

WWW.

OCAK 2011

SAYI: 31

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ



TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Peugeot'nun ilginç tarihi

• FORD GRAND C-MAX • HYUNDAI ix20 • VOLKSWAGEN CADDY • MITSUBISHI ASX • AUDI A1

Türkiye pazarı 1,5 milyon adet!

Türkiye'nin en büyük sektörlerinden biri olan otomotivde bir yıl daha geride kaldı ve iç pazarda Cumhuriyet tarihinin satış rekorunun kırıldığından bahsediliyor. ODD henüz resmi rakamları açıklamadı ama 760.000'li seviyelerin görüldüğü tahmin ediliyor. Bu olumlu gelişme Türk otomobil medyasına ne daha profesyonel basınla ilişkiler yönetimi ne daha fazla test aracı ne de daha fazla reklam olarak yansıyor ama bu yazımın konusu da bunlar değil zaten. 750.000 adedi geride bırakan bir pazarda sorulan soru şu: "1 milyon adedi ne zaman yakalayacağız?" Benim bu soruya cevabım ise "Çoktan yakalamıştık. 2010'da 1 buçuk milyonu geride bıraktık". Nasıl mı? Cevabı çok basit. Almanya'yı örnek alalım. Bir Almanın kişi başı milli gelirini düşünelim. Dünya Bankası verilerine göre 2009'da yaklaşık 37.000 ABD Doları'ydı. Bir de Türk otomobilseveri düşünelim: Aynı veriye göre 2009'da yaklaşık 14.000 ABD Doları. Peki ya otomobil fiyatları: İnsanların ağır KDV ve ÖTV yükü altında ezildikleri Türkiye'de aynı otomobil 1 buçuk, hatta bazen 2 kat daha pahalı. Kısacası, gelişmiş Avrupa ülkeleriyle karşılaştırıldığımızda daha az para kazanan bireyleriz ve ülkemizde otomobiller daha pahalı. Basit bir hesaplama, Türkiye'de bir otomobilseverin otomobil satın almasının bir Almanın Almanya'da araç almasından iki kat (hatta daha fazla) zor olduğu aşikâr. Bunu, kişi başı milli gelir ve satın alınacak otomobilin fiyatı parametrelerini kullanarak rahatça anlayabilirsiniz.

Sözün özü, 2010'da 760.000 adetlerde kapandığı tahmin edilen Türkiye toplam otomobil pazarı, şartlar incelendiğinde 1 buçuk milyon adedi çoktan yakalamış durumda. Bireysel kazancımız ve otomobil fiyatları medeni ülkelerdeki gibi olsaydı, şu an 2 milyon adedi ne zaman geçeceğimizi konuşuyor olurduk.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Medeniyet

Artan otomobil sayısı ve nüfus, doğal olarak mevcut yolların yetersiz kalmasına neden oluyor. Özellikle son dönemde yapılan şehirlerarası yolların ulaşım katkısı sağladığı bir gerçek. Hem vatandaş, hem de otomobil dergisi olarak, doğal-tarihi miraslara zarar vermeyecek şekilde yeni yolların yapılmasını elbette ki destekliyoruz ve bununla birlikte demir yolu ve deniz yolu alternatiflerinin de çoğaltılmasının önemini altını çiziyoruz. Ulaşım imkânlarının artmasının ve kolaylaşmasının, sosyal ve iktisadi hayata olan katkıları yadsınamaz.

Son dönemlerde günlük haber sitelerinde çıkan yeni yolların yapılmasıyla ilgili haberlere yapılan yorumların büyük bir çoğunluğu "yol medeniyettir" noktasında birleşiyor. Bu da beni fazlasıyla şaşırtıyor ve "yol nedir?", "medeniyet nedir?" sorularını kendi kendime sormama neden oluyor. Yol medeniyetse insanlar neden yolda yürürken, otomobil kullanırken medeni olamıyor? Neden trafikte birbirlerinin hakkını yiyor, hırçınlaşıyor? Neden yollara çöp atarak etrafı kirletiyor? Türk Dil Kurumu'na göre; medeniyet kelimesi uygarlık anlamına geliyor. Bu ise bir ülkenin, bir toplumun, maddi ve manevi varlıklarının, fikir, sanat çalışmalarlarıyla ilgili niteliklerinin tümünü kapsıyor. Her konuda olduğu gibi, medeniyet konusunda da kilit faktör insandır. Medeniyetin olması için gereken şartlar ancak "medenî kişilerin" o unsurları kullanmasıyla tamamlanabilir.

Sonuç olarak "eşeğe altın semer vursan yine eşektir" sözündeki gibi; eşek yoldan gitse de eşek, çayırdan gitse de eşek.

Mutlu ve sağlıklı bir dileklerle.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

İLK ÖZEL SAYIMIZ YAYINDA!

36	154	683
marka	model	sayfa

TEST YILLIĞI 1

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz

HABERLER

- 07 Mercedes-Benz C Sınıfı
- 12 Elektronik otomobil dergiciliği
- 15 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 17 Kasım 2010 otomobil satışları

BİLGİLENDİRME

- 21 Karbondioksit emisyon değerleri

TANITIM

- 22 e-otodergi videolu test ölçümleri

İLK SÜRÜŞ

- 24 Ford Grand C-Max 1.6 TDCi

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 28 Hyundai ix20 1.4 CRDi
- 32 Audi A1 1.6 TDI
- 37 Nissan Micra 1.2 CVT
- 51 Kia pro_cee'd 1.6 CVVT
- 59 Honda CR-V 2.0 Otm.
- 63 Toyota Corolla 1.4 D-4D

VİDEOLU TEST

- 41 Volkswagen Caddy 1.6 TDI DSG

MAGAZİN

- 56 Peugeot'nun 200'üncü yaşı

YASAL UYARI

- 67 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 69 2010 sezon değerlendirmesi
- 72 2'nci İstanbul Mahalli Rallisi
- 75 3'üncü İstanbul Mahalli Rallisi
- 78 Eskişehir Otokros Yarışı

46**SÜRÜŞ İZLENİMİ**

Mitsubishi ASX 1.6



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

OCAK 2011 - SAYI 31

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

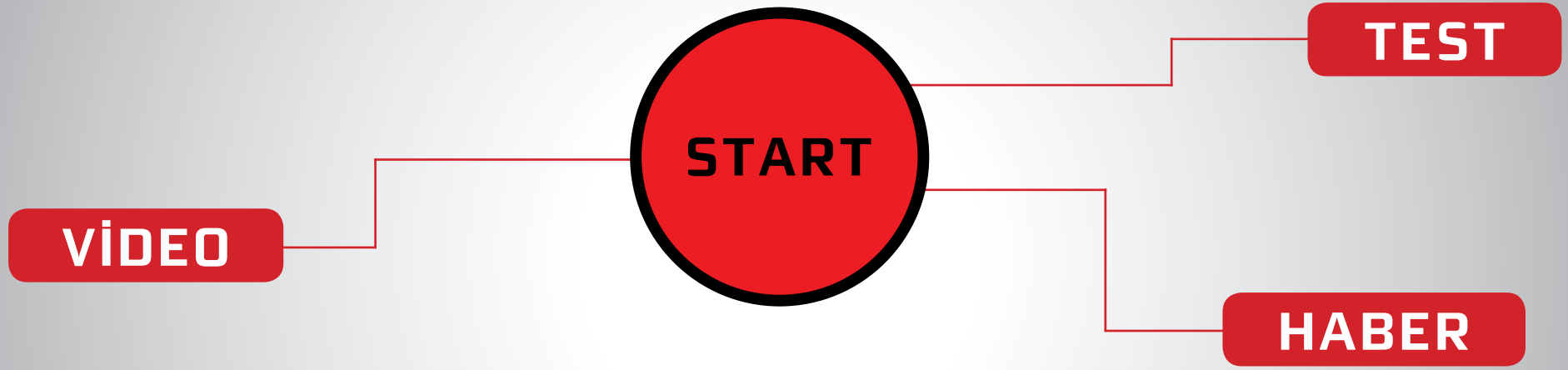
Katkıda Bulunan

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.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Test Yıllığı 1'i ilk yedi ayda 74.616 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yılı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı ilk yedi ayda 74.616 kişi indirdi. Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında kırılması zor bir rekora imza atan e-otodergi 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.w



Nissan Sunny yüzünü gösterdi

Japon üretici Nissan, 160 ülkede satışa sunulacak yeni Micra'nın ardından, şimdi de 170 ülkede yollara çıkacak olan yeni Sunny modelini tanıttı. Nissan Motor Co. Ltd. 8'inci Çin (Guangzhou) Uluslararası Otomobil Fuarı'nda yeni global aracını görücüye çıkardı. Nissan, sedan karoserli bu yepyeni modeline, daha önce de

ürün gamında yer alan Sunny adını verdi. Otomobilin üretimi Nissan'ın Çin tesislerinde gerçekleştirilecek. Ocak 2011'de Çin'de satışa sunulacak olan Nissan Sunny, dünya genelinde 170 ülkede yollara çıkacak. Yeni Micra'nın da kullandığı V platformunda geliştirilen Sunny'de, 1.5 litrelik dizel motor ve yeni X-tronic CVT şanzımana yer verilecek.



quattro®

Mekanik ve **elektroniğin** yenilikçi bileşimi.



Kusursuz yol tutuş kabiliyetini deneyimleyin: Mekanik ve elektroniğin kusursuz kombinasyonu quattro®'yu daha da etkili kılıyor. Taç dişli mekanik diferansiyel, gücü ön ve arka akslar arasında kusursuzca dağıtıp, olağanüstü yol tutuşu sağlarken, seçici elektronik tork dağıtıcı ise dört tekerlek arasında optimum güç dağılımını sağlar. Bu, yüksek bir dinamizme ulaşmanın en etkili yoludur.

Audi yetkili satıcıları ve modelleri hakkında bilgiyi (212) 335 04 24 Audi info'dan veya www.audi.com.tr'den alabilirsiniz. AUDI AÇ Türkiye distribütörü **Doğuş Otomotiv Servis ve Tic. A.Ş.**'dir.

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv

Mercedes-Benz C Sınıfı makyajlandı

2007 yılının Mart ayında satışa sunulan güncel jenerasyon Mercedes-Benz C Sınıfı'nın makyajlı versiyonu, tam dört yıl sonra, yani Mart 2011'de yollara çıkacak. Satışa sunulduğundan bu yana 1 milyon adetten fazla satılan ve bu sayede önemli bir başarıya imza atan Mercedes-Benz C Sınıfı, 2000 yeni parçanın kullanıldığı belirtilen makyajlı versiyonunda yeni bir tasarımın yanı sıra, 10 tane yeni güvenlik teknolojisi, yüzde 31'e varan oranlarda daha düşük yakıt tüketen motor yelpazesi ile sürekli ve hızlı internet erişimi sağlayan gelişmiş sistemlere de sahip. Otomobilde 7G-Tronic şanzımanın daha da geliştirilmiş olan 7G-Tronic Plus

ve yakıt tasarrufu sağlayan ECO start/stop sistemi yer alıyor. Önden bakıldığında markanın diğer modellerinde de kullanılan yeni modern tasarım anlayışına kavuşan makyajlı Mercedes-Benz C Sınıfı, sedan ve station karoserlere sahip. Ön farların da yenilendiği otomobilin, bazı noktalarda kullanılan alüminyum parçalar sayesinde eskisinden daha hafif olduğu belirtiliyor. Opsiyonel donanımda çift xenon farlara sahip olan araç, tek çizgi halinde tasarlanmış ledli gündüz farları sayesinde, karanlıkta dahi karakterini ortaya koyacak. Arka kısımdaki yenilik ise, aracı daha geniş gösteren yeni tampon tasarımı. Mercedes-Benz C Sınıfı, 0.26 Cd'lik sür-



MAKYAJLI C SINIFI, HEM TASARIM OLARAK HEM DE MEKANİK AÇIDAN BAŞARILI BİR OPERASYON GEÇİRMİŞ.





tünme katsayısıyla, sınıfının bu konudaki en başarılı otomobili. Otomobilin iç mekanındaki en önemli yenilik ise yeni bir entegre ekrana kavuşan gösterge tablosu ve galvaniz malzeme kullanımı. Yeni internet erişim sistemi, 10 adet yeni güvenlik sistemi de iç mekânın görünen ve görünmeyen çeşitli yenilikleri arasında yer alıyor.

Makyajlı C Sınıfı'nın motorlarının eskiye oranla yüzde 31'e varan oranlarda daha düşük tüketim sağladığı belirtiliyor. Elbette bunda yeni 7 kademe- li 7G-Tronic Plus şanzımanın ve ECO start/stop sisteminin de etkisi büyük. C 350 BlueEfficiency modelinde kullanılan ve yeni BlueDirect teknolojisine sahip olan V6 motor tamamen yeni bir ünite. Yeni V6 motor, artık 306 HP güç

ve 370 Nm tork üretiyor (eskiden bu değerler 292 HP ve 365 Nm idi). 4 silindirli benzinli seçeneklerden C 180 BE (Blue-Efficiency) 156 HP güç ve 250 Nm torka sahipken, bu değerler C 250 BE'de 204 HP ve 310 Nm.

Makyajlı C Sınıfı'nda üç adet de dizel motor seçeneği bulunuyor. En düşük yakıt tüketimine sahip olan C 220 CDI BE'de 6 ileri manuel şanzımana yer verildi. 170 HP güç ve 400 Nm tork üreten bu model, ECO start/stop sistemine ve sadece 117 g/km karbondioksit emisyonuna sahip. Diğer iki dizel motor seçeneği C 200 CDI BE (136 HP – 360 Nm) ve C 250 CDI BE (204 HP – 500 Nm) olarak sıralanıyor. Otomobilin, tüm Avrupa'da Mart 2011'de satışa sunulması planlanıyor.

www.**e-otodergi**.com

İLK ÖZEL SAYIMIZ YAYINDA!

36
marka

154
model

683
sayfa

TEST YILLIĞI 1

[Buraya tıklayıp indirebilirsiniz](#)

Makyajlı Hyundai i10 satışa sunuldu

Hyundai i10; yenilenen dış ve iç tasarımı, yeni motorları ve donanım özellikleriyle 25.500 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye'de satışa sunuldu. Yeni bir görünümüne kavuşan i10'un dış tasarımında altıgen radyatör ızgarası, yeni tip ön farlar, arka stoplar, ön sis farlarıyla tasarımı güncellenen gövde rengi ön ve arka tampon dikkat çekiyor. İç tasarımda ise, Prime donanım paketinde; metal görünümlü orta konsol, yenilenen gösterge paneli, mavi aydınlatma ve yeni tip koltuk deseni yer alıyor. i10'un 1.1 litrelik motoru da artık 69 HP gücünde. i10'da Mode ve Prime olmak üzere iki farklı donanım seçeneği bulunuyor. Mode'un baz fiyatı 25.500 TL iken, otomatik şanzımanlı Prime donanımı için 29.200 TL'yi gözden çıkarmak gerekiyor.



Kia Cerato vites attı

2009 yılı sonunda yenilenen kavuşan Kia Cerato, 1.6 litrelik CVVT benzinli motor versiyonunda artık 6 ileri manuel şanzımanla satılmaya başlandı. 6'ncı vites, tahmin edeceğinizi gibi, performansı ya da maksimum hızı arttırmak için değil, yakıt ekonomisi ve kabin



içi ses seviyesinde iyileşme sağlamak üzere geliştirilmiş. 29.980 TL'den başlayan fiyatlarla satışta bulunan Kia Cerato'nun bu yeni şanzımana sahip versiyonunun fiyatı ise, Cool donanımında 33.800 TL, Concept SR donanımında 38.800 TL.

Aveo, Kuzey Amerika'da "Sonic" oluyor

Chevrolet'den yapılan açıklamaya göre, Chevrolet Aveo, yeni jenerasyonuna kavuştuğunda Kuzey Amerika'da Sonic adıyla satılacak. Chevrolet'nin global modellerinden biri olan Aveo, yeni jenerasyonunda isim değiştirecek, ama sadece Kuzey Amerika pazarlarında (Kanada, ABD ve Meksika). 50'den fazla pazarda ise Aveo ismi devam ettirilecek. Bu önemli açıklamayı yapan kişi ise Chevrolet ABD Pazarlamadan Sorumlu Başkan Yardımcısı Chris Perry. Perry, Sonic isminin Chevrolet için yeni bir başlangıç olacağını ifade ediyor ve sözlerine şöyle devam ediyor: "Sonic, genç ve enerji dolu bir isim. Yeni model adının, hem bu yepyeni otomobille hem de onun hitap edeceği müşteri kitlesine çok yakışacağını düşünüyoruz". Sonic, GM'in Lake Orion fabrikasında 2011'de üretilmeye başlanacak.



Duster Autobest 2011 ödülünü aldı

2010 yılında pazara sunulan en iyi modele verilen "Autobest 2011" ödülünü bu yıl Dacia Duster kazandı. Gelişmekte olan pazarlardan (Doğu Avrupa, Rusya, Türkiye) 15 uzman gazeteciden oluşan Autobest jürisi, Autobest 2011 ödülü için Duster'ı seçti. 2010 ilkbaharından beri Avrupa, Türkiye ve Kuzey Afrika ülkelerinde satışta olan Dacia Duster, ticarileştirildiği tüm ülkelerde bugüne dek 60.000 adetlik satışla önemli bir başarıya imza atmış durumda. Autobest 2011 ödülü Dacia Duster'a 10 Aralık günü verildi. Bu ödül 2010 yılında bir üretici tarafından pazara sunulan en iyi modele veriliyor. Autobest jüri üyeleri, aralarında yakıt tüketimi, çok yönlülük, iç mekan genişliği ve tasarım olmak üzere 13 farklı kriterde değerlendirme yapıyorlar.



Yeni Vito ve Viano bayilerde

Yeni Mercedes-Benz Viano 79.900 TL, yeni Vito ise 52.410 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Viano, yeni yürüyen aksamının yanı sıra, yeni motorları ve yeni şanzımanlarıyla da dikkat çekiyor. Yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonu düşürülen yeni Viano, buna rağmen eskisinden daha yüksek performansla sahip. Viano'da yeni geliştirilen motorlar yer alıyor. CO2 emisyonu yaklaşık yüzde 15 oranında düşürülen araçta yeni 6 ileri ECO manuel şanzıman ve seri donanım kapsamındaki ECO start/stop fonksiyonunu da sunan BlueEfficiency teknolojisi bulunuyor. Viano'da CDI 2.0 136 HP, CDI 2.2 163 HP ve CDI 3.0 224 HP seçenekleri sunuluyor. Vito'da ise, yeni geliştirilen motor ve şanzımanlara yer verildi. Emisyon değerleri ve yakıt tüketimi yüzde 15'e varan oranlarda düşürülen yeni Vito'nun performansı da artırıldı. Öte yandan "crewbus" olarak tanımlanan "minibüs" tipi dışındaki Vito modellerinde opsiyonel olarak sunulan BlueEfficiency teknolojisi ile gerek emisyon, gerekse yakıt tüketimi daha da düşürülebiliyor. Vito'da 110 CDI, 113 CDI, 116 CDI, 122 CDI ve 126 adlı motor seçenekleri mevcut. Vito'nun fiyatları 52.410 TL'den başlayıp 83.160 TL'ye kadar çıkıyor.

Murat Aydın görevinden ayrıldı

Chevrolet Türkiye'den yapılan açıklamada Genel Müdür Murat Aydın'ın görevinden ayrıldığı ifade edildi. Açıklamayı aynen yayınlıyoruz: "Chevrolet Türkiye Genel Müdürü Murat Aydın, kariyerinde yeni fırsatları değerlendirmek üzere Chevrolet Türkiye firmasından ayrılma kararı almıştır. Chevrolet markasının Türkiye'de gelişimindeki katkılarından dolayı Murat Aydın'a teşekkür ediyoruz".



Peugeot 3008'in donanımı yenilendi

Peugeot 3008, Aralık ayından itibaren yeni donanım seviyeleri sunmaya başladı. Head-up Display'in giriş seviyesinden itibaren standart ekipman olarak yer aldığı yeni ürün gamları Active, Allure ve Feline olarak adlandırıldı. Motor seçeneklerinin de geliştirildiği 3008'de Allure ekipman seviyesinde 1.6 HDi 110 HP Auto6R motor seçeneğinin yanı sıra manuel şanzımanlı 1.6 HDi 110 HP ve 6 kademeli otomatik şanzımanlı 1.6 THP 156 HP motor seçenekleri de sunuluyor. ESP, yokuş yardım sistemi, ön-yan-perde havayastıkları, Head-up Display sürüş bilgi ekranı, alüminyum alaşımlı jantlar, Look Aventure dış görünüm paketi, ön sis farları ve arka park yardım sistemi, Peugeot 3008'de baz donanımdan itibaren standart olarak yer alıyor. Diğer donanım paketleri ise Active, Allure ve Feline olarak adlandırıldı. 3008'de ikisi benzinli (1.6 Vti 120 HP manuel ve 1.6 THP 156 HP) ve biri dizel (1.6 HDi 112 HP manuel ve otomatik) olmak üzere üç motor seçeneği bulunuyor. Motorların yakıt tüketim değerlerinin düşürüldüğü belirtiliyor.



Elektrikli Renault Fluence banttan çıktı

23 Aralık Perşembe günü, Oyak Renault çalışanları ilk elektrik motorlu Renault Fluence'ın banttan çıkışını alkışlarla kutladılar. Klasik üretimli termik kardeşinden 13 cm daha fazla olan uzunluğuyla farklılaşan yüzde 100 elektrikli Fluence ZE, ön seri üretim sırasında seri üretime hazırlanacak. Otomobilin seri üretimi ise 2011 yazında öngörülen üretim onayıyla başlayacak. Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikası, yıllık 360.000 araç ve 450.000 motor üretim kapasitesine sahip. Şirket halen, tek montaj hattında Symbol, Fluence, Clio III, Clio III Grand Tour ile Megane HB modelleri ile aynı zamanda bu araçların motor ve mekanik organlarını üretiyor.



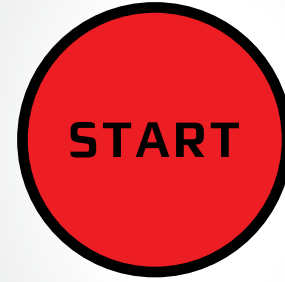
Nurkan Yurdakul Mazda Genel Müdürü oldu

Mazda Motor Avrupa, 1 Ocak 2011'den itibaren geçerli olmak üzere Nurkan Yurdakul'un Mazda Türkiye Ulusal Satış Şirketi'ne Genel Müdür olarak atandığını duyurdu. Mazda Merkez ve Güneydoğu Avrupa Organizasyonu'nun Bölge Müdürü ve Ulusal Satış Şirketi'nin Genel Müdür Vekili Jerome de Haan şunları söyledi:

“Türkiye bizim için çok önemli bir pazar olduğundan Türkiye'deki Genel Müdür atamasında titiz davrandık. Nurkan Yurdakul'un finans ve otomotiv sektörlerindeki deneyimleriyle Ulusal Satış Şirketimizi daha büyük başarılarla taşıyacağına inanıyoruz”. Yurdakul, otomotiv ve finans sektöründe 22 yıldan uzun bir süredir çalışan tecrübeli bir yönetici. İngilizce ve Fransızca bilen Yurdakul, evli ve iki çocuk babası.



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



www.otomobil.com.tr

Dergi yayıncılığı ciddi bir iştir

e-otodergi olarak, taklitlerimizin mantar gibi bittiği günümüzde, elektronik otomobil dergiciliği konusunda bazı açıklamalar yapma konusunda kendimizi mecbur hissettik.

İnternet, artık insan hayatında neredeyse su kadar, hava kadar önemli bir noktaya geldi. Habercilik de artık yoluna internet üzerinden devam ediyor. İnternette yer almayıp, sadece basılı medyada kalıp bu çağa ayak uyduramayanlar, zaten sararmış yapraklar olarak tarihteki yerlerini alacaklar. Bizim bu sayfalar da söyleyeceğimiz sözler elektronik otomobil dergiciliği hakkında.

Temmuz 2008'de start aldık

Biz bundan 31 ay önce, geleceği görerek Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi'yi yayınlamaya başladık. Temmuz 2008'de, değil otomobil sektörü çalışanları ve reklam ajansları, aynı işi yaptığımız gazeteci arkadaşlar bile ne yaptığımızı anlamamışlardı. Zaten anlaşılamamak, "yeni bir iş" yaptığımızın en önemli kanıtıydı. Reklam ajanslarında telefona bakan sekreterler bile, bizi kime bağlayacaklarını bilemiyorlardı. "e-otodergi'den arıyoruz" dediğimiz-

de "Dergi mi, internet mi?" diye soruyorlar, biz "İnternette dergi" diye cevap verince görüşme kilitleniyor, çıkmaza giriyordu. İlk aylarda, beni ve ortağım Tarrık Akagün'ü otomobil dergilerinden yıllardır tanıyanların verdikleri jest ilanlarından sonra dahi, reklam ajansları bizden basılı bir e-otodergi'yi adreslerine

e-otodergi

göndermemizi talep ediyorlardı. Oysa e-otodergi'nin en önemli özelliği basılmaması ve sadece internetten okunmasıydı. Şimdi geldiğimiz noktada, artık otomobil şirketlerinin bile elektronik dergileri yayınlanmaya başladı. Bugün bir otomobil modelinin broşürü, hatta bazı markaların fiyat listelerini bile, ken-

di web sitelerinden pdf formatında indiriyorsunuz. Reklam ajansları ise, gönderdikleri ordinolarda "Elektronik dergi sayfası" olarak yeni bir ilan alanı tanımladılar. Bu sırada, "Bakalım birileri ne zaman peşimizden gelecek?" diye merakla beklediğimiz soru kısa bir süre önce cevaplandı: Bir sürü "taklidimiz" çıktı.

Kurumsallık çok önemli

İşte bu noktada, otomobil dergiciliğinin ucuzlamaması gerektiğine inanıyoruz. İşler kurumsal bir yapıda devam etmeli. Yoksa dergicilik ve bunun sonucunda da sektör çok büyük zarar görür. Son dönemde, işsiz kalan bazı otomobil meraklıları ya da bu işe heves edenler, elekt-

ronik dergiciliğe "maliyetsiz bir iş" olarak bakıp kendi dergisini (dergi denebilirse tabii) çıkarmaya başladı. Kurumsallıktan uzak bir anlayışla, şirket bile kurmadan (ya da eşinin-dostunun şirketinden fatura kesmek niyetiyle), "tek kişilik dev kadro" anlayışıyla pastadan pay almaya heveslenmiş durumdalar. Hatta bizim adımızı verip, bizi örnek gösterip, firmalardan lansman daveti ve test aracı istedikleri bile kulağımıza geliyor. İşte o noktada biraz durup düşünmeleri gerekiyor: Hadi bizi Çinliler gibi taklit ettiniz, buna bir şey diyemeyiz. Ama bari bizim markamızı ağzınıza dolamayın, kendi işinize bakın, ayıptır! Aslında bu bile, kurumsallıktan ne kadar uzak olduklarının ortaya konması açısından önemli. Zaten özgün bir iş yapmış olsalar, her yerde bizi örnek göstermezlerdi değil mi? Neyse ki yine kulağımıza gelenlere göre, sektör yetkilileri bu kişilere gereken cevapları veriyorlarmış, hepsine teşekkür ederiz. Elbette bu tür dergiler, tasarımla-



rının çok kötü olması bir yana, içerik olarak da yanlışlarla dolu. Turbo motorlu bir otomobile "keşke turbosu olsaydı" yazacak kadar cehalet ürünü işlerle karşılıyor. Bir basın bülteninin yer doldurmuş diye 2-3 sayfa şişirilmesi; davet olunmayan, dolayısıyla da gidilmeyen bir test sürüşüne sayfalarca yer verilmesi de bu kişilerin dergiciliğin "D"sinden anlamadıklarını ortaya koyuyor. Öte yandan, e-otodergi'nin her sayısında, bir sonraki sayının ne zaman yayınlanacağını bildiriyoruz ve okuyucularımız o gün geldiğinde yeni sayıyı indiriyorlar. Taklitlerimizin ise bir sonraki sayılarının ne zaman çıkacağı, hatta çıkıp çıkmayacağı bile belli değil. Örneğin bir tanesinin Aralık sayısı, 15 Aralık'ta bile yayında değildi, muhtemelen kapanmıştır.

Raporlarda atış serbest

İşin en kötü tarafı ise denetimsizlik. Nasıl oluyorsa, daha iki sayı yayınlanmış olan derginin bile 60.000'i aşan sa-

yıda okuyucuya hitap ettiği iddia ediliyor. Elde ne bir kanıt var, ne de doğru dürüst bir rapor. Derginin sahibinin ağzından çıkan bir rakam bu! Bu noktada, bizim "google analytics" raporlarını kullandığımızı belirtelim. Şu an bilgisayarınızda e-otodergi'nin 31'inci sayısı yüklü. Bundan önceki 30 sayı boyunca, çe-



şitli defalar olmak üzere Hürriyet'ten Zaman'a, Habertürk'ten Sabah'a kadar birçok gazetede, www.hurriyet.com.tr başta olmak üzere birçok web sitesinde, haftalık ve aylık tüm otomobil dergilerinde, Samanyolu Haber TV'de haber olduk. 2'nci yaşımızı kutladığımız Temmuz 2010'da yaptığımız reklam kam-

panyasında othaber, evo ve auto motor & sport dergilerinde birer ilan yayınladık (Sektör böyle bir uygulamayı ilk kez bizden görmüştü). İki buçuk yıldır Google ve facebook'ta aralıksız bir şekilde ilanlarımız dönüyor. Facebook'ta binlerce takipçimiz var. Ayda 85.000'i aşkın kişinin ziyaret ettiği kardeş yayın organi-

mız www.otomobil.com.tr sitemizde sürekli e-otodergi haberleri ve e-otodergi banner'ları yayınliyoruz. Yüzbinlerce kişiye tanıtım mail'i gönderdik ve bunu zaman zaman tekrarlıyoruz. Türkiye'de e-otodergi adının övgüyle geçmediği otomobil forumu yok. Ve tüm bu çalışmaların sonunda; ne mutlu bize ki, 30'uncu

sayımızda 50.000 okuyucuyu geçmiş durumdayız. İsteyen istediği rakamı yazmaya, sektör yetkililerine ve reklam verenlere abartılı raporlar sunmaya devam etsin. Ama hepsini uyaralım: İnternet, basılı dergicilik gibi değildir, oradaki gibi "10.000 adet basıyorum, 20.000 adet basıyorum" diyemezsiniz. Bir gün derginize bir ilan verirler, ilanın içine bir kod koyarlar ve derginizi 100.000 kişinin mi, 1000 kişinin mi indirdiğini görürler. Sonra da son pişmanlık fayda etmez. e-otodergi gibi pdf formatında indirilmek yerine, sadece on-line olarak internetten okunan dergilerin raporlanması ise apayrı bir konu. Siteye giren herkesi (sanal robotları bile) dergiye okumuş farz edip raporlamak ve ay içinde siteye 3-4 kez girenleri farklı dergi okuyucularıymış gibi toplam dergi okuyucusuna defalarca katmak; acemilik, işbilmezlik ve herkesi yanıltmaktan öte bir şey değil. Öyle raporlama yapılsaydı, www.e-otodergi.com ana sayfasına her ay aldı-



ğımız hit (sanal robotlar, spider'lar, tekrar tekrar giren gerçek kişiler dahil) sayesinde bizi her ay 300.000'i aşkın kişi okuyor olurdu.

Elektronik dergi, gerçekten de maliyetsiz bir iş mi?

Bir de "internet yayıncılığı maliyetsiz bir iş" diyenlere bazı açıklamalar yapalım. Elbette bu sorunun cevabı, bu işi nasıl yaptığınıza bağlı olarak değişir. e-otodergi gibi; www.e-otodergi.com yanı sıra, yazımı tireli ve tiresiz olmak üzere "eotodergi.com", "e-otodergi.net", ".biz", ".info", "web.tr" ve benzerleri olmak üzere 10'larca alan adı ve hosting alıp, bir Limited şirkete bağlı olarak yayın yapar, marka tescillerine başvurur, bir ofise sahip olur, orijinal programların kullanıldığı en yeni bilgisayarlar ve iMac'lerle çalışır, verginizi verir, dergiyi profesyonel bir kadroyla (üniversitelerin gazetecilik bölümlerinden mezun profesyonel editörler, profesyonel fotoğraf-

çı, profesyonel görsel yönetmen, profesyonel web master) hazırlar, dışarıdan aldığınız yazılar için telif yazar, server yatırımı yapar, İngiltere'den test cihazı getirir, reklam ve tanıtıma para harcar ve çekimlerde de hiçbir masraftan kaçınmazsanız; tıpkı bir basılı dergi gibi maliyetiniz olur. Elbette baskı yapmadığınız için

zundan (aylık 10 TL) bir hosting'e bağlayarak, ayda 1-2 otomobili kendi makinizle fotoğraflayıp, herhangi bir bilgisayarda kendi başınıza dergi hazırlamaya çalışıp, onu pdf'e çevirip o alan adına upload edersiniz. Evet, böyle yaparsanız "elektronik dergicilik" maliyeti çok düşük, hatta maliyetsiz bir iş olur. Ama kısa-

e-otodergi

matbaa ve kağıttan tasarruf edersiniz, ama bunun karşılığında da her sayınızı 5-6 TL'ye satmak yerine ücretsiz download ettirirsiniz ve bunun sonucunda da basılı dergilerdeki satış geliriniz olmaz. Madalyonun öteki yüzünü de anlatalım: Tek kişi, şirket bile kurmadan, yılda 20 TL verip internette bir alan adı alıp, en ucu-

cası bu, en özel etlerin terbiye edildikten sonra deneyimli bir şef tarafından pişirilip, şık bir ortamda, kaliteli bir servis eşliğinde ve nezih meze ve içeceklerle sunulduğu bir restoran ile kendi imal ettiği tekerlekli arabayla sokak sokak gezip, nereden geldiği belli olmayan köfteleri satan adamı karşılaştırmaya benziyor.

Sürprizlerle devam edeceğiz

e-otodergi, yayına girdiği ilk günden bu yana kurumsal kimliği, profesyonel kadrosu, geçmişte Türkiye'nin en önemli ulusal ve uluslararası otomobil dergilerinden bazılarını yönetmiş bir kadronun dergicilik deneyimi, tarafsız içeriği, uluslararası habercilik anlayışı, bilgisayar ekranı için özel olarak hazırlanan ve bu sayede rahat okunan sayfa tasarımı, uluslararası kalitede fotoğrafları, kullanmakta olduğu "Türkiye'de ilk ve tek videolu test cihazı" ve ayda 200.000 e-otodergi indirme kapasiteli server'ıyla yoluna emin adımlarla devam etmektedir. Hepinize çok güzel bir yıl diliyoruz. 2011'de çeşitli sürprizlerimiz olacak. Taklitçilerimiz merakla beklesinler. O zamana kadar ayakta kalmayı başarabilirlerse tabii. Biz yapalım, sonra onlar da yapmaya çalışsınlar. Hatta belki dilleri, Temmuz 2008'de birçok kişinin dediği gibi, "Bu proje benim aklımdaydı ama siz yaptınız" demeye bile varır.

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 kiskanılan 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)

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Rekora doğru

Kasım ayında 14.487 adedi yerli, 35.574 adedi ise ithal olmak üzere toplam 50.061 adet satışa ulaşıldı. 2010 yılında aylık satış adeti ilk kez 50.000'i geçti ve mutlu sona az kaldı.

Yazı: İsa Demir

Geçtiğimiz yılın ilk 11 ayındaki satışlar 2009'un aynı dönemine göre yüzde 31 oranında artış olduğunu gösteriyor. Bu da 2010 yılının otomotiv sektörü açısından çok iyi geçtiğinin bir göstergesi. Sadece Kasım aylarını karşılaştırdığımız zaman; 2010 yılında, 2009 yılındakinin üç katı satışa ulaşıldığını görüyoruz.

Kasım 2010'da ayında 14.487 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışları bir önceki aya göre biraz geriledi. Yerli markalar arasında Renault açık ara önde gitmeye devam ediyor ve 7029 adet satışla Kasım ayında da birinciliğini devam ettirdi. Satışları 2010 yılında artan Fiat, 2907 adetlik satışla ikinciliğini devam ettirdi. 2533 adetlik satışla Hyundai üçüncü olabildi.

İthal pazardaki satışlar Kasım ayında arttı ve toplam 35.574 adetlik satışa ulaşıldı. Mayıs ayından beri satışları iyi giden Ford, 2010 yılında liderliği elinden bırakacak gibi görünmüyor. Kasım ayında 4965 adet satışla birinci olan Ford, 11 aylık dönemde ise en yakın rakibine 10.000 fark atmış durumda. Corsa ve Astra HB modelleriyle satışlarını yüksel-

ten Opel, 4495 adet satışla ikinci geldi. Jetta modelinin satışları çok iyi giden Volkswagen markası üçüncü olabildi.

Model bazında ise 2009 adetle Renault Symbol'un lider olduğunu görüyoruz. 2633 adet satışla Toyota Corolla ikinci olurken, Renault Fluence 2299 adet satarak üçüncü oldu. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....2009 (Adet) 2010 (Adet)

Ocak	13.173	12.594
Şubat.....	14.492	20.651
Mart	40.622	33.958
Nisan.....	36.202	36.549
Mayıs.....	44.188	40.467
Haziran.....	41.019	42.086
Temmuz.....	16.637	41.399
Ağustos.....	22.537	42.222
Eylül	52.162	42.477
Ekim	13.828	47.859
Kasım	17.781	50.061
Toplam	312.641	410.323

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1 Ford	4965	43.849
2 Opel.....	4495	30.249
3 Volkswagen.....	3826	33.925
4 Toyota	3717	23.699
5 Chevrolet	1682	14.403
6 BMW	1527	7989
7 Peugeot	1495	15.510
8 Nissan.....	1469	8595
9 Fiat	1367	7865
10 ... Mercedes-Benz	1281	9748
11 ... Dacia	1270	10.206
12 ... Hyundai.....	1105	14.675
13 ... Kia	1007	7564
14 ... Citroen	970	9416
15 ... Audi	824	8192
16 ... Skoda	700	5203
17 ... Seat.....	536	4248
18 ... Honda	500	4523
19 ... Renault.....	446	4465
20 ... Volvo	275	2492
21 ... Geely	254	1678
22 ... Chery	233	2019
23 ... Mitsubishi.....	201	1688
24 ... Mazda.....	198	1933
25 ... Land Rover	175	1798
26 ... MINI.....	132	462
27 ... Subaru.....	131	969
28 ... Alfa Romeo.....	131	485
29 ... Suzuki.....	130	1469
30 ... Proton	122	984

Sıra Marka	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
31 ... SsangYong	104	861
32 ... Tata	96	655
33 ... Daihatsu	78	534
34 ... Porsche.....	32	332
35 ... Jeep	27	488
36 ... Jaguar	15	186
37 ... Lancia	14	277
38 ... Chrysler	13	157
39 ... Smart	6	36
40 ... Maserati	4	23
41 ... Bentley.....	4	14
42 ... Lada.....	3	94
43 ... Dodge	3	72
44 ... Lamborghini	1	4
45 ... IKCO	0	112
46 ... Ferrari	0	14
47 ... Saab.....	0	2
Toplam	35.574	284.239

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1 Renault.....	7029	57.079
2 Fiat	2907	27.850
3 Hyundai.....	2533	25.926
4 Honda	1066	8455
5 Toyota	952	6774
Toplam	14.487	126.084



Picanto liderlik koltuğunu kaptı

Kia, son zamanlarda geliştirdiği modellerle dikkat çeken Uzakdoğulu markalarından biri. Küçük sınıfta da Picanto modeliyle liderliği ele geçirmiş durumda. Rakiplerinden açık ara önde olan Picanto, Kasım ayında 154 adetlik satış elde etti. Onun ardından Çinli Chery Kimo geldi. Daha önce de olduğu gibi Peugeot 107 ve kuzeni Citroen C1 dışındaki diğer iki model de Uzakdoğu'dan geliyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1	Kia Picanto	151	454
2	Chery Kimo	98	129
3	Citroen C1	52	168
4	Chevrolet Spark	50	423
5	Peugeot 107	31	331

Symbol birinciliğini pekiştiriyor

Renault Symbol, Kasım ayında liderliğini iyice pekiştirmiş görünüyor. Yıllık bazda baktığımız zaman Symbol ile Hyundai Accent Era'nın aynı seviyede olduğunu görüyoruz, ancak son aylar Renault Symbol'ün lehine görünüyor. Accent her ne kadar ikinci olsa da düşüş trendi içerisinde. Ford Fiesta ve Opel Corsa başarılı satış grafiği çizen diğer iki model.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1	Renault Symbol	2909	23.558
2	Hyundai Accent Era	2177	23.174
3	Ford Fiesta	2039	17.286
4	Opel Corsa	1298	9892
5	Fiat Albea	1261	10.840
6	Fiat Punto Evo	1173	6599
7	Hyundai Getz	822	9791
8	Volkswagen Polo	818	6193
9	Renault Clio HB	736	4840
10	Dacia Sandero	481	4394



Corolla'dan Fluence'a cevap

Toyota Corolla Kasım ayında iyi bir sıçrayış gerçekleştirdi ve 2633 adet satışla liderliği ele geçirdi. Renault Fluence biraz gerileyerek 2299 adet sattı ve ikinciliğe yerleşti. Yeni Opel Astra HB, yakaladığı rüzgânı devam ettiriyor. Satışlarını en çok arttıran model olan Volkswagen Jetta dikkatleri üzerine çekiyor. Güncel model, yeni model gelmeden önce kampanyalı olarak satılıyor.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1	Toyota Corolla	2633	17.687
2	Renault Fluence	2299	19.851
3	Opel Astra HB	2068	12.252
4	Volkswagen Jetta	1657	8806
5	Fiat Linea	1294	12.275
6	Ford Focus Sedan	1268	14.167
7	Ford Focus HB	1006	7682
8	Renault Megane HB	789	6494
9	Opel Astra Sedan	744	4599
10	Chevrolet Cruze	692	6021



Yeni model sendromu

BMW 5 Serisi'nin yaşadığı sendromu yeni Passat modeli de yaşıyor. Yenilenip daha dinamik hatlara kavuşan ve özellikleri artan Passat, yeni jenerasyonun satış adetleri raporlara yansımaya kadar beklemede. Belki de BMW 5 Serisi gibi 6 ay beklemeyecek ama şu anda liderlik koltuğunu Mercedes-Benz C Sınıfı'na bırakmış durumda. C Sınıfı gibi, BMW 3 Serisi de fiyat avantajıyla ikinciliği yakalamış durumda.

Yeni formül: 1 > 4 (1, 4'ten büyüktür)

Başlıktaki ifade matematiksel olarak doğru olmaya bilir ancak satışlara baktığımız zaman hiç yanılmadığımızı görüyoruz. Zira BMW 5 Serisi'nin satış adedi, ardından gelen dört modelin satışından daha fazla. Bu hızla BMW 5 Serisi 2011 yılında da liderliği diğer modellere bırakmayacağı benziyor. Şu an ikinci durumda olan Audi A6, yenilendikten sonra belki liderliğe ortak olabilir.



Sportif makam otomobili

Başlık yine BMW 7 Serisi için geçerli. Yenilendikten sonra tasarım olarak daha sportif çizgilere sahip olan BMW 7 Serisi'nin bu kadar başarılı olacağı belki aklara gelmezdi ama aylardır liderliği bırakmıyor. Yakında resmi plakalı olarak daha fazla görmeye başlarsak şaşırmamak gerek. Mercedes-Benz S Sınıfı ise kendi yolunda ilerliyor; ancak Audi bu segmentte pek varlık gösteremiyor.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	888	5737
2	BMW 3 Serisi	559	3628
3	Volkswagen Passat	392	8514
4	Toyota Avensis	302	1854
5	Citroen C5	294	2365
6	Opel Insignia	289	2984
7	Ford Mondeo	144	1484
8	Skoda Superb	139	851
9	Audi A4	131	1853
10	Volvo S40	117	1251

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1	BMW 5 Serisi	571	2388
2	Audi A6	233	1749
3	Mercedes E Sınıfı	171	1832
4	Volvo S80	44	357
5	Jaguar XF	7	150

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1	BMW 7 Serisi	19	151
2	Mercedes S Sınıfı	13	177
3	Jaguar XJ	7	28
4	Porsche Panamera	6	62
5	Audi A8	1	18

Juke ("cuk" okunuyor) oturdu

Nissan Qashqai ve Chevrolet Captiva'nın satışlarının iyi gittiğini aylardır gözlemliyoruz. Nissan Juke modeli ise, daha ilk aylardan ilk üçe girince dikkatleri üzerine çekti. Dacia Duster uygun fiyatıyla satışlarını belirli bir seviyede devam ettiriyor. Volkswagen Tiguan ise şimdilik beşinci durumda, ancak artık bu modelde 1.6 TDI 105 HP'lik motorun kullanılma zamanı çoktan geldi de geçiyor bile.



Touareg yükselişte ama RR Sport lider

Tasarımın önemli olduğunu gösteren bir model de Volkswagen Touareg. Daha önceleri pek tercih edilmezken, yenilendikten sonra insanların dikkatini çekmeye başladı. Fakat burada dikkat edilmesi gereken bir konu var: Volkswagen, aynı far tasarımını ticari modellerinde de kullanarak otomobillerin imajına belki zarar verebilir. Öte yandan, artık bir klasik olarak Land Rover markası üç modelle hep ilk beşte yer alıyor.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1	Nissan Qashqai	764	5800
2	Chevrolet Captiva	473	4103
3	Nissan Juke	387	452
4	Dacia Duster	341	2020
5	Volkswagen Tiguan	257	2480
6	Honda CR-V	197	1452
7	Ford Kuga	154	713
8	Subaru Forester	102	588
9	Hyundai iX35	96	932
10	Chery Tiggo	86	880

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

	Kasım 2010	Ocak Kasım 2010
1 Range Rover Sport.....	59.....	503
2 Volkswagen Touareg.....	38.....	199
3 Land Rover Discovery.....	27.....	297
4 Range Rover	27.....	221
5 Porsche Cayenne	21.....	212

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

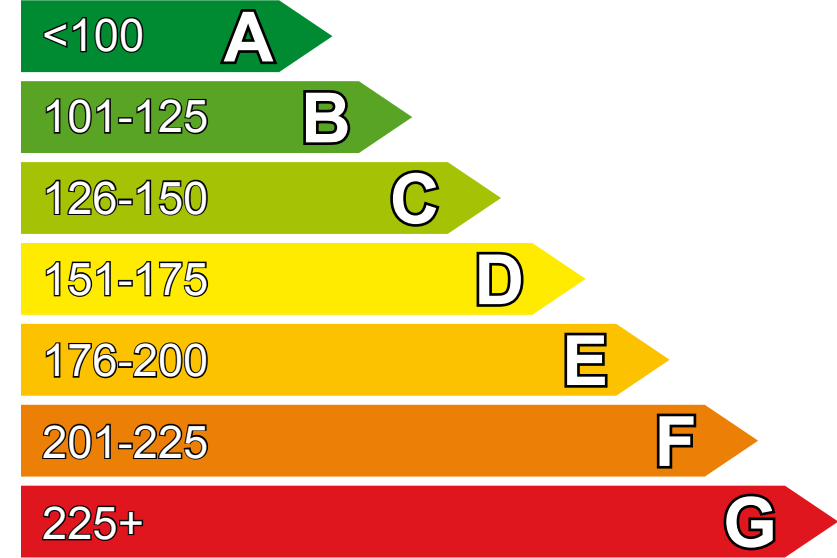
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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.



Yine e-otodergi, yine bir ilk!

Otomobil dergisi okuyucuları olarak, bugüne kadar e-otodergi de dahil olmak üzere çeşitli dergilerde otomobil test ölçümleri okudunuz. Kimine inandınız, kimi size “imkânsız” gibi geldi ve doğruluğundan şüphe ettiniz.

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 29 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 45.000'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.**



DAHA FAZLASI

Yeni nesil C-Max ile ürün gamına eklenen Grand C-Max, 140 mm daha uzun karoseri sayesinde fazladan iki koltuk sunabiliyor.

Yazı: Tarık Akagün / İzmir

Fotoğraflar: Ford Medya



OTOMOBİLİN KÖŞELİ VE MODERN HATLARA SAHİP ÖN KONSOLUNDA İYİ KALİTEDE MALZEMELER KULLANILMIŞ. VİTES KOLUNUN YERLEŞİMİ BAŞARILI.



Türkiye tanıtımı 2010 İstanbul Autoshow'da yapılan yeni nesil Ford C-Max ailesinin basın test sürüşü Aralık ayı içinde İzmir'de gerçekleştirildi. Biz de bu organizasyonda ailenin 7 koltuklu, uzun karoserli versiyonu olan Grand C-Max'i kullanma fırsatı bulduk.

Birçok Ford modelinin temel taşı olacak global C segmenti platformunda üretilen (yeni nesil Focus'ta da bu platform kullanılacak) C-Max ailesinin 7 koltuklu Grand versiyonu Avrupa ile birlikte ABD'de de satılacak. Önden görünümde 5 koltuklu versiyondan farklı olmayan Grand C-Max'in neredeyse D segmenti otomobiller kadar olan 2788 mm'lik dingil mesafesi, standart versiyona göre 140 mm daha uzun. Otomobilin arkadan tasarımıysa 5 koltuklu versiyonun yanında çekici durmasa da, bu tasarım sayesinde üçüncü koltuk sırasındakiler için biraz daha fazla baş mesafesi sağlanabilmiş.

İç mekan

Otomobilin ön konsolunda Ford'un ilk defa Fiesta'da kullanmaya başladığı "cep



GÖSTERGE VE BUTONLAR FIESTA TARZINDA. ARKA KOLTUKLARA GEÇİŞ SİSTEMİ RAHAT VE KULLANIŞLI.



telefonu" stilindeki düğmeler ve keskin hatlar dikkat çekiyor. Gösterge tablosunda ve diğer kumandalarda kullanılan türkuaz renkli aydınlatmalar göze güzel geliyor. Otomobilin geniş ve kullanışlı iç mekânında eleştirilecek fazla bir şey yok. Ama bardaklıklar hariç kapaksız birkaç eşya gözü olmasını isterdik. Ayrıca arka kapı içi kaplamalarının da ötekiler kadar yumuşak olması daha iyi bir dokunma hissi verebilirdi. Sürüş etkinliğine katılan bazı meslektaşlarımız orta konsoldaki bilgi ekranının uzakta kaldığını söylese de, pratikte bunun bir olum-

suzluğu yok. Çünkü ekran, eğer bir göz bozukluğuna sahip değilseniz sürücü koltuğundan rahatça okunabiliyor ve zaten üzerinde sürekli uzanmayı gerektirecek bir buton da yok.

Bu otomobilin en önemli özelliklerinden birisi arkada saklı. Kompakt MPV sınıfında pek görülmeyen bir özellik olan sürgülü kapıya sahip Grand C-Max'in ikinci koltuk sırasının orta bölümü katlanarak, sağ arka koltuğun altına giriyor. Bu şekilde 2+2+2'lik bir oturma düzeni sunan otomobilin üçüncü koltuk sı-

rasına geçişler kolaylaşıyor-en azından çocuklar için. İleri-geri hareket edebilen, sırt eğimi değiştirilebilen ikinci sıra koltuklarda diz ve baş mesafesiyle ilgili bir problem yok. Üçüncü sıra koltuklar da doğal olarak biraz daha ufak tefek kişiler için.

Motor-performans

Grand C-Max'te ilk etapta sunulan 1.6 TDCi motor, PSA Peugeot Citroen ile geçmişten beri kullanılan ve otomobil severlerin yakından tanıdığı bir güç ünitesi. Fakat artık ürettiği 115 HP güç

ile eskisinden daha güçlü. Bu güç artışı yeni nesil commonrail enjeksiyon ve turbo sisteminde yapılan iyileştirmelerle sağlanmış. 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motorun 270 Nm'lik maksimum tork değeri sollama gibi manevralarda kolaylık sağlaması için anlık olarak 285 Nm'ye yükseltiliyor. Bu motor 1504 kg'lık boş ağırlığa sahip otomobille baş döndürücü bir performans sağlamasa da makul bir kullanım sağlayabiliyor. Bu arada otomobilin maksimum hız ve tüketim değerleri yerli ve yurtdışı kaynaklarda aynı olarak verilse de, 0-100

km/s hızlanması yerli kaynaklarda 14.1 saniye, yurtdışı kaynaklarda 12.3 saniye olarak açıklanıyor. Grand C-Max'in kullanımı son derece yumuşak. Süspansiyon yormuyor, fakat yol tutuş olarak da bekleneni veriyor.

Sonuç

Grand C-Max Titanium 1.6 TDCi 115

HP modern ve geniş iç mekana sahip kullanışlı bir otomobil. Dizel motor da otomatik vites seçeneğinin olmaması Peugeot 5008 rakipleri karşısında dezavantaj. 55.755 TL'lik başlangıç fiyatına sahip otomobilin fiyatı metalik boya (755 TL), kör nokta uyarı sistemi (2000 TL) ve Titanium-X Paketi (5505 TL) opsiyonlarıyla 63.260 TL'ye ulaşıyor.

**5 KİŞİLİK
C-MAX
(SOLDA),
7 KİŞİLİK
GRAND
C-MAX'E
GÖRE
DAHA
DİNAMİK
BİR
TASARIM
SUNUYOR.**

Ford Grand C-Max 1.6 TDCi 115 HP

Fabrika verileri

Motor: 1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 115 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork: 270 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız: 180 km/s
0-100 km/s: 12.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4520 / 1828 / 1684 mm
Bagaj hacmi: 79-719-1706 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 5.8 / 4.4 / 4.9 lt / 100 km
Baz fiyat: 55.755 TL

+ Direksiyon, iç mekan

- Arka tasarım

129 g/km

C



İŞİ ZOR

Hyundai ix20 1.4 CRDI 90 HP, performansını saymazsak başarılı bir otomobil. Fakat 46.600 TL'lik fiyatı bu sınıfta işini zorlaştıracak gibi.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Ülkemizde pek rağbet görmeyen bir segment olan küçük MPV sınıfına (MPV-B) yeni bir üye daha katıldı: Hyundai ix20. Hatırlanacağı gibi daha önceden bu sınıfta Renault Modus, Fiat Idea gibi otomobiller bir varlık gösterememiş ve Türkiye'deki satışları durmuştu.

2010 Ekim ayında düzenlenen Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Hyundai ix20, bu tanıtımdan kısa bir süre sonra İstanbul Autoshow'da boy gösterdi.

Hyundai'nin ix35'ten sonra "fluidic" (akıcı anlamında) tasarım anlayışla şekillendirdiği ikinci otomobil olan ix20; altıgen radyatör ızgarası, çekik farları, şişkin çamurlukları ve kıvrımlı motor kaputuyla kişilik sahibi bir görünüm sergiliyor.

Kullanışlı iç mekan

ix20'nin modern görünen ön konso- lu kolay anlaşılır kumandalara sahip. Kullanım sırasında sadece direksiyonun alt kısmındaki yol bilgisayarı butonunun yerini yadırgadık. Çünkü Hyundai'lerde bu düğme genellikle burada olmaz. Yeterli sayıda eşya gözüne ev sahipliği yapan iç mekanda USB, iPod ve AUX girişleri unutulmamış. Kullandığımız Prime donanım seviyesinde ayrıca Bluetooth bağlantısı da mevcuttu.



**PİYANO BOYASI
GÖRÜNÜMLÜ
KAPLAMALAR VE MAVİ
IŞIKLANDIRMALAR ŞIK.
USB VE MP3 ÇALAR GİRİŞİ
GİBİ MODERN İHTİYAÇLAR
STANDART DONANIMDA.**





Kızaklı yapısıyla ileri-geri hareket ettirilebilen arka koltukların ayrıca sırtlık eğimleri de ayarlanabiliyor. Arka koltuk yolcuları için sunulan diz ve baş mesafesi çok iyi.

Kullanımı nasıl?

ix20'de hafif sert süspansiyon sistemi kullanılmış. Yormayan bir sertliğe sahip süspansiyon sayesinde otomobil virajlarda fazla yana yatmıyor ve tedirgin etmi-

yor. Şehiriçi kullanımda ön görüş konusunda sorun yaşatmayan otomobilde, ön çapraz görüş de A sütununa bitişik üçgen cam ile rahatlatılmış. Otomobilde Hyundai'nin yeni 1.4 litre 90 HP'lik turbodizel motoru bulunuyordu. Açık söylemek gerekirse motor 90 HP güç ve 220 Nm tork ürettiymiş hissini hiç vermiyor. Özellikle 4. vitesten sonra... Sanki 90 beygirin bir kısmı bir yerlere gizlenmiş gibi bir durum söz konusu. Zaten fabri-

ka verilerinde açıklanan 14.5 saniyelik 0-100 km/s değeri de adeta bunun kağıda dökülmüş bir hali gibi. Neyse ki yakıt tüketim değeri fazla yüksek değil. Biz 6.0 lt'lik bir ortalama elde ettik ki bu değer dikkatli kullanımda kolayca 5.0 lt/100 km seviyelerine, hatta daha altına da inebiliyor.

Sonuç

Motor gücünden beklenen perfor-

mansı sunamayan ix20 1.4 CRDi 90 HP Prime, iyi iç mekan özelliklerine ve uzun bir standart donanım listesine (ESP, otomatik klima, geri görüş kamerası, kendiliğinden kararan dikiz aynası, yağmur sensörü gibi) sahip. Ama bunlar 46.600 TL'lik fiyatı açıklamaya yeter mi? Buna tüketici karar verecek. Aynı mekaniğe sahip, fakat biraz daha az donanımlı Kia Venga'nın 36.500 TL'lik fiyata sahip olması akılda soru işaretleri yaratıyor.

**OTOMOBİLİN ARKADAN
GÖRÜNÜMÜ DE EN AZ
ÖNDEN GÖRÜNÜM KADAR
GÜÇLÜ.**

Hyundai ix20 1.4 CRDi 90 HP Prime

Fabrika verileri

Motor: 1396 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 220 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız: 167 km/s
0-100 km/s: 14.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4100 / 1765 / 1600 mm
Bagaj hacmi: 440-1486 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): 5.0 / 4.2 / 4.5 lt / 100 km
Test aracının fiyatı: 46.600 TL

+ Donanım, tüketim, tasarım, bagaj

- Yüksek fiyat, performans

119 g/km **B**



BÜYÜK OYNUYOR

En çok satılacak Audi modeli olması beklenen A1 deyim yerindeyse “büyük oynuyor.” Ama “büyük oynama” durumu opsiyonel donanımlar eklenince fiyat konusunda da devam ediyor ve A1 adeta ağabeyi A3’e göz kırptıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**İÇ MEKAN ÇEŞİTLİ
DETAYLARLA
RENKLENDİRİLMİŞ.**

MINI markasının 2000'li yılların başında reenkarnasyona uğrayıp popülerleşmesiyle küçük sınıf lifestyle ve premium otomobiller diğer üreticilerin de gündemine girdi. Audi de bu sınıfta 2010'dan itibaren A1 ile boy gösteriyor. Bazı fiyat olarak ele alındığında mevcut Audi ürün gamındaki en küçük ve en ucuz olan Audi A1; VW Polo ve Skoda Fabia gibi otomobillerle platform kardeşi.

2007'de sergilenen "A1 project quattro" konseptinin neredeyse değişmeden yollara çıkmış hali olan A1, göze hoş gelen çizgilere sahip ve bir Audi olduğunu ilk bakışta belli ediyor. Otomobilin belli başlı karakteristik tasarım detayları arasında en başta kuşkusuz ki trapez formulu "single frame" radyatör ızgarası geliyor. Radyatör ızgarasının üst kısmından başlayan "tornado line" adı verilen çizgi, kanat tarzı LED'li gündüz farlarının üstünden yumuşak bir kıvrımla kapının üst kısmından kat izi yaparak geriye doğru akıyor ve aracı çevreliyor. A ve C sütunlarını kapsayan yay gibi kavis yapan tavan çizgisi ve çıkıntılı bagaj kapağı da

*GÖZ ALICI DETAYLAR
AUDI A1'İ ADETA BİR
ŞEHİR MOBİLYASI HALİNE
GETİRMİŞ.*





BİLGİ EKRANI İSTENDİĞİ ZAMAN KAPATILIP, GİZLENEBİLİYOR. KAPI KOLLARI MAT ALÜMİNYUMDAN ÜRETİLMİŞ.



bu otomobilin dikkat çekici detaylarından. Bu sayfalara konuk olan test aracında ayrıca kırmızı renkli arka spoiler ve kırmızı renkli marşpiyeler gibi body-kit aksesuarları da takılmıştı.

İç mekan

Kasım 2010 tarihli 29. Sayımızda bu tarz otomobillerin hareketli yaşam tarzına sahip ve farklı olmak isteyen kişileri hedeflediğinden bahsetmiştik. A1'de de bu beklentiler doğrultusunda kişiselleştirmeye yönelik değişiklikler yapılabiliyor. Örnek olarak bizim kullandığımız araçta koltuk döşeme rengi, kapı içi kaplamaları ve havalandırma çerçeveleri wasabi (Japon usulü bir nevi çok acı hardal) yeşili adı verilen fakat bence sarıya daha yakın olan detaylar kullanılmıştı. Kokpitte kalite hissi üst sınıf Audi'ler kadar olmasa da, küçük sınıfta hiçbir otomobilin bu konuda Audi A1'in eline su dökemeyeceği bir gerçek. Arka koltuklar kendine rakip olarak gördüğü MINI'den büyük olsa da, bu bir başarı sayılamaz. Çünkü bu boyuttaki küçük sınıf bir otomobilin arkasında daha fazla alan sunulabilmeli.

Motor ve performans

A1 1.6 TDI'da bulunan 1598 cc'lik motor, 105 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. Maksimum torkun 1500-3500 d/d aralığında üretilmesi kullanımda esneklik sağlasa da 1500 d/d'nin altında cansız

olduğu da gerçek. Önden çekişli otomobilde rahat kullanımlı 5 ileri manuel şanzımana yer verilmiş. Günümüzde 6 ileri manuel şanzımanların sıkça görüldüğü günümüz otomobil dünyasında Audi'nin de bu motorda 6 ileri oranlı manuel şanzıman kullanmasını isterdik. Audi A1 1.6 TDI'da ne yazık ki DSG şanzıman seçeneği yok. Motor sesi bir Audi'ye göre yüksek olan otomobil, özellikle ilk çalıştırma anında keyifsiz bir dizel sesi üretiyor. 1500 d/d altında biraz cansız kalan motoru dışında şehir içi kullanımı rahat olan otomobilde start/stop sisteminin olması sıkışık trafikte yakıt tüketimini azaltmaya yönelik faydalı bir özellik. Otoyolda sorunsuz ilerleyen A1, virajlı yollarda da kendinden son derece emin ve güvenli. Bizim duyduğumuz en büyük rahatsızlık, arka yan kabin içi kaplamasından gelen çıtırtı sesiydi. Bu durumun sadece bu test otomobilinde olduğunu düşünüyoruz.

Sonuç

Şehirli, kaliteli, şık ve pahalı. Bu dört kelime A1 1.6 TDI'ı anlatmaya yetecektir. 26.678 Euro'luk (yaklaşık 52.800 TL) başlangıç fiyatına sahip Audi A1 1.6 TDI, bu sayfadaki otomobildeki gibi navigasyon, xenon plus, renkli çerçeveli havalandırma ızgaraları, park sensörü ve otomatik klima gibi opsiyonlarla 36.667 Euro'ya (yaklaşık 72.880 TL) denk geliyor.



ÖN KOLTUKLAR RAHAT. ARKA KOLTUKLARDA DİZ VE BAŞ MESAFESİ DOĞAL OLARAK UZUN BOYLU YOLCULARA HİTAP ETMİYOR.



**Audi A1 1.6 TDI 105 HP****Fabrika verileri**

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: 5 ileri manuel
Maksimum güç: 105 HP @ 4400 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız: 190 km/s
0-100 km/s: 10.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 3954 / 1740 / 1416 mm
Bagaj hacmi: 270-920 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 4.4 / 3.4 / 3.8 lt / 100 km
Baz fiyat/Test aracının fiyatı: 26.678 Euro / 36.667 Euro

+ Şık detaylar, tüketim, emisyon

- Arka koltuklarda baş mesafesi, motor sesi

99 g/km **A**

GLOBAL BAŞARI İSTİYOR

Önceki jenerasyonunda çoğunlukla kadınlara hitap eden dış tasarım ve iç mekânıyla dikkat çeken Micra, dördüncü jenerasyonunda daha “unisex” çizgilerle 160 ülkede kalpleri fethetmeye çalışacak.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Nissan'ı 1983'ten beri B segmentinde temsil eden ve bugüne kadar 5,7 milyon adet satılan Micra dördüncü jenerasyonuyla Türkiye yollarında. “V” harfiyle isimlendirilen yeni bir platformda yükselen yeni Micra, artık öncelikli olarak kadınların beğenilerine yönelik bir model değil, onun amacı her cinsiyetten

insana hitap etmek ve küresel anlamda başarı kazanmak.

Daha uzun, daha geniş, daha alçak

Uzunluğu 61 mm artan, genişliği 15 mm artan, yüksekliği ise 10 mm azalan yeni Micra, artık daha dinamik bir görünüm sergiliyor. Hatta bu durum, sade-

ce görünümle de kalmıyor. Yeni modelin rüzgâr direnç katsayısı 0,33 Cd'ye düşmüş durumda. Tavan çizgisinin, arka tarafa gidildiğinde bile düz devam etmesi arka koltuktaki baş mesafesini sorunsuz kılarken, 20 mm artarak 2450 mm'ye ulaşan dingil mesafesi de, arkada oturanları eskisinden daha rahat ettiriyor.

Yeni Micra'nın bagajı 251 lt'den 265 litreye çıkmış. Bu hacim, arka koltuklar öne yatırıldığında 511 litreye çıkıyor.

İç mekânda sert plastik kullanılmış

Sınıfına göre yeterli iç mekân genişliği sunan yeni Micra, konsoldaki sert plastik nedeniyle hayal kırıklığı yaratıyor. Kok-

EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK KONUSUNDA SORUN BULUNMAYAN İÇ MEKANDA SERT PLASTİK KULLANIMI GENEL KALİTEYİ BOZUYOR. KUMANDA BİRİMLERİ ERGONOMİK.



pit, eşya gözü ve bardaklık konusunda son derece cömert. Özellikle iki adet kapaklı torpido ve bunların arasında bir de açık eşya gözü bulunması, bu sınıfta alışık olmadığımız bir donanım. Kumanda birimleri sade ve gösteriştan uzak tasarlanmış. Ama gözler eski jenerasyondaki seramik butonları aramıyor da değil. Göstergeler de son derece kolay anlaşılacak bir yapıda tasarlanmış. Yol bilgisayarının butonu (direksiyonun sol arka tarafında) sürücünün biraz uzağında kalıyor. Ön yolcu koltuğunun minderinin yukarı kalkması ve burada biri oturmuyorken eşya konulabilmesi işlevsel. Eski jenerasyonda arka koltuklarda yer alan kızak mekanizmasından neden vazgeçildiğini anlamak ise zor.

3 silindirli motor tasarruf öncelikli

Yeni Micra'da 1.2 litrelik benzinli motora yer verilmiş. 3 silindirli bu motor, 80 HP güç ve 110 Nm tork üretiyor. 5 ileri manuel ve CVT şanzıman seçenekleri mevcut. Ürün gamında dizel motor bulunmayacağı ifade ediliyor. Bunun nedeni, 1.2 benzinli motorun zaten düşük olan yakıt tüketimi. Test aracımızda CVT şanzıman bulunuyor ve bu şanzımana sahip Micra, 161 km/s maksimum hız ve 14.5 saniyelik 0-100 km/ hızlanma performansı sunuyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi 5.4 lt/100 km, karbondioksit salınımı ise 125 g/km. 3 silindirli mo-



**YENİ MICRA'DA ESP
STANDART. TORPİDO
ALANINDA İKİ KAPAKLI VE
BİR KAPAKSIZ GÖZ VAR.**



tor, hız arttıkça gürültülü çalışmaya başlıyor ve özellikle de sollamalarda gürültüsünün yanına sarsıntıyı da ekliyor. Yeni Micra, performans konusunda da iddialı değil. Onun amacı, şehir içinde pratik bir kullanım sunmak ve az yakıt tüketmek.

Zengin güvenlik donanımı sunuyor

Yeni Micra; baz donanımdan itibaren sunduğu ESP, ABS, EBD, Fren Destek Sistemi ve altı havayastığıyla övgüyü hak ediyor. 4.5 metrelik dönüş yarıçapı da onu şehiriçi kullanımında pratik kılıyor. CVT şanzıman, performans için değil belki ama konfor için görevini yerine eksiksiz getiriyor. Yokuşlardaki kalkışlarda aracı geri kaydırmıyor. Direksiyon simidi konforu destekleyecek şekilde tasarlanmış, hem verdiği tepkiler hem de tasarımı nedeniyle sportif kullanıma uygun değil. Derinlik ayarı bulunmaması da bir dezavantaj. Yumuşak süspansiyon sistemi de konforu destekliyor. Koltuklar rahat, sürüş pozisyonu kolay ayarlanıyor.



Görüş açıları sorunsuz. Kopenhag'da kullandığımız Micra'larda çakmak yoktu ve bu durum sohbet konusu olmuştu. İstanbul'daki test aracımızda ise olduğunu gördük.

160 ülkede yollarda

Selefi İngiltere'de üretilen ama yeni nesilde Hindistan'dan ithal edilen Micra, küçük sınıfın önemli seçeneklerinden biri olarak yollara çıktı. Toplam 160 ülkede satışa sunulacak olan yeni Micra, Nissan'ın iddialı bir global modeli olarak büyük satış rakamlarına ulaşacaktır. Yeni Micra'nın Türkiye ürün gamında 1.2 benzinli motor, 5 ileri manuel ve CVT şanzıman seçenekleriyle sunuluyor. "Passion", "Tekna" ve "Tekna Pack" olmak üzere üç donanım paketi ve 26.990 TL'den başlayan fiyatlar söz konusu. Bu sayfalarda gördüğünüz test aracımızın fiyatı ise 31.990 TL. Yeni Micra'ya, motoru çalıştırdığımızda gösterge ekranında bize söylediği gibi "Merhaba" diyoruz.

**KAPI KOLUNU
JUKE'TAN TANIYORUZ.
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. YOLCU
KOLTUĞUNDA EKSTRA BİR
GÖZ VAR. ARKADA DİZ VE
BAŞ MESAFELERİ İYİ.**



Nissan Micra 1.2 80 HP CVT Tekna

Fabrika verileri

Motor: 1198 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
Şanzıman: CVT
Maksimum güç: 80 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork: 110 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız: 161 km/s
0-100 km/s: 14.5 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 3780 / 1675 / 1520 mm
Bagaj hacmi: 265-511 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 6.7 / 4.6 / 5.4 lt/100 km
Baz fiyat/Test aracının fiyatı: 26.990 TL/31.990 T

+ Yakıt tüketimi, eşya gözleri, donanım, dönüş çapı, emisyon

- Performans, malzeme kalitesi, hızlandıkça artan gürültü

125 g/km **B**





KALP NAKLİ VE ESTETİK

Başarılı bir estetik operasyonla yeni burun yapısına kavuşan Caddy'nin en büyük yeniliği 1.6 TDI motor ve DSG şanzıman.

Yazı ve videolu test ölçümü: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Kısa bir süre önce Fethiye-Dalaman arasında "ilk sürüş"ünü gerçekleştirdiğimiz makyajlı VW Caddy'i bu sefer İstanbul'da daha kapsamlı kullanma fırsatı bulduk. Kabul etmek gerekir ki VW Ticari Araç gamına dahil Caddy kendine has bir fanatik ve hayran kitlesine sahip. Tabi aynı durum Transporter için de geçerli. Makyajla birlikte VW'nin yeni tasarım çizgisiyle şekillendirilen bir burun yapısına kavuşan Caddy'nin arka tarafındaki değişim daha sınırlı kalmış. Aracın iç mekânı daha önceki "ilk sürüş" yazısında da belirttiğimiz gibi aslında genel hatlarıyla eskisi gibi. Sert plastikten mamul ön konsol ana hat olarak eskisiyle aynıyken, direksiyon simidi, gösterge tablosu, klima ve müzik sistemi kumandaları yerlerini daha şık olanlara bırakmış ve aracın iç mekânında binek araç havası daha da kuvvetlenmiş.



**TİCARİ
KÖKENLİ BİR
ARAÇ OLAN
CADDY'NİN
ÖN KONSOLU
ESKİSİNE
GENEL OLARAK
BENZİYOR.
DİREKSİYON
SİMİDİ
VE KLİMA
KUMANDALARI
GOLF GİBİ.
TORPİDO
GÖZÜNE
MAKYAJLA
BİRLİKTE
KAPAK
EKLENMİŞ.**



Tavanın ön kısmında bir sınıftaki diğer araçlarda olduğu gibi tavan rafı mevcut. Bunu yanı sıra ön yolcu koltuğu altı çekmecesini ve orta konsolun üst kısmındaki kapaklı eşya gözü ufak tefek eşyalara yönelik düşünülmüş pratik özellikler. İç mekanda kapaklı torpido gözü sunul-

ması ve sağ arka kapı camının ufak da olsa açılabilir hale gelmesi, sayıları bir hayli fazla olan Volkswagen Caddy fanatiklerinin uzun zamandır beklediği özellikler. Diğer arka kapı camının açılabilmesi içinse ne kadar beklemek gerektiğini açıkçası biz de bilmiyoruz.

Başarılı izolasyon

Caddy 1.6 TDI, ticari kökenli bir kombivan olmasına rağmen özellikle akustik konfor olarak gerçekten iyi. İç mekana sızan motor ve yol sesinin birçok binek otomobile kafa tutacak seviyede olduğunu söyleyebiliriz. Rüzgar sesi ise



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

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

100-110 km/s hızdan itibaren kendisini hissettirmeye başlıyor. Zaten 102 HP'lık 1.6 TDI motor da bu hızlardan sonra biraz nazlanmaya başlıyor. İlk kalkış anında gaz pedalına çok hafif bir gecikmeyle tepki veren motor, aracı hızlı olmasa da makul şekilde hızlandırıyor. 7 ileri oranlı DSG şanzıman ise çabuk ve sarsıntısız vites değişimleriyle Caddy'nin en iyi yönlerinden birisi. Bu sayede Caddy rakiplerine göre oldukça iddialı bir opsiyonel donanıma kavuşmuş. 100 km mesafede elde ettiğimiz 7.7 lt/100 km'lik tüketim değeri ortalama seviyede.

Makaslı arka süspansiyon

Caddy'de tıpkı önceden de olduğu gibi makaslı arka süspansiyon kullanılmış. Ama yapılan geliştirmelerle binek kullanıma daha uygun hale gelmiş ve kullanım sırasında fazla sarsıntı hissettirmiyor. Yine de Doblo gibi rakiplerinin artık modern, bağımsız arka süspansiyon sistemleri kullandığını belirtelim.

Sonuç

Motor-şanzıman uyumu, donanım ve sessizlik gibi konularda çok iyi olan Caddy 1.6 TDI'nın fiyatının rakiplerinden yüksek olması başarılı satış rakamlarına ulaşmasında engel teşkil etmeyecek.

VW Caddy Kombi 1.6 TDI DSG Comfortline

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, sıralı 4 silindirli, turbodizel
 Şanzıman: 7 ileri otomatik
 Maksimum güç: 102 HP @ 4400 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2500 d/d
 Maksimum hız: 168 km/s
 0-100 km/s: 13.0 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4406 / 1794 / 1853 mm
 Boş ağırlık: 1570 kg
 Bagaj hacmi: 750-2852-3030 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 6.6 / 5.3 / 5.8 lt/100 km
 Fiyat: 44.415 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 4.3 sn
 0-80 km/s: 9.2 sn
 0-100 km/s: 14.0 sn
 0-120 km/s: 21.95 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 8.1 sn
 80-120 km/s (D'de): 13.3 sn

Frenleme:

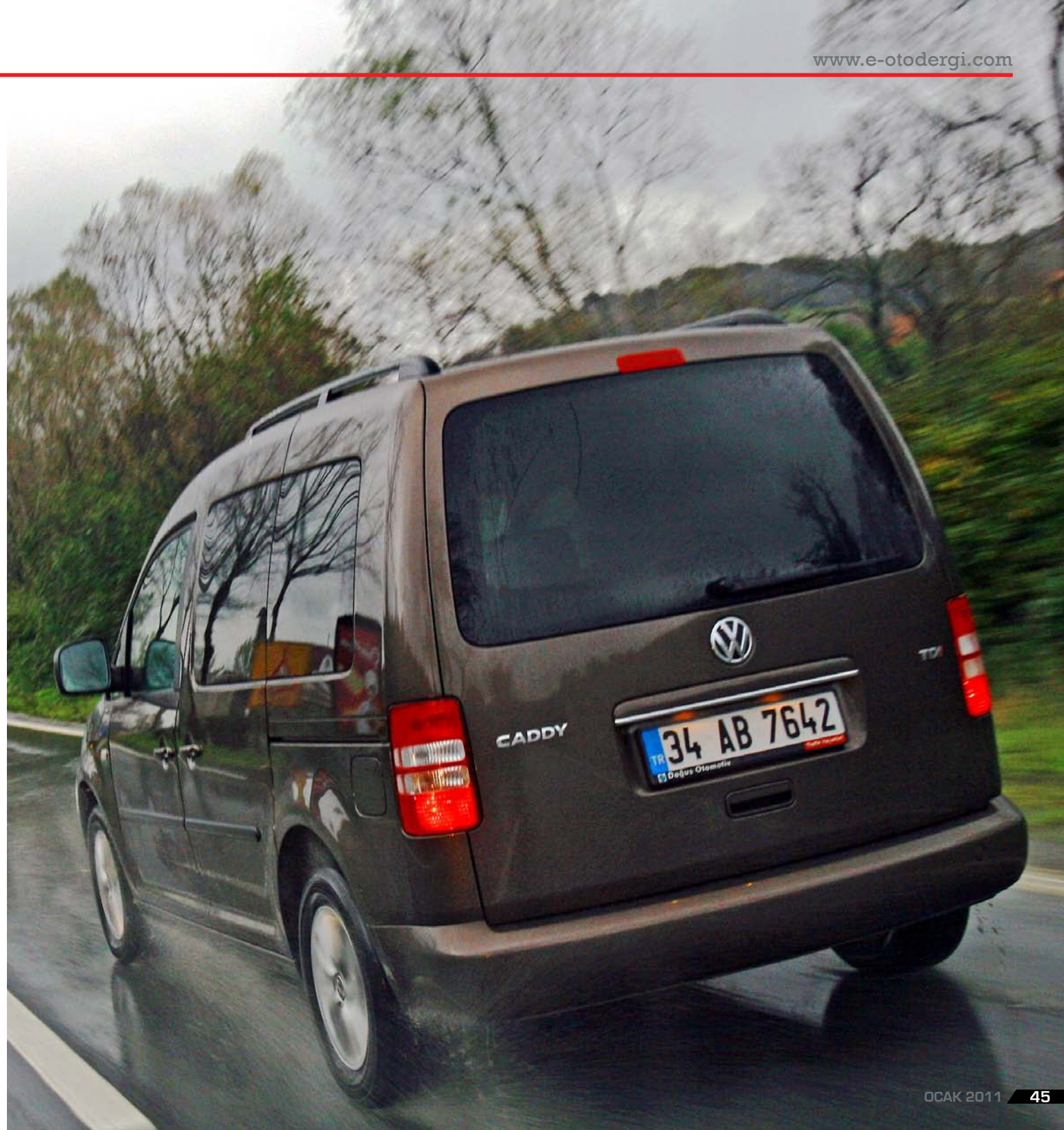
100-0 km/s: 42.6 m
 80-0 km/s: 26.7 m
 50-0 km/s: 10.5 m

+ Şanzıman, izolasyon, ESP standart

- Rakiplerinden pahalı, halen makaslı arka süspansiyon

152 g/km

D



PSA MODELLERİNİN ÖNCÜSÜ

Nasıl ki Mitsubishi Outlander, Citroen C Crosser ve Peugeot 4007'ye; iMiev modeli ise, Citroen C Zero ve Peugeot iOn'a öncülük ettiyse, yollara yeni çıkan ASX de bir süre sonra satışa sunulacak olan PSA modellerinin temelini oluşturuyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni PSA modelleri geliyor... Bunu ASX'ten anlıyoruz. O nedenle, ASX'i test etmek, bir buçuk yıl sonra nasıl Peugeot ve Citroen modellerinin karşılaşacağımızı ortaya koyacak. Türkiye otomobil pazarında markaların konum, pazarlama aktiviteleri ve pazar paylarını düşünecek olursak, en çpk Peugeot'nun, daha sonra Citroen'in, en son da ASX'in satılacağını şimdiden tahmin etmek yanlış olmaz. Bence Mitsubishi'nin Türkiye distribütörü TemsaGlobal, bir buçuk yıl boyunca maksimum satış yapmaya gayret etmeli, çünkü Peugeot ve Citroen'in benzer modelleri yollara çıkınca ASX'in işi çok daha zor olacak.

Sportif bir tasarımı var

Yepyeni bir crossover olan ASX, yer yer Lancer modelinden izler de taşıyan sportif bir tasarıma sahip. Örneğin yandan bakıldığında düz bir şekilde yere doğru inen burun yapısı Lancer'dan alınan bir özellik. Ön tasarımdaki büyük ağız, Mitsubishi elmasını ve plakayı da içine alacak şekilde çizilmiş. Çekik gözlü far ve stoplar, Japon olduğunu



**MALZEME KALİTESİ
LANCER'DAN DAHA
İYİ. ESP VE AS&G
KUMANDALARI SOLDA.
BEYAZ AYDINLATMALI
SPORTİF GÖSTERGELER
RAHAT OKUNUYOR.**



**YEPYENİ BİR TASARIMIN
ÜRÜNÜ OLAN ASX,
SPORTİF BİR CROSSOVER.
ARACIN UZUNLUĞU 4295,
DİNGİL MESAFESİ İSE
2670 MM.**



ortaya koyuyor. Arka tarafa doğru giderken yükselen bel çizgisi, mat krom depo kapağı ve arka spoyler sportif görünümü pekiştiriyor. ASX, 4295 mm'lik uzunluğu ve 2670 mm'lik dingil mesafesiyle bir crossover. Otomobilin genişliği 1770 mm, yüksekliği ise 1615 mm. 5 kişilik iç

mekanı bulunan bu 4x2'nin bagaj hacmi ise 442 litre. Bu kapasite, arka koltuklar öne yatırılınca 1193 litreye çıkıyor.

İç mekân gösteriştense uzak

ASX'in iç mekânı, markanın diğer modellerinden tanıdığımız kumanda birim-

leri ve göstergelerden oluşuyor. Yeni bir öge ya da tasarım unsuru yok. Her birim son derece sade tasarlanmış. Ama işlevsellik anlamında bir eksik yok. Eşya gözü ve bardaklık konusunda ne bolluk ne de fakirlik söz konusu. El freni kolu sürücünden fazla uzak. Üç kollu direksi-

yon ve krom çerçeveli yuvarlak gösterge birimleri sportifliği desteklerken, koltukların yan destekleri görsellik haricinde bir işlev sunmuyor. Yol bilgisayarının "Info" butonu direksiyonun sol arka tarafında kalıyor ve kullanımı kolay değil. Kokpitteki malzeme kalitesi Lancer

kadar kötü olmasa da, malzeme olarak yine sert plastik ağırlıklı bir tercih yapılmış.

Türkiye’de tek motor, tek şanzıman, tek donanım

Mitsubishi ASX, ülkemize tek motor, tek şanzıman, tek donanım, sadece 4x2 aktarma sistemli olarak ve tek fiyatla ithal ediliyor. Oysa Avrupa’da 1.8 lt DI-D dizel motorlu ve 4x4 aktarma sistemli versiyonu da satılıyor. Türkiye yollarına çıkan ASX’te 1.6 litrelik benzinli motor, Invite adlı donanım ve 5 ileri manuel şanzıman yer alıyor. Otomobilin fiyatı ise 49.000 TL. Donanım paketi birçok konuda yeterli ancak bizce otomobil severleri tek donanımla sınırlamak pek de doğru değil. Sınıf lideri Nissan Qashqai’nin 1.6 lt benzinli motor seçeneğinde tam beş donanım seçeneği ve 45.990 TL’den başlayıp 62.490 TL’ye kadar çıkan fiyat alternatifleri var. ASX’in 1.6 litrelik motoru 115 HP güç ve 4000 d/d’de 154 Nm tork üretiyor. Maksimum hızı 183 km/s olan aracın 0-100 km/s hızlanma süresi 11.4 saniye. Ortalama 5.9 lt/100 km yakıt tüketen ASX’in karbondioksit emisyonu 135 g/km. ASX gücünü 5 ileri manuel şanzıman aracılığıyla ön tekerleklerle iletiyor.

Yol tutuş ve tüketim başarılı

ASX’in sürüş özelliklerine geçecek

olursak; yüksek performans beklenmesi gereken 1.6 litrelik motor, “AS&G” olarak adlandırılan (Auto Stop & Go / Otomatik Dur & Kalk) sistem sayesinde (istemezseniz kapatabiliyorsunuz), “dur-kalk”lar sırasında kendiliğinden stop ediyor ve siz hareket etmek için vitesi 1’e takacağınız zaman debriyaja bastığınızda tekrar çalışıyor. Bu sayede, özellikle de İstanbul gibi kalabalık metropollerde, önemli ölçüde yakıt tasarrufu sağlanıyor. Sürüş sırasında önünüzdeki gösterge tablosundaki vites değiştirme uyarılarına uymanız halinde de minimum yakıt sarfiyatı sağlamanıza olanak tanınıyor. ASX, yol tutuş konusunda da markanın DNA’sından gelen bir başarıya sahip. Sert süspansiyon sistemi, konfordan biraz olsun ödün veriyor ama size zevkli ve güvenli bir sürüş imkânı sağlıyor. Yedi havayastığı, ABS, EBD ve ASTC (Aktif Denge ve Çekiş Sistemi) güvenlik özelliklerini arttırırken, Yokuş Kalkış Destek Sistemi, özellikle acemi sürücülere yokuşlarda korkusuz kalkışlar sağlamayı hedefliyor. Ancak 5 ileri manuel şanzımanın yerine 6 ileri şanzıman tercih edilmeliydi. Hem daha gürültüsüz hem de daha da düşük tüketimli bir yolculuk sağlanabilirdi. Vites kolunun konumu ve vites geçişlerinde ise herhangi bir sorun bulunmuyor. Otomobilin fren hissiyatı ve mesafesi başarılı. Direksiyon netliği ve hızı da övgüyü hak ediyor.



ÖN KOLTUKLAR RAHAT AMA YAN DESTEKLERİ YETERSİZ. ARKADAKİ BAŞ VE DİZ MESAFELERİ İYİ. ÖN TASARIM, YANDAN BAKILDIĞINDA LANCER’I HATIRLATIYOR. STOP LAMBALARI ÇEKİK GÖZLÜ TASARLANMIŞ. DEPO KAPAĞI SPORTİFLİĞİ DESTEKLİYOR.



Otomatik şanzıman ve dizel motor yok

Günümüzün yükselen trendi crossover'lar arasında en çok talep görenler benzinli otomatik ve küçük hacimli dizel motorlar. ASX'te bu iki seçenek de bulunmuyor. Bunun yanı sıra Mitsubishi'nin Türkiye'de fazla etkin ve tercih edilir bir marka olmaması da eklenince, ASX'in satış başarısı kısıtlı kalacaktır.

Mitsubishi ASX 1.6 4x2 MT Invite**Fabrika verileri**

Motor:	1590 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	115 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	154 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	183 km/s
0-100 km/s:	11.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4295 / 1770 / 1615 mm
Bagaj hacmi:	442-1193 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	7.5 / 4.9 / 5.9 lt / 100 km
Fiyat:	49.000 TL

- + Tasarım, yakıt tüketimi, yol tutuş, emisyon değeri
- Otomatik şanzıman yok, markanın Türkiye'deki algısı

135 g/km

C



MAKYAJI BEKLERKEN

Mart 2011'de düzenlenecek olan Cenevre Otomobil Fuarı'nda makyajlı versiyonu tanıtılacak olan Kia pro_cee'd, 3 kapılı hatchback tasarımıyla, kompakt sınıfta tarz sahibi bir seçenek.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



KOKPİT ERGONOMİK KUMANDALARA, SADE VE KOLAY OKUNAN GÖSTERGELERE VE YETERLİ SAYIDA EŞYA GÖZÜ İLE BARDAKLIĞA EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR.

Yollara 2007 yılının sonbahar aylarında çıkan pro_cee'd, Kia'yı kompakt sınıfta temsil eden cee'd modelinin 3 kapılı hatchback kardeşi. Coupe görünümüyle gençlerin beğenisini kazanan otomobil, 2010 yılında küçük bir makyaj geçirmiş, bununla birlikte yeni motor seçeneklerine kavuşmuştu. Mart 2011'de gerçekleştirilecek olan Cenevre Otomobil Fuarı'nda bir kez daha makyajlanacak olan Kia pro_cee'd (tanıtılacak olan modelin ayrıntıları için buraya tıklayabilirsiniz), yeni yılın ilk e-otodergi'sine 1.6 litrelik benzinli motoruyla konuk oldu.

Tasarımı ilgi görüyor

Otomobil endüstrisinde "Coupe tarzı görünüm" diye bir tabir vardır. Tasarladıkları aracın beğenilmesini bekleyen marka yöneticileri, yeni modellerini tanıtırken genelde bu tabiri kullanırlar. Elbette bu tabir, devasa SUV'lar için kullanıldığında (maalesef kullananlar var) komik kaçıyor. Ama pro_cee'd gibi 3 kapılı hatchback'ler bu tabiri hak ediyorlar. Zaten bu nedenledir ki, 3 kapılı hatchback'lere halk arasında "tek kapı"



*3 KAPILI HATCHBACK
PRO_CEE'D, HANGİ
AÇIDAN BAKARSA NİZ
BAKIN DİKKATİNİZİ
ÇEKMEYİ BAŞARIYOR.*





GÖSTERGELER SPORTİF. ESP KUMANDASI SOLDA, CAM VE AYNA AYARLARI İSE KAPI İÇİNDE YER ALIYOR.



da denir. Kim nasıl tarif ederse etsin, Kia pro_cee'd sportif görünümlü hoş bir model. 4250 mm'lik uzunluğu ve 2650 mm'lik dingil mesafesi onu kompakt sınıfa dâhil ediyor. Otomobilin 340 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar öne yatırılınca 1210 litreye çıkıyor.

İç mekân sportif

pro_cee'd'in kokpiti; standart donanımında sunulan alüminyum pedallardan üç kollu direksiyona, yuvarlak tasarımlı göstergelerden deri kaplı vites topuzu ve direksiyon simidine kadar sportif bir atmosfer sunuyor. Ön koltukların yan destekleri ise sportiflikten biraz uzak. Kokpit ergonomik açıdan başarılı. Kumanda birimleri iyi yerleştirilmiş. Direksiyon simidinin üstündeki yol bilgisayarı (trip) butonu artık bir Kia klasiği ve aynı zamanda da akıllıca bir çözüm. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor. Hatta arka koltuklarda oturanlar için, kenarlarda geniş cepler dahi var. Arka koltuğa geçiş, her 3 kapılı otomobilde olduğu gibi biraz zahmetli. Arka koltuktaki diz ve baş mesafeleri de doğal olarak biraz kısıtlı. Malzeme ve işçilik kalitesi sınıf ortalamalarının üzerinde.

1.6 lt atmosferik motor

Birçok üreticinin küçük hacimli turbo motorlara yöneldiği bir dönemde, Kia 1.6 litre hacminde atmosferik benzinli

motora yer veriyor. 126 HP güç üreten motorun torku biraz zayıf: 154 Nm. Ancak otomobilin maksimum hızı 192 km/s ve 0-100 km/s hızlanma performansı 10.8 saniye. Ortalama yakıt tüketimi 6.1 lt/100 km olan Kia pro_cee'd'in karbon-dioksit emisyonu 146 g/km. Biz karma kullanımımızda 7.6 lt/100 km'lik tüketim verisi elde ettik. Devirli kullanımı seven motor 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Şanzıman 5 değil de 6 ileri olsaydı, hem daha sessiz bir sürüş hem de daha düşük yakıt tüketimi sağlanabilirdi. 5 kapılı kardeşi cee'd'den daha sert bir süspansiyona sahip olan pro_cee'd, buna karşın iç mekana rahatsızlık vermiyor. Bunun yanında otomobilin yol tutuşu başarılı. Direksiyon net ve hızlı çalışıyor. Biraz kemikli olan vites değişimleri zevkli. Fren dozu ve mesafesi yeterli. Zengin güvenlik ve konfor donanımı, pro_cee'd'i albenili dış tasarımının yanı sıra sürüş sırasında da keyifli bir otomobil yapıyor. Görüş açıları ise küçük arka cam ve kalın C sütunları nedeniyle kısıtlı. Arka koltukta oturanlar da, küçük yan camlar nedeniyle etrafı kısıtlı bir alandan görebiliyorlar. Ama tüm bunlar, sportif otomobillerin ortak özellikleri ve böyle olması son derece doğal.

Fiyat/donanım oranı başarılı

Kia pro_cee'd, Türkiye'de biri benzinli, diğeri dizel olmak üzere iki motor se-



ÖN KOLTUKLAR RAHAT. ARKAYA GEÇİŞ BİRÇOK ÜÇ KAPILI ARAÇTAKİ GİBİ BİRAZ ZAHMETLİ.

çeneğiyle satılıyor. Bu sayfalarda gördüğünüz 1.6 benzinli modelde sadece "Concept Plus" adlı donanım var ve fiyatı 38.000 TL. Yine 1.6 litre hacminde olan dizel motor ise 115 HP güç üretiyor. Manuel ve otomatik seçenekleri sunan bu modelde "Cool" adlı donanıma yer veriliyor. Euro NCAP'ten 5 yıldızlı bir otomobil olan pro_cee'd; zengin donanımına karşın sunduğu cazip fiyatla dikkat çekiyor. Rakipleri Megane Coupe 1.4T 130 HP 47.950 TL'den, VW Scirocco 1.4 TSI 122 HP ise 26.700 Euro'dan başlayan fiyatlara sahip.

KÜÇÜK BİR CAMA EV SAHİPLİĞİ YAPAN ARKA TASARIMDA, YANLARA DOĞRU DÖNEN STOP LAMBALARI VE CAMIN ÜST KISMINDAKİ SPOYLER, ARACA HAREKET HİSSİ VERİYOR.

Kia pro_cee'd 1.6 CVVT Concept Plus

Fabrika verileri

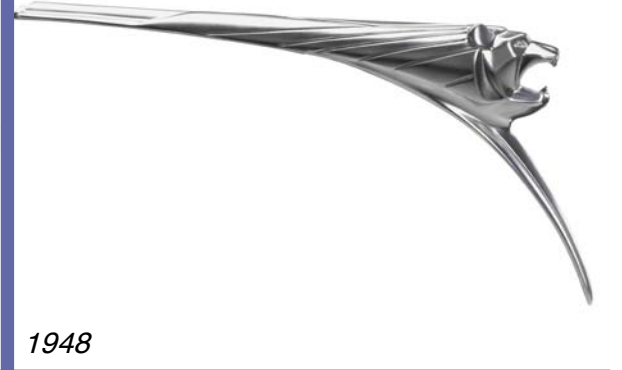
Motor: 1591 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman: 5 ileri manuel
 Maksimum güç: 126 HP @ 6300 d/d
 Maksimum tork: 154 Nm @ 4200 d/d
 Maksimum hız: 192 km/s
 0-100 km/s: 10.8 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4250 / 1790 / 1450 mm
 Bagaj hacmi: 340-1210 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 7.8 / 5.2 / 6.1 lt/100 km
 Fiyat: 38.000 TL

- + Tasarım, iç mekân, sürüş özellikleri, fiyat, donanım
- Benzinli motorda otomatik yok, kısıtlı arka görüş, isim

146 g/km

C





BU NASIL 200. YAŞ?

2010'da Peugeot'nun tüm iletişim çalışmalarında şahit olduğunuz üzere, Peugeot'nun 200'üncü yaşı kutlandı. Peki, ilk seri üretim otomobil 1905'e tarihlenirken bu nasıl oldu?

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Peugeot Medya



Bugünlerde bir otomobil üreticisi 200'üncü yaşını kutluyor ve doğal olarak bu gururu, markanın tüm kurumsal iletişiminde kullanıyor. Bir arkadaşımın ilginç bir sorusu üzerine, daha önce pek de üzerinde durulmayan bir konuyu düşündüm ve bu yazıyı kaleme almaya karar verdim. Peki, neydi arkadaşımın sorduğu bu soru: "200 yıldır araba mı üretiliyor?". Aslında konu "araba" ise sorunun cevabı "evet". Ama soru, doğru kelime kullanılarak sorulsa, yani konu, motorlu kara taşıtı anlamındaki "otomobil" ise cevap "hayır". O zaman nasıl oluyor da, bir otomobil üreticisi 200 yaşında oluyor? İşin ilginç tarafı da bu zaten.

Tarihte 200 yaşında bir otomobil yok

Günümüzde insanlar, duydukları kelime, cümle ve/veya sloganları, pek de etraflıca

düşünmeden kabulleniyor ve bu mesaj yoğunluğunda beyinlerinin bir kenarına yerleştiriyorlar. Özellikle de üst üste birçok kez duyulan bir mesaj, zihinde bir farkındalık yaratıyor ve ileride o konuda bir konuşma yapılırsa hemen hatırlanıyor. Buna örnek olarak; şu sıralar birçok otomobilsevere "Peugeot kaç yaşında?" diye sorsak "200" cevabını alırsak. Ardından "Peugeot ilk hangi tarihte otomobil üretti?"

desek, karşımızdaki kişi küçük bir hesap yapıp "1810" diyebilir ama bu cevap yanlış olur. Peki, işin aslı ne öyleyse?

İlk ürünler mutfak aletleriydi

1810'da kurulan Peugeot markasının ürettiği ilk ürünler çeşitli mutfak ve sofr aletleriydi. Bunların arasın-



da kahve değirmenlerini ve karabiber öğütücülerini sayabiliriz. Daha sonra şemsiye, ahşap saplı testere; masalı dişliş makinesi; çekiç ve pense gibi el aletleri üretimi de başladı.

Peugeot, bir süre uçak motoru da üretti.

Aslan amblemi birçok kez değiştirildi

Neredeyse Peugeot adıyla özdeş olan "Aslan", ilk kez 1847'de Julien Blazer tarafından çizildi. 1858 yılında Emile Peugeot tarafından yeni bir aslan amblemi geliştirildi. Bu amblem, daha sonra 1923, 1925, 1936, 1948, 1950, 1955, 1968, 1980 ve 1998 yıllarında değişikliğe uğradı. Şu anki halini ise 2010 yılında aldı.

İlk Peugeot otomobili 1891 tarihli

Takvim yaprakları gösteriyor ki, ilk Peugeot otomobili 1891 yılında üretildi. Armand Peugeot'nun Gottlieb Daimler



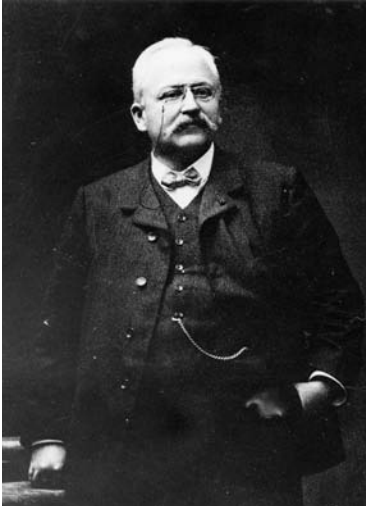
**PEUGEOT
TARİHİ
ÇEŞİTLİ
MUTFAK
ALETLERİ
İLE
BAŞLADI.
İLK
OTOMOBİL
1891'DE
ÜRETİLDİ
(ALTTA).**



ile yaptığı anlaşma sonucu Daimler'in buhar gücüyle çalışan motoru kullanıldı. Lastikler ise Michelin imzasını taşıyordu. Üç tekerlekli otomobilin tasarımını ise Léon Serpollet yapmıştı. Üretim 1891'de 5 adet, 1892'de 29 adet, 1895'te 72 adet olarak devam etti ve 1899 sonuna kadar 300 adet Peugeot otomobili yollara çıkmış oldu. Peugeot, 1903 yılında ise motosiklet üretimine başladı.

Otomobilin değil, markanın 200'üncü yaşı

Peugeot, otomotiv endüstrisinin en köklü markalarından biri, buna hiçbir itirazımız yok. Ama kitle iletişim araçlarında verdikleri imaj gibi bu işi 200 yıldır yapıyor değil. İşin gerçeği, daha önce birçok farklı alanda faaliyet göstermiş



**ARMAND
PEUGEOT,
SOCIETE DES
AUTOMOBILES
PEUGEOT'YU
1896'DA KURDU.**

bir markanın 200'üncü yaşını geride bırakmış olması. Peugeot'nun otomobil şirketinin Armand Peugeot tarafından kurulma tarihi ise 1896 (Société des Automobiles Peugeot). Bunu şu şekilde de anlatabilirim. Örneğin; ailemin soyadıyla 1931 yılında kurulmuş bir şirket var ve ampul üretiyor. Diyelim ki ben de 2008'de bu şirkete ait bir otomobil dergisi çıkarmaya başladım ve 2011'de dergimin 80'inci yaşını

kutluyorum. Yani hesap aynı bu hesap! Uzun lafın kısıası; otomobil üreten Peugeot, birkaç gün önce başlayan 2011 yılında 115 yaşında. Peugeot markası ise 201 yaşına basıyor. Bu arada otomobil dergisi demişken, e-otodergi de Temmuz ayında 3 yaşına basacak. Hepsi kutlu olsun!

Type 5



Scooter



e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

DONANIMINA GÜVENİYOR

Çok iyi tanınan bir kompakt SUV olan Honda CR-V, artan rekabette geri kalmamak için geçirdiği makyaj operasyonunda yeni güvenlik donanımlarına kavuştu.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Yeni jenerasyonuna 2006 yılında kavuşan CR-V, geride bıraktığımız 2010 senesinde Avrupa'da 2.2 litre dizel, ABD'de ise 2.4 litrelik benzinli motora kavuştu. Bir yandan da hem küçük görsel değişiklikler içeren hem de güvenlik donanımının artırıldığı bir makyaj operasyonu geçirdi.

Dış tasarımdaki değişim kısıtlı

Makyajlı CR-V'deki yenilikler, ancak dikkatli gözler fark edecektir. Genel görünümü eskisiyle aynı kalan araçta ön panjur, motor kaputu, ön ve arka tampon ile jantlarda değişiklik olduğu ifade edi-



liyor. Bir de ön farlar xenon teknolojisine kavuşmuş durumda (Test aracımızda AFS <Aktif Ön Aydınlatma Sistemi> vardı ve farlar direksiyona duyarlıydı).

İç mekân geniş ve ferah

Otomobilin kokpiti için, makyaj öncesindeki yorumumuzu tekrarlayabiliriz: Geniş ve ferah. Hem önde hem de arkada oturanlar için rahat bir alan sunuluyor. Bol miktardaki kapaklı-kapaksız eşya gözü de hayatı kolaylaştırıyor. Arka sıranın zemininin düz olması, ortada oturan yolcuyu da rahat ettiriyor. İki parça açılan tavan ve açık renkli döşemeler, iç mekânın aydınlık ve ferah olmasını sağlıyor. Yeni eklenen kol dayama, kendiliğinden kararan iç dikiz aynası, çift açılı sağ-dış dikiz aynası, üst torpidonun içine yerleştirilen USB girişi, yenilenen müzik sistemi kumandaları, artırılan yalıtım ve iyileştirilen malzeme kalitesi, makyajlı versiyonun artıları olarak göze çarpıyor. Yol bilgisayarı butonunun, zor uzatılan gösterge paneli bölgesinden alınıp direksiyon simidine entegre edilmesi de iyi olmuş.

CMBS ve ACC güvenliği artırıyor

Araçta ilk kez yer verilen güvenlik donanımları olan CMBS (Çarpışma Hafifletici Fren Sistemi) ve ACC (Uyarlanabilir Hız Sabitleyici), CR-V sürücü ve yolcularının güvenliğini artırıyor. CMBS sa-



KOKPİT KONFORLU VE RAHAT. BUTONLAR ERGONOMİK VE GÖSTERGELER SADE. USB GİRİŞİ TORPİDODA.



yesinde, önünüzdeki aracın yavaşladığı ya da durduğu anlarda, sistem tarafından sesli, ve görsel olarak uyarılıyorsunuz. Bununla birlikte emniyet kemerleri geriliyor ve araç kendi kendine fren yapıyor. Bu noktada; örneğin Volvo modellerinden farklı olarak, sizin de frene basıp aracı durdurmanız gerekiyor (sistem aracı tamamen durdurmuyor). ACC sisteminde ise, radar kontrolüyle belirlenen sürüş hızının korunmasının yanı sıra şeritte aracın önünde seyreden bir başka araç olduğunda aradaki mesafe düzenleniyor.

Yüksek vergi, yüksek tüketim

Türkiye'deki vergi sistemi, silindirik hacmi 1600 cc'nin üzerinde motora sahip olan araçlara pek acımıyor. Bu tür araçlar, hem ilk satın alma hem de işletme sırasında yüksek vergi dilimlerine giriyor. Honda CR-V de bunlardan biri. Başlangıcı 72.000 TL olan aracın fiyatı, test aracımızdaki donanımına sahip olunca 87.000 TL'ye kadar çıkıyor. Bu para gözden çıkarıldığında, birçok markadan birçok mantıklı seçenek devreye giriyor. Ama kararınızı CR-V'den yana verirseniz, 2.0 lt benzinli motor ve 5 kade-

meli otomatik şanzıman kombinasyonundan yüksek performans beklemeyin. Arazide çok kabiliyetli olmayan (zaten bu durum, kullanım kılavuzunda da yazıyor) bu 4x4, asfalt kullanımında konforlu ancak sert süspansiyon, bozuk yolları iç mekâna fazlaca yansıtıyor. Donanım zengin, kokpit son derece fonksiyonel, oturma pozisyonu iyi, görüş açıları geniş. Test aracımız, İstanbul-şehir içi ağırlıklı kullanımımızda 10.4 lt/100 km yakıt tüketti. Benzinin litresinin 4 TL'yi geçtiği bir dönemde, bu araç için en iyi alternatif LPG taktırmak gibi geliyor.

İşi kolay değil

Ne Avrupa'daki ne de Türkiye'deki SUV segmentinde işler eskisi gibi değil. Artık model sayısı çok fazla ve fiyat rekabeti üst düzeyde. Türkiye'de 2.0 lt benzinli otomatik ve 2.2 lt dizel manuel seçeneklere sahip olan CR-V, yüksek motor hacimleri dolayısıyla yüksek vergi dilimine ve bu nedenle de yüksek fiyatlara sahip. 100.900 TL istenen dizel motor da otomatik şanzıman sunulmuyor oluşu da bir dezavantaj. CR-V bu açıklarını, geniş-ferah iç mekânı ve zengin donanımıyla kapatmaya çalışıyor.



**ELEKTRİKLİ AYARA SAHİP
KOLTUKLAR KONFORLU
AMA SÜSPANSİYON SERT.**



Honda CR-V 2.0 Otomatik Executive

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 kademeli otomatik
Maksimum güç:	150 HP @ 6200 d/d
Maksimum tork:	192 Nm @ 4200 d/d
Maksimum hız:	177 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4574 / 1820 / 1675 mm
Bagaj hacmi:	442-955 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	11.1 / 6.8 / 8.4 lt /100 km
Baz fiyat/Test aracının fiyatı:	72.000 TL/87.000 TL

- + Geniş iç mekân, zengin donanım, güvenlik teknolojileri
- Fiyat, yakıt tüketimi, emisyon değeri, sert süspansiyon

193 g/km

E

MAKYAJ OPERASYONU, DAHA ÇOK MALZEME KALİTESİ VE DONANIM ÜZERİNE OLUNCA GÖRSEL DEĞİŞİKLİKLERİ FARK ETMEK KOLAY DEĞİL.



MAKYAJ YARAMIŞ

Toyota'nın dünya çapında en çok satan modeli olan Corolla, makyajlanan yeni versiyonuyla daha sportif bir görüntüye sahip oldu.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Ülkemizde ve dünyada yıllardır en çok tercih edilen modellerden biri olan Toyota Corolla geçtiğimiz aylarda geçirdiği makyaj operasyonunun ardından daha agresif ve sportif bir görünüme sahip olmuş. 2006 senesinin sonlarından beri güncel sedan kasayı üretmekte olan Toyota firması, son makyajla birlikte takipçi kitlesini kemikleşen ailelerin yanı sıra daha genç kesime ve bayanlara kaydırmayı amaçlamış görünüyor.

Yeni tasarım daha sportif

Corolla'nın 2006 yılında ilk defa kamuoyuna sunulan dış tasarımı, bazı kesimler tarafından oldukça sade ve iddiasız bulunmuştu. Yeni Corolla'da ise bu eleştiriler dikkate alınmış görünüyor. Makyajlanan dış tasarım özellikle ön görünümüyle ağabeyi Camry'yi andırıyor. Corolla'nın ön kısmı kadar arkası da eskiye nazaran daha iddialı duruyor. Bu sayede Toyota Corolla'nın çekik gözlü diğer ezeli rakipleri Honda Civic Sedan ve Mazda 3'e karşı, görünüm olarak zayıf kaldığı dış tasarım konusunda eli güç-



**OTOMOBİLİN ÖN KONSOLU
OLDUKÇA SADE VE BAŞARILI
KONUMLANDIRILIRKEN,
ÇİFTE TORPİDO GÖZÜ DE
İŞLEVSELLİK KATIYOR.**



TOYOTA COROLLA YANDAN BAKILDIĞINDA BİR ÖNCEKİ VERSİYONUNDAN FARKLI GÖRÜNÜMÜYOR. ANCAK BOYUTLARI İTİBARIYLA İDEAL BİR AİLE OTOMOBİLİ.



lenmiş diyebiliriz. Aracın yüksekliğinde ve dingil mesafesinde ise herhangi değişiklik yapılmamış.

Direksiyon simidi yenilendi

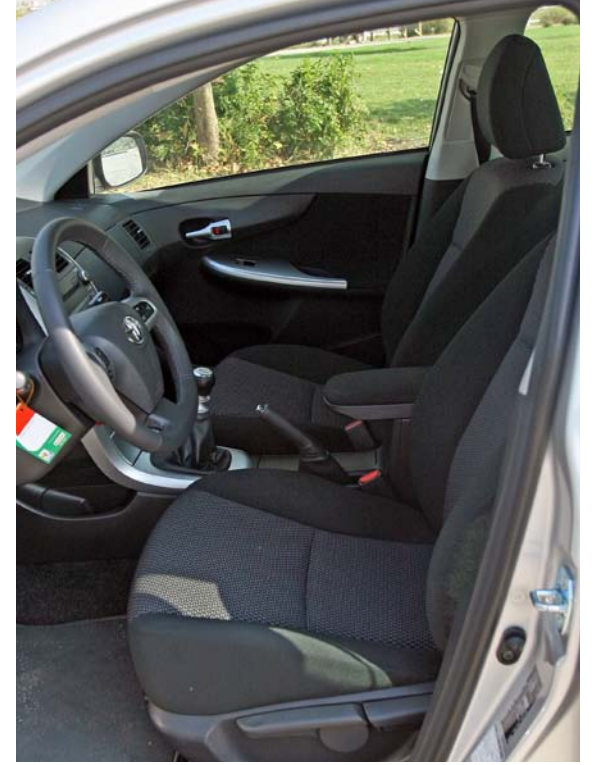
çaToyota Corolla'nın içine binildiğinde sizi karşılayan ön konsolda göze çarpan ilk şey alt kısmı düz olan direksiyon simidi oluyor. Görünüm olarak göze hoş gelen bu direksiyon simidi ele iyi oturuyor. Beyaz renk göstergelerle otomobilin yeni sportif imajı desteklenirken, gösterge ekranının önündeki uzun mönü çubukları da halen olumsuz bir detay olarak nitelendirilebilir. Mönü ayarlarını yapmak için bu çubuklar üzerinde uğraşmak zorunda kalmanız sürüş sırasın-

da dikkatinizi de dağıtıyor. Ayrıca direksiyon simidi en alt pozisyondayken bacaklarınıza bir hayli yakın duruyor. İnsan bu pozisyonda otomobil kullanırken "Direksiyon simidinin altı düz olmasaymış halimiz ne olurdu acaba" diye düşünmeden edemiyor. Konsoldaki kumanda düğmeleri anlaşılabilir ve sade tasarlanmış. Yan aynaların kumandası direksiyonun arkasında kalıyor ve ayarlaması sürücü için zahmetli denilebilir. Otomobilin ön camdan görüş alanı kullanıcılarına oldukça geniş ve rahat bir kullanım imkânı sunuyor. Arka kısımda ise eğer Corolla'nın park sensörü olmayan bir versiyonunu kullanıyorsanız aracın bitiş noktalarına alışmak için bir süre mesai

harcamak durumunda kalabilirsiniz. Ön ve arka koltuklarda ise sürücü ve yolcuya rahatsızlık verecek olumsuzluk görmedim. Ayrıca aileleri memnun edecek 450 litre büyüklüğünde bir bagaj hacmine sahip olan Corolla'da eşya gözlerinin sayısı da bir hayli fazla. Bu gözlerin bir bölümünün kapaklı olması da önemli bir avantaj olarak dikkat çekiyor.

1.4 dizel motor başarılı

Corolla'nın 1.4 litre hacmindeki D-4D turbodizel motoru kullanıcılarına tatminkar bir performans sunuyor. Toyota'nın diğer modellerinde de başarılı değerler veren bu motor, ayrıca yakıt tüketimi bakımından da başarılı. Uzun yola çıktı-



ğınızda ya da açık trafikte 100 km'de 4 litreye kadar gerileyen veriler elde etmeniz, Türkiye gibi yakıtın pahalı olduğu bir ülkede yüzünüzün gülmesi için iyi bir neden olabilir. 1.4 lt'lik D-4D motorun performansı da oldukça tatmin edici seviyede. Yüksek torku sayesinde özellikle yokuş yukarı çıkışlarda herhangi bir sorun yaşanmıyor. Yokuşa uygun devir ve vitesle çıkılmaya başlandığı takdirde otomobil dolu bile olsa çekişte her-

hangi bir bayılma yaşanmıyor. Motordaki tek olumsuz yan ise, kısa devir bandı nedeniyle sıklıkla vites değişimi gerekiyor olması. 6 ileri manuel şanzımanın kullanımı oldukça rahat ve vites geçişlerinde bir sorun yaşanmıyor.

Sürüş özellikleri tatminkâr

Makyajlı Toyota Corolla'nın sürüş özellikleri de Türkiye yol şartları için makul seviyede görünüyor. Otomobi-

lin rahat ve kullanıcıyı fazla yormayan sürüş karakteri, konfor ve güvenlik açısından beklentilerinizi rahatlıkla karşılıyor. Otomobilin sağlam ve oturaklı kasası ile yol tutuş karakterinde ise herhangi bir olumsuzluk yaşamadım. Çok abartılı kullanmadığınız takdirde Toyota Corolla'dan keyif veren bir sürüş hizmeti almanız mümkün. Otomobilin fren performansı da güvenlik beklentilerinize rahat bir cevap veriyor.

İdeal bir aile otomobili

Makyajlı Corolla 1.4 D-4D, başarılı sürüş özellikleri ve tutumlu yakıt tüketimiyle aileler için ideal modellerden biri. Büyük bagaj HACMİ, rahat ve ferah seyahat imkânı sunan iç mekan ve makul yol tutuş, onu ülkemizdeki kullanıcılar için ideal alternatiflerden biri yapıyor. Toyota makyajlı haliyle büründüğü yeni görüntüsüyle, ailelerin yanı sıra gençler ve bayanlar için de bir alternatif olabilir.



Toyota Corolla 1.4 D-4D

Fabrika verileri

Motor:	1364 cc, 4 silindirli, 8V, dizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP@3800 d/d
Maksimum tork:	205 Nm@1800-2800 d/d
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4545 / 1760 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	450 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.0/4.6/5.6 lt/100 km
Baz fiyat:	43.700 TL

- + Büyük bagaj, düşük yakıt tüketimi, ferah iç hacim
- Bazı butonların yerleşimi, arka görüş

122 g/km **B**

e-otodergi'yi başka server'lara 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 server'lara yükleyip dağıtmaktadırlar. e-otodergi'yi maddi zarara uğratan bu durum, Telif Hakları Kanunu'na göre suç teşkil etmektedir ve tazminata tabidir.

e-otodergi'yi farklı server'lara yükleyip oradan indirilmesine imkan tanıyanlar hakkında suç duyurusunda bulunulacak ve haklarında 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 olduğunu ve virüslü olup olmadığını garanti etmemektedir.

Önemle duyurulur.

Yeni WRC'ler derde derman olur mu?

Kısa adıyla FIA olarak anılan Dünya Motorsporları Konseyi tarafından alınan kararlar bildiğiniz gibi 2011'den itibaren artık 1.6 litrelik turbo beslemeli 4 WD otomobiller Dünya Ralli Şampiyonası'nda yarışacaklar. Bu uygulamalar ışığında geçtiğimiz aylarda dergimizde de okuduğunuz haberle Citroen, Ford ve MINI yeni WRC otomobillerini gün ışığına çıkarmışlardı. Halen de yaklaşan yeni sezon öncesinde bu üç marka harıl harıl çalışarak yeni otomobillerini test ve geliştirme sürecine devam ediyorlar.

Dünya Ralli Şampiyonası'nda özellikle Japon üretici firmaların (Mitsubishi, Suzuki ve Subaru) sahneden birer birer çekilmesiyle gözle görülür bir kan kaybı yaşanıyordu. Son iki sezondur da Citroen ile Ford fabrika ve bu iki markanın uydu takımlarının etrafında şekillenen şampiyona, 8-10 sene önceki kompetisyonun gırla gittiği dönemlerini mumla aratıyordu. Bu duruma kayıtsız kalamayan FIA'nın harcamaları azaltmak ve yeni markaların spora girmesini sağlamak için bu kuralları uygulamaya sokmasının ardından Prodrive ve BMW ortaklığı ile MINI, WRC'de yer alacağını açıkladı. 10-13 Şubat tarihlerinde yapılacak İsveç Rallisi ile başlayacak yeni sezon ön-

cesinde bu yıl şampiyonada yer alacağını açıklayan başka bir fabrika takımı da olmayacak. MINI takımı bu sezon birkaç yarışta test amaçlı yarışacağını açıklarken, Citroen ve Ford ekipleri ise bütün şampiyonayı takip edecekler. Görünen o ki kuralların değişmesine rağmen henüz o kadar da beklenen bir katılım olmadı. Ümit ediyorum ki MINI'nın full sezon 2012 senesinde yarışacağı sezonda zirvede rekabetçi olabilirlerse bir nebze olsun daha keyifli bir sezona şahit olabiliriz. Volkswagen firması üst düzey yöneticileri de 2012'de WRC'ye girme konusunda ciddi ciddi düşündüklerini açıklamışlardı. Bekleyip göreceğiz...

Hepinize sağlıklı, mutlu bir yeni yıl diliyorum. Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Pistte sezon İzmir'de sona erdi

Türkiye Pist Şampiyonası'nda 2010 sezonunun son ayağı 4-5 Aralık tarihlerinde Ege Otomobil Sporları Kulübü (EOSK) organizasyonu ile İzmir Ülkü Yarış Pisti'nde gerçekleştirildi.

Süper Grup'ta BMW Otomotiv Motorsport takımı sürücüsü Aytaç Biter'in sezon ortasında şampiyonluğunu ilan etmesinin ardından Maxi Grup'ta da Rifat Sarıcaoğlu İzmir'de şampiyonluğa ulaştı. İzmirli yarışmacı Ümit Ülkü ise şampiyon rakiplerini iki yarışta da geçerek sezonu çifte galibiyetle noktaladı. Daha önceden oluşan puan tablosu bu yarışta değişmeyince İzmir'e gelen Aytaç ve Rifat Şampiyonluk turu atmış oldu.

Puan mücadelesinin olmadığı Maxi ve Süper Grup yarışlarının ikisi de aynı sıralama ile sona erdi. İzmirli Ümit Ülkü her iki ayakta da galibiyete uzanırken, Aytaç Biter ikinci, Rifat Sarıcaoğlu üçüncü oldu. Furkan Gözalan ise her iki yarış dördüncü olarak tamamladı. Amatör Grup 1600'de de dört yarışmacı mücadele etti. Fatih Yavuz'un lider tamamladığı yarışta Osman Demirel ve Mert Albayrak podyuma çıkan diğer isimler olmayı başardılar. Böylelikle bu sezon puan verilen iki Amatör Grup yarışının ikisinden de galibiyetle ayrılan Fatih Yavuz sezonun şampiyonu oldu.

2010 sezonunda ilk ayağı Nisan ayında İstanbul Park Pist'inde koşulan ve Yunanistan'ın Serres pistine ilk yurt dışı ziyaretini gerçekleştiren Türkiye Pist Şampiyonası İzmir'de yapılan son yarışlarla tamamlanmış oldu. Öte yandan Türkiye Pist Şampiyonası'na destek yarışı olan Safari Cup'ta da şampiyon belirlendi. Ekrem Vardar'la sezon başından bu yana yakın bir şampiyonluk mücadelesi sürdüren Fatih Ayhan serinin 2010 sezonu şampiyonu olmayı başardı. İzmir'deki son ayakta yer almayan bir diğer destek serisi olan Porsche GT3 Challenge'ın Doğu Avrupa Bölge Şampiyonası'nda ise Cenk Ceyişakar şampiyonluğa ulaşmıştı.



Bir sene böyle geçti

Geride bıraktığımız 2010 senesi yurtta ve dünyada motorsporları açısından hareketli bir sezona sahne oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Futbol ve basketboldan sonra en çok sevilen spor dalı olarak kabul edilen Motorsporları dünyası 2010 senesinde de unutulmayacak güzel anılara sahne oldu. Dünya'nın önde gelen şampiyonalarında TV ekranları sayesinde milyonlarca izleyici tarafından takip edilen yarışlar nefes keserken, ülkemizde de ne yazık ki yine seyirci ve katılım açısından düşük bir sezon izledik.

Formula 1'de Sebastian Vettel tarih yazdı

Dünyada motorsporları denince aklı ilk olarak her zaman Formula 1 gelir. Jen-son Button'ın zaferiyle kapanan 2009 sezonundan sonra belki de 2010'un en büyük sürprizi efsane pilot Michael Schumacher'in pistlere geri dönme ka-





Sebastien Loeb başarılı bir sezonun sonunda kariyerinde ard arda yedinci şampiyonluğu elde etti.

ranı almasıydı. 2009'da Ferrari takımında danışmanlık yaparken Felipe Massa'nın geçirdiği kaza nedeniyle takımda boşalan koltuğa geçmesi beklenirken, daha önce bir motosiklet yarışında düştükten sonra yaşadığı boyun ağrıları nedeniyle hevesi kursağında kalan Schumi, yeni kurulan Mercedes GP ekibinde yarışma kararı aldı. Sezonun belki de en flaş transferini yapan Mercedes takımına Ferrari'den de cevap gecikmedi ve çifte şampiyon İspanyol pilot Fernando Alonso ekibe dahil edildi. Geçen yılın şampiyonu Jenson Button da McLaren takımına transfer olunca herkes güzel ve çekişmeli bir sezon yaşanacağını tahmin etti. Bu tahminler yanlışmadı ve sezonun ilk yarısında Red Bull ve

McLaren takımları arasında yaşanan büyük mücadeleye daha sonra Ferrari de katıldı ve sezonun son yarışına Sebastian Vettel, Fernando Alonso, Lewis Hamilton ve Mark Webber dörtlüsü şampiyonluk adayı olarak geldi. Bu unvan için en büyük aday olan Fernando Alonso son yarış Abu Dabi GP'sinde arkasında kaldığı Renault pilotu Vitaly Petrov'u bir türlü geçmeyi başaramayıp 7. sırada yarışı tamamladı. 23 yaşındaki Sebastian Vettel sezonun son yarışında zafere ulaştı ve Formula 1 tarihinin en genç şampiyonu olarak tarihe geçti.

WRC'de Loeb geleneği bozmadı

Dünya Ralli Şampiyonası'nda açıkçası bu sene de çok fazla yenilik yoktu. Yine zirve için iki marka olan Citroen ve Ford mücadele ederken, bu sene atmosferik 2 litre motorlu 4 WD otomobillerin yarıştığı Super 2000 sınıfındaki otomobillerin yer aldığı S-WRC klasmanı uygulamaya konuldu. Ayrıca bu sene şampiyonaya iki yeni ve renkli isim dahil olmuştu. 2007 Formula 1 Dünya Şampiyonu Kimi Räikkönen, Citroen Junior takımında şampiyonaya ve yeni bir maceraya merhaba derken, sanal alemde özel show sürüş videolarıyla dünya çapında milyonlarca hayranı olan Ken Block da Ford Focus WRC ile mücadeleye soyundu. Geçen senenin son yarışına kadar kıran kırana süren Sebastien Loeb – Mikko Hirvonen çekişme-

sinin bu sene de sürmesini bekleyenler sezonun ilk yarışı olan İsveç Rallisi'nde Hirvonen'in galibiyeti ile yanılmadılar. Ancak Mikko Hirvonen daha sonraki yarışlarda bir form düşüklüğü içine girerek ve beklenen dereceleri almaktan uzak kalınca, Sebastien Loeb yine sazi eline alarak ülkemizde bu sene ilk kez İstanbul'da yapılan Türkiye Rallisi'ni de kazanarak sezonun bitimine bir yarış kala Fransa'da kariyerinin üst üste 7. şampiyonluğunu kutladı. 2010 sezonu ayrıca 2 litre turbo WRC otomobillerin de şampiyonada yer aldığı son sene oldu. 2011'den itibaren FIA tarafından uygulamaya konulan yeni kurallarla 1.6 litre turbo 4WD otomobiller şampiyonada yarışacaklar. 2010'da S-WRC sınıfında Xavier Pons, P-WRC'de Armindo Araujo ve son kez yapılan JWRC'de de Armin Burkart şampiyonluğa ulaştılar.

MotoGP'de Jorge Lorenzo sezonun en büyüğü oldu

2 teker dünyasının Formula 1'i kabul edilen MotoGP sezonunda da Fiat Yamaha takımının İspanyol sürücüsü Jorge Lorenzo şampiyonanın 18 yarışının 16'sında podyuma çıkmayı başararak kariyerinde ilk kez MotoGP şampiyonu oldu. Sezonun yine en büyük favorisi olan Valentino Rossi ise favori pisti olan Mugello'da sıralama turlarında düşerek ayağının kırılması ile 4 yarışta yer alamayarak mücadeleden erken koptu. Lorenzo'nun bu sene ezeli ra-

kibi Repsol Honda takımından vatandaşı Dani Pedrosa'ydı. Ancak Pedrosa da istikrarsız bir sezon geçirince bu Lorenzo'ya yaradı ve şampiyonluk tacı İspanyol sürücüye gitti. Sezonun bitimine doğru ise flaş transferler oldukça dikkat çekti. 7 yıldır kazandığı başarılarla adeta takımın çehresini değiştiren Valentino Rossi, Ducati takımı ile 2 seneliğine anlaştığını açıkladı. Ducati ile 2007'de sürücüler şampiyonluğunu kazanan Casey Stoner ise Repsol Honda'ya transfer oldu.

Ülkemizde yine keyifsiz bir sezonu geride bıraktık

2010 senesi ülkemizde yine son yıllarda olduğu gibi yarışlarda katılım açısın-



Fiat Yamaha sürücüsü Jorge Lorenzo bu sene MotoGP'de şampiyonluğu İspanya'ya taşıdı.



Kenan Sofuoğlu bu sene kariyerinde ikinci kez Dünya Supersport Şampiyonası'nda şampiyonluğa ulaşarak göğsümüzü kabarttı.

dan düşük, seyirci sayısı olarak da oldukça kısır bir sezonu geride bıraktı. Türkiye Ralli Şampiyonası'nda geçen yılı şampiyon olarak noktalayan Yağız Avcı, bu sene Ford takımından gelen Fiesta S2000 otomobille yarışma teklifine evet derken, karşısına en önemli rakip olarak 2008 şampiyonu Serkan Yazıcı dikildi. Abarth Grande Punto S2000 ile ST Racing takımında yarışan Serkan Yazıcı, beklendiği gibi her yarışta genç rakiplerini zorladı. Sezonun bitiminde Yağız Avcı ve yeni copilotu Bahadır Gücenmez şampiyonluğu

kutlarken, Burak Çukurova ve Fatih Kara da klasmanda Avcı'yı takip ettiler. Genç Pilotlar şampiyonu da Özen Özer olurken, Bonus Parkur Racing ekibi bu seneyi de Ralli Takımlar Şampiyonu olarak noktalamıştı. Her sene cazibesini giderek kaybettiği gözlenen Türkiye Pist Şampiyonası'nda ise Maxi Grup'da gülen isim Borusan Otomotiv Motorsport ekibinden Aytaç Biter oldu.

Yurt dışında yüzümüzü en çok Kenan Sofuoğlu güldürdü

KENAN SOFUOĞLU VE BURCU ÇETİNKAYA AYYILDIZLI BAYRAĞIMIZI YURT DIŞINDA BAŞARIYLA TEMSİL ETTİLER.



Yağız Avcı ikinci kez Türkiye Ralli Şampiyonası'nda şampiyon oldu.



Burcu Çetinkaya ülkemizi IRC'de Peugeot Türkiye desteğiyle temsil etti

Ülkemizi bu yıl da motorsporları arenasındaki dünya şampiyonalarında temsil eden isimler oldu. Bunların içinde de en başta gelen şüphesiz 2007'de Dünya motosiklet Supersport şampiyonluğunu kazanan Kenan Sofuoğlu'ydu. Genç sürücümüz bu sene de şampiyonluk parolasıyla başladığı Supersport mücadelesinde katıldığı tüm yarışlarda podyuma çıkarak sezonu kariyerinde ikinci kez zaferle kapatarak göğsümüzü kabarttı. Son 4 yıldır ülkemizde Bayanlar Şampiyonluğu'nu kimseye kaptırmayan Burcu Çetinkaya ise bu

sene kısa adı IRC olan Kıtalararası Dünya Şampiyonası'nda ülkemizi temsil etti. Peugeot Sport Türkiye adına 207 S2000 otomobil ile yarışan Burcu Çetinkaya – Çiçek Güney ikilisi otomobillerinin tavanında yer alan ay yıldızlı bayrağımızı başarıyla temsil ederek yabancı basında bir hayli tanıtımımızı yaptılar. İbrahim Okyay ve takım arkadaşı Aytaç Biter de Borusan Otomotiv Motorsport renklerinde Avrupa Touring otomobiller Şampiyonası'nda yer aldılar. İbrahim Okyay sezonu tecrübeli rakiplerinin arasında 4. olarak noktalamıştı.



İkinci raundun galibi Ünal Şenbahar oldu

2010 İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'nın ikinci yarışında zafere Bursalı pilot Ünal Şenbahar ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar
Fotoğraflar: Harun Özdemir



Saxo'dan sonra Grande Punto S2000'e de çabuk alışan Ahmet İ.Kaya, rallide başını dik tutmayı başardı.



Şampiyonada N/2 sınıfına hareket ve bereket getiren Bursalı Tezcan Dalfidan, klasmanında birinci oldu.

Orhan Avcıoğlu ilk kez kullanma fırsatı bulduğu Ford Fiesta S2000 otomobiliyle 2. olarak podyuma çıktı.

İstanbul Otomobil Sporları Kulübü (İSOK) tarafından organize edilen Avrupa 2010 Kültür Başkenti İstanbul Ralli Şampiyonası'nın ikinci ayağı 11-12 Aralık tarihlerinde düzenlendi. İlk yarışta adeta bir bahar havasını andıran mücadelenin ardından bu kez ekipleri soğuk ve zorlu hava koşulları bekliyordu. Kaygan etaplarda geçmesi beklenen 2. yarışın startı 11 Aralık Cumartesi günü Via/Port Alışveriş Merkezi'nde veril-

di. Ertesi gün ise güne Via/port'daki seyirci özel etabı başlayan ekipler ilk yarışta olduğu gibi Riva ve Cumhuriyet etaplarını da ikişer kez geçeceklerdi.

İstanbul Şampiyonluğu için tahminlerin yoğunlaştığı iki isimden biri olan Ünal Şenbahar, artık iyice alıştığı otomobili Grande Punto Abarth S2000'i ve tecrübeli co-pilotu Cem Bakançocukları'yla yarışın ilk loop'unda mekanik problem-

ler yaşadı. Daha sonra Tok Sport servisinde sorunu giderilen Ünal Şenbahar, atak pilotajıyla üst sıralara tırmanarak zirveyi zorlamaya başladı. İlk yarışın galibi Menderes Okur'un son etapta diferansiyel kırmasıyla avantajı eline geçiren Ünal Şenbahar, ikinci yarıştan galibiyetle ayrılmayı başardı. Bu sezon yarıştığı Ford Fiesta R2'den S2000 versiyonuna geçen Orhan Avcıoğlu- Bahadır Gücenmez genel klasmanda ikinci

İSTANBUL MAHALLİ RALLİ ŞAMPİYONASI'NIN İKİNCİ YARIŞI OLDUKÇA ZORLU HAVA ŞARTLARINDA YAPILDI.



Levent Kantürk, bu sezon mücadeleye yeni Ford Fiesta ST'si ile renk katıyor.

oldu. Menderes Okur – Aras Dinçer eki-bi ise son etapta başlarına gelen dife-ransiyel sürprizi ile üçüncülüğe düşe-rek bu sonuçla yarışı noktaladı. Yarışta en başarılı kadın pilot Ford Fiesta ST ile Burcu Burkut Erenkul olurken, genç pi-lotlar kupasının sahibi ise yine aynı oto-mobil ile yarışan Bora Kabatepe oldu.

Yarışı 36 ekip tamamladı.

55 otomobilin start aldığı 2. İstanbul Mahalli Rallisi'nde 36 ekip Via/port'daki finişe ulaşmayı başardı. Yarış sonrası konuşan Yarışma Direktörü Vedat Bos-

tancı "Şampiyonanın bir maraton oldu-ğunu ve ilk yarışın sadece bir başlan-gıç olduğunu ifade etmiştik. Biz de or-ganizasyon olarak buna yakışan bir ya-rış yaptığımıza inanıyoruz. Şunu belirt-meliyim ki bu zorlu hava koşullarında çalışan ekibimiz olsa bunu asla başara-mazdık. Herkese gösterdiği gayret için teşekkür ederim. Tabi bizi ikinci yarış-mızda da yalnız bırakmayan sponsorla-rımız Avrupa 2010 Kültür Başkenti Ajan-sı, Via Port, Via Hotel, İstanbul Ticaret Odası ve Ford'a teşekkür ederim." açıklamasını yaptı.



Genç Yılmazcan Şanlı, yeni co-pilotu Burak Koçoğlu ile uyum içinde yarışıyor.



Burcu Burkut Erenkul kadınlar sınıfında birinciliği rakiplerine kaptırmadı.



İsmail Terzi şampiyonada öncelikle tecrübe kazanmayı amaçlıyor.

2. İstanbul Mahalli Rallisi Genel Klansmanı

Sıra...Ekip	Otomobil	Zaman
1 Ünal ŞENBAHAR - Cem BAKANÇOCUKLARI	Fiat Grande Punto S2000	32:40.2
2 Orhan AVCIOĞLU - Bahadır GÜCENMEZ	Ford Fiesta S2000	32:42.3
3 Menderes OKUR - Aras DİNÇER	Mitsubishi Lancer Evo9	32:52.8
4 Selcuk SALARGIL - Kaan ÖZŞENLER	Fiat Grande Punto S2000	33:51.6
5 Vedat DİKER - Erdal ORAL	Mitsubishi LancerEvo9	34:38.8
6 Ferhat TANRIBİLİR - Soner TAMER	Ford Fiesta R2	34:54.3
7 Bora KABATEPE - Cengiz KABATEPE	Ford Fiesta ST	36:17.0
8 Tezcan DALFİDAN - Eda ÖZER	Fiat Palio	36:30.8
9 Kemal CETİNKAYA - Efe ERSOY	Fiat Palio	36:35.4
10 Cagrı Tarık ZEYBEK - Ömür YILDIRIM	Mitsubishi Lancer Evo8	36:36.3

İstanbul'un yeni kralı Menderes Okur oldu

Üç ayakta oluşan İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti İstanbul Ralli Şampiyonası'nda son yarışın ardından Menderes Okur – Aras DİNÇER ekibi şampiyonluğa ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar
Fotoğraflar: Harun Özdemir –
Ayşegül Cezayirli – Arman Bedikyan
– Uğur Tolaman

İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'nın üçüncü ve son yarışı öncesinde şampiyonluk için potada üç aday vardı. Bunların arasında Menderes Okur ve Ünal Şenbahar kazandıkları birer yarış zafiriyle öne çıkarken, Ford Fiesta R2 ile yarışan Ferhat Tanrıbilir'in ise önündeki bu iki ismin abandoneleri ile şampiyon olabileme ihtimali vardı. 25-26 Aralık tarihle-



**ÜNAL ŞENBAHAR YARIŞIN ÜÇÜNCÜ ETABINDA YARIŞ
DIŞI KALINCA KALAN ETAPLARDA MENDERES OKUR
TEMKİNLİ GİDEREK ŞAMPİYONLUĞA ULAŞMAKTA
ZORLANMADI.**



Murat Bostancı – Bahadır Gücenmez ekibi ilk kez yarıştıkları Ford Fiesta S2000 otomobiliyle genel klasmanda birinciliğe ulaştı.



Ferhat Tanrıbilir şampiyona öncesinde edindiği Ford Fiesta R2'ye çabuk alıştı.



Murat Günarslan Citroen Saxo'su ile şansızman arızasına yenik düştü.

rinde İstanbul Otomobil Sporları Kulübü İSOK tarafından organize edilen son yarışın ilk etabı olan Via/Port SSS'de Menderes Okur en iyi zamanı yaparak liderliğe yerleşti. Fakat zafer için oldukça hırslı olan Ünal Şenbahar'ın buna yanıtı gecikmedi Bursalı pilot Riva-1'de en iyi zamanı yaparak liderliğe yerleşti. Bu yarışın diğer önemli bir ismi ise Murat Bostancı'ydı. 2 çeker otomobiller ile son yıllarda kayda değer zamanlar yaparak dikkat çeken genç pilot bu yarışta ilk kez Ford Fiesta S2000 ile start aldı. Rallinin 3. etabı olan Cumhuriyet-1 ise şampiyonanın şekillendiği etap oldu. Bu etapta Ünal Şenbahar sol uzun bir virajda Grande Punto S2000'inin yol dışına doğru kaymasına engel olamazken, sağ arka tekerinin kopmasıyla yarışa veda etti. Şenbahar'ın yarışa vedasıyla rahatlayan Menderes Okur, kalan 3 etapta temposunu daha dikkatli olmaya ayarlayarak Via/port'daki finişe genel klasmanda ikinci sırada ulaştı. Menderes Okur – Aras Dinçer ekibi böylece 3 yarıştan topladığı puanlarla 2010 İstanbul Mahalli Pilotlar Şampiyonluğu'nu kazanmayı başardı. Rallide genel klasman birinciliğini ise Murat Bostancı – Bahadır Gücenmez ikilisi elde etti. Bu sonuç genç Murat Bostancı'nın bir rallide elde ettiği ilk genel klasman zaferi oldu. Rallide üçüncü sırada ise Hakan Kargın – Burçin Korkmaz ekibi yer aldı.



Bursalı Yunus Emre Zümrüt Ford Fiesta ST'si ile gelecek adına olumlu sinyaller verdi.



"Süper Türk Canavarı" ile yarışan Engin Kap objektiflere yine güzel görüntüler sundu.



Sezonun son yarışında start alan tecrübeli Alptekin Işıkalp pasını attı.

53 otomobilin 32'si finişe ulaştı

Şampiyonanın son rallisinde start alan 53 ekibin 32'si Via/port'daki finişe gelirken, Tolga Şansal'ın co-pilotluğunda yarışan Simin Bıçakçıoğlu Kadınlar Kupası'nın sahibi oldu. Ford Fiesta ST ile yarışan Burcu Burkut Erenkul Bayanlar Şampiyonluğu'nu ilan etti. Şampiyonanın Gençler Birincisi ise bu sene de geçen yıl olduğu gibi Ford Fiesta ile yarışan Bora Kabatepe oldu. Klasik ralli otomobillerinin yarıştığı Historic kategorisinde Anadol STC ile yarışan Erdal Tokcan – Duygu Deniz birinci gelirken, Grup H'in birincisi de geçen yılın ardından bir kez daha Renault 19 16S ile Ümit Kemal Coşkun oldu.

Menderes Okur: "Bu şampiyonluğu çok istemiştik"

Geçen sene Mustafa Söylemez'e kaptırdığı şampiyonluğa bu yıl ulaşarak muradına eren Menderes Okur yarışın ardından: " Şampiyon olduğumuz için çok mutluyum, güzel bir şampiyona geçirdik. Co-pilotum Aras Dinçer'le bu şampiyonluğu çok istemiştik. Rekabet de harikaydı. Şampiyona boyunca mücadele ettiğimiz Ünal Şenbahar'ı da tebrik ederim. Ayrıca güzel bir şampiyona organize eden İstanbul Otomobil Sporları Kulübü İSOK'a da teşekkür ediyorum." şeklinde konuştu.



Mitsubishi Lancer Evo7 ile yarışan Hakan Kargın - Burçin Korkmaz ekibi son yarış üçüncü sırada noktalandı.



Ford KA ile yarışan Hakan Uçucu, A5 sınıfında şampiyonayı zaferle kapattı.

3. İstanbul Mahalli Rallisi Genel Klansmanı

Sıra...Ekip	Otomobil	Zaman
1 Murat BOSTANCI - Bahadır GÜCENMEZ	Ford Fiesta S2000	32:07.4
2 Menderes OKUR - Aras DİNÇER	Mitsubishi Lancer Evo9	33:12.6
3 Hakan KARGIN - Burçin KORKMAZ	Mitsubishi Lancer Evo7	33:37.9
4 Ferhat TANRIBİLİR - Soner TAMER	Ford Fiesta R2	34:48.5
5 Berkay ŞAVKAY - Can HERGÜNER	Proton Wira Evo3	35:24.9
6 Çağrı Tanık ZEYBEK - Ömür YILDIRIM	Mitsubishi Lancer Evo8	36:00.5
7 Osman TÜTER - Nehir YILMAZ	Fiat Palio	36:14.6
8 Mustafa ÇAKAL - Mehmet KÖLEOĞLU	Ford Fiesta ST	36:37.5
9 Bora KABATEPE - Cengiz KABATEPE	Ford Fiesta ST	36:46.6
10 Tunc TUNCER - Kayhan AKSOY	Honda Type R	37:13.4

Otokros heyecanı Eskişehir'de sona erdi

Türkiye Otokros Şampiyonası'nda 2010 sezonu Eskişehir'de düzenlenen yarışla noktalandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Harun Özdemir

Eskişehir Otomobil ve Motorsporları Kulübü (ESOK) organizatörlüğünde ve Kütahya Yapı Kimyasalları sponsorluğunda 4-5 Aralık tarihlerinde düzenlenen sezonun son yarışı, Sazova'da inşa edilen otokros pistindeki yarışla tamamlandı. Cumartesi günü mahalli yarışa ev sahipliği yapan parkurda Pazar günü ise ulusal şampiyona yarışmalarının 2010 sezonundaki son ayağı gerçekleştirildi. 6 kategoride 20 yarışmacının start aldığı yarışların sonucunda Kategori 1'de sezon boyunca zirveyi kimseye kaptırmayan Sinan Saatçi, Kategori 2'de yerel genç pilot Buğra Banaz, Kategori 3'te Yunus Emre Zümrüt, Kategori 4'te Mitsubishi Lancer Evo9 ile Halim Ateş, Kategori 5'te Erkan Güral, Kategori 6'da da Egemen Çivicioğlu ilk sırada yer alan isimler oldular. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) tarafından gerçekleştirilen Otokros Türkiye Şampiyonası'nda kategorilerinde dereceye giren yarışçılara kupaları törenle verildi.



Eskişehirli genç Buğra Banaz, gelecek adına olumlu sinyaller verdi.



Çağrı Tarık Zeybek yine toprağa alışmaya çalıştı.



Eskişehir'de şampiyonlar belli oldu

Eskişehir'de yapılan sezonun son otokrosunda sezonu şampiyon olarak tamamlayan pilotlar da belirlendi. Kategori 1'de Fiat Palio'su ile şampiyonanın 4 yarışında da birinciliği elde eden Sinan Saatçi, Kategori 2'de bu sene yarışmaya başlayan ve Adil Küçükşarı'nın karde-

şi olan Emir Küçükşarı, Kategori 3'de Ankaralı tecrübeli isimlerden Nebil Erbil, Kategori 4'de şampiyonluğu bir önceki yarışın yapıldığı Antalya'da garantilediği için bu yarışa girmeyen Halim Ateş, Kategori 5'de Grande Punto Abarth S2000'i ile Cem Acar, Kategori 6'da da Egemen Çivicioğlu 4 yarıştan oluşan şampiyonayı zaferle noktalayan pilotlar oldular.



Sofuoğlu "İddaa" gelirlerini yine reddetti

Dünya Supersport Şampiyonu Kenan Sofuoğlu, İddaa'dan isim hakkı olarak kazandığı yaklaşık 800.000 TL'nin kullanım yetkisini Spor Toto Teşkilat Başkanlığı'na verdi. Supersport'ta 13 ve Moto2'de iki yarış olmak üzere bu sezon 15 yarış koştan Sofuoğlu, yer aldığı bahis programlarından yaklaşık 800.000 TL hak etti. Geçen sezon olduğu gibi bu sezon da parayı almayacak olan Sofuoğlu, "Öyle bir paranın varlığı ile ilgilenmiyorum. Ne kadar para olduğunu da bilmiyorum. Bununla ilgili olarak konuşmak da istemiyorum. Sezon başında Spor Toto Teşkilat Başkanlığı'na paranın iyi ve güzel yerlerde kullanılması için yetki vermiştim. Onlardan rica etmiştim. Parayı iyi yerlerde kullanacaklarına da inanıyorum" diye konuştu. Spor Toto Teşkilat Başkanı Bekir Yunus Uçar da, Kenan Sofuoğlu'nun nezaket göstererek yetki verdiğini belirterek, "Yine parayı kullanırken kendisine soracağız. Bizim kendisine danışmadan istediğimiz gibi kullanma şansımız yok" dedi. Sofuoğlu, daha önce Sakarya'da okul yaptırmıştı.

Lotus, Renault'nun isim sponsoru oldu

Group Lotus, Renault'nun isim sponsoru ve çoğunluk hissedarı olarak Formula 1'deki varlığını güçlendirdi. Renault'nun ismi böylece Lotus Renault GP Team oldu. Fransız üretici, artık F1 faaliyetlerini, sadece motor tedarikçisi olarak sürdürecektir ve ikon hale gelen siyah ve altın sarısı renk araçlarla yarışacak. Group Lotus ile yapılan isim sponsorluğu anlaşması 2017 sezonu sonuna kadar geçerli olacak. Renault F1 Team Başkanı Gerard Lopez, anlaşmaya ilişkin yaptığı açıklamada, gelecek yıl Lotus Renault GP olarak yarışacaklarına kamuoyuna açıklamaktan büyük mutluluk duyduklarını kaydetti. Takım için heyecan verici yeni bir dönemin başladığını ifade eden Lopez, "Gelecek sezonlar Renault ile güçlü ilişkimizi sürdürmeye de devam edeceğiz" dedi. Gerard Lopez, Renault'nun bu yıl idari ve sportif manada kazandığı başarının sonucu olarak parlak bir gelecek için hem büyük sponsorlar hem de yeni yatırımlar çektiğini söyledi.



Porsche'den Cenk Ceyişakar'a ödül

Tüm dünyada gerçekleştirilen 'Porsche Cup'ların şampiyonlarının bulunduğu Porsche Motorsporları Şampiyonlar Gecesi'nde, Cenk Ceyişakar; Eastern Europe Şampiyonu olarak ödül aldı. Cenk Ceyişakar'a bir ödül de Porsche Motorsporları'ndan geldi; Grid Concept tarafından organize edilen Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe 2010'da şampiyonluğa ulaşan Cenk Ceyişakar, tüm dünyada gerçekleşen Porsche Cup birincileri ve Porsche adına Dünya da çeşitli kategorilerde yarışan başarılı Porsche Sürücülerinin bulunduğu 'Porsche Motorsporları Şampiyonlar Gecesi'nde ödül aldı. Almanya'nın Weissach şehrinde R&D Center'da gerçekleşen ödül törenine, 18 ülkeden çeşitli başarılarla imza atan Porsche şampiyonlarına ödül verildi. Aynı zamanda Ceyişakar, böylesi bir organizasyonda ilk kez ödül alan Türk sporcu oldu. Ödül Gecesi'nde ayrıca önümüzdeki günlerde pistlerde yerini alacak 2011 model Porsche GT3 RSR'nın tanıtımı da yapıldı.

Milletvekilleri engelliler için pistteydi

Parlamenteler Spor Kulübü Derneği ile Ankara Otomobil Sporları Kulübü'nün, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kuruluşunun 90'ıncı yılı nedeniyle engelliler yararına ortaklaşa düzenlediği otomobil slalom yarışında birinciliği, erkeklerde AKP Bursa Milletvekili Mehmet Tunçak, bayanlarda ise AKP Konya Milletvekili Ayşe Türkmenoğlu kazandı. Atatürk Kültür Merkezi'ndeki tören alanında hazırlanan pistteki yarışmada, 22 milletvekilinin yanı sıra TBMM Genel Sekreteri Sadettin Kalkan ile yardımcısı Sadık Yamaç da mücadele etti. AK Parti Şanlıurfa milletvekili Çağla Aktemur Özyavuz ile Konya milletvekili Ayşe Türkmenoğlu da yarışmaya katılan iki bayan vekil olarak yer aldı. Yarışmanın startını veren Mehmet Ali Şahin, "Parlamenteler Spor Kulübü'nü böylesine anlamlı faaliyeti nedeniyle tebrik ediyorum. Meclisin 90'ıncı yıl etkinliklerine renk katıyorlar" dedi.



Prokart'ta Att Karting Team şampiyon

İstanbul Mahalli Karting Dayanıklılık Birinciliği'nin final yarışı 27 Kasım Cumartesi günü Autodrom İstanbul'da yapıldı. Tamamı internetten naklen yayınlanan yarışı Turkcell Top Speed kazandı. Yarışı 2'nci sırada tamamlayan ATT Karting Team, 1 puan farkla sezonu şampiyon bitirdi. Yarış beklendiği gibi şampiyonluk şansı en yüksek iki takım olan Turkcell Top Speed ile ATT Karting Team arasında geçti. Yarışı 461 turla Turkcell Top Speed kazanırken aynı tur sayısı ile ATT Karting Team ikinci oldu. Power Team 46, 456 turla üçüncülüğü elde etti. Bu sonuçlardan sonra ATT Karting Team 105 puanla sezonu şampiyon olarak tamamlarken Turkcell Top Speed ise 104 puanla ikinci, Power Team 46 da 90 puanla üçüncü oldu. Markalar kategorisinde ise şampiyonluğu 120 puanla Turkcell Top Speed kazandı. İkinciliği 93 puanla EVKO Karting Team, üçüncülüğü 84 puanla Turkcell No Limit aldı. Prokart 2011 sezonu sekiz yarıştan oluşacak ve Mayıs ayında başlayacak.

Skoda ve Red Bull takımları tek çatı altında

Bu yıl Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nı kazanan Skoda önümüzdeki yıl önemli bir adım daha atarak Dünya Ralli Şampiyonası'na katılacak. Yapılan bu işbirliği ile Red Bull Skoda adında yeni bir takım oluşacak. Geçen yılın IRC şampiyonları Juho Hänninen-Mikko Markkula ya ikinci ekip olarak Hermann Gassner jr.-Katharina Wüstenhagen katılacak ve Skoda takımı bu iki ekip ile 2011 S-WRC Dünya Ralli Şampiyonasında başarıyı kovalayacak. Skoda Motorsporları Başkanı Michal Hrabánek, Red Bull ile beraber Fabia Super 2000 projesinde ileriye dönük büyümeye katkı sağlayabileceklerini belirterek "Red Bull bugünün spor sahnesindeki bulunabilecek en güçlü ortaklardan biridir. Red Bull ile beraber, 9 kez Avusturya Rallisi Şampiyonu olan ve sattığımız ilk Fabia Super 2000 aracını satın alan Raimund Baumschlager'in ekibi BRR varlığı bize büyük destek olacaktır. Bu da bizim için en üst düzeyde profesyonel yaklaşımın bir garantisidir" dedi.



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



www.

e-otodergi.com

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

Şubat 2011 tarihli 32'nci sayımız, **1 Şubat 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.