg boş ağırlığı bulunan A4 allroad'un bagaj hacmi 490 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1430 litreye çıkıyor. Bagaj zemininin alt kısmında tam boy stepne yerine, sizi en yakın lastik tamircisine ulaştırmayı amaçlayan bir lastik yerleştirilmiş. Bunun amacı ise ağırlığı azaltmak ve bagaj hacmini arttırmak. Elektrikli olarak açılıp kapatılabilen bagajın zemininde yer alan raylı sistem sayesinde, çeşitli yükleme kombinasyonları yaratmak mümkün. Bagaj kapağının camının bağımsız olarak açılmaması ise (yeni BMW 3 Serisi Touring'de açılıyor) bir olumsuzluk.

İç mekanda Audi kalitesi

Otomobilin iç mekanı, Audi modellerinden beklenen kalitede. Malzeme



**İÇ MEKANDA MALZEME
VE İŞÇİLİK ÜST DÜZEYDE.
GÖSTERGELER ŞIK
VE SPORTİF. ESP VE
START&STOP BUTONLARI
VİTES KOLU BÖLGESİNDE.**



ve işçiliğin üst düzeyde olduğu kokpit; şık ve okunaklı göstergelere, ergonomik yerleştirilmiş kumanda birimlerine, yeterli sayıda eşya gözü ve bardaklığa, üç kollu direksiyon simidine ve rahat koltuklara sahip. Otomobil, arka koltukta iki yetişkin için yeterli diz, baş ve omuz mesafelerini sunuyor. İki yetişkin diyoruz, çünkü zemindeki yüksek şaft tüneli çıkıntısı, arka koltuğun orta kısmına bir yetişkinin oturmasını engelliyor. Klima hızlı ve etkin çalışıyor. Ses sistemi de kaliteli. Ön konsolun üst kısmındaki Audi Infotainment ekranı, tüm sistemi kontrol ve kumanda etmeyi sağlıyor. 2011 yılında makyajlanan ve bu haliyle Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılan otomobilin iç mekanda AUX ve USB bağlantı noktasına sunmaması ise yaşadığımız dönemde önemli bir eksiklik.

TDI motor, quattro ve s tronic

Test aracımızda çok başarılı üç özellik var: 2.0 TDI motor, dört tekerlekten çekiş sistemi quattro ve 7 ileri otomatik şanzıman s tronic. Motor 4200 d/d'de 177 HP güç ve 1750-2500 d/d aralığında 380 Nm tork üretiyor. A4 allroad 2.0 TDI quattro s tronic'in 0-100 km/s hızlanma süresi 8.1 sani-



KOLTUKLAR HEM ÖNDE HEM DE ARKADA RAHAT VE KONFORLU. 490 LT'LİK BAGAJ 1430 LT'YE KADAR ÇIKIYOR. KAPAK ELEKTRİKLİ. TAM BOY STEPNE YOK.



**210 KM/S MAKSİMUM HIZA
ULAŞABİLEN OTOMOBİLİN 0-100
KM/S HIZLANMA SÜRESİ 8.1 SANİYE.**



ye, maksimum hızı ise 210 km/s. quattro çekiş sistemi aracın yere her zaman sağlam basmasını sağlarken; 7 ileri s tronic şanzıman, sessiz ve hızlı çalışmasıyla övgüyü hak ediyor. "D" (Drive) ve "S" (Sport) seçenekleri sunan şanzımanda, vites değişimleri istendiğinde direksiyon simidindeki kolcuklarla manuel olarak da yapılabilir. Otomobilin fabrika verisi

yakıt tüketimi ortalama 6.0 lt/100 km. Biz de testimiz boyunca benzer bir tüketim gözlemledik: 6.4 lt/100 km. A4 allroad'un karbondioksit salımı ise 156 g/km. Start-Stop sistemi ve enerji geri kazanım sistemi, yakıt tüketiminde tasarruf sağlıyor.

Sürüşü nasıl?

Şık, modern ve sportif tasarımıyla

ilgi çeken otomobil; "yüksek" değil ama "yeterli" performansı sunan motoru, başarılı yol tutuş sağlayan quattro çekiş sistemi, konforlu s tronic şanzımanı, yerden yükseltilmiş gövdesi ve direkt çalışan direksiyonuyla başarılı sürüş özelliklerine sahip. Hem asfaltta hem de hafif arazide sorunsuz yol alan otomobilin frenleme hissi ve performansı da iyi. Görüş açıları so-

runsuz. Otomobilin başarılı süspansiyon sistemi, ne yol tutuştan ödün veriyor ne de konforu olumsuz etkiliyor. Motor sesi iç mekana sızmazken, test aracımızda bulunan cam tavanın çıkırtı yapması kayıtlarımıza geçti. Deneyimlerimize göre, Türkiye gibi bozuk yollara sahip bir ülkede mümkün olduğunca cam tavan satın almamak en mantıklısı. Çünkü bu sistemler, bir

süre sonra ses yapmaya başlayabiliyor.

Fiyatı 65.682 Euro

Audi A4 allroad 2.0 TDI 177 HP quattro s tronic'in Türkiye baz fiyatı 65.682 Euro. Bu fiyatı A4'ün aynı motor, çekiş sistemi ve şanzımana sahip

sedan karoseriyle (53.781 Euro) karşılaştırsak 11.901 Euro ve avant (station) karoseriyle (56.134 Euro) karşılaştırsak 9548 Euro fark buluyoruz. Eğer A4 satın almayı düşünüyorsanız, size tavsiye edeceğim karoser, eğer biraz daha fazla para verebilecekse, kesinlikle allroad'dur.

Audi A4 allroad 2.0 TDI 177 HP quattro s tronic

Fabrika verileri

Motor:1968 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
 Şanzıman: 7 ileri otomatik (s tronic)
 Maksimum güç: 177 HP @ 4200 d/d
 Maksimum tork: 380 Nm @ 1750-2500 d/d
 Maksimum hız:210 km/s
 0-100 km/s: 8.1 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4721 / 1841 / 1495 mm
 Bagaj hacmi: 490-1430 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.0 / 5.4 / 6.0 lt/100 km
 Baz fiyat:65.682 Euro

+ Tasarım, yol tutuş, kalite, tüketim, şanzıman, bagaj hacmi

- Arka cam bağımsız açılmıyor, AUX ve USB çıkışı yok

156 g/km

D



Bİ KAĞVE?

Adını Arap kahvesi “Moka”dan alan Opel’in crossover modeli Mokka, 1.6 115 HP versiyonunda sade ve sütlü olarak tanımlayabileceğimiz Enjoy ve Cosmo seçeneklerine sahip. Bakalım sürüş izlenimimizi okuduktan sonra canınız bu kahveyi çekecek mi?

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



General Motors markalarından Buick'in Encore modelinin platformunda geliştirilen Opel Mokka, markanın yeni crossover modeli olarak ilk kez 2012 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılmıştı. 1.4 turbo 140 HP ve 1.6 atmosferik 115 HP olmak üzere iki benzinli ve bir de 1.7 litrelik 130 HP turbo dizel motor seçeneklerine sahip olan Mokka, e-otodergi'ye 1.6 lt 115 HP Cosmo modeliyle konuk oldu.

Dış boyutları şehre uygun

Opel Mokka 4278 mm uzunluğa, 1777 mm genişliğe ve 1658 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2555 mm. Bu boyutlar, Opel ürün gamında küçük sınıf hatchback model Corsa ve küçük MPV Meriva'ya oldukça yakın. Bu da Mokka'nın şehir içi kullanımında herhangi bir sorun çıkarmaması sağlıyor. Dar sokaklarda ve park alanlarında rahat manevra yapabileceğiniz Mokka, 362 litrelik bagaj hacmiyle de dikkat çekiyor. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1372 litreye kadar çıkıyor. 1260 kg boş ağırlığa sahip olan Mokka, 1.6 benzinli ve



**ADIYLA UYUMLU
KAHVERENGİ İÇ MEKANDA
KALİTELİ MALZEME
KULLANILMIŞ. GÖSTERGE
BİRİMLERİ RAHAT
OKUNUYOR. ECO BUTONU
ÖN KONSOLDA.**



RENK UYUMUYLA DİKKAT ÇEKEN KOLTUKLAR RAHAT. ARKADA COSMO DONANIMINDA BARDAKLIKLIL KOL DAYAMA VAR. BU BÖLGEDE DİZ VE BAŞ MESAFELERİ DE YETERLİ. OMUZ MESAFESİ İSE ÜÇ YETİŞKİN OTURUNCA KISITLI. KOL DAYAMANIN ARKA KISMINDAKİ EV TİPİ PRİZİ KULLANARAK LAPTOP ŞARJ ETMENİZ BİLE MÜMKÜN.



1.7 dizel versiyonlarda 4x2, 1.4 turbo benzinli versiyonda ise 4x4 aktarma sistemine sahip. Ancak gövdenin ön tarafında yerden yüksekliği azalan (bir nevi kambur) tasarım dolayısıyla, biraz yüksek engellerden aşarken ön tamponu vurmamak işten bile değil. Ama zaten bu otomobili satın alan kişilerin ağır arazi koşullarına girmeyecekleri de aşikar.

İç döşeme kahve tadında

Opel Mokka'nın adı, Türkçede Moka olarak okunan Arap kahvesinden geliyor. Bu durum, iç mekandaki döşeme seçimini de etkilemiş. Test aracımızda yer verilen kahverengi ön konsol ve koltuk döşemeleri, otomobilin adıyla son derece uyumlu ve ayrıca göze de hoş geliyor. Mokka'nın iç mekanı, işlevsel özellikleriyle dikkat çekiyor. Toplam 19 saklama alanı-

nın bulunduğu araçta iki adet kapaklı torpidonun yanı sıra birçok irili-ufaklı ve kapaklı-kapaksız eşya gözü bulunuyor. Bardaklık konusunda da bir sorun yok. Cosmo donanımında ön yolcu koltuğunun altında bir çekmece ve arka koltukların ortasında bardaklıklılı kol dayama da yer alıyor. İşlevsellik demişken; AUX ve USB girişlerinin küllüğün içinde yer aldığını ve kolay kullanıldığını, ayrıca orta konsolun arka koltuğa bakan kısmında bir adet ev tipi priz bulunduğunu da belirtelim. İç mekanda malzeme ve işçilik kalitesi yeterli. Gösterge birimleri rahat okunuyor ve kolay takip ediliyor. Kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş.

Motor düşük performanslı

Test aracımızda yer alan 1.6 litrelik atmosferik benzinli motor, 6000

d/d'de 115 HP güç ve 4000 d/d'de 155 Nm tork üretiyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, otomobile 174 km/s'lik maksimum hız ve 12.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. 1260 kg boş ağırlığa sahip aracı ilk kalkış anında çekmekte zorlanan ve düşük devirlerde isteksiz bir tavır sergileyen motor, otoyol kullanımında da 6'ncı vitesin olmaması dolayısıyla yüksek devir kullanımını mecbur kılıyor ve bu nedenle yakıt tüketimi ve motor gürültüsü artıyor. Fabrika verilerinde 6.5 lt/100 km olarak verilen ortalama tüketim, bizim kullanımınızda 7.8 lt/100 km olarak gerçekleşti. Şehir içi dur-kalk trafiğinde ise Start&Stop sistemi imdada yetişiyor ve yakıt tüketiminde tasarruf sağlıyor. Bu sistem, kullanılmak istenmediğinde ön konsoldaki "eco" butonuyla kapatılabilir.

Sürüşü nasıl?

Önden çekişli test aracımız, yüksek oturma konumu sayesinde yola hakim bir kullanım sunuyor. Aynalar ve arka cam biraz küçük olsa da, görüş açıları problemli sayılmaz. Geri manevralar sırasında park sensörü güvenlik sağlıyor. Direksiyonun tepkile-



**YANDAN
BAKILDIĞINDA
YERDEN
YÜKSEKLİĞİN
ÖNE DOĞRU
GİDİLDİKÇE AZALDIĞI
NET OLARAK
GÖRÜLÜYOR. 362
LT'LİK BAGAJ
1372 LT'YE KADAR
ÇIKIYOR. TUTAMAK
İŞLEVSEL.**



ri yerinde, ancak yüksek karoser, her ne kadar ESP standart olarak sunulsa da, deneyimsiz sürücülerin keskin virajlara hızlı girmemelerini gerektiriyor. Vites geçişleri net ve sorunsuz. Yokuş Kalkış Destek Sistemi, manuel şanzımandan çekinen sürücülere, ilk kalkış anında bir nebze olsun katkıda bulunuyor. Yol tutuşu tehlikeye atmamak adına biraz sert tercih edilmiş süspansiyon sistemi, kaymak as-

faltta konforlu bir kullanım sunsa da, bozuk İstanbul yollarında darbeleri iç mekana yansıttı.

Sade mi, sütlü mü alırdınız?

1.6 motorlu Mokka, Türkiye'de Enjoy ve Cosmo adlı iki farklı donanımına sahip. Biz bunlara sade ve sütlü adlarını taktık. Sade donanımda bile yeterli olan Mokka, sütlü versiyonda hayli zengin. İki versiyonun arasındaki fiyat

farkı ise 6131 TL. Ancak ürün gamında 1.4 turbo benzinli ve 1.7 turbo dizel versiyonların da bulunduğunu belirtelim. 6 ileri manuel şanzımanlı ve 4x4 aktarma sistemli 1.4T'nin baz fiyatı 60.124 TL iken, bir üst vergi dilimine giren 6 ileri otomatik şanzımanlı 1.7 lt turbo dizel 130 HP 4x2'nin baz fiyatı 77.799 TL. Opel Mokka'nın en ciddi rakibinin Nissan Juke olduğu bilgisini de verelim. Tercih sizin?

Opel Mokka 1.6 115 HP 4x2 Cosmo

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	115 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	155 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	174 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4278 / 1777 / 1658 mm
Bagaj hacmi:	362-1372 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.6 / 5.3 / 6.5 lt/100 km
Fiyat (Enjoy / Cosmo):	53.226 TL / 59.357 TL

- + İşlevsel iç mekân, bagaj hacmi, donanım
- Şanzıman 5 ileri, performans, motor gürültüsü

153 g/km

D



e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 56 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'i aşkın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilirliği ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



KURAL KOYUCU

VW Golf, daha önceden de olduğu gibi kompakt hatchback sınıfındaki kural koyucu rolünü sürdürüyor. Yeni nesliyle sürüş özellikleri iyileşen otomobilin 1.6 dizel motorlu ve DSG şanzımanlısının fiyatıysa premium markalar seviyesine gelmiş.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Çok merak edilen yeni nesil VW Golf 1.6 TDI DSG'nin videolu performans testi ile karşınızdayız. Otomotiv endüstrisinin efsane isimlerinden olan Golf'ün yedinci nesli ülkemizde 1.2 TSI 105 HP, 1.4 TSI 122 HP, 1.4 TSI 140 HP benzinli ve 1.6 TDI dizel motor; Midline Plus (sadece 1.2 TSI), Comfortline ve Highline donanım seviyeleri ile satılmakta. Manuel şanzımanlı 1.6 TDI motorlu Golf'ün Comfortline fiyatı 59.300 TL iken Highline'da bu fiyat 65.000 TL. DSG şanzıman için 7200 TL ek ödeme yapıldığındaysa bu fiyat 72.200 TL'ye ulaşıyor. Bu fiyat premium kompakt hatchback'ler seviyesinde.



ÖN KONSOL KALİTE HISSİ VE ERGONOMİ YÖNÜNDEN ÖRNEK GÖSTERİLECEK KADAR BAŞARILI. YENİ ÜÇ KOLLU DİREKSİYON SİMİDİ ELE ÇOK İYİ OTURUYOR. ORTA KONSOLDAKİ EKRAN DOKUNMATİK.



**105 HP'LİK
1.6 TDI MOTOR
ESKİSİSİNDEN
DAHA
EKONOMİK.**



Karoser ve iç mekan

Tasarım hakkında söyleyeceklerimiz daha önceki sürüş yazılarımızla aynı. Yeni VW Golf tasarım olarak yere daha yapışık ve daha sağlam basan bir duruşa sahip. Tasarım DNA'sında ise hem ilk nesil Golf'ten (dış kapı kollarının altındaki kat izi), hem de dördüncü nesil Golf'ten (çamurluğu da kapsayan kıvrımlı C sütunu) izler

taşıyor. VW Grubu'nun MQB (Modüler Querbaukasten- Modular Transverse Matrix) adlı yeni platformu kullanılarak üretilen 7. nesil VW Golf'ün 4255 mm'lik uzunluğu eskisinden 56 mm, 1799 m'lik genişliği ise eskisinden 13 mm daha fazla. Yükseklikse 28 mm azalarak 1452 mm olmuş. Yüksekliğin azalması, ön yüzey alanının ufalmasını sağlamış ve bu sa-

yede 0.27 Cd'lik rüzgar direnç kat-sayısına sahip aerodinamik bir gövde edilmiş. 2637 mm'lik dingil mesafesi de 59 mm artış göstermiş ve ön tekerleklerin 43 mm öne çekilmesiyle iç mekanda daha fazla alan sağlanması amaçlanmış. Her yeni VW Golf nesli tanıtıldığında otomobilin bir önceki nesle olan benzerliğinden ve tasarımın sadeliğinden yakınılır. Aslın-

da bu durum, markanın özellikle istediği bir nokta. Çünkü VW yetkilileri Golf'ün Porsche 911, Range Rover gibi ikonik bir model olduğunu ve otomobilin 200 metre uzaktan bile bir Golf olduğunun belli olması gerektiğini ifade ediyorlar. Otomobilin iç mekanı çok zengin gözüküyor. Sürücü odaklı tasarlanmış ön konsolda dokunma hissi yüksek plastik malzeme-



ÖN KOLTUKLAR ÇOK RAHAT. ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ ESKİYE GÖRE 15 MM ARTMIŞ. BAŞ MESAFESİ DE YETERLİ. KAPAKLI EŞYA GÖZÜNÜN İÇİNDE USB VE AUX BAĞLANTISI VAR. EL FRENİ YERİNİ ELEKTROMEKANİK PARK FRENİNE BIRAKTI. BAGAJ DİBİNDEKİ YÜKSELTİ KULLANIŞLILIĞI AZALTIYOR.



ler ve piyano siyahı kaplamalar güzel bir atmosfer sağlamış. Bununla beraber ergonomik açıdan da bir problem yok ve mantıklı kumanda yerleşimi ile otomobile ilk defa biniyor olsanız bile herhangi bir kumandanın nerede olduğunu aramıyorsunuz. Ayrıca eşya gözleri de yeterli. Dokunmatik ekrandan bluetooth, iç mekan aydınlatma ayarları, park yardımcısı ve çekiş kontrol sistemine kumanda edebilmek mümkün. Ön koltuklar çok rahat ve yan yükseltileleriyle virajlarda koltukta kaymanızı önüyor. Golf'ün arka koltukları da yeterince rahat ve diz-baş mesafesi yönünden sorunsuz ama. Arka koltuklarda diz mesafesi eskiye göre 15 mm, omuz mesafesi 31 mm artmış. Arka koltuklarla ilgili tek eleştiri kapı içi plastik malzemesinin ön tarafa göre daha basit olması olabilir. Çift katlı bagaj zeminine sahip otomobilin 380 lt'lik bagajı hacim kompakt bir hatchback için başarılı. Ama bagaj dip noktasındaki çıkıntı kullanışlılığı azaltıyor.

Sürüş özellikleri

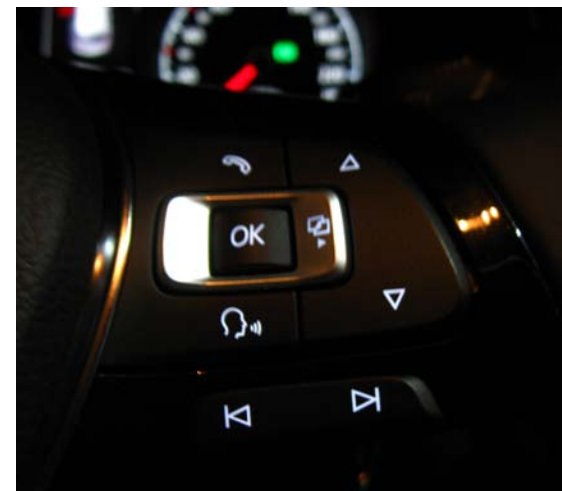
Eski Golf'teki motorla yeni Golf'te kullanılan EA288 serisi turbodizel motor aynı güç ve tork değerlerine sahip olsalar da aslında birtakım fark-

AMBIYANS AYDINLATMASININ AYARLARINI DOKUNMATİK EKRANDAN YAPABİLMEK MÜMKÜN. SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMİNE DE BU EKRANDAN KUMANDA EDİLİYOR. DİREKSİYONDAKİ BUTONLARIN HEPSİ AYDINLATMALI.



lar söz konusu. Enjeksiyon sistemi ve turbo sisteminde geliştirmeler yapılan 1.6 TDI motorun iç sürtünmesi eskiye göre daha düşük. Eski motor 105 HP'lik maksimum gücünü 4400 d/d'de sunarken, yeni motor bu gücü 3000-4000 d/d aralığında sabit olarak sunabiliyor. 250 Nm'lik maksimum tork da eskiye göre daha geniş bir devir bandında sunulabiliyor. Fabrika verileri performans değerlerine göz atıldığında maksimum hızın 3 km/s artışla 192 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresinin ise 11.2 saniyeden 10.7 saniyeye indiği görülüyor. Asıl farksa tüketim değerlerinde ortaya çıkmış ve ortalama tüketim 4.7 lt/100 km'den 3.9 lt/100 km'ye inmiş. Biz 500 km'yi bulan ve test ölçümlerini de kapsayan kullanımımızda 6.2 lt/100 km'lik tüketim elde ettik.

122 HP'nin altındaki Golf'lerde "modular lightweight suspension" adlı torsiyon çubuklu, daha az maliyetli arka süspansiyon kullanılıyor. Alt motor seviyesinde kullanılan bu süspansiyon bazı kişilerde merak uyandırır da ben kullanım sırasında herhangi konfor ve yol tutuş konularında bir olumsuzluk yaşamadım. Başarılı yol tutuşa sahip otomobilin di-



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**

reksiyonu da sürücüyle iyi bir iletişim halinde. Yormuyor ve tepkileri de yerinde. Virajlarda güven veren Golf ayrıca otoyolda da stabil. Motor ve yol sesi hissedilmeyen otomobilde rüzgar sesi biraz daha belirgin.

Bu sınıf bir otomobilde ilk defa rastladığımız proaktif yolcu koruma sistemi sert frende emniyet kemerlerini önceden gerdirerek olası bir çarpışmada güvenliği biraz daha yükseltiyor.

İlk kavrama anında biraz yavaş kalan 7 ileri oranlı çift kavramalı DSG şanzıman sonrasında çok hızlı ve sarsıntısız vites değişimleri sunuyor. Sport modu da bulunan bu şanzımana direksiyonun arkasındaki kulaçlıklarla da kumanda edilebil-

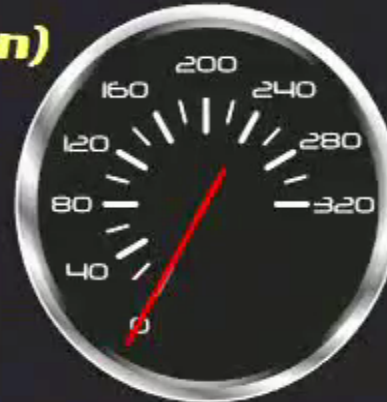
mek mümkün.

Sonuç

VW Golf, her yaşta ve cinsiyetten insanın rahatça kullanabileceği bir otomobil. Konforlu, sessiz, kullanışlı, düşük tüketimli ve güvenli bir otomobil olan Golf 1.6 TDI DSG'nin en büyük dezavantajı DSG şanzımanının fiyat farkı.

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	05.0
0-80 km/s	11.5
0-100 km/s	11.5
0-120 km/s	11.5



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

Volkswagen Golf 1.6 TDi DSG Highline

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, turbodizel, common rail enjeksiyon, 16V
 Şanzıman: 7 ileri oranlı DSG (çift kavramalı şanzıman)
 Maksimum güç: 105 HP @ 3000-4000 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2750 d/d
 Maksimum hız: 192 km/s
 0-100 km/s: 10.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4255 / 1790 / 1452 mm
 Bagaj hacmi: 380-1270 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 4.6 / 3.5 / 3.9 lt / 100 km
 Baz fiyat (1.6 TDi DSG): 66.500 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 3.9 sn
 0-80 km/s: 7.85 sn
 0-100 km/s: 11.6 sn
 0-120 km/s: 16.85 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de): 7.3 sn
 80-120 km/s (D'de): 10.3 sn

Frenleme

100-0 km/s: 38.6 m
 80-0 km/s: 23.2 m
 50-0 kms: 8.7 m

+ Yol tutuş, kalite hissi, konfor

- Rüzgar sesi, bagaj zemininde çıkıntı, arka çapraz görüş

102 g/km

B



İŞİNİ BİLİYOR

Skoda'nın yeni aile otomobili Rapid, büyük bagajı, makul tüketimi ve güvenli frenleriyle kendisinden beklenen görevleri başarıyla yapıyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Son dönemde Avrupalı üreticiler, gelişmekte olan ülkelerde revaçta olan büyük bagajlı ve ulaşılır fiyatlı aile otomobillerine büyük önem veriyorlar. Çünkü bu tarz otomobiller sayesinde daha büyük satış hedeflerine ulaşmaları mümkün. Skoda Rapid de, markanın 2018'deki yıllık 1.5 milyon adetlik gelişme stratejisinin bir oyuncusu. Fabia ve Octavia arasına konumlandırılan Rapid temiz çizgilere sahip bir tasarıma sahip. Skoda'nın yenilenen ambleminin kullanıldığı Rapid liftback gövdesi ve C formu stop lambalarıyla markanın kendine has tasarım öğelerini barındırıyor. Mission L konsepti ışığında tasarlanan Rapid'in 2602 mm'lik dingil mesafesi birçok kompakt sınıf otomobille yarışabilecek kadar büyük. Gelelim iç mekana. Otomobilin iç mekanıyla ilgili endişeye gerek yok. Rapid'in iç mekanında bu sınıftaki birçok otomobilde olduğu gibi sert plastik malzemeler kullanılmış olsa da açık renk tercihi ve muntazam işçilik sayesinde göze gayet güzel görünüyor.



RAPID'İN ÖN KONSOLU, RAKİPLERİNDE OLDUĞU GİBİ SERT PLASTİKTEN OLUŞUYOR. AMA GÖZÜ RAHATSIZ ETMİYOR. AYRICA KOLAY KULLANIMLI.



**550 LT'LİK
BAGAJ
TAKDİRİ
HAK EDİYOR.
BAGAJ
KAPAĞININ
GENİŞ
AÇILMASI
SAYESİNDE
BÜYÜK
EŞYALARI
YÜKLEMEK
KOLAY.**



**GÖSTERGE TABLOSU SADE TASARLANMIŞ. BAGAJ ZEMİN
KAPLAMASI İKİ YÖNLÜ KULLANIMA SAHİP. KAPLAMANIN
ARKA TARAFI PLASTİKTEN VE BU SAYEDE ISLAK
MALZEME TAŞIMAYA UYGUN. YAKIT DEPO KAPAĞININ
İÇİNDE BUZ KAZIYICI BULUNUYOR.**



Anlaşılır ve kolay kullanımlı kumandaların olduğu iç mekandaki eşya gözleri büyük. Bununla beraber iç mekanda çeşitli akıllı çözümler de söz konusu. Bunlara örnek olarak sürücü koltuğunun alt kısmındaki güvenlik yeleği cebi ve ön camdaki otopark bileti tutacağını gösterebiliriz. Active, Ambition ve Elegance olmak üzere 3 donanım seviyesi bulunan Rapid'de otomatik klima en üst donanım seviyesi Elegance'ta mevcut. Otomobille ilgili beni en fazla şaşırtan durumlardan bir tanesi 4 camın

elektrik kumandalı olması fakat sürücünün sadece ön camlara kumanda edebilmesi oldu. Çünkü sol ön kapı içinde sadece 2 adet cam kumandası mevcut. Arka koltuklardaki diz mesafesi çok iyi, daha üst sınıf otomobillerle yarışacak seviyede. Baş mesafesi ise eğer bel boşluğunu alıp, nizami şekilde oturuyorsanız çok fazla olmasa da gayet yeterli. Arka koltuk yolcuları için sunulan kapı içi gözler ve koltuk arkası ceplerse çok faydalı. Bu sınıftaki 301 ve C-Elysee'de arka kapı içlerinde eşya gözü sunulmuyor. Ba-



gaj konusunda da Rapid'in eline su dökülmek kolay değil. Çünkü 550 lt'lik bagaj hacmi çok büyük olmasının yanı sıra, geniş açılan bagaj kapağı sayesinde son derece kullanışlı. Bu sayede puset vb. eşyaya sahip ailelerin hoşuna gidecektir. Ayrıca çift taraflı bagaj döşemesinin bir tarafının su geçirmez oluşu sakı gibi eşyaları taşımaya uygun. Diğer bir ilginç detaysa yakıt deposu kapağının içindeki buz kazıyıcı.

Sürüş özellikleri

Otomobilin sürüş özelliklerine geçmeden önce yükseklik ve derinlik ayarlı direksiyon simidi sayesinde sürüş pozisyonunun kolayca bulunduğunu belirtmem gerek. Ön görüş açıları başarılı. Rapid'de 5 ileri manuel şanzımanla kombine edilen 1.6 TDI motor, 4400 d/d'de 105 HP maksimum güç ve 1500-2500 d/d aralığında 250 Nm maksimum tork üretiyor. Motorun gaz tepkileri ilk anda özellikle de

maksimum tork devrinin altında biraz isteksiz gibi gelse de, gaz pedalının sonuna kadar basıldığında otomobilin gerçek gücü ortaya çıkıyor. Test cihazıyla yaptığımız 0-100 km/s ölçümlerinde fabrika verilerinden (10.6 sn) biraz daha iyi bir değer (10.25 sn) elde etmeyi başardık. Test ölçümlerini de kapsayan ve 700 km'yi aşan kullanımımız sonucunda ortalama 5.4 lt/100 km'lik tüketim elde ettik ki, bu değer otomobilin ekonomik olduğu-



ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ ÇOK İYİ. BAŞ MESAFESİ DE TATMİNKAR.



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

nu gösteriyor. Dikkatli kullanımla bu değeri 5.0 lt/100 km seviyesinin altına kolayca indirebilmek mümkün. Fren performansı ise daha üst sınıf otomobillere örnek olacak kadar başarılı ve Rapid 100 km/s ile giderken yaptığımız ölçümlerde 36.9 metrede durdu.

Bu noktada Elegance donanım seviyesinde arka frenlerin diğer versiyonlardan ayrı olarak disk fren olduğunu ve araçta Dunlop SP Sport Maxx 215/45 R16 lastiklerin takılı olduğunu belirtelim.

Süspansiyon sistemi bu sınıftaki rakipleri C-Elysee ve 301'e göre daha sert. Ama genel olarak konfor beklentilerini zorlanmadan karşılıyor. Virajlarda ise terdirginlik vermiyor. Ayrıca otoyolda da stabil. ESP, Ambition donanım seviyesinden itibaren sunuluyor. Kabin gürültüsü duyulsa bile rakiplerinden daha az.

Sonuç

Skoda Rapid'in fiyat bilgileri dergi yayına hazırlandığı sırada henüz açıklanmamıştı. Bunun dışında Rapid'i geniş iç hacimli, pratik özellikler sunan kullanışlı bir aile otomobili olarak nitelendirmek mümkün.

Skoda Rapid 1.6 TDI CR

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, turbodizel
 Şanzıman: 5 ileri manuel
 Maksimum güç: 105 HP @ 4400 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2500 d/d
 Maksimum hız: 190 km/s
 0-100 km/s: 10.6 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4483 / 1706 / 1461 mm
 Bagaj hacmi: 550-1490 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 5.6 / 3.7 / 4.4 lt /100 km
 Fiyat: Henüz açıklanmadı

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 3.25 sn
 0-80 km/s: 7.0 sn
 0-100 km/s: 10.25 sn
 0-120 km/s: 14.4 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4. viteste): 8.3 sn
 80-120 km/s (5. viteste): 12.8 sn

Frenleme

100-0 km/s: 36.9 m
 80-0 km/s: 22.9 m
 50-0 kms: 8.8 m

+ Bagaj hacmi, iç mekan, fren performansı, tüketim

- Arka çapraz görüş, sürücü arka cama kumanda edemiyor.

114 g/km

B





ISINMA TURU

156 HP'lık 208 1.6 THP, bu yıl içinde Türkiye yollarında da göreceğimiz 200 HP'lık 208 GTi öncesinde bir ısınma turu niteliğinde.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Peuugeot, hızlı hatchback'ler ve GTI'lar konusunda haklı bir üne sahip. Bu yıl içinde satışa sunulacak 200 HP'lik 208 GTI'a kadarsa hızlı Peugeot tutkunları 156 HP'lik 1.6 THP ile idare edecekler. Peugeot 208 1.6 THP ülkemizde sadece 3 kapılı karoser ve Allure donanım seviyesiyle ve 48.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor.

Otomobilin 3 kapılı karoseri yan taraftaki krom çıta, krom dış aynalar ve arka spoiler ile sportifliğinin ipuçlarını veriyor. Bu sportiflik iç mekanda ön koltuklarda, alüminyum vites topuzu ve 208'in alametifarikası olan

küçük çaplı direksiyon simidinde devam ediyor. Ön konsol adeta direksiyon simidine göre şekillendirilmiş. Küçük çaplı bu direksiyon simidinin arkasına gösterge tablosu yerleştirmek mümkün olamayacağı için, gösterge tablosu daha yüksek ve geride konumlandırılmış. SMEG adı verilen dokunmatik multimedya ekranı da bu otomobilin iç mekanında dikkat çeken öğelerden. Bu ekranı uzun

yol kullanımında gözümü rahatsız etmemesi için kapatmak istediğimde ekran mönüsünde butonlara 2-3 defa basmak zorunda kalıyorum ki, bu da gereksiz bir işlem. Arka koltuklardaki baş mesafesi çok iyi olmasa da yeterli.

Performanslı motor

Otomobilin 156 HP olması sizi aldatmasın. Çünkü bu otomobil ger-

çekten hızlı. 208 1.6 THP fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanması 7.3 saniyede (yurtdışı medya notlarında bu değer 7.3 sn – 8.1 sn olarak veriliyor) tamamlayabiliyor. Bu değer 1.6 lt 175 HP motora sahip eski 207 RC'nin 7.1 sn'lik verisine çok yakın. Biz GPS teknolojili modern test cihazımızla yaptığımız 0-100 km/s ölçümlerinde iki yön ortalamasında 7.7 sn elde ettik. Motor çok sinirli değil ama

fazlasıyla istekli ve canlı. Maksimum torkun 1750-4000 d/d gibi geniş bir devir bandında sunulması sayesinde üst viteslerde düşük hızla yol almak bile sorunsuz. Birinci viteste 60 km/s'yi geçen otomobil, 100 km/s'yi ikinci viteste tamamlıyor ve bu viteste 110 km/s'nin üzerine çıkabiliyor. Yan kıvrımları benim elime tam anlamıyla oturmayan vites kolu rahat geçişlere sahip ancak vites yolları biraz uzun.

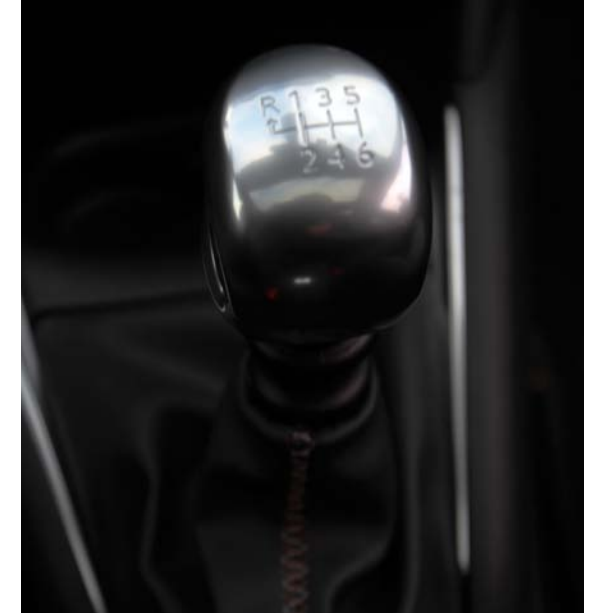


**SPOR ÖN KOLTUKLAR
OTURANLARI ADETA
SARMALIYOR.
PANORAMİK CAM TAVAN
İÇ MEKAN AYDINLIK
GÖSTERİYOR.**

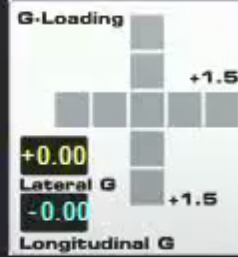




DOKUNMATİK EKRANDAN RAYO, MÜZİK ÇALAR, TELEFONLA İLGİLİ AYARLARI YAPABİLMEK MÜMKÜN. EKRANI KAPATMAK İSTEDİĞİNİZDEYSE MÖNÜ İÇİNDE BİRAZ DOLANMANIZ GEREKİYOR. MAVİ ÇERÇEVELİ GÖSTERGELER ÇOK HAVALI. OTOMATİK KLİMA ÇİFT YÖNLÜ AYARLANABİLİYOR. ESP BUTONU SOL TARAFTA.



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**

Otomobilin viraj yetenekleri ise çok iyi. Zevkli kullanım sunan otomobilin direksiyonu da çok hassas. Süspansiyon konforu sportif bir otomobilde göz ardı edilebilecek olsa da abartılı darbeler olmadığı sürece yeterli konforu sunuyor. Bozuk yollar da iç mekanda tıkırtıların oluşması da güzel. En azından bizim test aracımızda bu tip tıkırtılar yoktu. Fabrika verilerine göre şehir içinde 7.9 lt/100 km, şehir dışında 4.5 lt/100 km ve ortalama olarak 5.8 lt/100 km tüketim değerleri sunan otomobille biz test ölçümlerini de kapsayan ve 500 km'yi aşan kullanımımız sonunda 7.5 lt/100 km'lik bir değer elde ettik. Bu değer sunulan performansa göre makul.

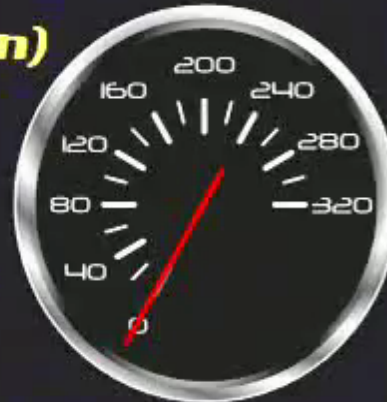
**OTOMOBİL
TESTİNDE YENİ
BİR DÖNEM
BAŞLATTIK:
ARTIK TESTLER
TABLODAN
DEĞİL,
VİDEOLARDAN
İZLENİYOR!**

Sonuç

208 1.6 THP 156 HP zevki kullanıma sahip, zengin donanımlı ve yeterince hızlı bir otomobil. 48.000 TL'lik fiyatı donanımına göre düşünürsek makul, performansa göre düşünürsek 180 HP'lik VW Polo GTI'nın gerisinde kaldığını görüyoruz.

Hızlanma Süre (sn)

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



Peugeot 208 1.6 THP 156 HP Allure

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, turbo, direkt enjeksiyon, 16V
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 156 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork: 260 Nm @ 1750-4000 d/d
Maksimum hız: 215 km/s
0-100 km/s: 7.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 3962 / 1739 / 1460 mm
Bagaj hacmi: 286-1076 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.): 7.9 / 4.5 / 5.8 lt/100 km
Fiyat: 48.000 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 2.7 sn
0-80 km/s: 5.35 sn
0-100 km/s: 7.7 sn
0-120 km/s: 10.75 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4. / 5. viteste): 7.2 / 8.8 sn
80-120 km/s (5. / 6. viteste): 9.3 / 11.8 sn

Frenleme

100-0 km/s: 37.6 m
80-0 km/s: 24.0 m
50-0 kms: 9.5 m

+ Performans, yol tutuş

- Dokunmatik ekran

135 g/km



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sonunda...

Yeni oluşan yönetimle birlikte beklentilerin de yüksek olduğu Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nun geleneksel sezon sonu gala gecesi için davetliydim. 6 Ocak Pazar akşamı Cevahir Oteli'nde yapılan tören daha önceki senelerden farklı olarak davetli sayısının fazlalığıyla göze çarpıyordu.

Sporculara verilecek kupalarda ise TOSFED yönetimi bu sene çok doğru bulduğum bir uygulamaya imza attı. Uzun senelerdir sadece branşlarında kazananlara verilen kupalarda bu sene statü değiştirilerek ilk 3 sırayı elde edenler ödüllendirilmeye hak kazandı. Hal böyle olunca gece boyu 190 civarı kupa ve 130 civarı teşekkür şildinin sahiplerine takdim edildiği söylendi. Teşekkür şiltleri konusuna gelince kendi adıma da mutluluk duyduğum bir akşam yaşadım. 2009 senesi ödül töreninde bizzat yaşadığım ve sadece 3-4 medya kuruluşuna şükran plaketi verildikten sonra sezon boyunca o kadar emek sarfeden çoğu meslekdaşlarımın gözardı edilmesine çok tepki göstermiştim. Yıllardır otomobil sporları medyasıyla

dirsek temasında olan ve geçtiğimiz sezon ile birlikte TOSFED'in basınla ilişkilerini eline aldıktan sonra federasyona da bu konuda çok olumlu geri dönüş kazandıran sevgili dostum Atıl Atılğan'ın çabalarıyla biz elektronik otomobil dergilerine de "sonunda" plaketle teşekkür edildi. Federasyona bu jestinden dolayı kendi adıma teşekkür ediyorum.

Son olarak gala gecesinin sunuculuğunu yapan sevgili dostum Yiğit Top da kendine has sunumu ve esprileriyle törenin bitimine kadar herkesin keyifli bir akşam geçirmesini sağladı. Son tebrik ise federasyonun çiçeği burnunda genel sekreteri Serhan Acar'a. Yeni göreviyle birlikte gala gecesinin çok güzel geçmesi için deyim yerindeyse atom karınca gibi çalıştı ve çabasının hakkını fazlasıyla verdi. Yeni sezonun otomobil sporlarına emeği geçecek olan herkes için hayırlı olması dileğiyle.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



Dakar'da favoriler galip geldi

Peru'nun başkenti Lima'dan start alan ve 8 bin kilometre boyunca devam eden 2013 Dakar Rallisi'nde bu sene sürpriz olmadı.

Yarışın otomobil ve motosiklet kategorilerinde geçen yılın galipleri Stephane Peterhansel ve Cyril Despres bu sene de zafere ulaştılar. Kamyon kategorisinde ise Eduard Nikolayev bu yılın galibi oldu. Otomobil sınıfında MINI ALL4 ile yarış kazanan Peterhansel'in ardından ikinciliği Toyota Hilux ile yarışa katılan Ginile De Villiers elde ederken, podyumun son basamağına ise Rus pilot Leonid Novitsky çıkarak MINI takımının sevincini katmerledi. Bu sene Red Bull desteğiyle yeni bir ekip kuran Nasser Al Attiyah ve Carlos Sainz, Buggy'leri ile kazanmaktan çok yeni araçlarında tecrübe elde etmek amacıyla katıldıkları yarış tamamlamayazken, Amerikalı çılgın pilot Robby Gordon ise turuncu Hummer'ı ile ancak 14. sırada finiş gelebildi.

Despres beklentileri boşa çıkarmadı

Motosiklet sınıfında Marc Coma'nın sakatlığı nedeniyle yarışa katılamamasından dolayı mutlak

favori olarak görülen Cyril Despres ise KTM 450'si ile beklentileri boşa çıkarmadı. Fransız sürücü yarışı baştan sona domine ederek kariyerinin 4. Dakar birinciliğini kazandı. Kamyon sınıfında Kamaz ile zafere ulaşan Rus Eduard Nikolayev'i genel klasmanda aynı markayla yarışan iki vatandaşı daha izledi. Böylece geçen sene zirveyi Iveco'ya kaptıran Rus takımı bu sene rövanşı almış oldu. ATV'de ise zirvenin doğal lideri olarak görülen Marcos Patronelli, geçen yıl olduğu gibi bu sene de Yamaha'sı ile zirvenin tek hakimi olarak Arjantin'in yarıştaki guru ru oldu.



Bir Loeb klasiği

Şampiyonada bu sezon sadece dört yarışa katılacak olan Sebastien Loeb, Monte Carlo Rallisi'nde geleneği bozmayarak zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Dünya Ralli Şampiyonası'nın açılış yarışı olan Monte Carlo Rallisi, bu sene şampiyonada ilk kez parkura çıkacak olan Volkswagen Motorsport ekibinin ilk yarışı olması nedeniyle önemliydi. Takımda özellikle Sebastien Ogier'in eski takım arkadaşı Loeb'e karşı neler yapacağı en çok merak edilen konuydu. Takımın iki nolu pilot koltuğuna ise Jari Latvala otururken, Geçtiğimiz sezon sonunda Ford'un global desteğini çek-

mesinin ardından Qatar desteğiyle yoluna devam eden M-Sport ekibinde ise Mads Ostberg, Evgeny Novikov ve Thierry Neuville yer alırken, takımın son koltuğunda ise son yılların IRC'deki başarılı ismi Juho Hanninen yer aldı. Yarışın ilk etabında en iyi zamanı Sebastien Ogier yaparken, VW Motorsport ekibinin yüzünü güldürerek ralliye başlamasına sebep oldu. Ancak çiçeği burnunda Alman ekibinin bu sevinci fazla uzun

sürmeyecekti. İkinci etaptan itibaren atağa kalkan Sebastien Loeb, en iyi zamanla eline geçirdiği yarış liderliğini finişe kadar bırakmayarak Citroen takımına bir zafer daha hediye etti. Loeb'ün zamanlarına yetişemeyince ikinciliğe razı bir tempoda yarışı sürdüren Sebastien Ogier ikinci olarak şampiyonaya iyi bir başlangıç yaptı. İki sezon aradan sonra yeniden döndüğü Citroen takımında üçüncü sırada finişe gelen İspanyol

Daniel Sordo, istikrarlı çizgisini devam ettireceğinin sinyallerini verdi. Bu sezon Loeb'den Citroen takımının birinci pilotluğu unvanını teslim alan Mikko Hirvonen, dördüncü sırada finişe gelerek hedefinin uzağında bir sezon açılışı yaptı. Evinde yarışan Bryan Bouffier ise ilk kez kullandığı Citroen DS3 WRC ile 5. sırada finişe gelerek kendisi açısından keyifli bir hafta sonu geçirdi. Qatar M-Sport takımının genel klasmandaki en iyi de-



Yeni VW Polo WRC ile şampiyonaya merhaba diyen Sebastien Ogier, takımının ilk yarışında ikinci olarak elde ettiği sonuçtan memnundu.



Dani Sordo yeniden geri döndüğü Citroen takımında direktörü Yves Matton ile sık sık yarış kitiği yaptı.

Citroen'de birinci pilotluğu Loeb'den devralan Hirvonen, üst sıralardaki tempoya yaklaşıp yaklaşımadı.





Altıncı olan Mads Sotberg Qatar – M-Sport takımının klasmandaki en iyi pilotuydu.

reneyi yapan pilotu Mads Ostberg olurken, Norveçli pilotu Skoda Fabia S2000 ile WRC2 klasmanı birincisi Alman Sepp Wiegand takip etti. Değişken zemin koşullarında ve sert hava koşullarında düzenlenen yarışta Jari Latvala 14. özel etapta yaptığı kaza ile VW Polo WRC'sine hasar verirken, Qatar M-Sport pilotlarından Evgeny Novikov da Latvala ile aynı etapta yol dışına çıkarak, Juho Hanninen 14. etapta aracını hasar verip lastiğini kopartarak, Thierry Neuville de 4. etap süspansiyonunu kırarak sezonun ilk rallisinden puansız ayrıldılar.

Loeb: “Hem eğlendik, hem de kazandık”

Monte Carlo Rallisi'nde kariyerinin 7. zaferine imza atan Loeb “Monte Carlo'da kazanmak benim için her zaman farklı bir duygudur. Yarış boyunca şartlar gerçekten zordu. Hava ve zemin şartları sürekli değişiyordu ve işimiz gerçekten kolay değildi. Bizim amacımız öncelikle eğlenmek sonra da kazanmaktı. Biz Monte Carlo'da bu hedeflerimizin ikisini de başarmaktan dolayı mutluyuz.” şeklinde konuşurken, ikinci sırada finişe gelen Sebastien Ogier ise “Ben bir yarışmacıyım ve tabii ki her za-



Alman Sepp Wiegand WRC-2 sınıfında ilk yarışın zaferle ayrılan ismi oldu.



Martin Prokop Ford Fiesta WRC'si ile yedinciliği elde etti.

man kazanmak için parkura çıkarım. Ancak bu sene burada şartlar oldukça değişken ve zordu. İlk kez WRC otomobille Monte Carlo'da yarıştım. Bazı etaplar, benim için tamamen yenisidi. Bu etaplarda, geçen yılki kısıtlı tecrübemize dayanarak sürdük. Bu şartlar altında, doğru lastiği seçmek gerçekten çok zordu. Genel olarak, Loeb'ün 1,5 dk arkasında kaldık. Ancak geriye kalan 3. gün boyunca arka arkaya start aldığımız için hep yakın zamanlar yaptık. Sanırım ilk kez bir yarışta elde ettiğim ikinciliğe sevindim. Bu sene hedefimiz şampiyonluktan ziyade otomobilimiz ve kendimiz için tecrübe kazanmak olacaktır” şeklinde konuştu.

WRC Monte Carlo Rallisi Genel Klasmanı

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Sebastien Loeb / Daniel Elena.....	Citroen DS3 WRC.....	5:18:57,2
2.....	Sebastien Ogier / Julien Ingrassia.....	VW Polo R WRC.....	+1:39,9
3.....	Dani Sordo / Carlos Del Barrio	Citroen DS3 WRC.....	+3:49,0
4.....	Mikko Hirvonen / Jarno Lehtinen.....	Citroen DS3 WRC.....	+5:26,3
5.....	Bryan Bouffier / Xavier Panseri.....	Citroen DS3 WRC.....	+8:13,1
6.....	Mads Ostberg / Jonas Andersson.....	Ford Fiesta WRC.....	+12:03,7
7.....	Martin Prokop / Michal Ernst	Ford Fiesta WRC.....	+23:27,3
8.....	Sepp Wiegand / Frank Christian	Skoda Fabia S2000.....	+29:34,5
9.....	Oliver Burri / Andre Saucy	Peugeot 207 S2000	+35:38,4
10.....	Michal Kosciuszko / Maciej Szczepaniak....	Mini Cooper WRC.....	+36:28,0

Şampiyonlar buluştu



Kısa adı TOSFED olan Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nun geleneksel olarak düzenlediği "Şampiyonlar Gecesi Ödül Töreni" büyük bir katılımı ile gerçekleştirildi.

Yazı: Gürkan Çağlar

5-6 Ocak hafta sonu, otomobil sporları camiası için oldukça yoğun geçti. Kasım ayı başında yönetime gelen Demir Berberoğlu başkanlığındaki TOSFED'in yeni yönetim kurulu, iki gün boyunca Grand Cevahir Hotel'de yapılan Kulüpler ve branş toplantılarında, ilk kez kulüp yetkilileri ve takımların karşısına çıktı. Sporumuzdaki çözülmesi gereken sorunlar ve yeni çalışma yöntemlerinin aktarıldığı toplantılarda, karşılıklı görüş alışverişinde bulunuldu. Farklı toplantılara sahne olan hafta sonu, 2012 Şampiyonlar Gecesi Ödül Töreni ile son buldu. Yaklaşık 800 davetlinin katıldığı gece, Yiğit Top'un sunumunda ve TOSFED Başkanı De-

mir Berberoğlu'nun açılış konuşmasıyla başladı.

Törende 199 kupa, 135 plaket dağıtıldı

Bu törende, öncelik 2012 yılında organizasyon düzenleyen kulüpler, TOSFED'in il temsilcileri, teknik kurul ve gözetmen kurulu başkanları, sporumuza en çok yer veren medya mensupları ve kuruluşları ile sponsorlara birer teşekkür plaketi verildi. Dergimizin motorsporları editörü Gürkan Çağlar'ın da plaket aldığı gece, 2012 Türkiye Şampiyonaları ve özel kupalarda, sene sonu klasmanlarında ilk üçe giren sporcuların kupalarını almalarıyla devam etti. Sırasıyla karting, klasik otomobil, otokros, tırmanma, off-road, pist, historic rally ve ralli branşlarının yanı sıra Ford Fiesta Rally Cup, Vizio GT3 Challenge, Rotax Max Challenge organizasyonlarının en hızlı isimleri ve takımlarının kupalarına kavuştuğu gecede, toplam 199 kupa ve 135 plaket dağıtıldı. Bu seneki ödül töreninde ayrıca spora geçmiş dönemlerde çeşitli kademelerde hizmet vermiş tanınmış simaların da davet edilmesi, geceye katılan herkes tarafından takdir topladı.



Rallide kadınlar klasmanında kupa alan yarışmacılar şıklıkları ile de podyumu renklendirdiler.



Castrol Ford Türkiye ralli takımı, bu sene de takımlar klasmanında zaferi rakiplerine kaptırmadı.



Dergimizin motorsporları editörü Gürkan Çağlar da spora katkılarından dolayı plaket aldı.



Simin emin adımlarla yürüyor

2012 yılını Türkiye Ralli Kadın Pilotlar Şampiyonu olarak kapatan Simin Bıçakcıoğlu, yeni sezonda da unvanını korumaya kararlı görünüyor.

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar – Harun Özdemir

sponsor görüşmelerimiz devam ediyor. Şimdilik sadece yeni bir otomobil ve yeni bir oluşum üzerinde çalıştığımı söyleyebilirim. Hedef yine sevgili co-pilotum Afşin Baydar ile Türkiye Ralli Şampiyonası'nda üst sıralarda yer almak ve uluslararası tecrübemizi arttırmak olacak." diyor.

Seyahati ve video oyunlarını seviyor

Kendi aile şirketlerinde yöneticilik yapan ve seyahat etmeyi çok seven Bıçakcıoğlu, bu seyahatlerini elinden geldiğince yarış veya eğitim olan tarihlere denk getiriyor. Bu sayede hem tatil, hem de kendi gelişimine katkıda bulunan Simin, vakit buldukça at biniyor ve haftanın dört günü de rutin sporunu yapıyor. Ayrıca evindeki koltuk-direksiyondan

Motorsporları kariyerine 2008 yılında pist yarışları ile başlayan 1989 doğumlu genç pilot, 2012 sezonunda Türkiye Ralli Şampiyonası haricinde Bulgaristan'da düzenlenen Sliven Rally'ye katılarak büyük tecrübe kazandı. Start aldığı tüm rallilerde finişe ulaşan ve 7 rallinin 5'inde bayan pilotlar birinciliğinin sahibi olan Bıçakcıoğlu, Fiat Punto S1600 ile Afşin Baydar co-pilotluğunda mücadele etti. Bıçakcıoğlu, 2013 ile ilgili olarak "2013 sezonunda hedeflerimiz içinde Türkiye Ralli Şampiyonası harici 2 ya da 3 Avrupa yarışı var. Halen



oluşan oyun konsolu ile DIRT 3 oynatarak boş zamanlarında bir anlamda yarış antrenmanı yapıyor. Ayrıca otomobil medyasına da geçtiğimiz senelerde bir TV programında sunuculuk yaparak merhaba diyen Biçakçioğlu, halen aylık bir otomobil dergisinde köşe yazıları yazarak, piyasaya yeni sürülen bir markanın modelini kadın gözüyle değerlendiriyor.

Binicilik ve okçuluktan yarış pilotluğuna

Ailesi Simin'i küçük yaşlardan itibaren hep spora yönlendirmiş ve farklı spor dallarıyla uğraşmasına ön ayak olmuşlar. Okçuluk ve binicilikte bir süre milli takım antrenörlüğü yapmış isimlerle çalıştıran Simin, daha sonra küçük yaşlardan beri süre gelen otomobil merakı ve sürüş stilinin ailesinin dikkatini çekmesi ile 2008 yılında otomobil sporlarına geçiş yapmış. Erkeklerin domine ettiği bir sporda bir kadın olarak var olmanın hiç kolay olmadığını söyleyen genç pilot, özellikle fiziksel açıdan kadın olmanın zorluklarını yaşadığını belirtiyor. Ralli otomobiliyle zamana karşı olduğu kadar doğaya karşı da mücadele verdiğinizi düşünürsek, bu gerçekten hiç de kolay değil. Kondisyon

çalışmaları ile aradaki farkı bir nebze olsun kapattığına inanan genç pilot, herhangi bir arıza, kaza ya da lastik patlaması gibi durumlar karşısında, kadın olarak erkeklere göre daha duygusal olabildiklerini de belirtiyor: "Yarış sırasında erkekleri mağlup etmekten çok, kendimi nasıl geliştirebilirim, nasıl daha hızlı olabilirim bunları düşünüyorum. Ama tabi yarış sonunda geçtiğimiz ve üzdüğümüz erkekler rakiplerimiz de olmuyor değil".

Kadın sayısı artmalı

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nun Demir Berberoğlu

lu başkanlığındaki yeni yönetim kurulunun gençleri ve kadınları otomobil sporlarına teşvik etmek amacı ile farklı projeler geliştirdiğini belirten Biçakçioğlu, kadın sürücülerin ilgisinin, otomobil sporlarına büyük renk katacağını, bunun da seyirci ve medya ilgisini arttıracığına inanıyor. Bu konuda spora başlamak isteyen tüm bayanlara her türlü desteğe hazır olduğunu da açıklayan genç pilot, çeşitli etkinlikler ile gittiği farklı illerde kadınlara motorsporlarını anlattığını, ayrıca kişisel web sitesi, facebook ve twitter sayfalarından kendisine gelen mesajları cevapladığını belirtiyor.





Avitaş Control4 GRC'de yarışacak

GRC Global Rally Cross – SuperCar Lites Şampiyonası'nda Avitaş Motorsport tarafından geliştirilen Control4 otomobilleri kullanılacak. Avitaş Motorsport tarafından Olsberg MSE için GRC Global Rally Cross Şampiyonası'nda yarıştırmak üzere geliştirilen Control4 otomobilleri, Avitaş'ın İstanbul Kurtköy'deki tesislerinde tamamen Türk mühendis ve tasarımcıları tarafından üretildi. Değeri 185.000 dolar olan Avitaş Control4, şampiyonada yarışmak isteyen ilk 10 yarışmacıya 20.000 dolar indirimli olarak sunulacak. Şampiyonanın formatı da organizatörler tarafından açıklandı. Buna göre ekipler, her yarışta; 60 dk serbest antrenman yapacak, 30 dk sıralama turu atacak ve ardından gerçek yarışta start alacak. Yarışlar sonunda genel klasmanda 2 ayrı sıralama oluşturulacak. GRC Global Rally Cross – SuperCar Lites Şampiyonası ve GRC Global Rally Cross – SuperCar Lites Rookies/Çaylak Şampiyonası.

Kenan Sofuoğlu Jerez'de testlerdeydi

Geçtiğimiz sezonu Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda şampiyonlukla noktalayan Kenan Sofuoğlu, Jerez Pisti'nde 2013'ün ilk test sürüşlerini gerçekleştirdi. Bu sezon Mahi Racing adına yine Kawasaki ZX-6R motosiklet ile yarışacak olan milli sürücümüz, ilk günkü testlerde yağmur altında üçüncü zamanı gerçekleştirdi. Ertesi gün pistin kurumasıyla derecelerini iyileştiren Sofuoğlu, Supersport testlerinin ikinci ayağında en iyi zamanı yaptı. Bu sezon kariyerinde sürekli taşıdığı 54 yerine 1 numarayla yarışacak olan Kenan Sofuoğlu, yeni takımı Mahi Racing Team Hindistan ile İspanya'da yaptığı testlerde motorundan son derece memnun kaldığını belirterek, "Rakiplerimin aksine, sert lastiklerle yarışmama karşın ilk günü üçüncü, ikinci günü birinci bitirdim. Bu sezon da hedefim tabii ki şampiyonluk unvanımı korumak olacaktır" diye konuştu.



Camiaya yeni bir kulüp: MOSK

Türk Otomobil Sporları Camiası'nın önemli isimlerinin bir araya gelerek spora kazandırdığı Marmara Otomobil Sporları Kulübü MOSK, 3 Ocak 2013 tarihi itibarıyla hayata geçti. Otomobil sporlarına yeni bir heyecan ve ivme kazandırmak için; aktif olarak yarışan yarışçıların ve sporun duayen isimlerinin kurduğu Marmara Otomobil Sporları Kulübü MOSK'un başkanlığını Yüksel Özgür üstlendi. Kulübün kurucu üyeleri ise; Yusuf Aramacı, Levent Kantürk, Kemal Gangam, Süheyl Polatoğlu, Akın Bilgütay, Savaş Bek ve Kutlu Demiriz oldular. Marmara Otomobil Sporları Kulübü MOSK yönetimi, 2013 yılı içerisinde 3 yarışlık bir mahalli ralli şampiyonası, sezon içerisine yayılmış şekilde



ralli sprintler ile camiayı biraraya getirip kaynaştırmayı hedefleyen antrenman günleri organize etmeyi planlıyor. Amatör ve profesyonel tüm yarışçıları kendi bünyesinde toplamayı hedefleyen Marmara Otomobil Sporları Kulübü MOSK'un merkezi İstanbul - Maslak'ta olacak.

V1 Challenge galası yapıldı

Volkan Işık tarafından tasarlanan Türk yarış otomobili Volkicar ile düzenlenen V1 Challenge, 2012'de ikinci sezonunu tamamladı. 7 ayak üzerinden gerçekleşen ve son yarışı geçtiğimiz ay düzenlenen V1 Challenge'ın ödül töreni geçen sene olduğu gibi yine Power Group Media Center'da düzenlendi. Gecede açılış konuşmasını Volkan Işık yaparken, sunuculuğu ise geçen sene V1 Challenge'da yarışan ünlü isim Semih Saygıner üstlendi. V1 Challenge'ın bu seneki şampiyonu Yağız Avcı altın kupasını Volkan Işık'ın elinden alırken, şampiyona ikincisi ve gümüş kupanın sahibi geçen senenin galibi Burak Çukurova idi. Bronz kupa ise İzmirli pilot Can Tolon'un oldu. Gecede ayrıca dereceye giren kadın pilotlar da kupalarını aldılar. Co-sponsor, araç sponsoru ve destek sponsoru olarak katkı yapan şirketlere Volkan Işık tarafından plaketleri verilerek gece sona erdi.



ISOFF 20 yaşında

Kısa adı İSOFF olan İstanbul Off-Road Kulübü 20.Yıl Kutlamaları ve Ödül Gecesi, 17 Ocak 2013 Perşembe gecesi Baltalimanı Portaxe'de kulüp üyeleri ve davetlilerin katılımıyla gerçekleştirildi. İstanbul Off-Road Kulübü Başkanı Arda Gürayman'ın açılış konuşması ile başlayan, 2012 sezonu boyunca yaşananların anlatıldığı, görüntüler ile devam eden gecede davetliler keyifli anlar yaşadı. İsoff üyeleri ve aileleri, samimi bir ortamda geçen organizasyonda misafirleriyle beraber güzel bir gece yaşadılar. Yenilen yemeğin ardından ödül programı ve sonrası eğlencelerle devam etti. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanı Demir Berberoğlu'nun da katıldığı ve bir konuşma yaptığı gecede, 2012 İSOFF Trial Kupası ve 2012 İSOFF Challenge'da dereceye giren ekiplerin kupalarının yanı sıra, TOSFED, İstanbul Gözetmen Kurulu ve kulüp sponsorlarına teşekkür plaketleri verildi.

Yamaha MotoGP takımına yeni sponsor

Sezon öncesi efsane sürücüleri Valentino Rossi'yi yeniden bünyelerine katan Yamaha MotoGP fabrika takımı, Monster Energy Drink ile sponsorluk konusunda anlaştı. 2 sezonluk yapılan anlaşmada takım sürücüleri Valentino Rossi ve Jorge Lorenzo motorlarında ve kıyafetlerinde firmanın logosunu taşıyacaklar. Daha önce başka bir enerji içeceğinin sponsorluğunda 4 sezon yarışan takımın birinci sürücüsü Jorge Lorenzo, artık yeni sponsor Monster'a geçerken, Valentino Rossi'nin ise firma ile halen sponsorluk sözleşmesi bulunuyordu. Yamaha MotoGP takım direktörü Lin Jarvis yaptığı açıklamada bu yeni birliktelik için çok mutlu olduklarını belirtirken, Monster Energy Drink'in 4 senedir sponsorluğunu yaptığı Yamaha'nın uydu takımı Tech III ile de birlikteliklerini sürdüreceklerini sözlerine ekledi. MotoGP 2013 sezonu 7 Nisan tarihinde Katar'da yapılacak yarışla başlayacak.



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 2013 SAYIMIZI,
6 ŞUBAT 2013 TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 61.312 KİŞİ,
iPad'den İSE 44.183 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi