

www.

MAYIS 2011

SAYI:35

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ



TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Haber: Mercedes-Benz A Sınıfı Concept

• PEUGEOT 508 • LASSA PHENOMA • HYUNDAI ACCENT BLUE • ELEKTRİKLİ RENAULT FLUENCE

Markanız bu kadar ucuz mu?

Bazı otomobil markaları, basınla ilişkilerini otomobilden hiç anlamayan ve sektörü bile tanımayan PR ajansı çalışanlarına havale etmiş durumdalar. Geçen hafta, otomobilden anlamayan bir PR'cının elinden çıkan bir bülten, işbilmez gazetecilerin kontrolsüz yayınları da eklenincece bir komediye dönüştü. Markaların ayda 10.000'lerce lira vererek basınla ilişkilerini emanet ettikleri ajanslar, eğer bu işin uzmanı kişileri istihdam etmiyorsa (ki çoğunlukla öyle) daha nice facialar yaşanır. Oysa ki kendi bünyelerinde konunun uzmanı 1-2 kişi çalıştırsalar, basınla çok daha etkin, hızlı ve sorunsuz bir iletişim kurabilirler. Örneğin bir PR ajansının otomotiv müşterisine bakan ama hobileri ayakkabı ve diziler olan bir kız, uzman otomotiv medyasından gelen taleplere hangi bilgi birikimiyle cevap verebilir ki? Böyle olursa sorunuza "Otomobilin diz mesafesi 1,6 metreymiş" diye cevap alır ve gülersiniz. Ya da ofisinize e-otodergi'de hiç çalışmamış bir otomobil gazetecisi adına davet mektubu gelir. Oysa bugün herhangi bir otomobil markasında çalışan bir genel müdüre, bir iletişimciye ve/veya bir pazarlama uzmanına sorsanız, e-otodergi'de kimlerin çalıştığını bir çırpıda sayıverir. Bir diğer örnek de şu: e-otodergi'nin talep ettiği bir test aracı için, Nisan ayı başında Mayıs ayı sonuna gün verildi. Bunu marka içinde çalışan, sektörü bilen, yeni çıkan bir aracı

o kadar geç teste vermenin sonuçlarını öngörebilen bir iletişimci yapabilir miydi? Volkan Bakaç, Mert Yılmaz, Ersan Çetin, Osman Yavuz gibi istisnalar olmakla birlikte, gerçekten de PR ajanslarından çok zor verim alınır oldu. Ama bence o PR'cıların suçu yok, asıl suç, o ajanslara inanan markalarda. Neden değerli markanızı; otomobili ve ürünlerinizi tanımayan, keseceği faturaya odaklanmış, uzman medyayı takip etmeyen ve basın mensuplarını tanımayan kişi ya da ajanslara bırakıyorsunuz?

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

"i-shit" editörlük

İnsanların hatırı sayılır bir kısmının medya kuruluşlarına inanmadığı bir gerçek. İnanmamakta haksız da sayılmazlar. Otomobil medyası olarak en net örneklerinden birini geçen hafta Honda'dan gelen "i-shit" şanzımanlı Civic bülteninde yaşadık. Şirketlerden gelen bültenleri çoğu kez okumadan kopyala-yapıştır yoluyla yayına veren medya çalışanları da Türkçe'de "b.k" anlamına gelen "shit"li şanzımanı direkt olarak yayına verdiler. Burada gazetecilik ve haber yazma teknikleri üzerine ahkâm kesecek değilim. Ama kuşkusuz ki bülteni haber haline getirecek kişinin ilk önce bülteni okumuş olması, sonra konuya hakim olması ve dolayısı ile bilgilerin gerçekliğini sorgulayabilmesi gerekir. Çünkü bu işin doğasında gerçeklik ve doğru bilgi vardır.

Hatasız insan olmaz. Benim de yazdığım yazılarda zaman zaman aksayan noktalar, anlatım bozuklukları olabiliyor. Burada da amacımız yazıdaki yanlıştan çok, o yanlışın okumayan, araştırmayan medya çalışanları tarafından kopyala-yapıştır yapılmasına dikkat çekmek. Düşünüyorum da, herhalde "Honda hibrid at arabası çıkardı, atların biri kuru otla çalışırken diğeri taze, yeşil otla çalışıyor. Yola kuru ot yiyen atla çıkılırken, kuru otun bittiği yerde yeşil, taze ot yiyen at devreye giriyor" diye bir bülten de gelmiş olsa bu bülten haber olarak kendisine yer bulacaktı. Otomobillere biraz aşina bir kişinin (otomobille ilgili haber yazan kişiler mutlaka ki otomobile aşinadır) Honda'nın şanzımanının i-shift olduğunu bileceğini düşünüyorum (iyimser bir tahmin olabilir).

Dediğim gibi yanlışlıklar her zaman olabilir (biz de yapıyoruz) ama haber yazan kişilerin bülteni okumadan kopyala-yapıştır yapması, yanlış yazmaktan daha büyük bir yanlıştır.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

POSITIVE POWER C4 = DAHA AZ YAKIT AZ CO₂ EMİSYONU



Bayraktar

DİZEL
OTOMATİK

DÜŞÜK
YAKIT
TÜKETİMİ

STOP
&
START



YENİ CITROËN C4 e-HDi 112HP MCP

CO ₂ g / km	109
Şehir içi (lt / 100 km)	4,7
Şehir dışı (lt / 100 km)	3,8
Ortalama (lt / 100 km)	4,2

YENİ CITROËN C4 MICRO-HYBRIDE TEKNOLOJİSİ

Citroën'den devrim yaratacak yepyeni bir teknoloji: e-HDi. Stop & Start özelliğine sahip bu teknoloji sayesinde Yeni Citroën C4, kırmızı ışık, trafik sıkışıklığı gibi bekleme anlarında motoru durdurur, yakıt tüketimi ve karbondioksit salınımını sıfırlar. Siz farkına varmadan motor tekrar devreye girer ve araç yeniden harekete geçer.

Böyle bir yeniliği kim takip etmez ki!

CRÉATIVE TECHNOLOGIE



HABERLER

- 06 Mercedes-Benz A Sınıfı Concept
- 09 Yeni Volkswagen New Beetle
- 11 Porsche 911 GT3 RS
- 13 Yorumsuz: Kopyala-yapıştır
- 14 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 15 Mart 2011 otomobil satışları

İLK SÜRÜŞLER

- 20 Mercedes-Benz 4x4 Ticari Araçlar
- 25 Lassa Phenoma
- 29 Renault Fluence Z.E. & Kangoo Z.E.
- 33 Volvo S60 D3

BİLGİLENDİRME

- 19 Karbondioksit emisyon değerleri

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 55 Opel Corsa 1.3 CDTi 95 HP
- 59 Tata Vista 1.3 Quadrajat
- 69 Renault Megane HB EDC
- 73 Skoda Fabia 1.4 Ambiente

VİDEOLU TEST

- 36 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 38 Peugeot 508 1.6 VTI Auto6R
- 44 Hyundai Accent Blue 1.4 CVVT
- 50 MINI Cooper Otomatik

FOTO TEST

- 75 Dacia Duster 1.5 dCi 4x2 Laureate

YASAL UYARI

- 78 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 79 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 80 F1 Malezya GP'si
- 83 F1 Çin GP'si
- 86 WRC Ürdün Rallisi
- 89 İspanya Moto GP'si
- 92 Kısa haberler

RAPOR

- 94 e-otodergi okuyucu sayıları



63

**VİDEOLU
SÜRÜŞ İZLENİMİ**

Volkswagen
Touareg 3.0 V6 TDI



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

MAYIS 2011 - SAYI 35

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

PHENOMA

LASSA

www.lassa.com.tr



PERFORMANS ŞİMDİ KONTROL ALTINDA.



“A Sınıfı” bir konsept

Yeni Mercedes-Benz A Sınıfı’nın konsepti Şangay’da tanıtıldı.

Yeni Mercedes-Benz A Class Concept, 19-28 Nisan 2011 tarihleri arasında gerçekleştirilen Şangay Motorshow’da sergilendi. Farklı ve yenilikçi tasarımıyla dikkat çeken Mercedes-Benz A Sınıfı Konsepti; yeni 4 silindirli turbo benzinli motora, çift kavramalı şanzımana ve birçok yeni teknolojiye sahip. Önden çekişli otomobilde yer verilen M270 kodlu

yeni 4 silindirli turbo benzinli motor düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit salınımına sahip. Fuarda sergilenen araçta ise 2.0 lt 210 HP gücünde bir motora yer verildi. Otomobil kısa bir süre sonra seri üretim versiyonuna kavuşacak ve yılın sonbahar aylarında yollara çıkacak.



Test Yıllığı 1'i ilk 11 ayda 97.693 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yılı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı ilk 11 ayda 97.693 kişi indirdi. Bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında bir rekora imza atan Test Yıllığı 1, Haziran 2011'e kadar yayında kalacak. e-otodergi.com web sitesinden ücretsiz olarak indirilen 683 pdf sayfalık bu özel sayıda, 36 markadan toplam 154 otomobilin testi yer alıyor. Test Yıllığı 2, 1 Haziran 2011 tarihinde yayınlanacak.



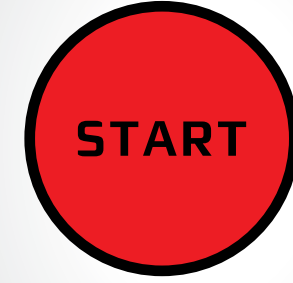
www.otomobil.com.tr 2 yaşında!

1 Nisan 2009'da yayına başlayan www.otomobil.com.tr haber portalı, geride bıraktığımız Nisan ayında iki yaşına bastı. Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin e-otodergi'den sonra ikinci yayın organı olan www.otomobil.com.tr, yayına girdiği günden bu yana sadece otomobil haberleri yayınlayan ve bugüne kadar 2200'ün üzerinde habere imza atılan bir site olarak; bağımsız ve tarafsız yapısı, ciddi habercilik anlayışı, Türkiye'de sadece bu sitenin editörlerinin sahip olduğu cihazla yapılan videolu performans testleri ve birçok haberin Türkiye (ve bazılarını dünyada) ilk kez yayınlamış olmasıyla dikkat çekiyor. Sayıları her geçen gün artan,

bize gerek yorumlarla gerekse e-postalarla destek veren siz okuyucularımıza teşekkür ediyor, 2'nci yaşımız içerisinde gerçekleştireceğimiz sürprizlere hazırlıklı olun diyoruz.

www.otomobil.com.tr

**TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN**



www.otomobil.com.tr

Yeni Saab 9-5 satışa sunuldu

Türkiye distribütörlüğü Gökşenler Otomotiv tarafından yürütülen İsveçli Saab markasının yeni 9-5 modeli, 45.000 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Satışa sunulan yeni Saab 9-5'te şu an için iki versiyon bulunuyor: Linear ve Aero. Linear modelinde 1.6 litre turbo 180 HP benzinli motor, Aero modelinde ise 2.0 litre turbo 220 HP benzinli motor bulunuyor. Yeni Saab 9-5 modelinin, yurtdışında 1.9 TTDi 190 HP dizel ve 2.8 litre V6 300 HP benzinli motor seçenekleri de mevcut. Yeni Saab 9-5 modelleri "XWD" dört tekerlekten çekiş sistemi, head-up display, anahtarsız çalıştırma, aero direksiyon simidi, spor deri koltuklar gibi özelliklere sahip. Saab 9-5 Linear 1.6 MT'nin fiyatı 45.000 Euro, 9-5 Aero 2.0 T XWD AT'nin fiyatı ise 66.000 Euro olarak açıklandı.



Kia Soul bayilerde

Kia'nın köşeli hatlarıyla dikkat çeken modeli Soul 47.250 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı. Amerika'da tasarlanan, Kore'de geliştirilen ve Avrupa'da son halini alan Kia Soul, özellikle gençlere hitap eden küçük bir crossover. Otomobilde 1.6 lt 126 HP dizel motor, manuel ve otomatik vites seçenekleri, X-Pect ve X-Tra olmak üzere iki farklı donanım paketiyle satışa sunuldu. Almanya'da geliştirilen ve 4000 d/ d'de 126 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 1900- 2750 d/ d'de 260 Nm. Kia Soul'un fiyatları ise şöyle: X-Pect 1.6 dizel manuel 47.250 TL, X-Pect 1.6 dizel otomatik 50.250 TL ve X-Tra 1.6 dizel otomatik 56.500 TL. Euro NCAP'ten beş yıldız almayı başaran Kia Soul, 4100 mm uzunluğa ve 2550 mm dingil mesafesine sahip. Otomobilin bagaj hacmi ise 340 litre.



Dacia Sandero'ya yeni motor

Dacia Sandero yeni bir motor seçeneğine kavuştu. 1.2 litrelik benzinli motor, fabrika çıkışı LPG'li olarak da satın alınabiliyor. 1149 cc silindir hacmine ve 16 supaba sahip olan motor, 5500 d/d'de 71 HP güç ve 4250 d/d'de 103 Nm tork üretiyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen Sandero 1.2, 161 km/s maksimum hıza ulaşabiliyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 14.5 saniye. Benzinli kullanımda 100 km mesafede şehir içinde 8.0 lt, şehir dışında 5.1 lt, ortalamada ise 6.0 lt yakıt tüketen otomobilin LPG'li kullanımında bu değerler 10.2 lt, 6.5 lt ve 7.6 lt. Sadece Ambiance donanımına sahip olan otomobilin fiyatı ise benzinli versiyonda 20.850 TL, LPG'li versiyonda ise 22.850 TL.



New Beetle yenilendi



Bir otomobil klasiği olan ve bundan 73 yıl önce tanıtımı yapılan VW Beetle'nin (ülkemizde Kaplumbağa olarak biliniyor) takipçisi olan New Beetle 1998 yılında yüzünü göstermişti. Sıra şimdi 2011 Şangay'da, Berlin'de ve New York'ta eş zamanlı olarak tanıtılan son nesil Beetle'da. 2005 yılında gösterilen Beetle Ragster konseptinden izler taşıyan yeni Beetle, bir öncekine göre daha dinamik bir görünüme sahip. Tabii burada aracın uzunluğunun, genişliğinin artmış ve yüksekliğinin azalmış olmasının payı büyük. Uzunluğu 4278 mm (+152 mm), genişliği 1808 mm (+84 mm) olan otomobilin yüksekliği ise 1486 mm (-12 mm) olarak veriliyor.

Amerika pazarında 2011 sonbaharında satışa sunulacak olan otomobil Avrupa yollarına çıkmasıysa 2012 yılının ilk aylarını bulacak. Otomobilin Türkiye'de ne zaman satışa sunulacağı ise haber yayına verildiği an henüz açıklanmamıştı. Yeni VW Beetle Avrupa ve ABD'de farklı motor seçenekleriyle satılacak. ABD pazarında 2.0 TDI 140 HP, 2.5 litre benzinli 170 HP ve 2.0 TSI 200 HP'lik motor seçenekleri sunulacak. Avrupa pazarında ise 1.6 TDI 105 HP, 2.0 TDI 140 HP turbodizel motorlar ile 105 HP'lik 140 HP'lik ve 200 HP'lik TSI benzinli motorlar mevcut olacak.



Evoque'tan "merhaba"

2011 yılının yaz aylarından itibaren dünyada 160 ülkede satışa sunulacak olan Range Rover Evoque, 21 Nisan Perşembe günü İstanbul Esma Sultan Yalısı'nda düzenlenen bir partiyle İstanbullularla buluştu. LRX konsepti neredeyse birebir korunarak geliştirilen Evoque modelinde 2.0 Si4 benzinli motorun yanı sıra 2.2 litrelik TD4 148 HP ve SD4 187 HP motor seçenekleri bulunuyor. Range Rover Sport'tan 430 mm daha kısa ve 187 mm daha alçak olan Evoque 3 ve 5 kapılı olmak üzere iki farklı karosere sahip. Türkiye'de Eylül ayında yollara çıkacak olan araç, Land Rover'dan ayrıştırılarak kendi ürün gamına sahip olan Range Rover'ın en uygun fiyatlı, en düşük yakıt tüketen ve en düşük karbondioksit salımına sahip modeli olacak.



Yeni Chevrolet Malibu tanıtıldı

Chevrolet, dünya üzerinde altı kıtada pazara sunacağı yeni Malibu modelini tanıttı. Altı kıta ve 100 ülkede pazara sunulacak olan yeni Chevrolet Malibu'nun tanıtımı Amerika ve Çin'de gerçekleşti. Benzinli ve dizel olmak üzere 4 ve 6



silindirli motorlardan oluşan 10 farklı motorlu ürün gamı, manuel ve otomatik şanzıman seçenekleriyle yollara çıkacak olan yeni Chevrolet Malibu, çeşitli pazarlar için sağda ve solda direksiyonlu olarak üretilecek. Malibu, 0.28 Cd'lik sürtünme katsayısı sayesinde yakıt tüketiminde iddialı olacak.

Volvo'dan lüks sedan konsepti

Volvo Car Corporation, geleceğin lüks Volvo sedanına yönelik bir tasarım çalışması olan Concept Universe'ü Şangay Uluslararası Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirdiği basın toplantısıyla tanıttı. Volvo Car Corporation CEO'su Stefan Jacoby, "Şangay, en talepkâr lüks otomobil alıcıları için tasarlanmış süper bir otomobilin dünya prömiyerinin yapılması için mükemmel bir yer" dedi. Stefan Jacoby ayrıca, otomobil satışlarının yüzde 13.7 artışla 106.827 adede yükseldiği 2011'in ilk çeyreğinin, küresel satışlar açısından Volvo tarihindeki en iyi çeyrek dönemlerden biri olduğunu açıkladı.



Yeni Impreza geliyor

Yeni Subaru Impreza New York Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Otomobilin Eylül ayında Türkiye yollarına çıkacağı açıklandı. Hatchback ve sedan olmak üzere iki karoser seçeneğine sahip olan otomobilde yeni geliştirilen CVT şanzımana da yer verilmiş. Otomobilde Subaru'ya özgü sürekli simetrik dört çeker sistemi (AWD) kullanılmaya devam ediliyor. Motor kaputunun altında ise; ABD pazarı için hazırlanan 2.0 litrelik benzinli motor bulunuyor. 6200 dd'de 148 HP güç üreten yeni boxer motor 4200 dd'de 145 Nm'lik tork değerine sahip. Motorun ortalama yakıt tüketimi ise 6.6 lt/100 km olarak veriliyor. Yeni Subaru Impreza'nın Avrupa versiyonlarında ise yeni bir 1.6 litrelik motor görev yapacak. Subaru'nun Impreza modeli için özel olarak geliştirdiği CVT otomatik şanzıman da önemli yenilikler arasında yer alıyor.

911 GT3 RS Temmuz'da yollarda

500 HP güç üreten 4.0 litrelik motoruyla dikkat çeken Porsche 911 GT3 RS Temmuz ayında yollara çıkacak. 2012 model 911 GT3 RS sadece 600 adet üretilecek. 911 GT3 RSR'ın 4.0 litrelik ve 6 silindirli atmosferik motoruna sahip olan 911 GT3 RS 500 HP gücünde. Otomobilin ton başına düşen gücü ise 368 HP. Litre başına 125 HP güç üreten motor, maksimum gücüne 8250 d/d'de ulaşıyor. Motorun maksimum torku ise 5750 d/d'de 460 Nm. üretiyor. 7:27'lik Nürburgring-Nordschleife tur zamanına imza atan Porsche 911 GT3 RS, 6 ileri manuel spor şanzımanla kumanda ediliyor. 0-100 km/s hızlanmasını sadece 3.9 saniyede tamamlayan otomobilin, 0-200 km/s hızlanma süresi ise 12 saniye.





DS ailesine yeni üye: DS5

Fransız üretici Citroen'in alt markası DS'nin model gamı genişliyor. Bu ailenin en yeni üyesi, Şangay Motorshow'da tanıtılan DS5. Coupe tarzı tasarımıyla dikkat çeken Citroen DS5, aslından 5 kapılı hatchback karosere sahip. C5 platformunda geliştirilen DS5, 4,52 metre uzunluğa ve 1,85 metre geniş-

liğe sahip. Şangay'da sergilenen Citroen DS5'te PSA Grubu'nun HYbrid4 teknolojisine sahip 2.0 litre dizel motor yer alacak. 161 HP'lik termik motorun yanı sıra bir de 27 kW gücünde (37 HP) elektrik motorunun bulunduğu otomobil, led farları ve çift egzoz çıkışıyla dikkat çekiyor.



Audi Q3 Şangay'da sergilendi

Audi'nin kompakt SUV'u Q3 Şangay Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Q3, 4385 mm'lik uzunluğa, 1831 mm'lik genişliğe ve 1602 mm yüksekliğe sahip. En alt motor-donanım seviyesinde yaklaşık 1500 kg civarında boş ağırlığa sahip olacağı ifade edilen otomobilin bagaj hacmi ise 460-1385 litre arasında değişiyor. Audi Q3'te ilk etapta dört motor seçeneği sunulacak. Bunlar; 177 HP'lik ve 140 HP'lik versiyonları bulunan 2.0 TDI ile 211 HP ve 170 HP'lik 2.0 TFSI motorlar. Ağırlıklı olarak şehir içi kullanım düşünülerek tasarlanmış otomobilin taban yüksekliği 17 cm olarak belirtiliyor. Almanya'da 2011'in Haziran ayından itibaren 29.900 Euro'luk etiketle satışta olacak Audi Q3'ün Türkiye satış fiyatı henüz açıklanmadı.



Kopyala-Yapıştır

1.4 i-shit Technology de 49.950 TL'lik fiyatıyla

8 sonuç (0,12 saniye)

Google.com in English Gelişmiş arama

Her şey

Görseller

Videolar

Haberler

Daha fazla

Istanbul

Konumu değiştir

Web

Türkçe yazılmış sayfalar

Sayfaların bulunduğu ülke: Türkiye

Çevrilmiş sayfalar

Herhangi bir zaman

En yeni

Son 24 saat

Son 1 hafta

Son 1 ay

Son 1 yıl

Özel aralık belirle

Daha fazla arama aracı

Yenilenen Civic Hatchback'de sahne sırası navigasyonlu 1.4 i-shit...

28 Nis 2011 ... Şivan Perver'in 87'lik babası öyle bir şey istedi ki. ... 2011 itibarıyla 1.4 i-shit Technology de 49.950 TL'lik fiyatıyla satışa sunuldu. ...
www.arabam.com/Haber/...Civic...shit-Technologynin/Detay-292528

Yenilenen Civic Hatchback'de sahne sırası 1.4 i-shit Technology'nin...

28 Nis 2011 ... İlk görüşe çıkan model olan Honda Civic Hatchback 1.4 Sport'tan sonra 1.4 i-shit Technology de 49.950 TL'lik fiyatıyla satışa sunuldu. ...
www.otomobilgazetesi.com/yenilenen-civic-hatchback8217de-sahne-sirasi-14-i-shit-technology8217nin8230-9641.html

Yenilenen Civic Hatchback - Araba Dergisi

İlk görüşe çıkan model olan Honda Civic Hatchback 1.4 Sport'tan sonra 28 Nisan Nisan 2011 itibarıyla 1.4 i-shit Technology de 49.950 TL'lik fiyatıyla ...
www.arabadergisi.com/otomobil/2171-0-yenilenen_civic_hatchback.html

HABER: Yeni Civic Hatchback 1.4 i-shit Satışta haberi

28 Nis 2011 ... Civic HB 1.4 i-shit Technology'de entegre Kenwood DDX4038 navigasyon, ...
1.4 i-shit Technology de 49.950 TL'lik fiyatıyla satışa sunuldu. ...
www.haberler.com/yeni-civic-hatchback-1-4-i-shit-satista-2686784-haber/

BASIN BÜLTENİ-YENİ CİVİC HATCHBACK'DE 1.4 SPORT'TAN SONRA 1.4 İ...

Sport'tan sonra 28 Nisan Nisan 2011 itibarıyla 1.4 i-shit Technology de 49.950 TL'lik fiyatıyla satışa sunuldu. Navigasyonuyla farklılaşıyor. ...
haber.doviz.com/20110428124722

Yenilenen Civic Hatchback'de 1.4 i-shit Technology | OtomobilNews

28 Nis 2011 ... Civic HB 1.4 i-shit Technology'de entegre Kenwood DDX4038 navigasyon, ...
1.4 i-shit Technology de 49.950 TL'lik fiyatıyla satışa sunuldu. ...
otomobilnews.com/...yenilenen-civic-hatchbackde-1-4-i-shit-technology/

Favorilerime Ekle - Autoshow Online

İlk görüşe çıkan model olan Honda Civic Hatchback 1.4 Sport'tan sonra 28 Nisan Nisan 2011 itibarıyla 1.4 i-shit Technology de 49.950 TL'lik fiyatıyla ...
www.autoshow.com.tr/Haberler/Detay.aspx?HaberID=1538

Haber / 12:47 BASIN BÜLTENİ YENİ CİVİC HATCHBACK'DE 1.4 SPORT

http://www.otomobilgazetesi.com/yenilenen-civic-hatchback8217de-sahne-sirasi-14-i-shit-technology8217nin8230-9641.html


Otomobil Gazetesi 11 Yaşında!

28 Nisan Perşembe 2011

Anasayfa Foto Galeri 0 Km Fiyatları 2. El İlanları Abonelik Bize Ulaşın

Yenilenen Civic Hatchback'de sahne sırası 1.4 i-shit Technology'nin...

Yeni Civic Hatchback'de 1.4 Sport'tan sonra 1.4 i-shit Technology satışa sunuldu. Civic HB 1.4 i-shit Technology'de entegre Kenwood DDX4038 navigasyon, Bluetooth araç kiti, DVD player ve direksiyondan kumanda özellikleri bulunuyor.



http://www.arabam.com/Haber/Sirketlerden-Haberler-Yenilenen-Civic-Hatchbackde-sahne-sirasi-navigasyonlu-14-i-shit-Technologynin/Detay-292528

arabam.com

ANA SAYFA İLAN 0 KM SERVİS HABER Continental TEST Üye girişi

Son haberler Karşılaştırma Lansman Otomobil Kampanyaları Modifiyem Motor Sporları Formula 1 Danışman

Ana Sayfa > Haberler > Şirketlerden Haberler > Yenilenen Civic Hatchback'de s...

Yenilenen Civic Hatchback'de sahne sırası navigasyonlu 1.4 i-shit Technology'nin...

28 Nisan 2011 ...
Yeni Civic Hatchback'de 1.4 Sport'tan sonra 1.4 i-shit Technology satışa sunuldu. Civic HB 1.4 i-shit Technology'de entegre Kenwood DDX4038 navigasyon, Bluetooth araç kiti, DVD player ve direksiyondan kumanda özellikleri bulunuyor.

Honda'nın Türkiye'deki en çok ilgi gören modeli Civic'in yenilenen Hatchback modelleri arda ardına otomobil severlerin kargısına çıkmaya başladı. İlk görüşe çıkan model olan Honda Civic Hatchback 1.4 Sport'tan sonra 28 Nisan Nisan 2011 itibarıyla 1.4 i-shit Technology de 49.950 TL'lik fiyatıyla satışa sunuldu.

0 oy 5 yıldızlı Okunma Sayısı: (72)

PAYLAŞ

Navigasyonuyla farklılaşıyor

Civic HB 1.4 i-shit Technology, özellikle navigasyon özelliğiyle rakiplerinden farklılaşıyor. Civic HB 1.4 i-shit Technology'de entegre Kenwood DDX4038 navigasyon, Bluetooth araç kiti, DVD player ve direksiyondan kumanda özellikleri bulunuyor. Araçtaki navigasyon özelliğinde güncellenen Türkiye haritası yer alırken, navigasyonu SD Card ile güncelleme imkânı da sunuluyor. Sesli yönlendirme,

e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

- Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi (Temmuz 2008)
- Türkiye'nin ilk ücretsiz otomobil dergisi (Diğer aylık otomobil dergileri 5-6 TL)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde video yayını (Mayıs 2009, Editör video'su)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde flash yayını (Ocak 2010, Las-sa testi)
- Türkiye'nin ilk "her sayısı her an yayında olan" otomobil dergisi (Şu an bile Temmuz 2008, Ocak 2009 ya da Mayıs 2010 sayımızı indirebilirsiniz. Bize mail gönderip indirmek istediğiniz sayının linkini istemeniz yeterli)
- Türkiye'de ilk ücretsiz test yılı-ğı yayınlayan otomobil dergisi (28 Ma-

yıs 2010'da yayına giren e-otodergi Test Yılı-ğı 1)

- Türkiye'nin reklamlara link verile-bilen ilk otomobil dergisi (Sadece 1 tık-la, ilgili reklamı veren şirketin web site-sine ulaşılır)
- Türkiye'nin her sayısında okuyucu sayısını arttıran ilk otomobil dergisi.
- Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi (Ekim 2010).

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çok okunan otomo-bil dergisi (Her ay artmakla birlikte, şimdilik 55.000'in üzerinde okuyucu)
- Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım ve iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konu-şulan otomobil dergisi (Forumları ince-

lemeniz yeterli)

- Türkiye'nin en çok taklit edilen oto-mobil dergisi (Şu ana kadar dört adet taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdin-gine ait değiliz, her konuda bağımsızız, bu sayede sadece doğruları yazıyoruz)
- Türkiye'nin en çok kışkırtılan oto-mobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşün-müştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (İlana tıklayın reklamveren-in si-tesine gidin ya da bir tıkla dergi içinde video seyredin)
- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda bir klasör açıp içine tüm e-otodergi'leri doldurabilirsiniz. Bilgisayarınız haricin-de flash bellek ya da CD'de de arşiv-

leyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sarar-maz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz takdirde, sonsuza kadar si-zinle kalır)

- Türkiye'nin en hızlı haber yapabi-len otomobil dergisi (6 Eylül'de yayına girecek bir sayı için 5 Eylül'de bile ha-ber yazabiliriz, test yapabiliriz, ilan ka-bul edebiliriz)
- Türkiye'nin en çok gelecek vaat eden otomobil dergisi (Bazıları hala an-layamasalar da, gelecekte basılı der-gi kalmayacak, tüm dergiler elektronik olacak, o an geldiğinde e-otodergi bel-ki de 7 yaşında olacak)
- Türkiye'nin en kolay ulaşılan oto-mobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adre-si yazarak ulaşabilirsiniz. Gazete bayii-ne gitme, orada dergiyi bulamama so-runu yaşamazsınız. e-otodergi tüken-mez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Pazar çok iyi gidiyor

Bu yıl otomobil satışları beklentilerin de üzerinde gitmeye devam ediyor. Mart ayında 15.987 adedi yerli, 38.036 adedi ise ithal olmak üzere toplam 54.023 adetlik satışa ulaşıldı. Bu rakam, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 59 artış anlamına geliyor. **Yazı: İsa Demir**

Mevsimsel olarak genelde Şubat ve Mart aylarında piyasa daha sakin seyreder, ancak bu yıl pek de öyle olmadı. Firmalar şu sıralar bazı modellerde arz sıkıntısı çekiyor. Seçim ekonomisi uygulanmamasına karşın ekonominin bu şekilde canlı olması sevindirici.

Mart ayında 15.987 adet yerli otomobil satıldı. Genel olarak satışlar arttı ancak, yerli otomobil satış oranının düşmesi belki biraz moral bozabilir. Çünkü Mart ayında satılan her 100 otomobilden sadece 29'u yerli kimlik taşıyor. Mart ayında Renault 7522 adet satış gerçekleştirdi. Onun ardından 3309 adet satışla Fiat ve 2777 adetle Hyundai geldiler.

İthal pazarda Mart ayında satışlar 38.036 adet olarak gerçekleşti. Passat ve Polo modellerinin satışlarının artış göstermesiyle Volkswagen 4920 adet satışla liderlik koltuğuna oturdu. 4773 adetle Opel ikinci olurken, 4746 adetle Ford üçüncü ve 3092 adetle Toyota dördüncü oldu. Chevrolet ilk beşten ayrılmayarak dikkat çekiyor.

Mart ayında Renault Symbol 3025 adet satarak yine en fazla satan model unvanını elde etti. Onun arkasından 2528 adetle Renault Fluence, 2260 adetle Opel Astra HB, 2146 adetle Toyota Corolla ve 2127 adetle Ford Fiesta geldi

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2010	2011
Ocak	12.594	29.868
Şubat	20.651	39.004
Mart	33.958	54.023
Nisan		
Mayıs		
Haziran		
Temmuz		
Ağustos		
Eylül		
Ekim		
Kasım		
Aralık		
Toplam	67.203	122.895

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Volkswagen	4920	11.934
2	Opel	4773	9500
3	Ford	4746	12.056
4	Toyota	3092	7170
5	Chevrolet	2181	4769
6	Nissan	1793	3495
7	Fiat	1556	2926
8	Citroen	1465	3059
9	Dacia	1201	3706
10	Peugeot	1145	3002
11	BMW	1094	2537
12	Kia	1072	2273
13	Mercedes-Benz	1063	2336
14	Audi	1058	2390
15	Honda	1014	1894
16	Hyundai	1013	2173
17	Skoda	805	1964
18	Renault	691	1471
19	Volvo	656	1271
20	Seat	536	1390
21	Mitsubishi	313	646
22	Chery	264	736
23	Land Rover	156	330
24	Suzuki	132	385
25	SsangYong	126	297
26	Mazda	122	350
27	Tata	100	300
28	MINI	98	218
29	Alfa Romeo	84	174
30	Subaru	73	258

Sıra	Marka	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
31	Proton	72	185
32	Jeep	71	142
33	Geely	55	140
34	Daihatsu	43	126
35	Porsche	32	84
36	Lancia	22	34
37	smart	11	17
38	Infiniti	10	25
39	Jaguar	9	28
40	Chrysler	4	27
41	Lamborghini	1	1
42	Maserati	0	2
43	Lada	0	10
44	Ferrari	0	2
45	Dodge	0	1
46	Bentley	0	1
47	IKCO	0	0
48	Saab	0	0
Toplam		38.036	85.805

Not: Sıralamalar Mart ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Renault	7522	18.205
2	Fiat	3309	7341
3	Hyundai	2777	7278
4	Honda	1662	2421
5	Toyota	717	1845
Toplam		15.987	37.090



Küçüklerin lideri Uzakdoğulu

Mini sınıfta Uzakdoğulu markaların üstünlüğü devam ediyor. Bu sınıfta fazla bir alternatif model yok. Avrupalı modellerin fiyatları biraz yüksek olduğundan doğal olarak Kore ve Japonya'dan gelen modellerin satışları daha yüksek oluyor. 38 adet satışla Hyundai i10 Mart ayında en fazla satan model olurken, 29 adetle Suzuki Alto ve 28 adetle Chevrolet Spark onu takip ettiler.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Hyundai i10	38	87
2	Suzuki Alto	29	91
3	Chevrolet Spark	28	66
4	Fiat 500	20	54
5	Citroen C1	17	37

Symbol tam yol ileri

Renault Symbol modeli bu aralar altın çağını yaşıyor desek yanlışmış sayılmayız. Symbol, piyasaya yeni çıkan Hyundai Accent Blue'nun fiyatının şimdilik biraz yüksek olması ve en büyük rakibi Hyundai Accent Era'nın yüzünün eskimesinden dolayı şimdilik rahat hareket ediyor. 3025 adet satışla Symbol aynı zamanda tüm modeller arasında da Mart ayında en fazla satan araç olmayı başardı.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Renault Symbol	3025	8136
2	Ford Fiesta	2127	5460
3	Hyundai Accent Era	1485	3610
4	Opel Corsa	1365	2485
5	Volkswagen Polo	1273	2281
6	Fiat Grande Punto	1221	2373
7	Hyundai i20 Troy	1199	2025
8	Fiat Albea	938	2292
9	Renault Clio HB	682	1367
10	Toyota Yaris	586	1361



Fluence gaza bastı

Şubat ayında tekrar liderlik koltuğuna oturan Renault Fluence, Mart ayında da iyi bir performans sergiledi. Şirketlerin ve özellikle resmi kamu kuruluşlarının bu aralar araçları yenilerken yerli otomobil tercih etmeleri Fluence'in satışlarının artmasına yardımcı oluyor. Mart ayında 2558 adet satan Fluence'in ardından 2260 adetle Opel Astra HB ve 2146 adetle Toyota Corolla geldiler.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Renault Fluence	2558	5836
2	Opel Astra HB	2260	4402
3	Toyota Corolla	2146	4984
4	Fiat Linea	2100	4324
5	Honda Civic	1662	2421
6	Volkswagen Jetta	976	3027
7	Renault Megane HB	961	2188
8	Ford Focus Sedan	952	2183
9	Ford Focus HB	833	2327
10	Volkswagen Golf	793	1905



Passat arayı açıyor

Mercedes-Benz C Sınıfı'nın yenilenmesi ve motor hacminin 1.8 litre olması dolayısıyla tercihler yeniden Volkswagen Passat modeline kaymaya başladı. Özellikle 1.6 TDI motorla Passat, yenilendikten sonra iyi bir trend yakalayarak yoluna devam ediyor. 1443 adet satan Passat'ın ardından gelen üç rakibinin satışlarının toplamı bile Passat'ın gerisinde kalıyor.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Volkswagen Passat	1443	2736
2	Mercedes-Benz C Sınıfı	454	1058
3	Renault Latitude	378	644
4	BMW 3 Serisi	375	686
5	Opel Insignia	342	989
6	Ford Mondeo	276	580
7	Citroen C5	267	748
8	Toyota Avensis	236	561
9	Volvo S40	230	450
10	Audi A4	161	382

Audi A6'nın atağı devam ediyor

Akşam trafiğinde arkadan bakıldığında ledli stop lambalarıyla Audi modelleri artık daha fazla dikkat çeker oldular. Özellikle Audi A6 modeli, sportif yapısı ve rakipleriyle karşılaştırıldığında uygun kalan fiyatıyla kendisini ön plana çıkarmayı başardı. A6 hem makam aracı olarak orta yaşlı insanlar hem de dinamik yapısıyla genç işadamları tarafından kullanıldığı için bu başarıyı yakalıyor.



E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Audi A6	501	945
2	BMW 5 Serisi	391	1061
3	Mercedes-Benz E Sınıfı	327	730
4	Volvo S80	52	103
5	Jaguar XF	8	21



F segmentindeki satışlar Mart ayında arttı

Lüks segmentte Şubat ayında en fazla satan ilk beş modelin toplamı 42 adetti. Mart ayında bu sayı 93 adede çıktı. Yani satışlar iki katının da üzerine çıkmış oldu. Bu da bize gösteriyor ki, zengin sayısında son aylarda bir artış var. Ya da şöyle değerlendirebiliriz: Zenginlerin kazançlarında bir artış söz konusu. Bu segmentte Mercedes-Benz S Sınıfı liderliğini devam ettirirken BMW 7 Serisi ikinci konumda.

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Mercedes-Benz S Sınıfı	36	74
2	BMW 7 Serisi	27	42
3	Audi A8	15	44
4	Jaguar XJ	10	21
5	Porsche Panamera	5	11

Qashqai çok sevildi

Türkiye'de bir model tutuldu mu gerçekten rakiple-riyle arasını açarak yoluna devam ediyor. Türk insanı bir modeli sevdi mi çok seviyor, ama sevmeyince de hiç rağbet göstermiyor. İşte Nissan Qashqai sevilen ve dolayısıyla satışları çok iyi giden bir model olarak kar-şımızda duruyor. Dacia Duster'ın bu aralar çok rekla-mı yapıyor ve bunun etkili olduğu satışlardan anlaşı-labiliyor.



Range Rover "iyi" yolda

Aslında 4x4 arazi araçları ilk geliştirilmeye başlandı-ğında zor arazi koşulları için üretilmişlerdi. Ancak ara-dan geçen zaman içerisinde, son derece lüks donanı-ma sahip bu araçlar şehir içi asfalt yollardan ayrılmaz oldular. Fiyatları yüksek olan bu tür araçların arasın-da Range Rover Sport Mart ayında açık ara lider oldu. Uzun zamandır pek sesi çıkmayan Toyota Land Cruiser Mart ayında üçüncülüğe yerleşti.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Nissan Qashqai	1254	2219
2	Dacia Duster	693	1644
3	Chevrolet Captiva	675	1650
4	Honda CR-V	298	585
5	Nissan Juke	254	616
6	Volkswagen Tiguan	181	491
7	Opel Antara	166	304
8	Ford Kuga	142	348
9	Hyundai iX35	134	222
10	Toyota RAV4	100	201

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mart 2011	Ocak-Mart 2011
1	Range Rover Sport	49	97
2	Jeep Grand Cherokee	23	56
3	Toyota Land Cruiser	19	44
4	BMW X6	19	39
5	Range Rover	18	54

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Hangi otomobil ne kadar çevreci?

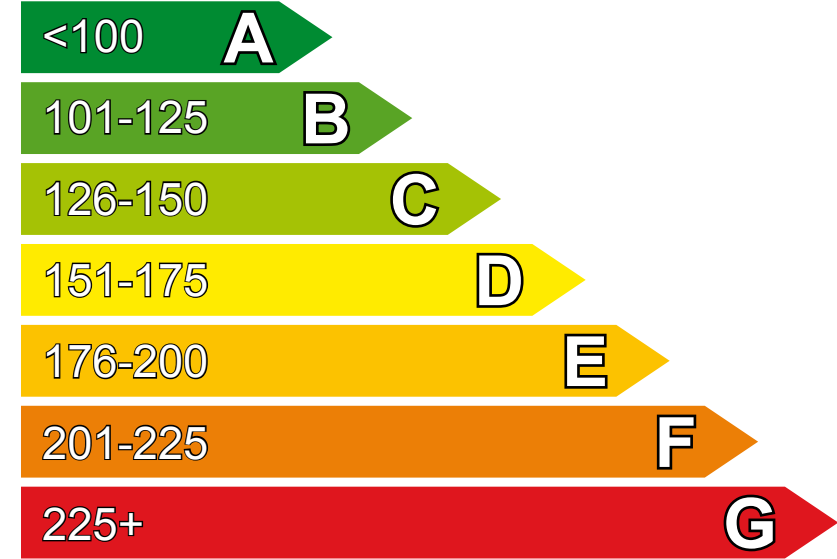
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



DÖRT DÖRTLÜK HİZMET ARAÇLARI

Mercedes-Benz'in dört tekerlekten çekişli ticari araçları olan Viano, Vito, Sprinter ve Vario, kullanıcılarına her türlü hava ve zemin koşulunda dört dörtlük hizmet sunmaya devam ediyor.

Yazı: Emre Anamur/Torino-İtalya

Fotoğraflar: Daimler Medya & Emre Anamur



VARIO 4X4



SPRINTER 4X4



SPRINTER 4X4



SPRINTER 4X4



VITO CREW 4X4

Mercedes-Benz'in İtalya'nın Torino şehrinde düzenlediği sürüş etkinliğinde, markanın 4x4 aktarma sistemine sahip vanları olan Viano, Vito, Sprinter ve Vario'yu farklı zemin koşullarında kullanma fırsatı bulduk. Sürüş aktivitelerinin taş ocağı, pist ve off-road olarak üç bölümde gerçekleştirilmesi, araçların farklı zeminlere gösterdikleri tepkileri görmemiz açısından da önemliydi.

Ticari araçta neden 4x4?

Belki bu soru size gereksiz gelebilir ama bu tarz düşünen bazı otomobil severler olduğunu biliyoruz. Sorunun cevabı son derece basit: Günümüzde ticari araçların birçoğu şehirlerde, yani düzgün asfaltlı ve sorunsuz yollarda kullanılıyor. Elbette bu tür bir kullanım amacı için 4x4 sistemine gerek olmayabilir. Ancak ticari araçların kullanıldığı çok daha farklı hava ve zemin koşulları da var. Bunlara örnek olarak Alp Dağları'ndaki bir otelin VIP shuttle'ı verilebilir ya da bir taş ocağında yük taşıyan bir kullanıcı. Bu örnekler çoğaltılabilir. Öte yandan ticari araçlar sadece iş amaçlı da kullanılmıyor. Örneğin bir Viano Marco Polo 4Ma-

tic kullanarak dünyayı keşfedebilirsiniz ya da yamaç paraşütü yapacağınız bölgeye 4x4 Vito'nuzla çıkabilirsiniz. Kısacası ticari aracınızda 4x4 aktarma sistemi varsa, hiçbir çekince yaşamadan işinize ve/veya hobinize devam edebilirsiniz.

2010 satışı 224.000 adet

Mercedes-Benz Ticari Araçlar, Almanya-Stuttgart merkezli olmakla birlikte Almanya, İspanya, ABD, Arjantin ve Çin olmak üzere dünya genelinde sekiz fabrikada üretim yapıyor. 15.000 kişiye istihdam sağlayan şirket, taşıma kapasiteleri 2,8 ton ile 8.2 ton arasında değişen Viano, Vito, Sprinter ve Vario modellerine sahip. 2010 yılında 224.000 adet ticari araç satan Mercedes-Benz, bu sayede 2009'a göre yaklaşık yüzde 35'lik bir artış yakalamış. Mercedes-Benz, ticari araç satışında elinde bulundurduğu yüzde 17,8'lik payla Batı Avrupa pazarında lider konumda yer alıyor. Markanın 2013 hedefi ise 325.000 adetlik satış.

Farklı amaçlar, farklı modeller

Mercedes-Benz Ticari Araçlar'ın ürün



BASIN TOPLANTISI ESKİ FIAT FABRİKASININ TERASINDAYDI. BURADAKİ TEST PİSTİ VE CAM KÜRE İÇİNDEKİ RESTORAN ÇOK ETKİLEYİCİ.



yelpazesi, her türlü ihtiyaca cevap verecek şekilde geliştirilmiş. Örneğin Viano modelinde premium özelliklere sahip bir binek otomobilin konforunu yaşarken, Vario modelinde 7,5 tona varan ağırlıkları çok zorlu bir arazide sorunsuz bir şekilde bir yerden bir yere taşıyabiliyorsunuz. Vito'ya uzun yükleri zahmet-sizce yüklerken, Sprinter'in tek ve iki kabinli pick-up versiyonlarıyla taşoçağın-daki dev kayaları bile nakledebilirsiniz. Tavanında yukarıya doğru açılan bir ten-

teye sahip olan Marco Polo modeliyle ise çeşitli hobilerinizi gerçekleştirebilir ve tıpkı bir karavan sahibi gibi evinizi otele çevirebilirsiniz.

4MATIC'le gelen güven

Ticarete vakit nakittir. Bu nedenle gerek yük ve eşya taşımacılığında, gerekse VIP shuttle türü insan taşımacılığında "yolda kalmak" şirketinize para ve prestij kaybettirir. Mercedes-Benz'in 4MATIC olarak adlandırdığı dört tekerlekten

çekiş sistemine sahip ticari araçları, Torino ve çevresindeki çeşitli yollarda test ettik. ABS, ESP ve 4ETS (Electronic Traction System-Elektronik Çekiş Sistemi) ile kombine edilen 4MATIC, bozuk ve çamurlu zeminlerde maksimum çekiş sunuyor. ABS sayesinde frenlemelerde güven veren araçlar, ESP'li olmanın verdiği avantajla, engelden kaçınmak için ani manevra yapmanız gereken durumlarda hayat kurtarıyor. Bu etkiyi görmemiz için pist koşullarında yaratılan ıslak zeminde

ani manevra testi, devasa kütlelere sahip Viano, Vito, Sprinter ve Vario'yu güvenli bir şekilde şeridine geri döndürebilmemizi sağladı. 4ETS ise, örneğin arazi kullanımında yerle temasını kaybedip boşa dönmeye başlayan bir tekerlek olursa onu frenliyor ve torku tutunma sorunu yaşamayan diğer tekerleklerle ileterek aracın yoluna devam etmesini sağlıyor. Tabii bu noktada hava koşulları ve zemine göre seçilip takılmış lastiklerin de etkisi büyük. Karlı zeminde yaz lastikleriyle



**VIANO 4X4 KULLANARAK
HOBİLERİNİZDE SINIR
TANIMAYABİLİRSİNİZ.**



ilerlemeye çalışmanın ya da arazide asfalt lastiğiyle yol almanın, deveye hendek atlatmak kadar zor olduğunu belirtelim. 4x4 aktarma sistemli Mercedes-Benz vanlarının bir özelliği de yerden yüksek yapıları. Bu sayede, arazide aracın altını vurmadan yol almak ve çok derin olma-

dıkça su geçişi de yapmak mümkün.

Viano Avantgarde Edition 125

2011'de otomobilin 125'nci yaş gününü kutlayan Mercedes-Benz, bu yıla özel bir versiyon geliştirdi: Viano Avantgarde Edition 125. Torino'da uzun kilometreler

boyunca ve genelde asfalt kaplı otoyolda kullandığımız bu yeni model; çeşitli kol-tuk kombinasyonları yaratılabilen geniş ve ferah iç mekanı, zengin güvenlik ve konfor donanımı, 3.0 V6 CDI motoru, bir binek otomobili aratmayan sürücü koltuğu ve kullanım özellikleriyle dikkat çeki-

yor. Yeni Vito ve Viano modelleri için geliştirilen ve Euro5 normlarını karşılayan motor, eskisinden daha düşük yakıt tüketimi (100 km'de 1.5 litre daha az) ve yüzde 15 oranında daha düşük karbon-dioksit emisyonuyla övgüyü hak ediyor. Viano Avantgarde Edition 125'te kullanı-



lan 3.0 litrelik V6 turbodizel motor 224 HP güç ve 440 Nm tork üretiyor. 9.1 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşan aracın ortalama yakıt tüketimi ise 8.5 lt/100 km. Orta ve uzun olmak üzere iki karoser tipine sahip olan Viano Avantgarde Edition 125'in maksimum hızı ise 201 km/s. Tüm bu özelliklerine bakıldığında, bu aracın bir MPV, binek araç ve spor otomobil karışımı olduğu söylenebilir.

2011 hedefi 10.000 4x4 van satışı

Özel koşulların özel araçları olan 4x4 aktarma sistemli Mercedes-Benz vanları, profesyonellerin en etkin ve güvenli taşıma çözümlerinden biri olmayı 2011'de de sürdürecektir. Markanın 2011 satış hedefi 10.000 adet 4x4 van olarak açıklandı. Yazımızda bahsi geçen tüm Mercedes-Benz modellerini sipariş vererek Türkiye'de satın almak mümkün.

www.**e-otodergi**.com

TEST YILLIĞI 1

36
marka

154
model

683
sayfa

BUGÜNE KADAR
97.693 KİŞİ
İNDİRDİ

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz

PERFORMANSIN YENİ ADI: PHENOMA

Mayıs ayında Türkiye yollarına çıkarak Impetus Sport'un yerini alan Lassa Phenoma'yı önden çekişli (Volvo S60), arkadan itişli (Porsche Boxster) ve dört tekerlekten çekişli (Mitsubishi Lancer Evo X) üç farklı araçta kullandık.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Lassa Medya



Lassa'nın yepyeni yüksek performans lastiği Phenoma'yı Türkiye'de satışa sunulmadan önce, özel bir organizasyon dâhilinde kullanma fırsatı bulduk. Organizasyonun öne çıkan özellikleri arasında, Phenoma'yı üç farklı çekiş tipine sahip araçta da test etme olanağı verilmesi vardı. Yeni lastiği önden çekişli (Volvo S60), arkadan itişli (Porsche Boxster) ve dört tekerlekten çekişli araçta (Mitsubishi Lancer Evo X) kullanarak verdiği tepkileri gözlemledik. Öte yandan Volvo S60 ve Mitsubishi Evo X'u Phenoma'lar takılmadan önce Impetus Sport'larla kullanmamız da, bize Phenoma'yı yerini aldığı lastikle karşılaştırma imkânı verdi.

İki buçuk yılda geliştirildi

Lassa Phenoma, Türk mühendisleri tarafından iki buçuk yılda geliştirilen ve geliştirilme aşamalarında Türkiye, Japonya ve Almanya'da test edilen bir yüksek performans lastiği. Türkiye'de üretilen ve 16-18 inç aralığında değişen boyutlarda satışa sunulan Phenoma, yurtdışı pazarlara da ihraç edilmeye başlandı. Phenoma, performansı TÜV testleriyle



PHENOMA'YI GERÇEK YOL ŞARTLARINDA DENEYDİK. BU DA LASTİĞİN PERFORMANSINI YAPAY ŞARTLARDA DEĞİL, HAYATIN GERÇEKLİKLERİ İÇİNDE GÖRMEMİZİ SAĞLADI.



LASSA PHENOMA, FRANSA'DA GERÇEKLEŞTİRİLEN TÜV TESTLERİNDE BAŞARILI SONUÇLAR ELDE ETTİ.

onaylanmış olmakla birlikte, Brisa'nın talebi üzerine Fontange-Fransa'da gerçekleştirilen ve piyasadaki rakiplerinin de yer aldığı karşılaştırmalı TÜV testlerinde de başarısını ortaya koymuş durumda. Bize sunulan test sonuçlarına göre Phenoma, Fransa'da gerçekleştirilen kuru zeminde frenleme, kuru zeminde tutunma, ıslak zeminde yanıl denge, ıslak zeminde tutunma, gürültü ve yuvarlanma direnci testlerinde birçok rakibini geride bırakmış.

Yapısal özellikleri neler?

Asimetrik desene sahip Lassa

Phenoma'nın yapısal özellikleri arasında, viraj kabiliyetini arttıran özel omuz blok yapısı dikkat çekiyor. Ek yan katlarla yüksek çekiş ve denge sağlayan Phenoma, yüksek teknoloji kullanılarak geliştirilen özel sırt karışımı sayesinde hem ıslak hem de kuru zeminde maksimum yol tutuş vaat ediyor. Lastiğin sırt karışımının alt kısmındaki naylon kat ise, yüksek hızda stabilite hedeflenerek yerleştirilmiş. İkiz sürekli blokla direksiyon hareketlerine hemen cevap vermek ve ani manevra kabiliyetini arttırmak hedeflenirken, geniş çevresel ve yanıl oyuklar maksimum su tahliyesi sağlamak ve suda kızaklama-

yı minimuma indirmek için geliştirilmiş.

Üç farklı çekiş, tek sonuç

Lassa Phenoma'yı önden çekiş, arkadan itiş ve dört tekerlekten çekiş olmak üzere üç farklı aktarma sistemi üzerinde kullandık. Ayrıca önden ve dört tekerlekten çekiş sistemlerinde (aynı otomobillerle ve aynı rotada), markanın bir önceki lastiği olan Impetus Sport'ları da kullanma imkânı bulmamız, Phenoma ile gelen noktayı çarpıcı bir şekilde görmemizi sağladı. Phenoma gerek direksiyon emirlerine anında tepki verme, gerek frenleme, gerekse tutunma ko-

nularında yüksek performans lastiklerinden beklenenleri karşılıyor. Tüm bu disiplinlerde Impetus Sport'tan daha başarılı olduğunu da açıkça ortaya koyuyor. Sert ve hızlı virajlarda izinden çıkmayan Phenoma, bu klasmandaki lastiklerde çok büyük bir beklenti konusu olmamasına karşın sessizliğiyle de dikkat çekti. Bize bu test sürüşünün trafiğe kapalı bir pist yerine İstanbul'da Polonezköy



ve çevresinde gerçekleştirilmiş olmasının nedeni "Lastiği gerçek yol şartlarında kullanmak" olarak açıklanmıştı. Nitekim öyle de oldu: Sürüşlerimiz sırasında bir kez kavşağa kontrolsüz giriş yapan bir traktörle, bir kez de yola aniden fırlayan bir köpekle karşılaştık. Phenoma, ikisinde de ani manevra gerektiren bu "doğal testlerden" alınının akıyla çıkmayı başardı. Öte yandan Phenoma, Türkiye yollarında hiçbir standarda bağlı kalmadan döşenen ve bol miktarda bulunan kasislerden geçerken de konforsuz bir tutum sergilememesiyle övgüyü

hak etti. Impetus Sport'a göre yüzde 10 daha düşük yuvarlanma direncine sahip olan Phenoma, bu yönüyle yüksek performans lastiklerinin de daha çevreci olabileceğini kanıtıyor. Lassa markasının halk arasındaki algılamasında birinci sırada yer alan "sağlamlık" konusunda ise, elbette 2-3 saat süren bir testte herhangi bir yorum yapmak imkânsız. Phenoma'nın da diğer Lassa lastikleri gibi sağlam olup olmadığını zaman gösterecek.



YERİNİ ALDIĞI IMPETUS SPORT'TAN HEM KURU HEM DE ISLAK ZEMİNDE DAHA BAŞARILI OLAN PHENOMA; ANİ MANEVRA, FREN VE TUTUNMA KONULARINDA İDDİALİ.





ARAÇ SİZİN, BATARYALAR RENAULT'NUN

Renault'nun iki elektrikli modeli Fluence Z.E. ve Kangoo Express Z.E.'yi İstanbul'da kullandık. Organizasyonda elektrikli Renault'ların satışa sunulma şekilleri de açıklandı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Emre Anamur & Renault Medya

Renault'nun Fransa-Paris merkezli bir ekibi, düzenlenen bir roadshow etkinliği dâhilinde çeşitli ülkeleri dolaştılar ve bu ülkelerde elektrikli Fluence ile Kangoo Express modellerini gazetecilere, kanat önderlerine ve ünlü kişilere test ettirdiler. Biz de e-otodergi olarak 7 Nisan tarihinde bu iki modeli kısa bir parkurda İstanbul trafiğinde kullandık.

Sessiz sedasız geliyorlar

Elektrikli otomobiller, dünyanın birçok yerinde yollara çıktı bile. Hatta birçok ülkede uygulanan teşvikler (satın alınırken ödenen fiyatta devlet desteği, ücretsiz park ve otoyol kullanımı, vergi teşvikleri vb.), bu otomobilleri satın almayı cazip hale bile getiriyor. Türkiye'de ise gücü 85 kW'ye kadar olan elektrikli otomobillerden yüzde 3 oranında ÖTV alınacak. Kullanım sırasında sadece bir bisiklet kadar ses çıkartan bu otomobiller (Renault bu araçlarına yapay bir ses yüklemesi konusunda çalışıyor), Türkiye'de de hayatımıza girmek için gün sayıyor. Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında üretilen Fluence Z.E. (Zero Emission) ve Fransa'daki bantlardan çı-



KULLANIMDA SIFIR SALIMLI FLUENCE Z.E., TAM DOLU PİLLERLE 185 KM MENZİL SUNUYOR. 0-100 KM/S HIZLANMASI 13.4 SN, MAKSİMUM HIZI İSE 135 KM/S.



kacak olan Kangoo Express Z.E., bu yıl yollara çıkacak olan iki yeni elektrikli araç (Fluence yılın ikinci yarısında, Kangoo Express yıl sonunda). Onları İstanbul trafiğine soktuk ve bakın ne tür bir izlenim elde ettik.

“Kullanımda” sıfır salım

Önce bir uyarı yapalım: Yüzde yüz

elektrikli, yani şarj edilen pillerin güç verdiği elektrikli motorla yol alan otomobillerden bahsedilirken “sıfır salım”dan değil, “kullanımda sıfır salım”dan bahsetmek mümkün. Bu nedeni ise, bu otomobiller şarj edilirken, kullanılan elektriğin elde edilme şekline göre 12 ile 62 g/km arasında bir salımın söz konusu olması. Piller şarj edilip yola çıkıldığında

ise, doğaya bırakılan herhangi bir atık yok.

Çabuk hızlanıyor ve sessiz

İstanbul'da düzenlenen test sürüşlerinde kısa bir parkur oluşturulmuştu. Yaklaşık 2-3 km'lik bu parkurda gözümüze çarpan, kullandığımız diğer tüm elektrikli otomobillerde olduğu gibi “sessizlik”ti.

Bir diğer önemli özellikse, elektrikli motorun özelliğinden dolayı maksimum torkun her devirde emrinizde olmasıydı. Bu nedenle gaza ayağınızın ucuyla dokunmanız dahi, aracın hızlı bir şekilde ileri atılmasını sağlıyor. Fluence Z.E.'nin 0-50 km/s hızlanma süresi 4.1 saniye. Ancak daha sonra devreye giren bir sınırlayıcı, aracın atak bir şekilde hızlanmasını bozuyor ve 0-100 km/s hızlanma süresi 13.4 saniye gibi kötü bir performansa dönüşüyor. Otomobilin maksimum hızı da sınırlandırılmış: 135 km/s. Bunun nedenleri olarak pille sağlanan menzilin kısalmamasının istenmemesi ve güvenlik sıralanıyor. Üçüncü bir neden olarak söylenen "Bu araç şehir içinde kullanılmak üzere tasarlandı ve bu kadar maksimum hız yeterlidir" cevabını kabul etmiyorum. Çünkü o zaman yine şehir içinde kullanılmak üzere geliştirilen termik motorlu Renault Twingo 1.2 75 HP'nin maksimum hızı da 170 km/s olmamalı. Fluence Z.E.'de 70 kW (95 HP) gücünde elektrikli motor bulunuyor. Motorun maksimum torku 226 Nm. Otomobilin tam dolu pillerle menzili ise 185 km olarak açıklandı. Sürüş izlenimimize dönecek olursak; 1453 kg ağırlığındaki araç çok kolay hızlanıyor, ancak frenleme sırasında standart Fluence'tan çok daha ağır olduğunu hissettiriyor. 100-0 km/s durma süresi, ileride yapacağımız videolu test ölçümünde ortaya çıkacak.

Lityum iyon pil kullanılıyor

Hibrid teknolojisinden ziyade, tüm Ar-Ge gücünü elektrikli otomobillere yönelten ve geleceğin bu yönde şekilleneceğine inanan Renault, bu konuda 2000 kişi çalıştırıyor ve 4 milyar Euro ayırmış durumda. Pil konusunda ise lityum iyon teknolojisine inanıyorlar. Çünkü bu tür piller, hem daha uzun depolama süresine hem de daha uzun ömre sahip. Ayrıca her istendiğinde (pil yarım doluyken bile) şarj edilebiliyor. Fluence Z.E.'de 22 kWh kapasiteli lityum iyon piller kullanılıyor. Aracın toplam 250 kg ağırlığındaki pilleri için 3 kg lityum maddesi gerekiyor. Aracın pilleri her gün bir kez şarj edildiğinde 8 yıllık ömre sahip (toplam 3000 kez şarj-deşarj). Dünyadaki lityum rezervi ise 14-17 milyon ton olarak ölçülmüş. Fluence Z.E.'deki piller, arka koltuk sırtlığının arkasına dikey olarak yerleştirilmiş. Pillerin -10 derece ile +60 derece arasındaki sıcaklıklarda yüzde 100 verimli bir şekilde görev yaptığı belirtiliyor.

Kangoo Express Z.E., esnafı çevreci yapacak

Test sürüşü yapma imkanı bulduğumuz diğer model olan Kangoo Express Z.E. ise 44 kW (60 HP) gücünde elektrikli motora sahip. Motorun maksimum torku ise 226 Nm. Kullanıcısına 170 km menzil sunan 1425 kg ağırlığındaki Kan-



170 KM MENZİL SUNAN KANGOO EXPRESS Z.E.'NİN YÜKLEME KAPASİTESİ 3-3.5 METREKÜP.



goo Express, 3-3.5 metreküplük yükleme kapasitesiyle dikkat çekiyor. Bu aracı kullanacak olan şirketler, kullanımda sıfır salım özelliği sayesinde çevreci kimliğe sahip olacak, doğayı termik motorlu araç işletenlerden daha az kirletecekler. Yük ve eşya taşırken gürültü çıkarmamaları da (sürücü kornaya basıp durmuyorsa) ekstra bir avantaj olacak.

2020'de 6 milyon elektrikli araç

Renault'nun elektrikli araçlar konusundaki öngörülerini de paylaşayım: 2016'da 3 milyon adet, 2020'de ise 6 mil-

yon adet elektrikli otomobilin yollarda olması planlanıyor. Bir başka öngörü de, 2020'de satılacak olan her 10 otomobilden 1 tanesinin elektrikli olması. Kısacası termik motorlu araç tutkunlarının korkacakları (daha şimdiden "Motor sesi çıkarmayan otomobil mi olur?" diyenler var) bir durum yok.

Fiyatlar ve işletme giderleri ne durumda?

Bu konudaki asıl bomba şu: Otomobili satın alacaksınız ama pillerini değil. Renault yetkilileri, otomobilin pillerinin çok

pahalı olduğunu ve bunu fiyata yansıtırlarsa kimsenin bu otomobilleri satın almayacağını belirtiyorlar. Bu nedenle şu yöntemi geliştirmişler: Siz otomobili satın alıyorsunuz, pilleri ise Renault'dan kirliyorsunuz. Pilleri şarj etme (6-8 saat sürüyor) masrafı da size ait. Türkiye fiyatları henüz açıklanmadı ama örnek vermek gerekirse; Fluence Z.E.'nin Fransa fiyatı 21.300 Euro (5000 Euro devlet teşvikli fiyat), piller içinse ayda 79 Euro ödememiz gerekiyor. Fiyatı 15.000 Euro olan (yine 5000 Euro devlet teşvikli) Kangoo Express Z.E.'nin pillerinin aylık kira be-

deli ise 72 Euro. Bu noktada hemen belirtelim: elektrikli otomobillerde yağ değişimi, yağ filtresi, hava filtresi, triger kayışı, egzoz vb. servis giderleri bulunmayacak. Ama elbette fren balatası, şanzıman, silecekler, lastikler, aydınlatma elemanları, klima, ses sistemi vb. ekipmanlar servis gideri yaratacaktır. Kiralamış olduğunuz pillerle ilgili her türlü sorunda ise, mal sahibi olan Renault konuyla ücret almadan ilgilenecek. Elektrikli otomobillerin Türkiye fiyatları açıklanınca, fiyat ve işletme giderlerini termik motorlu kardeşleriyle karşılaştırmak gerekecek.



İDDİALİ MOTORLAR

Volvo, S60 gamında satılmaya başlanan yeni 1.6 litre benzinli T4 ve yeni 2.0 litre turbodizel D3 motorlarının basın tanıtımını K.K.T.C.'de yaptı. e-otodergi olarak 2.0 litre turbodizel motor seçeneğini kullandık.

Yazı: Tarık Akagün / Girne - KKTC
Fotoğraflar: Volvo Medya & Tarık Akagün

Daha önceden 2011 Mart başında Bursa'da gerçekleştirilmesi planlanan ama olumsuz hava koşulları nedeniyle gerçekleştirilemeyen Volvo S60 ve V60'daki yeni motor seçeneklerinin basın tanıtımı, 11-13 Nisan 2011 tarihleri arasında Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde gerçekleştirilen basın toplantısı ve test sürüşleriyle yapıldı.

e-otodergi olarak katıldığımız organizasyonda 2.0 litrelik hacme sahip, 163 HP güç ve 400 Nm tork üreten, 5 silindir-

li S60 D3'ü kullanma şansı bulduk. Otomobilin dış tasarımını uzun uzadıya anlatmayacağız. Ama otomobilin ön konsolunun örnek alınacak kadar başarılı, kumandaların anlaşılır ve kalite hissinin yüksek olduğunu söylememiz gerek. 2.0 litre turbodizel motorlar arasında en yüksek tork değerlerinden biri olan 400 Nm'lik torkunu (Lancia'nın 1.9 DT turbodizel motoru ve BMW 123d'nin 2.0 litrelik motorları da 400 Nm tork üretmekte) 1400-2850 d/d arasında sabit olarak veren D3 motorun en ilginç yanıysa kuş-



kusuz maksimum 163 HP'lik maksimum gücün 2900 d/d gibi düşük bir devirde sunulması. Bu da neredeyse tork eğrisinin inişe geçtiği devirlere geliyor ki, tam bu noktada maksimum gücün devreye girmesi olumlu. Ama maksimum güç eğrisi 2900 d/d'den hemen sonra inişe geçmek yerine kısa bir süre de olsa düz bir bant üzerine yayılsa daha iyi olabilirmiş. Çünkü 2900 d/d'den itibaren maksimum motor devri olan 4400 d/d'ye kadar hem güç eğrisi, hem de tork eğrisi inişe geçiyor. Boğuk sesle çalışan ve Geartronic adlı 6 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla gücünü ön tekerleklere aktaran motor, otomobile bir BMW 320d performansı kazandırmasa da istikrarlı şekilde taşıyor. S60, yere sağlam basan bir otomobil olmasının yanı sıra; darbe emiş, akustik konfor gibi konularda da başarılı.

Sonuç

90.360 TL'lik başlangıç fiyatına sahip yeni S60 D3, makul performans sunan, aktif ve pasif güvenlik önlemleri üst seviyede olan kaliteli bir otomobil.



Hedef 2000 adet

Basın toplantısında konuşan Volvo Car Türkiye Genel Müdürü Torben Eckardt, 2011'in ilk çeyreğinde 252 adet S60/V60 sattıklarını belirtti ve yıl sonuna kadar toplamda satmayı hedefledikleri 4500 otomobilin 2000 adetinin S60/V60 ailesinden olmasını planladıklarını sözlerine ekledi. Eckardt ayrıca S60/V60 gamında satışlarının yüzde 90'ının S60, yüzde 10'unun V60 olmasını beklediklerini ve bu araçlarının yüzde 55'inin T4, yüzde 43'ünün D3 motorlu olacağını belirtti.



VOLVO S60/V60'IN KALİTE HISSİ YÜKSEK İÇ MEKANINDAKİ KUMANDALAR KOLAY KULLANIMLI. GEARTRONIC ŞANZIMAN 6 İLERİ.

Volvo S60 D3

Fabrika verileri

Motor: 1984 cc, 5 silindirli, 20V, turbodizel
Şanzıman: 6 ileri otomatik
Maksimum güç: 163 HP @ 2900 d/d
Maksimum tork: 400 Nm @ 1400-2850 d/d
Maksimum hız: 215 km/s
0-100 km/s: 9.2 sn
Bagaj hacmi: 380 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4628 / 1865 / 1484 mm
Tüketim (ortalama): 5.9 lt/100 km
Fiyat: 90.360 TL

+ Kalite hissi, güvenlik

- Bagaj hacmi

154 g/km

D

*GERİYE DOĞRU ALÇALAN
BAGAJ KAPAĞI VE
BUMERANG FORMLU
STOPLAR OTOMOBİLİN
FARK YARATAN TASARIM
DETAYLARI.*



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıcılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 35 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve aylık en az 64.000'in üzerinde okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



YENİ BAŞLANGIÇ

Peugeot'nun yeni tasarım dilinin yollardaki ilk yansıması olan 508, markayı D segmenti olarak bilinen orta sınıfta temsil ediyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



SR1 konsepti ile yeni bir döneme girdiğini ilan eden Peugeot, ayrıca yeni görsel kimliğinin de ipuçlarını vermişti. Bu yeni dönemin ilk ürünüyse D segmentinde yer alan 508. Peugeot 508 ülkemizde 1.6 lt 120 HP, 1.6 lt turbo 156 HP benzinli ile 1.6 lt turbodizel 112 HP, 2.0 lt turbodizel 163 HP ve 2.2 lt turbodizel 203 HP olmak üzere 5 motor seçeneğine; Access, Active, Allure ve GT (sadece 2.2 lt turbodizel) olmak üzere 4 donanım seçeneğine sahip.

Başlangıç fiyatı 55.000 TL olan 508'in bu sayfada görülen Active 1.6 VTI 120 HP Auto6R versiyonun fiyatı ise 56.300 TL. Aynı fiyata, aynı donanım seviyesindeki 156 HP'lik 1.6 THP motorlu versiyonu tercih etmek de mümkün.

Büyüyen boyutlar

Son yıllarda bir çok marka üst orta sınıftakini modellerini üretimden kaldırma ve D segmentindeki otomobillerinin (orta sınıf) ebatlarını büyütme eğiliminde. Bundaki nedense kuşkusuz üç Alman premium üreticinin üst orta sınıfı domine etmesi. Bir dönem yollarda olan Ford Scorpio, Opel Omega gibi modeller tarih oldu ve daha alt sınıflarda yer alan Mondeo ile Vectra (yerini Insignia'ya bı-





**SÜRPRİZ! ESP, FAR
YÜKSEKLİK VE PARK
SENSÖRÜ KUMANDALARI
KAPAKLI GÖZ İÇİNDE.**



**VİTESLER DİREKSİYON
ARKASINDAKİ
KULAKÇIKLARDAN DA
DEĞİŞTİRİLEBİLİYOR.
ORTA KONSOLDAKİ EŞYA
GÖZÜNÜN DERİNLİĞİ AZ.**





**ÖN KOLTUKLAR YAN
YÜKSELTİLERİYLE
SPORTİF. ARKA
KOLTUKLAR RAHAT.**



raktı) daha büyük ve daha konforlu şekilde yollara çıktı.

D segmenti bir otomobil olan Peugeot 508'de de aynı durum söz konusu. Bu araç aslında D segmenti olmasına rağmen hem 407'nin, hem de büyük ebatları sayesinde 607'nin boşluğunu dolduracak.

Yükselen müşteri beklentileri göz önüne alınarak tasarlanan 508, 407'ye göre 9.2 cm daha uzun dingil mesafesi sunarken, ön lastik-ön tampon arasındaki mesafe 4.3 cm azaltılmış. Bu sayede tasarım göze daha orantılı görünür hale getirilmiş. Otomobilin iç mekanı da böyle bir otomobilden bekleneceği gibi son derece geniş. Gerek ön koltuklarda gerekse arka koltukta diz ve baş mesafesi sıkıntısı yok. Kullanılan malzemelerin kalite hissi yüksek ve göze güzel görünüyorlar. Özellikle piyano boyası kaplamaların mat alüminyum çerçevelerle detaylandırılmış olması çok şık. Otomobili-

lin güzel noktalarından birisi de hız, devir, yakıt göstergelerinin yanı sıra motor soğutma sıvısı sıcaklığı ve motor yağ sıcaklığını da gösteren kapsamlı gösterge tablosu.

Otomobilin iç mekanındaki kumandalar; bir çekmece içine gizlenmiş ESP, far yükseklik ayarı ve park sensörü kumandaları hariç kullanışlı. Açıkçası Peugeot tasarımcılarının bu kumandaları neden oraya koyduklarını anlayamadık ve açıkçası yeryüzünde o kumandaların neden bir çekmece içinde direksiyonun sol alt kısmında olduğunu anlayacak bir insanın olduğunu da sanmıyoruz. Sonuçta bu kumandaların az kullanılıyor oluşları bir çekmece içinde gizlenmelerini gerektirmez. Ayrıca araç içindeki eşya gözlerinin kullanışsız olduklarını da (el freni konsolundaki sürgülü kapaklı göz ve orta konsoldaki derinliği yetersiz göz navigasyon sistemi alınca iptal oluyor, kol dayama yerinin altındaki gözün kapağının açılma açısı nedeniyle ön yolcu tara-



**YURTDIŞINDA 515 LT OLAN
BAGAJ HACMİ, TÜRKİYE'DE
TAM BOY STEPNE
KULLANILMASI NEDENİYLE
472 LİTREYE DÜŞMÜŞ.**



**BARDAKLIK,
ORTA
KONSOLDA.
KAPI İÇİ
CEPLER
YETERİNCE
GENİŞ.**



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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	01.0
0-80 km/s	01.0
0-100 km/s	01.0
0-120 km/s	01.0

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

findan kullanılması çok zor) söyleyelim.

Sürüşü nasıl?

Öncelikle otomobilin koltukları çok rahat ve ön görüş açıları gayet iyi. Test aracımızla yola çıktığımızda ilk dikkatimizi çeken nokta yalıtımın başarısı oldu. Gerek rüzgar, gerekse yol sesi içeriden pek duyulmuyor. Otomobilde bulunan 120 HP'lik motor ve 6 ileri oranlı Auto6R'ın birlikteliği doğal olarak performans açısından büyük beklenti doğurmuyor. Zaten bunu test verilerinden de görebilmek mümkün. Ama motorun sunduğu çekiş tatminkar ve aile tipi kullanımlarda sıkıntı vermiyor. Otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlar arasında başarılı sayılabilecek bir örnek olan Auto6R zaman zaman ufak yığılmalara neden olsa da genel olarak başarılı.

Zaten bu tip şanzımanların genel olarak özelliği biraz sarsıntılı ve gecikmeli vites değişimleridir desek yalan olmaz. Şanzıman S konumunda ise bu yığılmalar biraz daha az. Aracın tüketim değeri de bu sınıf bir otomobil için kabul edilebilir sınırlar içinde. 1390 kg boş ağırlığa sahip otomobil test ölçümlerini de kapsayan yaklaşık 500 km'lik sürüşümüz boyunca ortalama 8.5 lt/100 km'lik tüketim değeri elde etti.

Peugeot 508 1.6 VTI 120 HP Auto6R

Fabrika verileri

Motor: ..1598 cc, 4 silindirli, 16V, değişken supap zamanlaması
 Şanzıman:6 ileri robotize
 Maksimum güç:.....120 HP @ 6000 d/d
 Maksimum tork:.....160 Nm @ 4250 d/d
 Maksimum hız:203 km/s
 0-100 km/s:12.7 sn
 Bagaj hacmi:472 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4792 / 1920 / 1456 mm
 Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):9.0 / 4.6 / 6.2 lt/100 km
 Baz fiyat:55.000 TL / Test aracı: 56.300 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:.....4.55 sn
 0-80 km/s:.....8.70 sn
 0-100 km/s:13.05 sn
 0-120 km/s:17.85 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (vites A'da):.....10.0 sn
 80-120 km/s (vites A'da):.....7.3 sn

Frenleme:

100-0 km/s:38.1 m
 80-0 km/s:.....23.9 m
 50.0 km/s:.....9.3 m

+ Konfor, fiyat-donanım

- Rakiplerinden ufak bagaj

144 g/km

C

Önde McPherson, arkada çok kollu bağımsız süspansiyon sistemine sahip 508'in viraj limitleri yüksek. Bununla birlikte direksiyon da direkt tepkile-riyle sürücüye kullanım zevki veriyor. 50 km/s hızın altında devre dışı bırakılabilen ESP sistemi, bu hızdan sonra güvenlik açısından tekrar devreye giriyor. ESP'nin tepkilerinin zaman zaman sert olabildiğini söylemek gerek.508, süspansiyon konforu konusunda da beklene-ni veriyor. Kısa ve sert darbeleri bi-

raz hissettirse de bu fazla kafaya takılacak bir durum değil.

Sonuç

508 1.6 VTI 120 HP Auto6R, kaliteli ve konforlu iç mekana sahip ve baz donanımında bile tatminkar ekipmanlar sunan bir otomobil. Fren performansı ile göz dolduran otomobilin şanzımanı zaman zaman vites değişimlerinde gecikme yaşatsa da kendi türünün iyi örnekleri arasında.



DEV AYNASINDA

Hyundai Accent Blue, sahip olduğu fiyat etiketi ile kendisini adeta dev aynasında görüyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Lunaparklardaki ve eğlence merkezlerindeki dev aynaları, özellikle oraya giden çocuklar için birer eğlence kaynağıdır. İnsanın görüntüsünü değiştiren bu aynalar kişinin kendisini olduğundan daha farklı görmesine yol açar. Mesela küçük bir çocuk, bu aynalarda kendisini devleşmiş olarak görebilir. Hyundai Accent Blue'un fiyat listesine bakınca da bu otomobilin kendisini dev aynasında gördüğü düşüncesine kapılmak mümkün. 1.4 litrelik 109 HP'lik benzinli motora sahip bu otomobilin Mode donanım seviyesinde 33.900 TL'lik, Prime donanım seviyesinde ise 36.900 TL'lik etikete sahip.

Tasarım ve iç mekan

Son dönemlerde kalite çitasını yükselten Hyundai artık "modern premium" adı verilen bir anlayışına sahip olduğu ifade ediliyor. Gerçekçi olmak gerekirse bu deyişin en azından Accent Blue için biraz abartılı olduğunu söylemek gerek. Sonuçta karşınızda bir Genesis yok. Accent Era gibi bir kitle otomobilinin deva-



ÖN KONSOL MODERN VE ÇEKİCİ HATLARA SAHİP. HARİCİ MÜZİK SİSTEMİ GİRİŞİ STANDART. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR.





**BAGAJ İÇİNDE TUTMA
KOLU YOK. BAGAJ;
ANAHTARLA YA DA
İÇERİDEKİ UFAK KOL
ÇEKİLEREK AÇILIYOR.**



mı olacak (Accent Era bir süre daha üretimde kalacak) bir otomobilden bahsediyoruz. Otomobil premium olmasa da, tasarım olarak gerçekten modern bir görünüme sahip. Altıgen burun yapısı, L şeklindeki sis farları ve kısılmış bir göz havası veren farlar ile yan yüzeylerdeki kat izleri tasarıma hareket katan detaylardan. Otomobilin arka tasarımı da güzeli fakat bagaj kapağının kavisli formu

ve stop lambalarının çizgisi BMW 1 Serisi Coupe'den esinlenilmiş gibi.

Modern çizginin devam ettiği iç mekan göze kaliteli gelse de sert yüzeyli plastik malzemeler birçok kişinin hoşuna gitmeyecektir. Fakat bu otomobilin küçük sınıf bir sedan olduğunu unutmamak gerek. Otomobilin ön tarafında yolculuk edenlerin kullanışlılık ile ilgili bir

sorunları yok. Konsoldaki eşya gözleri yeterli sayıda. Ama keşke eşya gözlerinin alt kısmında kauçuk veya benzeri bir zemin olsaymış... Böylece cep telefonu gibi eşyaların araç hareket ettiği zaman ses çıkarması engellenebilirmiş. Bir eleştirimiz de konsolun ortasındaki havalandırma kanalları ile ilgili. Accent Era'da ortadaki havalandırma ka-

nallarında hava akış şiddetini ayarlamak için çevirmeli düğmeler vardı. Accent Blue'da bu düğmeler yok. Büyük bir sorun olmasa da bu bir eksiklik. Günümüzün olmazsa olmazlarından USB ve harici müzik çalar girişi bu otomobilde de mevcut. Arka koltuklardaki baş mesafesi eğimli tavan çizgisi nedeniyle uzun boy-lular için biraz kısıtlı olsa da, yine de ga-

yet yeterli. Diz mesafesi ile ilgili de bir sorun yok.

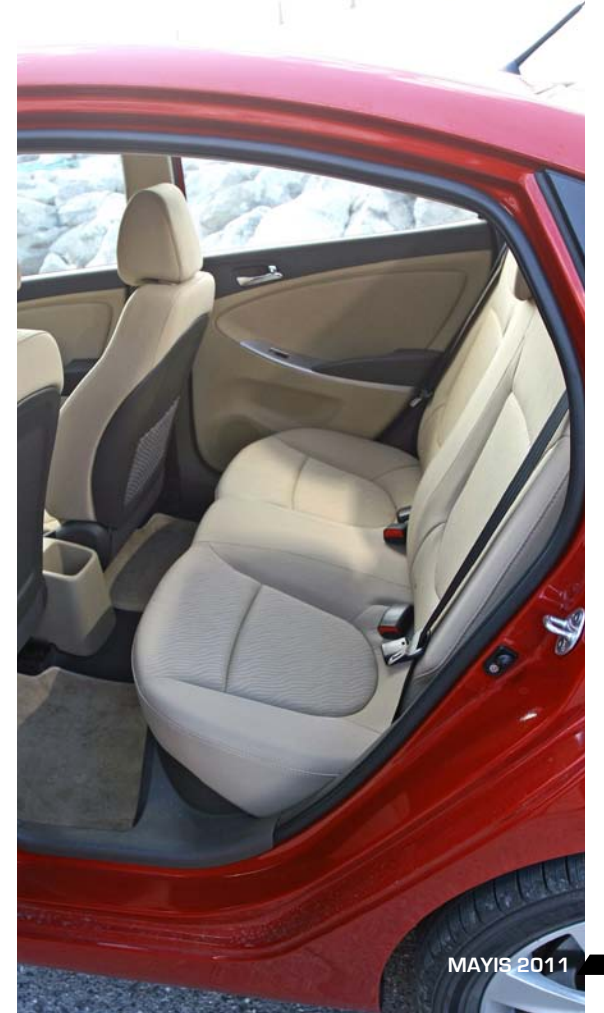
Ama yine Accent Era'da olan Accent Blue'da unutulmuş bir detaydan bahsetmek gerek. Arka kapı içi eşya gözleri. Özellikle ailece yapılan yolculuklarda bu eşya gözleri (Era'da var, Blue'da yok) önem kazanıyor.

Sürüş özellikleri-performans

Eğimli motor kaputu ve C sütunlarının yapısı otomobilin görüş özelliklerini olumsuz etkilemiş. Sadece yükseklik ayarı olan direksiyonu ayarlayıp yola çıkıldığında ilk dikkat çeken nokta 1.4 litrelik motorun sessiz ve yumuşak çalışması oluyor. Özellikle rölantide çok sessiz ve titreşimsiz. 109 HP'lik motorun 136



BAGAJ VE YAKIT DEPOSU AÇMA KUMANDALARI SÜRÜCÜ TARAFINDA ZEMİNDE. ERA'DA ARKA KAPI İÇLERİNDE EŞYA GÖZLERİ VARDI, BLUE'DA YOK.



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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	01.2
0-80 km/s	01.2
0-100 km/s	01.2
0-120 km/s	01.2

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

Nm'lik maksimum torku 5000 d/d gibi yüksek bir devirde çıksa bile, alt devirlerde bile çekiş sıkıntısı yok. Tüketim değerleri de kabul edilebilir sınırlar içinde. Zor test şartlarını da kapsayan 500 km'yi aşan sürüşümüzde ortalama 7.4 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde ettik. Temiz asfaltta konforlu şekilde yol alan otomobil, bozuk zeminlerde 195/50 R16 ebadındaki lastiklerin de etkisiyle sarsıntıları hissettirmeye başlıyor. Hafif kırıkdaklı geçişlere sahip 5 ileri oranlı manuel şanzımanlı, önden çekişli otomobil yol tutuş olarak tatminkar. Ayrıca ESP'nin standart olarak sunulması güvenlik açısından olumlu. Normalde üretici firmalar fren mesafelerini açıklamazlarken, Hyundai, Accent Blue'nun 100-0 km/s fren mesafesini 43 metre olarak açıklamış. Bizim gelişmiş test cihazımızla elde ettiğimiz değer ise 41.4 metre.

Sonuç

Hyundai'nin son dönemde kalite-fayda-maliyet konularında çok ilerlediğini hep söyledik. Uzun donanım listesi ve sessiz motoru ile Accent Blue kötü bir otomobil değil, ama 33.900 TL'lik başlangıç fiyatı ile ikna edici olmaktan uzak ve bu fiyata benzer donanımlı bir üst sınıf otomobiller bulabilmek mümkün.

Hyundai Accent 1.4 CVVT

Fabrika verileri

Motor: ..1396 cc, 4 silindirli, 16V, değişken supap zamanlaması	
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	109 HP @ 6300 d/d
Maksimum tork:	136 Nm @ 5000 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	11.5 sn
Bagaj hacmi:	465 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4370 / 1700 / 1457 mm
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	7.8 / 4.8 / 5.9 lt/100 km
Baz fiyat:	33.900 TL / Test aracı: 36.900 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.9 sn
0-80 km/s:	7.7 sn
0-100 km/s:	11.5 sn
0-120 km/s:	15.9 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4. viteste):	12.4 sn
80-120 km/s (5. viteste):	17.4 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	41.4 m
80-0 km/s:	26.0 m
50.0 km/s:	10.3 m

+ Sessiz motor, tasarım, donanım

- Fiyat

137 g/km

C



MINİK MAKYAJ

Hafif şekilde makyajlanan MINI'deki değişimleri ancak çok dikkatli gözler fark edebiliyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İlk kuşak Mini; Türkiye doğumlu Alexander Arnold Constantine "Alec" Issigonis'in tasarımı olarak 1959 yılında tanıtılmıştı ve sevimli tasarımın yanına pratik kullanım, maliyet gibi etkenleri de alarak deyim yerindeyse İngilizler'in kit-le otomobili olmuştu. 2001 yılında BMW kanatları altında ikinci hayatına başlayan ve adı MINI (büyük harflerle) olarak de-ğişen otomobil "lifestyle" ve moda obje-sine dönüşerek özellikle gençler ve ka-dınlar arasında kabul gördü. 2006 yılında tasarımı elden geçirilen otomobil, 2010 yılı içindeki makyajla da şimdiki haline kavuştu.

Görsel olarak neler değişti?

Aslına bakarsanız değişiklikler mini-mal seviyede. Ön tarafta tampon altı hava girişi biraz daha belirginleştirilmiş ve sis farlarının çerçeveleri değiştirilmiş. Bu-nunla birlikte bu sayfalardaki araçta da bulunan üzere siyah zeminli farlar opsi-yon listesine girmiş. Yan görünümde ise sinyal lambalarında çok ufak bir de-ğişiklik olduğu görülüyor. Aracın arka görü-nümünde stop lambalarının ana çerçe-vesi korunmuş olmakla birlikte LED tek-nolojisi kullanılmış ve geri vites lambası, tampondaki arka sis lambasının iki yanı-na alınmış.



ŞIK AMA ERGONOMİK DEĞİL. ÖZELLİKLE ŞALTER TİPİ KUMANDALAR BİRAZ AŞAĞIDA KALİYOR. TORPİDO GÖZÜ ÇİFT PARÇALI.





ARKA KOLTUKLARDAKİ YAŞAM ALANI VE BAGAJ HACMİ BU OTOMOBİLDEN BEKLENDİĞİ GİBİ KÜÇÜK. MINI COOPER'DA EN ŞANSLI KİŞİ SÜRÜCÜ KOLTUĞUNDA OTURAN OLACAKTIR.



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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	00.3
0-80 km/s	00.3
0-100 km/s	00.3
0-120 km/s	00.3

İç mekan ve sürüş

MINI Cooper'ın iç mekanı, bazı ergonomik kusurları olmasına rağmen halen sıradışı ve göze güzel geliyor. Ön koltuklar rahat. İri yapılı arka koltuk yolcuları için söyleyebileceğimiz tek şey ise şanssız oldukları. Çünkü diz mesafesi yönünden sıkıntı yaşayacakları bir gerçek. Fakat bu otomobili satın alanların bu durumu bildikleri de diğer bir gerçek. Otomobilin teknik özelliklerini sırayla yazmaya gerek yok. 122 HP gücündeki motor devir çevirmeye istekli. Ayrıca 6 ileri oranlı otomatik şanzıman da hem sarsıntısız hem de çabuk vites değişimleriyle görevini iyi şekilde yerine getiriyor. Önlerde McPherson arkalarda çok bağlantılı süspansiyon sisteminin kullanıldığı otomobilin yol tutuşu başarılı ve ağırlık transferlerinde arkasını bırakma eğilimiyle ve direkt tepkili direksiyon sistemiyle eğlenceli kullanımlar sunuyor.

Sonuç

Eskimeyecek bir tasarıma sahip olan MINI Cooper, ufak detay çalışmalarıyla güncelliğini ve kişiliğini korumuş. "Lifestyle" otomobili olan MINI, iç hacim ve fiyat dezavantajına rağmen imaj ve sürüş keyfi bakımından cezbedici.

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

MINI Cooper Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	122 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	160 Nm @ 4250 d/d
Maksimum hız:	197 km/s
0-100 km/s:	10.4 sn
Bagaj hacmi:	160-680 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3723 / 1683 / 1407 mm
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.7 / 5.1 / 6.4 lt/100 km
Baz fiyat:	23.308 Euro / test aracı 35.831 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.55 sn
0-80 km/s:	7.30 sn
0-100 km/s:	10.80 sn
0-120 km/s:	15.60 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	6.30 sn
80-120 km/s (D'de):	8.65 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	38.9 m
80-0 km/s:	24.6 m
50.0 km/s:	9.8 m

+ Direksiyon tepkileri, eskimeyen tasarım

- Bagaj hacmi, arka koltuklarda oturma alanı

150 g/km

C





ETİKETİNİN GÖLGESİNDE

Start/Stop teknolojisi ile çok düşük tüketim değerleri sunan Corsa 1.3 CDTI 95 HP EcoFlex'in en büyük handikapı 39.357 TL'lik fiyatı.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



OTOMOBİLİN START/STOP SİSTEMİ AKTİFKEN DEVİR SAATİ "AUTOSTOP" BÖLGESİNDE DURUYOR. BU KONUMDA DİREKSİYON DESTEĞİ AKTİF. BU ÖZELLİK TOUAREG'DE YOK.



İlk nesli 1982 yılında yollara çıkan Opel Corsa'nın dördüncü nesli 2006 yılında tanıtıldı ve 2011 model yılı için gördüğü makyaj ile güncel görünümüne kavuştu. Gençlere ve genç çiftlere yönelik bir otomobil olan Corsa, 2011 model yılı için makyajlanarak yeni farlara ve radyatör ızgarasına kavuşmasının yanı sıra renk seçeneklerine de sahip oldu. Bu haliyle eskisinden daha albenili görünen otomobilin iç mekanıysa eskisinden pek farklı değil.

Ön ve arka koltukta seyahat edenlere gayet rahat ve tatminkar bir yaşam alanı sunan otomobilde orta konsoldaki düğmeler kolay kullanımlı. Arkadan ısıtılmalı müzik sistemi ve klima kumandaları özellikle gece şık bir ambiyans yaratıyor.

Daha ekonomik

Test otomobilimizin en öne çıkan özelliği kuşkusuz ekonomik tüketim değerleri. Test aracımızda bulunan 1.3 CDTI

EcoFlex motor ürettiği 95 HP ile eskisinden 5 HP daha güçlü. Bununla birlikte ekonomi sağlamak için motor yazılımı değiştirilmiş, aerodinamik optimize edilmiş (araç yere 20 mm yaklaştırılmış ve hava girişleri elden geçirilmiş), daha uzun oranlı son dişli kullanılmış. Ve tabii Start/Stop sistemini de unutmamak lazım. Otomobille sıkışık trafikte ilerlerken durulduğu zaman motor otomatik olarak stop ediyor ve motor devir sayacı Autostop bölgesinde duruyor. Yol açıldığı zaman vitese takmak için debriyaja basıldığında motor tekrar aktif hale geliyor. Bu özelliği konsoldaki eco butonu ile devre dışı bırakmak mümkün. Aracın Autostop sisteminin aktif olabilmesi için emniyet kemerinin takılı, kapıların tamamen kapalı, motorun ideal çalışma sıcaklığına gelmiş olması ve akünün şarj durumunun da iyi olması gerekiyor.

Kullanımı nasıl?

Eğimli A sütunları nedeniyle kötüleşen çapraz görüşü saymazsak gayet rahat. Elden geçirilmiş direksiyon ve süspansiyon sistemi daha konforlu bir kullanım sağlamış. Motor alt devirlerde biraz zayıf kalsa da 190 Nm'lik maksimum torkun 1750 d/d'de ortaya çıkmasıyla makul sayılabilecek bir çekiş sunuluyor. Otomobilin yol tutuşu iyi. Ama bu fiyattaki bir otomobilde bizce ESP standart donanımda olmalı.

OPEL CORSA KÜÇÜK SINIF BİR OTOMOBİL OLMASINA RAĞMEN ÖN VE ARKADA OTURANLAR İÇİN GAYET YETERLİ YAŞAM ALANI SUNUYOR. ÇİFT KATLI BAGAJ ZEMİNİ ÖZEL EŞYALARIN GİZLENMESİNE OLANAK TANIYOR. OTOMOBİLİN SİLÜETİ ESKİSİNDEN FARKLI DEĞİL.



Sonuç

Corsa 1.3 CDTI 95 HP EcoFlex Start/Stop gerçekten çok düşük tüketimli bir otomobil. Biz 500 km'yi bulan (yaklaşık 200 km'si şehiriçinde) kullanımımızda ortalama 5.1 lt/100 km'lik bir tüketim değeri elde ettik. Otoyolda deneme amaçlı yaptığımız ekonomik sürüşte ise zor-

lanmadan 3.5 lt/100 km'lik değerini yakaladık. Fakat 39.357 TL'lik fiyata sahip test aracımızın fiyatı (Start/Stop'suz 75 HP'lik 1.3 CDTI Corsa fiyatı 35.277 TL) benzer donanımına sahip ve yaklaşık 2 yıl önce halen "yeni" sayılan Astra Classic 1.3 CDTI 90 HP'nin 41.000 TL civarındaki fiyatına çok yakın.

**Opel Corsa 1.3 CDTI 95 HP EcoFlex Start/Stop****Fabrika verileri**

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	95HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	190 Nm @ 1750-3250 d/d
Maksimum hız:	177 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn
Bagaj hacmi:	285-1100 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3999 / 1737 / 1448 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	4.3 / 3.2 / 3.6 lt/100 km
Fiyat:	39.357 TL

+ Tüketim

- Fiyat

95 g/km **A**



MAKUL FİYATA FIAT TEKNOLOJİSİ

ISOTO, Fiat'ın 1.3 turbodizel motoruna sahip Tata Vista'yı, ABS'sizliğin haricinde "yeterli" sayılabilecek bir donanımla 23.990 TL'ye sunuyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Hintli üretici Tata Motors, bu yılın başında satışa sunduğu, B segmentinde yer alan yeni hatchback modeli Vista'yla "uygun fiyata sıfır kilometre otomobil" satın alabilmeyi mümkün kıldı. Benzinli modeli 20.990 TL, bu ayki testimize konuk olan dizel modeli ise 23.990 TL başlangıç fiyatına sahip olan Vista, tabir yerindeyse "ayağınızı yerden kesmeyi" hedefliyor.

Pratik kullanım sunuyor

Hem yüksek hızlardaki zayıf sürüş özellikleri hem de ABS'siz fren sistemi nedeniyle çoğunlukla şehir içinde kullanmanızı tavsiye edeceğimiz Tata Vista, küçük dış boyutlarıyla da bu söylediklerimizi doğruluyor. 3795 mm uzunluğundaki otomobil, kısa sayılabilecek boyuyla küçük park alanlarını ve dar sokakları kendine dert etmiyor. Otomobilin dönüş çapı da makul seviyelerde. 2470 mm'lik dingil mesafesi, B segmentinde yer alan bir otomobil için makul seviyede diz mesafesi sunuyor. 232 litrelik küçük bagaj ise, koltuklar öne katılınca 610 litreye kadar çıkıyor.

Sade kokpitte malzeme ve işçilik kötü

Tata Vista'nın iç mekânı son derece sade tasarlanmış. İlk göze çarpan, gösterge biriminin konsolun orta kısmında yer alıyor olması. Bu durum maalesef sürüş sırasında gözünüzü başka yere kaydırmanızı zorunlu kılıyor. Malzeme olarak sert plastiğin kullanıldığı otomobilde işçilik de kötü. Bazı kumanda birimleri çok kısa sürede yerinden çıkacakmış ya da bozulacakmış hissi veriyor. Ama 3 yıl/100.000 km boyunca garanti altında olduklarını da belirtelim. Her otomobili fiyatı çerçevesinde değerlendirme prensibimiz çerçevesinde, zaten Tata'dan yumuşak dokunuşlu malzeme ve üst düzey işçilik beklemediğimiz de aşikâr. Hatırlatmak gerekirse bu otomobilde öne çıkan konular fiyat ve motor. Az sayıdaki kumanda biriminin ergonomisinde bir sorun yok. Ön kısmı sökölüp takılabilen JVC ses sistemine (radyo, CD ve MP3 çalışıyor) yer verilmiş ve sadece önde hoparlör var (Aura donanımı). Önde ve arkada (bagajda) yer alan 12V



MALZEME VE İŞÇİLİĞİN KÖTÜ OLDUĞU TATA VISTA'DA DÖRT CAM ELEKTRİKLİ AMA AYNALAR MANUEL. ÖN KONSOLUN ORTASINDAKİ GÖSTERGE TABLOSU SADE.



soketler işlevsel. Aura donanımında dört cam elektrikli ama aynalar manuel. Dört cam yerine iki cam+aynaların elektrikli olmasını tercih ederdik. Araçta manuel de olsa klima bulunması önemli. Ön ve arka sis farları ise donanımı zenginleştiren öğeler. Bardaklık ve eşya gözü konusunda sıkıntı yok. Bagaj kapağı anahtarla ya da sürücü koltuğunun sol alt tarafındaki kolla açılabilir. Hala birçok farklı markada yer alan bu işleyişi hiçbir zaman sevmiyoruz. Aura donanımında 600 TL'ye satın alınan Stil Paketi'ndeki alaşım jantlar görüntüyü güzelleştirirken, arka park sensörü konforu artırıyor. Direksiyon simidinde sadece yükseklik ayarı var, derinlik ayarı bulunmuyor. Kapaklı torpido gözü yeterince geniş, kapı içindeki cepler ise çok dar. Yolcu koltuğunun altında yer alan çekmece faydalı bir donanım.

Google translate faciası

Babası Çeviri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı olan bir gazeteci olarak, yabancı dillerden Türkçeye yapılan çeviriler konusunda fazlasıyla hassasım. Tata Vista'nın güneş siperliğinin iç kısmındaki Türkçe uyarı yazısını (Türkçe denebilirse tabii) görünce sizlerle paylaşmadan edemedim. Bu paragrafı yazmamızın ve fotoğrafı yayınlamamızın, bu çeviri faciasının en kısa sürede düzeltilmesini sağlamasını diliyorum. Bizim düşüncemiz,

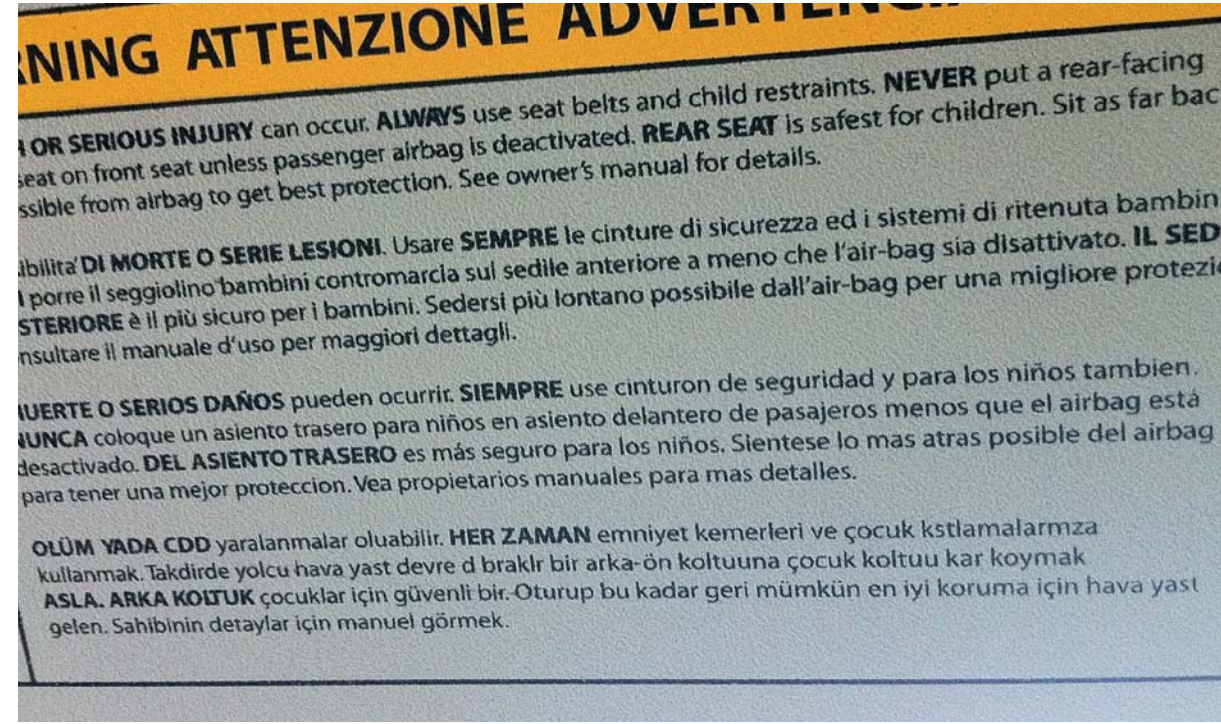
çevirinin ana üretici tarafından google translate programında yapıp siperliğe yazıldığı yönünde.

Motorla artı puan kazanıyor

Tata Vista'nın uygun fiyatından sonra övgüyü hak eden ikinci özelliği motoru. Fiat Grubu'nda 1.3 Multijet diye anılan, Tata'nın ise Quadrajet adını verdiği 1.3 litrelik 16 supaplı modern turbodiesel motor, Vista'da 73 HP güç (Fiat'ta 70 HP) ve 190 Nm tork üretiyor. İlk devirlerde fazla atak olmayan, ancak maksimum torkun alındığı 1750 d/d'de performanslı bir yapı sergileyen motor, 1190 g boş ağırlığa sahip Vista'yı rahatlıkla taşıyor. Bunu yaparken de düşük yakıt tüketimi sunmayı ihmal etmiyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi 4.9 lt/100 km, karbondioksit salımı ise 129 g/km. Bu değerler, Vista 1.3 Quadrajet'i cep ve çevre dostu yapıyor. Biraz gürültülü çalışan motorun sürücüye sunduğu maksimum hız ise 170 km/s. Aura donanımında ABS bulunmaması (Mystic'te standart), ayrıca direksiyon tepkilerinin yola gecikmeli yansması ve yumuşak süspansiyon ayarı, bu otomobille yüksek hızlara çıkmamak ve virajlara da hızlı girmek gerektiğini ortaya koyuyor.

Fiyat-donanımda iddialı

Vista'nın dizel motorlu versiyonu Aura donanımıyla 23.990 TL'ye satın alı-



SİPERLİKTEKİ UYARILAR MUHTEMELEN GOOGLE TRANSLATE KULLANILARAK TÜRKÇEYE ÇEVİRİLMİŞ VE KOMİK OLMUŞ. UMARIZ KISA ZAMANDA DÜZELTİLİR.



nabiliyor. Aynı motora sahip Fiat Palio Sole'nin benzer donanım sunan versiyonunun (Dynamic) fiyatı ise 25.636 TL. Yine B segmenti hatchback modellerden Dacia Sandero'nun 1.5 dCi motorlusu, benzer donanımda (Ambiance+Konfor Paketi) 26.300 TL tutuyor. Kısacası Vista'nın eli,

ilk önceliği fiyat olan müşteriler karşısında oldukça güçlü. Ama elbette önceliği fiyata verince; malzeme, işçilik, sürüş keyfi, yol tutuş gibi diğer bazı özelliklerden feragat etmek gerekiyor. Vista, işletme giderleri (yakıt, servis, yedek parça vb.) konusunda ise rakipleri gibi başarılı.



Tata Vista Aura 1.3 Quadrajet

Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	73 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	190 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	170 km/s
0-100 km/s:	-
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3795 / 1695 / 1550 mm
Bagaj hacmi:	232-610 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.4 / 4.0 / 4.9 lt/100 km
Fiyat:	23.990 TL

+ Fiyat-donanım oranı, yakıt tüketimi, Fiat motoru

- Malzeme ve işçilik kalitesi, sürüş özellikleri, ABS yok

“LÜKÜS” HAYAT

“Lüküs Hayat” operetini bilmeyeniniz yoktur. 1933 tarihli eserde apartmanlardan, lüks mobilyalardan, yağlı boya tablolarından, lüks otomobillerden bahsedilir. Günümüzün “Lüküs Hayat”ının bir parçası da Volkswagen Touareg olsa gerek.

Yazı ve video montaj: Emre Anamur
Kamera: Emre Anamur, Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Lüküs Hayat operetinden alıntı

*Şişli’de bir apartıman
yoksa eğer halin yaman
nikel-kübik mobilyalar
duvarda yağlı boyalar*

*iki tane otomobil
biri açık, biri değil
aşçı, uşak, hizmetçiler
dolu mutfak, dolu kiler*

Dünyanın çeşitli ülkelerinden gelen basın mensupları için uluslararası test sürüşü organizasyonu Nisan 2010'da Antalya'da düzenlenen yeni Volkswagen Touareg (ilk sürüş yazımızı Mayıs 2010 sayımızda yayınlamıştık), ülkemizde Haziran 2010'da satışa sunuldu. Mayıs 2011 sayımızda ise nihayet test aracına ulaştık ve videolu sürüş izlenimini yayınlıyoruz.

O bir Volkswagen

Yeni Touareg, belirli tasarım öğelerini bünyesinde barındıran ve fazla risk alınmamış görünümüyle Volkswagen ailesinin bir mensubu olduğunu ortaya koyuyor. Sonuçta VW tasarımcılarının yeni jenerasyona geçişlerde bile araçların genel tasarım anlayışını fazla değiştirmediklerini biliyoruz. Aracın silüetinde ise; arkaya doğru gidildikçe omuz çizgisinin yükselmesi, tavan çizgisinin alçalması ve bunlarla birlikte arka camın küçülmesi nedeniyle göze çarpan bir değişim var. Hem yandan hem de üstten kısılarak küçültülen arka cam, geri görüşü olumsuz etkiliyor (Bu noktada geri görüş kamera-



İÇ MEKAN LÜKS BİR OTURMA ODASI GİBİ. SÜSPANSİYON HAVALI! BİLGİ VE KUMANDA EKRAN DOKUNMATİK. ŞANZİMAN 8 İLERİ.





ÖN KOLTUKLAR UZUN YOLCULUKLARA HAZIR. BAGAJ VE KOLTUKLAR ELEKTRİK KUMANDALI.



sına duacıyız). Eski Touareg'den 41 mm daha uzun, 12 mm daha geniş ve 17 mm daha alçak olan araç 4795 mm uzunluğa, 1940 mm genişliğe ve 1709 mm yüksekliğe sahip. Aerodinamik bir karosere kavuşan otomobilin rüzgar direnç katsayısı ise 0,35 Cd. Eskisinden 208 kg daha hafif olan yeni Touareg'in bagaj hacmi 580 ile 1642 litre arasında değişiyor.

İç mekânda "Lüks hayat"

Kabul etmeliyiz: VW Touareg pahalı bir araç. Baz fiyatı 76.900 Euro + 2469 TL (Motorlu Taşıtlar Vergisi ve plaka masrafı). Buna bir de zorunlu trafik sigortası ekleniyor. Ayrıca bu tür bir araca sahipken bir de kasko sigortası yaptırmanız gerekir bence. Bu sayfalarda gördüğünüz ve üzerinde birçok opsiyonel donanım bulunan test aracının fiyatı ise 118.296 Euro + 2469 TL + zorunlu trafik sigortası + kasko. Bu kadar çok paraya İstanbul'da yepyeni bir ev bile alabilirsiniz. Kısacası Touareg'in kokpitine girerken, aynı zamanda lüks bir hayata da adım atıyorsunuz. Zaten iç mekân da bu durumun hakkını veriyor. Yüksek kalitedeki malzeme ve buna eşlik eden işçilik, rahat ve konforlu koltuklar, geniş ve ferah bir oturma düzeni (arka ortada oturan kişi için geçerli değil-zeminde yükselti var), önde ve arkada oturanlar için ayrı klima ayarları ve bol miktardaki eşya gözü ve bardaklık, iç mekânı lüks ve konforlu kılıyor.

Yeni versiyonda orta konsolun eskisi gibi dik değil de daha yatay bir açıyla aşağıya doğru inmesi, hem tasarım hem de işlevsellik anlamında daha başarılı olmuş. Eskisinden daha küçük boyutlu direksiyon simidi de, kullanım kolaylığı ve sürücü emirlerine verdiği direkt tepkilerle öne çıkıyor.

Türkiye'de tek motor seçeneği var

Yeni Touareg ülkemizde sadece 3.0 lt V6 TDI 240 HP motorla satışa sunuldu. Avrupa'daki diğer seçenekler ise 3.6 V6 280 HP, 3.0 V6 TDI 204 HP, 4.2 V6 340 HP ve 3.6 Hybrid 380 HP. 3.0 litrelik V6 TDI motor 240 HP güç ve 2000-2250 d/d aralığında 550 Nm tork üretiyor. Araca 218 km/s'lik maksimum hız sağlayan motorun 0-100 km/s performansı ise 7.8 saniye. Ortalama yakıt tüketimi 7.4 lt/100 km olan Touareg, bunu yeni tasarım sayesinde azalan rüzgar direnç katsayısının yanı sıra 208 kg azalan ağırlığa (mevcut 2174 kg), yeni şanzımana, Bluemotion teknolojisine ve Start&Stop sistemine borçlu. Yeni Touareg'in karbondioksit salınımı ise E harfine denk geliyor: 195 g/km.

8 kademeli otomatik şanzımanlı ilk SUV

Yeni Touareg, 8 kademeli otomatik şanzımana sahip ilk SUV olarak tarihe geçti. Hızlı ve sarsıntısız vites değiştiren şanzıman, istendiğinde sürücü ta-



ISITMA FONKSİYONUNA SAHİP ARKA KOLTUKLAR RAHAT, GENİŞ VE KONFORLU.



rafından da kumanda edilebiliyor. Araca konforun yanı sıra istendiğinde sportif bir sürüş keyfi de katan şanzımanda keşke direksiyon simidine entegre vites değiştirme kolcukları da olsaydı. İşte o zaman büyük bir SUV'da olduğunuzu unutup, kendinizi performanslı bir spor otomobilde hissedebilirdiniz.

On-road ya da off-road fark etmiyor

Yeni Touareg'i ister kaymak asfaltta, ister bozuk yollar ya da off-road'da kullanabilirsiniz. O günümüzün trendi olan SUV görünümlü crossover'lardan değil. Gerçek ve büyük bir 4x4. Bu kadar para verip de Touareg satın alınca araziye girer misiniz o ayrı bir konu tabii ki. Benim olsa girmezdim açıkçası. Ama biz sizin için girdik ve videoda da izleyebileceğiniz gibi sudan da geçtik. 7049 Euro karşılığında satın alınan havalı süspansiyon sistemi (test aracımızda vardı), otomobilin yerden yüksekliğini arttırabilmenize olanak tanıyor ve bu sayede, zaten standart konumda bile başarılı olan yaklaşma, rampa ve uzaklaşma açılarını daha da iyileştirmiş oluyorsunuz. Gelişmiş teknoloji ürünü sürüş destek sistemlerinin de yardımıyla, zor hava koşulları ve bozuk zeminler (tabii bir de uygun lastiklere sahipseniz) sizi durdurmuyor. Ama elbette Touareg'in arazi yetenekleri sınırsız değil. Durağandan start almak zorunda olduğumuz (geriden hız



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



kazanarak gelinemeyen) ıslak çim zeminine sahip dik bir tırmanışı, tüm çabalarımıza rağmen gerçekleştiremediğimizi belirtelim.

Opsiyonlar yeni bir otomobil parası

Yeni Touareg'in baz fiyatı 76.900 Euro. Test aracımızdaki ise 118.296 Euro. Yani arada 41.396 Euro fark var. Bu da aracımızdaki opsiyonların toplamı. Örneğin sadece opsiyonlara verdiğiniz bu paraya sıfır kilometre 2.0 lt dizel otomatik bir Chevrolet Captiva satın alabilirsiniz. Ama elbette onda bu kadar teknoloji, donanım, lüks ve prestij olmayacaktır.

Rekabet çok zorlu

Touareg; yepyeni tasarımı, teknolojik özellikleri, performanslı motoru, lüks ve kaliteli iç mekânı, hem asfaltta hem de off-road'da yol alabilen gerçek bir 4x4 olması, opsiyonlarla zenginleştirilebilen yüksek donanım özellikleri ve bir SUV'da dünyada ilk kez sunulan 8 kademeli otomatik şanzımanı ile övgüyü hak ediyor. Geçen yılın Haziran ayından Mart 2011 sonuna kadar 248 adet satan Touareg'i almayı düşünenlerin; "Lüks Hayat"ın premium temsilcileri olan Range Rover Sport, Range Rover Sport, Land Rover Discovery, Porsche Cayenne, Audi Q7, Mercedes-Benz ML, Infiniti FX, BMW X5 ve BMW X6 gibi modellere de göz gezdirmelerini tavsiye ediyoruz.

**Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI Bluemotion Tiptronic****Fabrika verileri**

Motor:	2967 cc, 6 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	8 kademeli otomatik
Maksimum güç:	240 HP @ 4000-4400 d/d
Maksimum tork:	550 Nm @ 2000-2250 d/d
Maksimum hız:	218 km/s
0-100 km/s:	7.8 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4795 / 1940 / 1709 mm
Bagaj hacmi:	580-1642 lt
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):	8.8 / 6.5 / 7.4 lt/100 km
Baz fiyat/Test aracının fiyatı:	76.900 Euro/118.296 Euro

- + Performans, şanzıman, direksiyon, teknoloji
- Opsiyonlarla artan fiyat, küçük arka cam, emisyon

195 g/km



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

ÇİFTE AVANTAJ

Çift kavramalı otomatik şanzımana kavuşan Renault Megane Hatchback 1.5 dCi, yeni şanzımanla birlikte 5 HP de güç artışı yaşayarak iki avantajı birarada sunmaya başladı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Volkswagen'in 1.6 TDI DSG ile yarattığı küçük hacimli dizel motor ve çift kavramalı otomatik şanzıman kombinasyonuna en güzel cevap Renault'dan geldi: "1.5 dCi EDC". İlk etapta Fluence ve Megane HB modellerinde yer verilen bu altın karışım, daha sonra markanın diğer modellerine de genişletilecek.

Konfor ve ekonomi birarada

Renault'nun yeni çift kavramalı otomatik şanzımanı EDC, sadece 1.5 dCi motora entegre edilmiş durumda. Uzun yıllar boyunca Renault, Nissan ve Dacia'nın çeşitli modellerinde başarısını kanıtlamış olan bu motorun 105 HP'lik versiyonu, 5 HP artışla 110 HP'ye çıkartılmış. 240 Nm'lik maksimum tork değerinde ise bir değişiklik bulunmuyor. Küçük hacimli dizel motorda otomatik şanzıman konforunu yaşatan 1.5 dCi EDC, sunduğu düşük yakıt tüketimiyle de övgüyü hak ediyor.

4000 TL fiyat farkı var

Megane HB'yi ele aldığımızda manuel şanzımanlı 1.5 dCi 105 HP ile EDC şanzımanlı 1.5 dCi 110 HP arasında 4000 TL fiyat farkı var. Bu fiyat farkı ilk etapta fazla gelse de, eğer aracı uzun süre kullanacaksanız, bizce elde edilecek ekstra konfor nedeniyle makul bir değer. 1.5



4000 TL FARKLA SATIN ALINAN EDC ŞANZIMANLI VERSİYON, KONFORU VE DÜŞÜK YAKIT TÜKETİMİYLE GÖZ DOLDURUYOR.





**SPORTİF GÖSTERGELER
RAHAT OKUNUYOR.
HAVALANDIRMA KANALI
KAPATILAMIYOR.**



**KEŞKE KLİMA
KONTROLLERİ ALTTA,
SES SİSTEMİ ÜSTTE
OLSAYDI.**



dCi EDC'nin, manuel versiyondan daha düşük yakıt tüketmesi de cabası (ortalamada -0.1 lt/100 km, şehir içinde -0.3 lt/100 km). İki otomobilin maksimum hızları aynıyken, manuel şanzımanlı versiyon 0'dan 100 km/s'ye EDC'den 0.3 saniye daha çabuk çıkıyor. Öte yandan manuel şanzımanlı model Euro4, EDC ise Euro5 emisyon normlarını karşılıyor ve kardeşinden kilometrede 6 gram daha düşük karbondioksit salımına sahip.

Çift kavramayla gelen konfor

Renault'nun yeni 6 kademeli otomatik vites kutusu olan EDC (Efficient Dual Clutch), kuru tip çift kavramalı şanzıman teknolojisine sahip. Bu şanzımanda iki kavrama var ve biri 1., 3. ve 5. viteslere, diğeri ise 2., 4., 6. ve geri vitese kumanda ediyor. Dişliler dört mil üzerinde taşıyor: İki adet konsantrik grup mili, iki adet de kamalı mil. Bir işlemci tarafından kumanda edilen elektrikli iticiler

ise senkromeçlerle kavramaları yönetiyor. Bu teknik ayrıntıların Türkçe mealise şu: Siz sadece gaz ve fren pedallarını yönetirken, şanzımanın o an bulunduğu vitesin bir altındaki ve bir üstündeki vitesler her an hazır şekilde bekliyor ve ihtiyaç anında milisaniyeler içinde sarsıntısız bir vites geçişi gerçekleşiyor. Öte yandan, eğer "vites geçişleri benim kontrolümde olsun" dersanız de, vites kolu önce sola çekip manuel konuma alıp, sonra kolu ileri iterek-geri çekerek vitesleri manuel olarak da değiştirebilirsiniz. Viteslerin sarsıntısız ve hızlı olarak değişmesi, otomobilin dik yokuş yukarı kalkışlarda geri kaymaması, EDC'nin övgüyü hak eden özellikleri arasında sayılabilir.

Tasarımı güzel, kullanımı keyifli

Megane III HB, 2008 yılından bu yana yollarda olan bir otomobil olduğu için, test yazımızın büyük bir kısmını EDC



şanzımana ayırdık. Ancak kısaca bahsetmek gerekirse, Türkiye'de üretilen Megane HB, gerek iç ve dış tasarımı, gerekse keyifli sürüş özellikleri nedeniyle başarılı bir otomobil. Bagajının yüksek yüklemeye eşiği, iç mekândaki bazı küçük ergonomik sorunlar (hız sabitleyici ve sınırlayıcının yeri, ön-orta havalandırma kanalının kapatılamaması, ses sistemi kumandalarının aşağıda klima kumanda biriminin yukarıda olması), arka gö-

rüş açıları vb. haricinde önemli bir sorun yaşatmayan otomobil, EDC versiyonunun da satışa sunulmasıyla birlikte kompakt sınıfın en iddialı hatchback modellerinden biri konumuna geldi. Direksiyon tepkileri hızlı ve net, yol tutuşu başarılı olan Megane HB EDC, standart donanımında bulunan ABS, AFU (Fren Destek Sistemi), CSV (Viraj Dönüş Kontrolü), ASR, ESP ve altı havayastığıyla da son derece güvenli bir araç.

Baz fiyatı 48.600 TL

Renault Megane HB EDC, Expressi-on donanımından itibaren satışa sunuldu ve baz fiyatı 48.600 TL. Otomobilin Sport Edition (50.100 TL), Dynamique (52.100 TL) ve Privilege versiyonlarını da tercih etmek mümkün. Direkt rakip olan VW Golf 1.6 TDI 105 HP DSG'nin baz fiyatı (Trendline) ise 51.700 TL. Comfortline 56.500 TL, Highline ise 59.500 TL'ye satılıyor.



Renault Megane Hatchback 1.5 dCi 110 HP EDC

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	11.7 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4068 / 1765 / 1600 mm
Bagaj hacmi:	368 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.2 / 4.0 / 4.4 lt/100 km
Baz fiyat (Expression):	48.600 TL
Test aracının fiyatı (Dynamique):	52.100 TL

- + Tüketim, çift kavramalı otomatik şanzıman, donanım
- Geri görüş, ön-orta havalandırma kanalları kapatılamıyor

114 g/km **B**

SADELiĞİ DEVAM EDİYOR

Makyajlı Fabia, fazla bir değişime uğramadan sade görünümlü otomobil imajını sürdürüyor.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Volkswagen Grubu'nu arkasına aldıktan sonra kalite olarak çitayı yükselten Skoda'nın Fabia ailesi, geçirdiği makyaj operasyonunun ardından sadeliğini korumaya devam ediyor. B sınıfında tüketicilere ucuz alternatif sunan Fabia, yeni görünümüyle özellikle bayanların ve genç sürücülerin ilgisini çekmeye aday görünüyor.

Tasarımda sadelik göze çarpıyor.

Skoda Fabia'nın tasarımını her ne kadar sade olarak nitelendirdiysek de fazla iddialı görünüme sahip olmayan çizgileriyle göze batmak istemeyen sürücüler için iyi bir alternatif olarak düşünülebilir. Bu yeni makyajla otomobilin tavanında ve ön panjurunda küçük çaplı değişiklikler göze çarpıyor. Tamponlarda da ufak dokunuşlar yapılmış. Ön panjurdaki kromajın arttırılması ile birlikte farlar ve sis farları da eskiye nazaran daha büyümüş. Skoda Fabia, bu makyaj operasyonuna rağmen sınıftaki rakipleri VW Polo, Fiat

Grande Punto ya da Peugeot 207 gibi iddialı dış görünüşe sahip modellere nazaran vasat kalmaktan kurtulamıyor.

İç mekândaki detaylar basit

Otomobilin sürücü koltuğuna oturduğunuz andan itibaren sizi oldukça sade ve anlaşılır bir görünüme sahip olan ön konsol karşılıyor. Bu konsoldaki kumanda düğmelerinin yerleşimi gayet rahat ve kullanışlı bir şekilde konumlandırılmış. Direksiyon simidi ele iyi oturuyor. Çift renkli olan orta konsolda vitesin önünde eşyalarınızı koyabileceğiniz bir boşluk bulunuyor. Otomobilin müzik sisteminde aux girişi yer almasına rağmen USB yer almıyor. Konsolun üst kısmındaki plastik kalitesi makul seviyede görünürken diğer yerler için aynı şeyi söylemek mümkün değil. 300 litrelik bagaj hacmi koltuklar yatırıldığında 1163 litreye kadar genişleyebiliyor. Skoda Fabia'nın arka koltuğu yeterli bir diz mesafesini sunuyor. Ayrıca otomobilin yük-



sek tavanı sayesinde uzun boylu yolcular için de sıkıntı verecek bir durum yaşanmıyor. Otomobilin ön koltuklarının yan desteği ise çok başarılı değil.

Motor üst devirlerde iyi

Skoda Fabia'da Volkswagen'in 1.4 litrelik çok noktadan enjeksiyonlu atmosferik motoru bulunuyor. 5000 d/d'de 85 HP güç üreten bu motor, 3800 d/d'den itibaren 132 Nm tork barındırıyor. 0-100 km/s hızlanmasında 12.3 saniyeye ihtiyaç duyan motordan maksimum verimi alabilmek için onu yüksek devirli kullan-

mak gerekiyor. Bu durum ekstra yakıt tüketimini de beraberinde getiriyor. Otomobilin yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 6.5 lt/100 km olarak belirtilmiş. 5 ileri manuel şanzımanın geçişleri oldukça sert ve kemikli.

Sürüş özellikleri vasat

Otomobilin yapısal olarak sade ve iddiasız olan görünümü sürüş özelliklerine de yansımış görünüyor. Yumuşak süspansiyon sistemi sürücüsüne konforlu bir kullanım hissi veriyor. Darbeleri iyi emen sistem otomobilin başlıca artıla-

rından biri olarak göze çarpıyor. Ancak bu konfor, yol tutuştan çalıyor ve hızlı girilen virajlarda otomobil kolaylıkla çizgisinden sapabiliyor. Buna rağmen daha önceki Fabia'da olduğu gibi, makyajlanan yeni versiyonda da aracın iç ses izolasyonu çok başarılı değil. Otomobilin motor devri arttıkça içeri gelen ses seviyesi rahatsızlık veren seviyelere ulaşabiliyor. ESP sistemi Fabia'da opsiyonel olarak tercih edilebiliyor. Ön ve arkalar da disk olan fren sistemi Fabia'yı güvenli bir şekilde ve makul bir mesafede durduruyor.

Sadelik isteyenler için ideal

Skoda Fabia 1.4 Ambiente, 85 HP gücündeki benzinli motoru, sade görünümü ve makul seviyelerdeki performansı ile özellikle genç ve bayan sürücüler için bir alternatif olabilir. Özellikle fazla ilgi çekmeyen, gösteriştan uzak, kendi halinde bir otomobil isteyen kullanıcıysanız Skoda Fabia'yı da incelemenizi öneririm. Daha az tüketen bir Fabia isterseniz 70 HP'lık 1.2 TSI ya da 90 HP'lık 1.6 dizel motorlu alternatiflere de yönelebilirsiniz.

Skoda Fabia 1.4 Ambiente

Fabrika verileri

Motor:	1390 cc, 4 silindirli, 8V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	85 HP @ 5000 d/d
Maksimum tork:	132 Nm @ 3800 d/d
Maksimum hız:	174 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4000 x 1642 x 1498 mm
Bagaj hacmi:	300 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.3/5.4/6.5 lt/100 km
Baz fiyat:	27.570 TL

- + Kullanımı rahat orta konsol, süspansiyon, sade tasarım
- Yüksek kabin içi ses seviyesi, performansı yetersiz motor

139 g/km

C



**İÇ MEKAN SADE
TASARLANMIŞ.
KAPAKLI ÇİFT
TORPİDO
İŞLEVSEL.**

**FABIA'NIN KONFOR ODAKLI YUMUŞAK
SÜSPANSİYONU YOL TUTUŞTAN
ÇALIYOR.**



Dacia Duster 1.5 dCi 4x2 Laureate

Otomobilleri sadece fotoğraflar, fotoğrafların altına yazdığımız bilgiler ve renklerle değerlendirdiğimiz foto test disiplininin bu ayki konuğu, Dacia Duster 1.5 dCi 4x2 laureate.



SÜRÜCÜ KOLTUĞUNDA YÜKSEKLİK AYARI BULUNUYOR.



CROSSOVER SINIFINA UYGUN FİYATLI VE HIZLI BİR GİRİŞ YAPAN DUSTER'IN YERDEN YÜKSEK KAROSERİ HOŞ BİR TASARIMA SAHİP.



FAR YÜKSEKLİK AYARI ÇEVİRMELİ BİR BUTON.



ELEKTRİKLİ AYNALARIN KUMANDA BİRİMİ ZOR ULAŞILABİLEN BİR YERDE.

RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

KİŞİYE GÖRE DEĞİŞİR

OLUMSUZ - KÖTÜ



ARKA KOLTUKTAKİ DİZ MESAFESİ YETERLİ.



ARKA TASARIMI BEĞENEN DE
VAR, BEĞENMEYEN DE.



KAPAKLI TORPİDO BÜYÜK VE
DERİN.



5 İLERİ MANUEL ŞANZIMANIN
GEÇİŞLERİ ÇOK NET DEĞİL.

4X2 VERSİYON BİLE, YERDEN YÜKSEK YAPI SAYESİNDE
HAFİF ARAZİDE BAŞARIYLA İLERLİYOR.





KOKPİT SON DERECE SADE TASARIMLI. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLI YETERLİ. MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ İSE VASAT.



GÖSTERGELER VE YOL BİLGİSAYARI OKUNAKLI.



AUX GİRİŞLİ SES SİSTEMİ RADYO, CD VE MP3 ÇALIYOR.



DÖRT KADEMEYE SAHİP KLİMA ELEKTRONİK DEĞİL.



SES SİSTEMİNİN KUMANDASI RENAULT'DAN ALINMIŞ.



DUSTER'İN 475 LİTRELİK BAGAJI 1636 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.



BAGAJ AÇMA BUTONU ÇOK SERT, TIRNAK KIRABİLİYOR.



BAGAJ KAPAĞI YÜKSEK AÇILIYOR.



FİSKİYE, SİLECEĞİ ÇALIŞTIRMİYOR.



ALAŞIM JANTLAR STANDART.

Dacia Duster 1.5 dCi 85 HP 4x2 Laureate

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	85 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1900 d/d
Maksimum hız:	155 km/s
0-100 km/s:	13.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4315 / 1822 / 1695 mm
Bagaj hacmi:	475-1636 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.7 / 4.9 / 5.1 lt/100 km
Laureate donanımı baz fiyat:	38.500 TL

135 g/km



e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

Lütfen e-otodergi sayılarını ve Test Yıllığı gibi özel sayılarımızı sadece bu web sitelerinden ya da "duyuru@e-otodergi.com", "duyuru1@e-otodergi.com" gibi "@e-otodergi.com" çıkışlı mail adreslerinden gönderdiğimiz linklerden indiriniz.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti., diğer web sitelerinden ya da linklerden indireceğiniz e-otodergi adlı pdf dosyaların orijinal ve virüssüz olduğunu garanti etmemektedir.

Önemle duyurulur.

Bu Formula1 İstanbul'dan gider

2005 senesinde düzenlemeye başladığımız ve her sene de ilgi açısından daha da düşen Formula1 İstanbul GP'si büyük ihtimalle bu sene ülkemizde son kez yapılacak. Bunun nedeni ise şampiyonayı düzenleyen Bernie Ecclestone'un her sene yarış başına 13,5 milyon dolar olan fiyatı bir anda 26 milyona yükseltilmesi. Spordan Sorumlu Devlet Bakanı Faruk Özak ve GSGM Genel Müdürü Yunus Akgül'ün yaptıkları açıklamalarda istenen bu paranın verilmesinin mümkün olmadığı belirtildi. Hatta Yunus Akgül, Ecclestone'un bu tutumunu köy pazarlığına benzetmişti.

Öncelikle belirtmeliyim ki ben şahsen 2005'ten beri göreceğimi gördüm. Ülkemiz insanının motorsporlarına bakış açısı değişmediği sürece pistin tribünlerinin dolu olduğu yarışları İstanbul Park'ta görmek mümkün değil. Hatamız, ilk başta daha toplumumuzu spora sevdirmeden Formula 1 pisti yapmak gibi bir maceraya girmekle başladı. 400 milyon dolar gibi uçuk bir bütçeyle yapılan bu piste verilen paralarla yurdun dört bir yanına İzmir Ülkü ya da Kocaeli Körfez gibi daha düşük maliyetli pistler yapıp halkın ilgisi sağlanabilirdi. Bu yapılmadı, İstanbul Park ortaya çıktıktan sonra Moto

GP, DTM, WTCC, Le Mans Series gibi yarışlar da ilk başta ülkemize gelmesine rağmen bütün bunların hepsi teker teker elden kaçırıldı. Bernie Ecclestone'a pistin işletmesi verildikten sonra pistin Türk insanına, medyasına ve sporcusuna sunulması oldukça zor hale geldi. İşin doğrusu, bu pistin yarışların yanı sıra müzik festivalleri (O da sadece bir kez yapılabildi), toplantı gibi aktivitelere açılıp sürekli işleyen ve gelir elde eden hale getirilmesi olurdu. İnsanların F1 yarışlarına gelememesinin en büyük nedenlerinden biri de yüksek bedelli bilet fiyatlarıydı.

Son anda değişen bir şey olmazsa bu sene Formula 1 macerası sona erecek. Benim daha da çekindiğim konu ise 2-3 yıl içinde pistin yıkılıp yerine konutların yükselmesi. Umarım böyle bir olaya tanıklık etmeyiz.

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Bonus Parkur hızlı başladı

Bonus Parkur Racing, 2011 sezonunun ilk yarışı olan Ege Rallisi'ni, Skoda Yüce Auto destekli Burak Çukurova-Ünal Tezel ikilisiyle kazanırken, takımın tecrübeli ekibi Ercan Kazaz-Serdar Kurbanzade üçüncülüğü elde etti.

Kısa adı EOSK olan Ege Otomobil Sporları Kulübü tarafından 30 Nisan-1 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Ege Rallisi, Skoda Yüce Auto desteğinde Bonus Parkur Racing adına yarışan Burak Çukurova-Ünal Tezel ekibinin birinciliğiyle sonuçlandı. Rallinin ilk gününü lider tamamlayan ve ikinci gün rakipleriyle dişe diş bir mücadele sergileyen Çukurova, 10 özel etabın altısında en iyi zamanı kaydederek Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ekibinin 37,9 saniye önünde zirvenin sahibi oldu.

Bonus Parkur Racing Takım menajeri Ercan Kazaz da, tecrübeli co-pilotu Serdar Kurbanzade ile sezonun ilk yarışında Mitsubishi Lancer Evo IX'un direksiyona geçti. Uzun süre sonra ilk kez asfalt bir rallide start alan şampiyon pilot, Ege Rallisi'ni

üçüncü sırada tamamlarken, ayrıca Bonus Parkur Racing'e de takımlar birinciliği için önemli puanlar kazandırmış oldu. Tissot, Sonax ve Atv haber desteğinde Ford Fiesta ST ile yarışan Burcu Burkut Erenkul-Ceren Ergun ikilisi, yarışı bayan pilotlar kategorisi ikincisi olarak tamamlayarak şampiyona için puanlar kazanmış oldu. Garanti Bonus ana sponsorluğunda, Unifree Dutyfree, Dexter, Ravika, Technospray, AEK Weld ve DMack katkıları ile mücadele eden Bonus Parkur Racing sezona hızlı bir giriş yapmış oldu.



Vettel 2'de 2 yaptı

F1 sezonunun ikinci yarışı olan Malezya GP'sinde de Sebastian Vettel zafere ulaşarak rakiplerine zirve şansı tanımadı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Geçen yılın şampiyon pilotu Sebastian Vettel, yarışın büyük bir bölümünde KERS problemi ile yarışmasına rağmen, rahat bir galibiyet kazanarak Sepang Pisti'nde podyumun tepesine çıktı. Vettel'in ardından podyumda 2'lik basamağına başka bir şampiyon isim olan Jenson Button çıktı. Sezona yeni renk-

lerinde başlayan Renault ise ilk yarışta Vitaly Petrov'un yaptığı 3'lük sürprizinin ardından, Sepang'da da Alman pilotu Nick Heidfeld'le yine podyuma çıkmanın sevincini yaşadı. Yarışın son turlarında kendisini yakından takip eden Mark Webber'in üçüncülük mücadelesine başarılı bir savunmayla cevap veren He-



Yarışı ikinci sırada noktlayan Jenson Button, elde ettiği sonuçtan memnun olduğunu açıkladı.



Nick Heidfeld, uzun bir aranın ardından kendisine podyumda yer buldu.



Red Bull'dan Mark Webber yarışı dördüncü sırada noktladı.

idfeld, uzun bir aranın ardından ilk kez podyuma çıkmayı başardı. Sezona zirveyi zorlayan başlangıç yapamayan Ferrari pilotları ise 5. ve 6. sıraların sahibi oldu. Fernando Alonso'nun podyum mücadelesi verdiği sırada Hamilton'ın arkasına çarpması sonucu ön kanadı kopunca, eski takım arkadaşıyla giriştiği keyif verici mücadeleyi bırakıp pite girmek zorunda kaldı. Lewis Hamilton Sepang Pisti'nden 7.'likle ayrılırken, Sauber Ferrari'nin Japon pilotu Kamui Kobayashi ve Michael Schumacher de gene klasmanda 8. ve 9. sıralarda finişe gelerek Hamilton'u izlediler. Force India takımının İngiliz pilotu Paul di Resta da 10. sırada yarışı bitirerek puan barajında finişe

gelen son isim oldu.

Vettel: "2011'e mükemmel başladık"

Sezonun Avustralya'da yapılan ilk yarışının ardından Sepang'ta da bu sezon arka arkaya ikinci zaferini kazanan Sebastian Vettel, bu yıla mükemmel bir başlangıç yaptığını ifade etti. Vettel yarış sonrasında yaptığı açıklamada, "Her şeyden önce, bugün mutlu olmamız, bundan keyif almamız lazım. Bu ivmeyi koruyarak, bunu gelecek yarışa taşıyabiliriz. İkide iki yapmak bizim için mükemmel bir sonuç oldu. Bundan daha iyisi olmazdı. Fakat önümüzde çok uzun bir yol ve alınacak çok puanlar var. O yüz-



Fernando Alonso yarışın ardından aracının henüz Red Bull'lara yetişecek kadar hızlı olmadığını söyledi.



McLaren takımının İngiliz pilotu Lewis Hamilton yarışta zirveyi kovalamaktan uzaktı.



Sauber Ferrari'nin Japon pilotu Kamui Kobayashi finiş sekizinci sırada geldi.

den ayaklarımızı yere basmalıyız. Gidişat şu an için iyi görünüyor. Eğer bu sıkı çalışmanın ödülüyse, böyle çalışmak sorun değil." dedi. KERS'in problem çıkarmaya başlaması üzerine yarışın önüm-

li bir kısmında enerji geri dönüşüm sistemi olmadan mücadele etmek zorunda kalan Vettel, KERS'in startta çok işe yaradığını ve önde kalmasında önemli rol oynadığını ifade etti. Alman pilot "Açık-

çası bu plan dahilinde değildi. Ardından KERS geri geldi, yarış içinde önce çalışır durumdaydı, sonra ise kullanamadık. Üzerinde çalışmamız gereken bir konu. Eğer KERS olmadan start almış olsaydık,

farklı bir pozisyonda olurduk. Bize ihtiyacımız olan avantajı sağladı. Küçük bir problem yaşadığımız için sistemi devre dışı bırakmak zorunda kaldık" şeklinde konuştu.

Formula1 Malezya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.	Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	1:37:39.832
2.	Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+ 3.261
3.	Nick HEIDFELD	Renault	+ 25.075
4.	Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 26.384
5.	Felipe MASSA	Ferrari	+ 36.958
6.	Fernando ALONSO	Ferrari	+ 37.248
7.	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	+ 49.957
8.	Kamui KOBAYASHI	Sauber-Ferrari	+ 1:07.239
9.	Michael SCHUMACHER	Mercedes	+ 1:24.896
10.	Paul DI RESTA	Force India-Mercedes	+ 1:31.563

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot	Puan
1.	Sebastian VETTEL	50
2.	Jenson BUTTON	26
3.	Lewis HAMILTON	24
4.	Mark WEBBER	22
5.	Fernando ALONSO	20
6.	Vitaly PETROV	15
7.	Nick HEIDFELD	15
8.	Felipe MASSA	12

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.	Red Bull-Renault	72
2.	McLaren-Mercedes	50
3.	Ferrari	32
4.	Renault	30
5.	Sauber-Ferrari	14
6.	Mercedes	2
7.	Toro Rosso-Ferrari	1
8.	Force India-Mercedes	1

Vettel'in Hamilton'a hediyesi

McLaren takımının İngiliz pilotu Lewis Hamilton, sezonun üçüncü yarışı olan Çin GP' sinde zafere ulaşarak sezonun ilk galibiyetini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar





Yanlış pitstop stratejisinin kurbanı olup zaferi Hamilton'a kaptıran Sebastian Vettel aracından iner inmez lastiklerini dikkatle inceledi.



18'inci sırada start alıp finişte üçüncü sırada gelen ve podyuma çıkmayı başaran Mark Webber yarışın yıldızıydı.

İlk iki yarışı rakiplerine sağladığı ezici üstünlükle kazanan Red Bull pilotu Sebastian Vettel'in ise son turlarda lider durumdayken lastiklerinin bitmesi nedeniyle yavaşlayarak zirveyi Hamilton'a kaptırarak ikinci oldu. Red Bull'un ikinci pilotu Mark Webber ise 18. cepten başladığı yarışta rakiplerini teker teker geçerek podyuma 3. olarak çıkmayı başardı. Avustralyalı pilot, Jenson Button ve Nico Rosberg'in önünde üçüncü olarak Red Bull'a ikin-

ci podyumu getiren isim oldu. Lewis Hamilton'ın üç pit stop stratejisi, Vettel'in iki pit stopluk planından daha doğru olduğunu yarışın son turlarında kanıtladı. İngiliz pilot, yarışın bitimine doğru, lastikleri eskijen ve yavaşlayan Vettel'i geçmeyi başararak mutlu sona ulaştı. Ferrari pilotu Felipe Massa, altıncılığa razı kalmak zorunda kalırken, tek tesellisi takım arkadaşı Fernando Alonso'nun önünde yer almak oldu. Alonso yarışı, Michael

Schumacher'in önünde bitirirken, ilk iki yarışta Vitaly Petrov ve Nick Heidfeld ile podyuma çıkmayı başaran Renault ise Şangay Pisti'nde umduğunu bulamadı. Vitali Petrov, Kamui Kobayaşi'nin önünde 9. sırada yarışı tamamladı.

Hamilton yarışın ardından çok mutluydu

Sezonun ilk zaferini elde ederek yarışın sonrasında adeta mutluluktan uçtuğu-

nu söyleyen Lewis Hamilton: Ne zamandır tekrar burada olmayı bekliyordum. Gururluyum ve takımın azmine minnettarım. Zorlamaya devam edip daha da çok kazanmaya çalışacağım. Hamilton sıralama turlarında ekstra bir set yumuşak lastiği yedekte tutma kararının işe yaradığını belirtti. Kesinlikle sıralama turlarındaki stratejimiz işime yaradı. Diğerlerine göre daha taze yumuşak lastiklerim vardı. Aslında birçok etkenin bir ara-

ya gelmesiyle kazandım. Pitstoplar hari-kaydı, ayrıca araç muhteşem çalışıyordu. Hem lastiklerimi korumaya hem de tempo tutturmaya çalışıyordum. Önümdekiler ise sürekli geçişler yapmak zorundaydılar. Fabrikadaki tüm çalışanları

tebrik ediyorum. Araç inanılmazdı" dedi. İngiliz pilot aracında yaşanan yakıt sızıntısından dolayı diğer pilotlara göre gride daha geç gelmiş ve saniyeler kala cebine oturmuştu. Bu konu hakkında ise 'Pek endişelendiğimi söyleyemem. Ne oldu

tam olarak bilmiyorum, fakat bir parçayı çıkarttılar. Sadece 6 dakika kalmıştı ve ardından 2 dakika kaldı, neyse ki herşeyi çabucak hallettiler. Elbette böyle bir durumda sakın kalmak çok önemli. Zaten aracı vaktinde yetiştirdiler. Bence hala

önümüzde uzun bir yol var. Farkı kapatmak için çok çalışıyoruz. Yarış temposu olarak hemen hemen aynı seviyedeyiz, fakat sıralamalar için daha çok çalışmalıyız." açıklamasını yaptı.

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra.. Pilot..... Puan

1. Sebastian VETTEL	68
2. Lewis HAMILTON	47
3. Jenson BUTTON.....	38
4. Mark WEBBER	37
5. Fernando ALONSO	26
6. Felipe MASSA.....	24
7. Vitaly PETROV	17
8. Nick HEIDFELD	15

Takımlar Şampiyonası:

Sıra.. Takım Puan

1. Red Bull-Renault.....	105
2. McLaren-Mercedes	85
3. Ferrari.....	50
4. Renault.....	32
5. Mercedes.....	16
6. Sauber-Ferrari	7
7. Toro Rosso-Ferrari	4
8. Force India-Mercedes	4

Formula1 Çin GP'si Genel Klasmanı

Sıra.. Pilot Takım..... Zaman

1. Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	1:36:58.226
2. Sebastian VETTEL.....	Red Bull-Renault.....	+ 5.198
3. Mark WEBBER	Red Bull-Renault.....	+ 7.555
4. Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+ 10.000
5. Nico ROSBERG.....	Mercedes	+ 13.448
6. Felipe MASSA.....	Ferrari	+ 15.840
7. Fernando ALONSO	Ferrari	+ 30.622
8. Michael SCHUMACHER.....	Mercedes	+ 31.206
9. Vitaly PETROV	Renault	+ 57.404
10. Kamui KOBAYASHI	Sauber-Ferrari.....	+ 1:03.273



Jenson Button son turlarda Webber'in baskısına karşı koyamayıp podyuma çıkamadı.



Nico Rosberg bu yarışta da takımının podyum hasretini gidermeyi başaramadı.



Bu sezona iyi başlayamayan Ferrari takımı pilotları Massa ve Alonso yarışın ardından üzgündüler.



Son sözü Ogier söyledi

Dünya Ralli Şampiyonası'nın son yıllardaki en ilginç yarışlarından birine sahne olan Ürdün Rallisi'ni Sébastien Ogier kazandı. Jari Latvala, Ogier'in ardından sadece 0.2 saniye farkla ikinci oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Zaferi Ogier'e kaptıran Jari Latvala'nın burukluğu yüzünden okunuyordu.



Sebastien Loeb bu yarıştan aldığı üçüncülükle liderliğe yerleşti.



Kimi Raikkonen finişte altıncı sırada gelerek moral buldu.

Sezonun üçüncü ayağı öncesinde yaşanan lojistik ve güvenlik sorunları nedeniyle ekiplerin yarışın starttan kısa süre öncesinde Ürdün'e gelmesi nedeniyle ilk gün tamamen iptal edildi. Ürdün Rallisi'nde 15 Nisan Cuma günü altı, ikinci gün de sekiz olmak üzere toplamda 14 özel etap geçildi. 13'ü WRC olmak üzere toplamda 31 ekibin kayıt yaptırdığı Ürdün Rallisi'nde shakedown'larda en iyi zamanı Petter Solberg kaydetti. Olaylı başlayan Ürdün Rallisi'nin ilk gününü Citroen

pilotu Sébastien Ogier ilk sırada tamamladı. Yaklaşık 145 km uzunluğunda toplam üç etabın ikişer kez geçilmesinden oluşan ilk gün mücadelesi nefesleri kesti. Citroen ve Ford pilotları yine geleneği bozmayarak birbirlerine çok yakın farklarla gittiler. Günü Sebastien Ogier ve Sebastien Loeb ilk iki sırada noktalarlarken, Jari Latvala da Fransız rakiplerini takip etti. 16 Nisan günü koşulan rallinin son ayağında ise özellikle Sebastien Ogier ve Jari Latvala arasında büyük



Mikko Hirvonen Ürdün Rallisi'nde zirve mücadelesinden uzak kaldı.

bir kavgaya yaşandı. Rallinin son etabı olan Power Stage'e gelindiğinde yarış takip edenlerin adeta nefesleri tutulmuştu. Jari Latvala Ogier'in 0.5 saniye önündeydi. Son etapta Sebastien Ogier en iyi zamanı gerçekleştirirken genel klasmanda zafere ulaşmayı başarmıştı ve ikinci olan Latvala ile arasındaki fark sadece 0.3 saniyeydi. Bu sonuç şampiyona tarihinde daha önce 2007 sezonunda Yeni Zelanda'da Marcus Grönholm'un

Sébastien Loeb'ü 0.3 saniye ile geçmesi ile yaşanmıştı. Dört yıl sonra Sebastien Ogier bu rekoru tazelemiş oldu. Sebastien Loeb genç rakiplerinin ardından üçüncü olurken, bu sezon şanssızlıklardan yakasını kurtaramayan Petter Solberg yine makus talihinin kurbanı oldu. 17'nci etapta zıpladığı bir tepenin ardından spin atarak yol dışına uçan Norveçli pilot, otomobilini oturduğu kum-kaya tepesinden çıkaramadı ve yarışa veda etti.

Quesnel: "Sonuçtan memnunuz ama yarıştan değiliz"

Ürdün Rallisi'nde podyumun birinci ve üçüncü sıralarını ele geçiren Citroen takımı direktörü Olivier Quesnel yaptığı açıklamada "Her sene bir şeylerden dolayı sıkıntı yaşıyoruz. Bu sene lojistik anlamında çok ciddi pahalı ve yarışın bir tam gününe mal olan sorunlar yaşadık. Ayrıca etaplarda hemen hemen hiç seyirci yok. Açıkçası bunlardan memnun

değiliz. Gelecek senelerde bu bölgede yarış olmasa üzülmeyeceğimi söyleyebilirim." dedi. Quesnel ayrıca, Ogier'in son etapta saliselik galibiyetini ilk başta kavrayamadıklarını açıkladı. "Ogier'in zamanı geldiğinde çadırda bir sessizlik anı oldu. 3-4 saniye anlayamadık ki bir anda sevinç çığlıklarımız yükseldi. Ogier müthiş bir hafta sonu çıkardı. İnanılmaz bir galibiyet" şeklinde konuştu.



Start alan ekipler tarihi yapıda objektiflere toplu poz verdiler.



Bernardo Sousa S-WRC klasmanında birincilik kupasını aldı.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastien LOEB	74
2.....	Mikko HIRVONEN.....	72
3.....	Sebastien OGIER.....	69
4.....	Jari LATVALA.....	66
5.....	Petter SOLBERG.....	31
6.....	Mads OSTBERG.....	28
7.....	Matthew WILSON.....	22
8.....	Kimi RAIKKONEN.....	18
9.....	Federico VILLAGRA.....	12
10.	Henning SOLBERG	10

WRC Ürdün Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
1.....	Sebastien OGIER - Julien INGRASSIA.....	Citroen DS3 WRC	2:48:28.2
2.....	Jari LATVALA - Miikka ANTILA.....	Ford Fiesta WRC	2:48:28.4
3.....	Sebastien LOEB - Daniel ELENA.....	Citroen DS3 WRC	2:48:55.9
4.....	Mikko HIRVONEN - Jarno LEHTINEN	Ford Fiesta WRC	2:51:12.9
5.....	Matthew WILSON - Scott MARTIN.....	Ford Fiesta WRC	2:54:13.1

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
6.....	Kimi RAIKKONEN - Kai LINDSTROM.....	Citroen DS3 WRC	2:54:43.1
7.....	Federico VILLAGRA - J.Perez COMPANC	Ford Fiesta WRC	2:57:46.9
8.....	Khalid AL QASSIMI – Michael ORR.....	Ford Fiesta WRC	2:58:11.9
9.....	Denis KUIPERS - Bjorn DEGANDT	Ford Fiesta WRC	3:02:55.7
10.	Bernardo SOUSA - Antonio Costa	Ford Fiesta S2000	3:03:33.7



Lorenzo evinde yenilmedi

Jerez Pisti'nde düzenlenen Moto GP sezonunun ikinci yarısında evinde mücadele eden İspanyol Jorge Lorenzo zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar

M

MotoGP sezonunun en özel yarışlarından biri olan ve her sene büyük çekişmelere ve sürprizlere sahne olan İspanya ayağında bu sene de gelenek bozulmadı. Yarışa pole pozisyonunda başlayan ve sezonun Katar'daki ilk yarışından galibiyetle ayrılan Casey Stoner startla birlikte çok iyi bir çıkış yaparak liderliğe yerleşti. Altıncı tura kadar yarış Stoner'ın liderliğinde sürerken, Gresini Honda takımından Marco Simoncelli de çok iyi bir sürüş sergileyerek Avustralyalı sürü-

cünün ardından ikinci sıradaydı. İtalyan sürücü altıncı turda Stoner'ı geçmeyi başararak liderliğe yerleşmeyi başardı. Sezona Ducati ile iyi bir başlangıç yapmayan Valentino Rossi ise bu yarışta iyi bir performans sergileyerek üçüncü sıraya kadar yükseldi ve Casey Stoner'ı 2'lik için sıkıştırmaya başladı. İtalyanların efsane sürücüsü Stoner'ı geçmeye çalışırken kontrolünü kaybederek kayd ve Avustralyalı rakibini de düşürdü. Stoner bu kazanın ardından yarış dışın-

da kalırken, Rossi yarışa devam edebilirdi. Marco Simoncelli ise bu olayın ardından Lorenzo'nun iki saniye önünde kariyerinin ilk galibiyetine doğru gidiyordu. Fakat 12'nci turda ilk virajda yaşadığı high-side'in ardından pist dışına çıkarak yarış dışında kaldı ve zaferi avucu-

nun içinden kaçırdı. Simoncelli'nin abandonesinin ardından liderliği devralan Jorge Lorenzo yarışın kontrolünü eline alarak kendi evinde ateşli taraftarlarının tezahüratları altında sezonun ilk galibiyetine uzandı. Yarışın bitimine üç tur kala Yamaha takımının Amerikalı sürücüsü Ben

Spies'in ikinci sırada giderken kaza yapması ile Japon takımı muhtemel bir dubleyi kaçırdı. Böylece yarışta bir türlü istediği hızı yakalamayan İspanyol sürücü Dani Pedrosa ikinciliği elde etti. Ducati takımının 2006 sezonunun şampiyonu Amerikalı sürücü Nicky Hayden üçün-

cü sırada podyuma çıkmayı başarırken, bu sonucun kendisi için sürpriz olduğunu söylüyordu. Casey Stoner ile yaşadığı düşüşün ardından yarışa devam eden Valentino Rossi ise beşinci sıraya kadar yükselerek finişe gelmeyi başarırken, pit alanında Stoner'dan özür diledi.



Repsol Honda sürücüsü Dani Pedrosa, rakiplerinin hatalarını iyi değerlendirip evindeki yarışta 2. oldu.



Ducati sürücüsü Nicky Hayden podyumda oldukça mutluydu.

Kenan Sofuoğlu 16'ncı oldu

Ülkemizi bu sene Dünya Moto2 Şampiyonası'nda temsil eden sporcumuz Kenan Sofuoğlu sezonun 2. yarışından 16'ncılıkla ayrıldı. 12'nci sırada başladığı yarışı 16'nci bitiren Kenan Sofuoğlu yarıştan birkaç gün sonra yaptığı açıklama

lamada sezonun kalan yarışmalarını geçen yıl son iki yarışta kullandığı 2010 model motosikletiyle sürdürme kararı aldı. Moto GP'nin bir alt dalı olan Moto2'de sezonun iki yarışını da geride bırakan, ancak istediği sonuçları alamayan Kenan Sofuoğlu yaptığı açıklamada şu an yarışmalarda kullandığı 2011 model motosikletin şasesinin çok sert olduğunu ve bunun kendisini olumsuz etkilediğini söyledi. Sofuoğlu ayrıca "Bundan sonraki yarışmalarım için çok umutluyum. Kötü bir gidişat vardı. Herkes kötü gidişi, babamı kaybetmiş olmamın verdiği moral bozukluğuna bağlıyor. Zirve mücadelesi vermem gerekirken, şu an ilk 20 için yarışıyorum. Bu kadar kötü olmayı kendi geçirdiğim zorluklara bağlamak doğru değil. Çünkü ben kendimi biliyorum." şeklinde konuştu.

Puan Durumu

Sıra..	Sürücü.....	Puan
1.....	Jorge LORENZO	45
2.....	Dani PEDROSA.....	36
3.....	Casey STONER.....	25
4.....	Nicky HAYDEN	23
5.....	Valentino ROSSI	20
6.....	Hiroshi AOYAMA.....	19
7.....	Andrea DOVIZIOSO	17
8.....	Hector BARBERA.....	14
9.....	Cal CRUTCHLOW.....	13
10.	Karel ABRAHAM.....	12

İspanya Moto GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Takım	Zaman
1.....	Jorge LORENZO	Yamaha	50:49.046
2.....	Dani PEDROSA.....	Honda	+ 19.339
3.....	Nicky HAYDEN	Ducati	+ 29.085
4.....	Hiroshi AOYAMA.....	Gresini Honda	+ 29.551
5.....	Valentino ROSSI	Ducati	+ 1:02.227
6.....	Hector BARBERA.....	Aspar Ducati.....	+ 1:08.440
7.....	Karel ABRAHAM.....	Cardion Ducati	+ 1:14.120
8.....	Cal CRUTCHLOW.....	Tech 3 Yamaha.....	+ 1:19.110
9.....	Toni ELIAS.....	LCR Honda.....	+ 1:42.906
10.	John HOPKINS	Suzuki	+ 1:48.395



Moto2'deki temsilcimiz Kenan Sofuoğlu Jerez'den 16'ncılıkla ayrıldı.



Casey Stoner ile Valentino Rossi'nin birbirine çarparak düşmeleri yarışın en unutulmaz anıydı.



Eskişehir Otokros'a doydular

Türkiye Otokros Şampiyonası'nda 2011 sezonunun ilk ayağı Eskişehir'de organize edilirdi. Eskişehir Otomobil Sporları Kulübü (ESOK) tarafından düzenlenen yarış, 10 Nisan Pazar günü Eskişehir Sazova Pisti'nde gerçekleştirildi. Kategori 1'deki en hızlı isim Fiat Palio pilotu Yıldırım Demircioğlu oldu. Kategori 2'de Bülent Gürkan, Kategori 3'te de Eskişehirli genç pilot Buğra Banaz liderlik koltuğunda yer alırken, Kategori 4'ün en hızlısı Mitsubishi Lancer EVO9 ile yarışan Halim Ateş oldu. Kategori 5'te Erkan Güral en iyi zamanı yaptı. Yarışma Direktörü olan Nevzat Aslan "ESOK olarak bir yarış organizasyonundan daha başarıyla çıktık ve bize güvenenlerin güvenlerini boşa çıkarmadık. Son dönemin en fazla katılım sayısı da bizi sevindiren bir diğer nokta oldu. Yarış için şehrimizde yaptığımız tanıtım çalışması sayesinde yoğun bir seyirci sayısına ulaştık. ESOK olarak yarış organize etmenin yanında, sporu tanıtmaya ve geliştirmeyi de görev olarak üstlenmiş durumdayız. Bundan sonraki hedefimiz, asfalt zeminde organize edeceğimiz Eskişehir Rallisi olacak" dedi.

Hanninen kılpayı farkla kazandı

IRC Kanarya Adaları Rallisi'nde iki gün süren müthiş mücadele sonunda kazanan isim Juho Hanninen oldu. Skoda takımının son IRC şampiyonu pilotu takım arkadaşı Jan Kopecky'nin 1.5 saniye önünde finişe ulaşmayı başardı. Bu sonuç ayrıca Finli pilotun IRC'deki ilk asfalt zaferi oldu. Podiumun son basamağında ise Thierry Neuville yer aldı. Skoda ile yarışan tecrübeli pilot Freddy Loix ve Guy Wilks dördüncü ve beşinci sıralarda yarışta noktalandılar. Proton takımından Giandomenico Basso dokuzuncu sırada finişe gelerek ekibine ilk IRC puanlarını kazandı. Toplamda 12 etabın geçildiği rallide yarış sonrası mutluluğu yüzünden okunan 2010 şampiyonu Finli Hanninen, "Müthiş bir yarış oldu. Herkese ve takıma çok teşekkür ediyorum" dedi.



Tırmanma sezonu İsbeyli'de açıldı

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nda 2011 sezonunun açılış yarışı Ege Otomobil Sporları Kulübü (EOSK) tarafından 3 Nisan Pazar günü, İsbeyli'de organize edildi. 6 km. uzunluğa sahip asfalt parkurdaki ilk çıkışında otomobilindeki sorunu gideremeyen Taner Şengezener, kategorisinde son sırada kaldı. Vedat Diker, en iyi zamanla Kategori 4'te liderliğe otururken, Kategori 3'te Sanver İmrahor, Kategori 2'de Ümit Kemal Coşkun, Kategori 1'de de Dinçer Akgün, birinci çıkışlarda elde ettikleri kategori liderliklerini ikinci çıkışlarında da korumayı başarıp sezona maksimum puanla başlamış oldular. Altı kilometre uzunluğa sahip asfalt parkurdaki ilk çıkışında otomobilindeki sorunu gideremeyen Taner Şengezener, kategorisinde son sırada kaldı. Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın ikinci ayağı İstanbul Otomobil Sporları Kulübü (İSOK) organizasyonu ile 15 Mayıs tarihinde Bozhanne'de gerçekleştirilecek.



Off-Road'da sezon Sakarya'da açıldı

2011 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nda sezonun ilk yarışı Sakarya Taşlık Mevkii'nde koşuldu. Sakarya Otomobil Sporları ve Off-Road Kulübü (SOSDER) organizasyonu ve Sakarya Büyükşehir Belediyesi'nin katkılarıyla 16-17 Nisan 2011 tarihlerinde gerçekleşen 2011 sezonunun ilk yarışı büyük mücadele içinde geçti. Seyircilerin yoğun ilgi gösterdiği yarışta sezonun ilk zaferi 117 puanla Monroe Off-Road Takımı'ndan Nihat Keskin – Yasemin Toker ekibinin oldu. Kenan Çarpışantürk-İlyas Sönmez ikilisi 90 puanla ikinci, Zeki Volkan Gönülalan-Caner Akkafa ikilisi de 86 puanla üçüncülüğü elde etti. Sınıflarda: Sınıf 1'de Himmet Şengül-Muharrem Küçükdemir, Sınıf 2'de Monroe'nun ürün desteği sağladığı ekiplerden Güneş Top-Selçuk Akkafa, Sınıf 3'te Monroe Off-Road Takımı'ndan Nihat Keskin-Yasemin Toker ikilisi birinciliği kazandı. Dereceye giren ve kupa almaya hak kazanan ekipler ödülleri 17 Nisan Pazar akşamı Lima Park Otel'i'nde gerçekleşen ödül töreniyle kavuştular.



İzmir'de BMW'ler zirveyi parselledi

Borusan Otomotiv Motorsport, Türkiye Pist Şampiyonası ikinci ayak yarışları için 16- 17 Nisan tarihlerinde İzmir Ülkü Yarış Pisti'nde idi. Pazar günü koşulan iki yarışta da Borusan Otomotiv Motorsport pilotları yarıştıkları Süper ve Maxi grupta, kürsüde, ilk basamakta yer aldı. 20 otomobilin kayıt yaptırdığı mücadelenin ilk yarışı 14:00'te başladı. Aytaç Biter birinci başladığı yarışta liderliği kimseye kaptırmazken İbrahim Okyay üçüncü başladığı yarışı ikinci sırada bitirdi. Kaan Gürgenç ilk kez geçtiği BMW 320si otomobili ile başarılı bir performans göstererek 11 otomobilin start aldığı Süper Grup'ta birinci oldu. İkinci yarışta ise startta birinciliğe yükselen İbrahim Okyay, ilk 6 turu lider tamamladı. Yedi turda liderlik takım arkadaşı Aytaç Biter'e geçince Borusan Otomotiv Motorsport pilotları birincilik için büyük bir mücadeleye girdiler. Bu çekişmenin sonunda Aytaç Biter takım arkadaşı İbrahim Okyay'ın 0.323 sn önünde az bir farkla birinciliğin sahibi oldu. Kaan Gürgenç ise ilk kez start aldığı Süper Grup'da ikinci yarışı da kazanarak hafta sonunu başarıyla tamamladı.

Renault 12 Klasik Otomobil Rallisi'nde!

16 Nisan'da Sapanca'da Klasik Otomobil Kulübü tarafından düzenlenen 2011 Gural Sapanca Klasik Otomobil Rallisi'ne Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları 1972 model bir Renault 12 TL ile katıldı. Yaklaşık 70 kilometrelik bir parkurda 5 etap olarak koşulan yarışta Renault 12'nin direksiyonunda Oyak Renault Otomobil Fabrikaları Genel Müdürü Tanık Tunalıoğlu, copilot koltuğunda ise Oyak Renault Mühendislik Direktörü Murat Taşdelen yer aldı. Yine bir Oyak Renault çalışanı Erdal Gömügen ise bu ikiliye araçtaki üçüncü kişi olarak destek verdi. Rallide 12 kapı numarasıyla start alan Renault 12 TL, Oyak Renault Otomobil Fabrikaları üretim bantlarından 2071'inci araç olarak 1972 yılında çıkmış. Toplam 37 otomobilin start aldığı, 25 klasik otomobilin ise yarıştığı rallide tüm parçaları ile orijinal olarak hazırlanan Renault 12 TL katılımcılar ve izleyiciler tarafından yoğun ilgi gördü. Tunalıoğlu ve Taşdelen, kendi kategorilerinde dördüncü, genel klasmanda altıncı olarak ve iki etapta "best time" elde ederek başarılı bir sonuç aldılar.



e-otodergi okuyucu sayıları

2008	Sayı	Okuyucu sayısı
Temmuz	1	En az* 6347
Ağustos	2	En az* 7011
Eylül	3	En az* 7530
Ekim	4	En az* 10.042
Kasım	5	En az* 15.220
Aralık	6	En az* 15.873

2009	Sayı	Okuyucu sayısı
Ocak	7	En az* 15.903
Şubat	8	En az* 15.923
Mart	9	En az* 15.967
Nisan	10	En az* 16.337
Mayıs	11	En az* 16.823
Haziran	12	En az* 17.245
Temmuz	13	En az* 17.433
Ağustos	14	En az* 18.287
Eylül	15	En az* 18.385
Ekim	16	En az* 20.579
Kasım	17	En az* 20.682
Aralık	18	En az* 22.468

2010	Sayı	Okuyucu sayısı
Ocak	19	En az* 22.632
Şubat	20	En az* 23.967
Mart	21	En az* 26.483
Nisan	22	En az* 31.053
Mayıs	23	En az* 31.152
Haziran	24	En az* 33.240
Temmuz	25	En az* 36.025
Ağustos	26	En az* 38.114
Eylül	27	En az* 40.681
Ekim	28	En az* 45.142
Kasım	29	En az* 48.315
Aralık	30	En az* 51.043

2011	Sayı	Okuyucu sayısı
Ocak	31	En az* 54.519
Şubat	32	En az* 58.846
Mart	33	En az* 62.115
Nisan	34	En az* 64.203



www.

e-otodergi.com

35'inci sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz. 5'inci sayımızdan bu yana Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. Bir sonraki sayımız olan

Haziran 2011 tarihli 36'ncı sayımız, **4 Haziran 2011** tarihinde yayına girecektir.

* Okuyucu sayımızı "en az" ifadesini kullanarak açıklıyoruz. Çünkü ücretsiz olarak yayınladığımız e-otodergi, bazı yetkisiz kişiler tarafından indirilip, sonrasında farklı paylaşım sitelerinin server'larına yüklenip bizden bağımsız olarak da dağıtılıyor ve bu kişiler hakkında yasal yollara başvuruyoruz. Ancak bu süreçte, sadece kendi server'ımızdan indirilen e-otodergi adedini sayabilmemizden dolayı, o sayımızı ancak "En az" kaç kişinin indirdiğini rapor edebiliyoruz. Sonuç olarak; okuyucu sayımız bizim sayabildiğimizden daha fazla.