

WWW.

ARALIK 2011

SAYI: 42

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

AYLIK  
DERGİLER  
ARASINDA  
İLK KEZ  
BİZDE!

TÜRKİYE'DE  
İLK ve TEK!

VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ

## İlk sürüş: Yeni BMW 3 Serisi Sedan

• NISSAN QASHQAI 1.6 dCi • OPEL ASTRA GTC • RANGE ROVER EVOQUE • PEUGEOT 508 GT • AUDI Q3 & BMW X1

## Bravo, tebrikler...

Kapağımızdaki “En çok okunan otomobil dergisi” ibaresini kaldırdık. Nedeni şu: Bizim açtığımız bu yolda, neredeyse her gün yeni bir e-dergi yayınlanır oldu ve nasılsa; yatırım yapmadan, reklama para harcamadan, hiçbir yerde doğru dürüst haberleri çıkmadan, daha sektör yetkilileri bile onlardan haberdar olmadan, 100 binlerce kişi tarafından indirildiklerini yazıyorlar. Hatta aralarında 1 milyon rakamını telaffuz eden bile var. Biz de bu bilgi kirliliği karşısında, “Varsın hepsini 1'er milyon kişi okusun” diyoruz. Ama hatırlatmakta fayda var: Biz bu işe en fazla para harcayan dergiye. İlk günden beri önemli internet sitelerine (facebook, google vb.) reklam veriyoruz, auto motor sport, otopress ve evo dergilerine ilan verdik. Tüm büyük gazetelerde, iki büyük tv kanalında, otomobil dergilerinde, birçok internet sitesinde haber olduk. otomobil.com.tr'de banner'ımız yayınlanıyor ve her sayımızı anons ediyoruz. iPad'de kendi özel uygulamamızla yayındayız. Ve bu işi tam 42 aydır yapıyoruz. Buna rağmen aylık indirim rakamımız 77.000'lerde (web + iPad). Kısacası; 100.000'lerce okuyucusu olduğunu söyleyenleri alkışlıyoruz!

Bu sayının son sayfasında da bir değişiklik var: Artık sadece en son sayımızı kaç kişinin indirdiğini yazacağız. Çünkü e-otodergi, ilk kez yayınlandığı gün, dergi okuyuculuğunu da değiştirmişti. Eskiden bir sayı yayından kalkar, yerine yenisi gelirdi. Şimdi ise eski sayı arşive gidiyor, yani yayına devam ediyor ve yerine değil, yanına yeni sayı geliyor. Sonuçta da, indirim raporları, daha yayınlarken eskiyor. Ama yine de, bir fikir vermesi açısından, son sayımızın raporunu sunmayı sürdüreceğiz. Elbette gerçek rakamlarla.

**Emre Anamur**  
emre@e-otodergi.com  
www.twitter.com/Emre\_Anamur

## Farklı bakış

Eskiden derlerdi ya, “Fotoroman gibi hayatı var”, “Anlat-sam fotoroman” olur. İşte internetin olmadığı dönemlerde birçok kişinin hayatındaki eğlence araçlarından biriydi fotoromanlar. Gazetelerle birlikte ek olarak verildiği gibi, ayrı kitaplar olarak da satılırlardı ve kolay okunabilir resimli anlatımlarıyla takipçilerini başka dünyalara götürürlerdi. İçerikleri ise genelde aşk, tutku vs. gibi konulardı. Bizim tutkumuz ise otomobil ve otomobil yayıncılığı. Bu tutkunun sonucunda da Türkiye'nin ilk ücretsiz elektronik otomobil dergisinde yeni formatlar (video test, foto test) ortaya koyuyoruz.

Bilindiği gibi ülkemizde uzun yazılar, süperspor otomobillerin testi bile olsa fazla okunmuyor. Ayrıca hızlı yaşanan bir çağda yaşıyor olmamız, mesajların kısa ve net olmasının önemiyle birlikte görselliğin önemini daha da artırıyor. Bundan aylar önce Türkiye'de ilk defa foto-test adlı bir formatı gerçekleştirmiştik ve test otomobillerinin özelliklerini çeşitli renkler vererek fotoğraflarla anlatmıştık.

Şimdi ise yine bir ilki gerçekleştirip Türkiye'nin ilk fotoroman tarzındaki otomobil karşılaştırmasını gerçekleştirdik. İleriki sayılarımızda da ara sıra yer vermeyi düşündüğümüz bu formatta, otomobillerle ilgili bilgileri fotoğraflar ve kısa cümleler eşliğinde kolay okunabilir şekilde vereceğiz.

Keyifli okumalar dilerim.

**Tarik Akagün**  
tarik@e-otodergi.com



# Yeni Peugeot 508. Kaliteli zaman.



508

iPhone'nuzla  
508'in tadını çıkarın.  
508 uygulamasını  
App Store'dan ücretsiz  
indirebilirsiniz.



Ayrıntılı bilgi için  
lutfen tıklayın.



Peugeot 508  
reklam filmi için  
lutfen tıklayın.

PEUGEOT TAVSİYE EDER TOTAL

PEUGEOT FİNANS | PEUGEOT ASSISTANCE | PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ  
(0216) 579 94 44

Peugeot 508 1.6 e-HDi 112 hp FAP Auto6R'ın karma CO<sub>2</sub> emisyon değeri 115 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 4.0 L/100 km'dir.



**HABERLER**

- 06 Renault Scenic & Grand Scenic
- 08 Audi A1 Sportback
- 10 MINI Coupe
- 22 Euro NCAP çarpışma testleri
- 28 Ekim 2011 otomobil satışları
- 32 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

**BİLGİLENDİRME**

- 33 Karbondioksit emisyon değerleri

**İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 34 BMW 328i & 320d
- 40 Nissan Qashqai 1.6 dCi 4x2

- 44 Opel Astra GTC 1.6T 180 HP

**DOSYA**

- 49 Kış lastikleri

**VIDEOLU TESTLER**

- 56 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 58 Range Rover Evoque 2.0 Si4
- 64 Peugeot 508 GT 2.2 HDi
- 68 Kia Cerato Koup 1.6 CVVT

**FOTOROMAN**

- 84 Accent Blue & Aveo Sedan

**TEKNİK**

- 90 Nissan Torque Vectoring Sistemi

**YASAL UYARI**

- 92 e-otodergi hakkında yasal uyarı

**MOTORSPORLARI**

- 93 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 94 Formula 1 Brezilya GP'si
- 97 WRC İngiltere Rallisi
- 100 Hitit Rallisi
- 103 V1 Challenge Final Yarışı
- 105 Kısa haberler

**RAPOR**

- 107 Kasım 2011 okuyucu sayısı

# e-otodergi

ARALIK 2011 - SAYI 42

**Sahibi**

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

**Editörler**

**Emre Anamur - Tarık Akagün**  
[emre@e-otodergi.com](mailto:emre@e-otodergi.com)  
[tarik@e-otodergi.com](mailto:tarik@e-otodergi.com)

**Görsel Yönetmen**

**Zeynep Siren**  
[zeynep@e-otodergi.com](mailto:zeynep@e-otodergi.com)

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

**Gürkan Çağlar**  
[gurkan@e-otodergi.com](mailto:gurkan@e-otodergi.com)

**Katkıda Bulunan**

**İsa Demir**

**Reklam**

[reklam@e-otodergi.com](mailto: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.



# 73

**VIDEOLU  
KARŞILAŞTIRMA**  
 AUDI Q3 & BMW X1



**Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz**





# KIŞ LASTİKLERİ HAYAT KURTARIR

*Soğuklar geldi çattı ve birçoğumuz kışın şiddetli geçip geçmeyeceğini merak ediyoruz. Bu mevsimde buz ve kar, kaza ile sonuçlanan tehlikeli yol koşullarına neden olabilmektedir. Bu zorlu süreç, sürücüler için endişe verici, tamirciler için yoğun geçebilir; ancak en önemlisi, bu sürecin kış lastiklerinin daha güvenli bir sürüş için gerekli olduğunu hatırlatan bir ikaz olmasıdır.*



Kaygan yol yüzeyi kış aylarında yaşanan trafik kazalarının en temel sebebidir. Bu kazaların çoğu, dikkatli sürüş ve kış lastikleri takılması sayesinde önlenmektedir. Birçok Avrupa ülkesi, sürücülerin taşıtlarına kış lastikleri takmasını zorunlu hale getiren yasalara sahiptir.

## ÜZÜCÜ BİR SONUÇ YAŞAMAMAK İÇİN GEREKEN ÖNEMLERİ ALIN!

Bir lastik için kış, 7 °C'de başlamaktadır.

Bu sıcaklığın altında, kauçuk sertleştiğinden yaz lastikleri etkinliğini kısmen yitirir. Kış aylarında, fren mesafesinin sekiz kata kadar artırılması gerekebilir. Serin havalarda, kış lastiklerinin sırtında yüksek oranlı olarak yer alan doğal kauçuk, yaz lastiklerinden daha fazla güvenlik sağlamak için fren mesafesini %50'ye\* kadar azaltmaktadır. Sürprizleri de beraberinde getiren kışa hazır olmanız için ilk soğuklarla birlikte kış lastiklerinizi kullanmanız gerekmektedir.

## DOĞRU TEKNOLOJİYE GÜVENİN!

Kış aylarında, hava koşulları ani değişiklikler gösterebilmektedir. Yağmurla veya çamurla, yeni yağmış veya sıkışmış karla, gizli buzla hatta ıslak yapraklarla kaplı olsun veya olmasın, yol yüzeyi değişiklik göstermektedir. Düşük sıcaklıklarda bu gibi çeşitlilik arz eden yüzeylerde güvenli bir şekilde yol tutuşu sağlayabilmek de yeni bir teknoloji gerektirmektedir. MICHELIN Alpin lastiklerinde ileri teknolojiler kullanılmakta ve bu teknolojilerden bazıları dünyanın kuzeyindeki bölgelerdeki şiddetli kış yol koşulları için geliştirilen kış lastiklerinden türetilmektedir. Bu özelliklere sahip lastikler, Kuzey Avrupa'da özellikle de Alpler gibi dağlık bölgelerde kullanılan en popüler kış lastiğidir.



## DÖRT TEKERLEK ÜZERİNDE GÜVENLİK...

Kısa yoldan ulaşılan çözümlerin cazibesine aldanmayın. Sadece ön tekerlekleri kış lastikleriyle donatılan önden çekişli bir otomobil arka tarafında dengesizlik sorunu yaşar ve yolda daha kolay bir şekilde kayarak dönebilir. Sadece arka tekerlekleri kış lastikleriyle donatılan arkadan çekişli bir otomobil ön tarafında dengesizlik sorunu yaşar ve bir virajda düz hareket etmeye devam edebilir. Azami güvenlik avantajı ve daha iyi direksiyon hakimiyeti elde etmek için, dört tekerleğe de kış lastiği takmak en iyi çözüm olacaktır.

## PERFORMANS DENGESİ...

Kış lastiği seçerken, MICHELIN Alpin gibi yol tutuşu, lastik ömrü ve enerji verimi anlamında her yönden iyi performans ve %5 daha kısa mesafede\*\* fren yapmanızı sağlamak için üstün yol tutuşu sağlayan bir marka tercih etmeye çalışın. Bu üçlü performans dengesi, lastik ve direksiyon hakimiyetinin sizde olmasına ve tehlikeli yolları güvenli aşmanıza olanak sağlamaktadır.

### MICHELIN ALPIN A4

MICHELIN'in dördüncü nesil Alpin modeli; şehir içi modellerden kompaktlara, MPV'lere ve aile tipi otomobillere kadar çok çeşitli tipte araca yönelik tasarlanmıştır. Alpin, her türlü kış sürüş şartında; yağmurla, karda ya da buzda yol tutuşu, lastik ömrü ve enerji verimi bakımından eşsiz performans sunar. %10 daha kolay kalkış\*\* sağlayan ve %5 daha kısa fren mesafesi sunan MICHELIN Alpin A4, belli başlı rakiplerine göre neredeyse bir kış daha uzun sürüş imkânı tanır.\*\*\*

Ayrıntılı bilgi:  
[www.michelin.com.tr](http://www.michelin.com.tr)



\*\*Bir önceki nesil ürünün ortalamasına kıyasla karlı ve buzlu zeminde. Kendi bünyesinde ve TÜV SÜD Automotive'in 2010 yılında 195/65 R 15 T ve 205/55 R 16 H ebat lastiklerle gerçekleştirmiş oldukları test sonuçlarına göre.

\*\*\* Michelin Alpin A4 ana rakip markaların ortalamasından %35 daha fazla kilometre ömrüne sahiptir. TÜV SÜD Automotive'in 2010 yılında 195/65 R 15 T ve 205/55 R 16 H ebat lastiklerle gerçekleştirmiş olduğu test sonuçlarına göre.

## KARDA KIŞ LASTİKLERİNİN TAKILMASI

**FRENLEME MESAFELERİNİ %50 AZALTMAKTADIR.\***



\* Saatte 50 km hızdan 0 km hıza kar üzerinde frenleme mesafesi. 195/65 R 15 kullanılarak bağımsız bir kuruluş (Finlandiya'nın Ivalo şehrindeki "Test World") tarafından 2007 yılında gerçekleştirilen test.

## Aylık kontrol

Lastik hava basıncı yetersiz olan lastiklerle sürüş tehlikelidir. Soğuk havalarda, lastik hava basıncı düşmektedir, bu nedenle lastiklerinizin hava basıncını ayda bir kere kontrol ediniz ve gerekiyorsa lastiklerinizi yeniden şişiriniz. Bu sizin için hayat kurtarıcı olabilecek düzeyde önemlidir.

## Kış aylarında tetikte olun!

Soğuk bir mevsimde sürüş koşulları ne kadar zorsa, kaza yapma ihtimaliniz yaz mevsimindekine oranla o kadar daha fazladır. Bununla birlikte, kış aylarında otomobilinizi daha yavaş kullanarak, yola ve otomobilinize daha fazla özen göstererek, kaza yapma riskinizi önemli ölçüde azaltabilirsiniz.

## Kış koşullarında acil durum kitinin olmazsa olmazları...

Beklenmeyen sürprizler için hazırlıklı davranın. Aşağıdakilerin yanı sıra aracınızda acil durum kiti de olduğundan emin olun:

- Buz sıyrıcı ve buz çözücü
- Giyecek
- Reflektörlü yelek
- Üçgen uyarı tabelası
- Sadece park halinde kullanmak üzere cep telefonu
- Fener
- Battaniye, sıcak tutacak giysi ve bot
- Yiyecek ve içecek (bir termos dolusu sıcak içecek kışın çok iyi bir ısıtıcıdır)
- İlk yardım kiti
- Harita
- Kar içinde araç kullanılıyorsa kürek







**MAKYAJLANAN SCENIC  
AİLESİ YENİ BİR YÜZE  
KAVUŞTU. SATIŞ OCAK  
2012'DE BAŞLAYACAK.**



# Renault Scenic ve Grand Scenic makyajlandı

Avrupa'da kompakt MPV segmentinin lideri konumunda olan Renault Scenic ve Renault Grand Scenic modelleri makyajlandı. Makyajlı Scenic'ler Ocak 2012'de satışa sunulacak. Tasarımları yenilenen, iki yeni motora kavuşan Scenic ve Grand Scenic, bazı yeni teknolojilere de ev sahipliği yapacak. Otomobilin ön tasarımı yeniden çizilmiş. Arkadan bakıldığında ise çok fazla bir değişiklik görülüyor. Akıcı ve dinamik bir tasarıma sahip olduğu ifade edilen makyajlı Renault Scenic ve Grand Scenic modelleri, led gündüz farlarına, par-

lak siyah aksesuarlara, önde ve arkada krom detaylara, iki yeni renge (Grenat kırmızı ve majorel mavi) ve yeni jant seçeneklerine kavuşmuş. Aracın iç mekanı ise yeni bej döşeme ve karbon malzemelerle zenginleştirilmiş. 2011 yılında ürün gamına eklenen ve beğeni gören Bose ses sistemi de makyajlı Scenic'lerde opsiyon olmaya devam edecek. Makyajlı Scenic ve Grand Scenic'te iki yeni motora yer verilecek. Energy motor ailesine üye olan bu iki yeni motor, hem Stop&Start sistemi hem de fren sırasında enerji geri kazanım sis-

temi sayesinde daha düşük yakıt tüketecek ve daha düşük emisyonla sahip olacak. İlk yeni motor 1.5 dCi 110 HP olacak. Eskisine göre yüzde 12 daha az yakıt tüketen bu motorun yakıt tüketimi 4.1 lt/100 km olarak veriliyor. Emisyon değeri ise 105 g/km. Motorun torku da 20 Nm artışla 1750 d/d'de 260 Nm'ye çıkmış. İkinci yeni motor ise, 1.9 dCi'nin yerini alacak olan dCi 130. Motor 114 g/km'lik emisyon değeri ve 4.4 lt/100 km'lik yakıt tüketimiyle dikkat çekiyor. Benzinli motorlar olarak ise TCe 115 HP ve 1.6 16V 110 HP yer alacak.



**OTOMOBİLİN İÇ MEKANI  
DA ELDEN GEÇİRİLMİŞ.  
ÖZELLİKLE DE SES SİSTEMİ  
YENİLENMİŞ.**



BAŞINI  
BELAYA SOKMANIN  
**EN HIZLI  
YOLU.**



**HIZLI KALP ATIŞI, SIK ARALIKLARLA YUTKUNMA. VE DAHA BİRÇOK YAN ETKİ.**

Şunu bilmeni isteriz ki, Yeni MINI Coupé herkese göre değil. Test drive için ayrıntılı bilgi tüm Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda. Cesaretlisən seni de bekliyoruz.

MINI Cooper S Coupé modelinin CO<sub>2</sub> emisyonu 136 gr/km, ortalama yakıt tüketimi ise 5,8 lt/100 km'dir.



# Audi A1 5 kapiya kavuştu

Audi A1'in 5 kapılı versiyonu olan A1 Sportback Tokyo Motor Show 2011'de tanıtıldı. 2012 yılında satışa sunulacak olan otomobil, 3.95 metre uzunluğa sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2.47 metre. 5 kapılı A1, 3 kapılı kardeşinden 6 mm daha uzun ve daha geniş. Audi A1 Sportback'ın bagaj hacmi ise 270 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katıldığında 920 litreye kadar çıkıyor. A1 Sportback 2012, üç adet TFSI benzinli motorun (1.2 TFSI 86 HP, 1.4 TFSI 122 HP ve 1.4 TFSI 185 HP) yanı sıra güçleri 1.6 TDI 90 HP, 1.6 TDI 105 HP ve 2.0 TDI 143 HP olmak üzere üç dizel motor seçeneği sunacak. Otomobilde manuel şanzımanın haricinde 7 ileri S tronic şanzıman da bulunacak.



**3.95 M UZUNLUĞUNDAKİ  
5 KAPILI A1, 3 KAPILI  
VERSİYONDAN 6 MM  
DAHA UZUN VE GENİŞ.  
OTOMOBİLİN BAGAJ  
KAPASİTESİ İSE 270 LİTRE.**





# Yeni M-Serisi. Hayata hakim olanlar için.

Yeni M-Serisi hayatınıza daha fazla kontrol ve daha fazla sürüş keyfi katıyor. Enerjisini doğru kullanmayı da iyi biliyor. Yeni ML250 BlueTEC 4MATIC motoruyla 100 km'de sadece 6 litre yakıt tüketimi sağlıyor. Hem performansından ödün vermiyor, hem de çevreye duyarlı.

Mercedes-Benz  
İletişim Hattı  
4446244

[www.mercedes-benz.com.tr](http://www.mercedes-benz.com.tr)  
[www.facebook.com/mercedesbenztr](http://www.facebook.com/mercedesbenztr)



125! yıllık yenilik



**Mercedes-Benz**  
The best or nothing.



# MINI Coupe satışa sunuldu

MINI ailesinin beşinci üyesi olan Coupe, 17 Kasım 2011 günü İstanbul Hasköy Yün İplik Fabrikası'nda düzenlenen etkinlikle tanıtıldı. MINI ailesinin en erkeksi karoser seçeneği için gerçekleştirilen sıra dışı etkinlikte New York'un önde DJ grupların-

dan Misshapes sahne aldı. Otomobilin sert ve maceracı yönünü vurgulamak için Türkiye Boks Şampiyonlarından Avni Yıldırım ile Dünya Boks Şampiyonlarından Onur Şipal de fabrika alanının orta yerinde kurulan ringe çıkarak ufak bir gösteri maçı

yaptılar. Satışa sunulan ve 2012 model olarak yollara çıkan MINI Cooper Coupe (1.6 lt 122 HP) 28.066 Euro, MINI Cooper S Coupe ise (1.6 lt 184 HP) 31.994 Euro'luk fiyat etiketlerine sahip. Dizel motor ise henüz ithal edilmiyor.





# 207'ye yeni donanım: Urban Move

Peugeot'nun en çok tercih edilen modellerinden biri olan Peugeot 207'nin ürün gamı, özel seri "Urban Move" ile zenginleşiyor. Active ve Allure donanım seviyeleri arasında yer alacak olan "Urban Move" 1.6 VTi 120 HP Otomatik ve 1.4 HDi 70 HP manuel versiyonlarıyla sunuluyor. Peugeot 207 Urban Move, Active versiyonu üzerine eklenen cruise control, alüminyum alaşımlı jantlar, yan havayastıkları, perde havayastık-

ları, iki bölgeli tam otomatik klima, yağmur sensörü, far sensörü, USB ve bluetooth kiti gibi ekipmanlarla dikkat çekiyor. Peugeot 207 Urban Move'un dış tasarımında ise; karartılmış camlar, gövde rengi ve krom şeritli yan çıtalar bulunuyor. Ön çamurluklarında yer alan "Urban Move" logosuyla dikkat çeken otomobil, Active versiyonunda opsiyonel olarak alınabilen alüminyum alaşım jantları ise standart olarak sunuyor.



*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

# Honda EV-STER yüzünü gösterdi



Honda'nın 42'nci Tokyo Motor Show'da dünya tanıtımını yaptığı Ev-STER adlı araç, markanın yeni jenerasyon küçük spor otomobil konsepti olarak tanımlanıyor. İki kişilik iç mekâna sahip bu arkadan itişli cabrio otomobilde direksiyon simidi yerine çift koldan oluşan bir sisteme yer verilmiş. Yüzde 100 elektrikli motorla yol alan Honda EV-STER'de 10 kWh'lik lityum iyon batarya bulunuyor. 3570 mm uzunluğundaki aracın genişliği 1500 mm, yüksekliği ise sadece 1100 mm. 2325 mm dingil mesafesine sahip Honda EV-STER maksimum 160 km/s hıza ulaşabiliyor. 0-60 km/s hızlanmasını 5 saniyede tamamlayan otomobilin tam dolu bataryayla gidebileceği mesafe ise 160 km.



## Nissan Pivo 3 Tokyo'da tanıtıldı

Japon üretici, kapıları Tokyo Motor Show 2011'de birçok yeni otomobil ve konsept araç birden sergiledi. Bunlardan biri de Pivo 3'tü. Aslında Nissan Pivo 3'ün geçmişi 2005 yılına dayanıyor. O yıl, yine bir Tokyo Motor Show'da tanıtılan Pivo 1 konsepti, Nissan'ın sıfır emisyon ve yüzde 100 elektrikli araçlar konusuna verdiği önemi göstermesi bakımından önemliydi. Pivo 1 konseptini, sonraki yıllarda Pivo 2 izlemişti. Pivo 3 ise seri üretime çok daha yakın olmasıyla dikkat çekiyor. Geleceğin şehir hayatı için düşünülmüş geliştirilmiş olan Nissan Pivo 3'ün dönüş çapı sadece 4 metre. Otomatik park sistemiyle sürücüsüne konfor sunan araç, 3 metrelik uzunluğuna rağmen 1+2 kişilik kokpite sahip.



## Makyajlı Kia Soul bayilerde

Kia'nın Avrupalı tüketiciler için özel olarak tasarladığı Soul'un makyajlı versiyonu ülkemize 1.6 lt 128 HP dizel motor, manuel ve otomatik şanzıman seçeneği (tüm şanzımanlar 6 ileri oldu), X-Pect ve X-Tra olmak üzere iki farklı donanım paketiyle 54.800 TL'den başlayan fiyatlarla ithal edilmeye başlandı. Aracın burun kısmının 15 mm uzatılmasıyla toplam uzunluk 4120 mm'ye çıktı. Ön sis farları daha büyük olarak tasarlanan yeni Soul'da ayrıca ön alt hava girişi daha geniş hale getirildi. Yeni ve daha güçlü ikiz ampullü siyah çerçevesi ön farlar ve ikiz ampullü gündüz aydınlatma lambaları, daha iyi bir aydınlatma için kullanılıyor. Yenilikler arasında yeni 16 ve 18 inç'lik alüminyum alaşım jantlar ile yeni kapı kolları ve yan aynalar bulunuyor.



## Fiat 500 by Gucci satışa sunuldu

İtalya'nın iki önemli markası olan Gucci ve Fiat, hem İtalya'nın birleşmesinin 150'nci yıl dönümünün hem de Gucci'nin 90'uncu yıl dönümünün kutlandığı 2011 yılında imza attıkları ortak çalışmanın ürünü olan "500 by Gucci"yi Türkiye pazarına sundu. Fiat 500 by Gucci ve otomobilin cabrio versiyonu 500C by Gucci, İstanbul İstinye Park'taki Gucci mağazasında gerçekleştirilen top-



lantıyla tanıtıldı. 500 by Gucci modelleri, sadece siyah ve beyaz gövde renklerine sahip. 16 inç'lik jantları, jant kapaklarında yer alan "GG" logoları, el yazısı şeklinde Gucci logoları ve İtalya bayrağı renklerini taşıyan yeşil-kırmızı-yeşil şeritleriyle dikkat çeken otomobilde 1.2 litre 69 HP motor bulunuyor. 500 by Gucci 18.466 Euro'dan, 500C by Gucci ise 20.466 Euro'dan satışa sunuldu.

## Opel Combo'nun Tofaş fabrikasındaki üretimi başladı

Fiat ile Opel arasındaki işbirliği anlaşması doğrultusunda Tofaş, Opel için Combo üretimine 22 Kasım tarihinde başladı. Bu proje kapsamında yılda 40.000 adet Combo üretilmesi planlanıyor. Üretilen bu araçların büyük bir kısmı Avrupa ülkelerine ihraç edilecek. İşbirliği anlaşmasına göre beş yılı aşkın ortaklık süresince 250.000'den fazla Combo üretilecek. 2011 yılına ait üretim rakamı ise 5250 adet olacak. Bunun yanında yerli tedarikçilerden toplamda yaklaşık 1 milyar Euro üzerinde tedarik yatırımı yapılacak ki bu Türkiye için büyük bir istihdam olduğu anlamına geliyor. Yeni Opel Combo, 1.3 lt ve 1.6 lt dizel motor seçenekleriyle satışa sunulacak. 1.6 lt dizel motorda manuel ve otomatik şanzıman seçenekleri yer alacak. Yeni Combo eskisinden daha uzun (4390 mm), daha geniş (1831 mm) ve daha yüksek (1845 mm).



## Renault Kangoo Z.E. "Yılın Ticari Aracı"



Comvex Fuarı 2011'de Renault Kangoo Z.E.'nin 2012 Yılı'nın Uluslararası Ticari Aracı - International Van of the Year 2012 / IVOTY seçildiği açıklandı. Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar, fuarda yaptığı konuşmada bir haberi ilk kez duyurdu. Aybar, yaptığı konuşmada şunları söyledi: "Markamız, ticari araç pazarında Ocak-Ekim 2011 döneminde 20.400 adetlik satışla yüzde 18 oranında büyüyen pazarda geçtiğimiz yılın aynı dönemine oranla yüzde 53'lük bir büyümeye gerçekleştirdi. Aynı şekilde pazar payında da geçen yıla oranla yüzde 29'luk bir artış gerçekleştirdik. Özellikle üst yapı ürünlerimizin çeşitliliğini arttırarak farklı pazarlarda daha etkili ve rekabetçi olmak üzere 2012 yılına hızlı bir giriş yapacağız".

Taklitler  
ayağınızı vurur,  
her zaman  
orijinali  
tercih edin





Taklit  
size uymaz,  
her zaman  
orijinali  
tercih edin



e-otodergi, Türkiye'nin  
orijinal elektronik dergisi

***e-otodergi***



# Sporcu ikizler: GT 86 & BRZ

Japon üreticiler Toyota ve Subaru, Tokyo Motor Show'da iki kuzen sergilediler: Toyota GT 86 ve Subaru BRZ. Aynı altyapıyı kullanan ve tasarım bakımından da birbirlerine ikiz kadar benzeyen bu iki otomobil, motor ve şanzıman anlamında da farklı değil. Çarpıcı tasarım, sportif kıvrımlar, sürücü odaklı kokpit ve dört kişilik iç mekâna sahip olan GT 86 ve BRZ, zevkli ve performanslı bir sürüş vaat eden önde motor-arkadan itiş kombinasyonu ile dikkat çekiyor. Otomobiller Haziran 2012'de yollara çıkacak. Bir Toyota-Subaru ortak yapımı olan 2.0 litrelik 4 silindirli benzinli bo-

xer motor, 7000 d/d'de 197 HP güç ve 6600 d/d'de 205 Nm tork üretiyor. Motorun en önemli özelliği ise, dünyada ilk kez boxer motorda D-4S enjeksiyon sistemine yer verilmesi. Araçlarda, isteğe bağlı olarak 6 ileri manuel ve 6 ileri otomatik şanzıman bulunacak. GT 86 ve BRZ, 4240 mm uzunluğa, 1775 mm genişliğe ve 1285 mm yüksekliğe sahip. Otomobillerin dingil mesafeleri ise 2570 mm. 17 inç'lik jantlara sahip otomobillerin iç mekânı 2+2 kişilik tasarlanmış. 460 mm olarak açıklanan ultra alçak ağırlık merkezi, sportif sürüşü ve yol tutuşu destekleyen özelliklerden sadece biri.



**TOYOTA GT 86  
İLE SUBARU  
BRZ'NİN  
NEREDEYSE  
SADECE  
İSİMLERİ  
FARKLI.**



## Yeni Opel Astra OPC 2012 yüzünü gösterdi

Opel Astra GTC karoserinde geliştirilen Astra OPC, 2.0 litrelik direkt enjeksiyonlu turbo benzinli motora sahip. 280 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 400 Nm. Otomobilin maksimum hızı ise 250 km/s olarak açıklanıyor. Önden çekişli olan yeni Astra OPC 6 ileri manuel şanzımana sahip. Araçta ayrıca ön diferansiyel kilidine de yer verilmiş. Opel markasının tescilli Flexride süspansiyon sistemi, yeni Astra OPC'de süspansiyon ayarlarını, direksiyon hassasiyetini ve gaz tepkilerini kişiselleştirmenize olanak tanıyor. Türkiye'de 2012 yılının ikinci çeyreğinde yollara çıkacağı açıklanan Opel Astra OPC'nin fiyatı ise henüz açıklanmadı. Otomobilin Türkiye'deki en büyük rakibi, hiç kuşkusuz Volkswagen Golf R olacaktır. Avrupa versiyonunda 270 HP, ama Türkiye'ye ithal edilen modellerinde 255 HP güce sahip olan VW Golf R'ın Türkiye fiyatı 51.000 Euro + 1415,50 TL.



## BMW ile Toyota işbirliği imzalandı

Alman BMW ve Japon Toyota'dan dev bir işbirliği anlaşması haberi geldi. İmzalanan niyet mektubu, BMW'nin Toyota'ya 1.6 litre ve 2.0 litre dizel motor teknolojisini vermesini, bunun karşılığında da Toyota'nın BMW'ye hibrid teknolojisini aktarmasını kapsıyor. Anlaşma kapsamında iki otomotiv devi, lityum iyon pil teknolojisinde de ortak hareket edecek. Bu işbirliğinin Toyota cephesindeki ilk meyvelerini 2014 yılından itibaren görmeye başlayacağız. Bu tarihte ilk 1.6 ve 2.0 litre dizel motorlu Toyota modelleri yollara çıkacak. Bunun karşılığında BMW için, Toyota'nın Prius modeliyle başlattığı hibrid teknolojisinin kapıları açılmış olacak.



## e-otodergi iPad'de



**Türkiye'de kendi iPad uygulaması yayına giren ilk otomobil dergisiyiz. "e-otodergi" adlı iPad uygulamamızı iPad App Store'dan ücretsiz olarak indirebilirsiniz.**



# Değişken Toyota

Bir otomobil düşünün: Şeklini kısa sürede değiştirebiliyorsunuz. Hem de bunu telefonunuza bir uygulama indirmek ya da facebook'a bir fotoğraf yüklemek kadar basit bir şekilde yapabiliyorsunuz. Yine düşünün ki otomobiliniz sizin o anki duygularınızı bile an be an dışa vurabiliyor. İşte

o otomobil geliştirildi: Adı da Toyota Fun-Vii. Otomobilin adının sonundaki "Vii" ifadesi, "Vehicle interactive ve internet" kelimelerinin baş harflerinden oluşturulmuş. Toyota Fun-Vii 30 Kasım'da 42'nci Tokyo Motor Show 2011'de tanıtıldı. Üç kişilik bir iç mekanı bulunan bu ultra modern otomo-



bil 4020 mm uzunluğa, 1745 mm genişliğe ve 1415 mm yüksekliğe sahip. Toyota Fun-Vii'nin dingil mesafesi ise 2750 mm. Kişiselleştirme konusunda

neredeyse sınır tanımayan bir araç olan Toyota Fun-Vii, size tıpkı facebook hesabınızdaki profil fotoğrafınızı değiştirir gibi, otomobilin iç mekanındaki ve dış tasarımındaki görüntüleri değiştirme imkanı tanıyor. Örneğin otomobilin dış gövdesini, dilerse- nizin şirketinizin logosu, dilerse- nizin kendi fotoğrafınızla süsleyebilirsiniz. Elbette bu araç henüz bir konsept, ama Toyota bu araç aracılığıyla neler yapılabileceğini göstermiş oldu.





# İşte yeni ML 63 AMG

Mercedes-Benz, yeni nesil M Sınıfı'nın zirvesinde yer alan ML 63 AMG'nin bilgilerini açıkladı. Yeni ML 63 AMG'de yer alan 5.5 litrelik çift turbolu V8 motor; 5250 d/d'de 525 HP güç, 1750-5000 d/d aralığında 700 Nm tork üretiyor. Bu değerler eski ML 63 AMG'den 15 HP ve 75 Nm daha başarılı. Buna karşılık ortalama tüketim değeri de yüzde 28'lik bir iyileşme ile 11.8 lt/100 km olmuş. 0-100 km/s hızlanmasını 4.8 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı ise 250 km/s ile elektronik olarak sınırlandırılmış. Daha fazla güç isteyenler içinse AMG Paketi mevcut. Bu paket kapsamında motorun turbo basıncı 1.0 bar yerine 1.3 bar olurken, güç 557 HP'ye, maksimum torksa 760 Nm'ye ulaşıyor. Bunun 0-100 km/s hızlanma değerine yansıması ise sadece 0.1 saniye, sonuç: 4.7 saniye.



**YENİ ML 63  
AMG 525 HP  
GÜÇ VE 700  
NM TORKA  
SAHİP.  
0-100 KM/S  
HIZLANMA  
SÜRESİ İSE  
4.8 SANİYE.**





## Passat CC artık Volkswagen CC

Alman üretici Volkswagen'ın orta sınıfta yer alan Passat CC modelinin makajlı versiyonu, Kasım ayında düzenlenen Los Angeles Otomobil Fuarı'nda adındaki Passat kelimesini atıp CC olarak sergilendi. Biz de artık ona Passat CC değil, sadece CC diyeceğiz. Volkswagen CC, 2008'de satışa sunulan Passat CC'nin 270.000 adede ulaşan satış grafiğini daha da yukarıya taşımaya çalışacak. Dört kapılı karosere sahip olan ama sportif tasarımı sayesinde bir coupe gibi görünen Volkswagen



CC, ön yüzünde yeni bir tampon, ızgara ve yeni tasarımlı çift xenon farlara sahip. Arka tasarımı ise tampon ve stop lambaları yenilenmiş ve led teknolojisiyle kavuşmuş. Aynı zamanda bagaj kapağı açma kolu da olan arka logo, artık opsiyonel olarak geri görüş kamerasına da sahip olabiliyor. Donanımının ve teknolojisinin artırıldığı belirtilen VW CC'de ilk etapta 1.8 lt TSI 160 HP, 2.0 lt TSI 210 HP benzinli motorların yanı sıra 140 ve 170 HP güçlerinde 2.0 lt TDI dizel motor yer alacak.



# YENİ YÜZÜMÜZLE YAYINDAYIZ

START

[www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)



**ÇARPIŞMA TESTLERİNİN  
VİDEOLARINI İZLEMELİK  
İÇİN FOTOĞRAFLARIN  
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

# 14 çarpışma testi, 17 sonuç

Euro NCAP, 23 Kasım 2011 tarihinde 14 yeni çarpışma testi ve 17 sonuç açıkladı. “Bu nasıl oluyor?” diyenlere hemen açıklayalım: Volkswagen Up modeline yapılan test, VW Grubu’ndan kuzenleri olan Seat Mii ve Skoda Citigo için de geçerli sayıldı. Benzer biçimde, daha önce Opel Ampera’ya uygulanan test, kuzeni Chevrolet Volt’un puanlarını oluşturdu.

..... Chevrolet Malibu..... Chevrolet Volt.....Fiat Panda

|                       |                         |                         |                    |
|-----------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------|
| Yetişkin koruma.....  | 34 puan (yüzde 94)..... | 30 puan (yüzde 85)..... | 30 puan (yüzde 82) |
| Çocuk koruma .....    | 41 puan (yüzde 83)..... | 38 puan (yüzde 78)..... | 31 puan (yüzde 63) |
| Yaya koruma .....     | 20 puan (yüzde 57)..... | 15 puan (yüzde 41)..... | 18 puan (yüzde 49) |
| Güvenlik desteği..... | 5 puan (yüzde 71).....  | 6 puan (yüzde 86).....  | 3 puan (yüzde 43)  |







**ÇARPIŞMA TESTLERİNİN  
VİDEOLARINI İZLEMELİK  
İÇİN FOTOĞRAFLARIN  
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

**BİRİ ÇİNLİ GEELY, ÖTEKİ LÜKS OTOMOBİL MARKASI  
JAGUAR. İKİSİ DE TESTTEN 4 YILDIZLA AYRILDI.**

|                  | Geely Emgrand EC7  | Jaguar XF          | Jeep Grand Cherokee |
|------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| Yetişkin koruma  | 27 puan (yüzde 75) | 28 puan (yüzde 79) | 29 puan (yüzde 81)  |
| Çocuk koruma     | 39 puan (yüzde 80) | 36 puan (yüzde 73) | 34 puan (yüzde 69)  |
| Yaya koruma      | 15 puan (yüzde 42) | 22 puan (yüzde 62) | 16 puan (yüzde 45)  |
| Güvenlik desteği | 6 puan (yüzde 86)  | 5 puan (yüzde 71)  | 5 puan (yüzde 71)   |
|                  | ★★★★               | ★★★★               | ★★★★★               |

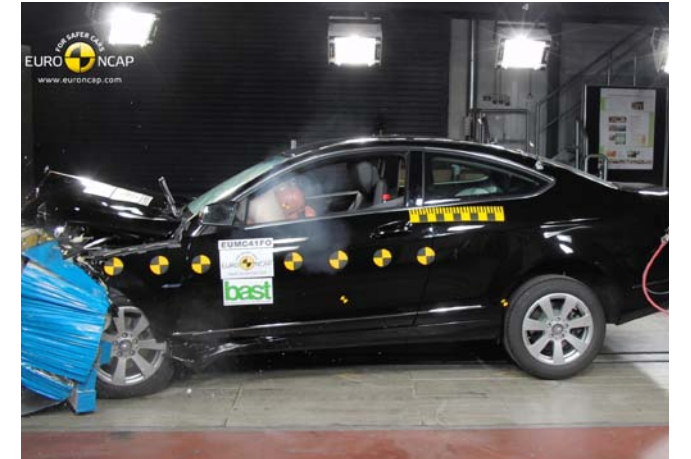
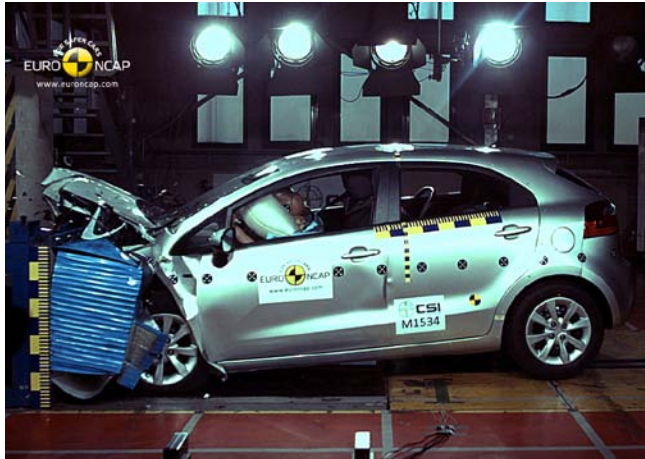




**ÇARPIŞMA TESTLERİNİN  
VİDEOLARINI İZLEMELİK  
İÇİN FOTOĞRAFLARIN  
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

**BU SAYFADAKİ ÜÇ OTOMOBİL DE TEST SONUCUNDA 5  
YILDIZ ALMAYI BAŞARDI.**

|                       | Kia Rio.....             | Mercedes-Benz B Sınıfı..... | Mercedes-Benz C Coupe..... |
|-----------------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| Yetişkin koruma.....  | 33 puan (yüzde 92).....  | 35 puan (yüzde 97).....     | 32 puan (yüzde 90).....    |
| Çocuk koruma .....    | 41 puan (yüzde 84) ..... | 40 puan (yüzde 81) .....    | 39 puan (yüzde 79).....    |
| Yaya koruma .....     | 17 puan (yüzde 46) ..... | 20 puan (yüzde 56).....     | 21 puan (yüzde 57).....    |
| Güvenlik desteği..... | 5 puan (yüzde 71) .....  | 6 puan (yüzde 86).....      | 6 puan (yüzde 86).....     |
|                       | ★★★★★                    | ★★★★★                       | ★★★★★                      |







**ÇARPIŞMA TESTLERİNİN  
VİDEOLARINI İZLEMELİK  
İÇİN FOTOĞRAFLARIN  
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

**TÜRKİYE'DE ÜRETİLEN ELEKTRİKLİ OTOMOBİL FLUENCE  
Z.E. İLK KEZ KATILDIĞI TESTTEN 4 YILDIZLA AYRILDI.**

|                       | MG6.....                | Range Rover Evoque..... | Renault Fluence Z.E..... |
|-----------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Yetişkin koruma.....  | 26 puan (yüzde 73)..... | 31 puan (yüzde 86)..... | 26 puan (yüzde 72).....  |
| Çocuk koruma.....     | 35 puan (yüzde 71)..... | 37 puan (yüzde 75)..... | 41 puan (yüzde 83).....  |
| Yaya koruma.....      | 15 puan (yüzde 42)..... | 15 puan (yüzde 41)..... | 13 puan (yüzde 37).....  |
| Güvenlik desteği..... | 5 puan (yüzde 71).....  | 6 puan (yüzde 86).....  | 6 puan (yüzde 84).....   |
|                       | ★★★★                    | ★★★★★                   | ★★★★                     |





**ÇARPIŞMA TESTLERİNİN  
VİDEOLARINI İZLEMEK  
İÇİN FOTOĞRAFLARIN  
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

**VOLKSWAGEN UP'A UYGULANAN TEST, KUZENLERİ  
OLAN Mii VE CITIGO İÇİN DE AYNEN GEÇERLİ SAYILDI.**

|                       | Seat Mii           | Skoda Citigo       | Subaru XV          |
|-----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Yetişkin koruma.....  | 32 puan (yüzde 89) | 32 puan (yüzde 89) | 31 puan (yüzde 86) |
| Çocuk koruma .....    | 39 puan (yüzde 80) | 39 puan (yüzde 80) | 44 puan (yüzde 90) |
| Yaya koruma .....     | 17 puan (yüzde 46) | 17 puan (yüzde 46) | 23 puan (yüzde 64) |
| Güvenlik desteği..... | 6 puan (yüzde 86)  | 6 puan (yüzde 86)  | 6 puan (yüzde 86)  |
|                       | ★★★★★              | ★★★★★              | ★★★★★              |







**VOLKSWAGEN'İN BEETLE VE UP MODELLERİ TEST SONUCUNDA 5 YILDIZA LAYIK GÖRÜLDÜ.**

..... Volkswagen Beetle..... Volkswagen Up

|                       |                    |       |                    |
|-----------------------|--------------------|-------|--------------------|
| Yetişkin koruma.....  | 33 puan (yüzde 92) | ..... | 32 puan (yüzde 89) |
| Çocuk koruma .....    | 44 puan (yüzde 90) | ..... | 39 puan (yüzde 80) |
| Yaya koruma .....     | 19 puan (yüzde 53) | ..... | 17 puan (yüzde 46) |
| Güvenlik desteği..... | 6 puan (yüzde 86)  | ..... | 6 puan (yüzde 86)  |



*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

# Zam sonrası son çıkış

Artan kur baskısı ve ÖTV'ye rağmen otomobil satışları Ekim ayına yavaşlamadan girdi. Ekim'de 13.760 adedi yerli, 33.748 adedi ise ithal olmak üzere toplam satışlar 47.508 adede çıktı. **Yazı: İsa Demir**

Otomobil fiyatlarına artan döviz tam yansımaya başlamıştı ki, yükseltilen ÖTV oranları firmaları bir anda şoka soktu. Markalar da, motor hacmi 1.6 litreyi geçen araçların elde kalması için kampanya yapmaya başladılar. Bunun sonucunda bu geçici fırsatı değerlendirmek isteyen insanlar otomobil almaya yönelince satışlar Ekim ayında, bir önceki aya göre artış gösterdi. Ekim ayında 13.760 adet yerli otomobil satıldı. Bu senenin artık rakipsiz markası haline gelen Renault, satışlarını artırarak Ekim ayında 6475 adet satışla yine yerli piyasanın en önde gelen markası oldu. Onun ardından satışlarını arttıran ve 3160 adetle Fiat ve 1951 adetlik satışla Hyundai geldiler. İthal pazarda bu ay da liderin ismi değişmedi. Ekim ayında 4799 adetlik satışa ulaşan Volkswagen birinci olmayı sürdürdü. Opel 4371 adetlik satışla ikinci gelirken, küçük bir fark ve 4201 adetlik satışla Ford üçüncü oldu. Ekim ayında en fazla satan ilk iki model Rena-

ult markasına ait. Symbol 2756 adetle birinci olurken, Fluence ise 2454'le ikinci geldi. Fiat Linea 2271 adetle üçüncü oldu. İlerleyen dönemde firmaların ellerindeki stoklar bittikten sonra motor hacmi 1.6 litreyi geçen araçların satışlarında ciddi düşüş olacak (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         |
| Nisan         | 36.549         | 53.835         |
| Mayıs         | 40.467         | 56.302         |
| Haziran       | 42.086         | 56.714         |
| Temmuz        | 41.399         | 43.518         |
| Ağustos       | 42.222         | 38.875         |
| Eylül         | 42.477         | 39.964         |
| Ekim          | 47.859         | 47.508         |
| Kasım         |                |                |
| Aralık        |                |                |
| <b>Toplam</b> | <b>360.262</b> | <b>459.611</b> |

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra | Marka         | Ekim 2011 | Ocak-Ekim 2011 |
|------|---------------|-----------|----------------|
| 1    | Volkswagen    | 4799      | 43.424         |
| 2    | Opel          | 4371      | 39.710         |
| 3    | Ford          | 4201      | 46.670         |
| 4    | Chevrolet     | 2452      | 17.327         |
| 5    | Toyota        | 2237      | 20.199         |
| 6    | Hyundai       | 1664      | 11.428         |
| 7    | Nissan        | 1639      | 14.077         |
| 8    | BMW           | 1537      | 10.901         |
| 9    | Dacia         | 1217      | 13.074         |
| 10   | Peugeot       | 1159      | 12.183         |
| 11   | Citroen       | 1149      | 11.443         |
| 12   | Audi          | 884       | 8.995          |
| 13   | Mercedes-Benz | 818       | 9.414          |
| 14   | Fiat          | 782       | 9.828          |
| 15   | Kia           | 719       | 7.668          |
| 16   | Renault       | 620       | 5.811          |
| 17   | Seat          | 517       | 4.819          |
| 18   | Skoda         | 470       | 5.802          |
| 19   | Honda         | 456       | 4.700          |
| 20   | Volvo         | 358       | 3.762          |
| 21   | Land Rover    | 266       | 1.430          |
| 22   | Geely         | 231       | 884            |
| 23   | Mitsubishi    | 210       | 2.507          |
| 24   | Mazda         | 173       | 1.360          |
| 25   | Proton        | 127       | 823            |
| 26   | MINI          | 120       | 1.262          |
| 27   | Jeep          | 98        | 763            |
| 28   | Suzuki        | 96        | 1.100          |
| 29   | Chery         | 82        | 1.748          |
| 30   | Alfa Romeo    | 63        | 670            |

| Sıra          | Marka        | Ekim 2011     | Ocak-Ekim 2011 |
|---------------|--------------|---------------|----------------|
| 31            | Tata         | 50            | 842            |
| 32            | SsangYong    | 48            | 785            |
| 33            | Subaru       | 40            | 705            |
| 34            | Jaguar       | 27            | 118            |
| 35            | Porsche      | 19            | 344            |
| 36            | Infiniti     | 15            | 80             |
| 37            | Lancia       | 10            | 145            |
| 38            | Daihatsu     | 10            | 376            |
| 39            | smart        | 7             | 54             |
| 40            | Maserati     | 3             | 19             |
| 41            | Bentley      | 3             | 8              |
| 42            | Ferrari      | 1             | 19             |
| 43            | Aston Martin | 0             | 17             |
| 44            | Chrysler     | 0             | 45             |
| 45            | Lamborghini  | 0             | 4              |
| 46            | Lada         | 0             | 10             |
| 47            | Dodge        | 0             | 1              |
| 48            | IKCO         | 0             | 0              |
| 49            | Saab         | 0             | 0              |
| <b>Toplam</b> |              | <b>33.748</b> | <b>317.354</b> |

Not: Sıralamalar Ekim ayına göre yapılmıştır.

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra          | Marka   | Ekim 2011     | Ocak-Ekim 2011 |
|---------------|---------|---------------|----------------|
| 1             | Renault | 6475          | 68.093         |
| 2             | Fiat    | 3160          | 35.498         |
| 3             | Hyundai | 1951          | 24.301         |
| 4             | Toyota  | 1275          | 7.724          |
| 5             | Honda   | 899           | 6.641          |
| <b>Toplam</b> |         | <b>13.760</b> | <b>142.257</b> |





### 41 kere maşallah

Fiat 500 modeli 41 adet satışla Ekim ayının segment lideri oldu. 21 adetlik C1 satışıyla Citroen ikinci olurken, 16 adet Picanto satan Kia üçüncü ve 13 adet Spark satan Chevrolet dördüncü geldi. Ekim ayında mini segmentte bu sefer Avrupa kökenli markaların daha başarılı olduğunu gördük.

#### A segmentinin en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model               | Ekim 2011 | Ocak-Ekim 2011 |
|------|---------------------------|-----------|----------------|
| 1    | .....Fiat 500.....        | 41        | 250            |
| 2    | .....Citroen C1.....      | 21        | 197            |
| 3    | .....Kia Picanto.....     | 16        | 290            |
| 4    | .....Chevrolet Spark..... | 13        | 207            |
| 5    | .....Peugeot 107.....     | 8         | 87             |

### En fazla satanların Symbol'ü

Renault Symbol, tartışmasız en fazla satan model. Symbol, 2756 adetlik satışla hem kendi segmentinin lideri hem de tüm modeller arasında birinci oldu. Onun ardından 1838 adet satışla Ford Fiesta ikinci olurken, iyi bir atak yapan Volkswagen Polo 1525 adet satışla üçüncü, 1340 adet satışla Opel Corsa dördüncü ve 1247 adet satışla Hyundai Accent Era ise beşinci oldu.



#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model                    | Ekim 2011 | Ocak-Ekim 2011 |
|------|--------------------------------|-----------|----------------|
| 1    | .....Renault Symbol.....       | 2756      | 29.763         |
| 2    | .....Ford Fiesta.....          | 1838      | 17.749         |
| 3    | .....Volkswagen Polo.....      | 1525      | 11.517         |
| 4    | .....Opel Corsa.....           | 1340      | 10.352         |
| 5    | .....Hyundai Accent Era.....   | 1247      | 15.073         |
| 6    | .....Hyundai i20 Troy.....     | 703       | 9021           |
| 7    | .....Fiat Albea.....           | 696       | 7275           |
| 8    | .....Fiat Grande Punto.....    | 597       | 7728           |
| 9    | .....Chevrolet Aveo Sedan..... | 545       | 2400           |
| 10   | .....Renault Clio HB.....      | 434       | 4839           |



### Fluence öne geçti

Uzun bir aradan sonra Renault Fluence tekrar liderlik koltuğuna yerleşti. 2454 adet satan Renault Fluence'nın ardından 2271 adetle bir önceki ayın lideri Fiat Linea geldi. Opel Astra HB 1883 adet satışla üçüncü olurken, 1710 adet satışla Toyota Corolla Sedan dördüncü, 1322 adet satışla Ford Focus Sedan beşinci oldu. "Yok" satan Volkswagen Jetta ancak dokuzuncu olabildi.

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model                    | Ekim 2011 | Ocak-Ekim 2011 |
|------|--------------------------------|-----------|----------------|
| 1    | .....Renault Fluence.....      | 2454      | 23.676         |
| 2    | .....Fiat Linea.....           | 2271      | 25.700         |
| 3    | .....Opel Astra HB.....        | 1883      | 18.808         |
| 4    | .....Toyota Corolla Sedan..... | 1710      | 14.166         |
| 5    | .....Ford Focus Sedan.....     | 1322      | 13.317         |
| 6    | .....Toyota Auris.....         | 1120      | 6350           |
| 7    | .....Volkswagen Golf.....      | 902       | 7759           |
| 8    | .....Honda Civic.....          | 899       | 6641           |
| 9    | .....Volkswagen Jetta.....     | 663       | 11.281         |
| 10   | .....Renault Megane HB.....    | 613       | 7198           |



### Satışlar 1.6 litre motorlara kaydı

ÖTV artışı nedeniyle, bu segmentte 1.6 litrenin altındaki modellerin satışlarında artış olmaya başladı. 882 adet satışla Volkswagen Passat lider olurken, BMW 3 Serisi 702 adet satışla ikinci ve Opel Insignia 507 adet satışla üçüncü oldu. Haberi hazırlayınca kadar elimize Mercedes-Benz'in satışları ulaşmamıştı.

### ÖTV, BMW 5 Serisi'ni hızlandırdı

ÖTV oranları arttırıldıktan sonra şansı açılan modellerden biri de BMW 5 Serisi. Satışları bir önceki aya göre yüzde 50 oranında artan BMW 5 Serisi, Ekim ayında 357 adede ulaştı. Audi A6 modeli 157 adetle ikinci olurken, satışlarını biraz arttıran Volvo S80 modeli 32 adetle üçüncü oldu. S80 modeli sahip olduğu 1.6 litrelik motorla önümüzdeki dönem belki biraz daha şanslı olabilir. Mercedes-Benz satış rakamları elimize ulaşmadı.



### Audi A8 costu

Şimdiye kadar liderlik koltuğuna fazla yerleşmeyen Audi A8 modeli, Ekim ayında 14 adetlik satış gerçekleştirdiği için birinci oldu. Onun ardından Porsche Panamera 10 adet satarak ikinci geldi. Hatchback tipi karoser yapısına sahip olmasına karşın, insanların ilgi gösterdiği Porsche Panamera'nın bu satış adedi başarılı sayılır. BMW 7 Serisi'nin satışında ise biraz düşüş yaşandı. Mercedes-Benz satış rakamları elimize ulaşmadı.

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model                   | Ekim 2011 | Ocak-Ekim 2011 |
|------|-------------------------------|-----------|----------------|
| 1    | ..... Volkswagen Passat ..... | 882       | 8293           |
| 2    | ..... BMW 3 Serisi .....      | 702       | 3464           |
| 3    | ..... Opel Insignia .....     | 507       | 4080           |
| 4    | ..... Peugeot 508 .....       | 358       | 2412           |
| 5    | ..... Ford Mondeo .....       | 292       | 2266           |
| 6    | ..... Toyota Avensis .....    | 290       | 2364           |
| 7    | ..... Renault Latitude .....  | 253       | 2897           |
| 8    | ..... Citroen C5 .....        | 245       | 3048           |
| 9    | ..... Audi A4 .....           | 215       | 1976           |
| 10   | ... Volvo S60 .....           | 182       | 1317           |

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model                        | Ekim 2011 | Ocak-Ekim 2011 |
|------|------------------------------------|-----------|----------------|
| 2    | ..... BMW 5 Serisi .....           | 357       | 3689           |
| 3    | ..... Audi Yeni A6 .....           | 157       | 549            |
| 5    | ..... Volvo S80 .....              | 32        | 435            |
| 4    | ..... Jaguar XF .....              | 26        | 101            |
| 1    | ..... Mercedes-Benz E Sınıfı ..... | -         | 2362           |

#### F segmentinin en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model                   | Ekim 2011 | Ocak-Ekim 2011 |
|------|-------------------------------|-----------|----------------|
| 1    | ..... Audi A8 .....           | 14        | 114            |
| 2    | ..... Porsche Panamera .....  | 10        | 69             |
| 3    | ..... BMW 7 Serisi .....      | 8         | 232            |
| 4    | ..... Jaguar XJ .....         | 1         | 17             |
| 5    | ..... Mercedes S Sınıfı ..... | -         | 169            |



### ÖTV artınca satışlar da arttı

Aslında tam tersi olması gerekiyor. Yani ÖTV oranları arttırıldığı için satışların düşmesi gerekiyordu. Ancak firmalar ellerindeki stokları eritmek pahasına, arttırılan ÖTV oranlarını kendileri karşılamaya başlayınca insanlar da son bir fırsat deyip bu modellere yöneldiler. Buna en iyi örnek de Chevrolet Captiva'nın satış adetleri oldu.



### Bayrak Amerika'ya geçti

Artan ÖTV oranının bir kısmını firmalar karşıladığından, SUV segmentinde satışlar şimdilik pek azalmadı. Hatta Jeep Grand Cherokee gibi bazı modellerin satışları iki katına bile çıkabildi. 73 adetle Jeep Grand Cherokee lider olurken, 71 adet satışla Range Rover Sport ikinci geldi. BMW X5 ve BMW X6 modellerinin satışlarında ciddi bir azalma yaşandı.

#### Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model        | Ekim 2011 | Ocak-Ekim 2011 |
|------|--------------------|-----------|----------------|
| 1    | Chevrolet Captiva  | 859       | 6231           |
| 2    | Dacia Duster       | 639       | 5805           |
| 3    | Nissan Qashqai     | 609       | 6952           |
| 4    | Volkswagen Tiguan  | 529       | 2685           |
| 5    | Nissan Juke        | 526       | 3461           |
| 6    | Hyundai ix35       | 259       | 1222           |
| 7    | Kia Sportage       | 209       | 1295           |
| 8    | Range Rover Evoque | 169       | 192            |
| 9    | Honda CR-V         | 148       | 1396           |
| 10   | Audi Q5            | 114       | 702            |

#### Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

| Sıra | Marka-Model                  | Ekim 2011 | Ocak-Ekim 2011 |
|------|------------------------------|-----------|----------------|
| 1    | Jeep Grand Cherokee          | 73        | 360            |
| 2    | Land Rover Range Rover Sport | 71        | 554            |
| 3    | BMW X6                       | 18        | 163            |
| 4    | BMW X5                       | 16        | 197            |
| 5    | Land Rover Discovery         | 16        | 217            |

*e-otodergi*

HABERLERİMİZİ  
TWITTER'DAN  
TAKİP ETMEK  
İSTERSENİZ  
LOGOYA  
TIKLAYINIZ



# e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

## e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

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

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

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

● App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011)

## e-otodergi'nin "EN"leri

● Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Web + iPad olmak üzere 75.000'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 (Beş 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 (Bilgisayarınızda/

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

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

● Türkiye'nin en 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 ya da iPad uygulamamızı indirerek ulaşabilirsiniz. Dergiyi bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)



# Hangi otomobil ne kadar çevreci?

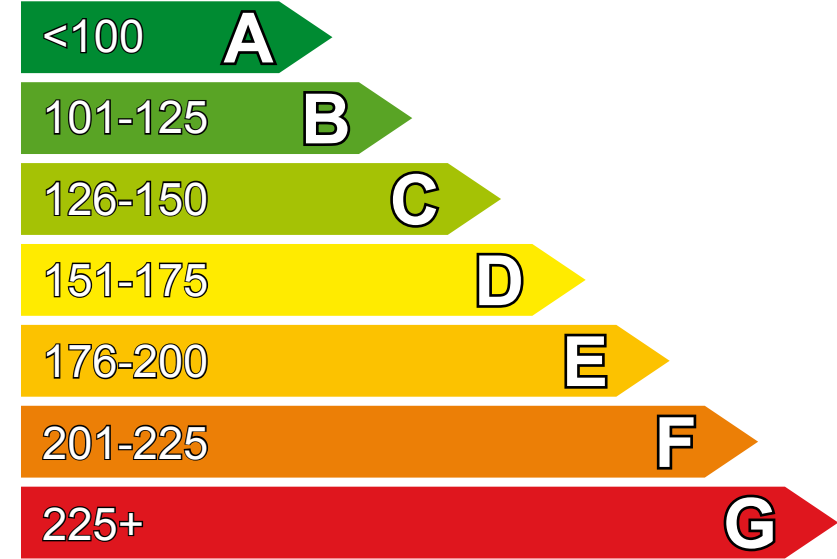
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

## CO<sub>2</sub> 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.





# GELENEKLERE UYGUN

BMW, yeni nesil 3 Serisi ile eskisinden daha konforlu bir otomobil ortaya çıkartmış olmasına rağmen sportif sedan geleneğini de devam ettiriyor.

Yazı: Tarık Akagün – Barcelona/İspanya  
Fotoğraflar: BMW Medya





Yeni nesil BMW 3 Serisi Sedan'ın uluslararası basın deneme sürüşü İspanya'nın Barcelona kentinde yapıldı. e-otodergi olarak katıldığımız bu organizasyonda BMW 320d ve 328i modellerini kullanma fırsatı bulduk. İlk nesli 1975 yılında yollara çıkan ve 5 nesilde toplamda 12.5 milyon adet satılarak dünyanın en çok satılan premium otomobili olan BMW 3 Serisi, 2010 yılında tüm BMW satışları içinde yüzde 32.6'lık bir oranla marka satışları içinde aslan payını almış durumda.

### Tasarım ve iç mekan

Altıncı nesil 3 Serisi, önde güçlü bir imaj veren büyük böbrek formu radyatör ızgarasına sahip. Bu ızgaranın üst çizgisi farlara doğru devam ediyor ve farlardan sonra ikili omuz çizgisi olarak otomobilin yan tarafından devam ediyor. Küçük bir 5 Serisi gibi duran otomobilin stop lambaları da 5 Serisi'ni anımsatır şekilde L formu ve enine çizgili. Bu sayede otomobile yere daha sağlam basan bir görüntü kazandırılmış.



**SÜRÜCÜ ODAKLI KOKPİT  
ERGONOMİK. ANLIK GÜÇ  
VE TORK DEĞERLERİ ORTA  
KONSOLDAKİ EKRANDAN  
TAKİP EDİLEBİLİYOR.  
GÖSTERGELER KLASİK  
BMW TARZINDA, SADE VE  
OKUNAKLI.**







Otomobilde ilk tercih olarak BMW 320d'ye bindim (bej renkli). 2 basıncı mensubu olarak bindiğimiz test aracı sağ koltukta oturarak otomobilin iç mekanını daha rahat inceleme fırsatı elde ettim. Luxury Line donanımlı bu aracın içi de dışı gibi açık renkliydi. Bu sayede ferah bir atmosfer elde edilmiş. Ön konsolun kıvrımlı yapısı

ve sağ ön kapının diz hizasına gelen tutma kolu, beni fazla rahatsız etmese de sağ ön koltukta uzun boylu kişilerin bacaklarına temas edebileceğinden rahatsızlık verebilir. Otomobilin iç mekanındaki kalite hissi iyi. Yüksekliği 9 mm uzunluğu 93 mm, dingil mesafesi 50 mm arttırılan otomobilin arka koltuklarındaki diz mesafesi sadece 15 mm artmış ve açık konuş-

mak gerekirse bu artış arkada oturanlar tarafından fazla hissedilecek bir fark değil. Yeni neslin bagaj hacmi de 20 lt'lik artışla 480 lt olmuş. D segmentinin en iyisi olmasa da, 4 kişinin valizlerini almaya yeterli. Gelelim sürüş özelliklerine. Sürücü odaklı ön konsola sahip otomobilin ön görüş açıları başarılı ve bu sayede otomobile daha rahat hükmedecek his-



## SÜRÜŞ SEÇİMİ

Eco Pro seçimi yapıldığında klimanın güç yönetimi değişiyor, koltuk ısıtma açıksa 42C olan değer 37.5C'ye indirgeniyor ve eğer açıksa ayna rezistansları kapatılıyor. Ve tabii ki gaz pedalı tepkileri değişiyor. Bu şekilde gaz pedalı tepkileri biraz daha nazlı olsa da, yakıt tüketimini azaltmak mümkün. Normal sürüşe göre kazanılan ekstra menzilin gösterge tablosunda belirtilmesi yakıt fiyatlarının arttığı düşünüldüğünde birçok sürücünün hoşuna gidecek bir özellik. Vites konsolundaki düğmeden konfor ve spor kullanıma yönelik seçimler de yapmak mümkün. Adaptif süspansiyonlu versiyonlardaysa Sport+ adlı bir seçenek daha mevcut. Adaptif süspansiyon hem pistte, hem de yol kullanımında konfor-sportiflik beklentilerini başarılı şekilde karşılıyor.



sini yaşıyorsunuz. Otomobilde bulunan 2.0 litrelik turbo dizel motorun 184 HP gücü ve 380 Nm'lik torku eskisiyle aynı. Hatta otomatik şanzımanlı versiyonlar için konuşacak olursak otomobilin fabrika verisi 7.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri de aynı. Ama tüketim konusunda hatırı sayılır bir iyileşme söz konusu. Eski nesil BMW 320d'de 5.3 lt/100 km olan

ortalama tüketim değeri altıncı nesil 320d otomatikte 4.4 lt/100 km olarak açıklanıyor. İspanya'da virajlı dağ yollarında kullandığımız yeni 320d, eskisinden daha konforlu sürüş özellikleri sunmasına rağmen, virajlarda yana yatmayarak güvenli karakterinden ödün vermedi. Direksiyon sistemi de eskisinden biraz daha yumuşak olmasına rağmen sportif bir sert-

lik sunuyor ve direkt tepkileriyle de otomobil kullanmayı zevk haline getiriyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzıman normal sürüş konumunda sarsıntısız vites geçişlerine sahip. Spor konumdaysa bu manuel vites değişimi tercih edildiğinde vites geçişlerini biraz daha fazla hissettiriyor. Bu durum kesinlikle konforsuzluk yaratan bir durum değil.

### **Merak uyandıran 328i**

Yeni 3 Serisi'nin en dikkat çekici motoru organizasyonun ikinci günü kullandığımız kırmızı renkli 328i'de. Bu otomobilde 2.8 litrelik, 6 silindirlili bir motor olduğunu düşünüyorsanız, yanılıyorsunuz. Çünkü araçta 2.0 litrelik, çift girişli (twin scroll) turboya sahip, direkt benzin enjeksiyonlu, 4 silindirlili bir motor bulunuyor. 5000





d/d'de 245 HP güç üreten bu motorun 350 Nm'lik torku 1250 d/d gibi çok düşük bir devirde ortaya çıkıyor ve 5000 d/d'ye kadar süreklilik arz ediyor. 8 ileri şanzımanla birlikte görev yapan bu motor esnek karakteri ile ara hızlanmaları keyif haline getiriyor. 6.1 saniyelik 0-100 km/s değeri ile performans olarak eski dönemlerin 6 silindirli 328i'lerinin önünde olan bu otomobilin bizce tek eksiği eski 6 silindirli 328i'lerin sportif motor ve egzoz sesi. Pistte ve otoyolda kullandığımız otomobilin içeri hafif rüzgar sesi aldığını da belirtelim.

### Sonuç

BMW için sportif ve sürüş zevki veren otomobiller adeta bir gelenek. Yeni 3 Serisi de bu geleneğe sadık kalınarak geliştirilmiş. Kullandığım araçlardan 320d, makul bir performans ile düşük tüketimi başarılı şekilde harmanlıyor. 328i ise düşük silindir hacminden büyük güç ve performans elde ederek yüzleri güldürüyor. Her iki versiyonda da yol tutuş çok iyi. Eksikleri ise ortak: Arka taraftaki diz mesafeleri ve motor sesleri. Hem 320d hem de 328i 2012 yılının Şubat ayının ikinci yarısında Türkiye yollarına çıkacak.



**DİNGİL MESAFESİ 50 MM ARTMIŞ. ARKA KOLTUKLARDA DİZ MESAFESİNDEKİ İYİLEŞME İSE 15 MM. SAFT TÜNELİ HER ZAMANKİ GİBİ YÜKSELTİ OLUŞTURUYOR.**



**ÖN KOLTUKLAR SPORTİF YAN YÜKSELTİLERE SAHİP. VİTES TOPUZU JOYSTICK TARZINDA. KAPI İÇİ EŞYA GÖZLERİ GENİŞ VE KULLANIŞLI.**





BMW

320d

328i

## Fabrika verileri

|                                    |   |                                   |
|------------------------------------|---|-----------------------------------|
| Motor: .....                       | 1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel..... | 1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbo |
| Şanzıman: .....                    | 8 ileri otomatik.....                       | 8 ileri otomatik                  |
| Maksimum güç: .....                | 184 HP @ 4000 d/d.....                      | 245 HP @ 5000-6500 d/d            |
| Maksimum tork: .....               | 380 Nm @ 1750-2750 d/d.....                 | 350 Nm @ 1250-4800 d/d            |
| Maksimum hız: .....                | 230 km/s.....                               | 250 km/s                          |
| 0-100 km/s: .....                  | 7.6 sn.....                                 | 6.1 sn                            |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): .....    | 4264 / 1811 / 1429 mm.....                  | 4264 / 1811 / 1429 mm             |
| Bagaj hacmi: .....                 | 480 lt.....                                 | 480 lt                            |
| Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): ..... | 5.4 / 3.9 / 4.4 lt /100 km.....             | 8.2 / 5.2 / 6.3 lt/100 km         |
| Satışa sunulma: .....              | Şubat 2012.....                             | Şubat 2012                        |

- + Direksiyon hissi, yol tutuş, tüketim
- Motor sesi

117 g/km **B**

- + Direksiyon, performans
- Motor sesi daha sportif olmalı

147 g/km **C**



# 30 PATENTLİ YENİ MOTOR

Nissan'ın başarılı kompakt crossover modeli Qashqai, yeni 1.6 litrelik dizel motora kavuşuyor. 230 milyon Euro tutarında yatırımla geliştirilen ve 30'dan fazla patente sahip olan yeni motoru İspanya'nın Malaga şehrinde kullandık.

**Yazı: Emre Anamur/Malaga-Ispanya**  
**Fotoğraflar: Nissan Medya**





Nissan'ın son dönemde en çok ilgi gören ve başarılı satış rakamlarına ulaşan modeli Qashqai, sunacağı yeni dizel motoruyla yine adından çok söz ettireceğe benziyor. 2.0 dCi'nin yerini alacak olan yeni Pure Drive 1.6 dCi; düşük yakıt tüketimi, düşük karbon-dioksit salınımı, bunlara karşın düşük devirde elde ettiği 320 Nm'lik torkuyla dikkat çekiyor.

### Satışı 1 milyonu geçti

Üretimi 2006 yılının son aylarında İngiltere'deki Sunderland fabrikasında başlayan Qashqai, o günden bu yana 1 milyon adedin üzerinde satılmış. Bu satışın yüzde 80'inin Nissan'a yeni müşteri kazandırmış olması da marka için çok önemli bir istatistik. Qashqai ürün gamına 2008'in sonbaharında eklenen Qashqai+2 modeli de yedi kişilik iç mekânıyla kalabalık ailelere hitap ediyor. 2010 yılının ilkbaharında makyajlanan Nissan Qashqai, Dualis adıyla ABD pazarında da satılıyor.

### “Downsizing” ürünü

Bildiğiniz gibi otomobil üreticile-



**QASHQAI'NİN İÇ MEKANI ERGONOMİK KUMANDA BİRİMLERİ VE KOLAY OKUNAN GÖSTERGELERDEN OLUŞUYOR. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK SAYISI YETERLİ.**

ri, gerek yasalarla düzenlenen katı emisyon kuralları gerek gelişen çevre duyarlılığı gerekse rekabet koşullarının bir sonucu olarak, üretilen maksimum güç ve torktan taviz vermeden, motorlarının silindir hacimlerinde küçülmeye gitmeye, bunun sonucunda da daha düşük yakıt tüketimi ve emisyon elde etmeye başladı-

lar. İşte Qashqai'nin yeni motoru olan 1.6 dCi de bu "downsizing" anlayışının bir ürünü. 2.0 dCi'nin yerini alacak olan bu motor, ondan 20 HP daha az güç üretiyor (130 HP) ama maksimum torku onunla aynı: 320 Nm. Öte yandan, yeni motor 2.0 dCi'den yüzde 24 oranında daha düşük yakıt tüketiyor (4.5 lt/100 km). Karbondiok-

sit salınımı ise 155 g/km yerine 119 g/km. Elbette Stop/Start sistemi ve enerji geri kazanım sisteminin bu sonuçlara etkisi büyük. Denk karşılaştırma yapmak için 2.0 dCi manuel 4x2'yi ele aldığımızda, otomobilin maksimum hızı 4 km/s daha düşük, 0-100 km/s hızlanması ise 0.8 saniye daha kötü. Fiyatı henüz açıklanmamış olsa da, en azından Türkiye için konuşursak, vergi avantajı sayesinde 2.0 dCi'den daha düşük olacağı kesin. Kısacası, genel olarak bakıldığında, yeni motorun avantajlarının dezavantajlarından çok daha fazla olduğu açıkça görülüyor.

### Malaga'da kullandık

Renault-Nissan ittifakının bir ürünü olan ve hiç kuşkusuz ilerleyen dönemde Nissan'ın diğer modellerinin yanı sıra Renault modellerinde de göreceğimiz Pure Drive 1.6 dCi motoru, Qashqai üzerinde Malaga ve çevresinde kullanma fırsatı bulduk. İlk çalıştırma anında dizel olduğunu belli eden ama ısındıkça ve hız art-

tıkça sessizleşen motor, düşük devirde elde edilen 320 Nm'lik torkun yardımıyla başarılı bir çekiş sunuyor. İlk hızlanmada 1498 kg boş ağırlığa sahip Qashqai'yi taşımakta zorlanmayan motorun 6 ileri manuel şanzımanla uyumu iyi. Vites kolu ergonomik ve vitesler yolları net. Ancak bu motor da, otomatik ya da CVT şanzıman seçeneği sunulmayacak olması önemli bir handikap. Ara hızlanma gerektiren sollamalarda ve rampalarda hızın düştüğü anlarda bile çekiş son derece başarılı. Düşük yakıt tüketimi ve emisyonda etkili olan Stop/Start sistemi hızlı ve sorunsuz çalışıyor. Siste-



**360 DERECE ÇEVRE KAMERASI İLK KEZ BİR KOMPAKT ARAÇTA YER ALIYOR. ARACI KUŞ BAKIŞI GÖRDÜĞÜNÜZ İÇİN PARK MANEVRALARI ARTIK ÇOCUK OYUNCAĞI.**





mi kapatma imkânı da sunulmuş. Ortalama 4.5 lt/100 km'lik tüketim değeri, bu araca sahip olacak Nissan müşterilerini memnun edecektir. 119 g/km'lik (Emisyon tablosunda "B" harfine denk geliyor) emisyonun ise çevreye daha az zarar verme konusunda başarılı bir değer olduğunu belirtelim.

### AVM ilk kez C segmentinde

Qashqai'nin yeni motorunu kullan-

mak için gittiğimiz Malaga'da yeni bir donanımla da karşılaştık: Around View Monitor (AVM). 360 derecelik çevre kamerası olarak tanımlayabileceğimiz bu sistem dünyada ilk kez 2007 yılında Japonya'da satılan Nissan Elgrand modelinde kullanıldı. Biz ilk kez Nissan markalarından olan Infiniti'nin EX ve FX modellerinde kullanmıştık. 10 km/s hıza kadar çalışan sistem, aracın etrafına dağıtılmış dört kameranın görüntüleri-

ni birleştiriyor ve size aracın etrafını 360 derece kuş bakışı olarak görüntülüyor. Bu sayede tüm manevralarınızı güvenli bir biçimde yapabiliyorsunuz. Sistem 2012'de opsiyonel olarak sunulmaya başlanacak. Böylece Nissan Qashqai, AVM sistemine sahip olan ilk C sınıfı modeli oldu. Lansmanda aldığımız bir diğer haber ise, 2012 yılında 1.6 litrelik 117 HP benzinli motora CVT şanzıman seçeneğinin eklenmesi oldu.

### Eli daha da kuvvetlenecek

Qashqai, Türkiye'de kompakt crossover'lar arasında en fazla tercih edilen modeller arasında başı çekiyor. Yeni 1.6 dCi motor, hem Qashqai hem de Qashqai+2'de yer alacak ve yüksek torkunun yanı sıra düşük yakıt tüketimiyle dikkat çekecek. 1598 cc olmasının yaratacağı vergi avantajı da onu 2.0 dCi'nin karşısında albenili kılacak. Otomatik şanzıman sunmaması şimdilik tek dezavantajı.



### Nissan Qashqai 1.6 dCi 4x2

#### Fabrika verileri

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Motor:                         | 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel |
| Şanzıman:                      | 6 ileri manuel                         |
| Maksimum güç:                  | 130 HP @ 4000 d/d                      |
| Maksimum tork:                 | 320 Nm @ 1750 d/d                      |
| Maksimum hız:                  | 190 km/s                               |
| 0-100 km/s:                    | 10.3 sn                                |
| Boyutlar (uz./gen./yük.):      | 4330 / 1780 / 1615 mm                  |
| Bagaj hacmi:                   | 410-860 lt                             |
| Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): | 5.5 / 3.9 / 4.5 lt/100 km              |
| Satışa sunulma tarihi:         | 2012'nin ikinci yarısı                 |

- + Motor hacmi düşük, 320 Nm tork, tüketim, emisyon
- Otomatik şanzıman seçeneği yok

119 g/km

B



# TAKİP EDİLECEKSİNİZ

Yeni Opel Astra GTC, biraz Alfa modellerini de andıran arka tasarımıyla öne çıkıyor. Bu otomobile sahip olduğunuzda, bu güzel arka tasarımın tadını çıkarmak için, yolda sizi takip etmek isteyen çok olacak.

**Yazı: Emre Anamur/Palma de Mallorca-Ispanya**

**Fotoğraflar: Opel Medya**





Yeni Astra jenerasyonu 3 kapılı hatchback karoserine kavuştu. Coupe görünümlü tasarımıyla dikkat çeken yeni Astra GTC'nin 1.6 litre turbo benzinli motora sahip versiyonunu İspanya'nın turistik adası Palma de Mallorca'da kullandık.

### 2005'ten beri 400.000 GTC

Opel Astra GTC 2005'ten bu yana üretiliyor ve bugüne kadar Avrupa pazarında 400.000 adet Astra GTC satılmış durumda. Yeni Astra ailesine baktığımızda ise 22 ayda 350.000 adet 5 kapılı yeni Astra satıldığını görüyoruz. Station karoserli yeni Astra Sports Tourer ise 10 ayda 100.000 adetlik satışa ulaşmış durumda. Astra, 2011 yılında Avrupa pazarında en çok satan üçüncü C segmenti araç konumunda bulunuyor. Astra Sports Tourer ise, Avrupa'da segmentinde en çok satılan station karoserli model. Yeni Astra GTC, Eylül 2011'de düzenlenen Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Opel Tasarım Direktörü Mark Adams yönetiminde geliştirilmesinde Frank Miller'ın Sin City adlı filminden esinlenildiği belirtilen otomobil,



**GTC'NİN ÖN KONSOLU  
ASTRA AİLESİNİN DİĞER  
ÜYELERİYLE AYNİ.  
START&STOP SİSTEMİ  
YAKIT TÜKETİMİNİ  
DÜŞÜRÜYOR.**





2008'de Insignia modeliyle başlayıp Astra, Meriva, Corsa, Zafira Tourer ve Ampera ile devam eden yeni tasarım anlayışının en yeni temsilcisi olarak yollara çıkacak.

### Arka tasarım çok şık

Ön tasarımında güncel 5 kapılı Astra HB ile benzer bir ifadesi bulunan Astra GTC, farklılığını yandan ve arkadan bakıldığında ortaya koyuyor. Profil tasarımında kapı kolu bölgesinden doğup stop lambasına kadar giden çizgi sadece bu modelde var ve sportif görünümü pekiştiriyor. Benzer biçimde, Astra ailesinde sadece GTC'de olan iki unsur ise yeni anten ve yeni kapı kolu. GTC'ye arkadan baktığınızda ise, bir Alfa'yı andıran güzel bir tasarıma şahit oluyorsunuz. Bu bölümde de bir yenilik gözüme çarptı: Otomobilin bagaj kapaklarını açmak için, logonun alt kısmına bastırmanız gerekiyor. Bunu bize biri söylemese bulamazdık doğrusu. Türkiye'de AVM girişlerindeki kontrollerde bagajı açacak olan görevlilere kolaylık diliyorum.

### Ön aks Insignia OPC'den

Astra HB altyapısını kullanan ve Flexride şasiye sahip olan Astra

GTC'nin ön aksında Insignia OPC için geliştirilen HiperStrut'a yer verilmiş. Bu sistemin otomobile virajda ekstra güç, direksiyon hareketlerinde kararlılık ve hız kazandırdığı ifade ediliyor. Arkada ise Opel modellerinden alışık olduğumuz Watt sistemi bulunuyor. Astra HB'ye göre dingil mesafesi 10 mm arttırılan (2695 mm) GTC'nin ön iz mesafesi (1584 mm) 40 mm, arka iz mesafesi ise (1588 mm) 30 mm daha fazla. Bunlar da, zaten iyi olan Astra HB'nin yol tutuşunu GTC için daha da iyileştiren etkenler. Flexride şaside, diğer Astra modellerindeki gibi Normal, Tour ve Sport olmak üzere üç mod bulunuyor ve süspansiyon ayarınızı buradan yapabiliyorsunuz. Tour en konforlu sürüşü sağlarken, Sport adından da anlaşılacağı gibi en sportif performansı sağlıyor.

### Yeni motor müjdesi

Astra ailesinin diğer versiyonlarından da tanıdığımız; 180 HP güç ve 230 Nm tork üreten, 1.6 litrelik benzinli turbo motor, yüksek devirlerde elde edilen düşük torku nedeniyle açıkçası aracın sportif dış görünümünün ve başarılı yol tutuşunun gerisinde kalıyor. Bunu kaymak asfalta sahip virajlı Mallorca yollarında gör-

**OTOMOBİLİN EN DİKKAT ÇEKİCİ BÖLÜMÜ ARKASI. ALFA MODELLERİNİ ANDIRAN TASARIM LEDLİ STOPLARLA TAMAMLANIYOR.**







dük. Bu sorunu dile getirdiğimiz Astra GTC'den sorumlu mühendis Frank Landgraf bize müjdeyi verdi: 2012 yılında yine 1.6 litrelik ama daha düşük devirde daha yüksek tork elde eden yeni bir motor satışa sunulacak. İşte bu motor, Astra GTC'nin hakkını daha iyi verecektir. Süspansiyon ve yol tutuş bakımından başarılı olan GTC, direksiyon tepkileri ve şanzıman konusunda da sorunsuz. Lansmanda kullandığımız 19 inç'lik lastikler, Türkiye'de 17 ve 18 inç'e inecek, böylece konforsuz bir sürüş sergileme ve çukurlarda balon yapma riski de azalacaktır.

### Şubat'ta Türkiye'de

GTC, Türkiye'de Şubat 2012'de 1.4 litre turbo benzinli motoruyla satışa sunulacak. Standart donanımda Start&Stop sistemine sahip olacak bu model manuel ve otomatik şanzımanla satın alınabilecek. GTC 1.4T 140 HP'nin fiyatı ise 61.198 TL olarak açıklandı. Mayıs ayında ithal edilecek olan 1.6T 180 HP ise sadece manuel şanzımanla satılacak ve fiyatı 64.614 TL olacak. Dizel motorlu 1.7 CDTi'nin de daha sonraki tarihlerde ithal edilebileceği belirtiliyor. Opel Türkiye, ülkemizde bir tam yılda 800-900 adet Astra GTC satmayı hedefliyor.

**BAGAJ KAPAĞINI AÇMAK İÇİN LOGONUN ALT KISMINA BASTIRMANIZ GEREKİYOR. AVM GİRİŞLERİNDE BAGAJI AÇAN GÖREVLİLERE KOLAYLIKLAR DİLİYORUZ. 380 LİTRELİK BAGAJ HACMİ 1165 LT'YE KADAR ÇIKIYOR.**





## Opel Astra GTC 1.6 Turbo

## Fabrika verileri

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Motor:                       | 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli |
| Şanzıman:                    | 6 ileri manuel                              |
| Maksimum güç:                | 180 HP @ 5500 d/d                           |
| Maksimum tork:               | 230 Nm @ 2200-5400 d/d                      |
| Maksimum hız:                | 220 km/s                                    |
| 0-100 km/s:                  | 8.3 sn                                      |
| Boyutlar (uz./gen./yük.):    | 4466 / 1840 / 1482 mm                       |
| Bagaj hacmi:                 | 380-1165 lt                                 |
| Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.): | 9.3 / 5.9 / 7.2 lt/100 km                   |
| Satışa sunulma tarihi:       | 1.4T Şubat 2012, 1.6T Mayıs 2012            |

+ Arka tasarım, yol tutuş, direksiyon tepkileri

- Performans, emisyon

168 g/km

D





# BOT GIYME VAKTİ GELDİ

Tıpkı ayaklarınıza yazın yazlık, kışın da kışlık ayakkabı giymemiz gibi, otomobilimizin lastiklerini de hava koşullarına göre değiştirmemiz gerekiyor ve ülkemizin birçok bölgesinde kış lastiğine geçme vakti geldi. Bu özel dosyamızda, Türkiye pazarında faaliyet gösteren belli başlı lastik markalarının kış lastiklerini bir araya getirdik.



Tüm dünyada trafik kazalarının nedenleri arasında yağmur, kar ve buzlanma üst sıralarda yer alıyor. İstatistiklere göre kazaların yüzde 60'tan fazlasına kış şartları sebep oluyor. Kış mevsiminin daha sert geçtiği dönemlerde ise bu oran daha da yükseliyor. Kış şartlarına uyumlu lastik teknolojisinin bugün ulaştığı nokta sayesinde, dünyanın pek çok ülkesinde karayolları kanunları kış lastiğini takmayı mecburi tutuyor. Kış şartları Türkiye'de de sürücülere zorluyor. Ülkemizde de kazaların nedenleri arasında yağmur, kar ve buz üst sıralarda yer alıyor.

#### Neden kış lastiği kullanmalısınız?

Yaz lastiklerinin yere temas eden yüzeyi +7 dereceden itibaren sertleşir. Bu nedenle ıslak ve soğuk yolda yeterli kavrama sağlamaz. Kış lastikleri ise yapılarındaki doğal kauçuk payları sayesinde düşük ısılarda bile esnekleşirler ve tutuşları artar. Kışın yaz lastikleriyle fren mesafesi uzar, virajda araç merkezkaç kuvvetinin etkisiyle daha fazla dışarıya doğru savrulur, araçlarda önden veya arkadan kaymalar artar. Bu nedenle kış lastiği

kullanılması, sürücü ve sürüş güvenliği açısından büyük önem gösterir. Kış aylarında kaza yapma riski yaz aylarına göre altı kat daha fazladır. Sadece atmosferik koşullar ve yol koşulları göz önüne alınarak elde edilen bu rakama hatalı lastik seçimi dâhil değildir. Karla kaplı bir zeminde 50 km/s hızda standart lastikle fren mesafesi 43 metreyken kış lastiğiyle bu mesafe 35 metreye düşmektedir. Buzlu zeminde ise 30 km/s hızda standart lastikle fren mesafesi 68 metre, kış lastiğiyle ise 57 metredir. Kış lastiklerinin blok desenlerinin üzerinde bulunan derin yivler, lastiğin adeta yere yapışmasını sağlayarak ekstra bir tutunma sağlamaktadır.

#### Kış aylarında dikkat edilmesi gerekenler

Kış sezonunda her zaman dört lastiğiniz de kış lastiği olmalıdır. Kış lastiklerinin Ekim ile Nisan ayları arasında kullanılması tavsiye edilmektedir. Kış lastiği adı gibi kış lastiğidir, yani sadece kar lastiği değildir. Bu yüzden araca takılması için karın yağmasını beklememek gerekir. Kış lastiklerinin üstün tutunma ve kavrama özellikleri, sadece karda buzda değil, ısının +7 dereceye düşmesiyle devreye girer.

#### Bunları unutmayın!

- Lastiklerdeki 3 mm'lik minimum diş derinliği güvenlik sınırı olarak kabul edilmektedir ancak kışın bu derinliğin 4 mm olması gerektiğini unutmayın. Güvenilir bir kavrama, güvenilir durma ve güvenilir hızlanma anlamına gelir.
- Kış lastiklerini seçerken orijinal boyutlara uyun. Geniş tabanlı kış lastiğine yönelmek yanlış bir uygulamadır. Bu tür lastikler özellikle karlı ve buzlu zeminde yola daha az tutunurlar. Yani geniş tabanlı lastik yerine araç üreticisinin uygun göreceği daha dar tabanlı lastik seçimine gidilebilir.
- Yağışlar başladığı için yollarda olan veya oluşabilecek çukurlar lastikler için büyük tehlikedir. Çukurlara ani ve hızlı düşüşlerde lastikler jantla zemin arasında sıkışarak özellikle ynaklarında arızalar meydana gelebilecektir.
- Sulu zeminlere aşırı hızla girildiğinde lastikler kızaklamaya (aquaplaning) maruz kalabilir ve direksiyon hâkimiyeti eksikliğinin bir sonucu olarak araç kontrolden çıkabilir.
- Tekrar kullanmak üzere sökülen ve saklanmak istenen lastikler jantlı ise yatay bir biçimde üst üste, jantsız ise dik muhafaza edilmelidir.



# BRIDGESTONE

Bridgestone, kış lastikleri ürün gamında LM 30 ve LM 25 desenlerine sahip. Bu lastiklerin, Türkiye'nin yol ve iklim koşullarına tam uyum sağladıkları ve sürücülerin beklentilerini de eksiksiz karşıladıkları ifade ediliyor. Kış lastiğinin zorunluluktan öte can güvenliği için büyük önem taşıdığının altını çizen ve emniyet lastiği misyonu ile sürücülere güvenli yolculuklar sunan Bridgestone'un bu özel teknolojisine değinen Brisa Pazarlama Direktörü Zeki Bilsel şöyle konuşuyor: "Biz Bridgestone'u "Emniyet Lastiği" olarak konumladık ve bu yüzden çalışmalarımızda ileri teknoloji kullanıyoruz. CAIS teknolojisi de bunun güzel bir örneği. Yol koşullarına göre ürün geliştirme fırsatı sunan bu teknolojiyi tüm süreçlerimizde kullanıyoruz. Kış lastiklerinde ve diğer tüm ürünlerimizde bu teknolojiyi kullanmamızın amacı sürücülerin rahatlığını ve güvenliğini emniyet altına almak. TÜİK'in yayınladığı kaza istatistikleri raporu-

na göre 2010 yılı içerisinde karlı veya buzlu zeminde ölüm veya yaralanma ile sonuçlanmış kaza adedi maalesef 1171 gibi yüksek bir rakam. Kar yağınca ana haber bültenlerinden takip ettiğimiz kayan araç manzaraları zaten çok şey anlatıyor. Küçük ama çarpıcı bir başka istatistik daha; karlı zeminde, yaz lastikleriyle 50 km/s hızla giden bir aracın fren mesafesi 44 metre iken, kış lastikleriyle bu mesafe 36 metreye kadar düşmektedir. Bu kı-

salan 8 metrelik fren mesafesinin yaklaşık iki binek araç boyuna denk geldiğini hatırlatmak isterim. Bu nedenle kış zeminlerinde kış lastiğinin önemini artık her sürücü fark etmeli".

Bridgestone, lastik geliştirme süreçlerini Orta Avrupa ülkelerinin kış koşullarında yaptığı LM 30 deseni ile karlı ve ıslak zeminde yüksek performans sunuyor. Binek araçlar için ideal bir kış lastiği olma özelliği taşıyan LM 30 çevreci ve ekonomik olması ile de sürücülerin dikkatini çekiyor. Gelişmiş karışımlar ve

sırt deseninde yer alan kanal ve dış dağılımı sayesinde kar ve ıslak zemin performansında fark yaratan LM 30 sportif ve asimetrik desene sahip. Her hava koşulunda mükemmel yol tutuşu ve maksimum kontrol sağlayan bu desen ıslak zeminde sağladığı kısa fren mesafesiyle sürücülere güvenli sürüş imkânı sağlıyor. Bridgestone, kış lastiklerinde yüksek performans ve düşük ses arayanlara ise LM 25 de-



Zeki Bilsel

senini öneriyor. Tüm kış koşullarında, minimum sesle sürüşün keyfini çıkarmak ve aracında kontrol sahibi olmak isteyen, yüksek performanslı araç sahipleri için tasarlanan LM 25, kaygan zeminlerde üstün yol tutuş ve manevra kabiliyeti sunuyor. Yüksek silika katkısı ve teknolojik su tahliye sistemi ile sürüş güvenliği sağlayan LM 25, aşınmaya karşı dirençli sırt ve omuz yapısının yanı sıra çekici yanak tasarımı ile estetik görünüme sahip. LM25 ayrıca araç içi ve dışı olağanüstü sessiz sürüş keyfini de garanti ediyor.





# CONTINENTAL

Continental'ın geliştirdiği ContiWinterContact TS 830, 3D taban blok ve desenlerine, geliştirilen yanak yapısı ve yeni polimer karışımına sahip. Elektronik denge kontrol sistemleri (ESC) ile uyumlu çalışan ilk kış lastiği olma özelliğini taşıyan bu lastiğin tabanı daha iri ve daha fazla sayıda kılcal yarıklara sahip bloklardan oluşuyor. Bu sayede de sorun yaratabilecek zeminlerde maksimum kavrama kenarına sahip olduğu belirtiliyor. ContiWinterContact TS 830'un, omuz böl-

gesinde bulunan kılcal yarıklara sahip küçük bloklar sayesinde, özellikle karlı zeminlerde daha az esneyerek tam kavrama sağladığı ifade ediliyor. Patentli Continental'e ait olan yenilikçi 3D kılcal yarıklar sayesinde

lastiğin son derece yüksek bir direksiyon hakimiyeti sağladığı da verilen bilgiler arasında yer alıyor. Sessizlik konusunda da iddialı olan ContiWinterContact TS 830, yönlü lastik desene sahip. Bu lastik, slalom özelliğinin yanı sıra, yanal kuvvetlerden kurtaran patentli kavrama kenarları sayesinde ESC'yi de destekliyor. Continental markasının ContiWinterContactTMTS 830 P adını verdiği lastik ise yüksek performanslı araçlar için geliştirilmiş.



# GOODYEAR



Goodyear UltraGrip ailesinin en yeni üyesi Ultra Grip 8, Goodyear patentli 3D-BIS (3 Boyutlu Blok Kilitleme Sistemi) Teknolojisi ile geliştirilmiş. "3 Boyutlu Blok Kilitleme Sistemi Teknolojisi; lastik sırtındaki kılcal kanalların yolu sıkıca kavramasını sağlıyor. Goodyear mühendisleri tarafından geliştirilen bu teknolojiyle; yüksek kılcal kanal yoğunluğu sayesinde buzda ve karda ekstra yol tutuş sağlanıyor. Kılcal kanallar, karı ve buzu kavrayan

kenarlar demektir ve yolla temas etmeden önce açılarak yola tutunuyor ve böylece lastiğin yol tutuşu ve çekiş performansı artıyor. Ultra Grip 8, Avrupa'nın önde gelen, bağımsız test ve sertifikasyon kuruluşu Alman TÜV SÜD Automotive tarafından gerçekleştirilen testlerde karlı zeminde 1 metre daha kısa fren mesafesi, karlı zeminde yüzde 5 daha iyi çekiş ve virajlı yollarda yüzde 16 daha iyi suda kızaklama direnci sağlamış.



# LASSA

Lassa'nın binek otomobiller için Snoways Era, Snoways2 Plus ve Iceways olmak üzere üç, 4x4'ler için de Competus Winter adlı lastiği mevcut.

## Snoways Era

Lassa Snoways Era'nın, gelişmiş silikalı özel karışımı ve bu yol koşulları için tasarlanan deseni sayesinde ıslak ve soğuk yol koşullarında daha iyi frenleme, mükemmel kontrol ve çekiş imkanı verdiği belirtiliyor. Snoways Era'nın özel simülasyon programları ile tasarlanan deseni su akışını dengelediği ve özellikle ıslak ve kaygan zeminlerde yol tutuşunu arttırdığı ifade ediliyor. Snoways Era'nın önde çıkan diğer bir özelliğinin ise sadece karla kaplı yollarda değil, sulu kar ve buzla kaplı zeminlerde de yüksek performans göstermesi.

## Snoways2 Plus

Snoways2 Plus, -40 derecede bile esnekliğini koruyan sırt karışımına ve kalın kar tabakalarıyla buz üzerinde tutunma sağlayan derin dişli sırt desenine sahip. Lastik sırtı üzerinde-

ki ince oluklar karda ve çamurda ilave çekiş gücü sağlarken yönlü deseni de ıslak zeminlerde su tahliyesini kolaylaştırır.

## Iceways

Yeni nesil bir kış lastiği olan Iceways, kış şartlarının ağır ve uzun süreli yaşandığı bölgeler için tasarlanmış, çevresel yöndeki altı sıra halinde kar çivisi takmaya uygun özellikte. Kutup bölgesi koşulları göz önüne alınarak geliştirilmiş, dış sırt karışımı sayesinde buzlu ve karlı zeminlerdeki çekiş yeteneği artırılmıştır. Geniş tabanlı sırt ve desen üzerinde yoğun bir şekilde yer alan zig zag şeklindeki lameller sayesinde buzlu zeminde ekstra bir tutunmaya sahip.

## Competus Winter

Competus Winter ise 4x4 ve SUV'lar için geliştirilmiş bir kış lastiği serisi. Competus Winter'ın özellikle "fren mesafesi", "karlı zeminde tutunma" ve "ıslak zeminde kızaklama" gibi konularda öne çıktığı ifade ediliyor.





# MICHELIN

Michelin, satışına 2010 sonunda başlanan yeni Alpin A4 ile birlikte; Primacy Alpin, Pilot Alpin, Latitude Alpin ve Agilis Alpin ile geniş bir yelpazeye sahip.

## Alpin A4

Dördüncü nesil Alpin; şehir içi otomobillerinden, kompakt modellere, MPV'lere ve aile tipi otomobillere kadar çok çeşitli tipte araca hizmet vermek üzere tasarlanmış. Alpin'in, her türlü kış sürüş şartında; yağmurda, karda ya da buzda yol tutuş, lastik ömrü ve enerji verimi bakımından eşsiz performans sunduğu ifade ediliyor. Ayrıca eski nesle göre yüzde 10 daha kolay kalkış ve yüzde 5 daha kısa fren mesafesine sahip.

## Primacy Alpin

Primacy Alpin'in bir önceki nesle göre kış şartlarında daha kısa fren mesafesi ve rakiplerinden yüzde 25 daha uzun ömür sunduğu belirtiliyor. Üst sınıf sedan ve aile tipi otomobiller için tasarlan-

mış olan bu lastikler Michelin'in kış araştırmalarının bir ürünü olan Helio Compound ayçiçek yağı içeriyor. Bu yenilikçi kauçuk karışımı, Primacy ve Pilot Alpin lastiklerinin ıslak ve karlı zeminlerdeki artırılmış performanslarının ardındaki faktör olarak dikkat çektiği ifade ediliyor. Primacy Alpin, Stabiligrip teknolojisi ile daha fazla yol tutuş ve stabilite için iki farklı türden kılcal kanalı birleştirerek karda daha iyi çekiş ve stabilite ve aynı za-

manda yüksek hızda daha güçlü dayanıklılık sunuyor.

## Pilot Alpin

Performanslı araçlar için tasarlanan Michelin Pilot Alpin'in tasarımında, karda daha iyi performans için sırtın iç tarafı daha fazla kılcal kanal ve daha yüksek dolu-boş oranı, kuru zeminde daha iyi performans için de sırtın dış tarafında daha az kılcal kanal ve daha düşük dolu-boş oranı dikkate alınmış. Ayrıca karda daha güçlü çekiş için tasarlanan Değişken Kalınlıkta Kılcal Kanallar ile (VTS – Variable Thickness Sipes), asimetric sırt profilinin her bir yanındaki kılcal kanal genişliği optimize edilmiş. Bu sayede, kılcal kanallar daha çabuk kilitlenerek kuru şartlarda daha iyi yol tutuş sunuyor.

## Latitude Alpin HP

Zorlayıcı talepleri olan araç üreticileri tarafından tavsiye edilen yüksek performans kış lastiği Latitude Alpin HP; Mercedes GL, ML ve R –Serisi ve BMW X5 gibi SUV'lara yönelik bir lastik serisi.



## Yönetici görüşü



Sertan Akcagöz  
Michelin  
Pazarlama ve  
İletişim Direktörü

Kış lastikleriyle ilgili kullanıcıların önemli bir hatası, otomobillerinin sadece çekişin olduğu tekerleklerine kış lastiği takmaktır. Bu yaklaşım, belki zorlu kış şartlarında otomobile hareket kabiliyeti sağlar ama yol tutuş ve fren etkinliği maksimum seviyeye gelmez. Kış lastikleri sadece ön tarafa takılmış önden çekişli bir araçta, arkada dengesizlik oluşur ve aracın savrulma riski artar. Kış lastikleri sadece arka tarafa takılmış arkadan itişli bir araçta, önde dengesizlik oluşur ve virajı döneme riski doğar. Bu nedenle Michelin, aracınızın çekiş sistemi ne olursa olsun, dört tekerleğe birden kış lastiği takılmasını öneriyor.



# YOKOHAMA

Yokohama'nın binek otomobillere yönelik V902 kış lastiği serisi, SUV'lara yönelik olarak ise Geolander I/T serisi bulunuyor.

## V903

Küçük ve orta sınıf ölçekli araçlar için dizayn edilmiş en yeni kış lastiği olan V903'ün 'Groove in Groove' desen yapısı ile üç boyutlu blok duvarı ile ortalanmış kırımlar temas anında zemini destekleyerek mükemmel denge sağladığı ve üç boyutlu blok duvarında yer alan mikro oluklar basınç ve ısıyı dağıtarak dengesiz aşınmayı önlediği belirtiliyor. Ayrıca çok yönlü dişli desen yapısının



## Geolander I/T

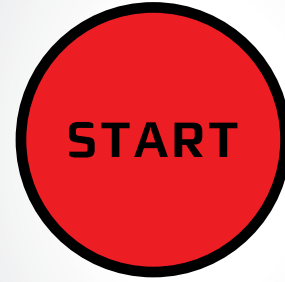
SUV'lar için geliştirilen Geolander I/T'nin buz tutucu hamur sayesinde konforlu sürüşe ek olarak kış koşullarında daha güvenli sürüş sağladığı ifade ediliyor. Lastikteki zigzag orta olukların karı yaydığı ve buna karşılık ek kenarların da buz üzerindeki çekişi iyileştirdiği belirtiliyor. Bu lastiğin 15-18 inçlik muhtelif ebatları mevcut.

## Yönetici görüşü

Toros Kardaş  
Yokohama Genel Müdürü

Kış lastiklerinin özel kauçuk yapısı, ısı değerleri +7°C'nin altına düştüğünde güvenli sürüş imkanı sağlıyor. Sadece kar da değil yağmur, çamur ve hatta buz gibi tüm kaygan zeminlerde yazlık lastiğe göre yüzde 40-50 oranında daha iyi yol tutuş ve frenaj sağlıyor. Karlı zeminlerde daha iyi performans için, lastik basıncını bir miktar arttırmak gerekir.

TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE  
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN



[www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)

# 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, İŞLEMCI,  
ANA EKRAN, YARDIMCI  
EKAN, MİKROFON  
VE KAMERALARDAN  
OLUŞUYOR.**





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

### Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

### Görüntüler yalan söylemez

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

### Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 42 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya 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 77.000'in üzerinde (web + iPad) 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 gözlemlenizle 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.**





# TABU DEVİREN

Range Rover, markanın genç yüzünü de yansıtan Evoque ile kompakt SUV sınıfına güçlü bir giriş yapıyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Birçok kişi tarafından ayrı bir marka gibi algılanan Range Rover, aslında Land Rover'ın, 1972'den beri lüks ve arazi kullanımı birleştiren modellerine verdiği isim. Bu isim geçen zaman zarfında arazi kullanımı, prestij ve lüksle özdeşleşerek haklı bir üne kavuştu. Tabi zaman değişiyor, beklentiler değişiyor. Doğal olarak Range Rover'da da bir takım değişiklikler oluyor. Bu değişikliklerin ilki 2005 yılında tanıtılan Range Rover Sport ile olmuştu ve bu model Range Rover'ın ağırbaşlı imajını sportif yöne taşıma görevini üstlenmişti. 2008'de tanıtılan LRX konsepti ise Range Rover'ın daha genç ve daha ulaşılabilir bir SUV üzerinde çalıştığını gösterdi. Bu model 2011 Cenevre Otomobil Fuarı'nda Evoque adıyla ve seri üretim versiyonu olarak gösterildi. Evoque, markaya yeni müşteriler kazandırma görevinin yanında model gamındaki filo emisyon ortalamasının alta çekilmesi gibi bir göreve de sahip.

### Tasarım ve iç mekan

Güzellik tanımı kişiden kişiye değişkenlik gösteriyor olsa bile



**DERİ KAPLI ÖN KONSOL STİL SAHİBİ. DİNAMİK SÜRÜŞ SEÇENEĞİNDE GÖSTERGE TABLOSU AYDINLATMASI KIRMIZI OLUYOR. ÇEVİRMELİ VİTES KOLU SIRADIŞI.**





**LED'Lİ AYDINLATMALAR  
OTOMOBİLİN GÖRSEL  
SİMGESİ.**



Evoque'u beğenmeyen az sayıda insan çıkacağı gerçek. 3 ve 5 kapılı karoser seçenekleri bulunan otomobilin 4365 mm'lik uzunluğu ve 2660 mm'lik dingil mesafesi neredeyse kompakt hatchback'ler ile aynı. LED'li aydınlatmalar, geniş çamurluklar ve gövde üzerindeki yatay çizgiler otomobile ayırt edici bir görünüm sağlamış. Siyah renkli A, B, C ve D sütunları ise bir Range Rover karakteristiği. Şehrin nabzı sloganına sahip Evoque, sıra dışı detaylara sahip. Eğer otomobile karanlıkta binecekseniz bu sıra dışı detayların ilkinin uzaktan kumandanın kapı açma düğmesine bastığınızda görüyorsunuz. Ayna altından yanan spot aydınlatma yere otomobilin silüetini yansıtarak sıra dışı bir "hoş geldin" seremonisi yapıyor.

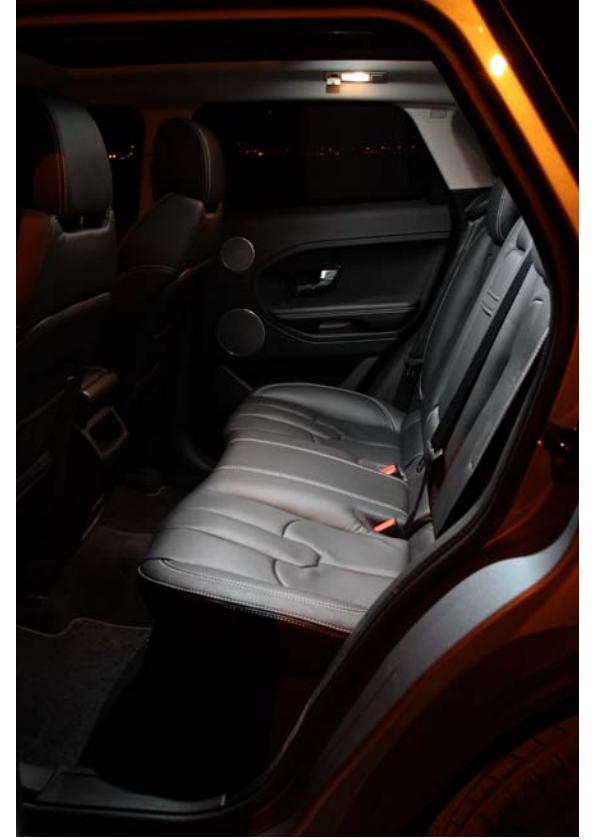
İç mekan da en az dış tasarım kadar sıra dışı detaylara sahip. Otomobile ilk defa binenlerin tepkisi "vites kolu nerede?" sorusu oluyor. Bu otomobilde bir vites topuzu yok. Onun yerine daha önce Jaguar modellerinde kullanılabilecek çevirmeli bir vites kumandası mevcut. Araç çalışmaz halde yuvasında gizlenen bu çevirmeli kumanda start/stop düğmesine basılıp, motor çalıştığında yuvasın-

dan çıkarak kullanıma hazır hale geliyor. Bu dairesel kumandanın altındaysa dinamik, normal, çim-çakıl-kar, çamur ve kum seçeneklerini sunan Terrain Responce sisteminin tuşları var.

Orta konsolda dokunmatik bir ekran var ve buradan navigasyon, müzik sistemi ve kamera sistemine kumanda edebilmek mümkün. Prestige donanım seviyesindeki test aracımızın ön konsolu kaliteli deri ile kaplıydı. Ergonomik açıdan bize sıkıntı yaratmayan otomobilin ön ve arka koltuklarında sunulan diz-baş mesafeleri de gayet iyi.

### **Sürüş özellikleri**

Evoque ülkemizde sadece 2.0 litrelik benzinli motorla satılıyor. Ford rafarlarından alınan 4 silindiri, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor; 240 HP güç ve 340 Nm tork üretiyor. Gücünü 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla dört tekerleğe aktaran otomobil performans yönünden beklentileri fazlasıyla karşılıyor. Test verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 7.45 saniyede tamamlayan Evoque bu yönüyle hızlı hatchback'lere rahatlıkla kafa tutabilir. 400 km'yi bulan kullanımımızda elde ettiğimiz tü-



**DİZ VE BAŞ MESAFESİ  
SORUNSUZ. BAGAJ HACMİ  
BAŞARILI.**





ketim ortalamasıysa 11.8 lt/100 km. Vites değişimleri hızlı olan şanzıman genel olarak konforlu. Ancak zaman zaman özellikle ayak gazdan çekildiğinde ve vites ufalacağı zaman biraz sarsıntı olduğunu eklememiz lazım. Terrain Responce sisteminde özel programlar kapalı konumda ilerlerken süspansiyon sistemi daha yumuşak bir karakterdeyken, dinamik tercih edildiğinde ise süspansiyon biraz sertleşiyor.

Dinamik tercihinde ayrıca gösterge tablosu aydınlatması da kırmızı oluyor. Hassas çalışan direksiyona sahip otomobil, yüksek yapısına rağmen geniş açılı virajlarda tedirginlik vermiyor. Ancak slalom tipinde ağırlık transferinin söz konusu olduğu durumlarda ESP sistemine biraz fazlaca iş düşüyor. Normal kullanımda otolda akarcasına rahat ilerleyen otomobil dinamik kullanım biraz gergin bir kullanım sunuyor ve bunu iç mekanda sarsıntı olarak hissediyorsunuz. Ayrıca şehir içi kullanımda normal kullanımda (özel sürüş programları kapalı) hız tümsekleri, çeşitli oyuk gibi kısa sert darbeler fazlasıyla hissediliyor. Bir Land Rover ve Range Rover'ın en önemli özelliklerinden bi-



**EVOQUE, LRX KONSEPTİNİN YOLA YANSIMASI OLAN BİR OTOMOBİL.**

**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  | --. |
| 0-80 km/s  | --. |
| 0-100 km/s | --. |
| 0-120 km/s | --. |

**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

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

risi görüş açılarıdır. Çünkü tasarımcılar bu otomobilleri arazide kolaylık sağlaması açısından özellikle çok temiz bir ön görüş sağlayacak şekilde dizayn ediyorlar. Arka çapraz görüşü biraz sınırlı olan Evoque'un ön görüşü iyi ama diğer Range Rover'lar gibi kaputun bittiği yerin uç noktasını görmek mümkün değil. Freelander ile çeşitli ortak mekanik parçalara sahip Evoque 25 derecelik yaklaşma, 22 derecelik rampa ve 33 derecelik uzaklaşma açısı, 50 cm'lik su geçiş yeteneği ve başarılı aktarma sistemiyle arazi kullanımında birçok SUV'dan daha üstün.

#### Sonuç

Evoque, insana kendisini özel hissettiren gerçek bir premium otomobil. Süspansiyon konforu konusunda zaman zaman yetersiz kalan araç, performanslı bir motora ve kullanışlı kabine sahip. Pure donanım seviyesinde 70.248 Euro'luk fiyata sahip otomobilin fiyatı Prestige donanımında 82.461 Euro olarak açıklanıyor. Bu bedel biraz yüksek olsa da aracın vergiler hariç fiyatının 38.500 Euro olduğunu hatırlatalım.



**EVOQUE, ARAZİDE GİDEBİLMESİNE RAĞMEN  
KARAKTER OLARAK ŞEHİRLİ BİR OTOMOBİL.**

### Range Rover Evoque 2.0 Si4

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1999 cc, 4 silindirli, direkt benzin enjeksiyon, turbo  
Şanzıman: ..... 6 ileri otomatik  
Maksimum güç: ..... 240 HP @ 5500 d/d  
Maksimum tork: ..... 340 Nm @ 1750 d/d  
Maksimum hız: ..... 217 km/s  
0-100 km/s: ..... 7.6 sn  
Bagaj hacmi: ..... 575-1445 lt  
Boyutlar (uz./gen./yük.): ..... 4365 / 1965 / 1635 mm  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 11.9 / 6.9 / 8.7 lt/100 km  
Baz fiyat: ..... 70.218 Euro

#### Test verileri

##### Hızlanma:

0-50 km/s: ..... 2.6 sn  
0-80 km/s: ..... 5.25 sn  
0-100 km/s: ..... 7.45 sn  
0-120 km/s: ..... 10.45 sn

##### Ara hızlanma:

60-100 km/s (vites D'de): ..... 4.9 sn  
80-120 km/s (vites D'de): ..... 6.4 sn

##### Frenleme:

100-0 km/s: ..... 40.2 m  
80-0 km/s: ..... 25.9 m  
50-0 km/s: ..... 9.3 m

+ Performans, stil, kalite

- Darbeemiş, fiyat

199 g/km

E



# CESUR DİZEL

Peugeot, cesur bir davranış göstererek 508 gamının seri başı olan GT'de, 204 HP gücünde 2.2 litrelik HDi motora yer vermiş.

**Yazı: Tarık Akagün**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





Günümüzde dizel motorlar çok kişiye cazip gelmesine ve üreticilerin dizel motor teknolojileri konusunda atılım yapmalarına rağmen, pek az model gamının en üst seviyesi olarak bir dizel motorlu versiyona rastlanıyor. Bunlardan bir tanesi de Peugeot. Dizel motorlar konusunda başarılı bir geçmişe sahip Peugeot, 508 gamının üst seviyesi olan GT'de 2.2 litrelik, 204 HP gücünde turbo beslemeli bir motora yer vermiş. Ülkemizin vergi mevzuatı nedeniyle talih-siz bir motor olan 2.2 litrelik HDi, yumuşak karakteriyle huzurlu bir kullanım sunuyor. Titanyum turbo pervanesine, düşük sürtünmeli malzemelere ve gelişmiş enjeksiyon sistemine sahip bu motor maksimum gücü olan 204 HP'yi 3500 d/d'de üretirken, 450 Nm'lik maksimum torkunu 2000-2750 d/d arasında sunuyor. Gücünü 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla ön tekerleklere aktaran bu motor, 1540 kg'lık ağırlığa sahip otomobili zorlanmadan taşıyor. Vites geçişleri sarsıntısız. Yaptığımız test ölçümlerinde fabrika verilerine benzer sonuçlar elde ettiğimiz



**ÖN KONSOL GÖZE GERÇEKTEN GÜZEL GÖZÜKÜYOR. KEŞKE İÇ MEKANDA EŞYA GÖZÜ KONUSU UNUTULMASAYMIŞ. ESP VE HEAD-UP EKRAİNİN KUMANDASININ YERLEŞİMİ BAŞARISIZ. GENİŞ VE RAHAT KOKPİTTE MALZEME KALİTESİ İYİ.**



**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  | --. |
| 0-80 km/s  | --. |
| 0-100 km/s | --. |
| 0-120 km/s | --. |

**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

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

miz otomobilin fren performansı ise daha büyük fren disklerine rağmen 35. sayımızda testini yayınladığımız 508'in giriş seviyesi sayılabilecek 1.6 VTi 120 HP'den daha düşük çıktı ve 100-0 km/s testinde fazladan 1 metreye ihtiyaç duydu. 508 GT, diğer 508'lerden daha farklı bir süspansiyon sistemine sahip. Önde çift salıncaklı, arkada çok kollu süspansiyona sahip 508'in amortisörleri doğal olarak diğer versiyonlardan daha sıkı. Virajlı yollardan çekinmeyen otomobil tepkili direksiyonuyla sayesinde de verilen komutlara net şekilde itaat ediyor. Araç otoyol sürüşlerinde de sessiz ve stabil. Dış detay olarak çift egzoz çıkışları ve radyatör ızgarasındaki GT amblemiyle diğer 508'lerden farklılaşan otomobilin iç mekânında kalite hissi yüksek iç mekânı da böyle bir otomobilden bekleneceği gibi son derece geniş. Gerek ön koltuklarda gerekse arka koltukta diz ve baş mesafesi sıkıntısı yok. Ancak eşya gözlerinin yetersizliği ve bazı ergonomi sorunları (ESP, far yükseklik ayarı ve park sensörü kumandalarının gizli kalmış yerleşimleri) üzücü.



**Sonuç**

150.268 TL'lik fiyata sahip 508 GT 2.2 HDİ, sportif gezinti otomobili mantığına uygun bir otomobil. Yani yörü-

cu olmayan hafif bir sportifiğe sahip. Bununla beraber tüketim de (biz 7.8 lt/100 km'lik bir değer elde ettik) fazla sayılmaz.

**Peugeot 508 GT 2.2 HDİ****Fabrika verileri**

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| Motor:                             | 2179 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel |
| Şanzıman:                          | 6 ileri otomatik                       |
| Maksimum güç:                      | 204 HP @ 3500 d/d                      |
| Maksimum tork:                     | 450 Nm @ 2000-2750 d/d                 |
| Maksimum hız:                      | 232 km/s                               |
| 0-100 km/s:                        | 8.2 sn                                 |
| Bagaj hacmi:                       | 472 lt                                 |
| Boyutlar (uz./gen./yük.):          | 4792 / 1920 / 1456 mm                  |
| Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): | 8.1 / 4.7 / 5.7 lt/100 km              |
| Fiyat:                             | 150.268 TL                             |

**Test verileri****Hızlanma:**

|             |          |
|-------------|----------|
| 0-50 km/s:  | 3.0 sn   |
| 0-80 km/s:  | 5.9 sn   |
| 0-100 km/s: | 8.2 sn   |
| 0-120 km/s: | 11.35 sn |

**Ara hızlanma:**

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

**Frenleme:**

|             |        |
|-------------|--------|
| 100-0 km/s: | 39.2 m |
| 80-0 km/s:  | 24.7 m |
| 50-0 km/s:  | 9.5 m  |

+ Konfor, kalite hissi, direksiyon

- Fiyat, eşya gözleri yetersiz

150 g/km

C



# SADE COUPE

Kia Cerato Sedan'ın kardeşi olan coupe karoserli Cerato Koup, adeta "Bana bir sade kahve" diyerek sipariş verir gibi istenecek bir "sade coupe". Bunda da tasarımının, iç mekânının, performansının ve fiyatının "sade" olması etkili.

**Yazı: Emre Anamur**

**Videolu test ölçümleri: Tarık Akagün**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





Avrupa'da Cerato Koup, ABD pazarında ise Forte Koup adıyla yollarda olan otomobil, şu anki görünümüne 2009 yılının sonunda kavuştu. Günümüzün popüler tanımlaması olan "coupe görünümlü" ifadesinden uzak, gerçek bir coupe olan iki kapılı Cerato Koup, gösterişsiz ama şık ve sportif tasarımıyla beğenimizi kazandı. Otomobilin sert çizgi ya da köşelerden çok, yumuşak ve yuvarlak hatlı görünümü, yollarda fazla dikkat çekmemesinin yanı sıra gözleri de yormuyor. 4480 mm uzunluğa sahip otomobilin dingil mesafesi 2650 mm. 1765 mm'lik genişlik ve 1400 mm'lik yükseklik, sportif tasarımı destekliyor. 17 inç'lik jantların tasarımı güzel. Bir coupe'de olması gerektiği gibi, Cerato Koup'un camlarında çerçeve bulunmuyor.

### İç mekân kullanışlı

Sportif bir coupe'den daha çok bir aile otomobili görünümüne sahip ön konsol kardeşi Cerato Sedan'dan alınmış. Trip (yol bilgisayarı) butonu hariç ergonomik bir sorunun yaşanmadığı kokpitte, direksiyon simidinin ta-



**OTOMOBİLİN KOKPİTİNDE DİREKSİYONUN ARKASINDA KALAN "TRIP" BUTONU HARİÇ ERGONOMİK SORUN BULUNMUYOR. KIRMIZI ÇERÇEVELİ GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. "ESP OFF" BUTONU, FAR YÜKSEKLİK AYARI VE REOSTA'NIN YANINDA.**

sarımı güzel ve koltuklar da rahat. Supervision adı verilen göstergeler rahat okunuyor. Kırmızı renkli çerçevesi sportifliğe gönderme yapıyor. Malzeme olarak sert plastik tercih edilmiş. Ön konsolun üst kısmında yumuşak doku görünümü sağlayan bir kaplama var. Böylece en azından görüntü kurtarılmış. Kapı içindeki bir kısım ise

kumaş kaplı. Otomobil, eşya gözü ve bardaklık konusunda bir coupe otomobilden beklenenleri aşıyor. Kapı içi cepleri bile bir coupe'den beklenmeyecek kadar geniş. Dikiz aynaları yeterli büyüklükte. Sürücüyü kısıtlayacak bir görüş açısı sorunu da yaşanmıyor. Bagaj kapağının sadece anahtardaki butona basarak ya da sü-

rücü koltuğunun zeminindeki kol çekilerek açılabilmesi kimine göre güvenli, kimine göre ise konforlu olmayan bir özellik. Ama bagaj kapağının içinde tutamak olmaması herkese göre bir dezavantaj. 440 litrelik bagaj hacmi ise beklentileri fazlasıyla karşılıyor. Arka koltuğa geçiş, her coupe otomobilde olduğu gibi biraz zah-

**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-otodergisi**

www.otomobil.com.tr

**Hızlanma Süre (sn)**

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

**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

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

metli. Arka koltukta her ne kadar üç emniyet kemeri olsa da, bu kısımda ancak iki yetişkinin oturabileceği alan var. Zaten iki kafalık olması da bu tezimizi destekliyor.

### **Motorun performansı düşük**

Otomobilde 1.6 litrelik benzinli motor bulunuyor. 124 HP güç ve 156 Nm tork üreten ve sessiz çalışan bu motor, test aracımızda 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Fabrika verilerine göre 190 km/s maksimum hıza çıkan ve 0-100 km/s hızlanmasını 10.3 saniyede tamamlayan otomobilin ortalama yakıt tüketimi 6.7 lt/100 km. Videolu test ölçümlerimizde otomobili 0'dan 100 km/s'ye

10 saniyede çıkardık. Ara hızlanmalarda ise 60-100 km/s (4./5. vites-te) 9.2/15.2 sn ve 80-120 km/s (5./6. viteste): 12.9/21.3 sn değerler elde ettik. Bu değerler, özellikle sollamaları biraz sıkıntılı kılıyor. Cerato Koup 100-0 km/s fren testimizde 42.5 metrede durdu ki bu değer son derece uzun. Yüksek devirde elde edilen düşük tork, otomobilin çekişindeki sorunların başlıca sorumlusu. Ancak sa-



## Kia Cerato Koup

## Fabrika verileri

|                                |                                      |
|--------------------------------|--------------------------------------|
| Motor:                         | 1591 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli |
| Şanzıman:                      | 6 ileri manuel                       |
| Maksimum güç:                  | 124 HP @ 6300 d/d                    |
| Maksimum tork:                 | 156 Nm @ 4200 d/d                    |
| Maksimum hız:                  | 190 km/s                             |
| 0-100 km/s:                    | 10.3 sn                              |
| Boyutlar (uz./gen./yük.):      | 4480 / 1765 / 1400 mm                |
| Bagaj hacmi:                   | 440 lt                               |
| Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): | 8.7 / 5.5 / 6.7 lt/100 km            |
| Fiyat (Manuel / Otomatik):     | 52.800 TL / 56.600 TL                |

## Test verileri

## Hızlanma:

|             |         |
|-------------|---------|
| 0-50 km/s:  | 3.5 sn  |
| 0-80 km/s:  | 6.8 sn  |
| 0-100 km/s: | 10.0 sn |
| 0-120 km/s: | 13.6 sn |

## Ara hızlanma:

|                              |              |
|------------------------------|--------------|
| 60-100 km/s (4./5. viteste): | 9.2/15.2 sn  |
| 80-120 km/s (5./6. viteste): | 12.9/21.3 sn |

## Frenleme:

|             |        |
|-------------|--------|
| 100-0 km/s: | 42.5 m |
| 80-0 km/s:  | 26.5 m |
| 50-0 km/s:  | 10.3 m |

+ Tasarım, donanım, eşya gözleri, ergonomi, bagaj hacmi

- Performans, fren mesafesi, sert süspansiyon, emisyon

156 g/km

D

kin bir kullanım tercih edecek sürücüler, standart kullanımda bir sorun yaşamayacaklardır. Şanzıman oranları, düşük yakıt tüketimi amaçlanarak düzenlenmiş. Bu da performans düşüklüğündeki ikinci neden olarak gösterilebilir. Sert ayarlı süspansiyon sistemi, 17 inç'lik jantlarla birleşince darbeleri kabine yansıtan bir yapı yaratıyor. Tasarımının güzel olduğunu

söylediğimiz direksiyonun tepkileri çok da hızlı değil.

**Fiyatı 52.800 TL**

Kia Cerato Koup Türkiye'de tek motor ve donanımla satılıyor. Donanımın hayli zengin olduğunu söyleyebiliriz. Manuel şanzımanlı versiyonun fiyatı 52.800 TL iken, otomatik vitesli versiyon 56.600 TL'lik etikete sahip.





**ŞİMDİ  
ANLATACAK  
DAHA ÇOK ŞEY  
VAR!**

**YENİ HONDA CIVIC  
7 OCAK'TA SİZLERLE!**

**TANIŞMAK İÇİN ŞİMDİDEN  
HONDA BAYİLERİNİ ZİYARET EDİN!**



# DENK MÜCADELE

Yepyeni bir model olan Audi Q3 BMW X1'e karşı... İkisi de premium, ikisi de 2.0 lt motorlu, ikisi de turbodizel, ikisi de dört tekerlekten çekişli, ikisi de 177 HP, ikisinin de baz fiyatı yaklaşık 55.000 Euro ve tesadüf eseri ikisi de beyaz!

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümleri: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**FOTOĞRAFLARDA DA ÇOK NET GÖZÜKTÜĞÜ GİBİ; Q3 X1'DEN DAHA KISA VE YÜKSEK. AYRICA Q3'ÜN YERDEN YÜKSEKLİĞİ DE DAHA FAZLA. FOTOĞRAFLARDA GÖRÜLMİYEN DETAY İSE; Q3 X1'DEN DAHA GENİŞ.**



Uzun zamandır bu kadar denk iki otomobili karşı karşıya getirmemiştik. İlk sayfada da yazdığımız gibi, buradaki iki otomobilin neredeyse tüm karşılaştırma parametreleri aynı. Renkleri bile!

### Ailelerinin en küçükleri

Audi Q3, Q ailesinin; BMW X1 ise X ailesinin en küçük modelleri olarak, markalarının crossover ve SUV modellerinin ilk adımını oluşturuyorlar. Q3 yepyeni bir

modelken, X1 2009 yılının sonbaharında yollara çıktı ve makyajlanacağı günler artık çok da uzak değil. Bu nedenle Q3, Start&Stop sistemi, ledli gündüz farları ve stoplar gibi, günümüzde aranan özelliklere sahip, X1'in bunlara sahip olması içinse makyajlanması gerekiyor. Ama X1'in de Q3'e karşı tanınırlık silahı var. O iki yıldır yollarda ve herkes onu tanıyor. Q3 4385 mm uzunluğa, 1831 mm genişliğe ve 1590 mm yüksekliğe sahip. Bu

değerler X1'de sırasıyla 4454, 1798 ve 1545 mm. Bir başka deyişle, Q3 X1'den daha kısa, ama daha geniş ve daha yüksek. Dingil mesafesi konusunda ise Q3 2603 mm, X1 ise 2760 mm'lik değerlere sahip. Yani X1, bu konuda rakibine fark atıyor. Bagaj hacmi konusunda ise 460-1365 litrelik kapasiteyle Q3 önde, X1'in bagaj hacmi 420-1350 lt. Q3'ün önemli bir özelliği ise, X1'den daha geniş ve yüksek bir karosere sahip olmasına kar-

şın 0.32'lik rüzgâr direnç katsayısıyla "sınıf lideri" unvanına sahip olması.

### Güzellik göreceli bir kavram

Karşılaştırmalarımızı objektif değerler üzerine kurmayı tercih ederiz. Örneğin üstteki paragrafta iki aracın boyutlarını ve kapasitelerini size rakamlarla verdik ve karşılaştırmayı objektif olarak yaptık. Bu nedenle tasarım konusunu tamamen siz okuyucularımıza bırakmayı





**Q3'ÜN KOKPİTİ DAHA MODERN AMA X1 DE ŞIK VE İŞLEVSEL. Q3'ÜN MOTORU KONTAKT ANAHTARIYLA ÇALIŞTIRILIRKEN X1'DE START BUTONUNA BASILIYOR.**

tercih ediyoruz. Çünkü aranızdaki bazı otomobil severler Q3'ü, bazıları ise X1'i daha güzel bulabilir. Ve herkesin fikri de kendisi için doğrudur. Bu noktada söyleyebileceğimiz şey, Q3'ün X1'e göre yerden daha yüksek yapısı nedeniyle daha aile aracı tipinde, X1'inse daha alçak ve uzun karoseri nedeniyle daha sportif görüldüğüdür. Öte yandan Q3, daha yeni bir model olduğu için led teknolojisinden hem önde hem de arkada daha fazla yararlanmış ve bu nedenle, özellikle

de gece sürüşlerinde daha modern bir görünüm sunuyor.

### Kokpitlerde kalite yarışı

İki otomobilin kokpiti de, her ne kadar Q5 ve Q7 ile X3, X5 ve X6 ağabeylerindeki kadar olmasa da, premium otomobil algısını yaratacak kadar kaliteli. İki otomobilde de ön konsolun üst kısmı yumuşak, alt kısmı ise sert malzemeye sahip. Q3'ün kapı içinde kumaş kaplı bir bölüm bulunurken, X1'de de kapı





içi kaliteli malzemeye kaplanmış. Q3'ün kokpiti X1'e oranla daha yeni ve modern bir tasarıma sahip. Dört kollu direksiyon simidi şık ve konforlu. Gösterge birimleri rahat okunuyor. Koltuklar rahat. Kumandaların yerleşimi ergonomik. Klima etkin ve hızlı çalışıyor. Ses sistemi X1'in

önüne geçiyor. Buna karşın iç dikiz aynası geri görüşü olumsuz etkiliyor. Yan aynalar ise yeterli büyüklükte. Görüş açıları geniş ve açık. Yaptığımız ölçümlerde Q3'ün arka koltuğunda X1'den 1 cm daha fazla baş mesafesi tespit ettik (95 cm). Buna karşın X1'deki diz mesafesi

Q3'ten 3 cm daha başarılı. BMW X1'in kokpiti oldukça sade bir tasarıma sahip. Sürücü odaklı hazırlanmış iç mekânda üç kollu sportif bir direksiyon simidi bulunuyor. Gösterge birimleri rahat okunuyor. Koltuklar rahat. Kumandaların yerleşimi ergonomik. Sürücü tarafındaki cam

açma-kapama butonları biraz geride kalıyor ve bu nedenle erişmek için kolu dirsekten kırmak gerekiyor. Klima etkin ve hızlı çalışıyor. Ses sistemi başarılı ama Q3'ünki kadar iyi değil. İç dikiz aynası da dahil olmak üzere tüm aynalar yeterli büyüklükte. Görüş açıları geniş







**Q3 (SOL ÜSTTE) ELEKTRONİK EL FRENİNE SAHİP. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK KONUSUNDA SORUN BULUNMUYOR. 7 İLERİ S TRONIC ŞANZIMAN ÇİFT KAVRAMALI VE DİREKSİYONDAN KUMANDALI. X1 İSE (SAĞ ÜSTTE) KLASİK EL FRENİ KOLUNA SAHİP. BU ARAÇTA DA YETERLİ SAYIDA EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK VAR. OTOMATİK ŞANZIMAN 6 İLERİ.**

ve açık. Her iki otomobilin arka koltuğunun zemininde şaft tüneli çıkıntısı var. Bu çıkıntı X1'de Q3'tekinden daha yüksek. İki araçta da arka koltuklar üç yetişkin için tasarlanmış ve bu nedenle üçer emniyet kemeri ve kafalık bulunuyor. Arka koltukların kapı içinde cep olması olumlu. Ama Q3'ün ön koltuklarının sırtlıklarında bulunan cepler X1'de bulunmuyor.

Ön koltuklarda ise eşya gözü ve bardaklık konusunda her iki otomobil de başarılı. Q3'ün ön panelinin üst kısmında 7 inç'lik katlanır renkli ekran bulunuyor. Bu ekran, üç boyutlu grafikleri destekliyor ve Audi'nin şu ana kadarki en gelişmiş MMI sistemine (MMI Navigation Plus) ev sahipliği yapıyor, X1'de ise bu alan eşya gözü olarak kullanılıyor. Orta konsolda

ise her iki otomobilde de ikişer bardaklık ve kapaklı kol dayamaya yer verilmiş. X1'deki bardaklıklardan biri kol dayamanın içine yerleştirilmiş. Kapaklı torpidolar benzer büyüklükte ve ikisi de yeterlidir. X1'de bulunan elektrikli açılır panoramik cam tavan, iç mekânı aydınlık ve ferah kılması bakımından keyifli bir özellik. İki otomobilin iç mekânında da işçili-

ğin üst düzeyde olduğunu belirtelim.

### İkisi de 177 HP

Test araçlarının ikisinde de 2.0 litrelik turbodizel motorlar bulunuyor. İki motor da 177 HP maksimum güç üretiyor. Maksimum torklar ise Q3'te 380 Nm, X1'de ise 350 Nm. İkisi de 1750 d/d'den itibaren alınıyor. Q3'te 7 ileri otomatik, X1'de



**İKİ OTOMOBİL DE 4x4  
OLMASINA KARŞIN ASFALT  
ÖNCELİKLİ GELİŞTİRİLMİŞ. AMA  
HAFİF ARAZİDE SORUNSUZ  
İLERLİYORLAR.**



ise 6 ileri otomatik şanzımana yer verilmiş. X1'in makyajla birlikte 8 ileri otomatik şanzımana kavuşacağını söyleyebiliriz. Performans konusunda; fabrika verilerine göre maksimum hızda X1 1 km/s ile önde (213 km/s), 0-100 km/s hızlanmada ise Q3 0.4 saniye ile önde (8.2 saniye). Ortalama yakıt tüketimi konusunda Q3 5.9 lt/100 km ile 6.2 lt/100 km tüketen

X1'in önünde yer alıyor. Bunda Q3'te yer alan ama X1'de henüz bulunmayan Start&Stop sisteminin etkisi olduğu da bir gerçek. Buna paralel olarak Q3, karbondioksit salınımında da 156 g/km ile, 164 g/km'lik X1'i geçiyor. Ama sonuçta iki otomobilin emisyon değeri D harfiyle ifade ediliyor. Gelelim bizim videolu test ölçümlerimizin sonuçlarına:

Son sayfadaki tablodan ayrıntıları okuyabileceğiniz gibi Audi Q3, 0-50 km/s hızlanma verisi hariç diğer tüm parametrelerde birinci oldu. Q3'ün 0-100 km/s hızlanması 8.15 sn ile fabrika verisine çok yakın bir değer çıkarken X1, testte 8.60 sn'lik bir performans sergiledi ki o da fabrika verisiyle aynı çıktı. Ara hızlanmalarda da Q3 daha başarılıydı. Q3 60-100

km/s ara hızlanmayı 4.6, 80-120 km/s ara hızlanmayı ise 7.1 saniyede tamamlarken X1'de bu değerler 5.2 ve 7.5 sn çıktı. 100-0 km/s fren testinde de; Audi Q3, rakibinden 0.8 metre daha kısa bir mesafede (37.8 m) durmayı başardı.

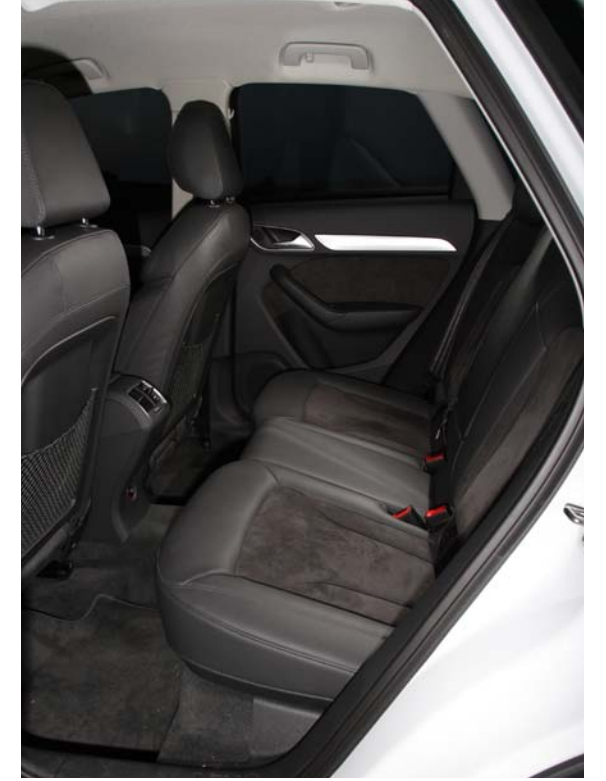
### **Q3 konforlu, X1 sportif**

Test sonuçlarına göre Q3'ün perfor-

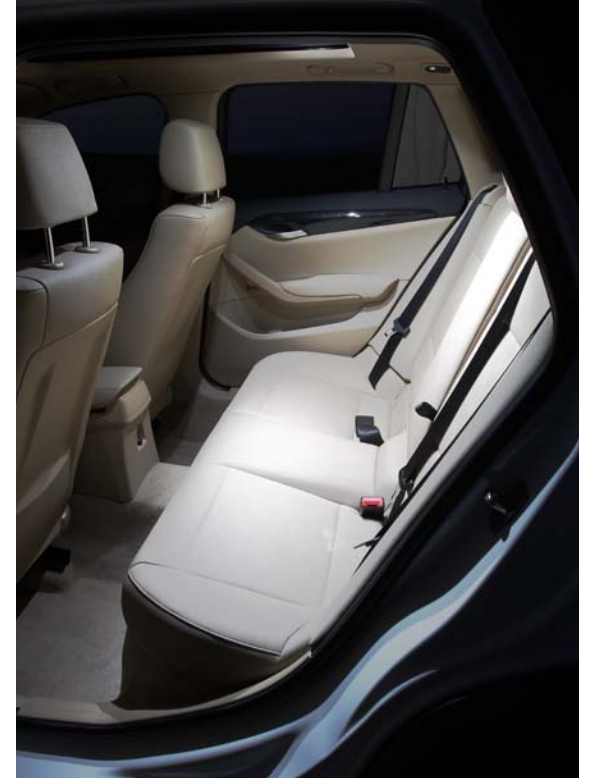




AUDI Q3'ÜN KOLTUKLARI RAHAT. ARKA KOLTUKTA BAŞ MESAFESİ X1'DEN 1 CM DAHA İYİ AMA DİZ MESAFESİ 3 CM DAHA KÖTÜ. ARAÇTA 18 İNÇ'LİK JANTLARA YER VERİLMİŞ. 7 İNÇ'LİK KATLANIR RENKLİ EKRAN, EN GELİŞMİŞ MMI SİSTEMİNE SAHİP. MOTOR 177 HP GÜÇ VE 380 NM TORK ÜRETİYOR. PERFORMANS TESTİMİZDE Q3 X1'İ AZ FARKLA GERİDE BIRAKTI. OTOMOBİLİN BAGAJ HACMİ 460-1365 LİTRE ARASINDA DEĞİŞİYOR.







*BMW X1'İN KOLTUKLARI RAHAT. ARKA KOLTUKTA BAŞ MESAFESİ Q3'TEN 1 CM DAHA KÖTÜ AMA DİZ MESAFESİ 3 CM DAHA İYİ. ARAÇTA 17 İNÇ'LİK JANTLARA YER VERİLMİŞ. SADE TASARIMLI KOKPİTTE, ÖN KONSOLUN ÜST KISMINDA EKSTRA EŞYA GÖZÜ VAR. MOTOR 177 HP GÜÇ VE 350 NM TORK ÜRETİYOR. PERFORMANS TESTİMİZDE X1 Q3'ÜN AZ FARKLA GERİSİNDE KALDI. X1'İN BAGAJI 420-1350 LİTRE ARASINDA DEĞİŞİYOR.*





**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](http://www.otomobil.com.tr)

**Hızlanma Süre (sn)**

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



**AUDI Q3, ARKA TASARIM OLARAK YÜKSEK BİR A1 GİBİ GÖRÜNÜYOR. LEDLİ STOPLAR MODERN BİR HAVA KATIYOR.**

mansı X1'e göre daha iyi çıktı ama bu durum, Q3'ün sürüş özelliklerinin konforlu, X1'in sürüş özelliklerinin ise sportif olmasını değiştirmiyor. Bu hissiyatta, süspansiyon ayarlarının ve direksiyon simitlerinin etkisi büyük. Q3'te sürüş özelliklerini hangi moda getirirseniz getirin konfordan taviz vermeyen bir yapı söz konusu. Hem de Q3'te 18, X1'de ise 17 inç'lik tekerlekler olmasına karşın. Direksiyon simidi için kimileri "fazla yumuşak" tabirini bile kullanabilirler. Ama tepkileri hızlı ve net. Direksiyon arkasındaki kolcuklar ise, genel anlamda konfor odaklı olan sürüş özelliklerine sportiflik katıyor. X1'de ise durum farklı: Sert süspansiyon, üç kollu ve sert direksiyon simidi, alçak oturma konumu ve sürücü odaklı kokpit, sportif sürüş konusunda gerekli her detayı sunuyor. Tek gereklilik, Q3'teki vites kolcuklarını X1'e almak. İki otomobilde de motorlar yüksek devirli kullanımda rahatsız edici

**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.**



### Hızlanma Süre (sn)

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



**BMW X1'İN KENDİNE HAS ARKA TASARIMI SADE. X1, MAKYAJLANINCA DAHA MODERN GÖZÜKECEK.**

(sportif olmayan) gürültüler çıkartıyor ama sakın kullanımda rahatsız edici bir ses duyulmuyor. X1'in direksiyon tepkileri daha net ve hızlı. Yol tutuş konusunda da X1'in rakibini geride bıraktığını söyleyebiliriz. Ancak bu, Q3'ün yol tutuşunun başarısına gölge düşürmemeli. Q3'ün testimizde daha iyi çıkan performansı, kullanım sırasında hissiyat olarak da öne çıkıyor. Sürüşü daha konforlu olan otomobilin daha iyi performans sunması, çok da karşımıza çıkan bir sonuç değil.

### Fiyatlar birbirine yakın

Audi Q3 Türkiye'ye tek bir paket ve onun üzerine eklenebilen çok uzun bir opsiyon listesiyle ithal ediliyor. Otomobilin baz fiyatı 55.588 Euro. Ama bu sayfalarda gördüğünüz Q3'ün fiyatının 76.217 Euro olduğunu söylersek, ekstra donanım listesinin kabarmıklığını fark edebilirsiniz. BMW X1 ise Advanta-



## Audi Q3 2.0 TDI quattro S tronic

## BMW X1 xDrive20d

## Fabrika verileri

|                                |   |  |
|--------------------------------|---|--|
| Motor:                         | 1968 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel... | 1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel |
| Şanzıman:                      | 7 ileri otomatik                          | 6 ileri otomatik                       |
| Maksimum güç:                  | 177 HP @ 4200 d/d                         | 177 HP @ 4000 d/d                      |
| Maksimum tork:                 | 380 Nm @ 1750-2500 d/d                    | 350 Nm @ 1750-3000 d/d                 |
| Maksimum hız:                  | 212 km/s                                  | 213 km/s                               |
| 0-100 km/s:                    | 8.2 sn                                    | 8.6 sn                                 |
| Boyutlar (uz./gen./yük.):      | 4385 / 1831 / 1590 mm                     | 4454 / 1798 / 1545 mm                  |
| Bagaj hacmi:                   | 460-1365 lt                               | 420-1350 lt                            |
| Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): | 7.0 / 5.3 / 5.9 lt/100 km                 | 7.7 / 5.4 / 6.2 lt/100 km              |
| Baz fiyat:                     | 55.588 Euro (Test aracı: 76.217 Euro)     | 54.849 Euro                            |

## Test verileri

## Hızlanma:

|             |         |         |
|-------------|---------|---------|
| 0-50 km/s:  | 2.85 sn | 2.65 sn |
| 0-80 km/s:  | 5.6 sn  | 5.85 sn |
| 0-100 km/s: | 8.15 sn | 8.6 sn  |
| 0-120 km/s: | 11.5 sn | 12.3 sn |

## Ara hızlanma:

|                     |        |        |
|---------------------|--------|--------|
| 60-100 km/s (D'de): | 4.6 sn | 5.2 sn |
| 80-120 km/s (D'de): | 7.1 sn | 7.5 sn |

## Frenleme:

|             |        |        |
|-------------|--------|--------|
| 100-0 km/s: | 37.8 m | 38.6 m |
| 80-0 km/s:  | 24.0 m | 24.9 m |
| 50-0 km/s:  | 9.4 m  | 9.8 m  |

+ Modern tasarım, konforlu sürüş, performans, arkada baş mesafesi

- Opsiyonlarla artan fiyat, dingil mesafesi

156 g/km

D

+ Sportif sürüş, baz fiyat, işçilik, arkada diz mesafesi

- Motor sesi, eskiyen iç mekan tasarımı

164 g/km

D



ge, Comfort, Premium ve M Sport adlı dört pakete sahip. Baz fiyatı 54.849 Euro olan otomobilin en pahalı versiyonu olan M Sport'un etiketi 64.407 Euro. Ama elbette X1'de de bu paketlerin haricinde ekstra donanımlar eklemek mümkün.

## Birinci kim?

Her karşılaştırmanın bir birincisi var mıdır? Bizce durum şu: Her karşılaştırmada, karşılaştırılan otomobillerin üstün ya da zayıf yönleri ortaya çıkıyor ve biz de bunları tek tek, objektif bir biçimde sergiliyoruz. Videolu test yaptı-

ğımız için, zaten performans konusunda her şey gözleriniz önünde gerçekleşiyor. Boyutlar ve bagaj hacmi kriterinde rakamlar konuşuyor. Güzelliğin göreceli olduğunu söylemiştik. O nedenle o kriterin kazananını siz belirliyorsunuz. Fiyatlar ise ortada, bu iki araç arasında o konuda bir birinci yok. Sürüş konusunda ise tüm gerçekleri ortaya serdik. Karar sizin diyeceğiz. Ama bu kararı vermek hiç de kolay olmayacak. Çünkü üç kişilik çekim ekibimizden biri Audi'de, biri BMW'de karar kıldı. Biri de "Kararsız kaldım" dedi.



# HANGI KUCUK SEDAN



**CHEVROLET AVEO SEDAN 1.4 16V LTZ-  
HYUNDAI ACCENT BLUE 1.4 CVVT PRIME**



**M**OTOR KONUSU

ACCENT BLUE'NUN 109 HP'LIK MOTORU DAHA CANLI. AVEO BU KONUDA GERIDE.

**G**UC FARKI HISSEDILIYOR.

AVEO 0-100 KM/S TESTİNDE RAKIBİNİN 1.25 SANİYE GERİSİNDE KALDI.

**A**CCENT BLUE'NUN İC MEKANI

AVEO'YA GÖRE DAHA KALİTELİ DÜRLÜYOR.

**A**VEO'NUN İC MEKANI DAHA GENÇ

ESYA GÖZLERİNİN ZEMİNİNİN LASTİK KAPLI OLMASI GÜZEL BİR DETAY.

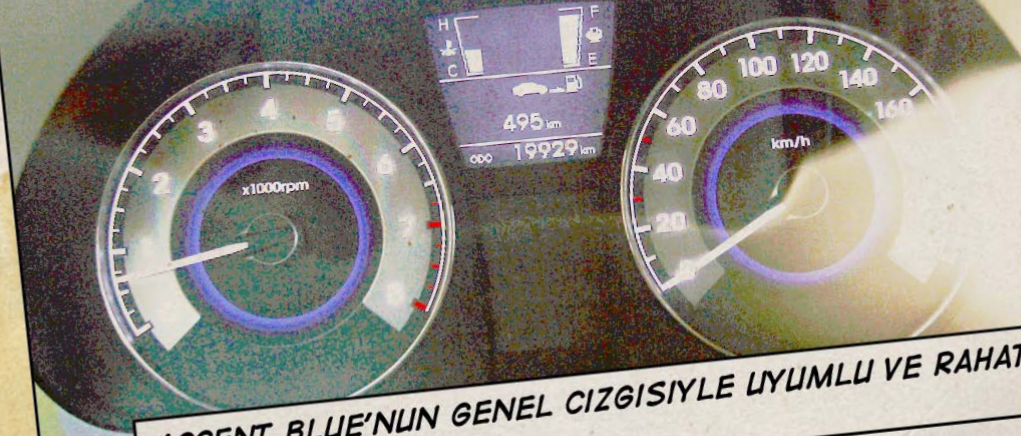


# **E**MRE, ACCENT BLUE'NUN



**BAS MESAFESINI INCELIYOR. BAS  
MESAFELERİ AYNI. DİZ MESAFESİNDE İSE  
ACCENT BLUE 1 CM DAHA İYİ.**



**A**NALOG GOSTERGELER

ACCENT BLUE'NUN GENEL CIZGISIYLE UYUMLU VE RAHAT OKUNUYOR.

**P**ERFORMANS MOTOSIKLETLERIN..

... GERISINDE KALSA DA GOSTERGELER MOTOSIKLET TARZINDA.

**A**CCENT BLUE

BAGAJ HACMI 465 LT.

**A**VEO SEDAN

BAGAJ HACMI 502 LT.



# FREN GUVENLIGI HASSAS KONU



**100 KM/S ILE YAPILAN FRENLEMEDE AVEO 39.6 M'DE DURDU. BU RAKIBINE GORE 1.8 M DAHA IYI BIR SONUC.**

## A RKADA DISK FREN



OLMASI ACCENT BLUE'NUN DAHA KISA MESAFEDE DURMASINA YARDIMCI OLAMADI.

## K AMPANALI ARKA



FRENLERE RAGMEN AVEO'NUN FREN PERFORMANSI DAHA IYI.



# S ONLUC

Chevrolet Aveo Sedan 1.4 16V

Hyundai Accent 1.4 CCVT

## Fabrika verileri

|  |                                 |                                 |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Motor: .....                             | 1398 cc, 4 silindirli, 16V..... | 1396 cc, 4 silindirli, 16V..... |
| Şanzıman: .....                          | 5 ileri manuel.....             | 5 ileri manuel.....             |
| Maksimum güç: .....                      | 100 HP @ 6000 d/d.....          | 109 HP @ 6300 d/d.....          |
| Maksimum tork: .....                     | 130 Nm @ 4000 d/d.....          | 136 Nm @ 5000 d/d.....          |
| Maksimum hız: .....                      | 177 km/s.....                   | 185 km/s.....                   |
| 0-100 km/s: .....                        | 12.2 sn.....                    | 11.5 sn.....                    |
| Bagaj hacmi: .....                       | 502 lt.....                     | 465 lt.....                     |
| Boyutlar (uz./gen./yük.): .....          | 4399 / 1735 / 1517 mm.....      | 4370 / 1700 / 1457 mm.....      |
| Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... | 7.7 / 4.9 / 5.9 lt/100 km.....  | 7.8 / 4.8 / 5.9 lt/100 km.....  |
| Fiyat: .....                             | 34.719 TL.....                  | 40.600 TL.....                  |

+ Frenleme, bagaj, fiyat

+ Performans

- Performans

- Fiyat

139 g/km

C

137 g/km

C

**ACCENT BLUE RAKIBINE GORE DAHA IYI YOL TUTUSA VE DAHA IYI HISLER VEREN KABINE SAHIP. AVEO ISE DAHA IYI FRENLERE, DAHA BÜYÜK BAGAJA VE DAHA IYI FİYATA SAHIP. BURADA AVEO BIRAZ DAHA ONE ÇIKIYOR.**



# TEKERLEKLERE HÜKMETMEK

Nissan Juke 1.6 DIG-T 4x4 modelinde yer alan “Torque Vectoring” sistemini, GT Academy tarafından özel olarak hazırlanan asfalt pistte kullandık.

**Yazı: Emre Anamur/Málaga-İspanya**

**Fotoğraflar: Nissan Medya**

Bir otomobilin motoru ne kadar yüksek güç üretirse üretsün, eğer onu yere iyi aktaramıyorsa ya da bu aktarma sırasında tutunma sorunu yaşıyorsa, hem güvenlik tehlikeye düşer hem de motorun ürettiği güç kaybolur gider. Otomobil üreticileri bu sorunu çeşitli teknolojilerle aşmaktalar. İşte bu teknolojilerden biri de Nissan'ın Torque Vectoring olarak adlandırdığı sistem. Bu sistemi, Nissan GT Academy tarafından Málaga'da bizim için özel olarak hazırlanmış asfalt bir parkurda deneme fırsatı bulduk.

## Kertenkele misali

Torque Vectoring sistemine sahip

bir Nissan Juke 1.6 DIG-T 4x4 otomobille pistte dört tur attık. Bu turlardan ilk ikisini 4x2 modunda, diğer ikisini ise Torque Vectoring'in de devreye girdiği 4x4 modunda gerçekleştirdik. Kısa hızlanmalar, ardından da sert dönüşlerden oluşan parkurda aracı önden çekiş modunda kullanarak attığımız turlarda, motorun ürettiği 190 HP güç ve 240 Nm tork, zaman zaman tekerleklerin yola tutunmasını zorlaştırdı ve biz bunu sürüş tecrübemizle, gaz pedalı ayarlarıyla ve yer yer kontralar vererek çözmek durumunda kaldık ve tur zamanımız olumsuz etkilendi. Son iki turda ise aracı All Mode 4x4-i (Nissan'ın Torque Vec-







**ÖZEL PARKURDAKİ SÜRÜŞÜMÜZ SIRASINDA  
HELİKOPTER KAMERAYLA ÇEKİLEN ÖZEL  
VIDEOYU İZLEMELİK İÇİN BURAYA TIKLAYINIZ**

toring sistemli akıllı dört tekerlekten çekiş modu) moduna aldık ve bununla birlikte Torque Vectoring de devreye girdi. Torque Vectoring sistemi, sert manevralarda otomatik olarak faaliyete geçerek hangi tekerleğe ne kadar tork göndermesi gerektiğini hesaplayıp kertenkele misali yere tutunmamızı sağladı ve sonuç olarak

tur zamanımızda, ölçümler sonucunda tespit edilen bir iyileşme yaşadık. Kısacası aynı otomobili, aynı parkurda, aynı sürücü kullandı, sadece 4x2 ve 4x4 modları değiştirildi ve bu teste katılan her pilot 4x4 modunda attığı turlarda daha iyi derece elde etti. Burada Torque Vectoring sisteminin başarısını kanıtlamış oldu.

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

**START**

**www.otomobil.com.tr**



## **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](http://www.e-otodergi.com) ve aynı şirkete ait olan haber portalı [www.otomobil.com.tr](http://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](http://www.e-otodergi.com) ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) ve [www.testyilligi.com](http://www.testyilligi.com) web sitelerinden yapılmaktadır.

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

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

Önemle duyurulur.



## Ağabeyler hala hızlı

Geçtiğimiz ay Türk otomobil sporları açısından yine özel bir yarışı geride bıraktık. Antalya'nın Kemer bölgesindeki etaplarda düzenlenen Hitit Rallisi'ne yıllardır şampiyonada yolu gözlenen ülkemizin önde gelen pilotlarından Volkan Işık'ın yanı sıra son yılların değişmeyen Avrupa Şampiyonu İtalyan sürücü Luca Rossetti renk kattılar. Gönül bu yarışta son üç sezonun galibi Yağız Avcı'nın da tecrübeli rakipleri ile mücadelede yer almasını istese de Ford ekibi sezonu kapattığı için vuslat başka bahara kaldı.

Hitit Rallisi'nin zirvesi için beklenen çekişmenin Işık ile Rossetti'nin arasında geçeceğini düşünenler tahminlerinde yanılmadı. İlk etaplardan itibaren önce Volkan Işık lastik patlatıp, sonra da Rossetti motor problemi yaşasa da iki tecrübeli isim arasında sorunsuz geçtikleri etaplarda sıkı bir mücadele yaşandı. İlk servis girişi sırasında Volkan Işık'ın motoru normal etapta stop edince, kendisinin derdine Rossetti derman oldu ve rakibini servis girişine kadar arka tampondan iterek getirdi. Benzin otomati-

ği sorunu yaşayan Işık'ın otomobiline İtalyan servis ekibi tarafından gerekli müdahale yapılırken, benzin konulması nedeniyle iddialı rakip kamplar tarafından kendisine itiraz verileceği haberi uçuruldu. Volkan Işık yarıştan ihracına neden olabilecek olası itirazı, son zaman kontrol girişinde karnesini vermeyeceğini söyleyerek önledi ve yarışa devam etti.

Bu sayede yarışı takip eden seyirciler için Rossetti ve Işık arasındaki keyifli çekişme devam etti. Volkan Işık açısından etap zamanlarına ve parkurdaki sürüşüne bakıldığında yine eski şaşalı günlerinden bir eksiği olmadığını fazlasıyla gösterdi. Şampiyonada genç rakiplerini oldukça terleten Ercan Kazaz'ın yanı sıra Volkan Işık ve Serkan Yazıcı da dahil olursa şu an zirvede olan gençler ile ağabeyleri arasında çok keyifli bir mücadele yaşanacağı kesin.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar\_grkn



## WRC'de transferler başladı

**Dünya Ralli Şampiyonası'nın bitiminin ardından transfer piyasası hareketli bir Kasım ayı geçirdi.**

Sebastien Loeb'ün ard arda sekizinci kez zaferiyle noktalanmış şampiyonanın ardından takımlar hız kesmedi ve yeni transferlerini kamuoyuna lanse ettiler. İlk transfer haberi şampiyonanın hiç kuşkusuz en iyi takımı olan Citroen'den geldi. Fransız ekip ezeli rakipleri Ford'un birinci pilotu Mikko Hirvonen ile anlaşmalarını açıklayarak sezonun flaş transferine imza atmış oldu. Fin pilot iki yıllık sözleşmeye imza atarken, yeni takımıyla ilk kez sıcağı sıcağına test sürüşlerine bile başladı. İspanya'daki toprak etaplarında toplam 500 km. yol yaparak yeni otomobili DS3 WRC'yi test eden Hirvonen, yeni otomobilini çok hızlı ve dengeli bulduğunu söylerken adapte olmakta zorlanmadığını söyledi.

Citroen ile bu sezon takımı ile sorunlar yaşadığı bilinen ve mutlu olmadığı gözlenen Sebastien Ogier ise parkurların yeni markası Volkswagen ile anlaşacağını açıkladı. Üç yıllık olan anlaşmada Ogier "Artık

yepyeni bir döneme sayfa açıyorum. 2012'de uzun bir test programımız mevcut ve en iyi biçimde VW Polo R WRC'yi geliştirip 2013'ten itibaren başa oynamayı arzu ediyoruz." açıklamasını yaptı. Fransız pilotun Ford ile anlaşması beklenirken, Malcolm Wilson Ogier'in istediği paranın Jari Latvala'nın üzerinde olduğu için bu anlaşmanın olmasının zor olduğunu açıklamıştı.





# Sezonun son zaferi Webber'in

Red Bull takımının erken şampiyonluğuyla sona eren sezonun kapanış zaferini Mark Webber elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar





Interlagos Pisti'ndeki mücadele-  
nin sıralama turlarında şampiyon pi-  
lotu Sebastian Vettel kariyerinin 30.  
ve bu sezonun 15. pole pozisyonu-  
nu elde etti. Alman pilot bu başarı-  
sıyla bir sezonda en fazla pole pozis-  
yonu elde eden isim olarak F1 tari-  
hine geçmeyi başardı. 27 Kasım Pa-  
zar günü yapılan yarışta ise Sebas-  
tian Vettel'in vites kutusu sorunu ya-  
şayarak yavaşlaması ile liderliği ele  
geçiren takım arkadaşı Mark Web-  
ber, yarış boyunca kendisini baskı  
altında bırakacak bir pilot olmayınca  
Interlagos'daki yarışı galibiyetle ta-  
mamlamayı başardı. Avustralyalı tec-  
rübeli pilot bu galibiyeti ile kendisi  
için sezonun ilk ve tek zaferini elde  
etmiş oldu. Vites kutusu problemi-  
ne rağmen yarışta ikinci olmayı ba-  
şararak ekibinin yöneticilerini dahi  
şaşırtan Sebastian Vettel'in ardın-  
dan podyumun son basamağına se-  
zonu pilotlar şampiyonasında 2. ola-  
rak kapatan McLaren'ın istikrarlı İn-  
giliz pilotu Jenson Button çıktı. Yarışa  
iyi bir start alarak başlayan ve Jenson  
Button'ı da geride bırakarak 3. sıraya  
yükselen Fernando Alonso ise daha



**Sebastian Vettel bu yarışta F1 tarihinin en çok pole pozisyon rekorunu kırdı.**

sonra yanlış lastik seçerek temposu-  
nu kaybetti ve 4. sırada damalı bay-  
rağın altından geçti. Ateşli Brezilya-  
lı seyircilerin desteğinde piste çıkan  
ve 5. sırada geçtiği finişin ardından  
bir de patinaj şovu yapan Massa ta-  
raftarlarına bir anlamda teşekkür et-  
miş oldu. Son yarışlarda özellikle Fe-  
lippe Massa ile sorunlar yaşayan Le-  
wis Hamilton Brezilya'da da geleneği  
bozmayarak ev sahibi rakibi ile bir



**McLaren'ın İngiliz pilotu Jenson Button, üçüncü olarak sezonu 2. sırada noktalandı.**



**Ev sahibi Felipe Massa, Brezilyalı ateşli taraftarlarının desteğinde yarıştı.**





**Fernando Alonso, yanlış lastik seçimi yüzünden podyumdan uzak kaldı.**



**Nico Rosberg yarışı ve sezonu yedinci sırada tamamladı.**

kaç tur süren yakın mücadeleye girdi. Bu sıkı rekabet İngiliz pilotun vitres kutusu problemiyle yarış dışı kalmasıyla son buldu. Force India pilotu Adrian Sutil, Nico Rosberg'in önünde 6. olurken, takım arkadaşı genç İngiliz Paul Di Resta yarışı 8. sırada noktaladı. Sezon sonunda emekliye ayrılması beklenen Williams pilotu Ru-

bens Barrichello evindeki yarışı 14. sırada tamamladı.

#### **Webber: "Kendimi buldum"**

Yarıştaki sezonun son zaferini kazanan Webber, "2012'de bu yıldan daha güçlü bir sezon geçireceğim. Çeşitli sebeplerden dolayı sönük bir başlangıç yaptım. Fakat gelecek yıl



**Alman pilot Adrian Sutil damalı bayrağın altından altıncı sırada geçerek Force India'nın yüzünü güldürdü.**

en iyiyi başarmak için tüm alanları değerlendireceğiz. Çıta en yüksek seviyede olunca, sadece Seb'e bakmıyorum, Jenson, Fernando da var, bunlar en hızlı pilotlar. Bu yarış benim için iyi bir canlandırıcı oldu. RB7

ile sezonu bu şekilde bitirmek güzel. Bunu kış sezonuna taşıyacağım" diyen Webber, biraz dinlenip yeniden kuvvet bulduktan sonra daha güçlü bir şekilde geri döneceğine inandığını söyledi.

#### **Formula1 Brezilya GP'si Genel Klasmanı**

| Sıra..   | Pilot            | Takım                | Zaman       |
|----------|------------------|----------------------|-------------|
| 1.....   | Mark Webber      | Red Bull-Renault     | 1:32:17.434 |
| 2.....   | Sebastian Vettel | Red Bull-Renault     | +16.983     |
| 3.....   | Jenson Button    | McLaren-Mercedes     | +27.638     |
| 4.....   | Fernando Alonso  | Ferrari              | +35.048     |
| 5.....   | Felipe Massa     | Ferrari              | +1:06.733   |
| 6.....   | Adrian Sutil     | Force India-Mercedes | +1 tur      |
| 7.....   | Nico Rosberg     | Mercedes             | +1 tur      |
| 8.....   | Paul Di Resta    | Force India-Mercedes | +1 tur      |
| 9.....   | Kamui Kobayashi  | Sauber-Ferrari       | +1 tur      |
| 10. .... | Vitaly Petrov    | Renault              | +1 tur      |

#### **Sürücüler Şampiyonası**

| Sıra..   | Pilot              | Puan |
|----------|--------------------|------|
| 1.....   | Sebastian Vettel   | 392  |
| 2.....   | Jenson Button      | 270  |
| 3.....   | Mark Webber        | 258  |
| 4.....   | Fernando Alonso    | 257  |
| 5.....   | Lewis Hamilton     | 227  |
| 6.....   | Felipe Massa       | 118  |
| 7.....   | Nico Rosberg       | 89   |
| 8.....   | Michael Schumacher | 76   |
| 9.....   | Adrian Sutil       | 42   |
| 10. .... | Vitaly Petrov      | 37   |

#### **Takımlar Şampiyonası**

| Sıra.. | Takım                | Puan |
|--------|----------------------|------|
| 1..... | Red Bull-Renault     | 650  |
| 2..... | McLaren-Mercedes     | 497  |
| 3..... | Ferrari              | 375  |
| 4..... | Mercedes             | 165  |
| 5..... | Renault              | 73   |
| 6..... | Force India-Mercedes | 69   |
| 7..... | Sauber-Ferrari       | 44   |
| 8..... | Toro Rosso-Ferrari   | 41   |
| 9..... | Williams-Cosworth    | 5    |



# Değişmeyen Şampiyon

Dünya Ralli  
Şampiyonası'nın  
final yarışı olan  
Galler Rallisi'nde  
Sebastien Loeb  
kariyerinin sekizinci  
şampiyonluğunu  
kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



NOKIA  
Connecting People

Caerdydd  
Prifddinas Odegyddolau Cymru

Cardiff  
The Event Capital of Wales



Sezonun son yarışı olan Galler Rallisi öncesinde şampiyonluk potasında 2 sene öncesinde olduğu gibi Sebastien Loeb ve Mikko Hirvonen bulunuyordu. Yarış öncesinde objektiflere sırt sırta poz veren bu iki iddialı pilotun savaşında son gülen bu sene de yine Sebastien Loeb oldu. Bir önceki raundun yapıldığı İspanya Rallisi'nde olduğu gibi ilk günü asfalt, son iki ayağı da toprak etaplarda koşulan yarışa hızlı bir başlangıç yapan Mikko Hirvonen, ilk gün kaza yaparak Ford Fiesta WRC'sinde yaşadığı mekanik arıza ile zafer hayallerine nokta koyunca, Sebastien Loeb daha yarış bitmeden şampiyonluğunu kutlamaya başlamıştı. En yakın rakibinin abandone olması ile sekizinci kez sezonun en büyüğü olan Loeb, buna rağmen temposunu düşürmeyip Ford'un iki numaralı pilotu Latvala ile yarışı kazanmak için kıyasıya bir mücadeleye girişti. Ancak yarışın son günü normal etapta tersten gelen bir seyirci otomobili ile çarpışan Fransız pilot yarış dışı kalınca Jari Latvala geçen sezon Finlandiya'da elde ettiği zaferin ardından bu sezon ilk WRC yarışını kazanmayı ba-



**Ford takımının Finli pilotu Jari Latvala 470 gün aradan sonra Galler Rallisi'nde zafer mutluluğu yaşadı**



**Norveçli Mads Ostberg yarışta ikinci olarak kariyerinin en iyi derecesini elde etti.**



**Mikko Hirvonen bir kez daha şampiyonluğu avucunun içinden kaçırdığı için üzgündü.**



şardı. Ford ile yarışan özel katılımcılardan Mads Ostberg podyuma ikinci sırada çıkarak kariyerinin en iyi şampiyona derecesine imza atarken, son gün MINI ile yarışan Kris Meeke ile giriştiği mücadeleden galip ayrılmayı başaran tecrübeli Henning Solberg de üçüncü oldu.

### Loeb “Yine muhteşem bir sezon geçirdik”

2004 senesinden beri şampiyonlukları rakiplerine kaptırmayan ve bu sezon da mutlu sona ulaşan Sebastien Loeb “Aslında en büyük rakibimiz Mikko Hirvonen’in erken ve dasından sonra daha sakin bir tempoyla sürüp finişe gelebilirdim. Ama normal temponuzun altında sürmeniz hata yapmaya daha çok davetiye çıkardığı için Jari Latvala ile mücadeleye edip kazanarak şampiyonluk kutlaması yapmak istedim. Hedefimize doğru emin adımlarla giderken normal etapta ters yönden bir seyirci otomobili ile yaşadığımız kaza sonucunda ne yazık ki bunu başaramadık. Ancak takım olarak bu sezon da elde ettiğimiz pilotlar ve takımlar şampiyonasındaki zaferlerimizden dolayı çok mutluyuz. Özellikle bu zaferimizi kazanmamı-

zın arkasında yer alan tüm Citroen World Rally Team çalışanlarına şükran borçluyum. Buna inanarak sezona başlamıştık ve bizim için muhteşem bir seneyi daha çifte mutlulukla noktalıyoruz” şeklinde konuştu. Yarışta zafere ulaşan Jari Latvala ise “Gerçekten büyük bir mutluluk içindeyim. 470 gün sonra tekrar podyumun zirvesinde olmak müthiş. Sezonun tamamlamak için müthiş bir zafer oldu.” dedi. Latvala’nın hemen arkasından ikinci olarak WRC’deki en iyi derecesini elde eden Mads Ostberg ise, “Her açıdan zorlu geçen bir sezonun ardından bu ikincilik bizim ve sponsorlarımız için çok önemli idi.” açıklamasını yaptı.

### Sürücüler Şampiyonası

| Sıra..   | Pilot.....            | Puan |
|----------|-----------------------|------|
| 1.....   | Sebastien Loeb .....  | 222  |
| 2.....   | Mikko Hirvonen .....  | 214  |
| 3.....   | Sebastien Ogier ..... | 196  |
| 4.....   | Jari Latvala .....    | 172  |
| 5.....   | Petter Solberg .....  | 110  |
| 6.....   | Mads Ostberg .....    | 88   |
| 7.....   | Matthew Wilson.....   | 63   |
| 8.....   | Dani Sordo .....      | 59   |
| 9.....   | Henning Solberg.....  | 59   |
| 10. .... | Kimi Raikkonen .....  | 34   |



Henning Solberg podyuma üçüncü sırada çıktığı için mutluydu.



MINI pilotu Kris Meeke evindeki yarışta finiş dördüncü sırada geldi.



Matthew Wilson sezonu yedinci sırada noktaladı.



Craig Breen WRC Academy birincisi oldu.

### WRC İngiltere Rallisi Genel Klasmanı

| Sıra.... | Pilot/Co-pilot.....                       | Otomobil.....                | Zaman     |
|----------|---|------------------------------|-----------|
| 1.....   | Jari-Matti Latvala - Miikka Anttila ..... | Ford Fiesta WRC .....        | 3:24:19.0 |
| 2.....   | Mads Ostberg - Jonas Andersson .....      | Ford Fiesta WRC .....        | 3:28:00.0 |
| 3.....   | Henning Solberg - Ilka Minor .....        | Ford Fiesta WRC .....        | 3:31:20.9 |
| 4.....   | Kris Meeke - Paul Nagle MINI John .....   | Cooper Works WRC .....       | 3:31:22.7 |
| 5.....   | Matthew Wilson - Scott Martin.....        | Ford Fiesta WRC .....        | 3:33:05.5 |
| 6.....   | Ott Tanak - Kuldar Sikk .....             | Ford Fiesta WRC .....        | 3:33:45.2 |
| 7.....   | Evgeny Novikov - Denis Giraudet.....      | Ford Fiesta WRC .....        | 3:34:03.5 |
| 8.....   | Dennis Kuipers - Frederic Miclotte .....  | Ford Fiesta WRC .....        | 3:34:28.2 |
| 9.....   | Ken Block - Alex Gelsomino .....          | Ford Fiesta WRC .....        | 3:40:18.5 |
| 10.....  | Armando Araujo - Muguel Ramalho .....     | MINI John Cooper Works WRC.. | 3:41:14.9 |



# Hitit'te ağabeyler resitali

Bu sene Kemer'deki eski WRC etaplarında düzenlenen Hitit Rallisi'nde Ercan Kazaz zafere ulaşmayı başardı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar

GO EMİRE !...  
GO ERCAN !...





Türkiye Ralli Şampiyonası'nda 2011 sezonunun son rallisi olan 38. Hitit Rallisi 19 – 20 Kasım 2011 tarihlerinde kısa adı ANOK olan Ankara Otomobil Kulübü tarafından organize edildi. Daha önce defalarca Antalya'nın Kemer bölgesinde Dünya Ralli Şampiyonası'na ev sahipliği yapan etaplarda iki gün süren rallide ekipler, toplam dokuz toprak özel etapta mücadele ettiler. Bonus Parkur Racing adına yarışan Ercan Kazaz, bu kez Mitsubishi Lancer Evo X ile Emire Cantürk'ün co-pilotluğunda mücadele rallide zafere ulaşmayı başardı. Bu birincilik ayrıca Kazaz'ın yeni co-pilotu Emire Cantürk'ün kariyerindeki ilk genel klasman galibiyeti oldu. Skoda Yüce Auto ve Bonus Parkur Racing desteğinde yarışan Burak Çukurova- Ünal Tezel ise yaşadıkları birkaç teknik soruna rağmen istedikleri zamanları yapamamaları da Skoda Fabia S2000 otomobilleri ile podyuma ikinci sırada çıktılar. Burak Çukurova bu sonuç ile şampiyonayı da pi-



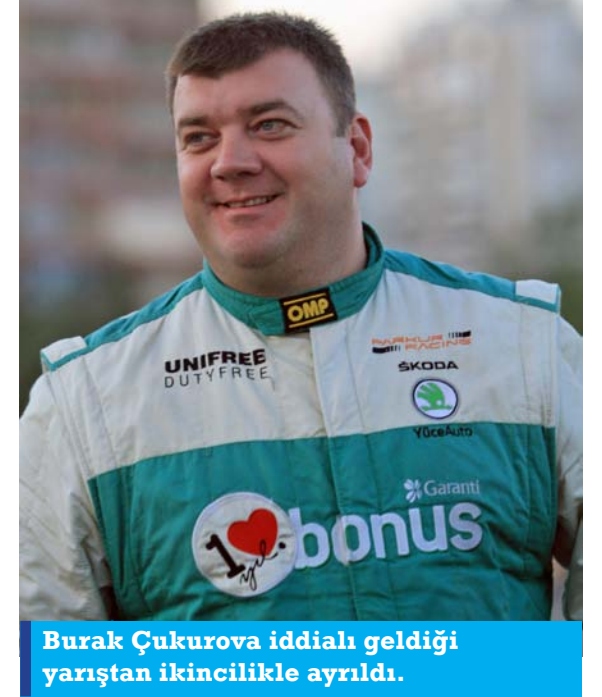
**Burcu Çetinkaya Hitit'te kariyerinin en iyi genel klasman sonucunu aldı.**



**Volkan Işık yine kendine özgü stiliyle gençlere taş çıkarttı.**



**Avrupa Şampiyonu İtalyan pilot Luca Rosetti ralliye renk kattı.**



**Burak Çukurova iddialı geldiği yarıştan ikincilikle ayrıldı.**



**Antalyalı Mehmet Pınarbaşı sınıfında birinciliği elde etti.**

lotlar klasmanında ikinci sırada noktaladı. Sezon ortasında transfer olduğu yeni takımı Bonus Parkur Racing adına start alan Burcu Çetinkaya, özel işleri nedeniyle bu yarışta sağ

koltuğunda Özden Yılmaz ile yarıştı. Çetinkaya, dokuz etap sonunda genel klasman üçüncüsü olarak kariyerinin en başarılı sonucunu elde etti. Rallide Pegasus Racing takımının

desteğiyle klasman dışı misafir pilot olarak yarışan Luca Rossetti – Matteo Chiarocci ikilisi etaplara hızlı bir başlangıç yapsa da yaşadıkları motor arızası sonucunda geri kalan iki





Ankaralı yılların eskitemediği pilot Yağmur Bostancı historic sınıfı birincisi oldu.



Ünal Şenbahar rallide finiş dördüncü sırada ulaştı.



Menderes Okur objektiflere yine güzel görüntüler sundu.

etapta Abarth Grande Punto S2000 otomobillerinden istedikleri gücü alamayarak ilk günü üçüncü sırada tamamladılar. Uzun bir aradan sonra yeniden parkurlara dönerek hayranlarını sevindiren Volkan Işık – Vedat Bostancı ekibi de Peugeot 207 S2000 otomobilleri ile ilk etapta lastik patlatmalarına rağmen İtalyan rakiplerinin yaşadığı sorunla beraber günü lider olarak noktaladı. İkinci sırada ise tecrübeli isim Ercan Kazaz yer alıyordu. Dokuz özel etap sonunda ralliyi lider olarak tamamlayan Volkan Işık da ya-

rışma sonucunda kapalı parka gir-meyerek yarıştan çekildi. Kariyerin-de üç kez Avrupa Ralli Şampiyonlu-ğu yaşayan Luca Rossetti de klasman dışı olarak yarıştığı için 38'inci Hitit Rallisi'nin liderlik podyumuna Ercan Kazaz – Emire Cantürk ikilisi çıktı. Bu sonuçla Bonus Parkur Racing ta-kımı podyumda adeta hat trick yapı-larak mutlu bir yarış geride bırakmış oldu. Klasik otomobiller klasmanın-da ise Yağmur Bostancı zafere ulaş-mayı başardı.

#### Hitit Rallisi Genel Klasmanı

| Sıra..... | Pilot/Co-pilot .....                | Otomobil .....                  | Zaman ..... |
|-----------|-------------------------------------|---------------------------------|-------------|
| 1.....    | Ercan Kazaz – Emire Cantürk .....   | Mitsubishi Lancer EvoX .....    | 1:53:09.4   |
| 2.....    | Burak Çukurova – Ünal Tezel .....   | Skoda Fabia S2000 .....         | 1:54:59.9   |
| 3.....    | Burcu Çetinkaya – Özden Yılmaz..... | Skoda Fabia S2000 .....         | 1:58:14.9   |
| 4.....    | Ünal Şenbahar – Emir Şahin .....    | Abarth Grande Punto S2000 ..... | 1:58:51.8   |
| 5.....    | Hakkı Ağaoğlu – Hakan Uçucu .....   | Mitsubishi Lancer Evo9 .....    | 2:00:27.5   |
| 6.....    | Menderes Okur – Aras Dinçer.....    | Mitsubishi Lancer Evo9.....     | 2:01:57.5   |
| 7.....    | Halim Ateş – Ekrem Aydın.....       | Peugeot 207 S2000 .....         | 2:02:05.0   |
| 8.....    | Nebil Erbil – Onur Ahıskalı .....   | Mitsubishi Lancer Evo9.....     | 2:02:06.7   |
| 9.....    | Sabri Ünver – Ufuk Uluocak .....    | Subaru Impreza STI.....         | 2:07:21.8   |
| 10.....   | Mehmet Pınarbaşı – Bora Yeğin ..... | Fiat Punto R3D.....             | 2:08:45.5   |



# V1 Challenge'ın ilk şampiyonu Burak Çukurova oldu

Bu sezon ilk kez düzenlenen ve oldukça ilgi toplayan V1 Challenge'de mutlu sona Burak Çukurova ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar/İzmir







**Menderes Okur'un attığı 12 takla izleyenlerin yüreğini ağzına getirdi.**



**Fransızların tecrübeli ralli pilotu Simon Jean Joseph kürsüde en üst basamağa çıktı.**

İki yıllık AR-Ge çalışmasının ardından bu sene şampiyonası düzenlenmeye başlanan V1 Challenge'ın ilk şampiyonu Burak Çukurova oldu. İzmir Pınarbaşı Ülkü Yarış Pisti'nde koşulan mücadelede bu kez misafir pilot olarak iki kez Avrupa Şampiyonu olan ünlü Fransız pilot Simon Jean Joseph yer aldı. Ayrıca final yarışında ilk kez 21 Volkicar aynı anda start aldı. Yarışın sıralama turlarında Menderes

Okur takla atarak izleyenleri korkutsa da, bu üzücü olayın ardından İstanbullu pilotun yara almadan araçtan inmesi yüreklere su serpti.

Son yarış öncesinde şampiyonluk potasında olan iki isimden Burak Çukurova ve Dağhan Ünlüdoğan'ın birincilik mücadelesinde gülen taraf ISS Catering destekli aracında yarışan Burak Çukurova oldu. V1 Challenge son ya-

rışını ikinci olarak bitiren ve son yarışta 17 puan elde eden Burak Çukurova, genel klasmanda toplam 108 puanıyla V1 Challenge'ın ilk birincisi oldu. Birincilik mücadelesinin iddialı isimlerinden Dağhan Ünlüdoğan ise yaşadığı elektrik sorunu yüzünden son yarış 6'ncı sırada bitirerek 9 puan kazandı. Tecrübeli pilot, genel klasmanda toplam 98 puanıyla V1 Challenge'ı ikinci sırada bitirdi. V1 Challenge

2011 Organizasyonu'nda üçüncü sırada ise İzmirli genç pilot Can Tolon yer aldı. Oldukça çekişmeli mücadelelerin yaşandığı iki yarışın sonucuna göre V1 Challenge'ın final mücadelesinde zaferin sahibi Fransız misafir pilot Simon Jean Joseph oldu. Kürsüde ikincilik basamağına Burak Çukurova çıkarken, üçüncülüğü ise yılların eskitemediği tecrübeli pist pilotu Ali Başakıncı elde etti.





## Otokros şampiyonası sona erdi

Antalya Motorsporları Kulübü (AMK) tarafından düzenlenen 2011 Türkiye Otokros Şampiyonası'nın beşinci ve son ayağı 12-13 Kasım tarihlerinde koşuldu. Kategori 1'de Sinan Saatçi Fiat Palio ile yarıştı Taner Canbolat ve Eser Tuncay'ın önünde bitirdi. Kategori 2'de Neo Motorspor pilotu Emir Küçükşanlı Ford Fiesta ST ile Renault Clio Ragnotti'li Bülent Gürkan'ın zamanından 0.3 saniye daha iyi bir zaman yaparak podyumun zirvesine çıktı. Kategori 3'te de Eskişehirli genç pilot Buğra Banaz, Mehmet Pınarbaşı'nı saniyenin 0.3 kadar daha iyi bir zamanla geride bırakmayı aşardı. Kategori 4'te birinci olan isim Peugeot 207 S2000'li Halim Ateş olurken, Kategori 5'de Taner Şengezener Impreza'sıyla Mitsubishi'li Evo Maxi ile yarışan Erkan Gural'ın önünde rahat bir birincilik kazandı. Engin Kap da historic sınıfında birinciliği elde etti.

## Burcu Çetinkaya Güney Kıbrıs'taydı

Kısa adı IRC olan Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nın son ayağı olan Güney Kıbrıs Rallisi'nde Burcu Çetinkaya-Çiçek Güney ikilisi start aldılar. Yarışa sezon boyunca yaşadıkları talihsizlikleri sona erdirip şeytanın bacağını kırma hedefiyle başlayan ikili, genel klasmanda 17. sıralara kadar yükselmeyi başardı. Bayan ikili son özel etabı da tamamladıktan sonra teknik bir nedenden dolayı Skoda Fabia S2000 yarış otomobillerinin benzini bitince finişe ulaşamadılar. Burcu Çetinkaya yarışın ardından "Bu sene kariyerimin en zor senesiydi. Kimi zaman ümitsizliğe kapıldığım anlar bile oldu. Fakat bu yarışta yeniden kendime olan güvenim yerine geldi. Çetinkaya'nın co-pilotu Çiçek Güney ise: "Zorlu bir yarıştı ancak bizlere inananlara performansımızı daha da arttırabileceğimizi gösterdiğimiz için mutluyuz. Önümüzdeki yarışta bu grafiği daha da yukarıya taşımayı hedefliyoruz" şeklinde konuştu.



## 19 Ülke İstanbul'da buluştu

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) tarafından MOSTİstanbul (Motorsport Safety Training in İstanbul) adı altında düzenlenen iki günlük "Yarış Güvenliği Eğitim Semineri" 19 ülkeden toplam 150 katılımcıyı ağırladı. İki gün süren eğitime, 19 farklı ülkeden 28 yabancı federasyon temsilcisi katıldı. Eğitimler esnasında, yaklaşık 90 kişilik bir kadro, organizasyonun başarılı şekilde gerçekleşmesi için iki gün boyunca görev yaptı. Eğitimin birinci gününde, ralli sporu üzerinde çalışmalar yapıldı. Günün ikinci kısmında ise katılımcılar, Dünya Ralli Şampiyonası'nın deneme sürüşü etabında, uygulamalı etap güvenliği eğitimine tabi tutuldu. İkinci ve son gün, İstanbul Park F1 pistinde organize edildi. Formula 1 Dünya Şampiyonası'nın direktörü Charlie Whiting'in sunumuyla başlayan günde, pist yarışlarında güvenliğin artırılabilmesi çalışmaları yapıldı.





## Peugeot'dan yeni bir duble

Peugeot 2011 sezonunu yedi yarışta kazandığı altıncı zafer ve dördüncü duble ile ILMC Şampiyonu olarak tamamladı. Çin'deki çekişmeli yarış sonucunda Anthony Davidson ve Sebastien Bourdais Zhuhai'de Franck Montagny ve Stephane Sarrazin'in önünde birinci oldular. Zhuhai'de, 2011 sezonunun son yarışı için strateji fark yaratan unsur oldu. Sebastien Bourdais "Sıcaklık ve pist koşulları dikkate alındığında, tercihlerimizi yarış sırasında adapte ettik. Bu seçim Audi'lerin önünde fark yaratmamızı sağladı." Sebastien Bourdais ve Anthony Davidson baştan sona hızlı bir tempo ile yarışarak sezonun ikinci zaferini kazandılar. Aynı tempoda iki Peugeot yarış sonunu iyi yönettiler ve takipçileri ile arayı yavaş yavaş açtılar. 2011 yılına damgasını vuran yoğun mücadelede olduğu gibi, trafik yönetimi bir kez daha aynen lastiklerin kullanımı gibi bu yarışın anahtarı oldu.



## Raikkonen Formula 1'e geri döndü

F1'e dönüşü hakkında uzun süredir spekülasyonlar yapılan Kimi Raikkonen sonunda beklenen kararını verdi ve Lotus Renault takımı ile iki senelik sözleşme imzaladı. 2007'de Ferrari takımında kariyerinde ilk kez Dünya Şampiyonu olan Finli pilot, son iki sezondur Dünya Ralli Şampiyonası'nda yarışıyordu. Raikkonen gelecek sezon için F1'e geri dönüş için Williams takımıyla görüşme halindeydi. 2001'de başladığı F1 kariyerinde 18 kez podiyumun tepesine çıkan Raikkonen yaptığı açıklamada, "İki yıllık aranın ardından yeniden Formula 1'e dönüyor olmaktan dolayı sevinçliyim. Lotus Renault GP'ye, bana bu fırsatı sunduğu için minnettirim. F1'e olan açlığımın son zamanlarda üstün geldiğini inkar edemezdim. Şu an takımı, gridin önlerine taşımak için önemli bir rol oynamayı heyecanla bekliyorum" açıklamasını yaptı.

## Off-Road sezonu sona erdi

Türkiye Off-Road Şampiyonası'nda 2011 sezonu, Sakarya Otomobil Sporları ve Off-Road Kulübü'nün, 26-27 Kasım tarihleri arasında düzenlediği yarış ile sona erdi. Yarışmada genel klasmanda Ahmet Tınkır – Rafet Yılmaz ikilisi birinci olurken, Güneş Top – Selçuk Akkafa ikilisi ikinci, Himmet Şengül – Muharrem Küçükdemir ekibi sezonun son podiyumunu tamamlayan isim oldular. Ankaralı yarışmacı Hasan Armutçu idari kontrolden geçemediği yarışta start da alamadı. Nihat Keskin de mekanik arıza nedeniyle ilk günü tamamlayamayınca günü sekiz ekip tamamlamış oldu. İkinci günde sekiz ekip, Taraklı ve Sapanca etaplarını ikişer kez geçerek sezona son noktayı koydular. Sınıf1'de Himmet Şengül – Muharrem Küçükdemir ikilisi birinciliğin sahibi olurken, Sınıf2'de ise Güneş Top – Selçuk Akkafa, Sınıf3'te İnci Off-road Takımı'ndan Ahmet Tınkır – Rafet Yılmaz zafere ulaştı.





e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



**TÜM ESKİ SAYILARIMIZA,  
WEB SİTEMİZDEKİ ARŞİV  
BÖLÜMÜNDEN YA DA  
iPad UYGULAMAMIZDAN  
ULAŞABİLİRSİNİZ.  
HER SAYIMIZ HER  
AN YAYINDADIR VE  
İNDİRİLEBİLİR.**

**KASIM 2011 SAYIMIZI,  
5 ARALIK TARİHİNDE  
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE  
WEB'DEN 75.111 KİŞİ,  
iPad'den 2001 KİŞİ  
İNDİRMİŞTİ.**

***e-otodergi***