

WWW.

TEMMUZ 2011

SAYI:37

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

3 yaşındayız



TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Videolu Test: Aston Martin V8 Vantage S Coupe

• MERCEDES-BENZ ML & SLK • AUDI Q5 HYBRID • OPEL CORSA • VW POLO • BMW M5

3 yaşındayız ve artık iPad'de de varız

Öncelikle tüm okuyucularımıza ve bize destek veren tüm sektör yetkililerine teşekkürler. e-otodergi bu sayısıyla birlikte 3 yaşına bastı. Üç yıl önce Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi olarak çıktığımız yolda akılcı ve emin adımlarla ilerledik ve bugünlere geldik. Her yeni sayımızda, sizlere yüzde 100 yerli, bağımsız, tarafsız ve dopdolu bir içeriği ücretsiz olarak sunuyoruz. Yayın hayatına 6347 okuyucuyla başlayan e-otodergi, artık her sayısı 70.000'in üzerinde kişi tarafından indirilen dev bir yayın organı. Türkiye'de ilk kez dergi içinde videolu reklama imza attığımız e-otodergi, Türkiye'nin ilk ve tek videolu test ölçüm cihazına sahip olmasıyla da öne çıkıyor. Bu özel cihaz sayesinde, test otomobillerinin gerçek performansını, sizlere test anında çekilmiş gerçek video görüntüleriyle yaşatabiliyoruz. 3'üncü yaş özel sayımızda çok özel bir otomobilin videolu testine yer verdik: Aston Martin V8 Vantage S Coupe. Borusan Otomotiv Yöneticileri Sayın Fatma Tüker ve Sayın Faik Akkök'e teşekkür ederiz.

Ayrıca, 3'üncü yaşımızda önemli bir ilke daha imza atmanın mutluluğu içerisindeyiz. Teknoloji hızla gelişiyor ve iletişim platformları sürekli yenileniyor. Biz de gelişen teknolojiye ayak uyduruyoruz. Bu sayımızdan itibaren iPad'de kendine ait uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi oluyoruz. Tek yapmanız gereken Apple Store'a girip e-otodergi iPad uygulamasını ücretsiz olarak indirmek. Uygulamayı bir kez indirdikten sonra, tüm e-otodergi arşivine sahip olacaksınız. Ve her yeni sayı eklendiğinde zahmetsizce indirip keyifle okuyabileceksiniz. Yeniliklerimizin devam edeceği müjdesini de şimdiden verebilirim.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

0 kadar oldu mu?

Yıllar önce tavla oynayan iki arkadaşımın müsabakasını izlerken, önde olan arkadaşım skoru belirtmek için karşı tarafa "3-0" dediğinde, genelde yenilen ve buna alışmış olan diğer arkadaşımın tepkisi "o kadar oldu mu?" olmuştu. Bu sözün geçen hafta içinde tekrar duydum. Bir sohbet esnasında "e-otodergi üç yaşını doldurdu" dediğimde karşı taraf ister istemez "o kadar oldu mu?" şeklinde bir tepki gösterdi. Evet o kadar oldu. Üç yıl önce Türkiye'de bir ilki gerçekleştiren e-otodergi üç yaşında ve öncü olarak yayın hayatına devam ediyor. Başta okuyucularımız olmak üzere e-otodergi'nin bugüne gelmesinde katkısı olan herkese teşekkür ediyorum.

Otomobil demek, hareket etmek ve özgürlük demektir. En azından trafiğin yoğun olmadığı zamanlar için bu böyle. Yaz aylarının gelmesiyle doğal olarak insanlarda şehirlerden kaçış ve hareket halinde olma isteği artıyor. Bu durum büyük şehirlerdeki trafik yükünü azaltsa da, şehirlerarası yollarda hareket eden araç ve yolculuk eden insan sayısı fazlalaşılıyor. Emniyet Genel Müdürlüğü ile Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2009 verilerine göre en çok kazanın olduğu ay Temmuz ayını (en az Şubat ayı), en çok kazanın olduğu gün ise Cumartesi. 2009'a ait verilere göre 91.729 kazanın 9746'sı Temmuz ayı içinde gerçekleşmiş. Bunda yaz tatili dönemlerinde araçların genelde yüklü olmaları (yüklü araçların fren mesafesi uzar, sollama manevraları daha uzun sürer) ve sıcakların insan bünyesi üzerindeki olumsuz etkilerinin payı olduğu gerçeğini unutmamak lazım. Kazasız ve mutlu bir ay dileklerimle.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com



BMW X1

BMW İletişim Merkezi
0850 2521010
www.bmw.com.tr



Sheer
Driving Pleasure



BMW X1. SİHİRLİ DENEYİMLER.

O, her durumla başa çıkmak üzere kusursuzca donatılmış bir SAV (Sports Activity Vehicle). Üstün yol tutuş kabiliyeti, performanslı motor ve geniş iç hacim. Onunla birlikteyken her türlü deneyime hazır olun.

KEYİF, GELECEĞİN ŞİMDİKİ HALİDİR.

BMW EfficientDynamics
Daha az tüketim. Daha fazla sürüş keyfi.

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

HABERLER

- 06 e-otodergi iPad'de
- 08 e-otodergi 3 yaşında & yönetici görüşleri
- 11 BMW M5
- 12 Mercedes-Benz M Sınıfı
- 16 Skoda basın buluşması
- 17 Monroe amortisör test günleri
- 19 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 20 Mayıs 2011 otomobil satışları
- BİLGİLENDİRME**
- 24 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ

- 25 Audi Q5 Hybrid quattro

VEDEOLU TESTLER

- 29 Ölçümler nasıl yapılıyor?

- 45 Mercedes-Benz SLK 200

MAGAZİN-KARŞILAŞTIRMA

- 52 Opel Meriva, Ford C-Max, Peugeot 508 SW

SÜRÜŞ İZLENİMİ

- 58 Opel Corsa 1.4 16V Otomatik
- 61 Volkswagen Polo 1.2 70 HP

SÖYLEŞİ

- 64 Chevrolet Avrupa Oto

YASAL UYARI

- 65 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 66 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 67 Formula 1 Kanada GP'si
- 71 Formula 1 Avrupa GP'si
- 73 WRC Akropol Rallisi
- 76 İngiltere Moto GP'si
- 79 Hollanda Moto GP'si
- 84 ERC Boğaziçi Rallisi

31**VEDEOLU TEST**

Aston Martin V8
Vantage S Coupe



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

TEMMUZ 2011 - SAYI 37

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.

HEPİMİZ
BİRİMİZ İÇİN.

BİRİMİZ
SENİN İÇİN.



MINİ AİLESİNDEN BİRİNİ SEÇMEYE HAZIR MISIN?

MINİ Cabrio, MINİ Hatch, MINİ Clubman veya dört kapılı MINİ Countryman. Seçmek zor geliyorsa hepsini birden seçebilirsin. Detaylı bilgi için sizi de Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'na bekliyoruz.

e-otodergi iPad'de

Temmuz 2008'de yayına giren Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi, 3'üncü yaşını kutladığı 37'nci sayısıyl birlikte iPad'deki yerini aldı.

Temmuz 2008'de, sadece basılı otomobil dergilerinin var olduğu ve parayla satıldığı bir ortamda, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti. şirketimize ait e-otodergi adlı markamızla Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisini yayınlamaya başladık. e-otodergi, o gün aynı zamanda Türkiye'nin ilk ücretsiz oto-

omobil dergisi unvanını da almıştı. e-otodergi, geride bıraktığımız üç yıllık süreçte 30.000'in üzerinde abonesi ve aylık 70.000'in üzerinde okuyucusuyla Türk otomobil dergiciliğinin tepe noktasında yer almayı başardı. Yarattığımız format o kadar başarılıydı ki, taklitlerimiz bile yayınlanmaya başladı. Yeni bir söylem

oluşturamayan bazı yayıncılar ilk editör yazımızı bile taklit ettiler. Ancak e-otodergi, gerek içeriği gerekse sayfa tasarımıyla hep önde olmayı sürdürdü. Otomobil dergiciliğinde birçok ilke imza atan e-otodergi, her ay yayınladığı videolu test ölçümleriyle de farkını ortaya koymaya devam ediyor.

Yine bir ilk

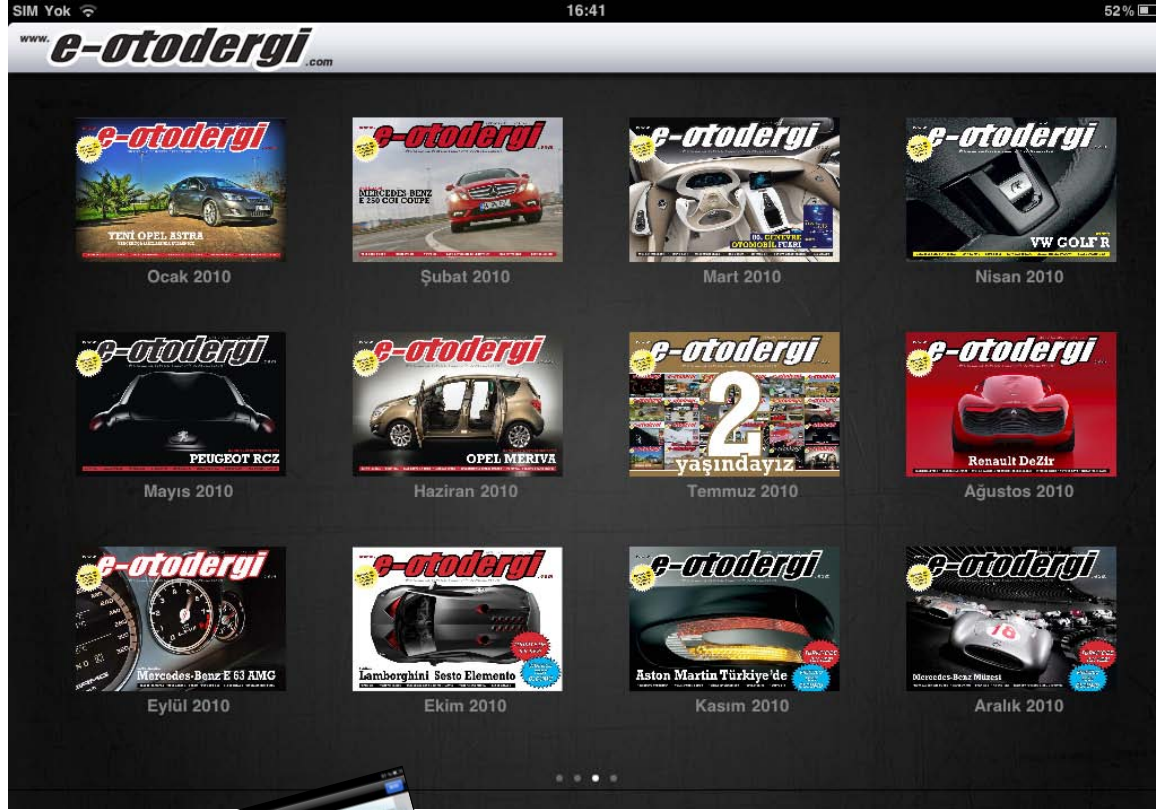
Öte yandan; teknolojinin her geçen gün geliştiği, sürekli yeni yayın format ve platformların çıktığı günümüzde, e-otodergi de yeni trendleri yakalamak durumunda. Ve e-otodergi, 3'üncü yaşını kutladığı Temmuz 2011 sayısıyl birlikte, tablet bilgisayar ortamına da adım atıyor. Her an tüm sayılarımıza ulaşılabilir olan iPad uygulamasımız "e-otodergi" adıyla iPad'de ve yine ücretsiz bir biçimde yer almaya başladı. Ve böylece bir ilke daha imza atmış oluyoruz: Türkiye'de

kendi iPad uygulaması bulunan ilk otomobil dergisi.

e-otodergi Apple Store'da

Uygulamamızın kullanımı çok kolay: Apple Store'daki ücretsiz e-otodergi iPad uygulamasını indirdikten sonra e-otodergi ikonuna tıklamanız yeterli. Tüm sayılarımızın kapakları, tarihleriyle birlikte ekranınıza gelecek ve istediğiniz sayıyı kısa sürede iPad'inize indirip yatay formatta okuyabileceksiniz. Sayfaları çevirmek için, sayfanın sağ ve sol kenarlarındaki şeffaf oklara tıklayabilir ya da parmağınızı sayfanın üstünde sağdan sola ya da soldan sağa doğru kaydırabilirsiniz. Ayrıca sayfanın üst kısmındaki menü çubuğunu da kullanabilir, sayfalar arasında hızlı geçiş sağlayabilirsiniz. Tüm sayılarımızın kapaklarının yer aldığı ana sayfaya dönmek içinse üst menü çubuğunun sağ köşesindeki "Bitti" butonuna tıklayabilirsiniz.





Gelecek nerede, e-otodergi orada!

e-otodergi, üç yıldır yayında olduğu bilgisayar ekranlarındaki yayınına da devam ediyor. iPad'le giriş yaptığımız tablet bilgisayar ortamına, öne çıkacak diğer ürünler için geliştireceğimiz yeni uygulamalarla

da devam edeceğiz. Şunu da belirtelim ki, e-otodergi,

şirketimizin hızlı karar alma ve uygulama gücü sayesinde, tüm gelişmeleri yakından takip ederek, yayıncılığın geleceği neredeyse orada olmaya devam edecek.

TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN

START

www.otomobil.com.tr

3 yaşındayız

Temmuz 2008'de yayınlanan ilk sayısıyla Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi unvanını alan e-otodergi, Temmuz 2011 tarihli 37'nci sayısında 3 yaşına bastı.

Türkiye'nin hem ilk elektronik otomobil dergisi hem de ilk ücretsiz otomobil dergisi olan e-otodergi, otomobil gazeteciliğinin deneyimli isimleri Emre Anamur ve Tarık Akagün tarafından kurulan Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti. tarafından ilk kez Temmuz 2008'de yayınlanmaya başladı. O günden bu yana aralıksız olarak yayınlanan e-otodergi, bugün ayda 70.000'in üzerinde kişi tarafından indirilen bir dergi. 3'üncü yaşını kutladığı Temmuz 2011 sayısından itibaren iPad'de de ücretsiz olarak yayınlanmaya başlanan e-otodergi, Türk otomobil severler kadar, Türkiye otomotiv sektörüne yön veren sektör yöneticileri tarafından da ilgiyle takip ediliyor. İşte o yöneticilerden bazılarının e-otodergi'ye göndermiş oldukları kutlama mesajları... İyi dileklerini paylaşan sektör yöneticilerine teşekkür ederiz.

Kerem Güven Genel Müdür Doğuş Otomotiv – VW Ticari Araç

Değerli e-otodergi ailesi, e-otodergi'nin bir özel sayısında daha yer alıyor olmaktan ötürü son derece mutluyuz. Otomotiv yayıncılığında yeni bir mecrayı hayata geçirerek önemli bir adım atan e-otodergi'nin geride kalan üç yıl boyunca önemli mesafeler kat ettiğini görüyor olmak da ayrıca mutluluk verici. Gerek sektöre ve okurlarına yaklaşımı nedeniyle, gerekse yayıncılığa getirdiği yenilik ve ilklerle ayrı bir yere sahip e-otodergi'nin uzun süreli bir yayın hayatına sahip olmasını diler, bu vesileyle başta yayın kadrosu olmak üzere, değerli e-otodergi ekibine başarılar dileriz. Saygılarımızla.



Vedat Uygun Genel Müdür Doğuş Otomotiv – VW Binek Araç

Sevgili e-otodergi ailesi ve değerli okurları, Doğuş Otomotiv – VW Binek Araç olarak, otomotiv yayıncılığında hayata geçirdiği yeni mecrayla başarılı işler çıkararak bir öncü hüviyetine bürünen ve bu çerçevede her geçen gün kendini geliştiren e-otodergi'nin üçüncü yayın yılını tebrik ederim. Uzun yıllar sürmesini ümit ettiğimiz yayın hayatınızda işbirliklerimizin artarak devamını diler, e-otodergi'nin değerli okurlarına ve yayın hazırlanmasında emeği geçen herkese teşekkürlerimizi sunarım. Saygılarımla.

Sektörden mesajlar

Ümit A. Karaarslan Genel Müdür Yurtiçi Satış, Pazarlama ve Satış Sonrası Hyundai Assan

Otomotiv yayıncılığı ve dergiciliğinde interaktif ortamı kullanarak bir ilki gerçekleştiren e-otodergi'yi, ilk sayısından bu yana hiç kaçırmadan takip ediyorum. Özellikle video çekimleri ve test bölümündeki ölçümleri dikkatle izliyorum. Kendi alanında bir referans dergisi konumundaki e-otodergi'nin üçüncü yılını kutluyor ve daha nice yıllar diliyorum.



Kemal Ertaş Pazarlama Müdürü Monroe Amortisörleri Türkiye, Ortadoğu ve Afrika

Ülkenin dinamiklerinden olan sektörel dergiler içerisinde en önemlisi elbette internet üzerinden yayın yapan e-otodergi. Üç senedir göstermiş olduğu üstün başarı, sektöre kazandırdığı değişik reklam çalışmaları ve kullandığı mecraanın teknolojik gelişmelerini en hızlı biçimde nihai tüketicilere doğru bir şekilde bilinçlendirmesini tebrik eder, başarılarının devamını dileriz.



Jean Pierre Vieux
Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş.
Genel Müdür

Öncelikle, e-otodergi'nin üçüncü yılını içtenlikle kutlamak istiyorum. Türkiye'de bir ilki yaratarak otomotiv yayınlarına getirmiş olduğunuz farklılık ve profesyonelliğiniz, yılların verdiği tecrübenizle birleşince ortaya çok güzel bir dergi çıkmasını sağlıyor. İlk sayısında dahi çok güzel ve yaratıcı bir yayın ortaya koymuştunuz, ancak işinize göstermiş olduğunuz özen ile bugün daha da gelişmiş ve zenginleşmiş bir yayın sunmakta, tüketiciler için de güçlü bir referans kaynağı olmaktadır. Peugeot adına sektöre katkılarınız dolayısıyla tüm e-otodergi ekibine teşekkür eder, sektörün nabzını tutmaya daha nice yıllar devam etmenizi dilerim.



İbrahim Aybar
Renault Mais Genel Müdürü

Dijital medyanın en önemli iletişim kanallarından biri olduğu günümüzde, otomobil dergiciliğine bu alanda yeni bir soluk getiren e-otodergi'nin 3'üncü yılını kutlarım. Objektif yorumlarıyla tüketicinin bilinçli seçim yapmasına destek olan e-otodergi, kapsamlı testleri, karşılaştırmaları, son teknoloji haberleri, yorumları ile sektörümüze verdiği destek bizler için önem taşıyor. İnternet bilgi dolaşımının sürati ve paylaşım oranı düşünüldüğünde projeyi hayata geçiren, gelişmesinde katkısı olan deneyim ve birikim sahibi ekibini de gönülden tebrik ediyorum.



Anıl Gürsoy
Genel Müdür
Doğuş Otomotiv – SEAT
Doğuş Otomotiv - Porsche

e-otodergi ailesinin değerli üyeleri, sevgili okurlar, Doğuş Otomotiv SEAT ve Porsche olarak, e-otodergi'nin üçüncü yayın yılını kutlarız. Sektörde bir ilke imza atarak farklı bir mecraı yayıncılık hayatına sokarak önemli bir başarıya imza attıklarını düşündüğüm e-otodergi'nin her biri birbirinden değerli ekibinin, daha nice yıllar bu çalışmalarını başta okurlarına, sonra da bizlere ulaştıracağına inancım tam. Habercilik anlayışları, otomotiv sektörüne olan tutkularıyla adeta tercümanımız olan e-otodergi'nin üçüncü yaşını kutlar, değerli okurlarına ve tüm yayın ekibine teşekkürlerimizi sunarız. Saygılarımla.



Torben Eckardt
Volvo Car Türkiye
Genel Müdürü

Türkiye'de bir ilk

e-otodergi'nin üçüncü yılını kutlamak ve nice yıllara dileklerimi paylaşmak istiyorum. Umarım, beş ve 10'uncu yıl kutlamalarında da hep birlikte oluruz. e-otodergi ve otomobil.com.tr, tüm Volvo Car Türkiye ailesi ve yetkili satıcılarımızın takip ettiği yayınlar. Bu kadar geniş kitlelere ulaşmalarında, otomobil meraklılarına bir klavye ve mouse kadar yakın olmalarının etkisi büyük. Teknoloji çağında yaşıyoruz ve kalite ile birlikte kolay ulaşılabilirlik, yoğun tempomuz içinde çok ciddi bir öneme sahip. e-otodergi, dijital otomobil dergisi anlamında Türkiye'de bir ilk olmasının yanında, dünyada da ilk örneklerden biri. Görüntülü test ölçümleri gibi fark yaratan habercilik anlayışıyla, yenilik ve ilklerini sürdüren e-otodergi'nin gelecek sayılarında da bizi şaşırtmaya devam edeceğine güvenim tam.



Levent Akpulat
Brisa Pazarlamadan Sorumlu
Genel Müdür Yardımcısı

Sevgili e-otodergi ekibi, e-otodergi'nin 3'üncü yılını en iç dileklerimle kutlar, başarılı çalışmalarınızın devamını dilerim. Sevgi ve saygılarımla.



İlkim Sancaktaroğlu
Nissan Türkiye
Genel Müdür Yardımcısı

Yayıncılık ve habercilik anlayışı ile otomotiv sektörünün en önemli yayınlarından olan e-otodergi'nin üçüncü yaşını sizlerle birlikte kutlamaktan dolayı mutluluk duyuyoruz. Yayın hayatınızın uzun yıllar sürmesini ve başarılarınızın devamını dileriz. Saygılarımla.



**BU ÖZEL SAYIMIZDA 3'ÜNCÜ YAŞIMIZ
DOLAYISIYLA KUTLAMA GÖNDEREN TÜM
SEKTÖR YÖNETİCİLERİNE TEŞEKKÜR EDERİZ.**

e-otodergi

e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Yeni BMW M5 hazır

BMW'nin spor sedanı M5'in beşinci jenerasyonu hazır. Otomobilde 4.4 litrelik 560 HP güç üreten çift turbo V8 motora yer verilmiş.

İlk nesli 1984 yılında tanıtılan BMW'nin spor sedanı M5, beşinci nesliyle karşımızda. 2012 model olarak yollara çıkacak otomobilde direkt benzin enjeksiyonlu, çift girişli (twin scroll) çift turbo beslemeli 4.4 litrelik V8 motor kullanılmış. 6000-7000 d/d aralığında 560 HP güç üreten bu motorun 680 Nm'lik maksimum torkunu 1500 d/d'den itibaren kullanıcısına sunduğu ifade ediliyor. Gücünü 7 ileri oranlı çift kavramalı Drivelogic şanzımanla arka tekerleklere aktaran bu motor, otomobili 4.4 saniyede 0'dan 100 km/s'ye, 13.0 saniyede 0'dan 200 km/s'ye ulaştırıp, maksimum 250 km/s hıza (M Sürücü Paketi ile 305 km/s) çıkartabiliyor. Aracın fabrika verilerine göre ortalama yakıt tüketimi ise 9.9 lt/100 km.



KALİTE VE VERİM ARTIŞI

Yeni nesil Mercedes-Benz ML, daha kaliteli iç mekanı ve daha verimli motorlarıyla dikkat çekiyor.

Yazı: Tarık Akagün - Stuttgart/Almanya

Fotoğraflar: Daimler Medya



İlk nesli 1997 yılında tanıtılan ve o günden bugüne 1 milyon 200 bin adetlik üretim rakamını geride bırakan Mercedes-Benz M Sınıfı'nın üçüncü neslinin basın gösterimi Almanya'nın Stuttgart şehrinde yapıldı. Biz de e-otodergi olarak bu organizasyona katıldık ve hem yeni nesil

ML'i detaylarına kadar gördük, hem de aracın geliştirme süreci ile ilgili bilgiler edindik. Basın toplantısında konuşan Daimler AG Yönetim Kurulu Üyesi Dr. Thomas Weber yeni ML'in yakıt ekonomisi, yetenek, güvenlik ve tasarım kavramları üzerine kurulduğunu ifade ederken aracın yol ve

arazi yeteneklerinin eskisinden daha iyi olduğunu vurguladı. Otomobilin tasarımı zaten fotoğraflarda görüldüğünden, tasarımı edebi cümlelerle anlatmaktan ziyade aracın ebadıyla ilgili bilgileri verelim. W166 karo-ser kodlu üçüncü nesil ML, W144 karo-ser kodlu ikinci nesil ML ile 2915

mm'lik aynı dingil mesafesine sahip. Bununla birlikte aracın uzunluğu 23 mm artışla 4804 mm'ye, genişliği 15 mm artışla 1926 mm'ye ulaşırken, yükseklik (tavan rayları dahil) 19 mm azalarak 1796 mm olmuş. Otomobilin rüzgar direnç katsayısı ise 0.32 Cd olarak açıklanıyor.





OTOMOBİLİN ÖZENLE TASARLANMIŞ OLAN İÇ MEKANINDA KALİTE HİSSİ İYİ. AMBİYANS IŞIĞI ŞIK.



İç mekan kalite öncelikli

İç mekan tasarım çizgisini spor otomobil, sedan ve SUV olarak ayıran Mercedes-Benz, SUV segmentinde atletik, güçlü ve ferah bir hava yakalayacak bir çizgi oluşturmuş. Arazi aracı geleneği ve premium sedanların konforunun birleştirilmesinin amaçlandığı iç mekanda, işlenmiş alüminyum, kaliteli ahşap ve deri kullanılarak yolcuların kendilerini daha iyi hissetmelerini sağlayacak bir atmosfer sağlandığını aracın içine oturarak gördük. Tabi kullanışlılık da unutulmamış. Her kapı içinde 1 litrelik şişe alacak kadar göz olması uzun yolculuklarda fayda sağlayacak bir özellik. Otomobilde yeme-içmeye meraklı kişilerin hoşuna gidecek asıl önemli özellikse içecekleri 8-55 santigrat derece aralığında tutabilen ön taraftaki bardaklıklar.

Yürüyen aksam

Basın gününün en ilginç yanı belki de otomobilin yürüyen aksamının anlatıldığı ve testlerin yapıldığı laboratuvarları görmek oldu. Bu laboratuvarlarda otomobilin süspansiyon, karoser burulma, dayanıklılık testi gibi testleri gerçekleştiriliyor

ve aracın mekanik aksamı test ünitesi üzerinde titreşim ve yük testlerine tabi tutuluyor. Bu testler o kadar ağır ki laboratuvar ortamında 3000 km'ye denk gelen testin gerçek hayatta 300.000 km'lik kullanımı modellediği ifade ediliyor. Şimdi gelelim otomobilin yürüyen aksamla ilgili özelliklerine. 4Matic dört tekerlekten çekişli aktarmaya sahip yeni nesil M'de hem Airmatic adaptif süspansiyon, hem de çelik yaylı süspansiyon sistemleri söz konusu. Opsiyonel olarak alınacak On&Offroad Paketi ile farklı yol koşullarına göre farklı sürüş modlarından birini seçebilmek mümkün. Land Rover'ın Terrain Responce sistemi tarzında bir işleyişe sahip olan bu sistemde otomatik, spor, off-road 1, off-road 2 ve römork çekmeye yönelik ayarlar bulunuyor. Bu paketin tek farkı elektronik sürüş destek sistemlerine hükmetmesi değil elbette. İki aşamalı transfer kutusu (low range seçeneği ile) ve diferansiyel kilidi gibi ekipmanlar bu paketin can alıcı noktaları. Ayrıca bu sistem alındığında çelik yaylı süspansiyonda 202 mm olan araç taban yüksekliği hava süspansiyon ile 285 mm'ye kadar yükseltilebiliyor.

Motorlar daha az tüketiyor

M ailesinde ilk etapta 204 HP güç ve 500 Nm tork üreten 2.1 litre turbodizel motora sahip ML 250 BlueTec, 258 HP güç ve 619 Nm tork üreten 3.0 litrelik ML 350 BlueTec ile 306 HP güç, 370 Nm tork üreten 3.5 litrelik benzinli motora sahip ML 350 Blu-

eEfficiency seçenekleri sunulacak. 2143 cc'lik silindir hacmine sahip 204 HP'lik ML 250 BlueTec motoru, önceki nesilde yer alan 2987 cc'lik 204 HP gücündeki ML 300 CDI'nı yerini alması için hazırlanmış. Bu motorda biri düşük basınçlı, diğeri yüksek basınçlı olmak üzere seri şekilde

bağlanmış iki turbo görev yapıyor. 500 Nm'lik torku 3.0 litrelik motorla aynı olan ML 250 BlueTec'in 6.5 lt/100 km'lik tüketim değeri de 3.0 litrelik motordan 2.6 lt/100 km daha az. Ülkemizde ilk etapta satılacak olan ML 350 BlueTec'in 258 HP güç ve 620 Nm tork üreten 2987 cc'lik motorunun bu

değerleri eski ML 350 CDI'dan sırasıyla 27 HP ve 80 Nm daha fazla. Buna karşılık fabrika verilerine göre 7.4 lt/100 km'lik ortalama tüketim değeriye 2.0 lt/100 km daha az. ML 350 BlueTec'in ülkemizde satışına Kasım ayı sonunda 115.000 Euro'luk baz fiyatla başlanacağı açıklandı.



**TESTLER YIPRATICI. KOKPİT
MAGNEZYUM ÇERÇEVEYE
OTURTULUYOR.**



HEDEF KORELİLER

Volkswagen Grubu bünyesinde yer alan Skoda'nın, Koreli markaları gözüne kestirdiği açıklandı.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Skoda Medya

Yüce Auto Skoda, Bodrum'da düzenlenen basın toplantısıyla gelecek planlarını medya mensuplarıyla paylaştı. Logosunu ve kurumsal kimliğini değiştiren, dünyada ve Türkiye'de çıkışa geçen markalardan Skoda, ülkemizde geçen yılın ilk beş ayında 1487 adetlik satış yaparken, bu yıl aynı dönemde 3300 adetlik satışa ulaştı ve yıl sonunda 10.000 adede ulaşmayı hedefliyor.

Toplantıda konuşan Yüce Auto Skoda Genel Müdürü Mahmut Kadirbeyoğlu önümüzdeki üç yıl boyunca, her altı ayda bir yeni bir modelin lansmanını yapacaklarını ifade etti ve bu süreçte Octavia ile Superb'in yenileneceğini söylerken 2012 sonların-

da B segmentinde yer alacak bir sedanın da tanıtılacağını ifade etti. Kısa dönemdeki dikkat çekici yenilik ise 2011'in son çeyreğinde Yeti Greenline 1.6 TDI'nın satışa sunulacak olması. VW ve Seat işbirliği ile geliştirilen A segmenti otomobil ise Frankfurt'ta tanıtılacak. Skoda yetkilileri ayrıca hafif ticari araç Praktik için uygunluk çalışmaları yapıldığını da eklediler.

Korelilerle rekabet

Skoda'nın Koreli markalarla rekabet için yeniden konumlandırıldığını söyleyen Türkiye ve Ortadoğu Bölge Müdürü Petr Horak, Skoda'nın uygun fiyatlı ama kaliteli araçlar sunan ve çok satan marka olmayı amaçladığını belirtti.



SKODA YETKİLİLERİ HER ALTI AYDA BİR YENİ MODEL TANITACAKLARINI İFADE ETTİLER.



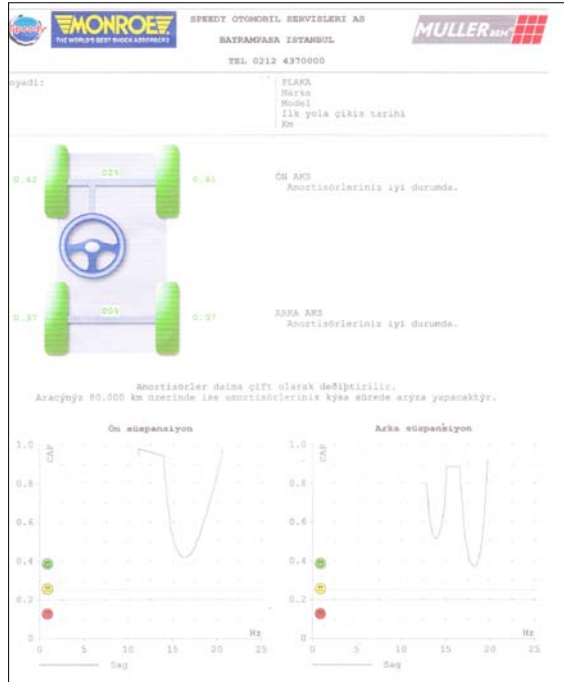
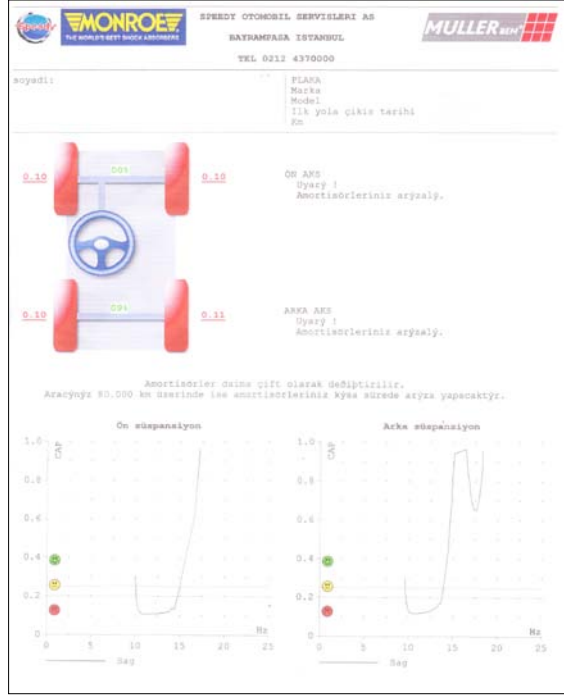
İHMALE GELMEZ

Sürüş güvenliğinin kilit oyuncularından olan amortisörler, Speedy-Monroe işbirliği ile ücretsiz test ediliyor.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün

Gözönünde olmadıkları için çoğu kez ihmal edilen amortisörler, genelde patladıkları zaman, yani amortisörden yağ sızıntısı başladığı zaman değiştirilirler. Patlak olmayıp da ömrünü tamamlamış amortisörlerle güvenlik açısından risk yaratmalarına rağmen genelde ihmal edilirler. Doğal süreçte sürücüler de sürüşlerini yıpranmış amortisörlere göre ayarladıklarından, daha doğrusu bu duruma alıştıklarından risk daha da artar. Genelde araçların köşelerine basılarak ve aracın yukarı-aşağı salınımı gözlenerek yapılan amortisör testleri Speedy-Monroe işbirliği ile düzenlenen "Amortisör Test Günleri"nde artık daha teknik bir şekilde yapılabiliyor. Monroe ve üretici firma Actia-Muller tarafından geliştirilen amortisör test cihazının Türkiye'de ilk olarak





bu organizasyonda kullanıldığı ifade ediliyor. Amortisörleri test edilecek araç, önce iki ön tekerleğini test cihazının platformuna çıkartıyor. Cihaz yaptığı yukarı-aşağı titreşim efekti ile amortisörlerin görevini sağlıklı yapıp yapamadığını ölçüyor. Ölçüm sonucunda değişmesi gereken amortisörler kırmızı renkte gösteriliyor (fotoğrafta Ford Focus olsa da yandaki test sonuçları 2006 model Ford Fiesta'ya ait). 3 – 12 Haziran tarihleri arasında Carrefour Ümraniye Speedy başlayan etkinlik sırasıyla, Carrefour İçerenköy Speedy, Carrefour Bursa Speedy, Speedy Bodrum, Speedy Ankara, Carrefour Speedy Haramidere, Speedy Gaziosmanpaşa, Speedy Kahramanmaraş, Speedy Sivas, Speedy Kastamonu, Speedy Eskişehir, Speedy İzmit, Speedy Düzce'de devam edecek ve Speedy Van'da sona erecek.

Yıpranmış amortisör ne yapar?

- Fren mesafesini uzatır,
- Far ayarını olumsuz etkiler,
- Yol tutuş ve direksiyon tepkilerini kötüleştirir,
- Konforu olumsuz etkiler, yorgunluğa neden olur,
- Mekanik yıpranmalara neden olur,
- Lastikleri düzensiz aşındırır.

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

● Türkiye'nin her sayısında okuyucu sayısını arttıran ilk otomobil dergisi

● Türkiye'nin ilk videolu reklam yayınlayan otomobil dergisi (Eylül 2009, Peugeot 3008)

● Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi (Ekim 2010)

● Türkiye'nin ilk videolu advertorial projesi yayınlayan otomobil dergisi (Haziran 2011, Bridgestone Ecopia EP100A)

● Apple Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (Temmuz 2011)

e-otodergi'nin "EN"leri

● Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Her ay artmakla birlikte, 71.000'in üzerinde okuyucu)

● Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

● Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Dört adet taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)

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

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

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

● Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (İster bilgisayarı-

nızda, ister flash bellek ya da CD'de arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz taktirde, sonsuza kadar sizinle kalır)

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

● Türkiye'nin en çok gelecek vaat eden otomobil dergisi (Gelecekte basılı dergi kalmayacak, tüm dergiler elektronik olacak)

● Türkiye'nin en kolay ulaşılan otomobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adresi yazarak ulaşabilirsiniz. Gazete bayiine gitme, orada dergiyi bulamama sorunu yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Herkesin yüzü gülüyor

Bu yıl otomobil satışları çok iyi gidiyor. Mayıs ayında 17.797 adedi yerli, 38.505 adedi ise ithal olmak üzere toplam 56.302 adet satışa ulaşıldı.

Yazı: İsa Demir

Satışlar bu yıl genel bir artış trendi içerisinde; ancak aynı tablo bütün markalar için geçerli değil. Otomobil satışları rekor kırarken bazı markaların Mayıs ayındaki satışları, Ocak ayının bile gerisinde kaldı. Örneğin Toyota Ocak ayında 2580 adet otomobil satarken, Mayıs ayında 1671 adet te kaldı. Tata, Suzuki, Subaru, SsangYong, Lada, Jaguar ve Chery markalarının da Mayıs ayı satışları Ocak ayından daha az.

Mayıs ayında 17.797 adet yerli otomobil satıldı. Renault 8226 adet satış gerçekleştirdi ve bu yıl açık ara önde gidiyor. Onun ardından Fiat geliyor. Fiat, Mayıs ayında 5813 adet satış gerçekleştirdi ve ikinci oldu. Hyundai'nin satışları ise geçen yılki kadar başarılı değil. İthal pazarda; Nisan ayında Ford, 1 adet farkla Volkswagen'in önüne geçmişti. Mayıs ayında ise Volkswagen sadece 3 adet farkla Ford'un önüne geçmeyi başardı. 6121 adet satışla VW lider olurken, 6118 adet satışla Ford ikinci oldu. 5158 adet sa-

tışla Opel üçüncü ve 1903 adet satışla Peugeot dördüncü geldiler.

Mayıs ayında Fiat Linea, 4616 adet satarak en fazla satan model unvanı elde etti. Onun arkasından 3512 adet satışla Renault Symbol, 3040 adet satışla Renault Fluence ve 2466 adet satışla Ford Fiesta geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2010	2011
Ocak	12.594	29.868
Şubat	20.651	39.004
Mart	33.958	54.023
Nisan	36.549	53.835
Mayıs	40.467	56.302
Haziran		
Temmuz		
Ağustos		
Eylül		
Ekim		
Kasım		
Aralık		
Toplam	144.219	233.032

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Volkswagen	6121	23.336
2	Ford	6118	23.456
3	Opel	5158	18.108
4	Peugeot	1903	6895
5	Chevrolet	1878	8574
6	Nissan	1628	6148
7	Citroen	1499	6042
8	Mercedes-Benz	1426	4482
9	Hyundai	1355	4993
10	Dacia	1344	6640
11	Audi	1209	5003
12	Fiat	1184	5482
13	Toyota	1182	10.965
14	BMW	1136	5059
15	Kia	974	4311
16	Renault	681	2753
17	Skoda	627	3282
18	Seat	585	2624
20	Honda	422	2848
21	Volvo	327	2028
22	Mitsubishi	296	1310
23	Chery	254	1123
24	Mazda	162	710
25	MINI	153	653
26	Suzuki	108	611
27	Tata	102	494
28	Land Rover	100	592
29	Proton	95	364
30	Alfa Romeo	84	332
31	Jeep	83	285

Sıra	Marka	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
32	SsangYong	73	444
33	Daihatsu	67	248
34	Porsche	48	172
35	Geely	42	238
36	Subaru	39	438
37	Infiniti	14	42
38	Lancia	12	65
39	Chrysler	4	40
40	Maserati	4	8
41	Ferrari	4	6
42	Lamborghini	2	3
43	smart	2	29
44	Jaguar	0	47
45	Lada	0	10
46	Dodge	0	1
47	Bentley	0	1
48	IKCO	0	0
49	Saab	0	0
Toplam		38.505	161.295

Not: Sıralamalar Mayıs ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Renault	8226	34.188
2	Fiat	5813	18.097
3	Hyundai	2797	13.146
4	Toyota	489	3075
5	Honda	472	3231
Toplam		17.797	71.737



Uzakdoğu tekrar öne geçti

Nisan ayında bayrak Avrupa'ya geçmişken, Mayıs ayında liderlik tekrar el değiştirdi ve Chevrolet Spark 40 adet satışla öne geçmeyi başardı. Onun arkasından sadece iki adet daha az satan ve bir önceki ayın lideri olan Citroen C1 geldi. Bu segmentin üçüncü ve dördüncüsü yine Uzakdoğulu Suzuki Alto ve Kia Picanto. Onların arkasından Citroen C1'in kuzeni olan Peugeot 107 geliyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Chevrolet Spark	40	132
2	Citroen C1	38	104
3	Suzuki Alto	35	163
4	Kia Picanto	33	131
5	Peugeot 107	25	52

Symbol rakipsiz mi kalıyor?

Renault Symbol'ün en büyük iki rakibi Hyundai Accent Era ve Fiat Albea idi. Ancak Fiat Albea'nın uzun zamandır kendini yenilememiş olması artık cazibesini yitirmesine yol açtı. Hyundai Accent Blue'nun çıkması ise Accent Era modelinin cazibesinin kaybolmasına neden oldu. Accent Blue'nun fiyatının yüksek oluşu da satışlarını düşürüyor. Yani şimdilik Symbol segmentinde yalnız.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Renault Symbol	3512	15.119
2	Ford Fiesta	2466	9689
3	Volkswagen Polo	1679	5673
4	Hyundai Accent Era	1469	8368
5	Opel Corsa	1461	4785
6	Hyundai i20 Troy	1303	4630
7	Fiat Grande Punto	962	4400
8	Fiat Albea	935	4473
9	Renault Clio HB	597	2715
10	Nissan Micra	371	890



Linea uçuşa geçti

Fiat Linea son iki aydır ciddi satış rakamlarına ulaşmayı başardı. Hatta Mayıs ayında elde ettiği 4616 adetlik satışla, 2011 yılının aylık bazda en fazla satılan modeli oldu. Bir bakıma sanki Hyundai Accent müşterilerinin bir kısmı Fiat Linea'ya doğru kaymışa benziyor. Ayrıca Fiat Linea modelinin dizel versiyonlarında yapılan kampanya da satışların artmasında büyük etken oldu.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Fiat Linea	4616	12.317
2	Renault Fluence	3040	11.463
3	Opel Astra HB	2322	8343
4	Volkswagen Jetta	1572	6638
5	Volkswagen Golf	1289	4036
6	Ford Focus Sedan	1254	4955
7	Chevrolet Cruze	866	2943
8	Ford Focus HB	847	4245
9	Renault Megane HB	843	3736
10	Toyota Corolla	797	7669



Cazip fiyat müşterileri geri çekti

Mercedes-Benz C Sınıfı'nın motor hacminin 1.6 litrenin üzerine çıkması, fiyatı arttırılmasa bile (Belki bu durum Mercedes-Benz müşterilerine etkin bir şekilde duyurulamadı) satışların bir anda düşmesine yol açmıştı. Sonuçta 976 adetlik satış C Sınıfı'nı lider yapamadı, çünkü Mayıs'ta 1065 adet Volkswagen Passat satıldı.

Satışlar düştü, sıralama değişmedi

Mayıs ayında E segmentindeki otomobillerin satışları genel olarak düştü, ancak sıralama değişmedi. Audi A6 ve BMW 5 Serisi'nin satışları ani oranda düşüş gösterdi. Mercedes-Benz E Sınıfı'nın satışı 1 adet arttı ancak bu artış onu lider yapmaya yetmedi. Bu üç modelden sonra zaten diğerlerinin pek fazla sesi çıkmıyor. E segmentinde bu üç marka rakipsiz olarak yollarına devam ediyor.



BMW 7 Serisi yine önde

BMW 7 Serisi de yakaladığı rüzgârı iyi değerlendiren modellerden biri olmayı başardı. Makam otomobili olmasına karşın, özellikle yakaladığı sportif çizgiler albenisini arttırıyor. Mercedes-Benz S Sınıfı eski özgün tasarımından biraz uzaklaşmış görünüyor (Özellikle büyük arka stop tasarımıyla). Audi A8 modelini ise birçok otomobil sever bile ilk bakışta A6 modelinden ayırt edemiyor.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Volkswagen Passat	1065	5035
2	Mercedes-Benz C Sınıfı	976	2277
3	Peugeot 508	492	1174
4	BMW 3 Serisi	482	1486
5	Citroen C5	460	1739
6	Opel Insignia	456	1763
7	Renault Latitude	434	1439
8	Audi A4	327	959
9	Ford Mondeo	231	1112
10	Toyota Avensis	160	978

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Audi A6	300	1850
2	BMW 5 Serisi	277	1933
3	Mercedes E Sınıfı	233	1195
4	Volvo S80	54	197
5	Chrysler 300C	2	15

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	BMW 7 Serisi	21	157
2	Mercedes S Sınıfı	19	112
3	Audi A8	17	72
4	Porsche Panamera	6	31
5	Jaguar XJ	0	9

Dizel motor + Güzel tasarım = Başarı

İlk çıktığı günden bu yana gündemde olan, Nissan'ı son yıllarda adeta tek başına sırtlayan Qashqai, Mayıs ayında ulaştığı 726 adetlik satışla yine lider oldu. Qashqai, ilk beş ayın toplamında da 3495 adetlik satışla en ön sırada yer alıyor. Mayıs'ta Qashqai'yi 689 adetle Chevrolet Captiva ve 625 adetle Dacia Duster takip ettiler.

**Kadro yeniden şekillendi**

Nisan ayına kadar Land Rover markası hep öndeyken Mayıs ayında işler değişti. Bu isim ilk beşte kendine yer bulamazken, ilk 5'in büyük bir kısmı değişti. Volkswagen Touareg lider olurken, BMW X5'ten tekrar ses çıkmaya başladı. Porsche Cayenne modeli başarılı bir çizgide devam ederken, yenilenen Jeep Grand Cherokee'nin satışlarında gözle görülür artış olmaya başladı.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Nissan Qashqai	726	3495
2	Chevrolet Captiva	689	3006
3	Dacia Duster	625	2900
4	Nissan Juke	359	1149
5	Volkswagen Tiguan	300	1013
6	Ford Kuga	188	675
7	Mitsubishi ASX	139	493
8	Kia Sportage	128	333
9	Nissan Qashqai+2	122	259
10	Chery Tiggo	97	358

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Volkswagen Touareg	37	87
2	BMW X5	35	73
3	Porsche Cayenne	31	95
4	Jeep Grand Cherokee	25	95
5	Land Rover Discovery	21	95

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Hangi otomobil ne kadar çevreci?

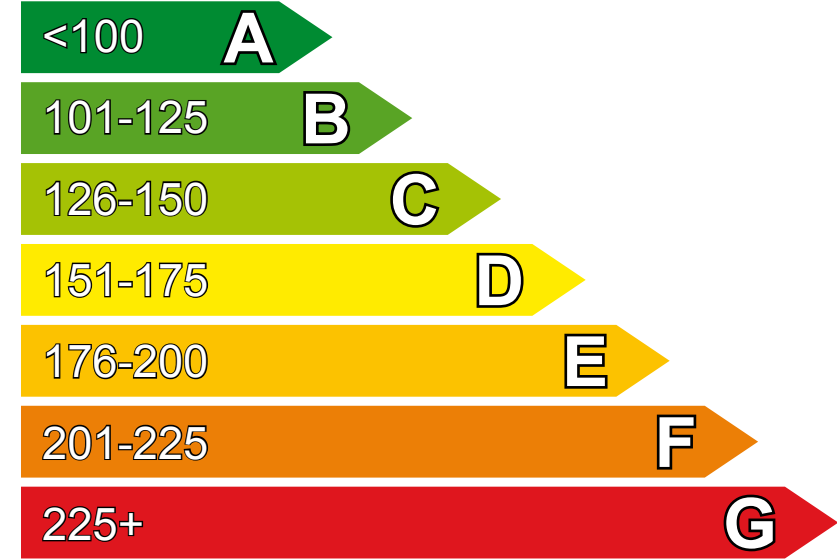
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyon değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 kullanmaya, 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.



6 SİLİNDİRLİ GÜCÜ 4 SİLİNDİRLİ TÜKETİMİ

Audi'nin ilk tam hibrid (full hybrid) modeli olarak tanıtılan ve 245 HP maksimum güce karşın ortalama 6.9 lt/100 km benzin tüketen Q5 Hybrid quattro'yu İspanya'nın Palma de Mallorca Adası'nda kullandık.

Yazı: Emre Anamur / Palma de Mallorca - İspanya

Fotoğraflar: Audi Medya

Alman premium otomobil markası Audi, tam hibrid teknolojili ilk modelini yollara çıkardı. Palma de Mallorca'da gerçekleştirilen uluslararası test sürüşüne katıldığımız Q5 Hybrid quattro, 4 silindirli 2.0 TFSI turbo benzinli motorun yanı sıra sahip olduğu 40 kW'lık (54 HP) elektrik motorun toplamında sunduğu 245 HP güçle, 6 silindirli motorların performansını vaat ediyor. Ama bunu yaparken yakıt tüketimini ortalama 6.9 lt/100 km'de tutmayı da başarıyor.

Segmentindeki ilk tam hibrid araç

Q5 Hybrid quattro, markanın ilk tam hibrid modeli olmasının yanı sıra tüm premium markalar arasında bu segmentte (Avrupa'da B premium, Türkiye'de F7 premium) yola çıkan

ilk tam hibrid araç. Bu noktada tam hibrid'in ne demek olduğunu da kısaca hatırlatayım: Bir melez otomobil (fosil yakıtla çalışan bir motorun yanı sıra bir de elektrik motoru olan) eğer sadece EV modunda da (sadece elektrik motoru çalışır halde) yol

alabiliyorsa o araç tam hibrid olarak adlandırılıyor. Q5 Hybrid quattro, sadece elektrik motorunu kullanarak 60 km/s hıza kadar 3 kilometre boyunca yol alabiliyor. Otomobilin sadece elektrik motorun gücüyle çıkabildiği maksimum hız ise 100 km/s (daha



sonra benzinli motor devreye giriyor ve maksimum hız 225 km/s'ye yükseliyor).

Logolarla farklılaşıyor

Q5 Hybrid quattro'nun dış tasarım olarak öne çıkan farkları şunlar: Otomobilin sağ, sol ve arka kısmında yer alan "Hybrid" logoları, arctic silver özel gövde rengi, 10 kollu 19 inç'lik özel tasarımlı jantlar ve krom çerçeveli egzozlar. İç mekândaki farklar ise kendini gösterge tablosunda ve ön konsolda belli ediyor. Gösterge tablosunda devir göstergesi yok. Onun yerine o anki kullanımı ve gücü (benzinli motor, elektrik motoru ya da her ikisi birlikte) yüzde şeklinde ortaya koyan bir göstergeye yer verilmiş. Aracı çalıştırdığınızda benzinli motor devreye girmiyor ve bu göstergedeki ibre "ready"nin (hazır) üstüne giderek aracın çalıştığını belirtiyor. Sürüşe başladığınızda ise, güç kullanımı ya da elektrik motorun şarj durumunu bu göstergeden takip edebiliyorsunuz. Ayrıca bu bilgiler, isteğiniz doğrultusunda yine bu bölgedeki yol bilgisayarına ya da ön konsoldaki ekrana yansıtılıyor. Klima kontrollerinin hemen üst kısmındaki "EV" butonu ise, sadece elektrik motorunu kul-

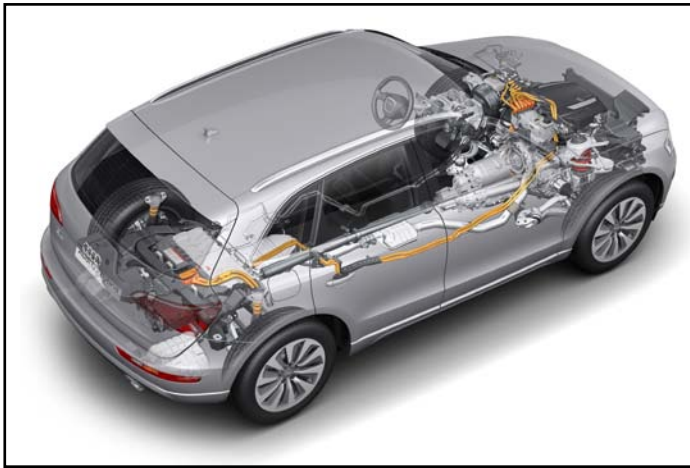


KALİTELİ İÇ MEKANDA DEVİR GÖSTERGESİNİN YERİNDE MOTORLARIN ÇALIŞMA DURUMLARINI GÖSTEREN GÜÇ GÖSTERGESİNE YER VERİLMİŞ (ALTTA EN SOLDA).





ARACIN ÇEŞİTLİ YERLERİNE YERLEŞTİRİLEN HYBRID LOGOSU FARKI ORTAYA KOYUYOR. JANT TASARIMI DA BU MODELE ÖZEL.



lanmak istediğiniz zaman aktif etmeniz gereken bir fonksiyon. Bu konumda Q5, pillerin şarj durumuna göre sadece elektrik motoruyla yol alıyor. Pillerin aracın arka kısmına yerleştirilmiş olduğunu da belirtelim.

Toplam güç 245 HP

2.0 litrelik 4 silindirli turbo TFSI motora sahip olan Q5 Hybrid quattro, 211 HP'lik bu motorun gücünü elektrik motorunun desteğiyle 245 HP'ye çıkartıyor. Maksimum tork ise 480 Nm. 0-100 km/s hızlanmasını 7.1 saniyede tamamlayan aracın maksimum hızı ise 225 km/s. Otomobilde 8 kademeli tiptronic otomatik şanzıman tercih edilmiş. Audi yetkilileri, bu araçta neden DSG'yi tercih etmediklerini sorduğumuzda bize yer sıkıntısı dolayısıyla tork konvertörü olmayan daha küçük bir şanzımanda karar kıldıklarını söylediler. En çarpıcı veri ise yakıt tüketiminde ortaya çıkıyor: Ortalama 6.9 lt/100 km. Yani ortalama 8.6 lt/100 km benzin tüketen standart 2.0 TFSI motordan 1.7 lt/100 km daha az. Ortada ciddi bir tasarruf var. Hem de hibrid versiyon 80 kg daha ağır olmasına karşın (1910 kg). Bu noktada hemen aklı gelen şudur: Q5 Hybrid quattro, standart 2.0 TFSI'dan ne kadar

pahalı? Almanya'da 10.000 Euro daha pahalı. Audi yetkilileri, sorumuz üzerine, donanımlar eşitlendiğinde, hibrid versiyonun kendisini 30.000 km kullanımla amorti edeceğini belirttiler. Türkiye'deki fiyat farkı daha fazla olacağı için bu mesafe de daha uzun olacak.

Sürüş özellikleri nasıl?

0.32 cd'lik rüzgâr direnciyle sınıfın en başarılısı olan Q5 Hybrid quattro, şık tasarımı ve kaliteli iç mekânıyla övgüyü hak ederken, sürüş konusunda da iddialı. ABS, ESP ve daha birçok sürüş destek sistemiyle donatılmış olan otomobil; ledli gündüz farları, şerit değiştirme uyarısı, ölü nokta araç uyarısı ve adaptif farlar gibi güvenlik özelliklerinin yanı sıra arazi kullanımında işe yarayan yokuş iniş sistemiyle de dikkat çekiyor. Gücünü dört tekerleğe birden aktarmasının yanı sıra başarılı süspansiyon ve direksiyon sistemiyle üst düzey yol tutuş sunan Q5 Hybrid quattro, standart kullanımda (D konumunda) konfor sunan 8 kademeli tiptronic otomatik şanzımana sahip. Ancak şanzımanı S konumuna aldığınızda aracın karakteri değişiyor ve 245 HP'lik gücünü göstermeye başlıyor. Direksiyon

simidinin ardındaki kolcuklarla vites değiştirmek çok keyifli ve hızlı. Ancak yüksek performanslı kullanım elektrik motorunu tamamen devre dışı bıraktığından, bu tür sürüşlerde tüketim hayli artıyor. Düşük yakıt tüketiminin öne çıktığı kullanım şekli ise, şehir içi trafiğinde dur kalk yapmak ya da yavaş seyretmek. Bu durumda elektrik motorundan maksimum oranda yararlanarak teknolojiden en iyi veri-

mi almış ve en düşük yakıt tüketimine imza atmış oluyorsunuz (Standart 2.0 TFSI'dan yüzde 20 daha düşük tüketim). Sürüş sırasında dikkatimi çeken tek olumsuzluk ise, EV modunda giderken (sadece elektrik motoru), pillerin şarjının bitmesi ve sistemin otomatik olarak benzinli motora geçişi sırasında çıkan rahatsız edici ses. Küçük bir patlamayı andıran bu sesi Audi yetkililerine sordum ve bu sesi

Toyota Prius'ta duymadığımı söyledim. Cevap ilginçti: Evet, öyle bir ses çıkıyor ve onu ortadan kaldırmak için bu konu üzerinde çalışıyoruz.

Siparişle gelecek

Q5 Hybrid quattro'nun Türkiye fiyatının yaklaşık 75.000 Euro olacağı belirtildi. Bu da 2.0 TFSI quattro S tronic'ten yaklaşık 15.500 Euro daha fazla. Verilen fazla parayı en az 30.000

km'lik (Almanya fiyatına göre) kullanımla amorti etmeyi göze alan Audi müşterileri, bu özel otomobile sipariş vererek sahip olabilecekler. Standart 2.0 TFSI'a göre elde edilen artı güç, araç kendini amorti ettikten sonra her kilometrede kâra geçilecek olması ve çevreci bir otomobil kullanmanın vereceği iç huzur, Audi Q5 Hybrid quattro kullanıcılarını oldukça memnun edecektir.

Audi Q5 Hybrid quattro

Fabrika verileri

Motor: 1984 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 8 kademeli tiptronic otomatik
 Benzinli motor maksimum güç: 211 HP @ 4300-6000 d/d
 Benzinli motor maksimum tork: 350 Nm @ 1500-4200 d/d
 Elektrik motoru maksimum güç: 54 HP
 Elektrik motoru maksimum tork: 210 Nm
 İki motorun yola aktardığı toplam güç: 245 HP
 İki motorun yola aktardığı toplam tork: 480 Nm
 Pil türü: Lityum iyon
 Maksimum hız: 225 km/s
 0-100 km/s hızlanma: 7.1 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4629 / 1898 / 1625 mm
 Bagaj hacmi: 460-1480 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 7.1 / 6.6 / 6.9 lt/100 km
 Türkiye satışı/Fiyatı: Siparişle getirilecek/75.000 Euro

- + Tüketim, güç, fiyat farkını 30.000 km'de amorti ediyor
- EV motordan benzinliye geçerken çıkan ses, DSG yok

159 g/km

D



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm otomobil testleri, test ölçüm cihazı bağlanarak (ya da bağlandığı belirtilerek) elde edilen verilerin rakamlar halinde tablolara 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 37 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlarak 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 70.000'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.**





GÖSTERİŞSİZ LÜKS

İngiliz Aston Martin'in V8 Vantage S Coupe modeli, lüks ile yüksek performansa birarada sahip olmak ama bunu yaparken de çok göze batmamak isteyen seçkinlere hitap ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümü: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Hatırlanacağı gibi, geçen yıl Türkiye resmi distribütörlüğü konusunda Borusan Otomotiv'le anlaşmaya varan Aston Martin, kapılarını 29 Ekim 2010'da açan İstanbul Otomobil Fuarı'nda Türk otomobil severlerle ilk kez buluşmuştu. Ve biz de e-otodergi olarak Kasım 2010 sayımızın kapağını "Aston Martin Türkiye'de" başlığıyla bu özel markaya ayırmıştık. Bu ay ise Aston Martin'i ikinci kez kapağa taşıyoruz. Hem de bu kez, yepyeni bir model olan V8 Vantage S Coupe'nin videolu testiyle...

Cenevre'de tanıtıldı

Aston Martin V8 Vantage S Coupe, deyim yerindeyse "dumanı üstünde" bir otomobil. Daha geçtiğimiz Mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Bu yepyeni model, ürün gamında gerek performans gerekse fiyat olarak V8 Vantage ile V12 Vantage'ın arasında yer alıyor ama elbette V8 Vantage'a daha yakın duruyor. Öte yandan Vantage S Coupe'de kardeşine göre bazı görsel farklar da bulunuyor: Önde daha geniş ızgara, arkada yeni tampon ve daha büyük spoyler, karbonfiber difüzör ve



**V8 VANTAGE S COUPE,
İSTANBUL'UN HIZLI GECE
HAYATINA RENK KATILYOR.**



Bridgestone lastiklere sahip 19 inç'lik jantlarla dikkat çeken V8 Vantage S, kokpitinde yeni spor koltuklar, alüminyum malzemeler, yeni direksiyon simidi ve birçok noktada uygulanan Vantage S logolarıyla farklılaşıyor.

Seksi bir tasarımı var

Aston Martin V8 Vantage S, adeta güzel bir kadının seksi kıvrımlarına sahip. Oranları çok iyi ayarlanmış tasarım öğeleri, tek tek incelendiğinde olduğu kadar, bir bütün olarak da çok sportif ve aynı zamanda şık bir görünüm oluşturuyor. Ön ızgara Aston Martin marka kimliğini ortaya koyarken, gövdeyle bütünleşik arka spoyler ve aracın yan kısmını boydan boya kat eden omuz çizgisi, şişkin arka çamurluklar, gövdeye gizlenmiş kapı kolları, ledli stop lambaları ve sinyaller albeniyi artırıyor. İncecik bağlantı kolları nedeniyle gövdeden epey uzakta tek başlarına durur gibi bir izlenim yaratan yan aynalar ise, belki de bu kusursuza yakın dış tasarım en zayıf halkasını oluşturuyor. 4382 mm uzunluğa ve 1866 mm genişliğe sahip bu iki kişilik coupe otomobilin yüksekliği sadece 1260 mm. Bagaj hacmi ise bu tür otomobil için son derece yeterli: 300 litre.

İç mekâna girme vakti

Şimdi, Borusan Otomotiv'in İstanbul-Süzer Plaza'da Haziran ayında faaliyete geçen showroom'undan teslim aldığımız test aracının içine binme vakti. Bu noktada hemen belirtelim ki, el işçiliğiyle üretilen bu çok özel model, diğer Aston Martin modelleri gibi, kullanıcıya çok fazla alternatif sunuyor. Yani her bir V8 Vantage S, onu sipariş eden kişinin seçeceği dış renk, iç renk, koltuk döşemesi, tavan döşemesi ve diğer opsiyonlara göre üretiliyor. Bizim kullandığımız otomobilde onyx siyah dış renk, kırmızı deri döşeme iç mekân ve gri alcantara döşeme tavan tercih edilmiş. V8 Vantage S'in standart donanımının üzerine 24.335 Euro tutarında 17 adet opsiyon seçilmiş. Bunlar arasında en fazla dikkat çekenler ise şunlar: Navigasyon sistemi, siyah fren kaliperleri, şeffaf arka farlar, 19 inç'lik V kol grafit jantlar, spor ön koltuklar, alcantara direksiyon simidi, karbon yan eşik ve 700 W'lık Aston Martin premium ses sistemi.

El emeği göz nuru

Editör arkadaşım Tarık'la birlikte test aracımızın kokpitini incelemeye başlıyoruz. Malzeme kalitesi çok üst



EL İŞÇİLİĞİYLE ŞEKİLLENEN KOKPİTTE MALZEME KALİTESİ EN ÜST DÜZEYDE. PİYANO SİYAHİ ORTA KONSOL ŞIK VE ERGONOMİK BUTONLARA EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR.



VÜCUDU SARAN SPOR KOLTUKLARIN AYARI ELEKTRİKLİ. EL FRENİ SÜRÜCÜNÜN SOL TARAFINDA.

seviyede. İşçilik ise robotize değil, el işçiliği. Bu da bazı birleşme noktalarında standart dışı boşluklar olması sonucunu doğurabiliyor. Ama bu, rahatsızlık veren değil, aksine o aracın eşsiz olmasını sağlayan bir durum. Opsiyonel donanım ile gelen alcantara direksiyon simidi mükemmele yakın bir dokunma hissi veriyor. Sıcak havada deri direksiyon simitleri gibi ısınmaması da cabası. Bir gün Aston Martin siparişi verecek olursam, bu donanımı mutlaka isterim. Yuvarlak birimlerden oluşan gösterge tablosunda devir saati 8000 d/d'de, hız göstergesi ise 330 km/s'de sonlanıyor. Göstergelerin okunması ve takibi kolay. Boydan boya deri kaplı ön panelin hem görünümü hem de dokunma hissi üst seviyede. Kumanda butonlarının bulunduğu orta konsolda ise kırmızı deri yerine piyano siyahı rengi ve sert malzeme tercih edilmiş ve çok şık duruyor. Bu bölgede yer alan kumandaları üstten alta sıralamak gerekirse; navigasyon ekranı, şanzıman, ses sistemi, klima sistemi ve en alta da ESP, park sensörü, sis farı kumandaları ile kaleme ev sahipliği yapan dördü birim bulunuyor. Bu noktada ilginç olan şey, viteslerin butonlarla seçilmesi ve bu bu-



iPhone DOSTU KOKPİTTE YUVASINDAN SÜRPRİZ BİR ŞEKİLDE ÇIKAN LAMY KALEM İŞLEVSEL.





**İNGİLTERE'DE
EL İŞÇİLİĞİYLE
ÜRETİLEN
OTOMOBİL, BUNU
HER DETAYINDA
HİSSETTİRİYOR.**





tonların orta konsolda yer alması. Zaten motor da, kontakt anahtarının bu bölgedeki yuvasına yerleştirilmesiyle çalıştırılıyor. Alt kısma tıpkı bir butonmuş gibi gizlenmiş olan, ama üstüne basılınca kendini dışarı atan Lamy marka kalem ise hoş bir sürpriz. V8 Vantage S, bir spor otomobil olmasına karşın fonksiyonellikte de başarsız değil. Vites kolu bulunmaması sayesinde kazanılan alan eşya gözü, bardaklık ve küllük olarak değerlendirilmiş. Ayrıca kol dayamanın içi de işlevsel. El freni kolu ise, sürücü koltuğunun sol tarafına yerleştirilmiş ve çekiliyken de çekili değilken de aşağıda durması sayesinde sürücüyü rahatsız etmemesi sağlanmış. Elektrikli ayna ve cam kumandaları kapı içinde ve kullanımı kolay. Kapı kolunun küçük tasarlanmış olması, kapıyı açarken parmak sıkıştırmamak için dikkatli olmayı gerektiriyor. Kapı içi cepleri ve kapaklı torpido, geniş olmasa da küçük eşyayı toparlaması bakımından faydalı. Öte yandan, iki koltuk ile bagaj arasında kalan bölme, ekstra bir yükleme alanı yaratması bakımından çok akıllıca tasarlanmış.

Testimiz başlıyor

Otomobilin dışını ve içini enine

boyuna inceledikten sonra, sıra geldi en önemli kritere: Sürüş. Önce sürüş pozisyonumuzu ayarlayalım. Direksiyon simidi manuel olarak ayarlanıyor. Bu konuda "Elektrikli olması gerekmez miydi?" diyenler çıkacaktır. Neyse ki koltuklar için aynı şey söz konusu değil. Elektrikli ayar butonları sürücü koltuğunun sağ tarafında, orta konsolun yan duvarında yer alıyor. İç dikiz aynasını elle, dışarıdakileri ise kapı içindeki butonlarla elektrikli olarak ayarladıktan sonra yola çıkabiliriz. Kemer takmak için biraz arkaya uzanmak gerekli, kemeri size uzatan sistem bulunmuyor. Motoru çalıştırmak için anahtar orta konsolun üst kısmındaki boşluğa yerleştirip itirmek gerekiyor. Ve o güzel motor sesi duyuluyor... Etraftaki herkesin meraklı bakışlarını otomobilin üstüne çeken o agresif motor sesi...

4.7 V8 motor ve 7 ileri şanzıman

Otomobilde 4.7 litrelik V8 motora yer verilmiş. 436 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 490 Nm. 0'dan 100 km/s'ye 4.6 saniyede ulaşan otomobilin maksimum hızı ise 305 km/s. Bu otomobile sahip olmak için 300.000 Euro'ya yakın bir parayı cebinden çıkartan bir kişi için ne



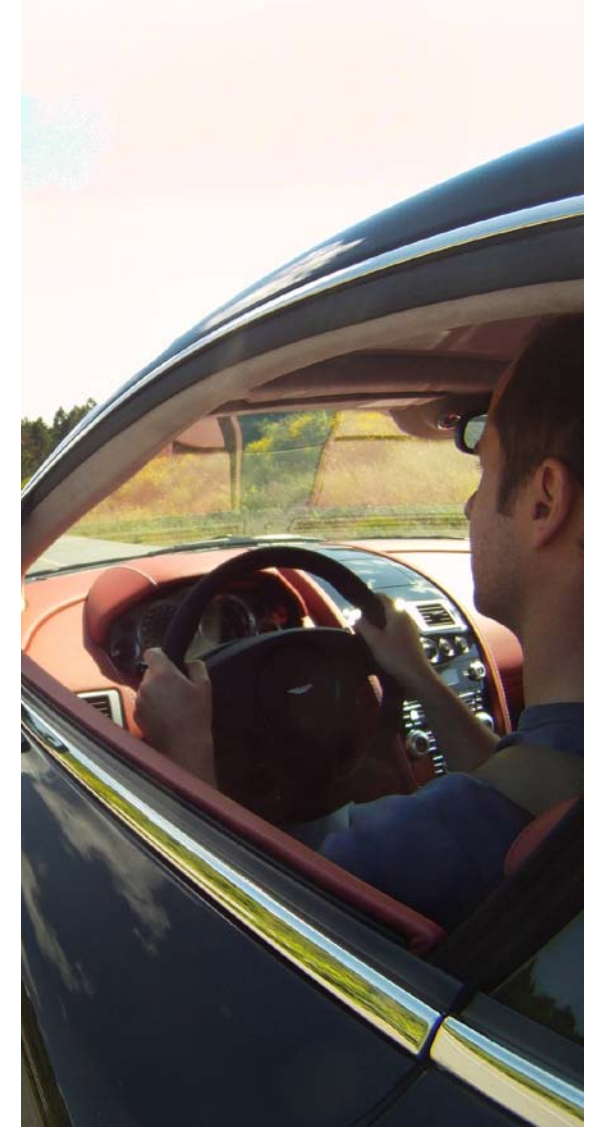


VANTAGE S COUPE'NİN ŞIK MOTOR KAPUTU, ALTINDA 436 HP'LİK V8 MOTORU BARINDIRIYOR.



BRIDGESTONE'LARLA SARILMIŞ 19 İNÇ'LİK JANTLAR 5 TANE V ŞEKLİ TASARIMDAN OLUŞUYOR.

V8 VANTAGE S COUPE, HANGİ AÇIDAN BAKARSANIZ BAKIN ÇOK GÜZEL BİR OTOMOBİL.



TARIK DİREKSİYONDA... KISKANÇ BAKIŞLARA HEDEF OLUNAN ŞANSLI İKİ GÜN...

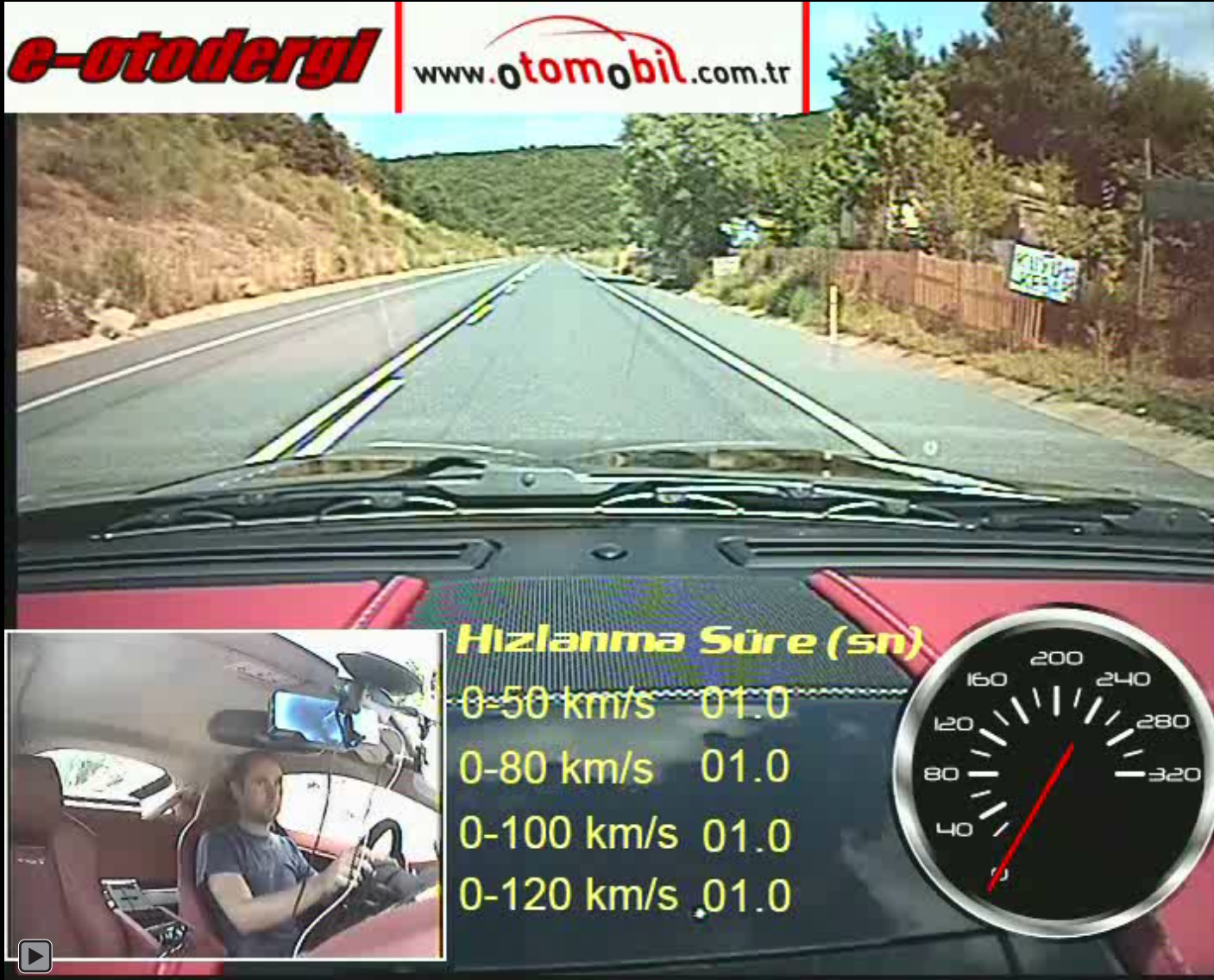
kadar önemli bir veridir bilemiyorum ama test aracımızın 100 km'de ortalama 12.9 litre benzin tükettiğini söyleyelim. Bu rakam, şehir içi kullanımında 19.2 lt/100 km'ye kadar çıkıyor. Otomobilde V8 Vantage'dan farklı olarak, Sportshift II adında 7 kademe li otomatikleştirilmiş manuel şanzımana yer verilmiş. Bu şanzımanın, eskisine göre yüzde 20 oranında daha hızlı olduğu belirtiliyor. Vitesler, otomatik olarak değiştirilmesi için sisteme bırakılabildiği gibi, konsol üstündeki butonlarla ya da direksiyon simidinin arkasındaki kollarla manuel olarak da kumanda edilebiliyor. Vitesleri kolları kullanarak değiştirmeye başladıktan sonra, tekrar otomatiğe almak için orta konsoldaki "D" butonuna basmanız gerekiyor. İki kolu birden kendinize çekerseniz de vites "N"ye, yani boşa geçiyor.

Yola çıkmaya hazırız

Tarık ve beni, aracı teslim aldıktan sonra prestijli, performanslı ve her şeyden önemlisi maksimum sürüş keyfi alacağımız bir 30 saat bekliyor. Şanzımanı "D"ye alıp, el frenini indirip yola çıkıyoruz. 2.6 turlu direksiyon simidi, malzeme bakımından üst seviyede olması kadar, ele otur-



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

ması ve verdiği hızlı tepkiler nedeniyle de övgüyü hak ediyor. Şanzıman, otomatik modda hızlı vites değiştiriyor ama en keyiflisi kolcukları kullanmak. Araçta otomatikleştirilmiş manuel şanzıman olması nedeniyle dik yokuşlardaki kalkışlarda geri kayma yaşanmaması için HSA (Hill Start Assist) bulunuyor. Güçlendirilmiş V8 motor çok istekli, ilk kalkış kadar ara hızlanmalar da başarılı. Bu noktada, videolu test ölçüm cihazımızla yaptığımız test sonuçlarına göz atacak olursak; otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi 4.8 saniye, 100-0 km/s fren mesafesi ise 39.5 metre çıktı. 60-100 km/s ara hızlanma süresi 3.6 saniye olan V8 Vantage S, 80 km/s'den 120 km/s'ye 3.8 saniyede çıktı. Otomobili İstanbul ve çevresinde, uzun kilometreler boyunca kullandık. Farklı zemin ve hava koşullarında çok başarılı bir yol tutuş sergileyen V8 Vantage S Coupe, arkadan itişli olmasına karşın stabilliğini hiç bozmadı ve hızlı girilen sert virajlarda bile güven verdi.

Baktıran özelliği motor sesi

İstanbul sokaklarında dolaşırken



**5 YILDIZ OTELLER,
GECE KULÜPLERİ,
ŞIK MAĞAZALAR...
HANGİSİNE
YAKIN GEÇSENİZ
VALELERİN
BAKIŞLARINA
MARUZ
KALIYORSUNUZ.**

dikkatimizi çeken konu, otomobilin ne kadar çarpıcı bir tasarıma sahip olursa olsun “gösterişli” olmamasıydı. Zaten bu da, Aston Martin tasarımcılarının elde etmek istedikleri imaj. Bir otomobil pahalı, lüks ve performanslı olabilir ama o otomobile sahip olan kişiler sürekli merakı bakışlara hedef olmak istemeyebilirler. İşte V8 Vantage S Coupe tam da böyle bir model. Lükse, prestije ve performansa sahipsiniz, ama kaldırımda yürüyen ya da sizinle aynı yolda giden sürücüler her an size bakmıyorlar. Ta ki siz gaza basana kadar. V8 motorun o kadar güzel bir sesi var ki, işte o zaman tüm bakışlar üzerinizde toplanıyor. Hele bir de tünel içinden geçme anları yok mu? İşte o

zaman 436 HP'lik V8 motordan çıkan ses daha da güzel yankılanıyor ve insanın tünelden çıkışı gelmiyor.

Şanslıydık, test günü 21 Haziran'dı

Şimdi bu test yazısını yazarken geriye dönüp bakıyorum da, V8 Vantage S Coupe'yi teste aldığımız iki günden birinin 21 Haziran, bir başka deyişle “En uzun gün” olması, gerçekten hoş bir tesadüfmuş. Şaka bir yana, test aracını iade etmek için son düzlüğe girdiğinizde ayağınız gaza basmak istemiyorsa o otomobili çok sevmişsiniz demektir ve inanın bu his bende yılda sadece 3-4 kez uyanıyor. Bilmem anlatabildim mi?

Aston Martin V8 Vantage S Coupe

Fabrika verileri

Motor:	4735 cc, V8, 32V, benzinli
Şanzıman:	7 kademeli Sportshift II
Maksimum güç:	436 HP @ 7300 d/d
Maksimum tork:	490 Nm @ 5000 d/d
Maksimum hız:	305 km/s
0-100 km/s:	4.6 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4382 / 1866 / 1260 mm
Bagaj hacmi:	300 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	19.2 / 9.3 / 12.9 lt/100 km
Vantage S baz fiyatı/Test aracının fiyatı:	270.059 Euro/294.294 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	2.0 sn
0-80 km/s:	3.7 sn
0-100 km/s:	4.8 sn
0-120 km/s:	6.5 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s:	3.6 sn
80-120 km/s:	3.8 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	39.5 m
80-0 km/s:	23.8 m
50-0 km/s:	8.8 m

+ Tasarım, malzeme, performans, yol tutuş, motor sesi

- Emisyon, yakıt tüketimi, fiyat

299 g/km

G



FAKİR SLS'i

Yeni nesil Mercedes-Benz SLK, burun tasarımıyla adeta yavru bir SLS AMG'yi andırıyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Katlanın metal tavanlı otomobillerin ilk örnekleri 1930'lu yıllarda yollara çıkan Peugeot 401 ve 402 olsa da, bu tip karoserlerin modern otomobil dünyasına dönüşü 1996 yılında ilk nesil SLK ile oldu. 2004 yılında ikinci nesli yollara çıkan SLK şimdiye üçüncü nesliyle karşımızda.

Üstü açık halde roadster, üstü kapalı halde coupe olarak tanımlanabilecek otomobilde hem 1950'li yılların 190 SL'i ile günümüz SLS AMG'si ve CLS'sinden izler görmek mümkün. Otomobilin özellikle burun tasarımı adeta bir özgüven simgesi. Eskiye göre boyu 31 mm, genişliği 33 mm arttırılan otomobilin aerodinamik katsayısı da 0.32 Cd'den 0.30 Cd'ye indirgenmiş.

İç mekan, markanın spor otomobilleri için oluşturduğu iç mekan tasarımı çizgisine uygun olarak yenilenmiş olmakla birlikte (dik inen orta konsol, dairesel havalandırma



ALÜMİNYUM GÖRÜNÜMLÜ KAPLAMALAR GÜZEL GÖRÜNÜYOR. KONTAK AÇILDIĞINDA GÖSTERGELER ZİRVE YAPIYOR. TAVAN KUMANDASI KAPAKLI GÖZÜN ALTINDA.



ızgaraları, alüminyum görünümlü kaplamalar) kalite hissinde de gözle görülür bir iyileştirme yapılmış. Önceden iki koltuk arasında yer alan el freni kolu da bir butonla kumanda edilir hale getirilmiş. Böylece iki kol-

tuk arası bardaklık veya eşya gözü olarak hizmet verebiliyor. Bu arada aracın tavanını açma-kapamaya yayan kumanda birimi de iki koltuk arasındaki kol dayama yerinin arasındaki kapağın altında. Eğer bagaj-

daki separatör çekilmişse, bu düğme yukarı doğru kaldırılmak suretiyle aracın tavanını 20 saniye içinde katlamak mümkün. Aracın üstü açıkken bagaj hacmi 335 litreden, 225 litreye iniyor ve iki kişi için yeterli.

İlgi ve saygı görüyor

Otomobile olan ilgi o kadar yoğun ki trafikte yol alırken hem yayaların, hem de diğer sürücülerin bakışlarını üzerinizde hissediyorsunuz. Araç ilgiyle beraber, kendi gamının en dü-





**KOLTUK
BAŞLARINDAKİ
ÜFLEÇLER
ENSEYE SICAK
HAVA ÜFLÜYOR.
ÇAMURLUKTAKİ
IZGARA DEKORATİF
AMAÇLI.**



**20 SANİYEDE KATLANAN
TAVAN, BAGAJ HACMİNİ
335 LT'DEN 225 LT'YE
İNDİRİYOR.**



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

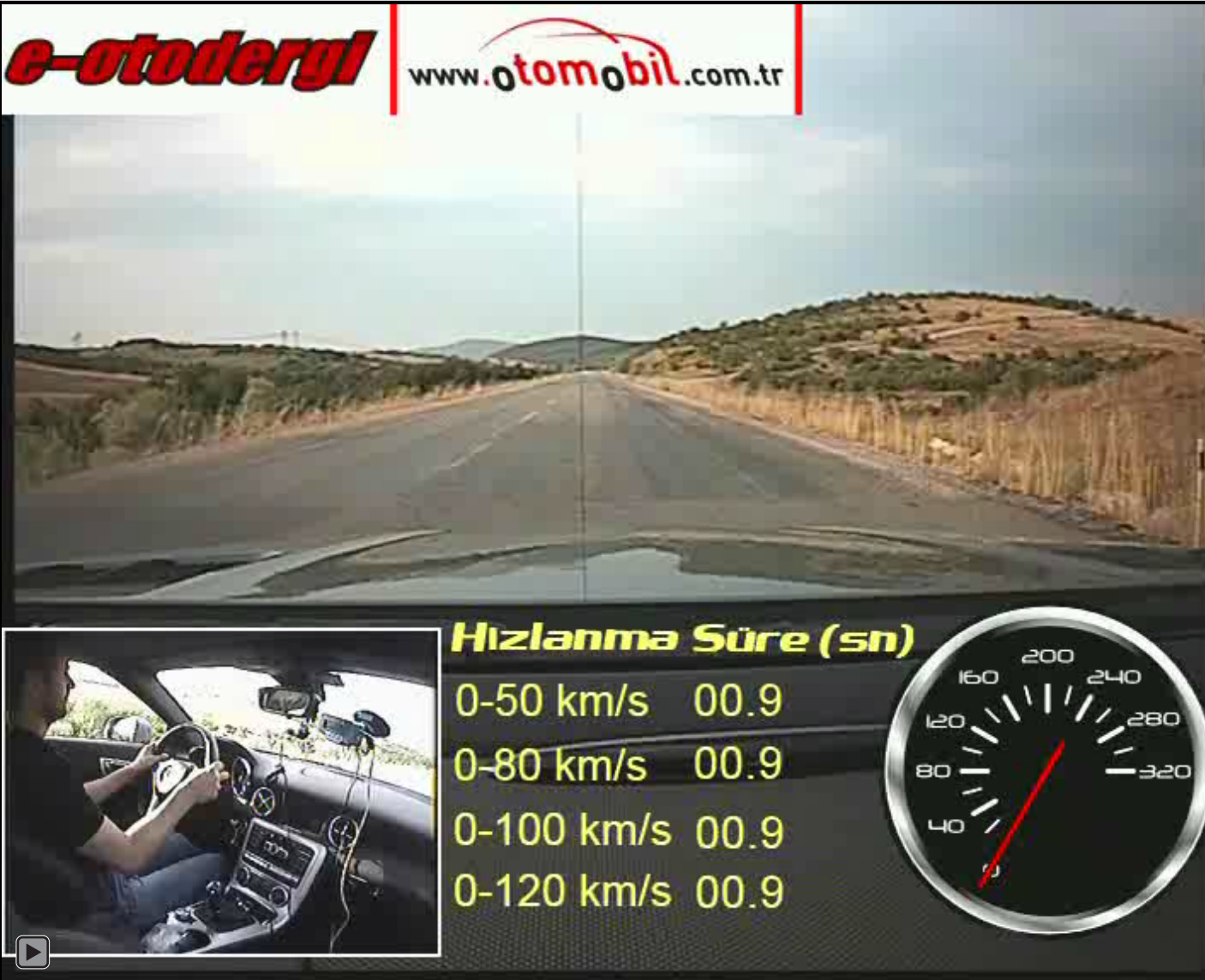




e-otodergi

www.otomobil.com.tr

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	00.9
0-80 km/s	00.9
0-100 km/s	00.9
0-120 km/s	00.9

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

şük motoruna (1.8 litre, 184 HP) sahip olmasına rağmen özellikle ottoyollarda saygı da görüyor ve diğer araç sürücüleri SLK'ya kendiliğinden yol veriyor. Buna benzer bir durumu eski SLK'da da yaşamıştık. Otoyol sürüşlerinde çok stabil olan otomobil iç mekanda az duyulan lastik yuvarlanma gürültüsüyle de dikkat çekiyor. Sert fakat, yorucu olmayan süspansiyon sistemine sahip SLK'nın virajlı yollardaki kullanımı da gayet tatminkar. Araçta önlerde 3 kollu, arkada ise çok kollu süspansiyon sistemine yer verilmiş. Tutunma özellikleri çok iyi olan SLK'nın kısa turlu (2.6 tur) direksiyon sistemi direkt tepki vererek aracı yönlendirme zevkini sürücüsüne yaşatmayı biliyor.

Motor-şanzıman

7 ileri oranlı otomatik şanzımanla görev yapan 1.8 litrelik motorun 184 HP'lik gücü eskiyle aynı. Fakat eskisinde kompresör kullanılırken şimdi aşırı besleme görevi turboya verilmiş ve torkta da 20 Nm'lik artış sağlanmış. Bununla birlikte hem performans artışı, hem de daha düşük tü-

Mercedes-Benz SLK 200 BlueEfficiency

Fabrika verileri

Motor:	1796 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	184 HP @ 5250 d/d
Maksimum tork:	270 Nm @ 1500-2000 d/d
Maksimum hız:	237 km/s
0-100 km/s:	7.0 sn
Bagaj hacmi:	335-225 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4134 / 1810 / 1301 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.6 / 5.3 / 6.6 lt/100 km
Baz fiyat:	72.470 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	2.55 sn
0-80 km/s:	5.0 sn
0-100 km/s:	7.4 sn
0-120 km/s:	10.3 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	4.8 sn
80-120 km/s (D'de):	6.4 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	38.0 m
80-0 km/s:	24.0 m
50.0 km/s:	9.3 m

+ Yol tutuş, tasarım,

- Fiyat

151 g/km

D

ketim elde edilmiş (0-100 km/s değeri 0.9 sn, ortalama tüketim değeri ise 1.7 lt/100 km azalmış). 7 ileri oranlı otomatik şanzımanın geçişleri sarsıntısız ve yeterince çabuk.

Sonuç

Yeni SLK eskisinden daha hızlı ve

daha az tüketiyor. Araç çok keskin bir sportiflik sunmasa da iyi yol tutuyor ve makul bir performans sunuyor. 72.470 Euro'luk fiyatı ise eskisinden biraz daha ucuz olmasına rağmen Audi TT Roadster 2.0 TFSI gibi rakiplerinin başlangıç fiyatından yüksek.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

AİLE HEKİMLERİ

Bu magazin karşılaştırmamızda, üç farklı sınıfta yer alan ve ailelerin otomobil ihtiyacına farklı reçeteler yazarak çözüm bulmaya çalışan üç otomobili bir araya getirdik.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Opel Meriva, Ford C-Max ve Peugeot 508 SW... Sırasıyla B, C ve D segmentinde yer alan üç otomobil. Ortak noktaları ise aile kullanımına yönelik olmaları. Yeni Opel Meriva B segmentinde yer alan bir küçük MPV modeli. En çok dikkat çeken özelliği arka kapıların geriye doğru açılması. Yeni Ford C-Max ise C segmentinde yer alan bir kompakt MPV. Değişken koltuk kombinasyonlarıyla öne çıkan otomobil, kalabalık aile kullanımını destekliyor. Karşılaştırmanın en büyük modeli ise D segmentinde yer alan Peugeot 508 SW. Orta sınıfın büyük boyut avantajını kullanan 508 SW, rakipleri karşısında devasa bagajıyla öne çıkıyor. Şimdi gelim magazin karşılaştırmamızın ana hatlarına: Üç otomobille de aynı eğlenceli testi yapacağız. Burada asıl iş, Ela ve Rüya'nın annesi Sibel'e düşüyor. Çünkü kızlarını her otomobilde çocuk koltuklarına ayrı ayrı oturtup kaldıracak. Bakalım hangi otomobile çocuk bindirmek-indirmek daha kolay? Diğer kriterimizse aynı eşyanın (iki bisiklet, top, bir büyük çanta, bir küçük çanta, iki tabure vb.) hangisinin bagajına en rahat yüklenebileceği.



Opel Meriva

Küçük sınıfta olan ve 4288 mm uzunluğu bulunan Meriva, 2644 mm'lik dingil mesafesine sahip. Bu dingil mesafesi, bir üst sınıfa yakın olması bakımından oldukça başarılı. Bagaj hacmi ise standart kullanımda 400 litre. Arka koltuklar öne katlandığında ise bu hacim 1500 litreye çıkıyor. Farklı motor ve şanzıman seçenekleri sunan Meriva'nın fiyatı 37.122 TL'den başlıyor (1.4 100 HP Enjoy) ve 54.419 TL'ye kadar çıkıyor (1.7 DT 100 HP Otm.). Bagaj hacmi konusunda bu karşılaştırmadaki rakiplerinden doğal olarak geride kalan Meriva, çok geniş bir açıyla geriye doğru açılan arka kapıları sayesinde, Sibel'in elde ettiği deneyime göre, çocukların en rahat bindirilip indirilebildiği otomobil. Arka koltuktaki çocuk koltuğuna uzanırken sizi engelleyen hiçbir unsur yok ve belinize yük binmiyor.



**RÜYA'YI
KOLTUĞA
OTURTMAK
ÇOK KOLAY.
KAPI GERİYE
DOĞRU
VE GENİŞ
AÇIYLA
AÇILIYOR.**



Ford C-Max

Ford'un kompakt sınıf temsilcisi C-Max, 4380 mm uzunluğa ve 2648 mm dingil mesafesine sahip (Burada Meriva'nın dingil mesafesinin başarısı ortaya çıkıyor). Diğerleri gibi 5 kişilik olan otomobilin bagaj hacmi ise standart kullanımda 430 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1725 litreye çıkıyor. Farklı motor ve şanzıman seçenekleri sunan C-Max'ın fiyatı 45.510 TL'den başlıyor (1.6i 125 HP Trend) ve 55.690 TL'ye kadar çıkıyor (1.6 TDCi 115 HP). Bagaj konusunda doğal olarak Meriva'nın önünde ama 508 SW'nun arkasında yer alan C-Max, çocukları çocuk koltuğuna bindirme sırasında yüksek tavanın verdiği avantajı kullanıyor. Öte yandan kapıların geleneksel olarak açılıyor oluşu, bu işlem sırasında kısıtlı bir alanda çalışılmasını gerektiriyor.



**YÜKSEK
TAVAN
ELA'NIN
KOLTUĞA
OTURMASI
İÇİN İDEAL
AMA KAPI
HAREKETİ
SINIRLIYOR.**

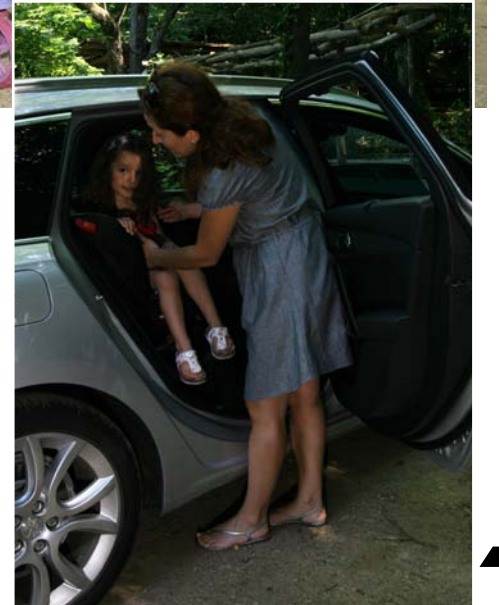


Peugeot 508 SW

Yer aldığı sınıf dolayısıyla, magazin karşılaştırmasının en büyük otomobili olan 508 SW, 4813 mm uzunluğa ve 2817 mm dingil mesafesine sahip. Bu sayede karşılaştırmaya 2-0 önde başlıyor. Otomobilin bagaj hacmi de rakiplerinin hayli ötesinde: Standart kullanımda 518 litre olan hacim, arka koltuklar öne katlanınca 1556 litreye çıkıyor. Bagaj, çocukların tüm malzemelerini alıyor ve neredeyse bir o kadar da yer artıyor. Yani bu kriterde de rakiplerinin açık ara önünde. Ama çocukları çocuk koltuklarına bindirip indirmek konusunda rakipleri kadar başarılı değil. Coupe tarzı bir görünüm sağlamak için arkaya doğru geldikçe alçalan tavan tasarımı, arka sıradaki baş mesafesinin azalmasını ve bu nedenle araca çocuk bindirirken fazlaca eğilmeyi zorunlu kılıyor. Ayrıca kapı da bele baskı yapıyor.



**İÇ MEKAN
GENİŞLİĞİ
VE BAGAJ
HACMİNDE
ÖNDE OLAN
508 SW'YE
ÇOCUK
BİNDİRMEK
ZAHMETLİ.**



Elbette bu karşılaştırmamızda şartlar eşit değildi. Zaten adı üstünde bu bir magazin-karşılaştırmaydı. Bilerek ve isteyerek üç farklı sınıftan otomobil seçtik ve hangisinin nerede öne çıktığını belirlemeye çalıştık. Bu

nedenle ortada tek bir kazanan yok ama şu tür bir sonuç var: Opel Meriva, geniş açıyla ve geriye doğru açılan arka kapıları dolayısıyla rakipleri arasında çocuk koltuğuna en rahat çocuk bindirilip indirilen otomobil.

Ford C-Max, hem bagaj hacmi hem de çocuk bindirme-indirme kriterlerinde rakiplerinin arasında ve yeterli bir performans sergiledi. Peugeot 508 SW ise devasa bagaj hacmiyle öne çıkıyor. Öte yandan şunu da be-

lirtmek gerekir ki, Türkiye binek otomotiv pazarında, binek otomobilinden hafif ticari aracına kadar, aile kullanımına yönelik onlarca seçenek var. Bu nedenle tercih yapmak hiç de kolay değil.



CORSA'YA RENKLİ DOKUNUŞ

Bu yılın ilk çeyreğinde makyajlı versiyonu yollara çıkan Opel Corsa, Color Edition donanımında neşeli ve sportif ayrıntılar sunuyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Opel'i küçük sınıfta temsil eden Corsa, markanın yeni ön yüzüne kavuşan makyajlı versiyonunda sunulmaya başlanan Color Edition donanımında yer alan neşeli ve sportif özelliklerle dikkat çekiyor. Kokpitin, havalandırma kanalı çerçevelerinin dış renkle aynı olması dolayısıyla otomobilin gövde rengiyle uyumlu olmasını sağlayan Color Edition donanımı, parlak siyah tavan ve spor tasarımlı egzoz sayesinde sportif bir görünüme de sahip.

Markanın yeni yüzü

Bilindiği gibi Opel'in yeni tasarım anlayışı, ilk kez Insignia modelinde görülmüş, Astra ve Meriva modelleriyle devam etmişti. Sıra Corsa'ya geldi ve bu model de yeni ön yüze kavuştu. Önden bakıldığında eskisin-





*HAVA
KANALLARININ
ÇERÇEVELERİ
GÖVDE
RENGİNDE.
AUX GİRİŞİ
İŞLEVSEL.*



den daha modern bir görünüm sunan otomobil, profilden ve arkadan görünümde ise çok fazla değişime uğramadı. Test otomobilimizde yer alan koyulaştırılmış arka cam ve arkayan camlar, koyu renkli stop lambala-

rı, alaşımli spor pedallar, hafif metal alaşımli jantlar, ön sis farları ve deri direksiyon simidi, sportiflik algısını daha da yukarılara taşıyor. Tasarım anlamında fazla bir değişimin yaşanmadığı Corsa'nın Color Edition'a has

havalandırma kanalları (çerçevele-ri gövde renginde), iç mekânı geliştiriyor. 2511 mm'lik dingil mesafesi, önde olduğu kadar arkada da rahat yolculuk etme imkânı tanıyor. 285 litrelik bagaj hacmi, koltuk kombinas-

yonlarına bağlı olarak 1100 litreye kadar çıkıyor

4 kademeli otomatik

1.4 litrelik benzinli motora sahip test aracımızda 4 kademeli otoma-

tik şanzıman bulunuyor. Bu şanzımanın 5 ya da 6 kademeli olmasını tercih ederdik ama yine de geleneksel tipte olması (robotize değil) olumlu. Vites geçişleri sarsıntısız ve yokuşlardaki kalkışlarda da geri kaydırmıyor. 100 HP güç ve 130 Nm tork üreten 4 silindirli motor, otomobile 172 km/s maksimum hız ve 13.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Ortalama yakıt tüketimi ise 6.1 lt/100 km. Emisyon değeri 143 g/km ile C harfine denk geliyor. ABS,

fren destek sistemi ve dört havayastığı baz güvenlik unsurlarını karşılıyor. ESP ise opsiyonel donanımda yer alıyor.

Fiyatı 36.098 TL

Opel Corsa 1.4 16V Otomatik 5 kapı Color Edition, şu an özel bir kampanya dâhilinde 5000 TL indirimle 36.098 TL'ye satılıyor. Bu motorda baz donanım Essentia 32.984 TL, onun bir üstü olan Enjoy ise 34.712 TL'ye alıcı bekliyor.

Opel Corsa 1.4 16V Otomatik 5 kapı Color Edition

Fabrika verileri

Motor: 1364 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman: 4 kademeli otomatik
Maksimum güç: 100 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork: 130 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız: 172 km/s
0-100 km/s: 13.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 3999 / 1737 / 1488 mm
Bagaj hacmi: 285-700-1100 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.0 / 5.0 / 6.1 lt/100 km
Fiyat: 36.098 TL

+ Color Edition'ın şık detayları, ferah iç mekân

- Ön çapraz görüş, şanzıman 4 kademeli

143 g/km



**BAGAJDAKİ
GİZLİ BÖLME
KULLANIŞLI.
ARKA
SIRADAKİ
ALAN
YETERLİ.
STOPLAR
KOYU RENK.**



BENİM DE POLO'M OLSUN DİYENLERE

Tepeden inmece bir yaklaşım olacak ama geçen ayki sayımızda en güçlü ve pahalı Polo olan GTI'nin videolu testini yayınlamıştık, bu ayki konuğumuz ise en güçsüz ve ucuz Polo olan 3 silindirli Polo 1.2.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Polo'nun giriş modeli olan 1.2 litre 3 silindirli benzinli motora sahip olan Polo 1.2, Polo satın almak isteyen ama bütçesi sınırlı olanlara hitap ediyor. Gerçi konuya bir de şu açıdan yaklaşmak mümkün: 3 silindirli motor, diğer benzinli motorlu kardeşlerinden daha düşük yakıt tüketiyor.

Tek donanım ile satılıyor

Polo 1.2 Türkiye'de sadece Trendline donanımıyla satılıyor. Biraz kısıtlı olan bu donanım, yine de elektrikli ön camlar, manuel klima, elektrikli ve ısıtmalı aynalar, iki havayastığı, uzaktan kumandalı merkezi kilit, radyo-CD-MP3 çalar, ABS, 14 inç'lik de olsa alüminyum alaşım jant gibi özelliklere sahip. Yol bilgisayarı, elektrikli arka camlar, yan havayastıkları, gövde rengi aynalar, ESP, yokuşta kalkış desteği gibi donanımlar bu motorda sunulmuyor. 1067 kg ağırlığa sahip otomobilin bagaj hacmi ise 280 litre. 2470 mm'lik dingil mesafesiyle sınıf ortalamalarında bir iç mekan genişliği sunan Polo 1.2'nin fiyatı ise 29.800 TL.

Havlayan köpek ısırmaz

Köpekler üzerine önemli bilgiler veren bir kitaba göre köpekler kork-



TRENDLINE DONANIMINA SAHİP POLO 1.2'NİN İÇ MEKANI SON DERECE SADE. MALZEME OLARAK SERT PLASTİK TERCİH EDİLMİŞ. CAM VE AYNALAR ELEKTRİKLİ.

tuklarında havlıyorlar. Yani havlayan bir köpek sizden korkuyor ve size bir şey yapmayacak demektir (Burada, hırlayıp diş gösterenlerden bahsetmiyoruz). Polo 1.2'yi kullanırken de aynı hisse kapılıyorsunuz: Performans isteyip gaza bastığınızda 3 silindir yeterli gelmiyor ve motordan kulağa hiç de hoş gelmeyen bir gürültü çıkıyor. İşte bu, 70 HP'lik motorun "Benim performansım buraya kadar" çığlıkları. Otomobilin maksimum hızı 165 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 14 sa-

niyenin üzerinde. Ama bardağın dolu tarafına bakmak isterseniz, ortalama 5.5 lt/100 km yakıt tüketen bir benzinli motora sahipsiniz ve dik yokuşlara dört yetişkin ve bagaj dolu bir biçimde çıkmayı denemediğiniz taktirde sizi bir yerden bir yere götürmeyi başarıyor. Yine de 7.3 lt/100 km'lik şehir içi tüketim değeri biraz yüksek.

Sade kokpite sert plastik hâkim

Son derece az butona sahip olan (kafa karıştıran bir şey olmaması, ko-

lay kullanımı beraberinde getiriyor) ön konsolun tamamında sert plastik malzemeye yer verilmiş. Bu durum kapı içlerinde de (sadece kol dayanan yer kumaş) devam ediyor. Ön koltuk sırtlıklarında eşya cebi bulunmayan otomobilde yeterli sayıda bardaklık var. Ön kapı içi cepleri yeterli genişlikte ama arkadakiler küçük. Bu durumda kapaklı torpido imdada yetişiyor. Ayrıca bu donanımda ses sisteminin ekranı küçük olduğu için onun hemen altında ekstra bir eşya

gözü daha ortaya çıkıyor.

Markaya giriş modeli

Polo 1.2 70 HP Trendline, sadece en ucuz Polo modeli olmakla kalmıyor, aynı zamanda en ucuz VW binek araç modeli de. Bir başka deyişle markanın giriş modeli olarak dikkat çekiyor. Cazip fiyat ve düşük tüketim gibi artılarının yanında; düşük malzeme kalitesi, kısıtlı donanım, gürültülü ve düşük performanslı motor gibi negatif özellikleri bulunuyor.

Volkswagen Polo 1.2 70 HP Trendline

Fabrika verileri

Motor:	1198 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	70 HP @ 5400 d/d
Maksimum tork:	112 Nm @ 3000 d/d
Maksimum hız:	165 km/s
0-100 km/s:	14.1 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3970 / 1682 / 1462 mm
Bagaj hacmi:	280 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.3 / 4.5 / 5.5 lt/100 km
Fiyat:	29.800 TL

+ Fiyat, tüketim

- Malzeme kalitesi, donanım, motor sesi, performans

128 g/km





"HEDEF HER KONUDA BİRİNCİLİK"

Chevrolet Bayii Avrupa Oto Genel Müdürü Kalyoncuoğlu, 2011 sonunda satış adeti, müşteri memnuniyeti ve personel memnuniyeti konularında birinciliği hedeflediklerini ifade etti.

Geçen yıl satılan Chevrolet'lerin ne kadarını siz sattınız?

Bölgemizde satılan her 100 Chevrolet'den 15 tanesi bizim bayiden çıktı. Türkiye'de ise satılan her 100 Chevrolet'den 4 tanesini biz sattık.

Size en yakın diğer Chevrolet bayisi ile aranızdaki satış farkı ne kadar?

En yakın bayi ile aramızda 2-3 puanlık bir fark var. Biz 2009 senesinde kurulan yeni bir bayiyiz. Bize en yakın iç bünyemizdeki bayilerin bazılarının 15-30 senelik geçmişi olanları var. Bunları geçebilmek çok büyük bir çaba, gayret ve çalışma disiplini gerektiriyor. Çalışan persone-

lin eğitimine, mutluluğuna bakıyorum. Müşteri odaklı çalışmalar yapıyorsunuz ve bunları yan yana getirince müşteriler geliyor.

Satışlarınızın model olarak dağılımı nasıl?

Yüzde 40 Cruze, yüzde 40 Captiva, yüzde 20 diğerleri.

Aveo'nun geliyor olması sizi nasıl etkiler?

Aveo'da LPG ile telafi etmeye çalıştığımız bir dizel eksikliği vardı ve aracın yüzü de eskimişti. B segmentinde dizelin büyük bir üstünlüğü var. Yeni Aveo; agresif, Cruze gibi Captiva gibi yakışıklı bir araç. Bu segmentin en yakışıklı aracı.

Türkiye bayileri arasında birincilik hedefiniz var mı? Varsa bu hedefi ne zaman tutturmayı planlıyorsunuz?

Var. 2011'in ilk çeyreğinde Chevrolet bayileri arasında 1

adetlik farkla Türkiye birinciliğini kaçırdık ve ikinci olduk. 2011'de Türkiye birinciliğini hedefliyoruz. Satış adetlerinde, müşteri memnuniyetinde ve personel memnuniyetinde herkesten önde olmayı hedefliyoruz.

Servis müşterilerinde memnuniyet durumu nedir?

Biz müşterilerimizi misafir olarak görüyoruz. İşyerinize gelen arkadaşınıza nasıl özen gösteriyorsunuz, biz de aynı özeni gösteriyoruz. Bu müşterilerde güven yarattı. Yapılabilecek tüm işkontrolleri yapıyoruz. Müşterileri servisten 3 gün sonra aramız. Şikayet varsa, halledilir. Sistem içinde yaptığımız bir hata varsa o sistem değiştirilir. Hatayı neden yaptık? Şundan yaptık. Şurada bu eksik var. Hemen onu düzelttik. Bir karşılaştığımız sorun, bir daha karşımıza gelmeyecek şekilde sistemi değiştiriliyoruz. Bu da bizi devamlı yeniliyor ve daha iyiye götürüyor.

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Hasret bitti

Geride bıraktığımız Haziran ayında Türk motorsporları açısından sevindirici bir habere şahit olduk. Son iki sezonun Türkiye Ralli Pilotlar Şampiyonu Yağız Avcı, ERC Boğaziçi Rallisinde zafere ulaşarak bir hasreti dindirdi. 1999 senesinde Bursa'nın etaplarında yapılan yarışta Volkan Işık'ın elde ettiği birincilikten beri hep yabancı pilotların hegemonyası altına giren rallide Yağız Avcı bu duruma bir son verdi

10 sezondur devam eden ralli kariyerini her sezon performansının üstüne daha da koyarak sürdüren Yağız Avcı'nın bu zaferi hafife alınmamalı şüphesiz. 1999'da Volkan Işık zafer kazanırken, kendisini zirve yolunda rahatsız edebilecek rakibi pek yoktu. Yağız Avcı'nın ise karşısına Travaglia, Betti ve Oleksowicz gibi ERC kovalayan iddialı yabancı pilotların yanı sıra, ezeli rakibi Burak Çukurova, Ercan Kazaz gibi isimler de rakip olarak dikilmişti. Yarışa hızlı başlayan Yağız Avcı, kıyasıya çekiştiği rakibi Travaglia'nın da vedasıyla kalan etaplarda dikkatli bir tempo sergileyerek finiş podyumuna ay yıldızlı bayrağı-

mızla galip pilot olarak çıkma gururunu yaşadı.

Çoğu zaman söylediğimiz gibi Yağız Avcı'nın yurt dışı arenada ülkemizi temsil etme zamanı geldi de geçiyor. Böyle yetenekli ve genç bir pilotun yerel şampiyonalarda kariyerini sürdürmesi ülkemiz için büyük bir kayıptır. Form durumu itibarıyla Yağız Avcı'nın her arenada ülkemizi hakkıyla temsil edeceğini düşünüyorum. Daha önce ne yazık ki Volkan Işık, Serkan Yazıcı, Fatih Kara ve Burcu Çetinkaya'da yurt dışı parkurlarda devamlılık yakalayamamıştık. En azından Yağız Avcı'da bunu yaşamayalım.

Ayrıca bu ay derginiz e-otodergi'nin 3'üncü yaşını kutluyoruz. Bu projeye inanıp üç sene önce yola çıkmamızın ardından, bize artarak verdiğiniz destekten dolayı tüm okurlarımıza teşekkür ediyorum.

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Audi 13'te 10 yaptı

Dünyanın en çetin yarışı olan 24 saatlik efsanevi Le Mans'ta, Audi'nin ultra hafif teknolojisi yine galip geldi.

Fransa'da bu yıl 79'uncusu düzenlenen ve dünyanın en zorlu yarışı olarak kabul edilen 24 saatlik efsanevi Le Mans yarışında, kazanan yine Audi oldu. 250 bin yarış severin pistten, milyonlarcasının da TV'lerinin başından izlediği yarışta, Audi takımı üç R18 TDI ile yarıştı. İki aracın kazalar nedeniyle yarış dışında kalmasının ardından, markanın tüm umutları "2" numaralı araca ve onun üç pilotu Marcel Fassler (İsviçre), Andre Lotterer (Almanya) ve Benoit Treluyer'e (Fransa) kaldı. Bu üç deneyimli pilot da umutları boşa çıkarmadı. Peugeot ile süren burun buruna mücadeleden galip gelecek, birincilik kupasını kaldırdı.

Ultrahafif teknolojinin zaferi

Yarış sırasında Audi iki tehlikeli kaza geçirdi. 1 numaralı aracın pilotu Mike Rockenfeller, saatte 300 kilometre hızla giderken, GT kategorisinde yarışan bir araç ile çarpıştı. Rockenfeller'ın aracı saatte 270 ki-

lometre hızla bariyerlere çarptı. Ancak pilot Audi'nin karbon fiber bloktan oluşan gövdesinin oluşturduğu pasif güvenlik sayesinde yara almadı. 3 numaralı aracın pilotu Alan McNish de yarış dışı kaldığı kazadan yara almadı. Zaferin ardından bir açıklama yapan Audi AG Yönetim Kurulu Başkanı Rupert Stadler, "Bu zafer Audi'nin ultra-hafif teknolojinin çok zorlu koşullarda kazandığı bir zaferdir. Geçen yıl Audi olarak dayanıklılığı ve verimlilikle zafer kazanmıştık. Bu yıl da hızıyla bu ödülü hak ettik" diye konuştu.



Olaylı yarışın galibi Button oldu

Formula 1'de bu sezon hiç şüphesiz en olaylı yarış olan Kanada GP'sini Jenson Button kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Montreal Pisti'ndeki mücadele yağmur nedeniyle duraklamalardan ötürü tam 4 saat sürdü. Yarışın son bölümü 2008 Brezilya GP'sinden beri sezonun en heyecanlı anlarına sahne oldu. 2009 Dünya Şampiyonu Jenson Button yarışta gerilere düşmesine rağmen büyük olayların yaşandığı Kanada Grand Prix'sinde podyumun zirvesine çıkmayı başardı. Şampiyona lideri Sebastian Vettel son turda hata yaparak bir virajda yol dışına çıkınca Button'a geçilerek yarışı ikinci sırada tamamladı. Mark Webber ise efsane Alman pilot Michael Schumacher'i geçerek podyumun son basamağına çıkmaya hak kazandı. Geçen sezon yeniden döndüğü f1 pistlerinde hayranlarının halen kendisinden podyum beklediği Michael Schumacher 2006 yılından sonra ilk kez podyuma çıkma şansını elde etti. Schumi bu sezon sergilediği en iyi yarışında dördüncü sırayı alarak Mercedes'i memnun etti. Yaşanan bunca kaosun içinde Renault takımının Rus pilotu Vitaly Petrov'da

5. sırayı alarak takımı ve kendisi açısından sevindirici bir yarışı geride bıraktı. Son turlarda Japon rakibi Kamui Kobayashi ile müthiş bir rekabete giren Felipe Massa altıncı sırada finişe gelirken, ilk 10 sırayı tamamlayan son puanlar Alguersuari, Barricello ve Buemi'ye gitti.

Button: "Hayatımın en iyi zaferiydi"

Takım arkadaşı Lewis Hamilton'la kazasının ardından, Fernando Alonso ile temas yaşayan Button, güvenlik aracının akasındayken hız limitini aştığı için pitten geçme cezası aldı ve son sıraya geriledi. Defalarca güvenlik aracıyla yarıda kesilen mücadelede rakiplerini teker teker sollayarak, son turlarda Vettel'in arkasındaki üçlü mücadeleye katılan Button, Vettel'in baskı altında hata yaparak aracın kontrolünü kaybetmesinin ardından bitime yarım tur kala yarışın liderliğini ele geçirdi. Button yarışın ardından yaptığı açıklamada, "Gerçekten ne söyleyeceğimi bilemiyorum. Starttan itibaren üç saat çok



Piste defalarca giren güvenlik aracı nedeniyle yarışta sık sık bu görüntü izlendi.



Efsane Schumi, beş yıllık aradan sonra ilk kez podyuma çok yaklaşmışken Mark Webber'e geçildi.



Brezilyalı pilot Felipe Massa zorlu haftayı altıncı sırada noktaladı.



Şiddetli yağmurda biriken suları temizlemek için ekipler sıkı çalıştı.



Japon pilot Kamui Kobayashi Massa'nın 0.3 saniye gerisinde yedinci oldu.

duygusal geçti. Lewis'le bir olay yaşadım. Benim yanımda olduğunu görememiştim. Kendisinden özür diledim" dedi. Button, "Güvenlik aracının arkasında, hızımdan dolayı pitten geçme cezası aldım. Üç kez geriye

düştim. Son turda Seb'i kovalıyordum, pistin ıslak tarafından virajı geniş alınca, bu fırsatı değerlendirdim" diye konuştu. "Müthiş bir yarış oldu, kazanamamıştım bile yarıştan keyif alırdım. İnanılmaz bir galibiyet, muh-

temelen en iyisi" ifadelerini kullanan Button, "İnanılmaz bir gün, gerçekten başka ne söylenir bilemiyorum" dedi. Hamilton ve Alonso ile temaslarının inceleme altında olmasına da değinen Button, yanlış bir manevra

yapmadığını ve ceza alacağını sanmadığını kaydetti. Button, bu konuda hiçbir şekilde endişesi olmadığını belirterek, "Yanlış birşey yaptığımı düşünmüyorum., fakat tabi sonuç ne olur bilemezsiniz" diye konuştu.

Formula1 Kanada GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.....	Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	1s23:50.995
2.....	Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	+ 2.709
3.....	Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 13.828
4.....	Michael SCHUMACHER	Mercedes	+ 14.219
5.....	Vitaly PETROV	Renault	+ 20.395
6.....	Felipe MASSA	Ferrari	+ 33.225
7.....	Kamui KOBAYASHI	Sauber-Ferrari	+ 33.270
8.....	Jaime ALGUERSUARI	Toro Rosso-Ferrari	+ 35.964
9.....	Rubens BARRICHELLO	Williams-Cosworth	+ 45.100
10.....	Sebastien BUEMI	Toro Rosso-Ferrari	+ 47.000

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot	Puan
1.....	Sebastian VETTEL	161
2.....	Jenson BUTTON	101
3.....	Mark WEBBER	94
4.....	Lewis HAMILTON	85
5.....	Fernando ALONSO	69
6.....	Felipe MASSA	32
7.....	Vitaly PETROV	31
8.....	Nick HEIDFELD	29
9.....	Michael SCHUMACHER	26

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault	255
2.....	McLaren-Mercedes	186
3.....	Ferrari	101
4.....	Renault	60
5.....	Mercedes	52
6.....	Sauber-Ferrari	27
7.....	Toro Rosso-Ferrari	12
8.....	Force India-Mercedes	10
9.....	Williams-Cosworth	4

Vettel güle oynaya kazandı

Geçtiğimiz yılı Dünya Şampiyonu olarak noktaladıktan sonra bu sezon da fırtına gibi giren Sebastian Vettel, şampiyonanın sekizinci yarışı olan Monaco GP'sinde zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Alman pilot bu birinciliği ile domine ettiği sezonda galibiyet sayısını 6'ya çıkardı. Red Bull takımının dominant ismi yarışın başında rakipleriyle arasında 3 saniyelik bir fark oluşturduktan sonra kalan turlarda herhangi bir baskı altında kalmadan 10.8 saniyelik farkla bitiş çizgisine ulaştı. Vettel'in ardından damalı bayrağın ardından ikinci geçen isim olan Fernando Alonso kendi seyircisi önünde önemli bir derece elde etti. Yarışa 2. sırada başlamasına rağmen startta Felipe Massa'ya geçilen Mark Webber, son pitstoplarda yarış boyunca çektiği Alonso 3 tur geç pite girince seçtiği orta hamur lastiklerin yavaşlığından dolayı vakit kaybetti ve podyumun son basamağına razı oldu. Avustralyalı pilot üstüne bir de şanzuman sorunu da yaşayınca Fernando Alonso rahat bir ikincilik elde etti. Lewis Hamilton 3. sırada yarışa başlamasına rağmen startta Ferrari pilotlarına geçilince 5. sıraya kadar geriledi. Daha sonra atak

yapan eski şampiyon pilot, kalan turlardaki performansı ile ancak 4. sıraya kadar yükselebildi. Beşinci olan Felipe Massa ve geçen olaylı Kanada GP'sinin kahramanı Jenson Button startta Nico Rosberg'e geçildikten sonra ön bölümden koptu ve Alman pilotu geride bıraktıktan sonra sorunlu KERS'i ile finiş 6. sırada ulaşabildi. Hala yarış kazanma arzusu ile tutuşan Mercedes takımının Alman pilotu Nico Rosberg ve ev sahibi pilotlardan Jaime Alguersuari kendilerine 7. ve 8. sırada yer buldular. Adrian Sutil ve Nick Heidfeld de ilk 10 sırayı tamamlayan son pilotlar olarak finiş 9. sırada geldiler. Sauber Ferrari'den Meksikalı Sergio Perez tek pitstop stratejisi ile 11. sırada finiş 10. ulaştı. Avrupa Grand Prix'i 24 pilotun tamamının finiş 11. ulaşması ile en çok aracın tamamladığı yarış rekorunu kırdı.

Vettel halen ihtiyatlı konuşuyor
Sebastian Vettel elde ettiği puan



Evindeki yarışta ilk üçe giren Fernando Alonso, sevincini podyum şampanyasından doyasıya içerek kutladı.



Son pit-stop'larda Fernando Alonso'ya geçilen Mark Webber yarışı üçüncü sırada tamamladı.

avantajına rağmen, şu an yarışlara ayrı ayrı odaklandığını ve her yarışta en iyi sonucu almaya çalıştığını belirtti. Vettel, "Aradaki farka bakmıyorum, sezon uzun. Tabi sezona harika bir başlangıç yaptık. O şekilde de-

vam ediyoruz. Her yarış, geldikçe teker teker değerlendiriyoruz. Kazanmak için çok fazla riske girmek zorunda değiliz, fakat hedefimiz kazanmak tabi ki. Eğer kazanma şansımız varsa, bunu başarmamız ge-

rekir." Red Bull Racing'in son iki üç yıl içinde inanılmaz bir başarılı ve ilerleme kaydettiğini söyleyen Vettel, "Bugüne kadar ortaya koyduklarımızı sürdürmek, yarış kazanmaya aç bir şekilde ve her yarışta daha

iyisini yapmaya devam etme isteğini sürdürmek zorundayız. Belki dışarıdan bakıldığında kolay gözüküyor olabilir fakat ben kendi açımdan değerlendirdiğimde hiç de öyle değil" diye konuştu.



Felipe Massa beşinci olurken yine eski günlerini arattı.



Kanada GP'nin yıldızı Jenson Button'ın şansı bu kez yaver gitmedi.



Lewis Hamilton yarış boyunca öndekilere yetişmek için aracını çok zorlasa da yeterli olmadı.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastian VETTEL.....	186
2.....	Mark WEBBER.....	109
3.....	Jenson BUTTON.....	109
4.....	Lewis HAMILTON.....	97
5.....	Fernando ALONSO.....	87
6.....	Felipe MASSA.....	42
7.....	Nico ROSBERG.....	32
8.....	Vitaly PETROV.....	31
9.....	Nick HEIDFELD.....	30
10.	Michael SCHUMACHER.....	26

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault.....	295
2.....	McLaren-Mercedes.....	206
3.....	Ferrari.....	129
4.....	Renault.....	61
5.....	Mercedes.....	58
6.....	Sauber-Ferrari.....	27
7.....	Toro Rosso-Ferrari.....	16
8.....	Force India-Mercedes.....	12
9.....	Williams-Cosworth.....	4

Formula1 Monaco GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1.....	Sebastian VETTEL.....	Red Bull-Renault.....	1h39:36.169
2.....	Fernando ALONSO.....	Ferrari.....	+ 10.891
3.....	Mark WEBBER.....	Red Bull-Renault.....	+ 27.255
4.....	Lewis HAMILTON.....	McLaren-Mercedes.....	+ 46.190
5.....	Felipe MASSA.....	Ferrari.....	+ 51.705
6.....	Jenson BUTTON.....	McLaren-Mercedes.....	+ 1:00.000
7.....	Nico ROSBERG.....	Mercedes.....	+ 1:38.000
8.....	Jaime ALGERSUARI.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+ 1 lap
9.....	Adrian SUTIL.....	Force India-Mercedes.....	+ 1 lap
10.	Nick HEIDFELD.....	Renault.....	+ 1 lap

Yeni Akropol tanrısı Ogier

2011 sezonunun yedinci yarışı olan Yunanistan Akropol Rallisi'ni Citroen takımından Sebastien Ogier kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Tanrıların Rallisi adıyla 17 Haziran Cuma günü başlayan rallide ilk gün Norveçli özel Citroen katılımcısı olan Petter Solberg'in üstünlüğü vardı ve gün sonunda lider durumdaydı. İlk gün istediği gibi başlayamayan Sebastien Ogier, Solberg'in ertesi gün

etaba ilk çıkan araç olup yolu temizlemek zorunda olmasının dezavantajını iyi değerlendirerek liderliğe yerleşti. Fakat aynı günün gece geçilen son etabında Fransız pilotu geçen Sebastien Loeb günü lider olarak tamamladı. Pazar gününe de ikinci sırada baş-



layan Ogier, son üç etapta avantajı eline aldı ve 10 saniye farkla galibiyete ulaştı. Baştan sona Citroen takımının hakimiyeti altında geçen mücadelede Power Stage'i de Loeb'in 0.009 saniye önünde tamamlayarak ek üç puanı da cebine koyan Ogier finişte çok mutluydu. Mikko Hirvonen üçüncü sırada finişe gelirken, yine Citroen'lerin hızına cevap veremediği için mutsuzdu. Sebastien Ogier Akropol Rallisi'nde elde ettiği zaferin ardından "Mükemmel bir sonuç. Çok zor ve saniyeler içinde büyük bir savaş oldu. Takımına Loeb ve bana eşit şartlarda yarış-

ma imkanı tanıdığı için teşekkür ediyorum" dedi. Yarışı üçüncü sırada tamamlayan Ford fabrika pilotu Mikko Hirvonen sonuçtan memnun iken, yarışın neredeyse yarısını lider götürüp dördüncülüğe razı olan Peter Solberg ise, "Elimizden geleni yaptık. Fakat özel bir takımın imkanları ile yarış kazanmanız çok zor." dedi. Henning Solberg ise yarışı beşinci tamamlayarak sıkıntılı geçen sezonunda en iyi derecesini elde etti. Dünya Ralli Şampiyonası sezonu 28-30 Temmuz tarihlerinde koşulacak olan Finlandiya Rallisi ile devam edecek.



Mikko Hirvonen bir kez daha Citroen pilotlarının hızına yetişemeyip makus talihine boyun eğdi.



Taraftarlarının desteğiyle yarışan Sebastien Loeb, takım emirlerinden dolayı bu kez finişte ikinci sırada geldi.



Petter Solberg ilk günü lider tamamladı ancak sonunu getiremedi.



Henning Solberg beşinci olarak bu sezon en iyi derecesini yaptı.

Loeb yarışta mutlu değildi

Sebastien Loeb, takım arkadaşı Ogi-er ile olan mücadelesine takım tak- tiklerinin karışmasından hayal kırık-lığına uğradığını belirtti. Yarışın ikinci- günü gece koşulan etaplarda Citroen

takımının ara zamanları Ogier'e gön- dererek Loeb'i son güne ilk araç ola- rak yola çıkarması genç Fransız pilota zafer yolunda önemli bir avantaj sağ- lamıştı. Sebastien "Cumartesi akşa- mı bazı taktikler olacağını biliyorduk.

Bu benim için problem değil. Gece- nin son etabında Ogier'in ara zaman- ları bize ulaşmazken kendisine he- def zaman verildi. Neden bu opsiyo- nun bana verilmediğini sorduğumda net bir cevap alamamak ve son güne

yolu temizleyerek başlamak beni ha- yal kırıklığına uğrattı. Şampiyonayı li- der götürürken ben taktik kullanı- mam. Ogier geride olduğundan elin- deki her imkanı kullanmak istedi. Bence doğru olanı da yaptı" dedi.



Juha Hanninen S-WRC sınıfında zaferi rakiplerine kaptırmadı.



Özel katılımcı olan Kimi Raikkonen WRC'ye giderek alıştı.



Araçların kapı no sticker'larında "Tanrıların Rallisi" yazdı.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastien LOEB	146
2.....	Mikko HIRVONEN.....	129
3.....	Sebastien OGIER.....	124
4.....	Jari-Matti LATVALA.....	76
5.....	Petter SOLBERG.....	73
6.....	Mads OSTBERG.....	48
7.....	Matthew WILSON.....	36
8.....	Kimi RAIKKONEN.....	24
9.....	Henning SOLBERG.....	20
10.	Frederico VILLAGRA.....	20

WRC Akropol Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
1.....	Sebastien OGIER – Julien INGRASSIA	Citroen DS3 WRC	4h04m44.3s
2.....	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen DS3 WRC	+ 10.5s
3.....	Mikko HIRVONEN – Jarno LEHTINEN	Ford Fiesta WRC	+ 13.5s
4.....	Petter SOLBERG – Chris PATTERSON	Citroen DS3 WRC	+ 38.8s
5.....	Henning SOLBERG – Ilka MINOR.....	Ford Fiesta WRC	+ 5m24.7s
6.....	Matthew WILSON – Scott MARTIN	Ford Fiesta WRC	+ 6m54.7s
7.....	Kimi RAIKKONEN – Kai LINDSTROM.....	Citroen DS3 WRC	+ 8m29.4s
8.....	Juho HANNINEN - Mikko MARKKULA.....	Skoda Fabia S2000	+ 11m34.7s
9.....	Jari-Matti LATVALA – Miikka ANTILA	Ford Fiesta WRC	+ 13m08.8s
10.	Dennis KUIPERS - Frederic MICLOTTE.....	Ford Fiesta WRC	+ 15m10.1s

Stoner yine zirvede

Repsol Honda renklerinde bu sezon oldukça başarılı bir performans sergileyen Casey Stoner, Silverstone Pisti'nde birinci oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



MotoGP'nin İngiltere ayağında yarışa pole pozisyonda başlayan Casey Stoner, startta liderliği Jorge Lorenzo'ya kaptırdı. Ancak bir tur sonra yeriniyi- ne geri almayı başarırken, yakım ar-

kadaşı Andrea Dovizioso da kendisini ikinci sırada takip etti. Kalan turlarda ıslak pistte oldukça hızlı bir performans sergileyen Casey Stoner, kalan turlarda rahat bir fark yaparak zafere

ulaşan isim oldu. İlk turlarda Stoner'ı geride bırakan Dovizioso bu konumunu fazla koruyamadı ve tekrar ikinciliğe geriledikten sonra yarışı bu sırada tamamladı. Honda'ların rahat bir

şekilde duble yaptıkları yarışta üçüncülük Yamaha Tech 3 takımının Amerikalı sürücüsü Colin Edwards'ın oldu. Edwards'ın ardından Ducati takımından vatandaşı kendisini takip etti. Yamaha takımı için yarış kabus gibi geçti. Şampiyona genel klasmanında lider durumda bulunan Jorge Lorenzo ikinciliği kovalarken arka tarafının kontrolünü kaybederek bir high-side yaşadı ve yarış dışında kaldı. Takım arkadaşı Ben Spies de aynı turda kaza yaparak abandone oldu. Sezonun olaylara sıklıkla karışan sürücüsü Marco Simoncelli de ikinci sıradaki Dovizioso'ya baskı kurmaya çalışırken ön tarafını kaydırarak yarış dışında kaldı. Yarışa 13'üncü sıradan başlayan Valentino Rossi adım adım yükselerek finişte altıncı sırada ulaştı. Bu yarışta aldığı galibiyet ile Casey Stoner, şampiyona liderliğini eline geçirdi. Çek Ducati sürücüsü Karel Abraham yedinci sırada yer alırken, geçen yılın Moto2 şampiyonu tecrübeli Toni Elias kendisini takip etti. MotoGP'nin tek Japon sürücüsü olan Hiroshi Aoyama Honda'sı ile dokuzunculuğu elde ederken, Pramac Ducati'den Loris Capirossi de 10'uncu oldu.



Repsol Honda takımının italyan sürücüsü Andrea Dovizioso Casey Stoner'ın ardından podyumda takımına dubleyi getirdi.



Zorlu bir dönem geçiren Kenan Sofuoğlu'nun yine şansı yaver gitmedi.

İngiltere Moto GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Takım	Zaman
1.....	Casey STONER	Honda	47dk53.459s
2.....	Andrea DOVIZIOSO	Honda	+ 15.159s
3.....	Colin EDWARDS	Tech 3 Yamaha.....	+ 21.480s
4.....	Nicky HAYDEN	Ducati	+ 26.984s
5.....	Alvaro BAUTISTA	Suzuki	+ 35.569s
6.....	Valentino ROSSI	Ducati	+ 1dk04.526s
7.....	Karel ABRAHAM.....	Cardion Ducati	+ 1dk32.650s
8.....	Toni ELIAS.....	LCR Honda.....	+ 1dk51.938s
9.....	Hiroshi AOYAMA.....	Gresini Honda	+ 1dk52.350s
10.	Loris CAPIROSS.....	Pramac Ducati	+ 2dk03.312s

Kenan Sofuoğlu Silverstone'da şanssızdı

Silverstone'de yapılan Moto2 yarışında ise milli sporcumuz Kenan Sofuoğlu, bir ara ikinciliğe kadar çıktığı yarışta düşmesinin ardından mücadeleyi sekizinci olarak tamamladı. Yarışa 13'üncü sıradan başlayan Sofuoğlu, kalkışta önündeki birçok rakibini geçerek ön grubun içine girmeyi başardı. Etkili performansını sürdüren Türk sürücü, şanssız bir şekilde düştüğü sırada yarışı Stefan Bradl'in ardından ikinci olarak sürdürüyordu. Bu düşüşünün ardından podyum şansını elinden kaçırarak sürücümüz, yarışa 11'inci sırada geri dönmeyi başardı ve son turlara doğru bir kaç rakibini geçerek sekizinci oldu. Moto2 yarışını kazanan isim bu senenin flaş ismi Stefan Bradl oldu. Genç Alman sürücü bu zaferiyle dördüncü kez podyumun zirvesinde yer aldı. Yarışa 28. sıradan başlayan ev sahibi sürücülerden Bradley Smith yağmurda iyi bir sürüş sergileyerek ikinci olmayı başarırken, podyumu tamamlayan son isim ise Michele Pirro oldu. Technomag - CIP takımı adına yarışan sürücümüz Kenan Sofuoğlu aldığı bu sonuç ile Moto2' Şampiyonası'ndaki ilk puanlarını elde etti.



Colin Edwards uzun bir aradan sonra İngiltere'de podyuma çıkma sevinci yaşadı.



Spies da kazananlar Kulübü'ne katıldı

Şampiyonanın Hollanda'da düzenlenen yarışında Yamaha takımının Amerikalı pilotu Ben Spies kariyerinin ilk MotoGP zaferini kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

A Assen Pisti'nde 25 Haziran Cumartesi günü yapılan mücadelede pole pozisyonunda San Carlo Gresini takımından Marco Simoncelli yer alıyordu. Buna rağmen start ile birlikte iyi bir çıkış yapamayan Simoncelli ilk virajda Jorge Lorenzo ve Ben Spies'in ardında kaldı. İtalyan sürücü ön sıralara yeniden yükselmeye çalışırken Lorenzo'ya çarparak düştü. İki sürücü yeniden yarışa dönseler de oldukça zaman kaybederek son sıralara gerilediler. Bu kargaşa esnasında ön sıraya yerleşen Yamaha sürücüsü Ben Spies yarışın bitimine kadar yerini korumayı başararak MotoGP kariyerinin ikinci yılında ilk zaferine ulaşmayı başardı. Yamaha'nın 50'nci yılı sebebiyle kırmızı beyaz renk-

lere boyanan M1'iyle zafere ulaşan Spies'i şampiyona lideri Repsol Honda takımından Casey Stoner takip etti. Stoner'ın takım arkadaşı İtalyan Andrea Dovizioso da finişte üçüncü sırada gelerek podyuma çıkan ikinci Repsol Honda sürücüsü oldu. Ducati ile halen arzu edilen derecelere ulaşamayan Valentino Rossi ise elinden geleni yaparak dördüncü sırada damalı bayrağın altından geçerken, takım arkadaşı Nicky Hayden de kendisi 13 saniye gerisinden beşinci olarak takip etti. Düştükten sonra geri kalan turlarda oldukça atak bir sürüş sergileyen Jorge Lorenzo, bütün bu didinmesinin karşılığını altıncı sırada yarışı tamamlayarak aldı. Bir önceki yarışın yapıldığı İngiltere'de üçüncü olup



Şampiyona lideri Casey Stoner bu kez Spies'i fazla zorlamayıp ikinciliğe razı olarak klasmandaki yerini korudu.

uzun bir aranın ardından podyum özlemini dindiren tecrübeli sürücü Colin Edwards yedinci olarak finişe gelirken kendisini San Carlo Gresini sürücülerini Hiroshi Aoyama ve Marco Simoncelli takip etti.

Spies: "Çok rahat bir zaferdi"

Kariyerinin ilk MotoGP zaferini kazanan Ben Spies yarışın ardından "Ga-

riпти, çünkü kariyerimin en rahat zaferlerinden biri oldu. Yarış öncesi startta kendimi iyi hissediyordum ve aklımda öne geçip ardındakilerle iyi bir fark yapmak vardı. Bunu da başardım. Motorlarımızda Yamaha'nın 50'nci yıl renkleri olması da bize ayrıca itici güç oldu. Artık kalan yarışlarda daha rahat sürebilirim. Çünkü üzerimdeki baskıyı attım" dedi.



Andrea Dovizioso istikrarlı geçirdiği sezonda bu kez üçüncü olarak podyuma çıktı.



Kariyerinin ilk MotoGP zaferini kazanan Ben Spies podyumda çok mutluydu.

Hollanda Moto GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Takım	Zaman
1.....	Ben SPIES.....	Yamaha.....	41m44.659s
2.....	Casey STONER	Honda	+ 7.697s
3.....	Andrea DOVIZIOSO	Honda	+ 27.506s
4.....	Valentino ROSSI	Ducati	+ 30.684s
5.....	Nicky HAYDEN	Ducati	+ 43.172s
6.....	Jorge LORENZO	Yamaha.....	+ 44.536s
7.....	Colin EDWARDS	Tech 3 Yamaha.....	+ 1m08.112s
8.....	Hiroshi AOYAMA.....	Gresini Honda	+ 1m10.753s
9.....	Marco SIMONCELLI.....	Gresini Honda	+ 1m24.925s
10.	Toni ELIAS.....	LCR Honda.....	+ 1m26.216s

Sofuoğlu podyumda

Moto2 Şampiyonası'nda ülkemizi temsil eden sporcumuz Kenan Sofuoğlu, Assen'de düzenlenen yarışta ikinci olarak şeytanın bacağını kırdı.

Yazı: Gürkan Çağlar

İlk kez mücadele ettiği Moto2 sezonuna yaşadığı şanssızlıklardan dolayı istediği dereceleri bir türlü yapamayan Kenan Sofuoğlu, Hollanda'nın Assen Pisti'nde koşulan sezonun yedinci yarışını ikinci sırada tamamlamayı başardı. İlk beş yarışta puanla tanışamayan Kenan Sofuoğlu, bu sonuçla altı yarıştır süren şanssızlıklar zincirine son vermiş oldu. Bundan önceki iki yarışta üst sıraları zorlamaya başlayan ve performansını yükseltmeye devam eden Kenan Sofuoğlu, ilk kürsüsüne ulaştı. Yarışa yedinci sı-

rada başlayan Kenan Sofuoğlu, 24 tur üzerinden yapılacak yarışa iyi başladı. İlk virajda beşinci sıraya yükselen sürücümüz önündeki iki rakibini daha geride bırakarak ilk turu üçüncü sırada bitirdi. Ön tarafta büyük bir çekişmenin içine giren Sofuoğlu, dördüncü turun sonunda Marc Marquez'i geçerek ikinci sıraya yükseldi. İspanyol Marc Marquez'i geçtikten sonra Bradley Smith'i de geçen Kenan Sofuoğlu, bir anda yarış liderliğini ele geçirdi. altıncı turda liderliği kaptıran Kenan Sofuoğlu, Japon Takahashi'nin

önünde yarışı üçüncü sırada sürdürdü. Takahashi'nin düşmesinden sonra yeniden önündeki Smith ve Marquez'i geçerek bir kez daha liderliğe yerleşti. 21'inci turda Smith'in hatasını değerlendirdi ve ikinci sıraya yükseldi. Son üç turda önü boş olan Marc Marquez'e yetişmek için motorunu fazla zorlamayan Kenan Sofuoğlu, damalı bayrağı ikinci sırada görmeyi başardı ve Moto2'de ilk kez kürsüye çıktı. İspanyol Marc Marquez birinci olurken, Sofuoğlu'nun ardından, İngiliz Brandon Smith üçüncü oldu. Milli

sürücümüz yarışın ardından elindeki Türk bayrağıyla pistte sevinç turu attı. Şampiyonadaki puanını 28'e çıkartan Kenan Sofuoğlu, pilotlar klasmanında 14'üncü sıraya yükseldi.

Kenan Sofuoğlu: "Nihayet kürsüye çıktım"

Moto GP'nin bir alt dalı olan Moto2'de Hollanda'nın Assen Pisti'nde koşulan sezonun yedinci ayak yarışmasını ikinci sırada bitirerek bu sezon ilk kez kürsüde yer almayı başaran Kenan Sofuoğlu, "Sonunda kürsüye çık-





tık" dedi. Sezon başından beri bazı sıkıntılar yaşadığını anımsatan Sofuoğlu, "Elde ettiğim kupa, takım için de moral oldu. Çünkü Tecnomag-CIP son olarak yerine yarıştığım Japon pilot Tomizawa ile bir buçuk yıl önce kürsüye çıkmıştı. Podyum benimle birlikte takıma da moral ve motivasyon oldu. Bu sezon daha önce podyuma çıkmış olsaydım yarışmayı birinci bitirebilirdim. Ancak podyumu garantilemek için kendimi fazla riske atmadım. Bundan sonra birkaç yarışta kazandığımda şampiyonluk sürp-

riz olmaz. Şimdilik biraz puana ihtiyacım var. Kendimi de toparlamam gerekiyor. Bundan sonraki yarışmaların iyi geçmesi halinde gelecek sezon da Moto2'de devam edebileceğini anlatan Sofuoğlu, "Sezon sonunu kürsüde bitirmek istiyorum. Eğer şampiyon olursam çok iyi bir takımla Moto GP'ye gidebilirim. Ya da burada farklı bir takımla yarışabilirim. Burada rakipleri ve pistleri tanıyacağım. Başarımı da devam ettirmeliyim. Kürsüye şansla çıkmadım. Düşüğüm son iki yarış podyumun habercisiydi" dedi.

Yağız Avcı 12 yıllık hasreti bitirdi

Avrupa Ralli Şampiyonası'na puan veren Boğaziçi Rallisi'ni birinci bitiren Yağız Avcı, 1999 yılından beri bu yarışı kazanan ilk Türk pilot oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Türkiye'nin en eski rallisi olan Boğaziçi Rallisi'ne uzun bir aradan sonra ilk kez bir Türk pilotun adı yazıldı. 12 yıllık zafer özlemini sonlandıran Castrol Ford Team Türkiye pilotu Yağız Avcı, Avrupa Ralli Şampiyonası lideri İtalyan pilot Luca Betti'den 25.7 saniye önde finiş görerek Boğaziçi Rallisi'nin galibi oldu. İkinci günün üçüncü etabında 0.9 saniye fark ile liderliği ele geçiren ve sonrasında farkı açmaya başlayan Yağız Avcı'nın temposuna ayak uyduramayan kariyerinde üç

Avrupa Ralli Şampiyonası Şampiyonluğu bulunduran Renato Travaglia'yı hata yapmaya zorladı. 16 özel etaptan oluşan Boğaziçi Rallisi'nin altı etabında en iyi zamana imza atan Yağız Avcı, 15 özel etap sonunda en yakın rakibi ile arasındaki farkı 44 saniyeye çıkardı. Son etabı kontrollü tamamlayan Castrol Ford Team Türkiye pilotu, Türkiye Ralli Şampiyonası için de son derece önemli puanlar kazandı. Ford Fiesta S2000'le yarışan Avcı, ulusal şampiyonada liderliğe yükseldi.

Murat Bostancı'dan anlamlı mezuniyet hediyesi

Oxford Üniversitesi Motorsporları Mühendisliği'nden bu yıl mezun olan takımın diğer pilotu Murat Bostancı, Boğaziçi Rallisi'nde ulaştığı 4'üncülük ile ailesine anlamlı bir mezuniyet hediyesi vermiş oldu. Türkiye Ralli Şampiyonası'nda ilk kez Fiesta S2000 ile parkura çıkan Murat Bostancı-Onur Vatansever ikilisi, genel performansları ile olduğu kadar, 7'nci Özel Etap'ta elde ettikleri en iyi

zaman ile de performanslarını ortaya koydular ve rallide gençler birinciliğine ulaştılar. Boğaziçi Rallisi'ni Genel Klasman'da 12 ve 14'üncü sırada tamamlayan Orhan Avcıoğlu-Burçin Korkmaz ve Emre Yurdakul-Burak Erdener ikilileri, Türkiye Ralli Şampiyonası için Castrol Ford Team Türkiye'ye önemli puanlar kazandırdılar. Orhan Avcıoğlu, Sınıf 6'da elde ettiği birincilikle Türkiye Ralli Şampiyonası'nda Sınıf 6 liderliğine yükseldi.



Abant Tırmanma hazırlıkları sürüyor

Bolu Valisi İbrahim Özçimen'i ziyaret eden Anok Başkanı Meriç Demiralp, 16-17 Temmuz'da Abant'ta düzenlenecek organizasyon hakkında bilgi verdi. Demiralp, yaptığı açıklamada uluslar arası bir vizyonda başarı kriterlerini referans alarak yola çıktıkları ve 16-17 temmuz 2011 tarihlerinde üçüncü kez organize edilecek olan Abant Tırmanma Yarışı'nda yine yüksek hedefler belirlediklerini açıkladı. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün de desteği ile 5 km'lik parkurun son 1,5 km'sinin asfaltının yenilendiğini ve zemin iyileştirme çalışmalarının yarış öncesi tamamlanması için yoğun çaba sarf edildiğini söyledi. Demiralp, "İki yıl önce belirlediğimiz hedefler doğrultusunda adım adım ilerliyoruz. Son adım ise otoban bariyeri ile parkuru çevrelemek olacak. Bu yıl motorsporları tutkunlarını yine yenilikler bekliyor olacak" dedi.

Off-Road heyecanı Ankara'da devam etti

Türkiye Off-road Şampiyonası'nda 2011 sezonunun üçüncü ayak yarışması Ankara Doğa Sporları ve Off-Road Kulübü (ANDOFF) organizatörlüğünde 18-19 Haziran tarihlerinde gerçekleştirildi. İki günlük zorlu mücadelenin sonunda genel klasmanda İnci Akü Off-road Team'in tecrübeli pilotu Ahmet Tınır – Rafet Yılmaz ikilisi oldular. İkinci sırada Volkan Gönülalan – Caner Akkafa ikilisi yer alırken, sezonun açılış yarışını kazanan Monroe Off-road Team ikilisi Nihat Keskin – Yasemin Toker podiumu tamamlayan ekip oldu. Bu yarışın ardından Türkiye Off-road Şampiyonası'nda sezon yaz tatiline girmiş oldu. Dördüncü ayak yarışı 24-25 Eylül tarihlerinde yapılacak.



Bursa Tırmanma'da sürpriz olmadı

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nda 2011 sezonu, Bursa Otomobil Sporları Kulübü tarafından 26 Haziran Pazar günü organize edilen 3.ayak mücadelesi, Gürsu tırmanma yarışı ile devam etti. Gürsu Dışkaya'da 7700 m uzunluğundaki parkurda iki çıkış üzerinden yapılan mücadelede Vedat Diker 4.49.78 lik zamanı ile parkurun en hızlı pilotu oldu. Kategorilerde ise, Kategori 1'in galibi Burak Özalpmaz olurken, Kategori 2'de Cem Şit, Kategori 3'de ise Pegasus racing adına yarışan Alkan Erden birincilik kupalarının sahipleri oldular. Kategori 4'de ise her iki çıkışında da yüksek temposunu koruyan Taner Şengezer Kategori 4'ün en hızlı ismi oldu. Heyacan dolu yarışın ardından Kategorilerinde ilk üçe giren sporculara kupaları, Gürsu Belediye Başkan vekili Kudret Avcı ve Başkan yardımcısı Melik Zahir'in tarafından verildi.



Loix evinde rahat

Belçikalı kurt pilot Freddy Loix, Belçika'da düzenlenen IRC Geko Ypres Rallisi'nde yedinci kez zafere ulaştı. Kendi evindeki yarışa Skoda Fabia Super2000 ile çok hızlı başlayan Loix, iddialı rakibi Thierry Neuville'in erken vedası ve Bryan Bouffier'in düşük temposuyla galibiyete rahat bir şekilde ulaşmasını bildi. Yarış sonunda Freddy Loix 1.41 saniyelik rahat bir farkla yarışı kazanırken, Bryan Bouffier ikinci, Hans Weijs üçüncü olarak podyuma çıktılar. Production kupasında ise Belçikalı Jonas Langenakens birinci olurken, iki çeker kupasında ise Kris Princen Megane RS N4 ile açık ara farkla kazandı. Bu sonuçlardan sonra Freddy Loix 70 puan ile IRC'de liderliğe yükselirken, Bryan Bouffier 67 puanla ikinci, bu yarışta start almayan Juho Hanninen 58 puanla üçüncü ve yarış öncesi shakedown'da yaptığı kaza sonucu co-pilotu Petr Stary'nin hastaneye kaldırılması sonucu yarıştan çekilen Jan Kopecky 55 puanla dördüncü sırada yer aldı.



Volkcar Ankara'da start aldı

Özgün yarış otomobili Volkcar'larla düzenlenen V1 Challenge serisi, 26 Haziran Pazar günü Ankara Hipodrom'da düzenlenen ilk yarış ile start aldı. 20 pilotun nefes kesen mücadelesinde, Bursalı pilot Ünal Şenbahar da TV8 renklerindeki otomobili ile eleme yarışlarını başarı ile geçerek finale kadar yükseldi ve yarışı 8. olarak tamamladı. V1 Challenge'ın ilk ayağı Ankara Eski Hipodrom'da 100 metre uzunluğundaki pistte oval şeklinde dörtlü kalkış üzerinden yapıldı. Tecrübeli pilot Ali Başakıncı'nın birinciliği ile sonuçlanan yarışta Ünal Şenbahar tv8 renklerindeki otomobili ile eleme yarışlarını başarı ile geçerek finale kadar yükseldi. Sekiz pilotun start aldığı final yarışını spin atarak sekizinci olarak tamamlayan Şenbahar, ilk yarıştan puanla ayrılmış oldu. Ankara Hipodrom Pisti'ni dolduran Ankaralı yarışseverler yarıştan oldukça keyifli görüntülere şahitlik etme imkanını yakaladılar.

Volkswagen ralli arenasına çıkıyor

28-30 Temmuz tarihleri arasında düzenlenecek Finlandiya Rallisi için Volkswagen Motorsport iki araçla kayıt yaptırdı. 2011 sezonunda bazı yarışlara WRC'ye ısınmak için gireceklerini açıklayan takımın motorsporları direktörü Kris Nissen, Finlandiya'da yarışacak pilotları kendi belirlediğini açıkladı. Nissen yaptığı açıklamada "Ekibimizde tecrübeli olanların haricinde genç pilotlara da şans vereceğimizi daha önce açıklamıştık. Bu yüzden Finlandiya'da Andreas Mikkelsen ve Joonas Lindroos direksiyon başına geçecek. Bu yaklaşım ile yeni Walter Röhl ve Michele Mouton'lar bulmayı umut ediyoruz." dedi. Finlandiya'da yarışacak Andreas Mikkelsen ise yaptığı açıklamada Skoda UK Takımı ile anlaşmasının devam ettiği ve IRC mücadelesine devam edeceğini açıkladı. Mikkelsen açıklamasında Skoda'nın Volkswagen Grubu'na bağlı bir firma olduğu için kendisine verilen görevleri elinden geldiği kadar iyi şekilde yerine getirmeye çalışacağını söyledi.



e-otodergi okuyucu sayıları

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

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

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

2011	Sayı	Okuyucu sayısı
Ocak	31	En az* 54.519
Şubat	32	En az* 58.846
Mart	33	En az* 62.115
Nisan	34	En az* 64.203
Mayıs	35	En az* 67.042
Haziran	36	En az* 71.019



www.

e-otodergi.com

3 yaşına bastığımız ve iPad'de de ücretsiz olarak yayına girdiğimiz Temmuz 2011 tarihli 37'nci sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz. 5'inci sayımızdan bu yana Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. Ağustos 2011 tarihli **38'inci sayımız 5 Ağustos 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 sunucularına yüklenip bizden bağımsız olarak da dağıtılıyor ve bu kişiler hakkında yasal yollara başvuruyoruz. Ancak bu süreçte, sadece kendi sunucumuzdan indirilen e-otodergi adedini sayabilmemizden dolayı, o sayımızı ancak "En az" kaç kişinin indirdiğini rapor edebiliyoruz. Sonuç olarak; okuyucu sayımız bizim sayabildiğimizden daha fazla.