

AutoVision®

SAYI: 10 YIL: 01 KASIM 2012

istanbul
auto
show
2012

Fuarın Tüm
Yenilikleri

► | 2013'ün En İyi 5
Otomobili



Volkswagen Golf GTI



Range Rover



Jaguar F Type

McLaren P1



Porsche 918 Spyder

AutoVision®

Autovision, sadece internet üzerinden yayınlanan aylık, PDF otomobil dergisidir.

İmtiyaz Sahibi ve Yayınlar Koordinatörü

Fügen Cüceoğlu
fcuceoglu@autovision.com.tr

Genel Yayın Yönetmeni

Berk Sarioğlu
berksarioglu@autovision.com.tr

Görsel Yönetmen

Şener Uluer

Fotoğraf Editörü

M. Murat Erçelebi
İlke Taşçı

Haber Koordinatörü

Orçun İnce

Motorsporları Editörü

Mehmet Ali Selişik

Yazarlar

Utku Uzunoğlu
İsmail Terzi

Reklam Rezervasyon

Oya Yılmaz
oyilmaz@rota-online.com

Katkıda Bulunanlar

Alişan Özkan, Tan Ürfüoğlu,
Berke Çelikkaya

Yönetim Yeri

Rota Proje Yönetimi Ltd. Şti.

Atatürk Mah. Vedat Günyol Cad. Sedef Sitesi
13.Blok. D:3 Ataşehir 34768 İstanbul

Tel: (0216) 469 09 55 Fax: (0216) 469 02 18



Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti.

Yayımlanan tüm yazılar ve yorumlar yazarlarının kendi görüş ve yorumlarıdır. Autovision dergisi T.C. yasalarına uygun olarak yayımlanmaktadır. Autovision isim ve dergi yayım hakkı Rota Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti. aittir. Dergide yayınlanan yazı, fotoğraf, harita, grafik tasarım, illüstrasyon ve konuların her hakkı saklıdır.

EDİTÖR

Genel Yayın Yönetmeni

Berk SARIOĞLU
berksarioglu@autovision.com.tr



AutoVision'ın yeni haline hoşgeldiniz.

Yeni hali diyoruz çünkü artık yepyeni bir dergimiz var, sadece adı aynı. Herşey değişti; yazarlar, kadro, içerik, fotoğraf kalitesi, tasarım... Umarım üzerinde çok çalıştığımız bu değişim, siz okuyucularımızın hoşuna gider.

Önemli bir konuya açıklık getirmek istiyorum; bir süredir AutoVision isim hakkı konusunda hukuksal süreç devam ediyor ve şirketimiz avukatlarının bu süreci yakın zamanda sonlandıracağını, aynı isimli diğer yayına kapatma kararı alındığının altını çizmek isterim.

2002 yılından beri Rota Proje Danışmanlık çatısı altında olan ve benim de otomobil medyasına giriş yaptığım marka olarak gösterebileceğim AutoVision'ın yine aynı bünyeden hayatına devam ediyor olması en önemli noktalardan biri.

Yani orijinal AutoVision şu anda bilgisayarınıza indirdiğiniz ya da indirmeden okuduğunuz bu dergidir, **taklitlerinden sakının...**

AutoShow 2012

Otomotiv dünyasına dönecek olursak; kuşkusuz AutoShow 2012 bu ayın en önemli organizasyonuydu. Peki izlenimlerimiz neler? Açıkçası Tüyap organizasyonu, CNR'daki fuarlara göre alan/stand açısından daha başarılı, rahat ve genişti ama basın günündeki bazı aksaklıklar canımızı sıkmadı değil.

Otomobilcilik adına yurtdışı fuarları gibi dolu olmuyor bizim fuarlarımız ama katılan markaların çokluğu, modellerin zenginliği açısından beklentilerin üzerindeydi. Paris'teki yeniliklerin birçoğundan mahrum kalmış olsak da 4 dünya, 31 Türkiye ve Avrupa ödülünü görmüş olmamız olumlu. İsteriz ki dünya

lansmanı yapılan modeller sadece ülkemizi ve Avrupa dışındaki pazarlarda satılacak değil, tüm dünyayı ilgilendiren modeller olsun. Bu elbette kolay bir şey değil ama en azından hedefimiz bu olmalı, vizyonumuzu buna göre şekillendirmeliyiz.

Her fuarda hibrid ve elektrikli modellerin sayısının artması güzel bir detay. Bu fuarda da Toyota, VW, Renault gibi markalarda elektrikli ya da hibrid modelleri gördük. Sayılarının daha artmasını istiyor ve bekliyoruz, tabii bunun için kullanıcı talebi çok önemli.

Peki yeni AutoVision'da neler var?

Yenilenen AutoVision çok daha yalın bir yapı, kaliteli fotoğraflar ve tasarım düzenlemeleri sizleri bekliyor. Bunun için epey çalıştık ve ilerleyen sayılarda çok daha iyi noktalara geleceğiz, bunun için sizlerinde fikirleri bizler için çok önemli. Lütfen görüş ve düşüncelerinizi bizlerle paylaşmaktan çekinmeyin.

AutoShow'da sergilenen yeni modelleri kapsayan bir incelemenin dışında 2013 yılında en çok almayı isteyeceğiniz beş modeli oldukça detaylı bir inceleme altına aldık. McLaren P1, VW Golf GTI, Jaguar F Type, Range Rover ve Porsche 918'den oluşan bu beşli AutoVision olarak bizleri en çok etkileyen ve 2013'te satışa çıkacak modeller arasından seçildi. Elbette diğer marka ve modeller de var etkilendiğimiz ama özellikle bu beşli bizi çok heyecanlandırıyor. Mercedes A Sınıfı, Renault Scenic, Ford Transit- Tourneo Custom ve Autoshow'da dünya lansmanı yapılan Peugeot 301 sürüş izlenimi sayfalarımıza konuk olurken, artık motorsporlarına daha çok yer vereceğimizi söylemek isterim.

Umarım yeni AutoVision'ı beğenirsiniz, gelecek ay görüşmek üzere...



BP Ultimate

aracınızın kalbine iyi bakar.



Özel Formüllü



“ Süreli
Kurumsal
Yayınlar ”

“ Tanıtım ve
Lansman
Proje
Yönetimi ”

“ Kurumsal
Kimlik
Çalışmaları ”

“ Teknik
Müteahhitlik ve
Etüt Hizmetleri ”

“ Denetim ve
Raporlama
Mühendisliği ”

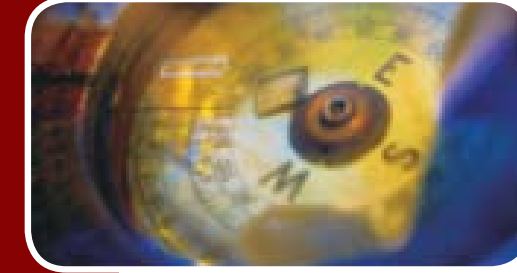
rota
proje yönetimi
eğitim ve danışmanlık



zamanlama



vizyon



yaratıcılık



bilgi



deneyim



çözüm

Rota Proje Yönetimi Eğitim ve Danışmanlık Ltd. Şti.
Atatürk Mahallesi Vedat Günyol Cad. Sedef Sitesi
13. Blok Daire:3 Ataşehir / İstanbul
Tel: (216) 469 09 55 Faks: (216) 469 02 18
www.rota-online.com

içindekiler

Haberler	08	İstanbul AutoShow 2012
Haberler	34	Paris'ten yenilikler
Teknik	40	Utku UZUNOĞLU
Düz kontak	42	İsmail TERZİ
Lansman	44	Peugeot 301
Lansman	56	Ford Tourneo Custom
Sürüş izlenimi	68	Renault Scenic
Sürüş izlenimi	80	Mercedes- Benz A 180 CDi
Kapak konusu	94	2013'ün en iyi 5 otomobili
Motorsporları	116	Mehmet Ali SELİŞİK



www.autovision.com.tr
adresinden dergimizi
indirebilirsiniz



Yazı: Berk SARIOĞLU

Türkiye'nin en önemli otomobil fuarı AutoShow 2012'de sergilenen tüm yeni modelleri sizler için inceledik

Bu yıl 14. kez düzenlenen İstanbul AutoShow, 2-11 Kasım tarihlerinde Tüyap Fuar ve Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi. Fuar 45 marka katılırken, 500'e yakın yeni model toplam 12 salon ve 50.000 metrekaarelik alanda sergilendi.

İstanbul AutoShow bir kez daha birçok lansmana ev sahipliği yaptı: Toplam 31 Türkiye tanıtımı, 4 Dünya lansmanı ve 1 Avrupa lansmanı Beylikdüzü'nde otomobil severlerle buluştu.

Bu yıl daha öncekilere farklı olarak fuar alanında kadın ve

çocu ziyaretçiler için birçok aktivite düşünüldü ve tasarlandı. Hafta içinde kadınlar ve çocuklar fuarı ücretsiz gezme imkanından yararlandılar, hafta sonlarında da kadınlara yüzde 50 indirimli, çocuklara ücretsizdi.

Bizler de AutoVision dergisi olarak fuarı detaylı bir şekilde gezdik ve sergilenen yeni modellerin tüm detaylarını sizler için bir araya getirdik. Arkanıza yaslanın ve bu şölenin keyfini çıkartın!



Alfa Romeo



4C GTA konsept

Alfa Romeo'yu başka pazarlara taşıması planlanan ve ilk olarak 2011 yılında Cenevre Fuarı'nda tanıtılan 4C GTA konsepti standın en büyük yeniliği olarak görüldü.

Tasarımında markanın efsane modeli 33 Stradale'den esinlenilmiş otomobil

şadece 850 kg ağırlığındaki karbonfiberden yapılmış gövdesiyle dikkat çekiyor, tabii bu gövde yapısı üretilir mi orası tartışılır.

Ortadan motorlu, arkadan çekişli bir otomobil olan 4C, yerleşim olarak Porsche'nin Boxster modeline benziyor.

1.8 lt'lik turbo 4 silindirlili motora sahip otomobil maksimum olarak 250 km/s hıza çıkabiliyor. 4C'nin 200 bg'den daha güçlü olduğu ve TCT şanzımanla donatıldığı söyleniyor.

Aracın üretimine 2013'ün ilk aylarında başlanacak.

Audi



A1 eTron



Audi'nin elektrikli modellerine verdiği e-Tron isminin son üyesi, A1 kılığında ziyaretçilerle buluştu. Otomobilde plug-in şeklinde şarj edilebilen bir hibrid-elektrik motoru yer alıyor ve şehir içinde bu motorla 50 km'den daha fazla mesafe kat edebildiği söyleniyor.

Şarjın bitmesi durumunda 102 bg'lik içten yanmalı motor devreye giriyor ve şarj etme görevini üstleniyor. Aracın 0-100 km/s hızlanması 10.2 saniye, maksimum hızıysa 130 km/s.

Yeni A3

Kısa bir süre önce tanıtımı yapılan A3, tamamen yeni gövdesiyle standın yeniliklerinden biriydi. VW grubunun yenilikçi MQB platformunda üretilen ilk model unvanı alan otomobil tasarım olarak çok sıradışı değil.

Yerini aldığı model gibi yüksek satış rakamları hedeflenen otomobilde 1.4 TFSI 122 bg benzinli, 1.6 TFSI 122 bg benzinli, 1.6 TDI 115 bg dizel motor seçenekleri sunuluyor. Gövde içinse şimdilik sadece 3 kapı seçeneği söz konusuysa, Sportback

2013'ün ilk yarısında satışa çıkacak. 2013'ün sonlarındaysa sedan A3'ü göreceğiz.

Yeni A3'ün fiyatı manuel versiyonlu 1.4 TFSI için 25.707 Euro, Attraction S Tronic içinse 28.294 Euro olarak açıklandı.



Aston Martin



ASTON MARTIN

Vanquish



Bir süredir sabırsızlıkla beklediğimiz yeni Vanquish, Aston Martin meraklılarını en çok heyecandıran modeldi. Otomobilde yeni bir şasi ve tamamen karbonfiber gövde kullanılmış, motorsa eski modeldeki 60. lt'lik V12'nin elden geçirilmiş bir versiyonu ama artık 573 bg güç, 620 Nm tork ürettiyor. 6 ileri otomatik şanzımana sahip otomobil 0-100 km/s hızlanmasını 4.1 sn'de gerçekleştiriyor ve maksimum olarak 295 km/s hıza ulaşıyor. Otomobilin satışına 2013 yılında başlanacak.

Standın diğer modelleri yeni DB9 ve V8 Vantage'di.

BMW



M5 ve M6

BMW'nin süpersonik sedanı M5, tamamen yeni gövdesi ve ilk kez turbo motoruyla kullanıcıların karşısına çıktı. 4.4 lt, V8, çift turbo beslemeli motora sahip M5 560 bg güç ve 680 Nm tork değeriyle dikkat çekiyor. M5'in 0-100 km/s hızlanması 4.4 sn'ye, bu motor yeni M5'i bugüne kadarki en hızlı M5 modeli yapıyor. Otomobilin satış fiyatı 221.153 Euro olarak belirlendi.

Aynı motor ve şanzımana sahip, bir nevi coupe M5 olarak da nitelendirileceğimiz M6'da standın diğer yıldızlarındandı.



M5



M6

i8



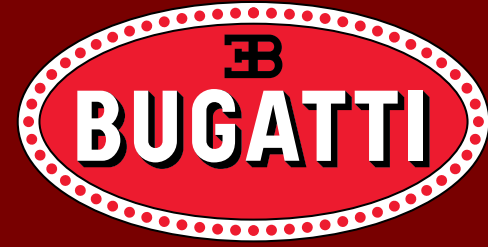
Hiç kuşku yok ki markaya gelecekte yön verecek olan elektrikli modeller serisi 'i', süper spor formatında i8 olarak görücüye çıktı ve açıkçası standın en ilgi çekici modeliydi.

i8 Konsepti, yıl ortasında 'Görevimiz Tehlike' filminde kullanılmış ve fütüristik tasarımıyla beğeni kazanmıştı. Plug in hibrid motora sahip i8'de 223 bg gücünde TwinPower benzinli mo-

torun yanısıra, 130 bg ek güç sağlayan elektrik motoru yer alıyor. 1480 kg ağırlığındaki otomobilin 0-100 km/s hızlanması 4.6 saniye, ortalama yakıt tüketim değeri ise 2.7 lt/100 km. Araç sa-

dece elektrik motoruyla 35 km mesafe kat edebiliyor ve sadece 66 g/100 km'lik etkileyici bir emisyon değerine sahip. i8'in 2014'te ülkemizde satışa sunulması bekleniyor.

Bugatti



Veyron Grand Sport



Dünyanın en hızlı roadster otomobili unvanına sahip Bugatti Veyron Grand Sport Doğu Oto bünyesinde ülkemizdeki ilk standını AutoShow 2012'de açtı.

8.0 litrelik W16 lt'lik, 4 turbo beslemeli, 1001 bg güç ve 1250 Nm tork üreten motora sahip Veyron GS, 4.3 milyon Euro'luk fiyat etiketiyle fuarın en pahalı modeliydi.



Citroen



C Elyssee



Fuarda yapılan olan 4 dünya tanıtımından biri Citroen'in C- Elyssee modeline aitti. Ülkemizde oldukça tutulan ve yıllardır en çok satan sınıf olan B sedan sınıfına ait olan

C-Elyssee, 4.43 metre uzunluğunda ve 2.65 metrelik aks mesafesiyle sınıfının en geniş aks mesafesine sahip otomobili. Peugeot 301 ile aynı alt yapıyı taşıyan otomobilde

1.2 Vti 3 silindirli 72 bg, 1.6 lt 4 silindirli 115 bg'lik benzinli motorların yanında, dünyanın en çok satan dizel motoru olan 1.6 HDi 92 bg'lik dizel de sunuluyor. Otomobilde Attrac-

tion, Confort ve Exclusive olmak üzere üç donanım seçeneği sunuluyor. C-Elyssee'nin fiyatları 29.900 TL'den başlıyor ve donanımına göre 42.200 TL'ye kadar uzanıyor.

Dacia



Dacia Autoshow'da tam anlamıyla güç gösterisi yaptı! Standda ilk kez Paris Fuarı'nda görücüye çıkan yeni Logan'ın yanısıra Sandero, Sandero Stepway ve Lodgy. sergilendi 5 ve 7 koltuklu olarak satılacak MPC Lodgy'nin markaya büyük bir ivme kazandırması ve Dacia'yı farklı müşteri kitlelerine ulaştırması bekleniyor.



Ferrari



Ferrari'nin ilk kez gösterilecek olan 4 koltuklu, dört tekerlekten çekişli FF modelinin yanısıra, bugüne

kadar üretilen en hızlı Ferrari modeli olan, önden motorlu V12, 740 bg gücündeki F12berlinetta

markanın en büyük yıldızlarıydı. F12 0-100 km/s hızlanmasını 3.1 sn'de gerçekleştirirken 340 km/s'ye

kadar çıkabiliyor. 660.000 Euro'dan alıcı bekleyen F12berlinetta'dan şimdiye kadar 6 adet satıldı.



Fiat



500L



500 modelini farklı müşteri kitlelerine ulaştırma projesinin ilk adımı sayılacak ve 500 modelinin üçüncü gövde seçeneği olan 500L, standın en gözde modeliydi. Bir MPV'nin kullanışlılığıyla, bir SUV'nin sürüş özelliklerini harmanlayan 500L, temelini aldığı 500 gibi kişiselleştirilebilir özellikleriyle dikkat çekiyor.

Otomobilde 0.9 lt Twinair 105 bg, 1.4 lt Fire 95 bg benzinli ve 1.3 lt Multijet 85 bg'lik dizel motorlar bulunuyor.

Ford



Fiesta



Standın birçok yeniliğinden sadece biri olan Fiesta, makyajlı haliyle karşımıza çıktı. İlk olarak ST modelinde gördüğümüz bu tasarım artık tüm

Fiesta'larda kendini gösterecek. Makyaj operasyonu yeni ön ızgara, farlar, LED'li gündüz farları gibi tasarım öğeleri göze çarpıyor.

Türkiye satışına 2013'ün ilk çeyreğinde başlanacak otomobilde Ford'un çok ses getiren 1.0 lt'lik 3 silindirli benzinli motorunun (100 ve 125 bg'lik iki alternatif) yanısıra, 1.6 lt 105 bg ve 1.4 lt 96 bg benzinli ve yeni 1.5 litrelik 75 bg gücünde TDCi, benzinli motorlar yer alıyor.

Kuga

Ford'un SUV sınıfındaki modeli Kuga'da yenilenen Ford'lar kervanına katıldı. Akıllı teknolojiler, daha sportif bir dış tasarım gibi yenilikler dikkat çekiyor.

Fiesta gibi Kuga da 2013'ün ilk çeyreğinde satışa sunulacak ve 1.6 lt EcoBoost benzinli, 2.0 lt TDCi 163 bg'lik dizel versiyonlarla alınabilecek.



Transit



Tamamen yenilenen altıncı nesil Tourneo ve Transit Custom'ın tüm detaylarını dergimizin lansman sayfalarında inceleyebilirsiniz.

Ticaretin makam aracı olarak lanse edilen araçlar binek otomobillere benzeyen dış ve kabin tasarımları ve teknolojik özellikleriyle dikkat çekiyor. Motorlara 2.2 lt'lik TDCi güç ünitesinin 10 125 ve 155 bg'lik üç farklı alternatifi bulunuyor.

B-Max

Markanın küçük sınıftaki MPV modeli B-Max, Opel'in Meriva'sına rakip olacak. Kayan kapılarıyla sınıfına yeni bir soluk getiren otomobil 1.5 metrelik kağıt açıklığı ile sınıfında lider konumda.

38.250 TL'den başlayan fiyatlarla satılan B-Max'de 1.0 lt 120 bg Ecoboost, 1.4 lt Duratec 90 bg, 1.6 lt Ti-VCT 105 bg benzinli ve yeni 1.5 litrelik Duratorq 75 bg'lik dizel motorlar bulunuyor.

Mondeo



Tamamen yenilenen Mondeo, markanın global tasarım anlayışı benimseyen bir diğer ürün daha ve global CD segmenti platfor-

munda üretilen ilk model olma unvanına sahip. AutoShow'da ilk kez Türk tüketicisiyle buluşan Mondeo, sınıfında 1.0 litrelik mo-

torla satılan ilk otomobil olacak. Otomobilde bunun dışında 1.5, 1.6 ve 2.0 lt'lik dizel motor seçenekleri de yer alıyor.

Honda



CR-V



Honda'nın en çok sevilen modellerinden olan CR-V, yeni yüzüyle karşımızda. Yerini aldığı modelle aynı boyutlarda olan CR-V'nin yeni platformu eskisine göre 20 kg daha hafiflemiş. Otomobilde 2.0 lt benzinli ve 2.2 litrelik dizel motorlar yer alıyor. ileriki zamanlarda CR-V'de 1.6 litrelik dizel seçeneği de sunulmaya başlanacak ve araç dizel alternatif olarak bu motorla ülkemizde satılacak.



Civic hatchback



Civic hatchback'ın en büyük özelliği, çok ses getiren 1.6 lt'lik yeni dizel motorla donatılmış olması. Böylece Civic, büyük bir eksiğini kapatmış olacak. Hatchback Civic'in yanı sıra Civic Eco, CR-Z, Accord ve Jazz modelleri de standda sergilenen diğer otomobillerdi.

Infiniti



FX

Makyajlı FX, markanın standındaki göze çarpan yenilik. Otomobilde yeni ön tampon, ızgara, jantlar gibi tasarım detaylarında değişiklik var. Yeni FX GT, GT Premium, S ve S Premium adı verilen dört donanım ve FX50, FX37 ve FX30d üç motor seçeneğine sahip. 50'de 5.0 lt V8, 390 bg güç üreten, 37'de 3.7 litrelik V6 320 bg güç üreten benzinli, 30d'de ise 3.0 lt'lik V6, 238 bg gücünde dizel motor bulunuyor. Infiniti standında M Sınıfı ve G37'nin cabrio versiyonlarını da sergilendi.



Hyundai



i30 CW

Hyundai'nin beğenilen kompakt sınıf temsilcisi i30'un station versiyonu CW, fuardaki yeniliklerinden biri olarak görüldü. CW, hatchback modele göre 185 mm uzun, 30 mm daha yüksek bir otomobil ve 528 litrelik bagajı yine hatchback versiyona göre 150 litre daha geniş. Koltukları yatırdığınızda bu hacmi 1642 litreye çıkartabiliyorsunuz.

Otomobilde sadece, hatchback'de de kullanılan 1.6 lt CRDi 128 bg'lik motor seçeneği yer alıyor ve hem otomatik hem de manuel şanzıman seçenekleri mevcut. Style ve Elite donanım paketlerine sahip otomobilin satış fiyatı 53.200 ile 62.100 TL arasında.



i-oniq Concept

Markanın gelecekte AutoShow'da yer alacağı yönüneceği tasarım Konseptte 1.0 lt hacminde 3 silindirli motor, aynı güçteki elektrikli motoruyla kombine edilmiş ve maksimum olarak 109 bg güç ürettiyor. Sadece elektrikli motoruyla 120 km menzil sunan araç 45 g/km emisyon ve 145 km maksimum hıza sahip.



Kia



Pro Cee'd

İlk kez geçtiğimiz ay Paris Fuarı'nda tanıtılan Cee'd'in 3 kapılı versiyonu olan Pro Cee'd Türk tüketicisiyle buluştu. Otomobil 2013'ün ilk çeyreğinde Avrupa ile aynı zamanda Türkiye'de satışa sunulacak. 1.4 lt 90 bg, 1.6 lt 110 veya 128 bg'lik dizel, 1.4 lt 100 bg ve 1.6 lt 135 bg benzinli motor seçeneklerine sahip otomobilin hangi alternatiflerle satılacağı netlik kazanmasa da 1.6 lt'nin hem dizel hem de benzinlilerini bekleyebiliriz.

Fiyatlar da henüz belli değil ancak güncel modelden biraz daha yüksek olacağını düşünürsek baz model için 45.000 TL'lik (güncel model kampanyalı 43.500 TL) bir öngörü yerinde olacaktır.



Sorento

Markanın sevilen SUV'si Sorento makyajlı haliyle AutoShow'daydı. Yenilenen tasarım, iyileştirilen yakıt tüketim değerleri, daha iyi bir sürüş karakteri ve yeni güvenlik ekipmanları araçtaki yenilikler olarak göze çarpıyor.

Yeni Sorento üç farklı motor seçeneğiyle alınabiliyor ve bu da yeni modele en çok motor seçeneğine sahip Sorento unvanını kazandırıyor: 2.4 lt 192 bg GDI benzinli, 2.2 lt 197 bg TCI ve 2.0 lt'lik 150 bg TCI dizel



seçenekler arasında. 2.2 lt'lik dizel hem otomatik hem de manuel şanzıman seçeneğine sahipken motor otomatik versiyonda 435 Nm, manuel şanzımanlı versiyon-

daysa 421 Nm tork üretiyor. Standda bunların dışında Rio, Cee'd hatchback, Cee'd SW, Sportage, Soul, Picanto, Magentis olmak üzere 17 farklı otomobil sergilendi.

Land Rover



Range Rover



Merakla beklenen ve birçok otorite tarafından dünyanın en iyi SUV'si olarak gösterilen yeni Range Rover bize göre sadece standın değil tüm fuarın yıldızlarından biriydi. 10 yılda bir yenilenen Range Rover serisi tamamen yeni modeliyle bir kez

daha sınıfında standartlarını belirleyen otomobiller olacak.

Dünyanın ilk alüminyum monokok SUV'si olma unvanına sahip Range Rover bu sayede yerini aldığı modele göre tam 420 kg hafifledi. Ağırlıktaki bu değişim kendini yakıt tüketi-

mini %22 azaltarak gösteriyor ve yeni modelin, dizel motorlu versiyon için 7.5 lt/100 km ortalama tüketime sahip olduğu söyleniyor.

Land Rover'ın patentli Terrain Response sisteminin yenilenmiş hali Range Rover'da standart olarak sunulurken,

bu sayede araç arazide de rakipsiz hale geliyor. Yeni ultra lüks kabinini Executive Class koltuk paketiyle daha da lüks hale getirip arka koltuklarda 118 mm daha fazla diz mesafesine sahip olabiliyorsunuz. Otomobil 3.0 lt dizel motorla satılıyor.

Mercedes-Benz



Mercedes-Benz

A Sınıfı



Mercedes'in tasarım olarak önceki nesillere göre daha bilindik ama modern çizgilere yöneldiği yeni A Sınıfı standın en ilgi çekici modellerindendi.

Otomobil eskisi gibi yüksek yapısından vazgeçti ve bildiğimiz

hatchback tasarıma yönelerek biraz daha gençlere hitap etmeye başladı.

Yeni A Sınıfı her zaman olduğu gibi geniş motor seçenekleriyle sunuluyor: 1.6 litrelik turbo motor 122 (A180) ve 156 bg'lik (A200) iki

versiyonla satılırken, 2.0 lt'lik 211 bg gücündeki seçenek A250 olarak alıcılarını bekliyor.

Dizellerdeyse yeni 1.5 lt'lik 109 bg'lik (A180 CDI) motor dikkat çekerken bu seçenek manuel şanzımanla satılıyor, dizel otomatik

kombinasyonu için 1.8 lt'lik, yine 109 bg güç üreten (A180 CDI 7G DCT) versiyonuna yönelmelisiniz.

Yeni A Sınıfı'nın fiyatları motor seçeneği ve donanımına göre 66.800 TL'den, 104.000 TL'ye kadar uzanıyor.

B Sınıfı

B Sınıfı da yenilenen tasarımıyla dikkat çekiyor ve artık daha akıcı, modern bir görüntüye sahip. Otomobilde A Sınıfına benzer motor seçenekleri söz konusu: 1.6 lt'lik turbo benzinli motor B180 ve B200 adı altında 122 ve 156 bg güçle satılırken, B250 mo-

delinde 2.0 lt'lik 211 bg gücünde benzinli motor yer alıyor. B Sınıfı'nda dizel motorlar yine B180 CDI ve B200 CDI olarak adlandırılıyor ve her iki motor da otomatik şanzıman seçeneği ve 1.8 lt'lik hacimle geliyor. Güçler sırasıyla 109 ve 135 bg.



SL

Yenilenen SL stand-
dın en çok merak
uyandıran modelle-
rindendi.

SL'in altıncı jeneras-
yon olan yeni mo-
del, gövdenin çeşitli
bölgelerinde bolca
kullanılan alümin-
yum sayesinde yerini
aldığı modele göre
140 kg daha hafif.

Ayrıca otomobil

eski modele göre 50
mm daha uzun ve
57 mm daha alçak.

Yeni SL ülkemizde
3.5 lt'lik V6 (SL 350),
306 bg ve 4.7 lt'lik,
çift turbo, 435 bg
gücünde V8 (SL500)
motorlarla satılıyor.

Fiyatlar SL350
için 185.667 Euro,
SL500 için 225.387
Euro.



Mini



Paceman

MINI model ailesinin
yedinci üyesi Pace-
man, Paris'teki dünya
tanıtımının ardından
İstanbul'da ilk kez gö-
rücüye çıktı. Paceman,
üç kapılı gövdesini

dört tekerlekten çekiş
sistemiyle buluşturan
ilk MINI modeli olacak
ve Cooper ile Cooper
S motor seçenekle-
riyle fuardan hemen
sonra satışa sunuldu.



Nissan



Juke Nismo

Ülkemizde fazlasıyla se-
vilen Juke modelinin
sportif versiyonu Nismo,
Nissan standında dikkat
çeken modeliydi. Otomo-
bilde mevcut DIG-T mo-
delindeki 1.6 litrelik turbo

motorun farklı bir versi-
yonu, 200 bg gücü ile su-
nuluyor. Dört tekerlekten
çekişli versiyonun 0-100
km/s hızlanması 8.2 sn,
maksimum hızıysa 215
km/s. Önden çekişli versi-
yonsa 7.8 sn'de aynı hıza
çıkabiliyor.



Qashqai 1.6 130 bg

Qashqai'daki yeni dizel
merak uyandıracak: 1.6 lit-
relik güç ünitesi 130 bg
gücünde ve 320 Nm tork
sunuyor. Stop&Start sis-

teminin standart olarak
sunulduğu otomobil 4.5
lt/100 km gibi oldukça id-
dialı bir ortalama yakıt tük-
etim değerine sahip.



Opel



Wir leben Autos.

Adam

Opel iki yeni modeliyle müşterilerini karşıladı: Adam ve Mokka.

Adam, markayı premium küçük sınıfta MINI Cooper ve Citroen DS 3 gibi modellerin rakibi yapacak.

Otomobilin satışına 2013 yılının ilk aylarında başlanacak ve 1.2 lt 60 bg, 1.4 lt 100 bg'lik motor seçenekleriyle satılacak. Fiyatları henüz netleşmedi.



Mokka

Mokka ise Nissan Juke'a rakip olacak bir küçük sınıf crossover. 1.4 lt 140 bg turbo ile 1.6 lt 115 bg atmosferik benzinli motorlar kullanıcılar için sunulan alternatifler. Enjoy ve Cosmo donanımıyla satılacak Mokka'nın fiyatları 52.248 TL'den başlıyor.



Peugeot



PEUGEOT
MOTION & EMOTION

Peugeot standında tanıtılacak, makyajlı RCZ, bolca yenilik vardı: 208'in hatchback modellerinin yanında GTI versiyonu

301'in tüm detaylarına ulaşabilirsiniz) ve Yeni Partner Tepee markanın yenilikleriydi.

Bunlar dışında güncel modeller olan 308, 508, 508 SW, 3008, 5008 sergilenen diğer modellerdi.



Porsche



911 Carrera 4



Yeni 911'in 4 tekerlekten çekişli versiyonu Carrera 4 ve Carrera 4S, AutoShow'da izleyicilerle buluştu. Hem coupe hem de cabriolet gövdeyle alınabilen otomobilin Carrera

4 modelinde 3.4 lt boxer 6 silindirli, 340 bg gücünde, 4S modelindeyse 3.8 litrelik 400 bg gücünde boxer 6 silindirlik motorlar görev yapıyor.

Carrera 4 modeli stan-

dart Carrera'ya göre 44 mm daha geniş ve 997 modeline göre 65 kg hafif olmasıyla dikkat çekiyor.

Bu ağırlık tasarrufu ve Carrera 4 modelinin motor hacmi-

nin küçültülmesi eski modele göre %16 daha az yakıt tükettiği anlamına geliyor, aynı şekilde 4S de %14 daha ekonomik. Araçların satışına bu ay, fuardan hemen sonra başlanacak.

Renault



Clio



Fuarın dört dünya güçlü kozları olarak bi- lansmanından ikisi laniyor. Yeni Clio'nun yanısıra DeZir konsepti, Megane RS Red Bull ve Fluence Z.E. fuardaki diğer gösterilen modeller arasındaydı.

Bir süre önde Türkiye lansmanı yapılan yeni Clio dördüncü jenerasyonuyla AutoShow'da gösterildi.

Daha önceki jenerasyonlardan farklı olarak yeni Clio'da kişiselleştirme özelliği öne çıkıyor. Önceki modele göre 100 kg kadar hafifleyen otomobilin aks aralığı 14 mm, uzunluğuysa 35 mm artırıldı.

Yeni Clio'da tamamen yeni 0.9 lt'lik turbo, 3 silindirli 90 bg'lik bir benzinli motorun yanısıra 1.2 lt 75 bg'lik benzinli, 1.5 dCi 75 ve 90 bg'lik dizel seçenekler sunuluyor.

Clio'nun Joy, Touch ve Iron donanım seviyeleri sunulurken fiyatlar motor ve donanımına göre 29.900 ile 42.490 TL arasında değişiyor.



Fluence

İlk olarak Clio'da gördüğümüz yeni yüz tasarımı Fluence'a da uygulanmış ve böylece otomobil daha kendinden emin bir duruşa sahip olmuş. LED gündüz farları da yüze eklenen bir diğer yenilik olarak görünüyor.

Otomobilin arkasındaysa büyük değişiklikler yok. Kabindeyse dijital göstergeler ve koltuk döşemeleri dikkat çekiyor.

Yeni Fluence'da 2 yeni motor seçeneği sunuluyor: Otomatik şanzımanlı, 1.6 16V 115 bg

CVT X-tronic, benzinli ve 1.6 dCi 130bg'lik dizel. 1.6 lt dizel, 119 gr/km CO2 emisyonu ve 4.6 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketim değeriyle dikkat çekerken benzinli motor 6.4 lt/100 km ve 149 g/km değerlerine imza atıyor.

Bursa Oyak fabrikalarında üretilen yeni Fluence'ın satışına Ocak ayında başlanacak, 3 donanım ile satılacak otomobilin fiyatları 39.900 TL'den tüketiciye sunuluyor.



Symbol

Yıllardır Türkiye'nin en çok satan otomobili olan Symbol, tamamen yenilenmiş yüzüyle fuarda gösterildi.

Laurens Van Den Aerker imzalı otomobil modern görüntüsüyle dikkat çekiyor.

Symbol'de Clio'da da kullanılan 0.9 lt, turbo 90 bg, 1.2 lt 75 bg benzinli ve 1.5 lt dCi 75 ile 90 bg'lik dizel motor seçenekleri sunuluyor.

Symbol 2013 yılından itibaren 27.990 TL'den kullanıcılarla buluşacak.

Seat



Leon

Paris Fuarı'nda tanıtılan yeni Leon markanın en büyük yeniliği idi. VW grubunun MQB platformuna sahip Leon hafifletilmiş gövdesi ve ekonomik motorlarıyla yerini aldığı modele göre hayli iddialı bir hal almış. Yeni Leon'un detaylarına haberler sayfalarımızdan ulaşabilirsiniz.



Toledo

Toledo bir önceki jenerasyondaki hatasından vazgeçip daha geleneksel sedan formuna geri dönüyor. Profilden bakıldığında beş kapılı hatchback formuna da benzerlik gösteren Toledo, Skoda Rapid ile altyapısını paylaşıyor. 4480 mm uzunluğundaki otomobilin aks mesafesi 2602 mm. Paris'teki tanıtımda motor seçenekleri arasında 1.6 TDI'nın yanı sıra 1.2 TSI ve 1.4 TSI benzinli seçenekler vardı.



Skoda



Citigo

Skoda'nın en küçük modeli Citigo, markanın AutoShow yeniliklerinden biriydi. Skoda'nın A segmentindeki ilk denemesi olan Citigo sadece 3.56 metre uzunluğu, 1.65 metre genişliğiyle dikkat çekiyor.

Otomobilde 1.0 litrelik 60 bg gücünde 3 silindirli yeni bir motora yer verilmiş, şanzıman seçenekleri ise 5 ileri manuel ve yarı otomatik ASG şeklinde. Ambition ve Elegance olarak iki donanım sunan Citigo'nun Ambition versiyonu 26.532, Elegance donanımlı versiyonu ise 30.623 TL'den satılıyor.



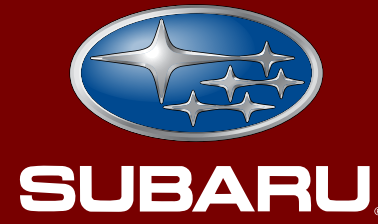
Rapid



Skoda'nın oldukça güvendiği modeli Rapid geçtiğimiz ay Paris'te tanıtılan bir sedan. Markanın Türkiye pazarındaki odak noktası olarak tanımladığı Rapid'in, sedan pazarının hayli geniş olduğu ülkemizde fazlasıyla başarılı olacağına inanılıyor. Rapid'in Türkiye tanıtımı için Autoshow'a gelen Skoda Auto Satış ve Pazarlamadan Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi Werner Eichorn, lansmanda yaptığı konuşmada 'Citigo ve Rapid sadece birer başlangıç. Önümüzdeki yıllarda her 6 ayda bir araç tanıtacağız. Rapid'in Türkiye pazarı için doğru model olduğuna ve büyük başarı yakalayacağına inanıyorum' açıklamasını yaptı. Fabia ile Octavia arasında konumlandırılan Rapid'de 1.2 TSI 75 ve 105 bg, 1.4 TSI 122 bg'lik benzinli motorlarla, 1.6 TDI dizelin 90 ve 105 bg'lik versiyonları bulunuyor.

Standda bunlar dışında Fabia S2000 ralli otomobili ve Fabia RS sergilendi.

Subaru



BRZ

Subaru'nun Toyota ile ortak geliştirdiği ve otomobil severler tarafından merakla beklenen modeli BRZ standın yıldızıydı.

2.0 lt'lik boxer, 4 silindirli, atmosferik motorla satışa sunulan otomobil sadece otomatik şanzıman seçeneğiyle satışa sunuluyor.

BRZ'nin fiyatı 130.000 TL olarak belirlendi. Subaru standında WRX STI sedan da meraklılarıyla buluştu.



Toyota



Auris



Toyota AutoShow'da iddialı bir stand sergiledi ve tamamen yenilenen Auris, Verso ile bir süre önce satışa sunduğu GT86'nın yanısıra Le-Mans yarış otomobili TS030'u da izleyicilere sundu.

Bu yenilikler dışında yeni Yaris, Yaris hibrid, Prius ve Prius plug in hibrid modelleri Toyota'nın standını süslediler.

Yeni Auris'in tüm detaylarına haberler sayfamızdan ulaşabilirsiniz.

VW



Golf

Yeni Golf kuşkusuz markanın en önemli yeniliği idi. Yedinci jenerasyon Golf tasarım olarak her zamanki gibi yenilikçi bir yaklaşımdansa

daha geleneksel olmayı tercih eden bir yapıda. Otomobil VW'nin MQB platformunu taşıyan ilk modeli olma özelliğine sahip. Yeni Golf'te

1.2 TSI 105 bg, 1.4 TSI 122 bg ve 140 bg benzinli, 1.6 TDI 105 bg'lik dizel motorlar, manuel ve DSG şanzıman seçenekleri, Midline, Com-

forline, Highline donanım alternatifleri sunuluyor. Golf'ün fiyatları motor ve donanımına göre 42.900'den 68.900 TL'ye kadar uzanıyor.



Beetle



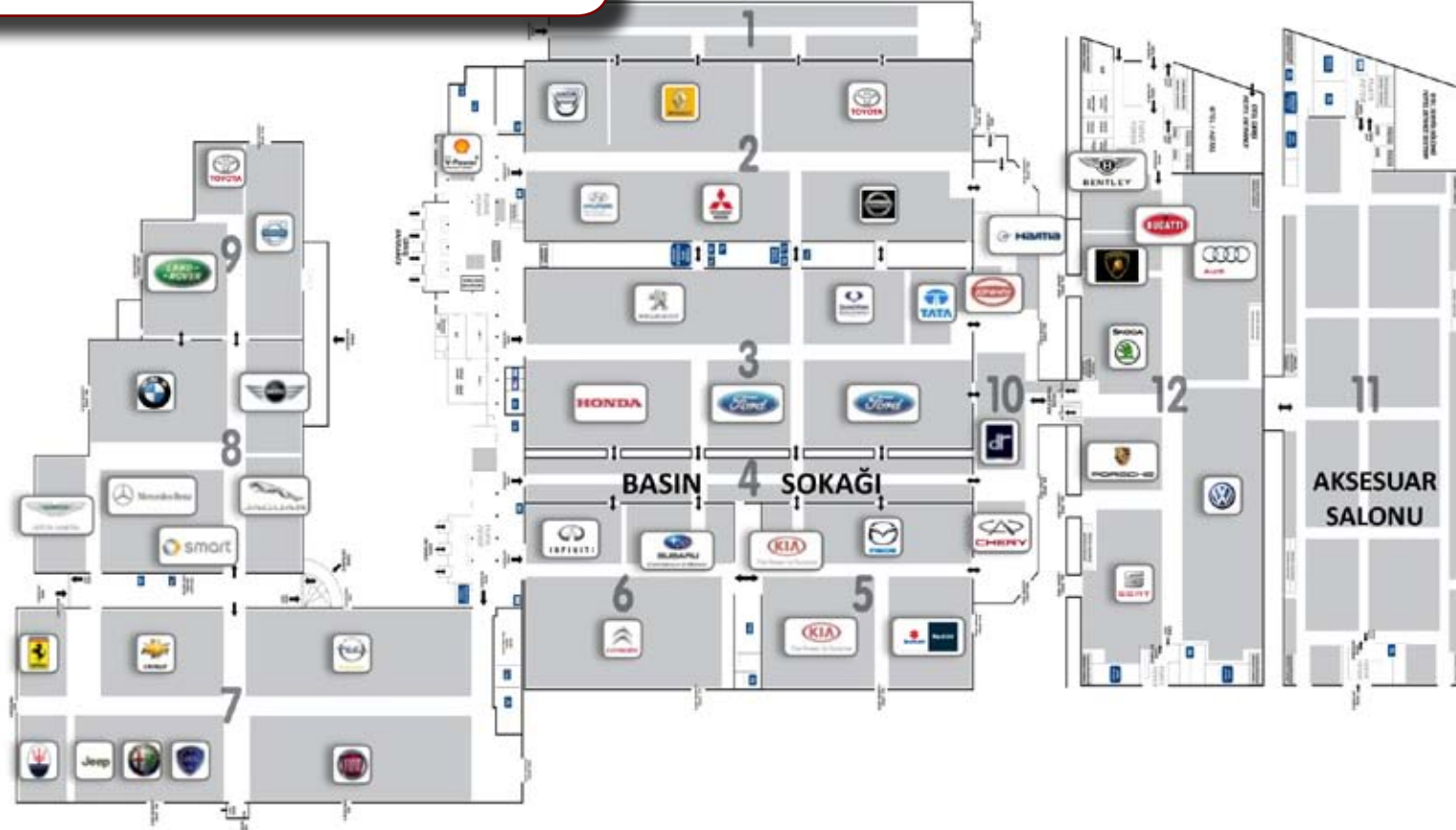
VW'nin bir diğer önemli modeli Beetle da tamamen yeni yüzüyle AutoShow'daki yerini almıştı. Yeni Beetle 1.4 TSI 160 bg DSG şanzıman ve 1.2 TSI 105 bg, manuel şanzıman kombinasyonlarıyla alınabiliyor.

Jetta Hybrid

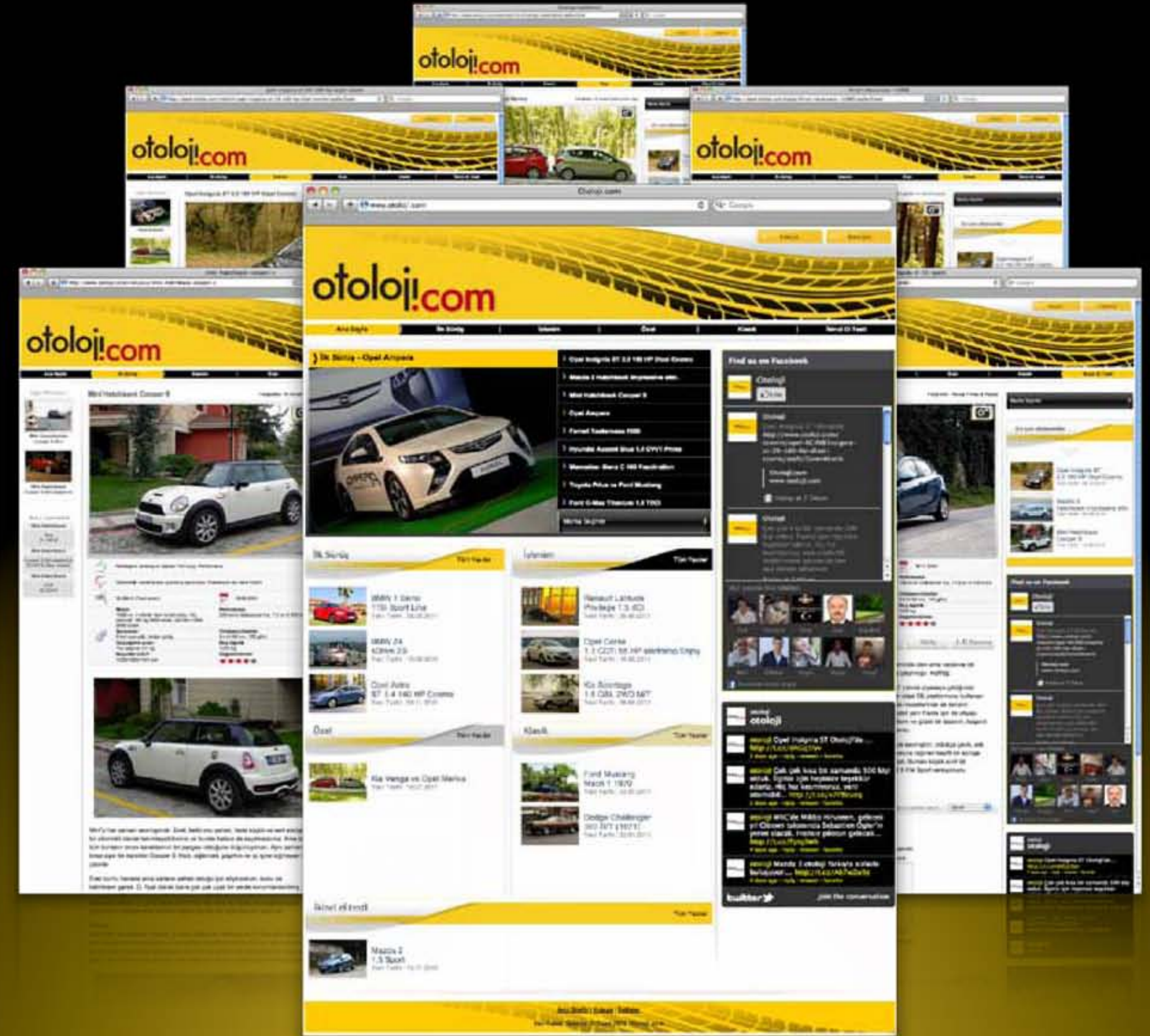


VW, Jetta Hybrid modelinin Avrupa prömiyerini İstanbul AutoShow'da yaptı. 1.4 lt TSI, 150 bg'lık benzinli motor ve 27 bg gücünde elektrikli bir motoru kombine eden hibrid şehir içinde %30 daha az tüketime imza atıyor.

Autoshow yerleşim planı



otoloji.com Kendine sürüş odaklı bir uzmanlık alanı seçen ilk ve tek otomobil sitesi artık yayında





Yeni Seat Leon MQB platformla geliyor



Uzun süredir aynı gövdeyle yollarda görülen Seat Leon, sonunda yeni modeliyle karşımızda. 5 kapı olarak ülkemizde büyük bir pazar payına sahip olan Leon artık hem 5 hem de 3 kapı olarak karşımızda olacak. Daha hafif ve teknolojik olduğu belirtilen Leon daha keskin çiz-

gilere sahip. Yeni Leon, kuzeni Audi A3 gibi VW'nin MQB platformundan yararlanıyor.

Leon eski modeline göre 50 mm kısa olsa da aks mesafesi daha uzun olduğu için daha geniş bir kabine sahip. Ayrıca 90 kg daha hafif oluşu, otomobil üzerinde çok çalışıldığının bir

göstergesi.

Seat yaptığı açıklamada yeni benzinli ve dizel motorlarının eski modeldeki motorlara göre %22 daha verimli olduğunu söylüyor. Ekonomiyi amaçlayan dizel 1.6 TDI motora ek olarak 150 bg'lik, 2.0 TDI opsiyonu da motor seçenekleri arasında yer

alıyor.

Benzinli motorlar ise 1.2 TSI, 1.4 TSI, 1.8 TSI ve güçleri 85 ile 180 bg arasında değişiyor. Şimdilik Cupra hakkında bir açıklama yapılmazken modelin yakında tanıtılmasını bekliyoruz. Leon'un satışına AutoShow'dan sonra başlandı.

Toyota Yeni Auris'i tanıttı



Toyota, tamamıyla yenilenmiş hatchback Auris'i Paris Fuarı'nda tanıttı. Toyota yeni Auris için daha hafif ve daha ekonomik olduğunu açıklıyor ve otomobil sınıfında bulunan Focus, Astra ve Golf ile daha sıkı bir şekilde rekabet edebilmek için geliştirildi. Yeni Auris eskisine göre çok daha keskin çizgilere sahip, 30

mm daha uzun ve 50 mm daha alçak.

Sürüş olarak daha rijit olduğunu iddia eden Toyota'nın Auris'ten beklentisi çok büyük. Bu anlamda otomobilin sürüş pozisyonu daha alçakta konumlandırılmış ve süspansiyon sistemi tekrar elden geçirilmiş ve direksiyonun da daha tepkili ol-

duğu belirtiliyor, ki bunlar iyiye işaret.

Tüm bunların yanı sıra otomobil eskisine göre 40 kg daha hafif. Ülkemizde hangi motor seçeneklerinin satılacağı henüz netlik kazanmasa da otomobilde hibrid, benzinli ve dizel seçenekler söz konusu.

Dizel daha önceden de bildiği-

miz 1.4 litrelik D-4D motor, benzinliler ise 1.3 ve 1.6 litrelik olacağı belirtiliyor ve muhtemelen bu motor seçenekleri Türkiye pazarında satılacak.

Fiyatlar henüz açıklanmasa bile Auris'in rekabetçi bir fiyata sahip olması halinde pazar payını genişleteceği şimdiden belli...

Opel Cascada resmi olarak tanıtıldı

Zamanında başta Almanya olmak üzere bir çok ülkede çok tutulan Opel Astra Twintop'un yerini Cascada'nın alacağı resmi olarak açıklandı.

Otomobil çizgi ve hatları itibarıyla Insignia'ya çok benziyor. Insignia'nın kaslı ve sinirli bakışları Cascada da mevcut. Opel bilindiği üzere maddi olarak sıkıntılı bir dönem geçiriyor ama bu mali sıkıntılara inat yeni bir

projeyle karşımıza çıkmayı başardılar. Bu sınıfta dünya pazarında tekrar söz sahibi olup belki de bir nebze maddi sıkıntıları aşmak istedikleri çok belli. Cascada üzerinde gerçekten çalışılmış. Bu yüzden de fiyatın biraz yüksek olacağını zaten kendileri de açıklamış durumdaylar. Cascada'nın rijitliği Astra Twintop'a göre %43 arttırılmış ki bu belki bu sınıf otomobiller

için en büyük artı. Bunun getirdiği hem yol tutuş hem de kabindeki gürültü seviyesinin azalması olarak kendini gösteriyor.

Aslında coupe olarak tasarlanan Cascada şimdilik sadece convertible olarak piyasaya sürülecek ama ileride metal tavanlı coupe'yi de görme ihtimalimiz var.

Otomobil 50 km/s hıza kadar üstünü açıp kapayabiliyor. 4.7

metrelik sık ve uzun gövdesi ise huzurlu ve sakin bir sürüş vaad ediyor.

Cascade'da 3 adet motor seçeneği bulunuyor: 1.4 litre turbo beslemeli, 1.6 litre turbo beslemeli benzinli ünite ve 2.0 turbo dizel convertible bir otomobil için gerçekten yeterli görünüyor.

Kendisini 2013 başlarından itibaren yollarda görmek mümkün olacak.



Porsche Panamera Sport Turismo Concept

Paris Otomobil Fuarında tanı-
tılan Panamera Sport Turismo,
markanın yaptığı açıklamaya
göre Porsche'nin gelecekteki
modellerine ışık tutabilir. Sport
Turismo, standart Panamera'ya
göre 20 mm daha kısa ve 60
mm geniş olmasıyla dikkat çe-
kiyor.

Panamera Sport Turismo'da,
Cayenne S Hybrid ve Panamera
S Hybrid modellerinde kullanı-
lan 328 bg güç üreten, 3.0 lt V6
supercharger'lı benzinli motora
yer verilmiş ve bu güç ünitesi
70 kW (95 bg) gücüyle dikkat
çeken elektrik motoruyla kom-
bine edilmiş. Toplam güç veri-
siye 410 bg. Panamera Sport
Turismo Concept'in 0-100 km/s
hızlanmasının 6 saniyenin altı-
nda olacağı öngörülüyor.

Sadece elektrik motoruyla da

kullanılabilen otomobilin elekt-
rikli menzili 30 kilometre. Plug
in olarak şarj edilen otomobi-
lin ortalama tüketimi 3.5 lt/100
km, emisyon değeriye sadece
82 g/km.



Yeni Gallardo Spyder

Lamborghini, Paris'te yenilen-
miş Coupe'yi sergiledikten he-
men sonra Spyder'ı tanıttı, ay-
rıca Super Trofeo adındaki yarış
otomobilinin resmi fotoğrafları
da gösterildi.

Spyder revize edilmiş Co-
upe versiyonun hemen hemen
tüm çizgilerini taşıyor: Otomo-
bil, ön tampona eklenen bir
dizi geometrik şekil ile daha
agresif ve keskin çizgilere sa-
hip. Arkadaysa çok daha agre-
sif bir Lambo bizleri bekliyor.
Krom egzoz çıkışları ile ızga-
ralar arka tarafı çok agresif bir
havaya sokuyor.

Gallardo LP560-4 Spyder'ın
güç ünitesi aynı coupe mode-
linde olduğu gibi büyük de-
ğişiklik vaad etmiyor: 5.2 litrelik
V10 motor, 560 bg güç ve 540

Nm tork sağlıyor. Bu canavar
ünitenin oluşturduğu ivmelen-
meyi dizginleyebilmek için se-
ramik fren diskleri kullanılmış
ve otomobil yine dört çeker.

Bu yeni Lambo'nun bir de ya-
rış versiyonu tanıtıldı demistik.
Super Trofeo, selefine göre çok
büyük aerodinamik değişiklik-
lere sahip: Aerodinamik verim-
lilik %120 oranında iyileştiril-
miş ve bu gerçekten inanılmaz
bir oran. Frenlere yapılan uy-
gulamalarla % 50 daha iyi so-
ğutma sağlanıyor.

Her ne kadar Gallardo'daki
değişiklikler Murcielago- Aven-
tador ikilisinde olduğu gibi ra-
dikal olmasa da yine de bizler
Gallardo'yu her haliyle seviyo-
ruz. Hele Spyder versiyonuna
olan sevgimiz sonsuz...



RenaultSport Clio artık 5 kapılı!

RenaultSport, Clio modelinde
büyük değişiklikler yaptı: Ar-
tık Clio RS manuel şanzımanlı
alınamıyor, sadece çift kavra-
malı üretiliyor ve 3 değil 5 ka-
pılı gövdeyle kullanıcıların kar-
şısına çıkıyor. Bunun dışında
atmosferik motor severlere de
kötü haberlerimiz var; Clio RS
artık 1.6 lt turbo motorlu!

RenaultSport neden böyle bir
tercih yaptıkları sorusunun ya-
nıtını 'maliyetleri ve tüketimi

düşürmek ve gelişen trendlere
ayak uydurmak' olarak yanıtlı-
yor. Haksız da sayılmazlar, zira
VW'nin Polo GTI modeli hem 3
hem de 5 kapılı gövde seçene-
ğinin yanısıra oldukça popü-
ler olan DSG şanzımanla satılı-
yor. Ayrıca yeni RS'in yerini al-
dığı modele göre %25 daha az
emisyonu sahip olduğunu dü-
şündüğümüzde bunun önemi
bir kez daha vurgulanmış olu-
yor.

1.6 turbo beslemeli motor es-
kisi gibi 200 bg güç üretiliyor
ama 240 Nm'lik torkunu sadece
1700 d/dak'da, eski modelin pik
tork deviri olan 5400 d/dak'ya
göre çok daha düşük ve kulla-
nılabilir bir bölgede üretiliyor.
Bu sayede otomobilin alt devir-
lerde daha canlı olmasını bek-
leyebiliriz.

Yeni RS 0-100 km/s hızlan-
ması 6.9 sn'de tamamlıyor ve
aracın bir de Cup versiyonu ol-

ması planlanıyor.

Cup, 5 mm daha alçak göv-
desi ve %15 daha sert süspan-
siyon sistemiyle dikkat çekiyor,
ayrıca ön fren diskleri de 320
mm genişliğinde.

Her ne kadar geleneksel özel-
liklerinden ayrılmış olsa da
Clio RS her zaman hot hatch fa-
natiklerinin gönlünde farklı bir
yerdedir.

Yeni modelin de böyle olaca-
ğından şüphemiz yok...



İşte yeni Maserati Quattroporte!



Onu bir Mercedes S Serisi ya da Jaguar XJ ile karıştırmanız mümkün değil. Kendine has C sütunu ve ön çamurluklardaki üç büyük hava girişiyle ben bir 'Maserati'yim diye bağıyor.

Daha da büyümeyi amaçlayan ve yıllık üretim miktarını 50.000'nin üzerine çıkarmayı planlayan Maserati'nin belki de en büyük kozu yeni Quattroporte olacak. Yenilenmiş ön ve arka farlar, daha kaslı tamponlar ile Maserati hem elegant hem de

kaslı bir Amerikan otomobilini andırıyor. Şu an için hangi üniteleri kullanacağı belirtilmemiş olsa da V6 ve V8 seçeneklerinin olacağını tahmin etmek çok güç değil. Quattroporte yenilenmiş şasisi ile 150 kg daha hafif. İç tasarımda büyük ve köklü değişimler beklemek hata olur (o lüks dashboard'dan kolay kolay vazgeçemezler). Selefinin ne kadar başarılı olduğunu göz önüne alırsak, kendisinin işi hiç de kolay olmayacak gibi.

Yeni Forester görüldü!

1997 yılından beri Subaru'nun SUV sınıfında iddialı olmasını sağlayan Forester tamamen yenilenmiş şekilde karşımızda. Selefi zaten güçlü motor seçenekleri, güzel çizgisi ve rijit yapısıyla çok iddialı iken yeni Forester bunu bir adım daha ileri götürecekt.

Subaru bu otomobil için 'zarif ve kompakt tasarımı, güçlü 4X4 özellikleri ve sadece Subaru'ya özgü Boxer motoru sayesinde rakiplerinden farklı bir konumda yer alacak' şeklinde tanımlama yapıyor. Selefine göre daha yüksek bir sürüş platformuna sahip olan yeni

Forester, maksimum yol tutuş ve üstün güvenlik seviyeleri vaat ediyor. Bunu yaparken de çevreci bir SUV olduğunu üstüne basa basa belirtiyor. Spor otomobilleriyle ün yapan Subaru yeni Forester için 240 beygir gücünde bir güç ünitesi kullanmış.

Spor otomobil sürüş zevkini bir SUV'dan alabileceğinizi de garanti ediyorlar. Aracın tek problemiyse dizel bir motor seçeneğinin şu an için olmaması. Bunun Türkiye piyasasını çok etkileyeceğini düşünürsek, kendisini yollarda çok göremeyebiliriz.



otoloji.com

Kendine sürüş odaklı bir uzmanlık alanı seçen ilk ve tek otomobil sitesi artık yayında



Test sürüşüne çıkmak ister misiniz?

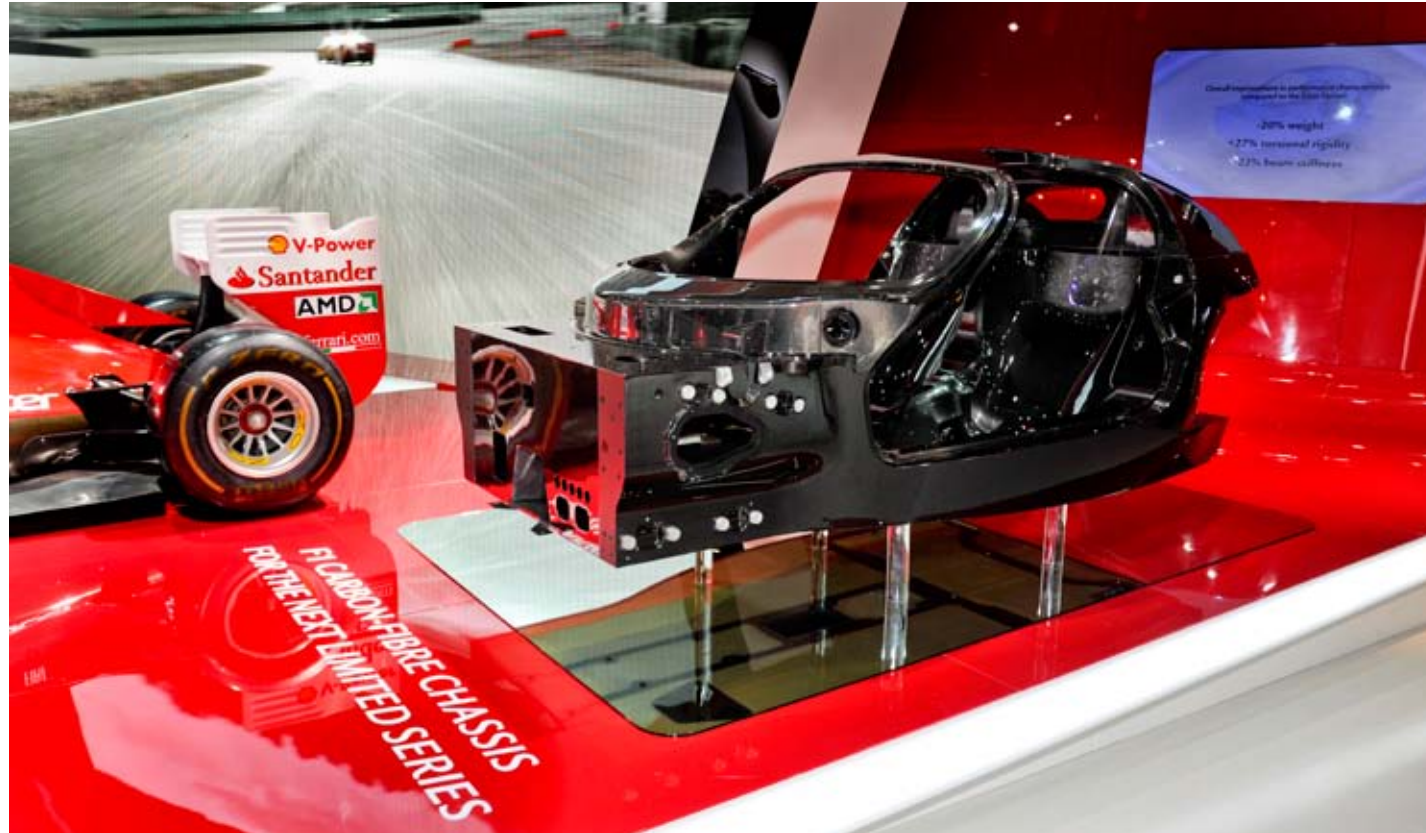
Hemen otoloji.com'a gelin! Klasikten ikinci ele, sıfır otomobillerden karşılaştırmalı testlere ve daha birçok farklı konuya buradan ulaşacaksınız. Çünkü otoloji.com Türkiye'nin test ve sürüş odaklı ilk ve tek otomobil sitesi.

otoloji.com

Test sürüşüne çıkmak ister misiniz?

Ferrari anlatıyor: Yeni Enzo'nun Şasisi

Paris Fuarı'nda birçok üretici konsept otomobilleri ve yenilikçi teknolojileriyle adeta şov yaparken, Ferrari bu beklentilerin aksine yoluna sessiz ve derinden ilerlediğini gösterdi ve yeni modeldense gelecek yıl satışa sunmayı planladığı ve süper spor kavramını yeniden yaratmayı planladığı hiper spor modeli yeni Enzo'nun şasisini görücüye çıkardı.



Utku UZUNOĞLU

Gelin, Ferrari, McLaren P1'e rakip gösterilen yeni amiral gemisi Enzo'da şimdiye kadar kafamıza yerleşmiş "yol otomobili" kavramını ne kadar aşmış, hep birlikte göz atalım:

Ferrari, yeni Enzo'da kullanacağı, Formula 1'deki gibi KERS (Kinetik

Enerji Geri Kazanım Sistemi) ve 800 bg'yi aşan motor gücü ile çıtayı ne kadar yukarı çektiğini az çok belli ediyor. Ancak gerek yarış gerekse yol otomobillerinde dünya devi olan Ferrari'nin, performans olarak en üst seviyedeki modelinin yalnızca motor gücü ve hızlanma üzerine kurduğunu söylemek büyük

hata olur. Mevcut gücün en iyi şekilde yola aktarımı ve en üst derecede viraj alma kabiliyeti için en temel şart; aracın çok iyi bir şasi üzerine kurulmuş olması.

Gösterilen şaside hafifliği ile meşhur karbonfiber malzemenin 4 farklı çeşidini bir arada görüyoruz. Mevcut kay-

nak yöntemlerinin böyle bir şaside yeterli olmayacağı düşünülerek, yüzey sertleştirme işlemlerine kadarki montajları elle yapılmış. Bu süreçte de Formula 1 aracı ile yol otomobili arasındaki üretim yöntemlerinin giderek benzediği dikkatimizi çekiyor, ki zaten Ferrari bu şasinin tasarımını, Schumacher'in F1'i do-

mine eden otomobillerini tasarlayan, eski Ferrari Formula 1 Teknik Direktörü Rory Byrne'a vermiş. Karbonfiber, kafalardaki "hafifse sağlam değildir" tabusunun tam aksine, şasiyi % 20 hafif hale getirirken, boyuna % 27, enine de % 22 daha rijit (esnemez) bir yapı oluşturmasını sağlamış. Aracın en ücra köşesindeki ci-

vataların dahi ağırlıklarına göre seçilerek üretilen bu tarz araçlarda % 20 oranı inanılmaz derecede iyi. Şasinin tavan kısmı, gelebilecek darbelerle karşı kevlar ile kaplanmış. En sert karbonfiberin olası yanal darbelerle karşı kabinin yan taraflarında kullanıldığını görüyoruz. Böylelikle gerek kabingüvenliği, gerek

rijitlik gerekse hafiflik anlamında biraz büyük kabinli bir F1 aracı desek, çok da yanlış olmayız.

Elimizdeki bilgiler şasinin sadece 70 kg ağırlığında olduğu şeklindeki Byrne bitmiş şekilde otomobilin 1100 kg civarında boş ağırlığa sahip olacağını belirtiyor. Şasiye yakından baktığınızda eski Enzo'daki gibi yukarı açılan kapıların üretim versiyonuna geçeceğini görebiliriz.

Ferrari, bu aracın üretiminde bol bol kullanılan karbonfiberin seri üretim modellerde bu kadar fazla kullanılmasının imkansız olduğunu hatırlatırken, üzerinde çalışılan hibrid projeler olduğunun da sinyallerini veriyor.

Yeni Enzo'yu sabırsızlıkla bekliyoruz...



YUMUŞACIK SÜSPANSİYONLAR ÜZERİNE

Vites düşür, otomobilin burnunu viraja yapıştır, çıkışa yaklaştıkça gaza daha çok bas ve viraj çıkışında ön tekerlekler boşa dönmeye başlasın! Bir karış çamurun üstünde yarışırken bu gibi şeyler normaldir fakat asfaltta ve binek bir otomobilin içindeyken 'torque steer' de neyin nesi? Aldırış etme, gaz pedalını usul usul okşayarak en ufak bir tutunma zerresi ara ve bulduğun anda gaza yine otur!



Yukarıdaki otomobilin güçlü-kuvvetli, asfalt parçalayan cinsten bir hayvan olduğunu düşünüyorsanız yanılıyorsunuz. Bir Renault Broadway'den bahsediyorum.

Montajı Bursa'da yapılmış, sel gördüğü için döşemeleri ıslak köpek gibi kokan ve her yanı güneş yanıklarıyla dolu bir Broadway... Bana süspansiyonlarla ilgili fikirlerimi gözden geçirme ihtiyacı hissettiren iki otomobilden biri...

Şimdi diğer otomobile bir bakalım: Viraja yaklaşıp, otomobilin burnunu içeri oturt, gaza asıl ve gövdesi tekneysi hareketler yaparken virajdan yan yan çık! Ve şu an aklında tek birşey olduğuna bahse girerim: Aynı viraja yeniden girmek! Karşı konulamayan, insanın içini yiyip bitiren o istek...

İkinci otomobil bir Mazda MX-5. Dört bin kilometreyi henüz aşmış, döşemeleri hâlâ yeni kokan, aile otomobili diye bindiğimiz birçok otomobilden daha rahat kırmızı bir MX-5... Evet evet; bizim 'otomobil profesörleri'nin 'çakma S2000' dediği MX-5.

Yepyeni bir MX-5 ve leş gibi bir Broadway arasında ufak bir benzerlik yakalamaya çalışıyorsanız yardımcı olayım: Yumuşak süspansiyonlar... Reçellik kayısı kadar yumuşak, esneyen, otomobili sağa sola yatıran, bardaklıktaki kolanızı pantolonunuza içirmeye çalışmayan güzel süspansiyonlar... Tutunma limitlerini Everest'e çıkarmayan, 50 km/s hızla bile yan gitme potansiyeli olan, elleri öpülesi süspansiyonlar...

Üzülerken söylemeliyim ki kandırıldığımı düşünüyorum. Son yıllarda 'Spor otomobil sert otomobildir' yalanıyla oylanmamız bir yana, feci halde kazıklanıyoruz da. Nasıl olduğunu açıklayacağım; biraz sabır. Söylesenize kaçımız otomobil satın alırken amortisörlerin kalitesine birincil derecede önem veriyor? Ya da şöyle sorayım bizler için spor koltuklar mı daha çekici yoksa kaliteli amortisörler mi? Bingo! Otomobil almadan önce amortisörleri hatırlamı-



yoruz bile. Oysa bir otomobilin dünyasını değiştirebilecek -bkz. Proflex'li Palio- önemli bir parçadır amortisör. İşin kazıklanma kısmı ise kısaca şöyle: Firmalar 'sportif otomobil' yalanıyla sert yaylar kullanarak amortisörlere binen yükü azaltıp çalışma marjı düşük, ucuz amortisörler kullanıyorlar. Buradan artırdıkları milyonlarca doların birkaç cent'ini de yanal destekleri iyi olan koltuklara, altı düzleştirilmiş direksiyon simidine falan ayırıyorlar. Çok afederseniz biz aptallar da her kaste böbrek taşı düşürmeyi 'spor otomobil' kullanmak sanıyoruz. Tekrar özür dilerim; ama gerçek bu!

Hiçbirimiz sportif bir otomobilin Mercedes S serisi kadar konforlu olmasını beklemiyoruz fakat bu gerçek, esnemekten payını alamamış amortisörlere tahammül edeceğimiz anlamına gelmemeli. Spor otomobil mi arıyorsunuz? Gidin bir MX-5 alın. O kadar paranız yok mu? Benim de yok, üzülmeyin. Gidin döşemeleri ıslak köpek gibi kokmayan tertemiz bir Broadway bulun. İki otomobilin de dürüst ve eğlenceli sürüşlerine hayran kalacak, beni hayır dualarıyla anacaksınız. Gelecek sayıda görüşmek üzere.



İsmail TERZİ



Fransız marka B sınıfı sedan pazarına 301 ile iddialı bir giriş yapıyor

Peugeot 301 1.6 Hdi 92 HP

Yazı : Berk SARIOĞLU / Antalya
Fotoğraf : Peugeot Medya





Peugeot'un B sınıfı sedan pazarına girmesi için bundan daha uygun bir zaman düşünülemezdi. Neden mi? Şöyle söyleyelim; sınıfın en çok satan modellerinden olan Hyundai Accent Era artık satılmıyor (yerini Accent Blue'ya bıraktı), Fiat Albea yerini Linea'ya bıraktı,

Honda, City modelinin satışından vazgeçti ve gelecek yıldan itibaren satış rekorları kıran Renault Symbol artık yurtdışında üretilen. Bunlar sınıfın 2011 yılına göre ilk 8 ayda küçülmesine (pazar payı %13.4'ten %9'a düştü) neden olsa da ortada bir potansiyel olduğu açık şekilde görülüyor.

Dolayısıyla başarının anahtarlarından biri olan 'doğru zamanda doğru yerde olma' durumunu 301 modeli için şimdilik tam olarak uygulanmış gibi görünüyor.

Strateji

Peki Peugeot neden böyle bir modele ihtiyaç duydu diye sor-

abilirsiniz. Onu da açıklayalım: Bildiğiniz gibi Fransız markaların Avrupa satışları iyi gitmiyor; PSA geçtiğimiz ay Paris'te bir fabrikasını kapattı (hatta buradan çıkan işçiler Paris fuarında gösteri yaptılar) ve PSA grubu 2012'nin ilk 6 ayında 662 milyon Euro zarar açıkladı. 2011'de global tüm sa-





“301’in bizleri en çok etkileyen noktası, diğer markalardaki devşirme modellerdence tamamen yeni ve taze bir model olarak geliştirilmesi oldu”

tişlarının %48'ini Avrupa dışında gerçekleştiren PSA'nın 2012 yılının ilk 6 ayındaki Avrupa satışları geçen yıla oranla %13.9 oranında geriledi. Gördüğünüz gibi global olarak bir şeylerin yapılması gerektiği ortada ve o 'birşeyler' olarak tanımladığımız hamlelerin ilki 301 olarak kendini gösteriyor.

301 yukarıdaki rakamlardan da anlayacağınız gibi aslında kötü gidişata dur demek isteyen markanın Avrupa pazarı dışında satacağı bir model. Türkiye, Orta ve doğu Avrupa, Rusya, Ukrayna, Yunanistan, Kuzey Afrika, Orta Doğu, Körfez ve Afrika ülkeleriyle bazı Latin Amerika pazarları 301'in satılacağı ülkeler olarak gösteriliyor. Daha sonrasın-

daysa Çin pazarı dahil edilecek satışlara.

Genel bakış

Peugeot 301'i yeni bir başlangıç olarak görüyor ve bunu otomobilin isminden de anlatabiliyorsunuz: 3, modelin marka içindeki konumu, 0 markanın global kimliği ve 1 rakamı yeni bir başlangıcı temsil ediyor.

Gelelim bir ürün olarak 301'e. İlk bakışta onda 508 sedanın çizgilerini görüyorsunuz. Bu güçlü ve kararlı görünen bir otomobil. Bu iyi bir şey çünkü Peugeot'nun bundan önceki küçük sınıf sedan denemesi 206 sedandı ve tasarım olarak bir facia çıkmıştı ortaya. 301, yeni nesil Peugeot çizgilerini başarıyla har-

301 Türkiye ile birlikte Doğu Avrupa pazarı, Çin, Hindistan, Rusya, Ukrayna, Yunanistan, Kuzey Afrika ve Orta Doğu ülkelerinde satılacak





manlamış, modern görünümlü bir otomobil ve marka içinde de 206 sedanın devamı olarak görünmüyor.

2650 mm'lik aks aralığı sınıfının en genişiyken bu durum kabinde ve bagaj hacminde kendini gösteriyor: Bagaj hacmi 640 litre sınıfında en geniş bagaja sahipken, arka tarafın 121 mm'lik diz mesafesi de sınıfında bir rekor olarak görünüyor. Ön tarafta da gayet yeterli bir hacim sunduğunu söyleyebiliriz otomobilin. Ön görüş hayli iyi, A sütunlarının yeri iyi konumlandırılmış, kör nokta olabildiğince az.

Peugeot, 301'i geliştirirken maliyetleri olabildiğince düşük tutarak eldeki malzemeleri kullanıp, en iyiyi ortaya çıkartmaya çalışmış. Dolayısıyla otomobilde

yeni bir şasi yok, zaten buna gerek de yok. 208'deki platform burada da kullanılmış ama aks mesafesi artırılmış. Aynı şekilde süspansiyon sistemi de 208, 308 ve 3008'de kullanılanla aynı: Önde McPherson, arkada torsiyon çubuğu. Bu yaklaşım otomobilde Stop&Start ve çift kavramalı şanzıman gibi teknolojik öğelerin bulunmamasının bir nedeni olarak gösteriliyor...

Sürüş

Otomobilde üç motor seçeneği sunuluyor: 1.2 Vti, 3 silindirli 72 bg ve 1.6 Vti, 4 silindirli 115 bg benzinli ile 1.6 Hdi 92 bg'lik dizel. Lansmanda 1.6 benzinli ve dizel motor seçeneklerinden dünyanın en çok satan dizel motoru ünvanına sahip 1.6 Hdi versiyonu-

301 ismindeki 3. modelin marka içindeki konumu, 0 markanın global kimliği ve 1 rakamı yeni bir başlangıcı temsil ediyor

301

nun direksiyonuna geçtik sizler için.

Bu motor 5 ileri manuel şanzımanla donatılmış ve 301'in bu motorla boş ağırlığı 1090 kg. 1.2 lt'lik giriş versiyonuysa 980 kg'lık ağırlığıyla dikkat çekiyor. 92 bg'lik güç 301 için gayet yeterli, özellikle tork etkisini göstermeye başladığında otomobil yeterli hızlanmayı sunuyor. Vites geçişleri kemikli olmasa da vites yolları uzun olduğu için biraz sıkıntı yaratıyor





açıkçası. Ayrıca vites topuzunun elinizde hareket etmesi de 'acaba işçiliği nasıl' diye düşünmenize neden oluyor.

Kabine genel olarak baktığınızda her şeyin olabildiğince sade tasarlandığını görüyorsunuz. Malzemeler çok yumuşak değil, yer yer işçilik sorunları göze çarpıyor. Modern tasarıma sahip olan konsolda hız sabitleme ve ayna ayar düğmelerinin pozisyonu ergonomik olmaktan uzak, sürüşte dikkat dağıtıyor ve direksiyon tarafından perdeleniyorlar. Direksiyon demişken, belki de kabinin en şık ögesi olduğunun altını çizelim.

Yola çıktığınızda mo-

tor sesinin biraz olsun kabine sızdığını fark ediyorsunuz. Bu pek de sessiz bir otomobil değil, pürüzlü asfaltta yol sesi de giriyor kabine. Buna karşılık yürüyen aksam sesi (şanzıman, amortisör) hiç duyulmuyor. 1.6 lt'lik dizel ünitenin oldukça ekonomik olduğunu söyleyebiliriz, testimiz sırasında otoyol kullanımında 90 km/s sabit hızda 4.2 lt/100 km gibi bir değere imza attık. Bu, otomobil biraz daha kullanıldığında düşecektir.

Elektrikli direksiyon sistemi düz yolda güzel bir ağırlığa sahip olsa da virajlarda gereğinden çok sertleşiyor ve bu oldukça yapay bir his ve-

riyor direksiyona. Ayrıca yol üzerinde neler olup bittiği konusunda da yeterli geri dönüş almanız söz konusu değil.

Yumuşak ayarlı süspansiyonla sayesinde konforlu bir sürüş sizleri bekliyor, bundan emin olabilirsiniz ama virajlardaki gövde yatma oranı biraz fazla. Ardarda gelen virajlardaki kot farklılıklarında gövdenin yanal hareketi tedirgin edebiliyor. Bu, direksiyonla sürekli küçük hareketle yapmanıza neden oluyor. Ne var ki yol tutuş olabildiğince iyi; kararlı bir ön taraf izinden kolay kolay çıkmıyor ve güven veriyor sürücüye. Sürüş keyfi odaklı bir otomobil olmayan 301 birçok kişinin beklentisini karşılayacaktır.

Sonuç

Autoshow fuarında tanıtımı yapılan 301'den,

2013 yılında global olarak 63.000 adet satılması öngörülüyor, bunun 10.000 adetinin Türkiye'de kullanıcılara ulaşması hedefleniyor.

301'in bizleri en çok etkileyen noktası, diğer markalardaki devşirme modellerdence tamamen yeni ve taze bir model olarak geliştirilmesi oldu. Böylece mevcut tasarım üzerine değil, boş bir kağıttan yola çıkarak, daha özgün bir gövde şekillendirilmiş.

29.900 TL'den (1.2 Vti) başlayan fiyatlarla satılacak olan otomobilde üç donanım seçeneği olacak. Oldukça agresif fiyatlandırma ve iddialı, ekonomik motor seçenekleriyle gelen 301, B sınıfı sedan piyasasına bomba gibi düşecek.

Doğru zamanda, doğru yerde, bize göre onu tanımlamak için doğru kelimeler...

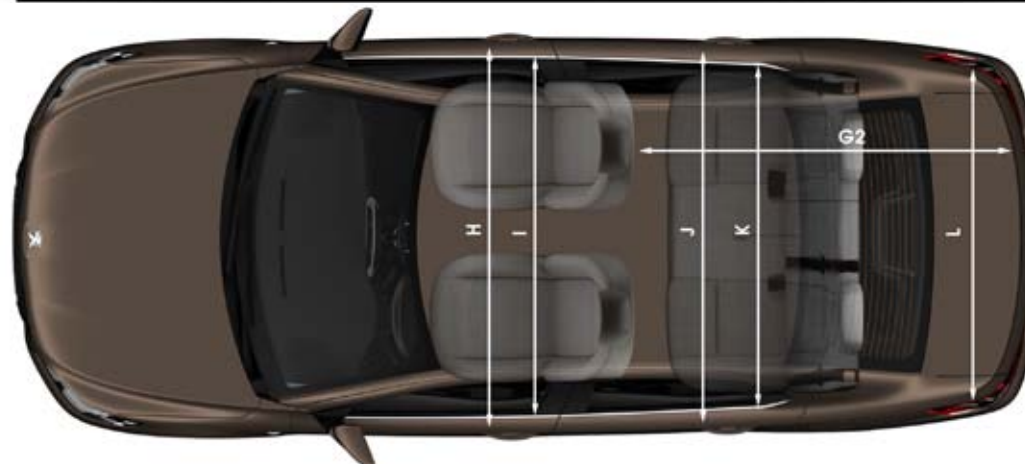
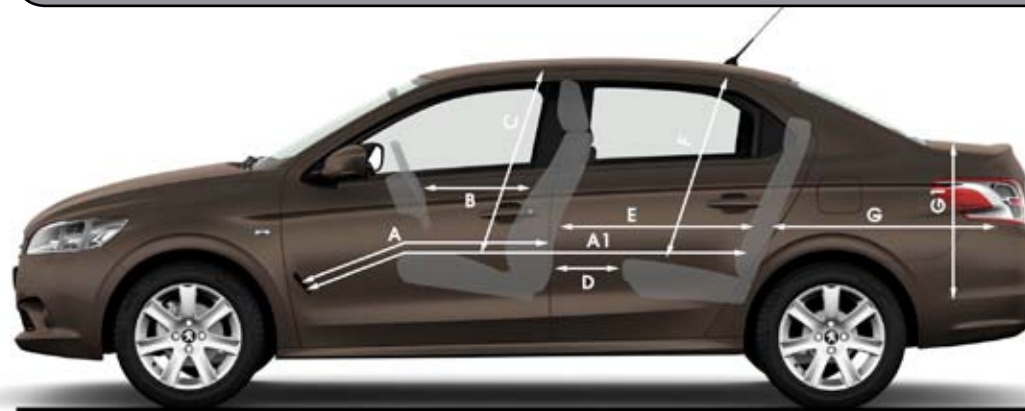


Otomobil Peugeot'nun Çin ve İspanya fabrikalarında üretiliyor



Peugeot 301 1.6 Hdi 92 HP

Fiyat	: 38.350 TL'den başlıyor
Motor	: 1560 cc, 4 silindir, Hdi, 92 bg 3500 d/dak, 230 Nm 1750 d/dak
Şanzıman	: 5 ileri manuel, önden çekiş
Performans	: 180 km/s Maksimum hız, 11.2 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 4.3 lt/100 km, 112 g/km CO2
Boş ağırlık	: 1090 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 84 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 4442/1785/1466 mm



A	921
A1	1759
B	465/705
C	892
D	121/260
E	801
F	849
G	1091
G1	549
G2	1621
H	1409
I	1380
J	1395
K	1359
L	1032

"Doğru zamanda, doğru yerde, bize göre onu tanımlamak için doğru kelimeler..."





Yeni Transit Custom, Tourneo Custom

Ford'un lider ticari aracı Transit ve Tourneo'nun 6. nesili satışa sunuldu

Yazı : Berk SARIOĞLU
Fotoğraf : Ford Medya





Kolay değil, son 10 yılda aralıksız Türkiye pazarının en çok satan markası olabilmek. Ford Otosan bu başarısı ile gurur duyuyor ve bunda da tamamen haklılar. Üstelik bunu sadece ithalat ile değil, Kocaeli'ndeki fabrikada üretim yaparak da elde ediyor olmaları başarının önemini artırıyor. Transit ve Tourneo yıl-

lardır ticari araç segmentinde en çok satan araçlar konumundalar ve 6. nesilleriyle bunu devam ettirecekler gibi görünüyorlar. 2013 yılın Ticari Aracı ödülü ürünlerin ne kadar iddialı olduğunu gösteriyor ve bu sadece bir başlangıç.

Daha ilk bakışta Transit ailesinin nasıl yenilikçi olduğunu anlıyorsunuz. Araçta Ford'un binek otomobillerin

kullanmış olduğu 'Kinetic' tasarım felsefesine yer verilmiş. Trepezoid ızgara, güçlü ve kaslı omuz çizgisi gibi detaylar bu tasarım akımının bir getirisi olarak görünüyor.

Aynı şey kabin için de geçerli. Focus modelini andıran kabin olabildiğince modern ve fonksiyonel tasarlanmış. Kargo alanındaysa birçok yenilik mevcut: Optimize edilen yükleme

alanı tasarımı, 3,5 metrelilik eşyaların taşınmasına imkan veren kargo bölmesi, çıkartılabilir raf sistemi, pozisyonları yeniden ele alınan kanca lar ve sabitleme noktaları bunlardan bazıları.

Araçlar iki farklı aks aralığıyla sunuluyor: SWB ve LWB. Kısa aks aralığına sahip versiyon 4970 mm iken, uzun versiyon 5340 mm uzunluğa sahip ve 600-1400 kg arasında yük-





“Focus modelini andıran kabin
olabildiğince modern ve fonksi-
yonel tasarlanmış”

leme kapasitesi sunuyor.

Transit, Van Trend, Kombi Trend ve Kombi Deluxe olarak üç donanım ile alınabilirken, lüks minibüs versiyonu olan Tourneo Custom ise 8 ve 9 koltuklu olarak piyasaya sunuluyor ve aynı şekilde iki gövde tipi ile üç donanım seviyesine sahip: Trend, Titanium, Titanium Plus.

Her iki araçta da Ford'un 2.2 litrelik, 4 silindirik Duratorq TDCi motorları yer alıyor. 100, 125 ve 155 bg'lik üç farklı seçenek altı ileri manual şanzıman seçeneğiyle alınabiliyor. Yeni modele entegre edilen Stop&Start sistemi yakıt tüketimini %10 oranında azaltıyor ve bu sayede Tour-

neo Custom 6.6 lt/100 km ortalama yakıt tüketimi ve 174 g/km emisyon oranına sahip. Euro 5 normlarını karşılayan bu motor Transit ailesini sınıfının en ekonomik aracı yapıyor.

ESP, ESP ve Dinamik Tork Kontrolü, elektrikli yan aynalar, yol bilgisayarı, yükseklik ve derinlik ayarlı direksiyonu standart olarak sunan araçlarda donanıma göre Ford SYNC, perde ve yan havayastıkları, ön ve arka park sensörü, entegre yan perdeler, karartılmış arka camlar, yatay ve bel destekli sürücü koltuğu gibi ekipmanlar da alınabiliyor.

630 milyon dolarlık bütçenin yaklaşık ya-



rısı kullanılarak üretime geçirilen araçlardan Tourneo Custom 59.295 TL'den başlayan fiyatlara satılırken, ticari versiyon Transit Custom Van 43.750 TL'den alıcı bekliyor.

Öyle görünüyor ki Ford, ticari araç sınıfının standartlarını bir kez daha belirleyecek. 'Ticaretin makam aracı' tanımlaması yeni Transit ailesine çok iyi uyuyor...



Ford'un global tasarım dili bu kez
ticari sınıfta kendini gösteriyor.



Daha önce sağlamlık ve dayanıklılık ile özdeşleşen Transit artık lüks, teknoloji, ekonomi ve tasarım ile de ön plana çıkıyor





Renault Scenic 1.5 dCi 110 bg

Kompakt MPV sınıfının yaratıcısı makyajlı yüzüyle karşımızda

Yazı: Berk ŞARIOĞLU
Fotoğraflar: M. Murat Erçelebi



Scenic aslına bakarsanız ağabeyi sayılacak Espace'in izinden giden bir otomobil. Şöyle; Espace, Chrysler'in Voyager modeliyle birlikte MPV sınıfının yaratıcı olarak görülüyor, yani ilklere imza

atan bir öncü. Aynı şekilde Scenic de, 'tek hacimli' kavramını kompakt sınıfa taşıyan ve tam anlamıyla çığır açan bir otomobil. Zaten 1996'dan bu yana 3.3 milyon satışa ulaşması da bunu doğrular nitelikte. İlk zaman-

lar Megane ailesinin bir üyesi olarak lanse edilen Scenic, artık tek başına bir model olarak geliştiriliyor ama hâlâ Megane alt yapısını taşıyor. Her zamanki gibi kullanışlılık, pratiklik, hacim ve ekonomi gibi konulara ağırlık veren

Scenic, makyajlanan modelinde, Renault'nun çok ses getiren EDC şanzımanı da alınabiliyor.

Tasarım

Scenic kesinlikle modern görünen bir otomobil, bunu ilk bakışta söyleyebilirsiniz. Akıcı,

“Scenic kullanıcılarının sürüş öncelikli alıcılar olmadığını düşündüğümüzde keyifli karakterdeki sürüşü birçok kullanıcının ihtiyaçlarını karşılayacaktır”



“Scenic, ‘tek hacimli’ kavramını kompakt sınıfa taşıyan ve tam anlamıyla çığır açan bir otomobil”



sarımı için yapılacak tanımlamalar. Makyaj operasyonunda farlar, çamurluklar, tampon ve A sütunu tasarımları elden geçirilmiş. LED eklenmiş, kromla kaplı ön tampon hayli etkileyici ve sportif görünüyor. Arka tarafta da yine farlar ve tampon makyajdan nasibini almış.

Güncellenen model yine Scenic (5 koltuk) ve Grand Scenic (7 koltuk) olarak alınabiliyor ve iki aracın tasarımları birbirinden farklı. Ön tampon, arka farlar göze çarpan tasarım farkları.

Scenic, 7 koltuklu kardeşinden 216 mm kısa bir gövdeye sahip ama tasarım o kadar kompakt şekilde oranlanmış ki sanki daha kısaymış gibi hissediyorsunuz.

Kabin

Bu kompakt yapıya rağmen kabin oldukça geniş, arka koltuklar için

sunulan 235 mm'lik diz mesafesi sınıfının en geniş olarak gösteriliyor. Test otomobilimizde bulunan iki parçalı sunroof kabini ferah gösteren ve Scenic'te mutlaka alınması gereken opsiyonlar arasında ilk sırada yer alıyor.

Makyajın getirisi olan yeni gösterge grafikleri kabinin minimalist yaklaşımını daha ihtişamlı hale getiriyor. Aynı zamanda daha ilk bakışta kabinde hissedilen o kalite hissinin bir diğer nedeni de güncellemede, üzerinde daha çok düşünülen renk ve malzeme kombinasyonları.

Bu Renault'nun özellikle son yıllardaki birçok modelinde dikkat çeken özelliklerden ve Scenic'te de görülüyor, çok pastel ve göze hoş gelen renklere yer veriyorlar.

Güncellemede kabine eklenen detaylar arasında Visio System adı

verilen, şerit takip sistemi içeren güvenlik ekipmanı ve sürüş şeklinize göre renk değiştiren dijital göstergeler yer alıyor. Gösterge panelinde isterseniz tamamen dijital isterseniz manuel görünümlü dijital göstergeleri seçebilirsiniz.

Sürüş

Scenic ülkemizde sadece 1.5 dCi 110 bg'lik dizel motorla satılıyor. Bu, Fransız üreticinin üzerinde çok durduğu bir motor ve Euro 5 normlarına uyum sağlamasıyla daha uzun yıllar Renault gamında hizmet edecek gibi görünüyor. İlginçtir ki aynı motor, dergimizin sayfalarında sürüşünü okuyacağınız Mercedes A Sınıfı'na da hayat veriyor. Şanzıman olaraksa manuel ya da EDC seçenekleri söz konusu ve bu şanzıman belki de makyajlı versiyonun en büyük yeni-



Koltukların tasarımı ve desteği etkileyici, aynı zamanda kabine de klas bir hava katıyorlar

liği. Eski modelde 1.5 litrelik dizel otomatik şanzımanla alamıyordunuz.

Çift kavramalı olan ve ilk olarak Megane'da kullanılan 6 ileri EDC şanzımanın 1.5 dCi motorla olan uyumu dikkat çekici. Oldukça yumuşak geçişlere sahip olan viteste kutusu, düşük devirlerde gaz almamasıyla hayal kırıklığı yaratıyor. Bu durum daha çok park etme hızlarında ortaya çıkıyor ama can sıkıcı olduğunu söylemek gerek. Ayrıca böylesine iyi bir uyum varken ortada bu kusuru görmezden gelemiyorsunuz.

Scenic daha önce söylediğimiz gibi Megane altyapısına sahip; bu da önde MacPherson, arkada torsiyon çubuğu sistemi anlamında geliyor. Bir MPV için biraz sert ayara sahip süspansiyonuyla dikkat çeken Scenic oldukça çevik bir otomobil. Yön değişikliklerine iyi tepkiler veriyor,



Scenic, markanın ISO 14001 sertifikalı (ekolojik atıklarını düşürme konusunda güvence sertifikası) Georges Besse fabrikasında üretiliyor



yor, sürüş biraz sert ama bunun getirisi yol tutuş tabii. Scenic izinden çıkmak istemeyen bir otomobil ve direksiyona verdiği tepkileriyle dikkat çekiyor.

Süspansiyon sert olsa da gövde hareketi belli bir miktarda var yine de oldukça güven verici bir yapıda olduğunu söyleyebiliriz. Makyaj operasyonunda şasi ayarı olarak bir değişiklik yok, Scenic dinamik olarak yeterli olsa da bu konuda sınıfın en iyisi olan Ford C-Max'e oranla biraz ruhsuz olduğu söylenebilir.

Motor düşük devirlerde canlı hissettiriyor ama çıkarttığı ses sürüş

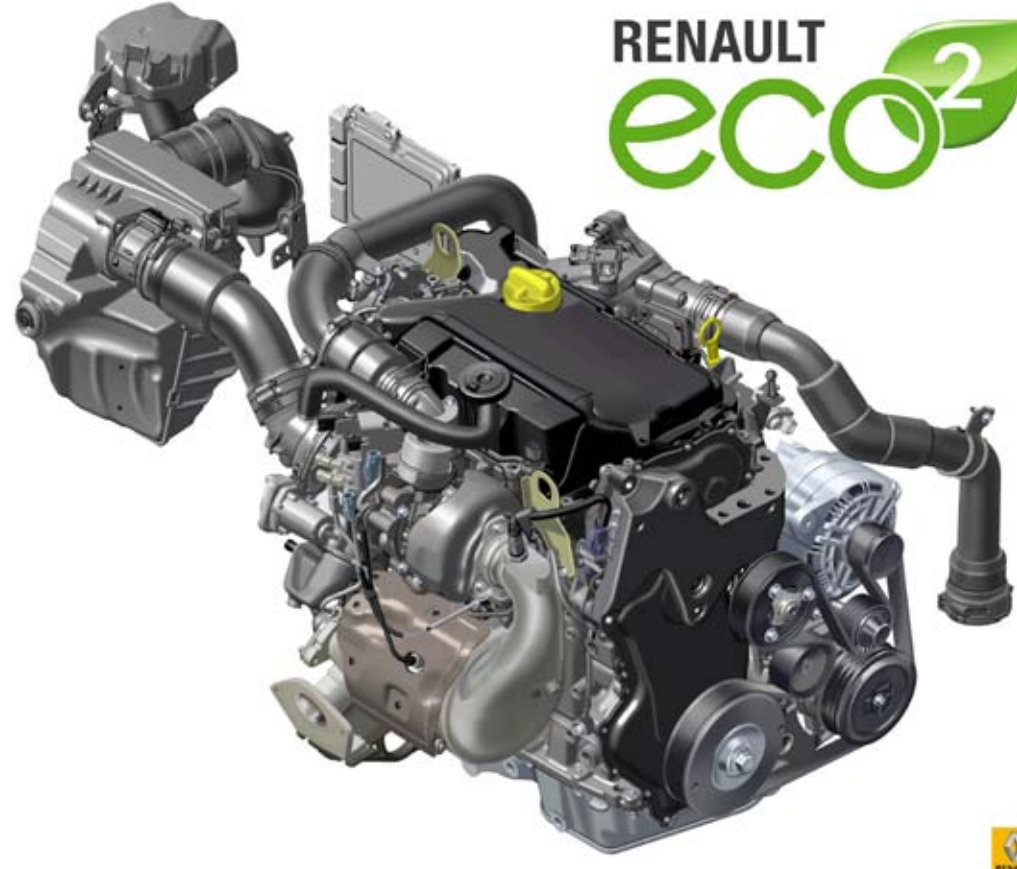
keyfini ve konforu biraz baltalıyor. Fazla 'tıkırtılı' ve gereğinden fazla duyuluyor, modern otomobillerde daha sessiz dizelleri kullandık. Gaz tepkisi belki de sürüşten keyif almayacağınız konuların başında geliyor, pedal fazla yumuşak olduğu için dozlamayı istediğini gibi hassas yapmakta zorlanıyorsunuz.

Yine de Scenic kullanıcılarının sürüş öncelikli alıcılar olmadığını düşündüğümüzde keyifli sayılabilecek sürüş karakteri birçok kullanıcının ihtiyaçlarını karşılayacaktır.

Sonuç
65.550 TL'ye satılan



Yeni ön sis farı tasarımı Scenic'e prestijli ve sportif bir görünüm sağlıyor



RENAULT
eco²

Renault'nun bazı modellerinin arkasında eco² yazısını görürsünüz. Bu boş yere yazılmış bir ibare değil ve şu anlama geliyor:

- Aracın CO₂ emisyon değeri 140 g/km'nin altında,
- ISO 14001 sertifikalı bir fabrikada üretiliyor
- Otomobilin kullanım süresi sona erdiğinde ağırlığının %95'i geri dönüştürülebilir malzemeden üretilmiş ve gövde ağırlığının en az %14'ü geri dönüştürülmüş plastikten oluşuyor.

Scenic'in çevreci kimliği sadece eco² ibaresinden kısıtlı değil, gövdenin altında oldukça titiz bir çalışmayla elde edilen aerodinamik çalışmalar sayesinde otomobil eski modele göre 15 g/km daha az emisyon değerine sahip ve toplamda 34 kg'lık geri dönüştürülmüş plastik parçadan oluşuyor. Ayrıca araçta Stop&Start sistemi standart olarak sunuluyor.



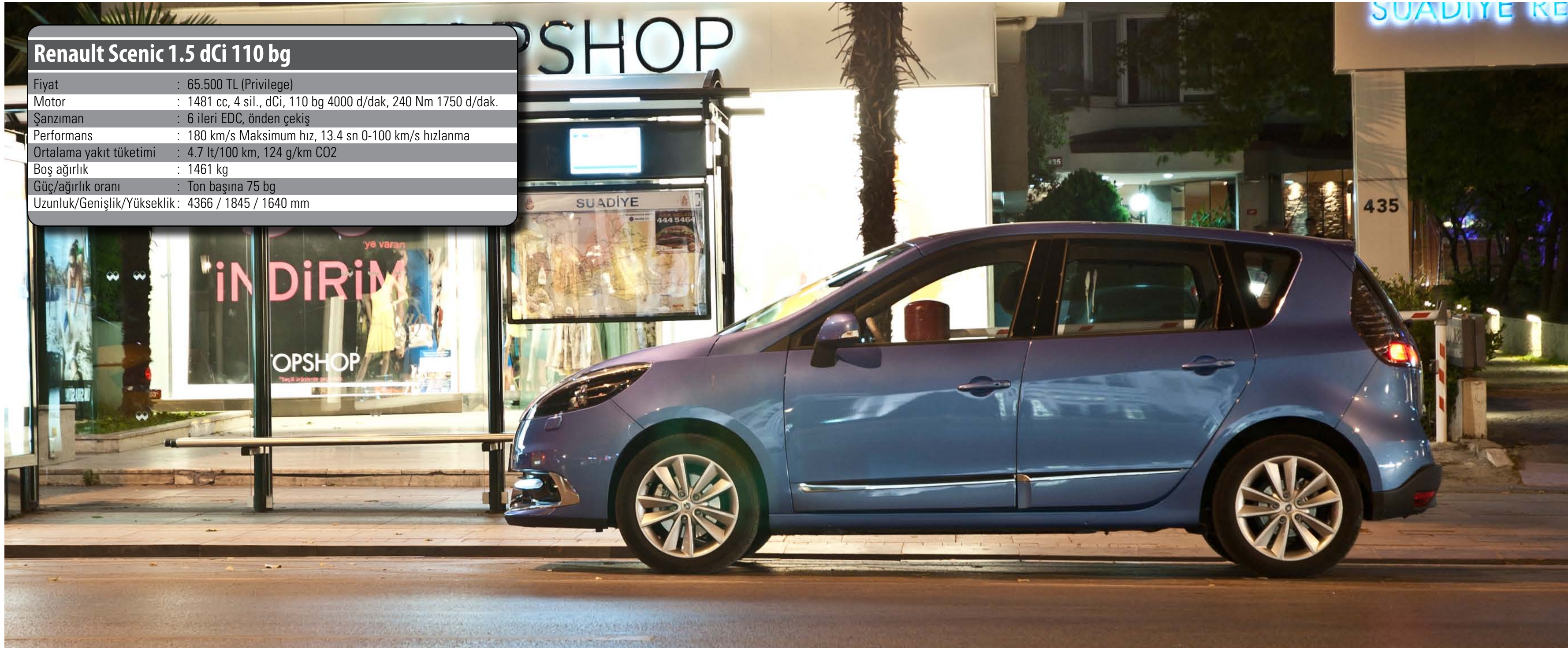
Scenic, geniş donanımı (panoramik tavan, Tom-Tom navigasyon sistemi, elektronik el freni, şerit takip sistemi, geri görüş kamerası...), ekonomik motoru (fabrika verilerine göre ortalama 4.7 lt/100km), modern şanzımanı ve geliştirilip, daha keyifli hale gelen sürüş özellikleriyle öne çıkan başarılı bir kompakt sınıf MPV.

En büyük rakiplerinden Citroen C4 Picasso 1.6 e-Hdi kampanyalı olarak 61.190 TL, Ford C-Max ise 1.6 TDCi motoruyla 66.495 TL'ye alıcı bekliyor. Buradan da göreceğiniz gibi Renault iki modelin arasında yer alan bir fiyatlandırma politikasına sahip, ki bu da kabul edilebilir.

Scenic her zamanki gibi görevini iyi bir şekilde yerine getiren bir MPV olarak hayatına devam ediyor. Başarılı olmaması için bir neden göremiyoruz...

Renault Scenic 1.5 dCi 110 bg

Fiyat	: 65.500 TL (Privilege)
Motor	: 1481 cc, 4 sil., dCi, 110 bg 4000 d/dak, 240 Nm 1750 d/dak.
Şanzıman	: 6 ileri EDC, önden çekiş
Performans	: 180 km/s Maksimum hız, 13.4 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 4.7 lt/100 km, 124 g/km CO ₂
Boş ağırlık	: 1461 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 75 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 4366 / 1845 / 1640 mm





Mercedes - Benz A 180 CDI

Yüksek yapısından uzaklaşan A Sınıfı tamamen yeni bir tasarım ve dinamizm hedefiyle karşımızda



Yazı: Berk SARIOĞLU
Fotoğraflar: M. Murat Erçelebi

Hepiniz hatırlıyorsunuzdur; sene 1997, Mercedes-Benz ilk önden çekişli otomobilini geliştirir. Sandwich floor konseptine sahip bu otomobilden beklentiler yüksektir. Fakat İsveç'li bir otomobil dergisinin gerçekleştirdiği 'Geyik testi'nde takla atan A Sınıfı, büyük sansasyona neden olur. Mercedes otomobilde sorun ol-

duğu iddialarını reddetse de ilginç bir şekilde o güne kadar satılan 2600 otomobili geri çağırır, hepsine stabilite kontrol sistemini entegre eder ve süspansiyon sistemini elden geçirir.

A'nın artık geyiklerden korkusu kalmamıştır ve 'reklamın iyisi kötüsü olmaz' ifadesinin doğruluğunu kanıtlamak istercesine, A Sınıfı'nın satışları gayet iyi gider. Tam

olarak 2.5 milyona yakın satış rakamı, otomobilin ne kadar başarılı olduğunu bir göstergesidir.

Ne var ki satışlar başarılı olsa da alıcı kitlesi orta yaş üstü olan A Sınıfı, tasarım olarak gençleri cezbeden bir yapıda değildi. Mercedes-Benz'in ürün gamındaki en büyük eksiklik olan genç kullanıcılar, daha çok BMW 1 Serisi ya da Audi A3'ü tercih ederlerken bu kişilerin baba-

ları A Sınıfı kullanıcılarını oluşturuyordu.

Tasarım

Ama artık bu değişecek. En azından yeni A Sınıfı bunu vaad ediyor ve karşımızda duran dinamik tasarımlı, alçak tavanlı otomobile bakarken bunu görebiliyoruz. Tasarım olarak B Sınıfı'nı andıran A, çok modern, akıcı ve güçlü görünen bir otomobil. 'Peki bildiğimiz Mercedes tasarı-



'Sert amortisörler her kullanıcının hoşuna gitmeyecektir ama genç kitle için çok uygun'



‘Sportif koltuklara oturup, güzel görünen ve elinize gayet iyi oturan direksiyonu tuttuğunuzda Mercedes’in amacına ulaşmış olduğunu anlıyorsunuz. Bu gerçekten gençleri hedefleyen, spor karakterli bir otomobil’

mini çok da andırmıyor gibi' diye düşünüyorsanız, haklısınız. Onda yer yer Audi, yer yer Alfa Romeo çizgilerini görebilirsiniz ama bu A Sınıfı'nın güzel bir otomobil olduğu gerçeğini değiştirmiyor.

Yerini aldığı modele göre 160 mm daha alçak tavan çizgisi, otomobilin en dikkat çekici özelliği. Eski modelin şasisi altına yerleştirilen motor tasarımı, tavanın yüksek olmasına ve aracın bir MPV'ye benzetmesine neden oluyordu. Akıllıca bir yerleşimdi çünkü kompakt yapıda olabildiğince geniş bir kabin sunuyordu ama genç işi hiç değildi.

Bakın, Mercedes-Benz Otomobil Departmanı Başkanı Dr. Dieter Zetsche yeni A Sınıfı için neler söylüyor: 'Mercedes-Benz dünyanın en dinamik markalarından biri haline geliyor ve bu gelişiminde A Sınıfı kilit nokta. Otomobil son detayına kadar, tamamen yeni. Otomotiv gelişiminde her zaman temiz bir sayfayla başlama şansınız olmaz. Mühendislerimiz bundan çok iyi faydalandılar.'

Dolayısıyla artık sıradışı olmaktan uzak, daha geleneksel bir hatchback çizgisini benimseyen bir A Sınıfı'yla karşı karşıyayız. Kişisel fikrime göre bu yaklaşım otomobile daha çok yakışmış ve albenisini artırmış.

Kabin

Tabii tamamen yeni bir otomobille karşılaştığınızda kabinde de tamamen farklı beklentiler

içine giriyorsunuz ister istemez. Daha sportif, daha kaliteli ve klas bir kabin beklentilerini fazlasıyla karşılayan yeni A Sınıfı'nın en güçlü olduğu noktalardan biri iç mekanı.

Herşeyden önce malzeme kalitesi ciddi oranda artırılmış ve C Sınıfı'ndan çok farklı değil. Beş adet havalandırma ızgarası, klima kontrol düğmeleri gibi

parçalar B Sınıfı'ndan alınmış ama bu konseptte daha güzel görünüyorlar. Orta konsolun üzerine monte edilmiş ekran uyumlu görüntüyü bozuyor ve sonradan takılmış izlenimi uyandırıyor.

Sportif koltuklara oturup, güzel görünen ve elinize gayet iyi oturan direksiyonu tuttuğunuzda Mercedes'in amacına ulaşmış oldu-

Mercedes bugüne kadar 40.000 adet aldığı A Sınıfı siparişlerine yetiştirmek için Finlandiya'lı Valmet Automotive ile bir anlaşma imzaladı. Anlaşmaya göre Valmet 2013- 2016 arası 100.000 adetten fazla A Sınıfı üretecek

ğunu anlıyorsunuz. Bu gerçekten gençleri hedefleyen ve spor karakterli bir otomobil.

Ön tarafta yeterli hacim var ve otomobilin tavanı alçalmış olmasına rağmen baş mesafesinin (sürüş pozisyonu 174 mm alçaltılmış) eski modelden farkı yok. Ilginç bir şekilde arkadaki diz mesafesi de vazgeçilen 'sandwich floor' yapıya rağmen yeterli.

Kabin için getirebileceğimiz tek eleştiri arka tarafta şanzıman tüneli olarak adlandırılan tavanın çok yüksek olması. Önden çekişli bir otomobilde buna pek de gerek yok.

Sürüş

En son ne zaman manuel şanzımanlı bir Mercedes modeli kullandınız bilmiyoruz ama yeni A Sınıfı'nı denemenizi öneriyoruz. Keyifli ve net vites geçişleri, yormayan bir debriyaj hissi ve pozitif bir mekanik his A Sınıfı'nın vites geçişleri için söylenecek şeyler.

A180 CDi'li isterseniz otomatik de alabiliyorsunuz ama 6 ileri manuel şanzımanın 1.5 CDi motorla uyumu dikkat çekici. Yumuşak karakterli bir sürüş A180 CDi'da sizleri bekliyor.

109 bg'lik güç ünitesi aslında Renault im-



zalı bir motor. İki üreticinin kısa bir süre önde yaptığı teknolojik ortaklık sonucu ortak kullanılma kararı alındı ve Mercedes bu motorda sonuna kadar faydalanıyor. Her ne kadar bize göre bir Mercedes için biraz gürültülü olsa da buna alışıyorsunuz. Tabii Mercedes'te Renault

motorunun ne işi var diyebilirsiniz. Bunun nedeni az önce de söylediğimiz gibi teknoloji ortaklığı adı altında maliyetleri indirmek olsa da kimileri için bu bir imaj kaybı. Tartışılır... Ekonomikliği ile ünlenmiş bu motor bu özelliğini burada da gösteriyor ve dikkatli bir kul-

lanımla 4.8 lt/100 km gibi ortalama elde edebiliyorsunuz. Mercedes ekonomik kullanıma teşvik eden çok kullanışlı bir gösterge düşünmüş: 'Hızlanma', 'Dengeli sürüş' ve 'Gazsız sürüş' olmak üzere üç farklı kriter sizin ne kadar ekonomik bir kullanıcı olduğunuzu ölçü-

yor. Özellikle gazsız sürüş çok faydalı. Pekiyi böylesine güçlü görünen bir otomobil sadece ekonomi odaklı mı? A180 CDi formatında evet ama performans itiyorsanız 211 bg gücündeki A250'yi almalısınız. Yine de 0-100 km/s hızlanma değeri olan 11.3 sn hiç de ye-



Yeni model eskisine göre 160 mm daha alçak ve ağırlık merkezi 24 mm daha düşük



tersiz değil.

Mercedes mühendisleri bu sportif görünümünü desteklemek için orijinal A Sınıfı'nın tüm üzerine odaklandığı o yüksek yapı, yumuşak süspansiyon konseptinden vazgeçip sportif karakteri ağır basan bir otomobil yaratmış ve bu sürüş konusunda da böyle.

Sert amortisörler her kullanıcının hoşuna gitmeyecektir ama genç kitle için çok uygun. Çukur ve tümsek geçişleri her zamankinden daha çok hissediliyor ve kötü zeminli yollarda sürüş rahatsız. Bu tarz bir Premium hatchback'de böyle sert bir sürüş arar mısınız orası tartışılır ama keyifli bir sürüş sunduğu aşikar. A Sınıfı özellikle hızlı virajlardaki stabilitesiyle dikkat çekiyor. Gövde hareketi belli bir yere kadar var ama çok hissedilmiyor. Dizel olmasına rağmen önden kaymaya iyi karşı koyuyor, arka da önü izleme konusunda istekli. Direksiyon da virajlarda biraz fazla yapay bir ağırlığa sahip oluyor ve çok ağırlaşıyor, buna

Önde MacPherson, arkada dört noktadan bağlantılı süspansiyona yer verilmiş

alışmak zaman alabilir.

A Sınıfı otoyol hızlarında çok sessiz bir otomobil değil. Aerodinamik gövde tasarımı rağmen (0.28 cd) aynalardan çok rüzgâr sesi alıyor, ayrıca motor da çok sessiz değil. Ne var ki yol gürültüsü adına bir şey yok.

Her ne kadar konfor konusunda Audi ve

BMW'nin gerisinde kalsa da bize göre A Sınıfı kendi sürüş karakterini yaratabilmiş bir otomobil ve bu açıdan hedef aldığı kitleyi etkileyecektir.

Sonuç

Mercedes'in açıklaması yeni A Sınıfı'nın markaya büyük bir dinamizm getireceği şeklinde ve bunu

her açıdan başarıyor.

Bunu yaparken sınıfının en temel özelliği olan konfordan biraz ödün verse de kullanıcı kitlesi bundan hoşlanacaktır. En azından artık çok güzel görünen bir otomobil sahip olacaklar.

Her ne kadar test otomobilimiz 81.756 TL'lik satış fiyatına sahip olsa da

donanım açısından epey zengin olduğunu söylemekte yarar var.

A Sınıfı her zamankinden çok daha güçlü bir şekilde geliyor. Peki en büyük rakiplerinden BMW 116d ile nasıl başedecek?

Kısa karşılaştırmamızda ikisini biraraya getiriyoruz.

BMW 116d vs Mercedes- Benz A180 CDI

A Sınıfı'nı almak isteyen herkesin ilk aklına gelen modellerden biri BMW 116d olacaktır mutlaka. Ya da Audi A3. Peki yeni A yeni 1 ile nasıl karşılaşıyor, kısaca göz atıyoruz.

Bavyera cephesi yeni ultra tutumlu 1.6 lt'lik motorlarına çok güveniyor. Baz fiyatı 68.078 TL olan, 136 bg gücündeki BM, kendi ürettiği motoruyla bir adım önde görünüyor, 1.5 litrelik, 109 bg'lik müşteri motorlu Mercedes'e göre. A 180 CDi'nin baz satış fiyatıysa 68.980 TL olarak belirlenmiş.

BM'in 1.6 litrelik TwinPower dizeli ortalama olarak 3.8 lt/100 km ve 99 g/km emisyon değerlerine sahip. Mercedes ise 105 bg, 3.9 lt/100 km ve 102 g/km değerleriyle savaşıyor. Performans açınsından BM 0-100 km/s hızlanmasını 10.5 sn'de gerçekleştirip maksimum 195 km/s'ye çıkarken, Merc 11.3 sn ve 190 km/s ile geliyor.

Kağıt üzerinde üstün görünen taraf BMW olsa da performans olarak iki otomobil arasındaki fark yok denecek kadar az. Ancak arkadan çekişin verdiği sürüş keyfi ve daha alçak olan sürüş pozisyonu BMW'yi farklı kılıyor.

Tasarım her ne kadar göreceli bir kavram olsa da Mercedes bize göre bu konuda üstünlüğü ele geçirmiş durumda. Çok kendine özgü değil belki ama daha iyi oranlara sahip olduğunu söyleyebiliriz.

Sonuç olarak bu ikili arasında seçim yapmak her zaman olduğundan daha zor. Siz en iyisi önden çekiş- arkadan çekiş zevkinize göre seçin otomobilinizi. İkisinde de pişman olmayacağınızdan emin olabilirsiniz.



BMW 116d

Güç	116 bg
Tork	260 Nm
Tüketim	3.8 lt/100 km
Emisyon	99 g/km
0-100 km/s	10.6 sn
Maksimum hız	195 km/s

Mercedes- Benz A180 CDi

Güç	109 bg
Tork	260 Nm
Tüketim	3.9 lt/100 km
Emisyon	102 g/km
0-100 km/s	11.3 sn
Maksimum hız	190 km/s



Mercedes- Benz A180 CDi

Fiyat	: 81.756 TL (Test aracı)
Motor	: 1461 cc, 4 sil., dCi, 109 bg 4000 d/d., 260 Nm 1750- 2500 d/d.
Şanzıman	: 6 ileri manuel, önden çekiş
Performans	: 190 km/s Maksimum hız, 11.3 sn 0-100 km/s hızlanma
Ortalama yakıt tüketimi	: 3.9 lt/100 km, 102 g/km CO2
Boş ağırlık	: 1395 kg
Güç/ağırlık oranı	: Ton başına 78 bg
Uzunluk/Genişlik/Yükseklik	: 4292/1780/1433 mm





2013'ün en iyi otomobilleri



2013 yılında en çok ses getirmesini planladığımız ve merak ettiğimiz beş otomobili inceledik

Yazı : Berk SARIOĞLU



2012'nin şu son ayları özellikle AutoShow fuarı nedeniyle epey hareketli geçiyor. Birçok yeni model ve versiyon ardarda tanıtılırken otomobil severler olarak bu model

bombardmanı arasından kendi ilgilendiğimiz otomobilleri bulup çıkartma konusunda oldukça zorlanıyoruz. Çünkü hepsi çok rekabetçiler ve birbirinden özel otomobiller. Tabii bu durum de-

taili bir şekilde tüm yeni otomobilleri incelemeyi gerektiriyor. Bizler de oturduk, uzun uzun araştırmalar yaptık ve 2013 yılında bizler için en çok merak uyandıran otomobillerden beşini sizler için

seçtik.

Burada marka, model ya da sınıf kısıtlaması yapmadık. Gerçekten 2013'te en çok görmeyi umduğumuz, belki şansımız olursa kullanmayı beklediğimiz otomobilleri inceledik.

McLaren P1



Bundan 18 yıl önce McLaren F1 gibi, dünyanın en hızlı ve en gelişmiş otomobilini üreten İngiliz Formula 1 takımı McLaren'in yol otomobilleri projesi herkes için çok heyecan ve-

rici bir atılım oldu. 12C belki beklentileri verme konusunda biraz geri kalmış olabilir ama çok rekabetçi ve gelişmiş bir ürün olduğuna şüphe yok.

Ne var ki 12C hiçbir zaman F1'in yerini alan

model olarak algılanmadı ve lanse edilmedi, bu da tüm otomobil severlerin bu beklentilerini başka bir modelin karşılayacağı anlamına geliyordu. İşte Paris Otomobil Fuarı'nda, tarihinin ilk standını kuran McLaren,

F1'in yerini alması beklenen otomobilini gösterdi: P1.

Otomobil henüz prototip olarak gösterilse de başta Ron Dennis olmak üzere firmanın üst düzey yetkilileri gösterilen aracın üretim versiyonuna



"P1 ton başına 600 bg güç üretiyor ve bu değer Porsche'nin geliştirdiği elektrikli süper spor 918'in 468 bg/ton değerine göre çok iyi"

olabildiğince yakın olduğunun altını çizdiler.

McLaren'in P1'i üretme amacı, Bugatti Veyron'u geçip dünyanın en hızlısı unvanını ele geçirmek değil, pistte ve yolda dünyanın en iyi sürücü otomobilini yaratmak. Evet, çok iddialı bir açıklama ama fotoğraflardaki ürün de fazlasıyla iddialı ve gösterişli, sizce de öyle değil mi?

Paris fuarında P1'in teknik detayları hakkında bilgileri verilmedi ama

elimize bazı bilgiler sızmadı değil. Herşeyden önce otomobilde KERS sisteminin yer alacağını söyleyelim. Bu sistem Formula 1'deki gibi bir düğme ile devreye girecek ve bu sayede elektrik motorlarından gelen güç kullanılabilir. Motor olarak beklendiği gibi V12 yerine 12C'nin çift turbolu V8 motorunun daha güçlü bir versiyonu kullanılacak. Bunun nedeni yeni bir motor yaratmanın getirdiği

maliyetler. Tabii P1, 12C gibi 600 bg değil, 9000 d/dak'da 800 bg'e kadar çıkacak, buna KERS'den gelecek olan 160 bg'i de eklediğinizde toplamda 960 bg gibi bir güç söz konusu. Maksimum hız için 385 km/s,

0-100 km/s içinse 3.0 saniyenin altındaki değerlerden bahsediliyor.

Oldukça sıkı bir aerodinamik pakete sahip otomobilin tasarımında fonksiyonu olmayan hiçbir noktaya yer verilmemiş ve belli fonksiyon-

lara sahip olan bölgeler çıplak karbonfiber bırakılmış. Çeşitli noktalara hava gönderen bölgelerse gövde rengine boyanmış. Tavandaki hava girişi efsanevi model F1'e gönderme yaparken motorun her iki tara-

finda yer alan turbolara hava gönderiyor, hemen arkasındaki bacaysa motordaki sıcak havanın atılmasını sağlıyor. Öndeki hava girişleri radyatörlerin soğutulmasını sağlarken, ön lastiklerin hemen arkasında,

marşpiyelerde, otomobilin arkasında, motora giren kısımlarda ve motor soğutma ünitelerine direkt hava girişini sağlamak için kapılarda çeşitli hava girişleri bulunuyor.

Arkadaysa oldukça agresif bir difüzör ve 60 dereceye kadar hareket edebilen kanat yer alıyor. Bu kanat yere basma gücünü artırdığı gibi frenajda hava freni etkisi yapıyor ve motordan farklı bir ECU ile kontrol edili-

yor. Üç farklı sürüş modusuna P1'in arka kanadının Race modunda 600 kg yere basma gücü üreteceği söylentiler arasında.

Her ne kadar kendisiyle tanışacak fırsatımız hiçbir zaman olmayacaksa da McLaren P1 kesinlikle 2013'ün en heyecan verici otomobillerinden biri. Ferrari'nin yeni Enzo'su ile karşılaştırılacağı zamanı sabırsızlıkla bekliyoruz.



Otomobilde sadece tek egzoz çıkışı var ama egzoz tasarımı ultra karmaşık





Porsche 918 Spyder

Porsche süper spor sınıfında sabit model üreten bir üretici değil, daha çok mainstream modeller üzerine odaklanıyorlar ama ürettikleri süper sporlar her zaman standartları belirleyen otomobiller olmuştur. 959 ve Carrera GT modellerini hanginiz unuttu? Gördünüz mü, aynı şey 918 Spyder için de geçerli olacak, Weissach'ın büyücülerinden daha azını beklemiyoruz.

Uzun süredir geliştirdikleri 918 Spyder (ilk olarak 2010 Cenevre'de konsept olarak gösterildi) 2013 yılının Kasım ayında satışa sunulacak ve çok ses getireceğine benziyor. Hatta aracın

918 RSR adındaki yarış versiyonu ABD'de takımlara verilmeye başlandı bile.

918 Spyder, Porsche'nin hibrid spor otomobili ve ismi ikonik yarış otomobili 917'den geliyor. Hibrid sistem geçtiğimiz yıl Nürburgring 24 saat yarışında test edildi ve yarış dışı kalmadan önce sınıfında lider gidiyordu.



“Düşük ağırlık merkezi ve 9000 devir çevirebilen atmosferik motor 918'in en büyük silahları”



Otomobilde 4.8 litrelik, 9000 d/dak çevirebilen V8, atmosferik bir motor yer alıyor. Ortada konumlandırılmış bu motora öne ve arkaya yerleştirilmiş bir çift elektrik motoru yardımcı oluyor. Öndeki elektrik motoru 85 kW güç üretiyor, V8 ile 7 ileri PDK şanzıman arasına konumlandırılan arka elektrik motoruysa 95 kW gücüyle dikkat çekiyor. 918 Spyder'ın toplam gücü bu şekilde 800 bg'in üzerine çıkıyor ve otomobilin ağır-

lığı 1700 kg. Maksimum torksa 800 Nm civarında. Otomobil paralel hibrid olarak geliştirildiği için sadece elektrik motoruyla da kullanılabilir ve plug-in şeklinde şarj edilebiliyor. Sadece elektrik motoruyla 25 kilometrelik bir menzil söz konusu. Lityum-ion bataryaların kullanıldığı otomobilde rejeneratif fren sistemi de yer alıyor. Stuttgart'lı firmanın yaptığı açıklama 918 Spyder'ın 0-100 km/s hızlanmasını 3.1 saniye-



nin altında gerçekleştirileceği ve 9 saniye civarında 200 km/s'ye çıkabileceği şeklinde. Ayrıca öngörülen ortalama yakıt tüketim değeri 3.0 lt/100 km, emisyonsa 70 g/km gibi gerçek üstü rakamlar. Şasi karbonfiberle güçlendirilmiş plastik-monokottan imal edilmiş, otomobilin tavanı istendiğinde iki parça şeklinde açılabilir kolaylıkla bagaj bölmesinde saklanabiliyor. Bu sayede 918'in Carrera

GT modeline göre çok daha geniş bir kullanıcı kitlesine ulaşması hedefleniyor. Nürburgring'de testleri gerçekleştirilen 918'in en iyi tur derecesi 7:14 olarak kayıtlara geçti ama üretim versiyonun bundan da hızlı olması bekleniyor. Yoksa 7 dakikanın altına inebilen ve 3.0 lt/100 km yakıt tüketen bir süper spor mu geliyor Porsche'den? Görünen o ki Alman marka geleceği ayaklarımıza getirecek...

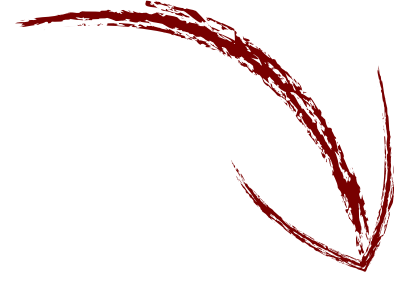


Porsche belki bg gücü savaşlarını değil ama tüketim savaşını kesinlikle kazanacak





Jaguar F Type



Haydi ama itiraf edin, hepimiz modern tasarımı bir E Type'in nasıl olacağını düşünüyor ve uzun zamandır bunu bekliyoruz.

1974'te E Type modelinin satışları durduğundan beri Jaguar, küçük spor otomobil üretmeye kalkışmadı ama

artık bunun zamanı gelmişti de geçiyordu bile. Ortaya çıkan ürünün güzelliği ve ihtişamına baktığınızda neden bunun için 40 yıl beklediklerini anlamak kolay değil. Ne olursa olsun çok kısa bir süre içinde F Type'in satışına başlanıyor ve Jaguar'ın yeniden spor otomobil üretmeye karar vermesi bile bizler



“En kısa zamanda onu yollarda görmek, dahası direksiyonuna geçmek istiyoruz”

için çok iyi bir haber.

Paris Fuarı'nda tanıtılan F Type ilk olarak kumaş tavanlı versiyonuyla piyasada olacak. İlerleyen zamanlardaysa metal tavanlı coupe versiyonu eklenecek.

F Type'in retro görünümü bir E Type olmadığını hepimiz biliyoruz ama belli detaylarda ikonik otomobile gönderme yaptığı gözlerde kaçmıyor. Otomobilin tasarımcısı Ian Callum retro kavramından bilinçli bir şekilde uzak durduklarını ama otomobilin atalarına sadık bir duruş sergilmesi için bu şekilde tasarladıklarını söylüyor. E Type'i en çok andıran nokta arka tasarım ve farlar. Ayrıca otomobilin adı da geçmişe gönderme yapıyor. F Type'da aynı zamanda markanın iki konsepti olan C-X16 ve C-X75'ten izlere rastlamak mümkün. Böylece ortaya çıkan tasarım tarihle geleceği harmanlayan başarılı bir karışım olarak görünüyor.

4470 mm uzunluğundaki F Type boyut olarak Porsche Boxster ile 911 arasında bir yere sahip ama daha kompakt görünüyor. V6 modellerin ortada konumlandırılmış çift egzoz çıkışı da E Type'dan esinlenilmiş bir diğer öge. S versiyonundaysa iki tarafta bulunan dört çıkışlı egzozlar söz konusu.

Tamamen alüminyumdan üretilen F Type'in en hafif versiyonu 1597 kg ile Porsche Boxster'dan tam 252 kg daha ağır. Hafifliğiyle ünlenmiş Jaguar için bu açıkçası bizleri şaşırtan bir detay



Otomobilde XF'teki gibi yerinden çıkan bir vites topuzu yok



F Type, büyük ağabeyi XK'ya göre 324 mm kısa

oldu.

F Type 3 adet motor seçeneğiyle satışa sunuluyor: Giriş modelinin yeni, 3.0 lt kompresörlü, V6'sı, 340 bg güç üretiyor. F Type S'de aynı motorun 380 bg'lik bir versiyonu, F Type V8 S'deyse XK'dan tanıdığımız ama elden geçirilmiş 5.0 lt'lik kompresörlü V8 495 bg gücündeki motor bulunuyor. Giriş modeli

0-100 km/s hızlanmasını 5.1 sn'de gerçekleştirirken, Type S 4.8 sn, V8 ise 4.2 sn'de aynı hıza ulaşıyor. F Type'da ZF tarafından geliştirilen 8 ileri otomatik şanzıman yer alıyor, manuel opsiyonuysa maalesef yok. F Type'ın ne zaman ülkemizde satılacağı konusunda bilgimiz yok ve AutoShow'daki Jaguar standında onu göreme-

memiz büyük hayal kırıklığı yarattı. En kısa zamanda onu yollarda görmek, dahası direksiyonuna geçmek istiyoruz.

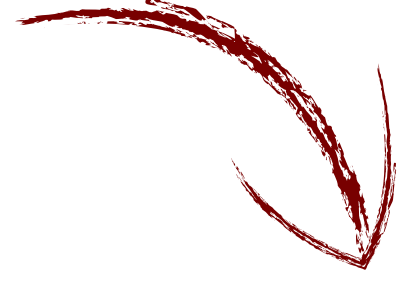


V6 S'te (sağda) çift egzoz çıkışı varken, V8 S dört egzoz çıkışıyla dikkat çekiyor





Range Rover



1 0 yılda bir de olsa Range Rover'ın tamamıyla değiştiği zamanlar hep heyecan verici olmuştur. Bu defa da durum farklı değil, karşımızda yepyeni bir Range Rover var ve yeni model bilinen herşeyi değiştirme parolasıyla yola çıkıyor.

Peki bu nasıl olacak? Yeni Range Rover büyük değişimler vaad ediyor ve bunların ilki çok daha hafif bir gövde. Jaguar Land Rover ortaklığının bir sonucu olarak, dünyanın ilk tamamen alüminyum gövdeli SUV'u olma özelliği taşıyan yeni Range, fazlasıyla ağırlık tasarrufu yaptığını iddia ediyor. Dizel versiyonda 420 kg'a kadar çıkan (2160 kg) bu diyet, araca sadece daha iyi tüketim değerleri değil, aynı zamanda çok daha çevik bir sürüş de sağlayacak.

Bu yeni platform için Land Rover'ın Solihull fabrikasında 1 milyar dolardan fazla yatırım yapılmış ve ortaya çıkan gövdenin yüzde 75'i geri dönüştürülmüş alüminyumdan (bir Range Rover için 28.690 adet meşrubat kutusundan yararlanılıyor) faydalanılmış. Bu sayede sadece gövde eski araca göre 180 kg hafifken boş ağırlıkta bu 420 kg'a kadar çıkıyor.



“Dünya ondan çok şey bekliyor ve o tam anlamıyla buna hazır”



İster arazide ister yolda
Range Rover ile rahat
etmemeniz mümkün değil



Yeni Range'in sürüş odaklı rakipleriyle başa çıkabilmesi için sadece arazi değil yol performansı da hayli geliştirilmiş. Kulağımıza gelen detaylar arasında yeni modelin sürüşü için Bentley Flying Spur, Mercedes S Serisi ve Rolls Royce Ghost gibi otomobillerin sürüş karakterleri örnek alındığı var. Bu da ilerleyen yıllarda Bentley, Maserati ve Lagonda (Aston Martin) gibi sürüş bazlı lüks SUV'lerin geleceğini düşünürsek Range Rover'in elini güçlendiren bir koz olarak görünüyor. Tabii arazide iddiasız bir Range Rover düşünemeyiz, bu yüzden aracın arazi performasında da hatırı sayılır bir artış var ve bu konudaki gelişimin limitleri zorladığı söyleniyor. Bu kriterde en çok göze çarpan 900 mm'ye yükseltile su geçiş derinliği ki bu değer en yakın rakibinden 200 mm daha iyi. Amortisör hareketi önde 260, arkada 310 mm'ye çıkartılmış ve yine bu değerler BMW X5'ten

tam 200 mm daha fazla. Eski modeldeki Terrain Response sistemi de geliştirilmiş ve sistem manuel seçim yapmak yerine zemini otomatik tarayıp, sürüş modunu değiştiriyor.

Yeni Range Rover'ın motor gamı 3.0 lt'lik dizel motorla başlıyor. 255 bg güç ve 600 Nm'lik torku, ağırlığın azalmasıyla eski 4.4 litrelik V8 dizelin performansını gösteriyor. Modelin ortalama yakıt tüketim değeri 7.5 lt/100 km, emisyonuysa 196 g/km.

İkinci motor seçeneği 4.4 litrelik V8, 340 bg güç ve 700 Nm tork üreten dizel. Aslında motor bir önceki jenerasyon-dakiyle aynı ama değişen intercooler ve elden geçirilen motor yönetim ayarları sayesinde yüzde 9 oranında daha çok güç üretiyor. Bu versiyon performansı da dikkat çekiyor: 0-100 km/s 6.5 sn ve maksimum 216 km/s hız. Tüketimse 8.9 lt/100 km ve 229 g/km.

Motor gamının en üstünde 5.0 litrelik superc-

harger destekli benzinli motor bulunuyor. Bu motor Jaguar'dan tanıdığımız ve yeni F Type'da da kullanılacak olan moturun aynı ve 506 bg güç ile 625 Nm'lik değerleriyle dikkat çekiyor. Ne var ki 13.7 lt/100 km yakıt tüketim ve 322 g/km'lik emisyon değerleri bu versiyonun çok da çevreci olmadığını gösteriyor. İleriki zamanlarda bir hibrid versiyon da Range Rover kullanıcıları için sunulacak.

Tamamen kişiselleştiri-

lebilen kabin ve henüz test aşamasında olsa da yakın zamanda göreceğimiz uzun aks mesafeli versiyon gibi detaylar kabin konusunda da Range Rover'in sınıf standartlarını zorladığını gösteriyor.

Dünyanın en kusursuz aracı olarak nitelendirilebileceğimiz yeni Range Rover AutoShow fuarında da bizleri fazlasıyla etkiledi.

Dünya ondan çok şey bekliyor ve o tam anlamıyla buna hazır. Ne zaman kullanıyoruz?

Supercharger'lı versiyon 250 km/s'ye kadar çıkabiliyor



Volkswagen Golf GTI

5 otomobilimizin arasında en ulaşılabilir olan Golf GTI kuşkusuz. Ama en ulaşılabilir olması onun en çok merak uyandıran otomobillerden biri olmasının önüne geçmiyor.

Paris Fuarı'nda konsept olarak tanıtılan 7'inci jenerasyon GTI, 2013'ün yaz aylarında satışa sunulacak. Otomobilde teknik olarak büyük değişiklikler yok; 2.0 litrelik turbo motor görevine devam ediyor ve yerini aldığı modele göre 10 bg daha fazla güç üretiyor: 220 bg. GTI'nin 0-100 km/s hızlanması 6.6 saniye, maksimum hızıysa 245 km/s olarak açıklandı. Eğer bu güç size yetersiz geldiyse ekstra ücret karşılığında 230 bg'lik bir versiyon daha alabiliyorsunuz. Asıl önemli olansa 70 Nm'lik tork artışı.

Kulağıımıza gelenler arasında yeni Golf GTI'nin Nürburgring'de eski modele göre 13 saniye hızlandığı var, sadece 10 bg'lik güç artışını düşünürsek mekanik olarak otomobilin hayli geliştiğini anlayabiliriz.

Volkswagen'in çok ses getiren MQB platformuna sahip GTI, güncel modelden daha hafif olacak, bununla ilgili teknik bir açıklama



“Yeni GTI Cenevre Fuarı'nda üretim versiyonuyla görücüye çıkacak”

fif olduğunu varsayarsak buna benzer bir rejimi GTI'da da görme ihtimalimiz var. Bu konuda AR&GE departanı şefi Ulrich Hackenberg yeni modeli "hem konforlu hem de sportif karakter sunan, hafif ve muhteşem performanslı bir otomobil" olarak tanım-

lıyor. Sadece bu sözler bile heyecanlanmamız için yeterli. Yeni GTI ortalama olarak 6.0 lt/100 km'lik yakıt tüketim değeriyle yerini aldığı modele göre %18 daha ekonomik. Stop&Start sistemi tüm versiyonlarda standart olarak sunuluyor, 6 ileri

DSG şanzıman ise opsiyonel. Hot hatch fanatiklerinin ilgiyle beklediği GTI her zamanki özellikleriyle yine gözde modellerden biri olacak. Manuel şanzıman ve düşük ağırlığıyla sürüş konusunda rakiplerine yine ders verecek gibi...



Yeni GTI'da isterseniz 230 bg'lik versiyonu da alabiliyorsunuz



Abu Dabi'de şampiyonun muhteşem dönüşü

Geçtiğimiz iki Formula 1 sezonunda izlediğimiz iki filmin devamı, bu sezonun son bölümünde geldi. Singapur ile Eylül ayı sonunda yükselişe geçen Sebastian Vettel, Ekim ayındaki tüm yarışları kazanarak Fernando Alonso'dan şampiyona liderliğini aldı. Alman, Red Bull pilotunun 4 galibiyetlik performansı göz doldurdu. Fakat Alonso'nun ilk virajda veda ettiği ve muhtemel bir ikinciliği kaçırdığı Japonya GP'si de şampiyonluk yarışını etkiledi.

Ayrıca Abu Dabi'de Vettel'in sıralamalardan elenip yarışı podiyumda noktalaması, Alonso'nun çok büyük bir avantaj elde etmesini engellemiş oldu. Abu Dabi'de Lewis Hamilton bir kez daha kolay bir şekilde lider götürdüğü yarışta mekanik arıza

nedeniyle yarış dışı kaldı ve sezon sonunda Mercedes'e geçme konusunda belki de haklı olabileceğini düşündürdü. Ama haftasonunda belki de hepsinden çok konuşulan nokta 'beni rahat bırakın ne yaptığımı biliyorum' şeklinde bir telsiz konuşmasına imza atan ve F1'e geri dönüşünün ilk yılında bile hızından hiçbir şey kaybetmediğini kanıtlayan, kazanan isim Kimi Räikkönen oldu. Bu sonucun Fin'li pilotun sözleşmesini yenilediği haftayı takiben gelmesiyle bir diğer ilginç noktaydı.

Sezonun son bölümü yapısal açıdan Red Bull'a uyduğundan, takımın başarısı öngörülüyordu. Bunu üzerine Adrian Newey imzalı, iyi çalışan bir DRS sistemi takımı 2011 yılındaki kadar dominant bir hıza taşıdı. Ferrari cep-

hesinde ise gelişmeler var, ancak Red Bull temposunu yakalayabilmek için Alonso'nun ekstra hızı gerekiyor. Sebastian Vettel, bitime iki yarış kala Fernando Alonso'nun 10 puan önünde bu-

lunuyor.

Red Bull ise markalar klasmanında rahat ve ABD'de şampiyonluklarını ilan etmemeleri için tam anlamıyla mucize gerekiyor.



Lorenzo bir kez daha zirvede

Daha genç bir çocukken, ağzında sponsoru olan Chupa Chups lolipolarıyla podyuma çıkan Jorge Lorenzo, artık iki kez MotoGP Dünya Şampiyonu unvanıyla yarışacak.

Stoner'ın Indianapolis'te sakatlanmasının ardından Pedrosa ve Lorenzo arasında geçen mücadele sona erdi. Phillip Island'da lider giderken düşerek yarış dışı kalan Dani Pedrosa, ilk kez bu kadar yaklaştığı şampiyonluğu vatandaşına kaptırdı. Yamaha sürücüsü Lorenzo, son 7 yarışın 5'ini kazanan Honda sürücüsü

Pedrosa'yı istikrarlı performansı ile mağlup etti.

17 yarışın 16'sında ilk iki sıradan aşağı inmeyen Lorenzo, evinde son kez yarışan Casey Stoner'ın 6. kez kazandığı Avustralya GP'si sonrası bitime bir yarış kala şampiyonluğunu ilan etmiş oldu. Önümüzdeki yıl Repsol Honda fabrika takımı ile MotoGP'de yarışacak olan Marc Marquez Moto2 şampiyonluğunu Avustralya'da ilan ederken, Sandro Cortese de bir önceki yarış olan Malezya'da Moto3 şampiyonluğunu garantiledi.



WTCC'de şampiyonu Macau belirleyecek

Chevrolet'nin WTCC'deki son sezonunda, iki pilotu Rob Huff ve Alain Menu zirve mücadelesi veriyor.

Çin'deki yarışta Yvan Muller sadece 4 puan aldı ve şampiyonluk savaşında ciddi bir yara aldı. Aynı yarışta Rob Huff bir galibiyet, bir ikincilikte puanını 390'a çıkardı ve en yakın rakibi Menu'nun 45 puan önünde gidiyor son yarışa. Menu ise Çin'den aldığı toplam 48 puanla, 345 puana ulaştı.



BMW'nin dönüşü muhteşem oldu

19 sezon sonra DTM'e dönen BMW, Kanadalı pilotu Spengler ile şampiyonluğa ulaştı. Alman Binek Otomobiller Şampiyonası'nın son ayağı olan Hockenheim, her zamanki gibi müthiş bir finale sahne oldu. Mercedes pilotu Gary Paffett ve BMW pilotu Bruno Spengler'in şampiyonluk şansı ile çıktıkları yarış sonrası gülen taraf BMW ve Spengler oldu. Markalarda BMW, pilotlarda Spengler ve takımlarda Schnitzer ile 3 şampiyonluk yaşayan ekip, Alman markanın geri dönüşünün ne kadar isabetli bir karar olduğunu da göstermiş oldu.



Muhteşem finalde Roma İmparatoru güldü

Dünya Superbike Şampiyonası'nın nihai haftasonu olan Magny-Cours, heyecan fırtınası şeklinde geçti. Yağmurun damgasını vurduğu iki yarış sonrası Aprilia sürücüsü Max Biaggi, Kawasaki sürücüsü Tom Sykes'in sadece yarım puan önünde ikinci şampiyonluğuna kavuştu. Haftasonunun ilk yarışında düşerek yarış dışı kalan Biaggi, Sykes'a yetişip yarış kazanmasına mani olan Guintoli ve Melandri'ye teşekkür etmeli. İkinci yarışta elinden gelenin en iyisini, galibiyeti elde eden Tom Sykes, Biaggi'ye şampiyonluğu kaybetmekten kaçamadı. Supersport'ta ise şampiyon Kenan Sofuoğlu sezonu dördüncülükle noktalar, ikinci yarışın galibi, aynı zamanda şampiyona ikinci olan Jules Cluzel oldu.



Dokuz şampiyonluk, bir de nazar boncuğu

Ekim ayının başında Alsace'da düzenlenen Fransa Rallisi'ni kazanarak arka arkaya dokuzuncu kez şampiyonluğa ulaşan Sebastien Loeb, bir sonraki ralli olan Sardunya'da ise yarış dışı kaldı. Önümüzdeki sezon bir nevi veda turnesine çıkarak kariyerini noktalayacak olan Alsace'lı efsane,

son şampiyonluğunu tam anlamıyla kendi evinde kazandı. 2013'ün en güçlü şampiyon adaylarından, Karanlık Taraf'ı yenemeyince onlara katılan Citroen pilotu Mikko Hirvonen, Sardunya Rallisi'nde Loeb'ün yokluğunda Fransız takımla ilk galibiyetine ulaştı.



AutoVision[®]

Bizi okuduğunuz için
teşekkür ederiz.

Soru ve görüşleriniz için:
info@autovision.com.tr

Aralık sayımıza bekleriz...