

WWW.

OCAK 2012

SAYI: 43

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!**

**VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

İlk sürüş: Audi A4 allroad quattro

• PORSCHE 911 CABRIO • MINI COUPE • BMW 528i xDrive • KIA RIO • FORD FOCUS • VOLVO V60 • TOYOTA HILUX

2011 muhasebesi, 2012 müjdesi

Gençken çok da farkında olmadığımız, ama orta yaşa doğru ilerlerken çok hızlı geçtiğini fark etmeye başladığımız bir yıl daha geride kaldı ve 2012'ye adım attık. Yıl değişimlerinde çalışma masamda iki değişiklik olur: Biri bilgisayarımın yanında duran ajandam, biri de dijital cihazların nimetlerinden sonuna kadar yararlandığımız bir çağda olmamıza karşın hala ısrarla kullanmaya devam ettiğim masa takvimim. Ama asıl önemli olan bunların içindekilerdir. Şimdi size 2011 ajandamın ve takvimimin sayfalarında, şirketimiz ve iki yayın organımız olan e-otodergi ve otomobil.com.tr için önemli satır başlarını özetlemek istiyorum. Yıl boyunca bitmek bilmeyen bir koşuşturma içinde sizlere 12 e-otodergi sayısını ücretsiz yayınladık. Her bir dergi için kilometrelerce yol yaptık. Bazen aşırı soğukla, bazen aşırı sıcakla mücadele ettik. Bilgisayar başında geçen uykusuz geceler yaşadık. Ama tüm bu zorluklar, sizlerden gelen tebrik mailleri ve sektörden gelen destekle silinip gitti. 26 Haziran'da yayına giren ücretsiz e-otodergi iPad uygulamamız aracılığıyla sizlerle yenilikçi bir mecrada daha bir araya gelmeye başladık. Öte yandan; otomobil.com.tr cephesinde de çok önemli bir yeniliğe imza attık: 17 Ekim tarihinde sitemiz tasarım, yazılım ve içerik olarak ikinci jenerasyonuna kavuştu. O günden bu yana sitemizin içeriğini her gün yeni haber, test, video ve bize özel videolu testlerle güncelliyoruz.

Peki 2012'de bizi neler bekliyor? İçeriğini açıklamak için erken, ama şunu söyleyebilirim ki yeni bir yayın daha geliyor! Okuyucularımızın ve reklam verenlerimizin 2012'de de yanımızda olmaları umuduyla, hepinize mutlu bir yıl dilerim.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com
www.twitter.com/Emre_Anamur

Renklerin dili

Hayatımız modernleşiyor, peki aynı zamanda renkleniyor mu? Renkler bazıları için çok şey ifade etse de, bazıları için önemsiz birey detaydır. Geçmiş yıllarda trafikte daha cesur renkli otomobiller görme ihtimalimiz daha fazlayken şimdi siyahla beyaz arasına sıkışmış durumdayız. Özellikle sedefli beyaz minimalist, çevreci ve modern bir algı yarattığı için tercih edilirken (ikinci el durumunu ve kiri göstermemeyi saymaya gerek yok), siyah ise seçkin ve ağırbaşlı bir imaj yarattığı için tercih ediliyor.

OYDER'in "Türkiye'nin Otomotiv Müşteri Profili" adlı 2011 yılı müşteri profili araştırmasına göre geçen yıl otomobil alımlarında en fazla tercih edilen renk yaklaşık yüzde 50'lik oranla beyaz olmuş ve bunu yüzde 30'luk oranla siyah takip etmiş. Dünyadaki sıralama benzer olsa da oranlar arasında biraz farklılık var. DuPont'un araştırmasına göre 2011'de dünyada otomobillerde ilk sırayı beyaz-inci beyazı ve gümüş renk yüzde 22'serlik oranla paylaşıyor, devamında yüzde 20 ile siyah, yüzde 13 ile gri ve yüzde 7 ile kırmızı geliyor. PPG'ye göre ise dünyada en çok tercih edilen renk yüzde 21 ile beyazken, siyah ve gümüş yüzde 20'lik oranla ikinciliği paylaşıyorlar. PPG'nin araştırmasına göre tüketicilerin yüzde 40'ı daha geniş renk seçenekleri istediklerini ifade etmişler.

Burada asıl önemli noktalar ise: "Kaç kişi hayal ettiği renkte otomobil kullanıyor?" ve "Hayaller büyük oranda benzerlik gösteriyor mu?"

Renkli ve sağlıklı bir yıl dileklerle.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

Yeni Peugeot 508. Kaliteli zaman.



EURO RSCG İSTANBUL



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 CO₂ emisyon değeri 115 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 4.0 L/100 km'dir.



HABERLER

- 06** Porsche 911 Cabrio
- 08** BMW 6 Serisi Gran Coupe
- 10** Mercedes-Benz SL
- 11** Peugeot 3008 & 5008 e-HDi
- 12** Audi A1 quattro
- 15** Kasım 2011 otomobil satışları
- 19** e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- BİLGİLENDİRME**
- 20** Karbondioksit emisyon değerleri
- İLK SÜRÜŞ İZLENİMİ**
- 21** Audi A4 allroad quattro 3.0 TDI S tronic

FOTOROMAN

- 27** Bir test nasıl yapılıyor?

VIDEOLU TESTLER

- 37** Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 39** MINI Cooper Coupe
- 51** Kia Rio 1.4 CRDi

MAGAZİN

- 57** 2011'de tadı damağımızda kalan otomobiller

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 60** Ford Focus Sedan 1.6 TDCi
- 64** Toyota Hilux 2.5 4x2 Adventure
- 70** Volvo V60 D3 R-Design

- 74** Opel Astra Sports Tourer 1.3 CDTi

FOTO TEST

- 79** Toyota Avensis 1.8 Multidrive S

YASAL UYARI

- 82** e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 83** Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 84** 2011 yılı motorsporları genel değerlendirmesi
- 89** İstanbul Ralli Kupası
- 93** Kısa haberler
- RAPOR**
- 83** e-otodergi okuyucu sayısı



45

VIDEOLU TEST

BMW 528i xDrive



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

OCAK 2012 - SAYI 43

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



Audi Q3. Beklentilerinizden yaratıldı.



Bir SUV, modern hayatın getirdiği tüm beklentileri karşılayabilir mi? Audi Q3'ü tasarlarken hep bu sorunun cevabını aradık. Çarpıcı çizgileri, atletik tasarımı ve ilerici Audi teknolojilerini bir araya getiren sıra dışı kompakt yapısıyla Audi Q3, şehir hayatındaki tüm beklentilerinizi karşılamak için yaratıldı.

Audi Q3'ün hikayesi kısaca böyle. Sizin hikayeniz ne? **#twikaye**
www.twikayeler.com

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv

Audi info (212) 335 04 24, www.audi.com.tr veya www.facebook.com/Auditurkiye

AUDI AG Türkiye distribütörü Doğuş Otomotiv Servis ve Tic. A.Ş.'dir. Audi Q3'ün ortalama CO₂ emisyonu 156-179 g/km, ortalama yakıt tüketimi 5,9-7,7 lt/100 km arası değerlerdedir.

Yeni Porsche 911 Cabrio hazır

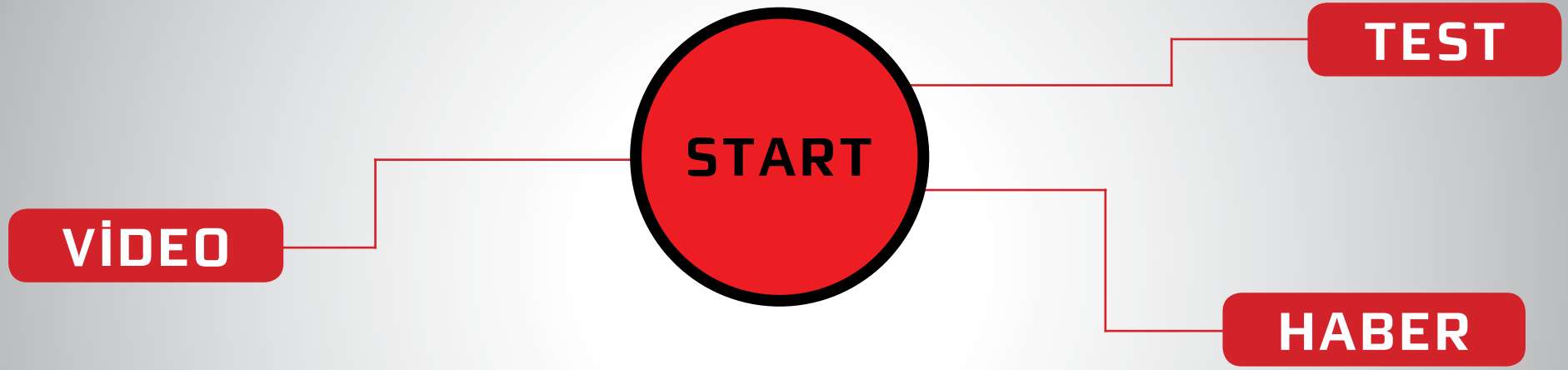
Porsche, kamuoyu gösterimi 9-22 Ocak 2012 tarihleri arasında gerçekleştirilecek Detroit Otomobil Fuarı'nda yapılacak yeni nesil Porsche 911 Cabrio'nun fotoğraflarını basınla paylaştı. 911 Cabrio'nun ilk

etapta Carrera ve Carrera S olmak üzere iki versiyonu bulunacak. Kapsamlı teknik verileri dergi yayına hazırlanmış an belli olmayan otomobillerden 911 Carrera Cabrio'da 350 HP gücünde, 3.4 litrelik, 6 silindirli, direkt

benzin enjeksiyonlu bir motor görev yapacak. S versiyonunun 3.8 litrelik, direkt benzin enjeksiyonlu, 6 silindirli motorunun gücüyle 400 HP olarak açıklanıyor.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

BMW'den CLS ve A7'ye rakip: Gran Coupe



BMW, ezeli rakipleri Mercedes-Benz ve Audi'nin CLS ve A7 modellerine karşı geç de olsa bir ürün çıkardı. 6 Serisi Gran Coupe adını taşıyan otomobil, aslında 5 Serisi Sedan ve Station modellerinin platformunu taşıyor ve dingil mesafesi 6 Serisi Coupe ve Cabrio kardeşlerinden 113 mm daha uzun. 5007 mm uzunluğa, 1894 mm genişliğe ve 1392 mm yüksekliğe sahip olan otomobil, 4 kapılı karosere ve 2+2 kişilik iç mekâna sahip. Haziran ayında yollara çıkması beklenen otomobilde ilk etapta 640d (3.0 lt dizel, 314 HP güç, 630 Nm tork), 640i (3.0 lt benzinli, 320 HP güç, 420 Nm tork) ve 650i (4.4 lt V8, benzinli, 450 HP güç, 650 Nm tork) seçeneklerinin bulunması planlanıyor. İleride M severleri bekleyen müjde ise 560 HP'lik M6 Gran Coupe'nin satışa sunulması olacak.



**LÜKS VE
KALİTELİ İÇ
MEKANILYLA
DİKKAT
ÇEKEN
OTOMOBİL,
2+2 KİŞİLİK
OTURMA
DÜZENİNE
SAHİP.**



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.

Efsane yenilendi

Mercedes-Benz'in 60 yıllık maziye sahip efsanesi SL, 2012 model yılına yenilenerek giriyor. Otomobilin uzunluğu 4612 mm (+50 mm), genişliği 1877 mm (+57 mm) artmış. Bununla birlikte iç mekanda omuz genişliğinin de 37 mm kadar iyileştirildiği ifade ediliyor. Hafif malzemelerle üretimi yapılan SL'in ilk etapta 435

HP güç üreten 4663 cc'lik, V8 silindirli motora sahip SL500 ve 306 HP güç üreten, 3499 cc'lik V6 silindirli motora sahip SL 350 modelleri sunulacak. Eskiye göre 125 kg daha hafif (1785 kg) olan SL 500, 0-100 km/s hızlanmasını 4.6 saniyede tamamli-

yor. Bu değer eskiye göre 0.8 saniye daha başarılı. Eski nesle göre 140 kg daha hafif (1685 kg) olan SL 350 için de benzer bir durum söz konusu ve bu otomobilin 5.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi eskisinden 0.3 saniye daha iyi.



3008 ve 5008'de e-HDi teknolojisi

Peugeot, Stop&Start sistemine sahip 3008 e-HDi ve 5008 e-HDi modellerini Türkiye pazarında satışa sundu. 2011 yılında Peugeot 508 ve yeni Peugeot 308 ile pazara sunulan, Aralık ayında da Peugeot 3008 ve Peugeot 5008 ile sunulmaya başlanan Stop&Start sistemli bu motor seçeneği yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonlarını düşürürken performanstan ödün vermiyor. Şehir içinde yüzde 15'e varan yakıt tasarrufu sağlayan Stop & Start sistemine sahip 3008 ve 5008 e-HDi modellerinde 1.6 litrelik 112 HP gücünde dizel motor bulunuyor. Araçlarda kullanılan Stop&Start sistemi kırmızı ışık-

ta veya benzer bir nedenle otomobil durduğunda motoru otomatik olarak durduruyor ve tekrar hareket etmek istendiğinde ayak freninden çekildiğinde otomatik olarak çalışmasını sağlıyor. 1.6 lt e-HDi 112 HP motor ve Auto6R şanzımanlı 3008 e-HDi 4.7 lt/100 km, 5008 e-HDi ise 5.1 lt/100 km ortalama tüketim değerine sahip. 3008 ve 5008'in karbondioksit salınımları ise sırasıyla 122 g/km ve 132 g/km. Peugeot 3008 e-HDi 112 HP Stop&Start Auto6R fiyatları: Active 64.100 TL, Allure 71.680 TL ve Feline 74.880 TL. Peugeot 5008 e-HDi 112 HP Stop&Start Auto6R fiyatı Premium Pack 69.179 TL.



VOLVO XC60

EN ZORLU KOŞULLARA HÜKMEDİN.

VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD



Audi A1 quattro geliyor



Audi'nin sadece 333 adet üreteceği ve 2012'nin ikinci yarısında satışa sunacağı cep roketi A1 quattro hazır. Otomobilde yer alan 2.0 litrelik, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli TFSI motor 6000 d/d'de 256 HP güç ve 2500-4500 d/d arasında 350 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 5.7 saniyede tamamlayan A1 quattro'nun maksimum hızıysa 245 km/s. Fabrika verilerine göre ortalama tüketim değeriysse 8.6

lt/100 km. 6 ileri çift kavramalı şanzımana sahip otomobil, normal şartlarda gücün büyük bir bölümünü ön tekerleklerle iletirken, ön tekerleklerde tutunma kaybı ortaya çıktığında gücü milisaniyeler içerisinde arka tekerleklerle de yönlendiriyor. Sadece beyaz renkte üretilecek olan otomobil-



de tavan spoyle-ri, kırmızı-siyah detaylara sahip farlar ve 225/35 R18 ebadındaki lastikler göze hoş gelen detaylar arasında yer alıyor.

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Dizel ve 4x4 ASX bayilerde

Mitsubishi'nin kompakt crossover'ı ASX'in 1.8 litre turbodizel motorlu ve 4x4 aktarmalı versiyonu Türkiye'de satışa sunuldu. 1798 cc'lik motor 3500 d/d'de 116 HP güç ve 1750-2250 d/d aralığında 300 Nm maksimum tork üretiyor. 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş motor ASX'i 10.6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırırken, maksimum 185 km'lik hıza çıkartıyor. Start-stop teknolojisine sahip otomobil 100 km mesafede ortalama 5.1 lt motorin tüketiyor. Ortalama CO2 emisyonu ise 134 g/km. Intense donanım seviyesinde sunulan Panoramik cam tavan, tavan rayı, ısıtmalı ön koltuklar, deri döşemeler, anahtarsız çalışma sistemi, 17 inç jantlar, gibi donanımların standart olarak sunulduğu ASX 4x4 1.8 DI-D'nin fiyatı 109.900 TL.



Duster 1.5 dCi 4x2 110 HP satışa sunuluyor

Dacia Duster 1.5 dCi 4x2 şu ana kadar sadece 85 HP'lik motorla satılıyordu. 1.5 dCi 110 HP ise sadece 4x4 versiyonla birlikte satın alınabiliyordu. Dacia'dan yapılan açıklamaya göre artık Duster'ın 4x2 versiyonunda da 110 HP'lik motor tercih edilebilecek. Bu versiyonun fiyatı ise henüz açıklanmadı. Ancak Dacia Duster fiyatının 32.900TL'den başladığını hatırlatalım. Öte yandan; Dacia'nın diğer bir modeli Sandero Stepway 1.5 dCi 70 HP, yer-

ni 1.5dCi 85 HP'ye bırakmaya hazırlanıyor. Dacia Sandero Stepway fiyatları ise 27.550 TL'den başlıyor.



Kia Rio Sedan yollara çıktı

Hatchback karoserle Ekim 2011'de satışa sunulan yeni Kia Rio sedan karosere kavuştu. Yeni Kia Rio Sedan, 1.4 litre benzinli düz / otomatik vites seçeneği ve iki farklı donanım seviyesi ile 36.900 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye'de satışa sunuldu. Kia Tasarım Şefi Peter Schreyer ve ekibi tarafından tasarlanan yeni Rio Sedan, 4365 mm uzunluğa ve 1720 mm genişliğe sahip. B segmentinin (küçük sınıf) en uzun ve geniş araçlarından biri olan yeni Rio Sedan'ın bagaj hacmi ise 389 lt. Bu hacim, arka koltukların öne yatırılmasıyla 923 litreye kadar çıkıyor. Yeni Kia Rio Sedan ülkemizde 1.4 litre benzinli motor ve manuel ile otomatik şanzıman seçenekleriyle satışa sunuldu. Kia'nın Gamma adlı motoru, yeni motor yönetim sistemi yazılımı ve Dual CVVT sayesinde 6300 d/d'de 107 HP güç ve 4200 d/d'de 137 Nm tork üretiyor.



Elektrikli Fluence Z.E.'nin fiyatı açıklandı

Renault Fluence Z.E.'nin Türkiye fiyatı 60.000 TL olarak açıklandı. Kamu kuruluşlarına yapılacak satışın ardından Nisan 2012'den itibaren nihai tüketiciye satışına başlanacak olan otomobile sahip olanlar, ayrıca ayda yaklaşık 100 Euro tutarında bir pil kirası verecekler. Tam şarjla 160 km menzil sunan Fluence Z.E.'nin İstanbul'da çektiğimiz sürüş izlenimi videosuna ulaşmak için BURAYA tıklayınız. Bir karşılaştırma yapmak gerekirse; dizel motorlu Renault Fluence Dynamique 1.5 dCi EDC 110 HP'nin fiyatı 60.500 TL.



Skoda Fabia Greenline dünya rekoru kırdı

Çevreci sürüş ve yakıt ekonomisini teşvik eden sürüş temeline ve tekniklerine dayandırılan Ecowill projesiyle, orta vadede lisanslı ve deneyimli sürücülerin yanı sıra stajyer sürücüler de bir dizi eğitimden geçiriliyorlar. Alman Yol Güvenliği Konseyi eğitmenleri tarafından verilen eğitimlerin ana felsefesini, çevreye duyarlı sürüş ve yakıt tüketiminde minimal değerlere ulaşılması oluşturuyor. Çek Cumhuriyeti'nde düzenlenen eğitimler, 22 sürüş denetmeninin katılımı ve Çek Ulaştırma Bakanlığı temsilcilerinin gözetiminde gerçekleştiriliyor. Avusturyalı Gerhard Plattner, Skoda Fabia Greenline modeliyle yeni bir dünya rekoruna imza attı. Bir depo yakıtla 2008 kilometre kat eden Plattner, 100 kilometrede yaklaşık 2.21 litre yakıt harcadı.



Hyundai i-oniğ Cenevre'de tanıtılacak

Koreli üretici Hyundai, Mart ayında düzenlenecek olan Cenevre Otomobil Fuarı 2012'de sergileyeceği i-oniğ adlı konsept otomobilin teaser fotoğrafını yayınladı. Elbette aracın sadece silüetini görebildiğimiz bu fotoğraf, otomobil hakkında pek de bir bilgi vermiyor. Ancak Hyundai Avru-



pa Tasarım Şefi Thomas Bürkle, "Güçlü kemerli köşeler, i-oniğ'in tasarımını belirliyor. Bu da keskin karakterli çizgiler ile yumuşak ama kaslı özellikler arasında eğlenceli bir kontrast yaratıyor" diyor. Hyundai i-oniğ Concept, markanın Almanya-Rüsselsheim'daki Ar-Ge Merkezi'nde geliştirildi.

Hyundai Elantra Autobest 2012 seçildi

Hyundai Elantra, Autobest 2012 final oylamasında dört rakibini geride bırakarak Autobest 2012 seçildi. Hatırlanacağı gibi, Autobest 2012 oylamasında Chevrolet Aveo, Fiat Panda, Ford Focus, Hyundai Elantra ve Toyota Yaris finale kalmıştı. Bugün açıklanan sonuca göre Hyundai Elantra Autobest 2012 seçildi. Yapılan oylamada otomobillerin aldıkları puanlar ise şöyle: Hyundai Elantra 839, Ford Focus 758, Chevrolet Aveo 744, Fiat Panda 668 ve Toyota Yaris 591 puan. 2011'de Autobest Ödülü'nü Dacia Duster kazanmıştı.



Yeni Continental GT ve GTC V8 hazır

Bentley Continental GT ve GTC'in V8 motorlu yeni versiyonları Detroit Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak. Araçlarda yer verilen yeni 4.0 litrelik, çift turbolu benzinli V8 motor, 6000 d/d'de 500 HP güç ve 1700- 5000 d/d aralığında 660 Nm tork üretiyor. 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, otomobilleri 5.0 saniyenin altında bir sürede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Otomobillerin maksimum hızı ise 290 km/s. Motorun eskisinden daha düşük yakıt tükettiği ve karbondioksit salınımında yüzde 40 oranında azalma sağladığı ifade ediliyor.



Yüzde 12 düşüş oldu

2011 Kasım ayındaki otomobil satışları, bir önceki yılın kasım ayındaki satışlara göre yüzde 12 oranında azalma gösterdi. Kasım ayında 12.403 adedi yerli, 32.194 adedi ise ithal olmak üzere toplam satışlar 44.597 adede düştü. **Yazı: İsa Demir**

Alışlageldiği üzere yılsonlarına doğru genelde otomobil satışları artış gösteriyordu. Ancak 2011 Kasım ayındaki satışlar bir önceki yıla göre ciddi düşüş gösterdi. Bu da insanların ekonomik olarak biraz tedirgin olduklarını ve alımlarını ertelediklerinin gösteriyor.

Kasım ayında 12.403 adet yerli otomobil satıldı. Yılsonuna doğru rakipleriyle iyice arasını açan Renault, satışları azalsa da Kasım ayında 5823 adet satışla yine yerli piyasanın en önde gelen firması oldu. Onun ardından 3060 adet satışla Fiat ve 2193 adet satışla Hyundai geldi.

İthal pazarda üç aydır liderin ismi değişmiyor. Kasım ayında 4531 adet satışla Volkswagen birinci olmayı sürdürdü. Satışları aynı seviyede ilerleyen Ford, 4282 adet satışla ikinci olurken, satışları ciddi oranda düşen Opel yine de 3052 adet satışla üçün-

cü oldu. Kasım ayında en fazla satan modelin ismi ve markası değişti. 2296 adet satışla Ford Fiesta tüm modellerin önüne geçmeyi başardı. Onun ardından 2261 adet satışla Renault Symbol, 2111 adet satışla Renault Fluence ve 2005 adet satışla Fiat Linea geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2010	2011
Ocak	12.594	29.868
Şubat.....	20.651	39.004
Mart	33.958	54.023
Nisan.....	36.549	53.835
Mayıs.....	40.467	56.302
Haziran.....	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	50.061	44.597
Aralık.....		
Toplam.....	410.323	504.208

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1 Volkswagen.....	4531	47.955
2 Ford	4282	50.952
3 Opel.....	3052	42.762
4 Hyundai.....	2275	13.703
5 Chevrolet	1972	19.299
6 Toyota	1768	21.967
7 Nissan.....	1673	15.750
8 BMW	1419	12.320
9 Dacia	1372	14.446
10 ... Peugeot	1168	13.351
11 ... Citroen	1159	12.602
12 ... Mercedes-Benz	1133	10.547
13 ... Audi	1049	10.044
14 ... Renault.....	655	6466
15 ... Kia.....	648	8316
16 ... Skoda	603	6405
17 ... Fiat	564	10.392
18 ... Honda.....	532	5232
19 ... Seat.....	433	5252
20 ... Volvo.....	316	4078
21 ... Land Rover	267	1697
22 ... Geely.....	253	1137
23 ... Mitsubishi.....	214	2721
24 ... Proton	157	980
25 ... MINI.....	125	1387
26 ... Mazda.....	121	1481
27 ... Alfa Romeo.....	90	760
28 ... Jeep	71	834
29 ... Suzuki.....	65	1165
30 ... Tata	48	890

Sıra Marka	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
31 ... Chery	45	1793
32 ... Jaguar	27	145
33 ... Subaru.....	26	731
34 ... SsangYong	25	810
35 ... Porsche.....	25	369
36 ... Lancia	14	159
37 ... Infiniti.....	6	86
38 ... Daihatsu	2	378
39 ... Maserati	2	21
40 ... Ferrari	2	21
41 ... Chrysler.....	2	47
42 ... smart	1	55
43 ... Aston Martin	1	18
44 ... Bentley.....	1	9
45 ... Lada.....	0	10
46 ... Lamborghini	0	4
47 ... Dodge	0	1
Toplam.....	32.194	349.548

Not: Sıralamalar Kasım ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1 Renault.....	5823	73.916
2 Fiat	3060	38.558
3 Hyundai.....	2193	26.494
4 Toyota	942	8666
5 Honda	385	7026
Toplam.....	12.403	154.660



Fiat 500 yine önde

Fiat 500 modeli rakiplerine göre fiyatı biraz yüksek olmasına karşın satışlarda önde gitmeyi başarıyor. Ekim ayında olduğu gibi, Kasım ayında da Avrupa menşeli otomobillerin bu segmentte ilk üçü ele geçirmesi de dikkat çekici bir durum. Fiat 500 19 adet satarken, onun peşinden 14 adet satışla Peugeot 107, 11'er adet satışla Citroen C1 ve Suzuki Alto, 10 adet satışla ise Kia Picanto geldi.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1	Fiat 500	19	269
2	Peugeot 107	14	101
3	Citroen C1	11	208
4	Suzuki Alto	11	231
5	Kia Picanto	10	300

Önyargılar yıkılıyor

Türkiye'de en çok satan otomobil sedan karoserliydi; ancak Ford Fiesta bu tabuyu yıkmaya kararlı görünüyor. Bireysel kullanım amaçlı olduğu kadar firma sahiplerinin de artık filo kapsamında tercih ettiği Fiesta, 2296 adet satışla Kasım'ın lideri oldu. Az bir farkla dahi olsa Renault Symbol 2261 adet satışla ikinciliğe düştü. Bir başka hatchback karoserli Volkswagen Polo, 1344 adetle üçüncü oldu.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1	Ford Fiesta	2.296	20.045
2	Renault Symbol	2.261	32.024
3	Volkswagen Polo	1.344	12.861
4	Hyundai Accent Era	1.100	16.173
5	Hyundai i20 Troy	1.093	10.114
6	Opel Corsa	841	11.193
7	Fiat Albea	821	8.096
8	Renault Clio HB	477	5.316
9	Fiat Grande Punto	449	8.177
10	Chevrolet Aveo Sedan	422	2.822



Fluence devam dedi

Uzun bir aradan sonra Ekim ayında Renault Fluence modeli tekrar liderlik koltuğuna yerleşmişti. Satışları düşse de 2111 adet satan Renault Fluence birinci olurken, onun ardından 2005 adetle Fiat Linea geldi. Fiat Linea modelinde artık dizel rüzgârının azaldığı görülüyor. Opel Astra HB 1440 adet satışla üçüncü olurken, 1122 adet satışla Toyota Corolla dördüncü geldi.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1	Renault Fluence	2.111	25.787
2	Fiat Linea	2.005	27.705
3	Opel Astra HB	1.440	20.248
4	Toyota Corolla	1.122	15.288
5	Hyundai Accent Blue	961	4.051
6	Volkswagen Jetta	951	12.232
7	Ford Focus Sedan	887	14.204
8	Volkswagen Golf	882	8.641
9	Hyundai Elantra	701	2.584
10	Renault Megane HB	690	7.888



Passat önde gidiyor

D segmentinde motor hacmi 1.6 litrenin altında olan model seçeneği fazla olduğundan genel anlamda satışların azalmadığını görüyoruz. BMW 3 Serisi'nde tercihler 1.6 litreye kayarken, Mercedes-Benz C Sınıfı'nın tekrar 1.6 litrelik versiyonu getirilmeye başladı. 1.6 litrelik dizel ünite ise sınıf lideri VW Passat'ın en büyük avantajı oldu.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1 Volkswagen Passat	846.....	9139
2 BMW 3 Serisi	784.....	4248
3 Mercedes-Benz C Sınıfı	604.....	5571
4 Peugeot 508	362.....	2774
5 Opel Insignia	357.....	4437
6 Citroen C5	281.....	3329
7 Ford Mondeo	269.....	2535
8 Renault Latitude	257.....	3154
9 Audi A4	196.....	2172
10 ... Volvo S60	163.....	1480

Mercedes-Benz E Sınıfı gaza bastı

ÖTV oranlarının arttırılması şimdilik E segmentini de etkilememiş gözüküyor. Mercedes-Benz E Sınıfı'nın beğenilen tasarımı satışların iyi gitmesini sağlıyor. 374 adet satarak birçok D segmenti otomobili bile geride bırakan Mercedes-Benz E Sınıfı'nın ardından 261 adet satışla BMW 5 Serisi geldi. Ledli farlarıyla dikkat çeken Audi A6 modeli ise 179 adet satabildi.



E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1 Mercedes-Benz E Sınıfı	374.....	2984
2 BMW 5 Serisi	261.....	3950
3 Audi A6	179.....	728
4 Jaguar XF	24.....	125
5 Volvo S80	18.....	453



S Sınıfı geri döndü

Birkaç aydır liderlik koltuğuna yerleşemeyen Mercedes-Benz S Sınıfı iyi bir satış grafiği yakalayıp geri döndü. Kasım'da 27 adet gibi ciddi bir sayıya ulaşan Mercedes-Benz S Sınıfı'nın arkasından 11 adet satışla Porsche Panamera geldi. Panamera modelinin satışları birçok kişiyi şaşırtan bir şekilde iyi gidiyor. Çünkü Kasım ayında da olduğu gibi Audi A8 ve BMW 7 Serisi'ni bile geride bırakabiliyor.

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1 Mercedes-Benz S Sınıfı	27.....	214
2 Porsche Panamera	11.....	80
3 Audi A8	8.....	122
4 BMW 7 Serisi	7.....	239
5 Jaguar XJ	3.....	20

Motor hacmi ön plana çıkıyor

Firmaların ellerindeki stoklar erimeye başladıkça ÖTV kampanyaları da bitiyor. Bunun sonucunda motor hacmi 1.6 litrenin altındaki modeller artık bu segmentin vazgeçilmez araçları olacak. Dacia Duster, Nissan Juke, Nissan Qashqai ve VW Tiguan bu segmentin en başarılı modellerinden. Chevrolet Captiva'nın satışları ise düşmeye başladı.

**Bayrak Avrupa'ya geçti**

ÖTV oranları arttırılmasına karşın henüz bu segmentte satışların fazla düşmediği görülüyor. Bu da zengin insanların artışları pek umursamadığının bir göstergesi. Land Rover Range Rover Sport modeli 71 adetle lider olurken, bir önceki ayın lideri olan Jeep Grand Cherokee modeli 53 adet satarak ikinci oldu. 23 adet satan Land Rover Discovery üçüncü olurken BMW X5 11 adette kaldı.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1	Dacia Duster	741	6546
2	Nissan Juke	669	4130
3	Chevrolet Captiva	668	6899
4	Nissan Qashqai	599	7551
5	Volkswagen Tiguan	346	3031
6	Hyundai İX35	333	1555
7	Kia Sportage	174	1469
8	Honda CR-V	147	1543
9	L. R. Range Rover Evoque	132	324
10	Audi Q5	112	814

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Kasım 2011	Ocak-Kasım 2011
1	Land Rover Range Rover Sport	71	625
2	Jeep Grand Cherokee	53	413
3	Land Rover Discovery	23	240
4	BMW X5	11	208
5	Porsche Cayenne	9	205

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 78.000'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?

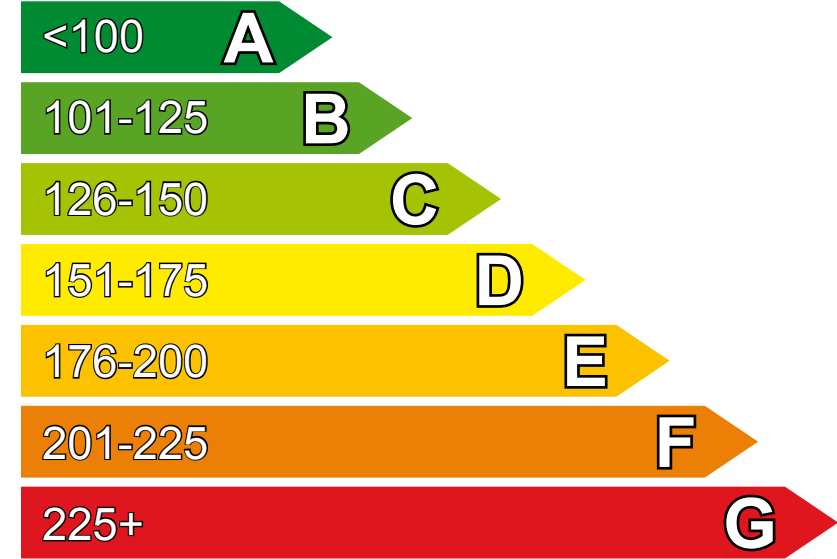
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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.

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



ÇOKLU ÇÖZÜM

Audi A4 allroad quattro 3.0 TDI, tek karoserde birden fazla beklentiyi rahatça karşılayabiliyor.

Yazı: Tarık Akagün – Lizbon/Portekiz



Audi, D segmenti olarak da bilinen orta sınıfta yer alan modeli A4 gamının makyajladı ve teknolojik olarak güncelledi. Biz de Portekiz'de düzenlenen basın toplantısı ve sürüş etkinliği ile bu yenilikleri görme şansını yakaladık. Orta sınıfta Audi 80 modeline dayanan ve 39 yıl geriye giden bir geçmişe sahip ve Audi bu zaman zarfında yaklaşık 10 milyon adet Audi 80 / A4 üretti. A4 allroad ise ilk defa 2009 yılında yollara çıktı. Güncellenen A4 gamında yakıt tüketimini 0.3 lt/100 km'ye kadar azaltan elektro mekanik direksiyon sistemi ve 0.2 lt/100 km'lik tüketim avantajı sağlayabilen stop/start sistemi tüm ürün gamında mevcut. Sedan, Avant ve allroad olmak üzere üç versiyonu olan A4 gamında 1.8 TFSI 170 HP, 2.0 TFSI 211 HP, 3.0 TFSI 272 HP, 3.0 TFSI 333 HP (S5) benzinli motorlar ile 2.0 TDI (120 HP, 136 HP, 143 HP, 177 HP) 3.0 V6 TDI (204 HP-245 HP) turbodizel motorlar mevcut. Makyajlı Audi A4 ülkemizde 2012 Şubat sonundan itibaren



KALİTE ALGISI YÜKSEK OLAN İÇ MEKANDA AHŞAP, DERİ VE KROM GÜZEL ŞEKİLDE HARMANLANMIŞ. DAHA ÖNCEDEN ELEŞTİRİLERE HEDEF OLAN MMI SİSTEMİNİN KULLANIMI BASİTLEŞTİRİLMİŞ.

ren ilk etapta 1.8 TFSI 170 HP multitronic, 2.0 TFSI 211 HP S tronic quattro ve 2.0 TDI 177 HP multitronic seçenekleriyle satışa sunulacak.

Daha güçlü çizgiler

A4 allroad quattro'ya geçmeden

öncelikle genel A4 gamına bakacak olursak görsel anlamda eskiye göre en belirgin fark, farların biraz daha kızgın ifadeye sahip olması ve LED teknolojili ışık bandına yer verilmiş olması. Bunun dışında motor kaputunun kavisinin daha fazla vurgulandı-

ğı, "single frame" adı verilen trapez formlu radyatör ızgarasının üst köşelerinin biraz daha gerdirildiğini görmek de mümkün. Audi A4 allroad'a dönecek olursak, bu otomobilin insanı A4 Avant'a göre daha fazla çektiğini söylemek mümkün. Standart bir

A4 Avant'a göre taban yüksekliği 37 mm daha fazla (180 mm) olan A4 allroad quattro, krom kaplı dikine çıtalara sahip radyatör ızgarası, tampon altlarındaki mat alüminyum koruyucular ve otomobili çepeçevre saran plastik kaplamalar ile kesinlikle çok hava-



lı. 472 cm'lik uzunluğu A4 Avant'tan 2 cm daha fazla olan A4 allroad'un genişliği 1 cm (184 cm), tavan yüksekliği ise 6 cm daha fazla.

Otomobilin ön konsolu için söyleyeceklerimiz bir çok Audi için geçerli. Kalite hissi çok iyi olan iç mekanda bu konuda eleştirilecek bir olumsuz-

luk göze batmıyor. Kapı içindeki eşya gözü ve orta konsoldaki eşya gözleri yeterince geniş ve kullanışlı. Makayla birlikte MMI'nin (Multi Media Interface -Multi Medya Arayüzü) kullanımını kolaylaştırılmış ve düğme sayısı azaltılarak fonksiyonlar 4 ana düğme üzerinde toplanmış. Görselliğe yönelik olarak ise direksiyon simidi

yenilenmiş. Vites kolu da değişenler arasında. Kolun değişmesiyle birlikte kullanım prensibi de eskiye göre farklılaşmış. Artık şanzımanın normal-spor seçimi vites kolu geriye çekilerek yapılıyor. Otomobilin arka koltukları orta boylu kişiler için yeterli ama boyu 185 cm'nin üzerinde olanlar biraz sıkışabilir. 490 litrelik bagaj hacmi

station karoserli orta sınıf bir otomobil için çok büyük olmasa da yeterli. Yalnız arka koltuklar yatırıldığında zemin tam düz olmuyor.

Sürüş özellikleri

Düzenlenen organizasyonda 245 HP'lik 3.0 TDI motorlu A4 allroad'u kullandık. Bu motor güç ve tork eğ-



**LED'Lİ AYDINLATMALAR
OTOMOBİLİN GÖRSEL
KİMLİĞİNİN PARÇASI.**



rileri bakımından son derece ilginç. Bunun nedeniyse güç ve tork bandının genişliği. Birçok turbodizel motor, maksimum güç devrine ulaştığı zaman güç çizgisi hızlı şekilde inişe geçerken, 3.0 TDI maksimum gücünü 4000-4500 d/d aralığında sabit olarak sunuyor.

Bu durum, özellikle akselerasyon sırasında avantaj sağlayacak bir özellik ve dizel motorlarda pek görülen bir durum değil... 500 Nm'lik maksimum tork ise 1400 d/d gibi düşük bir motor devrinde ortaya çıkıyor ve 3250 d/d'ye kadar kesintisiz devam ediyor. Hızlanma ve performans konusunda hiçbir olumsuzluk yaşatmayan ve kulağa güzel gelen bir homurtuyla çalışan V6 silindirli bu motor, gücünü 7 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanla dört tekerleğe birden aktarıyor.

Kendiliğinden kilitlenen merkezi diferansiyelle sahip aktarma sisteminde güç normal şartlarda ön-arka tekerlekler arasında yüzde 40-yüzde 60 oranında dağıtılıyor. Bu oran zemin koşullarına göre ön tekerleklerle yüzde 70'e, arka tekerleklerle yüzde 85'e kadar aktarılabilir.



ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ VE BAŞ MESAFESİ MÜKEMMEL OLMASA DA YETERLİ. ARKA KOLTUKLAR KOLAYCA KATLANIYOR AMA ZEMİN TAM DÜZ OLMUYOR.



Otomobilin sürüş karakterini "Drive Select" adlı "sürüş seçim" menüsünden konfor, otomatik, spor ve verimlilik olmak üzere dört farklı karakterde ayarlayabilmek mümkün. Spor kullanımda gaz pedalı, şanzıman ve direksiyon tepkileri hassaslaşıyor. Ayrıca opsiyonel olarak alınabilen adaptif süspansiyon da sürüş seçimine göre sertleşiyor veya yumuşuyor. Yol tutuşu başarılı, ancak ağırlık merkezinin A4 Avant'a göre biraz yukarıda olduğunu her iki otomobille de kullandığımız zaman hissediyorsunuz. Otomobilde akustik anlamda da geliştirmeler yapılmış. Açık söylemek gerekirse eski A4 de akustik olarak şikayetçi olduğum bir otomobil değildi ve iç mekanda rahatsız edici sesler duyulmuyordu.

Sonuç

Otomobil kullanıcılarının beklentilerinin ve ihtiyaçlarının her geçen gün daha da arttığı bir gerçek. Hızlı olsun, az tüketsin, bagajı ve iç mekânı aile kullanımına uygun olsun, asfaltta kullanılabildiği gibi hafta sonu doğa gezintilerinde de kullanılabilsin. Audi A4 allroad quattro 3.0 TDI bu beklentilerin hepsini rahatça karşılayabilen bir otomobil.



Araç içi internet

Otomobilde iletişim teknolojisi ve güvenlik teknolojisi olarak birçok detay var. İnternete düşkün kişiler için yeni Audi A4 birebir. Çünkü dört kişilik oturma kapasitesi sunan otomobillerde toplam sekiz adet taşınabilir bilgisayar, iPad, iPhone veya cep telefonu için internet bağlantısı sunuluyor. Bu sistem sayesinde iPad'i sorunsuz olarak internete bağlamak mümkün oldu.

Audi A4 allroad quattro 3.0 TDI S tronic

Fabrika verileri

Motor:2967 cc, V6 silindirli, common-rail, turbodizel
 Şanzıman: 7 ileri, çift kavramalı otomatik
 Maksimum güç: 245 HP @ 4000-4500 d/d
 Maksimum tork: 500 Nm @ 1400-3250 d/d
 Maksimum hız: 245 km/s
 0-100 km/s: 6.2 sn
 Bagaj hacmi: 490-1430 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4721 / 1841 / 1495
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 7.2 / 5.5 / 6.2 lt/100 km
 Fiyat: -

- + Performans, kalite hissi
- Arka koltuklar katlanınca düz olmuyor

161 g/km

D





Test yapmak için önce otomobili ayarlamak gerekir.



Hyundai Assan'dan İlham Yayar test aracını ayarladı.



Ertesi gün aracı almak üzere Hyundai'deyiz ve test aracı teslimat belgesini imzalıyoruz.



Sevgili İlham'dan test aracını teslim alıyoruz.

5



Her testten önce otomobilin deposunu sonuna kadar doldurmak gerekir.

6



Testten önce yapılması gereken bir diğer şey de lastik basınçlarını kontrol edip ayarlamaktır.

7



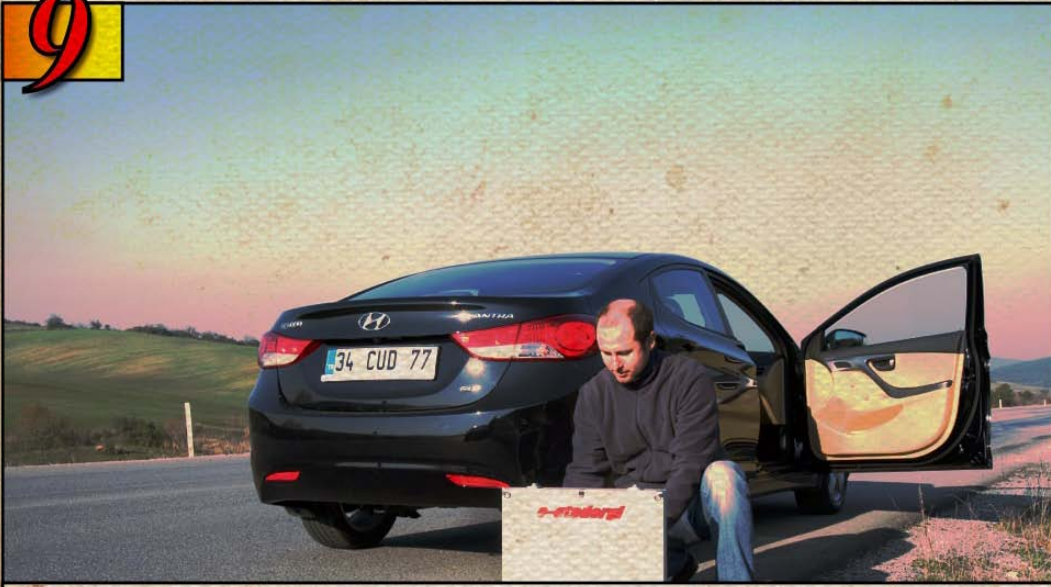
Silecek suyu deposunu doldurmak da teste başlamadan önce önem verdiğimiz bir konu.

8



Biraz da kendimizi düşünelim. Molalarda karnımızı doyurmak için yanımıza yiyecek içecek alırsız.

9



Şimdi videolu test ölçümü zamanı. Önce test cihazını araca kurmak gerek.

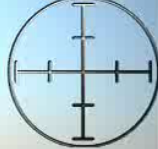
10



Türkiye'de videolu test ölçümü yapan ilk ve tek yayıncı olduğumuzu hatırlatalım.

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 --.



12



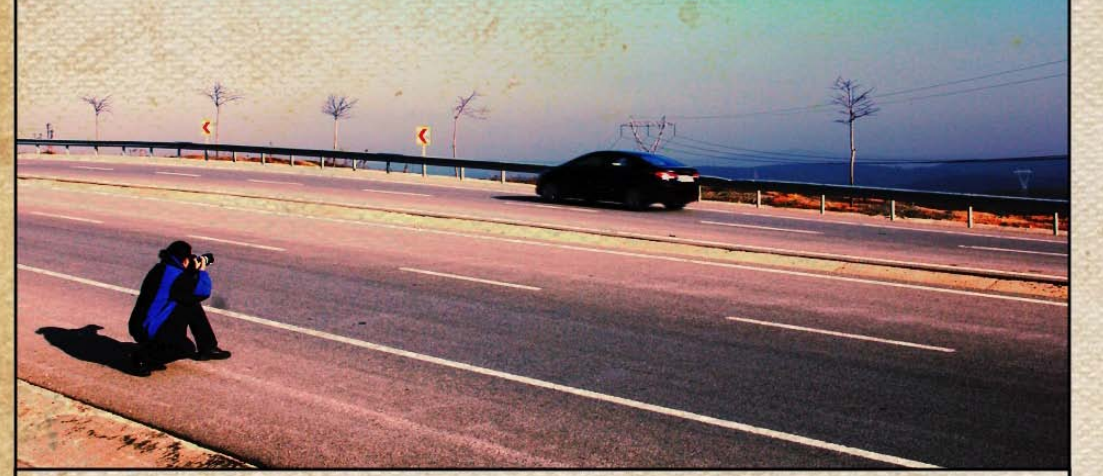
Tarık Akagün'ün ölçümlerinden sonra, Gürkan Çağlar test çekimine başlıyor.

13



Tarık Gürkan'ın önünden defalarca geçiyor. Amaç en güzel kareyi yakalamak.

14



Gürkan bu kez tam yandan bir pan fotoğraf çekiyor.

15



Fotoğrafçı iyi, teçhizat kuvvetli, sonuç güzel.

16



Bu ne soğuk ya, iyi ki beremi takmışım.

Şimdi araçtan araca fotoğraf çekme zamanı...

17



Bu tür çekim meşakkatlidir ama iyi sonuç verir.

18



Araçtan araca çekimler sürüyor. Gürkan hasta olmasa bari.

19



Normal bir test yazısı olsaydı, bu fotoğrafı kapanış sayfasına koyar, soluna da teknik tabloyu yerleştirdik.

20



Sıra geldi durağan fotoğrafları çekmeye... Deklanşörüne ve flaşlarına kuvvet Gürkan!

2¹

Ön koltuklar, doğal olarak otomobilde en önemli yerlerin başında gelir.

2²

Çekim devam ediyor...

2³

Açık renk döşeme, iç mekan çekimlerinde fotoğrafçıyı sevindirir.

2⁴

Gösterge birimlerini çekmek, bir testin olmazsa olmazlarındandır.

25



Ön konsol tasarımı, ergonomi açısından çok önemlidir.

26



Testlerde otomobilin iç-dış tüm ayrıntılarını çekeriz.

27



Türkiye pazarında bagaj hacmi büyük önem taşır.

28



Çekimlerde özel aydınlatmalar kullanırız.

29



Otomobilin donanımına özel çekimler yaparız.

30



Örneğin; her otomobilde arka koltuk ısıtması bulamazsınız!

31



Her otomobilin motorunu da çekeriz.

32



Hyundai'ye tebrikler! Çünkü bazı test araçlarının motoru, fotoğraf çekilemeyecek kadar pis olur.

33



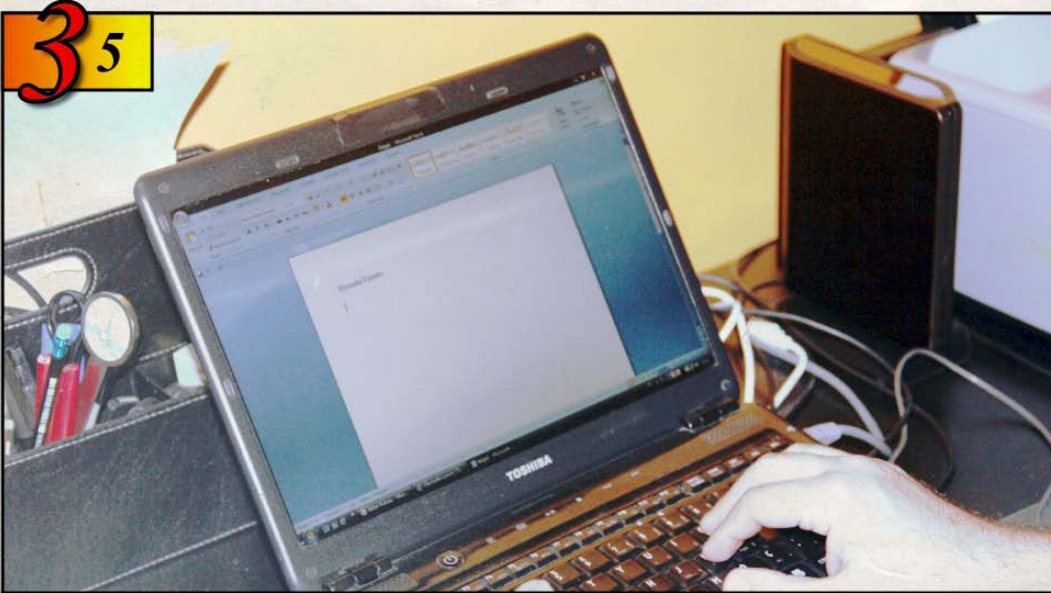
Test ölçümü ve çekimler biter, toparlanma zamanı gelir.

34



Tarık, test aracını sevgili Özgü Koylu'ç'a teslim ediyor.

35



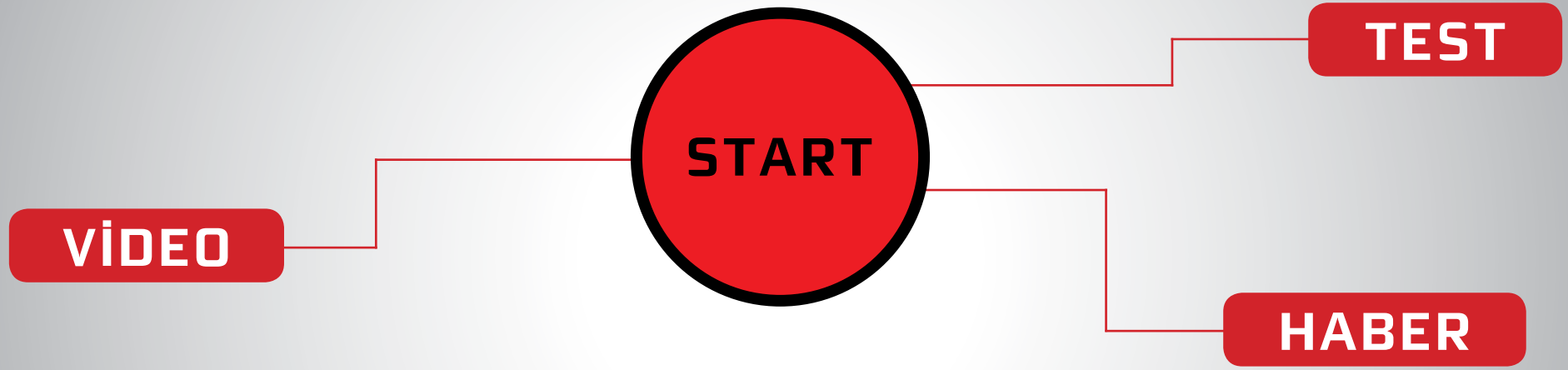
Şimdi sıra test yazısını yazma ve test videosunu montajlamada...

36



Ve mutlu son... Zeynep testin sayfasını tasarlıyor.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



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 yer bırakmayacak bir şekilde gözler önüne seriyor.

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 43 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve aylık en az 78.000'in üzerinde okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



AZ GÜÇ, ÇOK ZEVRK

MINI Cooper Coupe gamının en güçsüz versiyonu, 122 HP'lik motoruyla makul performans ve dinamik sürüş özellikleri sunuyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Hatırlanacağı gibi MINI Coupe'ye ilk defa 40'inci sayımızda serinin en güçlü seçeneği olan John Cooper Works Coupe ile ilk sürüş olarak dergimizde yer vermiştik ve üst düzey sürüş zevkini ve performansını sayfalarımıza yansıtmaya çalışmıştık. Şimdi ise karşımızda MINI Coupe gamının en güçsüz versiyonu 122 HP'lik versiyonu karşımızda.



Farklı deneyim

Countyman gibi bir modelle crossover gibi farklı bir kulvara giren MINI, coupe karoser seçeneği ile de daha önceden alışık olmadığımız bir forma büründü. Coupe, hatchback kardeşinden 52 mm daha alçak bir tavana sahip ve ön cam daha yatık olmasının yanı sıra, form olarak da daha düz. Tavan tasarımı kep izlenimi veren otomobilin tavanında yer alan spoiler, rüzgârı bagaj üstündeki diğer spoilere yönlendirerek otomobilin yüksek hızda yola daha iyi basmasına katkıda bulunuyor. Bagaj spoyle-ri 80 km/s hıza gelince otomatik olarak açılıp, 60 km/s'nin altına düşünce de otomatik olarak kapanıyor. Tabi bu işlemi hızdan bağımsız olarak içerdeki bir düğmeye basarak da yapmak mümkün. Tavan spoilerlerinin bir faydası da yağışlı havalarda arka camın daha az kirlenmesini sağlıyor olması. Ön konsol hatları hatchback kardeşinden farksız olan otomobilin içindeki işlenmiş alüminyum ve parlak krom kaplı malzemeler gerçekten şık ve albenili.

Coupe özellikleri

Bu otomobili alacak veya kullanacak olanların bazı durumları baştan



ÖN KONSOL ALIŞILDIK MINI ÇİZGİSİNDE. TORPİDO GÖZÜNÜN ÜST TARAFINDAKİ METAL KAPLAMANIN ALTINDA KÜÇÜK BİR EŞYA GÖZÜ GİZLİ.



*BAŞ HİZASINDAKİ OYUKLAR
SAYESİNDE TAVANIN ALÇAKLIĞI
BİRAZ OLSUN BERTARAF EDİLMİŞ.
280 LT'LİK BAGAJ İKİ KİŞİ İÇİN
FAZLASIYLA YETERLİ. BAGAJA
KABİN İÇİNDEN ERİŞİM MÜMKÜN.
KOLTUKLAR RAHAT.*



kabul etmiş olmaları gerek. Mesele otomobilin iç mekânının biraz basık olması gibi. Tavan döşemesinin kafa üstüne gelen bölgesine içbükey kıvrım verilmiş olması baş mesafesinde sorun yaşanmasını engellemiş ama otomobilin içi coupe'lere alışık olmayanlar için klostrofobik gelecektir. Kabul edilmesi gereken diğer bir konuysa otomobilin süspansiyon sisteminin hatchback karoserli versiyona göre biraz daha sert his vermesi. Ama bu sertlik sportif bir otomobilden beklenen ve istenilen düzeyde bir sertlik.

Otomobilin virajlarda yana yatma eğilimi bu sayede azaltılıyor. Ayrıca ağırlık merkezinin hatchback'e göre daha alçakta olması da yol tutuşu üst seviyeye taşıyan önemli bir neden. Hatchback MINI'lerde olan gokart hissi Coupe'de fazlasıyla mevcut ve virajlı yollarda otomobille adeta oyuncakla oynar gibi oynayabiliyorsunuz. Direkt çalışan direksiyon sistemi otomobil kullanma zevkini yükseltiyor. Tabi yolda fazla çukur, tümsek olmadığı sürece... Otoyol kullanımlarında stabil olan otomobilin iç mekânında hissedilen motor sesi biraz yüksek, ama rahatsız edici değil. Per-

**ARKA SPOYLER TAVANDAKİ
BİR DÜĞMEYLE İÇERİDEN
AÇILABİLİYOR.**



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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Hızlanma Süre (sn)

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

formans ise yakıcı değil, ama gayet yeterli. Bunu zaten test videosundan görebilmek de mümkün. 122 HP gücündeki motor devir çevirmeye istekli. Ayrıca 6 ileri oranlı otomatik şanzıman da hem sarsıntısız hem de çabuk vites değişimleriyle görevini iyi şekilde yerine getiriyor. Sport seçeneğinde ise vites değişimleri daha üst motor devirlerinde gerçekleştiriliyor. Ölçümleri de kapsayan 400 km'lik kullanımımız sonucunda elde edilen 8.8 lt/100 km'lik tüketim değeri ise benzinli ve otomatik şanzımanlı bir otomobil için normal.

Sonuç

İki kişilik ilk MINI olan MINI Coupe, markayı farklı bir kulvara taşıyor. Mevcut MINI gamındaki en erkeksi otomobil olan Coupe, en zayıf motoru seçeneğiyle bile sürüş zevki veriyor. 28.068 Euro'luk baz fiyata (otomatik şanzıman, kaput şeridi, spor koltuklar, kol dayama, alüminyum iç dekorlar gibi ek donanımlara sahip test aracı 34.481 Euro) sahip otomobilin bu fiyatı ise hatchback kardeşinden yaklaşık 5000 Euro daha fazla.

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

MINI Cooper Coupe

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	122 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	160 Nm @ 4250 d/d
Maksimum hız:	198 km/s
0-100 km/s:	10.3 sn
Bagaj hacmi:	280 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3728 / 1683 / 1378 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.7 / 5.1 / 6.4 lt/100 km
Fiyat:	34.481 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.4 sn
0-80 km/s:	6.9 sn
0-100 km/s:	10.1 sn
0-120 km/s:	14.35 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (vites D'de):	6.2 sn
80-120 km/s (vites D'de):	8.4 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	38.4 m
80-0 km/s:	24.7 m
50-0 km/s:	9.7 m

+ Yol tutuş, direksiyon

- Fiyat, görüş açılan hatchback'ten kötü

139 g/km



SESSİZ GÜÇ

2.0 litrelik, 4 silindirli, turbo benzinli motoru bulunan BMW 528i xDrive, sahip olduğu başarılı yol tutuşu ve yüksek performansı, hem sessiz sedasız hem de konfordan ödün vermeden ortaya koyuyor.

Yazı: Emre Anamur

Test ölçümleri: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



e-otodergi'de yeni 5 Serisi'nin birçok versiyonunu okudunuz: 520d, 530d, 520d EfficientDynamics Edition, 535i ve hatta M5! Şimdi sıra 528i xDrive'da... M Sport paketli otomobil, videolu testimize konuk oldu.

Sportiflik ve konfor bir arada

Otomobilin iç mekânına geçtiğinizde, M Sport paketinin de desteklediği sportif özellikler ile konforlu bir donanımı bir arada buluyorsunuz. Başarılı bir işçilik ve yüksek kalitede malzemenin birleştiği kokpitte, kullanımı zor olan ya da rahat okunmayan herhangi bir buton ya da kumanda birimi bulunmuyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda da bir eksik yok. BMW modellerinin alışılmış "sürücü odaklı" kokpitinde (ön konsol sürücüye dönük), ilk yapmak istediğiniz şey motoru çalıştırmaya yarayan "Start" butonuna basmak oluyor.



ALİŞILMIŞ BMW KOKPİTİNDE SÜRÜCÜ ODAKLI BİR YAPI, KALİTELİ MALZEME VE ÜST DÜZEY İŞÇİLİK SÖZ KONUSU. GÖSTERGELER SADE VE OKUNAKLI. iDrive İŞLEVSEL.





ECO PRO MODU TÜKETİMİ DÜŞÜRÜYOR. ELE EN İYİ OTURAN VİTES KOLU BMW'DE. SÜRÜŞ MODLARI ÇOK KOLAY AYARLANIYOR. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI İŞLEVSEL. MALZEME VE İŞÇİLİK ÜST DÜZEYDE.



Motor 2.0 litre hacminde

528i adına kanmayın, bu otomobilin motor kaputunun altında 2.0 litrelik bir motor bulunuyor. Twin scroll teknolojili turbo benzinli motor, 245 HP güç ve 350 Nm tork üretiyor. Bunu yaparken de ortalama 7.0 lt/100 km yakıt tüketiyor. Gücünü xDrive teknolojisi sayesinde dört tekerleğe birden ileten motor, 8 ileri otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Bence ele en iyi oturan vites kolu tasarımı BMW'de bulunuyor. Vites kolunu sola çekip manuel kullanıma aldıktan sonra ileriye ittiğinizde vites küçülten, geriye çektiğinizde ise vites büyüten sistem sürüş keyfini katlıyor. İsterseniz vitesleri direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla da değiştirebiliyorsunuz. Şanzıman hızlı ve sarsıntısız vites değişimleriyle övgüyü hak ediyor. Yakıt tüketiminin düşmesine de etki ediyor. Hızlı ve etkin çalışan bir diğer sistem ise Stop/Start. Araç durduğunda motoru da durduran bu sistem, 7.0 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketiminin aktörlerinden biri. Bu sistem sayesinde kaç kilometrelik menzil kazandığının gösterge tablosunda yazması ise eğlenceli olduğu kadar faydalı da. Her şeye rağmen, sistemi kullanmak istemezseniz, "Start" butonunun



hemen altındaki kumandayla kapatabiliyorsunuz.

Nabza göre şerbet

528i xDrive M Sport, diğer birçok BMW modeli gibi "Comfort", "ECO PRO", "Sport" ve "Sport+" ayarlarını yapmanıza imkân tanıyor. Bu sayede sürüş tarzına en uygun sistemi seçip, otomobili kişiselleştirebiliyorsunuz. Comfort'ta bile çok başarılı bir yol tutuş sunan otomobil, 5 metreye yaklaşan cüssesinden beklenmeyen işler yapmayı başarıyor. Ama elbette, sportif kullanım için Sport ve Sport+ modlarını seçmekte fayda var. Direksiyon tepkileri hızlı ve net, otomobili yüksek hızlarda bile keskin bir şekilde yönlendirmek kolay. Koltuklar vücudu sarıyor ve çok rahat. Test otomobilimizdeki alcantara döşeme, zengin donanım ve kaliteli işçilik, bu araca verilen paranın karşılığının fazlasıyla alındığını ortaya koyuyor.

"M"e gönderme yapıyor

Kapı eşiklerinde ve direksiyon simidinde yer alan "M" logoları, bu 2.0 litrelik 5 Serisi'ni M5'e gönderme yapar hale getirmiş, ama elbette onun bir M5 olması için 40 fırın ekmek yemesi lazım. Videolu testimizdeki per-



ŞIK BİR TASARIMA VE 4899 MM UZUNLUĞA SAHİP 528i xDrive'İN KOLTUKLARI RAHAT VE KONFORLU. ARKA KOLTUKTA DİZ VE BAŞ MESAFESİ İYİ, ŞAFT TÜNELİ ÇIKINTISI HAYLİ YÜKSEK. BAGAJ 520 LİTRE.



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

formans değerleri ise, bu otomobile sahip olacak kişileri tatmin edecek düzeyde. Fabrika verisi olarak 6.5 sn olan 0-100 km/s hızlanma süresi bizim testimizde 6.6 saniye çıktı. 0-80 km/s deparını 4.5 saniyede tamamlayan 528i xDrive'nın 0-120 km/s hızlanma süresi ise 9.05 sn çıktı. Otomobil ara hızlanmalarda da başarılı: 60-100 km/s'yi 4.3 sn, 80-120 km/s'yi ise 5.4 sn ölçtük. Otomobilin 100-0 km/s fren mesafesi ise 37.5 metre çıktı. Başarılı bir performansı düşük yakıt tüketimiyle sunabilen motorun iki dezavantajı olarak ise sportif olmayan motor sesi ve 168 g/km karbondioksit emisyonu sayılabilir.

Fiyatı 99.252 Euro

Bu sayfalarda gördüğünüz BMW 528i xDrive M Sport'un anahtar teslim satış fiyatı 99.252 Euro. Bence bu tasarıma, donanımına, performansa, şanzımana, yol tutuşa, yakıt tüketimine ve prestije değer. Ama keşke xDrive olmayan ve bu sayede daha düşük fiyatlı bir seçenek de sunuluyor olsaydı. "Dört tekerlekten çekiş olmasa da olur" diyenler onu tercih ederlerdi.

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

BMW 528i xDrive M Sport

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	245 HP @ 5000-6500 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1250-4800 d/d
Maksimum hız:	246 km/s
0-100 km/s:	6.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4899 / 1860 / 1464 mm
Bagaj hacmi:	520 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.2 / 5.7 / 7.0 lt/100 km
Test aracının fiyatı:	99.252 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	2.25 sn
0-80 km/s:	4.50 sn
0-100 km/s:	6.60 sn
0-120 km/s:	9.05 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (vites D'de):	4.3 sn
80-120 km/s (vites D'de):	5.4 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	37.5 m
80-0 km/s:	23.8 m
50-0 km/s:	9.2 m

+ Tasarım, performans, şanzıman, yol tutuş

- Motor sesi keyif vermiyor, emisyon, arkadan itiş seçeneği yok

163 g/km

D



REKABETE HAZIR

Yeni nesil Kia Rio Hatchback, hem tasarımı hem de geniş iç mekânıyla Avrupalı rakipleriyle rekabete hazır.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Küçük sınıf olarak da bilinen B segmenti, Avrupa otomobil pazarı için olduğu kadar global anlamda da önemli bir segment. 2012 yılında dünyada 9 milyonun üzerinde küçük sınıf otomobil satılacağını öngören Kia, bu sınıftaki modeli Rio'nun dördüncü neslini 2011'in Mart ayında düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtmıştı ve Ekim ayından itibaren de ülkemizde satışa sunmuştu. Sedan ve hatchback karoser seçenekleri bulunan otomobilde 1.25 lt 85 HP ve 1.4 lt 109 HP olmak üzere iki benzinli ile 1.4 lt 90 HP turbodizel motorlardan birini tercih edebilmek mümkün. 1.6 litrelik benzinli motor sadece otomatik şanzımanla satılırken, diğer motor seçenekleri sadece manuel şanzımanlı olarak alınabiliyor.

Tasarım ve iç mekan

Peter Schreyer'in Kia için tasarladığı görsel kimlik, Rio'da da devam ediyor. Önde karakteristik ızgara tasarımı ve sert bakışlı farlarıyla dikkat çeken otomobilin arkasının ise bazı Seat modellerini anımsattığı bir gerçek. Küçük sınıf hatchback'lerin büyük gövdeli örneklerinden biri olan Rio'nun uzunluğu 4045 mm (eskiye göre +20 mm), genişliği 1720 mm (eskiye göre +25 mm), yüksekliği ise 1455 mm (eskiye göre -15 mm). Eski-sine göre 70 mm artış gösterip 2570 mm'ye ulaşan (Hyundai Accent Blue ile aynı) dingil mesafesi ise bu sınıfın en iddialı ölçülerinden birisi. VW Golf'ün dingil mesafesinin 2578 mm olduğunu düşünülürse bu konuda Rio'nun durumu daha iyi anlaşılabilir. Otomobilin gerek ön koltuklarında, gerekse arka koltuklarında diz ve baş mesafesi ile ilgili herhangi bir sorun yaşanmıyor. İç mekân gayet kullanışlı ve yeterli sayıda ve büyüklükte eşya gözleri mevcut. Ön koltukların arkasında eşya fileleri ve arka kapı içlerinde pet şişeler için gözler bulunması da olumlu, çünkü küçük sınıfta bu özellikleri sunamayan otomobiller mevcut. Ön konsol işçilik olarak iyi ve büyük kumandaların kulla-



nımı çok pratik. Özellikle tam vites topuzu hizasına denk gelen klima kumandalarının kullanım rahatlığı övgüyü hak ediyor. 288 litrelik bagaj hacmi, i20 gibi (295 lt) otomobillerin gerisinde kalsa da Ford Fiesta (281 lt) ve Fiat Punto Evo (275 lt) gibi rakiplerinin önünde.

Sürüşü nasıl?

Kia Rio, ön görüş açıları açısından sorun yaratmayan, fakat özellikle arka çapraz görüşü kısıtlı olan bir otomobil. Test aracında yer alan 1.4 litrelik turbodizel motor 4000 d/d'de 90 HP maksimum güç ve 1750-2750 d/d aralığında 220 Nm maksimum tork üretiyor. Soğuk çalıştırmalarda rahatsız edici olmayan bir dizel sesi üreten motor, 1750 d/d'nin altında biraz ağır kanlı. 0-100 km/s hızlanma süresi fabrika verilerine göre 14.2 saniye ve bu 90 HP'lik motora sahip küçük sınıf bir otomobil için uzun bir süre. Açık söylemek gerekirse kullanım sırasında böyle bir yavaşlık hissetmek mümkün değil. Zaten gelişmiş test cihazımızla 2 yön ortalamasında elde ettiğimiz 12.1 saniyelik 0-100 km/s sonucu da bunu doğrular nitelikte ve fabrika verilerine göre 2.1 saniye daha iyi. Aynı durum frenler için de geçerli.



**288 LİTRELİK
BAGAJ HACMİ
SINIFININ EN
İYİSİ OLMASA
DA BAŞARILI.
90 HP'LİK 1.4
CRDi MAKUL
PERFORMANS
SAĞLIYOR.
ÖN VE ARKA
KOLTUKLARDA
SUNULAN
ALAN
BAŞARILI.**



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

Birçok üreticinin aksine 100-0 km/s fren mesafesini resmi olarak açıklayan Kia, 17 inçlik jant-lastikle donatılmış Rio'nun fren mesafesini 36.2 m olarak açıklarken, biz 195/55 R16 ebadında Kumho Solus KH17 donatılmış test aracımızda 41.7 metrelik 100-0 km/s fren değeri elde ettik. Rio ile test ölçümlerini de kapsayan yaklaşık 500 km'lik kullanımımızda 5.7 lt/100 km'lik ortalama tüketim elde ettik. Bu, günümüz şartları için makul bir değer.

Hafif tümsek ve çukurlardan gelen darbeleri başarılı şekilde emen otomobil, kısa ve sert darbeleri biraz hissettiriyor. Yumuşak pedal takımı sayesinde dur-kalk'lı trafikte kolay kullanım sunan otomobilin vites topuzu ise hem Emre Anamur'un, hem de benim elime tam anlamıyla oturmadı ama bu büyük bir problem değil. Direksiyon tepkileri içinse aynı şeyleri söyleyemeyeceğiz. Otomobilin viraj yetenekleri iyi olsa da hissiz direksiyon sistemi kullanım zevkini biraz törpülüyor. Yeni Rio otoyol kullanımlarında da stabil ve güvenli.

Sonuç

Rio gerçekten büyük ilerleme göstermiş. En baz donanım seviyesinde bile elektronik stabilite sistemi, sürücü-ön yolcu, yan

ve perde havastıkları, yokuşta kalkış desteği, klima gibi ekipmanları standart olarak sunan Rio'nun bunlarla birlikte en büyük kozu geniş iç mekanı.

**Kia Rio Hatchback 1.4 CRDi****Fabrika verileri**

Motor:	1396 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	220 Nm @ 1750-2750 d/d
Maksimum hız:	172 km/s
0-100 km/s:	14.2 sn
Bagaj hacmi:	288 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4045 / 1720 / 1455 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.0 / 3.8 / 4.3 lt/100 km
Fiyat:	43.750 TL (Natty donanımı 42.050 TL)

Test verileri**Hızlanma:**

0-50 km/s:	3.8 sn
0-80 km/s:	8.2 sn
0-100 km/s:	12.1 sn
0-120 km/s:	18.95 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4./5. viteste):	9.1 / 14.2 sn
80-120 km/s (5./6. viteste):	11.4 / 15.3 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	41.7 m
80-0 km/s:	25.8 m
50-0 km/s:	10.1 m

+ İç mekan, donanım

- Arka çapraz görüş, hissiz direksiyon

113 g/km **B**

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

EDITÖRLERİN İLK BEŞLERİ

e-otodergi editörleri Emre Anamur ve Tarık Akagün, 2011 yılında yurt içi ve yurt dışında kullandıkları tüm otomobiller arasında en çok zevk aldıkları ve en fazla akıllarında kalan ilk beş otomobili seçtiler.



EMRE ANAMUR



1

BMW M5 / Kasım 2011

İspanya'da hem trafiğe açık asfalt yollarda hem de pistte kullandığım yeni M5, yepyeni tasarımının yanı sıra yeni motoru, yeni şanzımanı ve üst düzey sürüş özellikleriyle, 2011'de test ettiğim otomobiller arasında yılın en iyisi olmayı hak etti.

3

Volkswagen Polo GTI / Haziran 2011

Kullanması çok zevkli otomobilleri bünyesinde barındıran "Hot hatch" sınıfının bir üyesi olan yeni Volkswagen Polo GTI; cüssesine kıyasla güçlü motoru, başarılı şanzımanı, iyi yol tutuşu ve kıvrak hareketleriyle keyifli günler geçirmemi sağladı.



2

**Aston Martin V8 Vantage S / Temmuz 2011**

El işçiliğiyle üretilen İngiliz lüks otomobil markası Aston Martin'in V8 Vantage S modelini İstanbul'da test ettim. Lüks ve prestiji, çok da göze batmadan yaşatan bu özel otomobil, kulağa hoş gelen motor sesiyle de beğenimi kazandı.

4

**Range Rover Evoque / Aralık 2011**

Konsept halindeyken bile heyecanlanmıştım. Bebek Range gerçekten de beklediğim ve tahmin ettiğim gibi çıktı: Karizmatik, ilgi çeken, kaliteli ve kompakt. En ulaşılabilir Range olması da cabası.

Honda CR-Z / Kasım 2011

Hem tasarımıyla CR-X efsanesini yeniden canlandıran hem de yarı hibrid teknolojisiyle düşük yakıt tüketen Honda CR-Z; oyuncaklı iç mekânı ve zevkli sürüş özelliklerinin yanı sıra ulaşılabilir fiyatıyla da, kendi adıma 2011'in ilk beşine giren bir araç oldu.

5



TARIK AKAGÜN



1

**Aston Martin
V8 Vantage S /
Temmuz 2011**

Tam anlamıyla şiir gibi bir otomobil. Motor sesini dinlemesi güzel, bakması güzel, kullanımı görüş açıları nedeniyle biraz alışkanlık gerektirse de alıştıktan sonra sorun kalmıyor.

**Peugeot 3008 HYbrid4
/ Kasım 2011**

Dizel + hibrid + 4x4. Üstelik 200 HP. Bu otomobili özel kalan nedenler dizel motoru ve elektrik motorunu alışılmadık bir mimaride sunarak dizelin gücünü ön tekerleklere, elektrik motorununkini ise arka tekerleklere aktarması.



3



2

**Porsche 911 Turbo /
Haziran 2011
(otomobil.com.tr)**

0-100 km/s 3.4 saniye. Sanırım bu kadarı yeterli olacaktır. Bu otomobili İstanbul Park'ta düzenlenen bir etkinlikte çok kısa (ne yazık ki) kullanma şansını buldum ve Alman yetkilinin motive eden bağırışları arasında videolu test ölçümünü gerçekleştirdim (izlemek için tıklayın).

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s 01.4

0-80 km/s 02.5

0-100 km/s 03.4

0-120 km/s 04.6



4

Audi S5 / Ekim 2011

333 HP gücündeki 3.0 V6 TFSI motor, performans olarak bekleneni fazlasıyla veriyor. Üst düzey sürüş dinamikleri ise motorun bu gücünün tadını çıkarmamda en büyük yardımcımdı.

**MINI John Cooper Works Coupe /
Ekim 2011**

Son günlerin en çok gündeme gelen markası, en güçlü ve sportif modeliyle 211 HP'yi dolu dolu yaşatan gerçek bir "sürücü otomobili" ortaya çıkartmış. İnsan bu otomobille virajlar hiç bitmesin istiyor.



5

GÖREV ADAMI

Gerek bireysel, gerekse filo kullanımı yoğun bir otomobil olan Ford Focus Sedan, düşük yakıt tüketen 1.6 TDCi motoruyla “minimum bütçeyle maksimum ulaşım” görevini başarıyla yerine getiriyor. Ama bu sayfalarda yer alan Titanium donanımına sahip olmak için kesenin ağzını açmak gerekiyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni jenerasyon Ford Focus ailesinde hatchback ve station karoserlerle birlikte yer alan sedan model, modern ve sportif bir tasarıma sahip. Üç parçalı ızgara, üstünde Ford logosunu barındıran ince yatay çizgi ve led'li gündüz farlarına sahip aydınlatma grubu ve köşelere yerleştirilmiş sis farları aracın ön tasarımını oluşturuyor. Profilden bakıldığında klasik bir sedan silüetini çizen Focus Sedan, arka tasarımında eski jenerasyonun kaba ve hantal çizgilerinden sıyrılmış ve son derece sportif bir görünüme kavuşmuş. Entegre bir spoylere de sahip olan bagaj kapağı, içinde 421 litrelik bir hacmi barındırıyor (Avrupa pazarında stepnesiz 475 lt). Otomobilin uzunluğu 4534 mm, genişliği 1825 mm (aynalarla 2010 mm), yüksekliği 1484 mm, dingil mesa-

fesi ise 2648 mm.

Titanium donanımı çok zengin

Otomobilin iç mekânına geçtiğinizde; sizi dört kollu bir direksiyon simidi, en üst kısmında küçük bir ekrana da sahip olan çok butonlu ön konsol, iki bardaklık ve kapaklı kol dayamaya sahip orta konsol ve sportif tasarlanmış gösterge birimleri karşılıyor. Farkına vardığınız bir diğer konu ise, Titanium donanımının zenginliği oluyor. Bunu ön konsolun en alt kısmına yerleştirilmiş butonlardan anlıyorsunuz. Bu bölgede Start&Stop sisteminde park sensörlerine, otomatik park özelliğinden çift yönlü otomatik klimaya kadar birçok üst düzey özelliğe ulaşmanız mümkün. Ön koltuklarda yararlanılabilen koltuk ısıtma özelliğinin butonla-

rı ise çakmağın yanında yer alıyor. Sürücü odaklı tasarlanmış olan kokpitte, mavi aydınlatmalı göstergeler kolay okunuyor, ama bu renkte bir aydınlatma herkesin hoşuna gitmeyebilir. El freni sürücüye çok yakın yerleştirilmiş. Bunu da beğenmeyenler çıkacaktır. Koltuğun sürücüyü saran yapısı ise olumlu bir özellik. Orta konsolda iki adet bardaklık ve kapaklı kol dayamanın haricinde bir eşya gözü bulunmuyor. Kumanda birimlerine ulaşım konusunda bir sorun yok. Ayrıca birçok birim direksiyon simidinden de kontrol edilebiliyor. 2648 mm'lik uzun dingil mesafesi arka koltuktakilere yeterli diz mesafesi sunulmasını sağlıyor. Klima etkin ve hızlı çalışıyor. Yakıt tüketimini ve egzoz emisyonunu azaltan Start&Stop sistemi ise 0-30 derece hava sıcaklıkları arasında çalışıyor. Test aracımızda bulunan ambiyans aydınlatması, iç mekana farklı renklerde loş ışık vermenizi sağlıyor ve hoş giden bir özellik.

115 HP'lik 1.6 TDCi'a yer verilmiş

Yeni Focus Sedan'ın 1.6 TDCi motoru, Comfort ve Trend donanımlarında 95 HP, Style ve bu sayfalarda gördüğümüz Titanium donanımlarında 115 HP güce sahip. Motorun maksimum tork değeri ise 270 Nm. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, 1350 kg boş ağırlığa sahip otomobili fabrika verilerine göre 10.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye



YENİ FOCUS AİLESİNİN ORTAK KOKPİTİNDE ERGONOMİ SORUNU YOK. TITANIUM DONANIMI ZENGİN. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR.





OTOMOBİLİN ARKA TASARIMI ESKİ SEDANA GÖRE ÇOK DAHA GÜZEL VE SPORTİF. ÖN YÜZ DE MODERN VE ÇEKİCİ. ÖN VE ARKA KOLTUKLAR RAHAT, YETERLİ DİZ VE BAŞ MESAFESİNE SAHİP.

ulaştıran motor, sürücüye 193 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 4.5 lt/100 km. 117 g/km olan karbondioksit emisyonu, otomobili emisyon değerleri tablosunda B harfiyle ödüllendiriyor. Ağırlıklı olarak İstanbul şehir içi trafiğinde kullandığımız aracın yol bilgisayarna göre ortalama 6.7 lt/100 km yakıt tükettiğimizi belirtelim. Motor gerek ilk çalıştırma da, gerekse daha sonra çıkardığı sesle dizel olduğunu ortaya koyuyor ama gürültünün çok da rahatsız edici seviyelere çıktığı söylenemez. Focus DNA'sından

gelen "başarılı yol tutuş" özellikleri yeni Focus Sedan'da da korunmuş. Düşük yakıt tüketimi odaklı olarak geliştirilmiş 6 ileri manuel şanzımana rağmen performans konusunda da herhangi bir eksiklik hissedilmiyor. Elbette yüksek performans isteyenler HB karoser ve turbo benzinli versiyonu tercih edeceklerdir. Direksiyon tepkilerinin başarılı olduğu otomobilde tatlı-sert ayarlı süspansiyon sistemi, zaman zaman sert darbeleri emmekte zorlansa da, standart kullanımda yeterli konforu sunmayı başarıyor. Vites geçişleri net, görüş açıları sorunsuz.



Titanium donanımı 64.040 TL

Ford Focus Sedan 1.6 TDCi, iki farklı motor gücü ve dört donanım seviyesiyle satılıyor. Baz fiyatı 52.885 TL olan otomobil, Titanium donanımında 64.040 TL'ye kadar çıkıyor. Aynı motor ve yine Titanium donanımlı hatchback karoserin fiyatı 62.285 TL, station karoserli modelin fiyatı

ise sedanla aynı ve 64.040 TL. Yüksek donanımıyla dikkat çeken ve düşük yakıt tüketimiyle sahibinin cebini sevindiren Focus Sedan 1.6 TDCi 115 HP Titanium, modern tasarımı ve teknolojik özellikleriyle de öne çıkıyor. Ancak ilk satın alma sırasında ödenecek olan yüksek meblağ potansiyel müşterileri düşündürecektir.

Ford Focus Sedan 1.6 TDCi 115 HP**Fabrika verileri**

Motor:1560 cc, 4 silindirli, turbodizel
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 115 HP @ 3600 d/d
 Maksimum tork:270 Nm @ 1750-2500 d/d
 Maksimum hız: 193 km/s
 0-100 km/s:10.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.):4534 / 1825 (aynalarla 2010) / 1484 mm
 Bagaj hacmi: 421 lt
 Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):5.7 / 3.7 / 4.5 lt/100 km
 Fiyat (115 HP TDCi baz / Test aracı):58.010 TL / 64.040 TL

+ Tasarım, yol tutuş, tüketim

- El freninin yeri, fiyat

117 g/km **B**



İŞ ARKADAŞI

Makyajlı Toyota Hilux; göze hoş gelen tasarımı ve zengin donanımının yanı sıra 755 kg'lık taşıma kapasitesi, 212 mm'lik yerden yüksekliği, büyük kasa alanı ve yüksek yaklaşma, karın ve uzaklaşma açılarıyla iş arkadaşınız olmaya aday bir pick-up.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Geçmişte BBC Top Gear tarafından gerçekleştirilen işkence testinden bile başarıyla çıkarak sağlamlığını kanıtlayan Toyota Hilux, bu kez 2012 model makyajlı versiyonuyla İstanbul'da. Ama biz ona işkence etmeyi düşünmüyoruz, zaten test aracının 4x2 arkadan itişli sisteme sahip olması, araziye girme konusunda bile çekince yaratıyor. Makyajlı Hilux, 5260 mm uzunluğa, 1835 mm genişliğe ve 1850 mm yüksekliğe sahip (4x4'te 1860 mm) . 1845 kg boş

ağırlığı bulunan aracın dingil mesafesi ise 3085 mm. Sadece bu boyutlar bile, onun şehir içi kullanımına pek de uygun olmadığını ortaya koyuyor. O daha çok, geniş yollarda ve ferah alanlarda yük taşımak için üretilmiş. Aracın yükleme kapasitesi 755 kg. Yük alanının boyutları ise 1545 x 1515 x 450 mm. Standart donanımında yük bölümünün üstü açık geliyor, isterseniz aksesuar satın alarak bu bölümü kapatabilirsiniz. Tasarımı göze hoş gelen Toyota Hilux'ın uzaklaşma

açısı 30, uzaklaşma açısı 22, karın açısı ise 25 derece. Yerden yükseklik ise 212 mm (4x4'te 227 mm). Yanal eğim açısı ise 48 derece olarak veriliyor. Bu karoser özellikleri Hilux'ı arazi kullanımına uygun kılıyor, tabii 4x4 aktarma sistemi olduğu takdirde.

Adventure donanımı zengin

Makyajlı Toyota Hilux, Türkiye'ye iki farklı motor, 4x2 versiyonda Comfort ve Adventure; 4x4 versiyonda ise Adventure ve Elegant donanımlarıyla

ithal ediliyor. Otomatik şanzıman seçeneği sadece 4x4 Elegant versiyonunda bulunuyor. Motor seçenekleri ise 2.5 lt (142 HP) ve 3.0 lt (168 HP). 3.0 lt sadece 4x4 Elegant A/T ile sunuluyor. Aracın fiyatları ise 49.900 TL ile 82.500 TL aralığında seyrediyor. Bu sayfalarda gördüğünüz 4x2 Adventure versiyonunun fiyatı ise 55.900 TL. Adventure versiyonu, zengin donanımıyla beğenimizi kazandı. Öyle ki araçta: Klima, deri ve hidrolik direksiyon, radyo-CD-MP3 çalar, 6.1





O BİR KAMYONET VE MALZEME KALİTESİNİN DÜŞÜK OLMASI NORMAL. VİTES KOLU DAHA ESTETİK TASARLANABİLİRDİ. SADE TASARIMLI KUMANDA BİRİMLERİ KOLAY KULLANILIYOR, GÖSTERGELER DE RAHAT TAKİP EDİLİYOR. GÖRÜŞ AÇILARI GENİŞ.

inç'lik dokunmatik ekran, Aux ve USB girişleri, bluetooth, geri görüş kamerası, yol bilgisayarı, uzaktan kumandalı merkezi kilit, elektrikli dört cam, arka koltuk yukarı kaldırma fonksiyonu, alüminyum alaşım jantlar, elektrikli katlanır ve ısıtmalı dış dikiz aynaları, otomatik yanan farlar ve far yıkama sistemi gibi, binek otomobillerden alışık olduğumuz ama pick-up'larda pek de sık rastlamadığımız zengin bir donanım bulunuyor. Direksiyon simidinin sadece yükseklik ayarının bulunması, derinliğin ayarlanamaması ise bir eksiklik. Standart olarak sunulan yan basamak, yüksek araca iniş-binişi kolaylaştırırken, karartılmış arka cam, hem hoş tasarımı hem de geniş görüş açısı sağlaması bakımından beğenimizi kazandı.

İç mekân sade ve işlevsel

Hilux'ın iç mekânı, bir pick-up'tan beklendiği üzere son derece sade. Olması gerektiği gibi, tasarımda hiçbir gösterişe kaçılmamış. Genelde her şey yerli yerinde. Gözümüze çarpan belki de tek ergonomik hata, yol bilgisayarı takip etmek için yerleştirilen "trip" butonunun zor kullanılması oldu. Eşya gözü ve bardaklık konusunda hayli yeterli olan araçta kumanda birimleri kolay kullanılıyor ve gösterge birimleri rahat takip



İÇİÇE GEÇMİŞ ÜÇLÜ YUVARLAK GÖSTERGE BİRİMİNE YER VERİLMİŞ. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI FONKSİYONEL. 6.1 İNÇ'LİK EKRANIN ÜST KISMINDAKİ İNCE BİLGİ EKRANININ SOLUNDA YER ALAN TRIP BUTONUNA BASMAK EPEY ZAHMETLİ.



KABİNİN SOLUNDA VE SAĞINDA BARDAKLIKLAR VAR. AUX VE USB GİRİŞLERİ ÖN KONSOLDA. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI ARKADA. ARACIN TAŞIMA KAPASİTESİ 755 KG.



ediliyor. Vites kolu tasarım olarak çirkin ama görevini sorunsuz yapıyor. Araçta görüş açıları sorunsuz. Yüksekte oturmak, görsel anlamda trafiğe daha hâkim olmayı da beraberinde getiriyor. Ama elbette bu his, sizi performans konusunda limitleri denemeye sevk etmemeli, çünkü bildiğiniz gibi pick-up'lar yol tutuş ve frenleme açısından en riskli motorlu taşıtların başında gelir. İç mekanda mutlaka bahsedilmesi gereken bir konu ise arka koltuk sırası. Hilux'ın arka koltuğundaki diz mesafesi, bir pick-up'tan beklenmeyecek kadar iyi. Dar açılan arka kapı nedeniyle iniş-biniş çok da rahat olmasa da, arka koltukta geniş ve ferah bir alan sağlanmış. Ancak yolculuk sırasında makaslı arka aksın bu koltukta oturan kişileri fazla zıplattığı da bir gerçek. Arka koltuğun Honda Jazz'daki gibi yukarı kaldırılabilmesi, buraya eşya konabilmesini sağlıyor. İç mekândaki işçilik yeterli, malzeme olaraksa sert plastik tercih edilmiş. Kapı içlerinin bir kısmı ise kumaşla kaplı.

Performans yeterli, tüketim düşük

Test aracımızda 2.5 litrelik, 4 silindirli, dizel motor yer alıyor. 142 HP güç ve 343 Nm tork üreten motor aracı 170 km/s maksimum hıza ulaştırı-



4x2 AKTARMA SİSTEMLİ ARACI SADECE HAFİF ARAZİDE KULLANDIK. HILUX'IN YERDEN YÜKSEKLİĞİ 212 MM. KOLTUKLAR RAHAT, SÜRÜŞ KONFORSUZ AMA YÜK TAŞINAN BİR KAMYONET İÇİN NORMAL. ARKA KOLTUKTAKİ UZUN DİZ MESAFESİ İSE ŞAŞIRTTI.



yor. Ama ondan daha önemlisi, düşük sayılabilecek 7.3 lt/100 km'lik ortalama tüketim değeri. Aracın karbondioksit emisyonu ise 193 g/km ile tabloda "E" harfine denk geliyor ve oldukça fazla. Arkadan itişli sisteme sahip araçta 5 ileri manuel şanzımana yer verilmiş. Sınırlı kaymalı diferansiyel (LSD), elbette 4x4 sistemli araçtaki otomatik ayrışmalı diferansiyel (ADD) kadar başarılı olmasa da hafif arazide sorunsuz ilerlemeyi amaçlıyor. Aracı hafif ya da sert arazide kullanmayı düşünen okuyucularımıza, 4x4 versiyonu tavsiye ettiğimizi belirtelim. Biraz gürültülü çalışan motor, ısındıkça biraz sessizleşiyor ama hiçbir zaman çok da sessiz bir hal almıyor. Önde çift salıncak, arkada ise makaslı sistemin kullanıldığı süspansiyon, yük taşıma öncelikli olarak düşünülmüş ama özellikle ön koltuklar için yeterli konforu sunuyor. Arka koltukta oturanlar ise, araç yüklü değilken biraz sıkıntı çekebiliyorlar. Büyük dış boyutlar ve dönüş çapı, bu aracın şehir dışında ya da geniş alanlarda çok daha rahat kullanılacağı sonucunu çıkartıyor. Ancak günümüz şartlarında şehir içinde de bolca pick-up ve SUV görmeye alışmış durumdayız. Renkli geri görüş kamerası, dar alanlara park ederken çok işe yarıyor. Hidrolik direksiyon da park manevralarını destekliyor.

Fiyatı 56.100 TL

Bu sayfalardaki Toyota Hilux 2.5 4x2 Adventure'ın fiyatı 56.100 TL. Bu fiyat; aracın motor ve karoser özellikleri, modern tasarım, zengin donanım ve düşük yakıt tüketimi düşünüldüğünde son derece makul. Hilux'ın yine Adventure donanımlı 4x4 versiyonuna sahip olmak içinse 65.500 TL ödemek gerekiyor.

Toyota Hilux 2.5 4x2 Adventure**Fabrika verileri**

Motor:	2494 cc, 4 silindirli, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	142 HP @ 3400 d/d
Maksimum tork:	343 Nm @ 1600-2800 d/d
Maksimum hız:	170 km/s
Boyutlar (uz./gen./yük.):	5260 / 1835 / 1850 mm
Yük taşıma kapasitesi:	755 kg
Yerden yükseklik:	212 mm
Açılar (Yaklaşma / Uzaklaşma / Karın):	30 / 22 / 25 derece
Yanal eğim açısı:	48 derece
Kasa alanı (Uzunluk / En / Yükseklik):	1545 / 1515 / 450 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.6 / 6.6 / 7.3 lt/100 km
Fiyat (4x2 baz / Test aracı):	49.100 TL / 56.100 TL

- + Donanım, arkada diz mesafesi, tüketim
- Emisyon, arazi kullanımı için 4x4 alınmalı

193 g/km





SPORTİF STİL

Volvo V60; R-Design seçeneğiyle, stilini sportiflikle bütünleştiriyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Station karoserli otomobiller ülkemizde pek tercih edilmese de Avrupa'da durum bunun tam tersi. Volvo da yıllardan beri iddialı station karoserli otomobilleriyle bilinen bir marka. Markanın D segmentindeki temsilcisi V60 (sedan karoserlisi S60) ülkemizde 1.6 lt 180 HP, 2.0 lt 240 HP, 3.0 lt 304 HP benzinli ve 1.6 lt 115 HP, 2.0 lt 163 HP, 2.4 lt 215 HP turbodizel motor seçenekleriyle satılıyor. 163 HP güç üreten 2.0 litrelik turbodizel D3 motorlu V60'ın başlangıç fiyatı 129.240 TL'den başlarken, R-Design donanımıyla bu fiyat 138.260 TL'ye ulaşıyor.

Tasarım ve iç mekan

Üreticisi tarafından "sports wagon" olarak tanımlanan otomobil, son yılların tasarım furyası olan "coupeleştirme" uygulaması çerçevesinde şekillendirilmiş. Sonuç olarak göze kesinlikle çok güzel gözüken bir otomobil çıkmış. Ama bu onun station olduğu gerçeğini de değiştirmiyor. R-Design tamponlar, çift egzoz çıkışları ve bu paket kapsamında gelen 18 inçlik jantlar otomobile daha sportif bir stil de kazandırmış. Bu tip otomobillerin alınma sebebi kuşkusuz ki

bagaj bölümleri. Ve ne yazık ki coupelere özenen ama coupe olmayan diğer otomobiller gibi V60 da bu konuda şanssız. Zemini kaliteli halı kaplı bagajın 430 litrelik (VDA ölçüm metoduyla) hacmi ne yazık ki bu tip bir otomobilde beklentileri karşılamaktan uzak. Örnek vermek gerekirse diğer bir premium üretici Audi, aynı sınıftaki A4 Avant'ta 490 litrelik bir bagaj hacmi sunuyor. Neyse ki otomobilin arka koltukları kolayca katlanıyor 1241 litrelik, neredeyse dümdüz bir yükleme alanı elde edilebiliyor. Arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sorunu yaşatmayan otomobilin ön konsolu tıpkı 38. sayımızdaki yayınladığımız S60 T4 testinde belirttiğimiz gibi yüksek kalite hissi sunuyor ve kumandalar anlaşılır. Ön konsolun üst orta noktasında bulunan bilgi ekranından klima ve müzik sistemiyle ilgili bilgilerin yanı sıra elektronik sürüş destek sistemi ile ilgili bilgileri görebilmek de mümkün. Araçla ilgili kişiselleştirme ayarlarına ulaşmak için öncelikle orta konsoldaki "My Car" (benim otomobilim) düğmesine basmak, sonra da konsolun sağ üstündeki çevirmeli butonla gerekli seçimleri yapmak gerekiyor.



İÇ MEKAN SADE AMA KULLANIŞLI. MY CAR DÜĞMESİNE BASARAK OTOMOBİLE İLGİLİ KİŞİSELLEŞTİRME SEÇENEKLERİNE ULAŞMAK MÜMKÜN.



Bu otomobili iç mekanda diğer V60'lardan ayıran detaylarsa spor pedallar, R-Design döşemeler, mavi gösterge tablosu ve R-Design direksiyon simidi gibi detaylar.

5 silindirli motorlar deyim yerindeyse Volvo klasikleri arasında yer almakta. Test aracındaki 5 silindirli, 2.0 litrelik D3 isimli turbodizel motor 400 Nm'lik maksimum torkunu 1400-2850 d/d arasında sunabiliyor. D3 motorun en ilginç yanıysa kuşkusuz maksimum 163 HP'lik maksimum gücün 2900 d/d gibi düşük bir devirde sunulması. Bu da neredeyse tork eğrisinin inişe geçtiği devirlere geliyor ki, tam bu noktada maksimum gücün devreye girmesi olumlu. Ama maksimum güç eğrisi 2900 d/d'den hemen sonra inişe geçmek yerine kısa bir süre de olsa düz bir bant üzerine yayılsa daha iyi olabilirmiş. Çünkü 2900 d/d'den itibaren maksimum motor devri olan 4400 d/d'ye kadar hem güç eğrisi, hem de tork eğrisi inişe geçiyor. Boğuk sesle çalışan motorun sunduğu performans, BMW 320d gibi otomobillerin gerisinde olsa da gayet yeterli. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla hızlı ve sarsıntısız çalışıyor. Yol tutuş ve viraj yeteneği 15 mm azaltılmış gövde yüksekliği ve yüzde 15 sert yaylara sahip olduğu be-

lirlen süspansiyon sistemi sayesinde çok iyi. Fakat yüksek tork nedeniyle ıslak zeminlerde hissedilir bir aktarma kaybı görülmekle birlikte torque steer yaşanıyor ve elektronik sürüş destek sistemlerine fazlasıyla iş düşüyor. Bu arada otomobilin süspansiyonu tatlı sert olsa da tok bir his veriyor ve rahatsız edici sayılmaz.

Sonuç

V60 D3 R-Design, kalite hissi yüksek ve güvenli bir otomobil. Station gövdeli otomobillerde stile bagaj hacminden daha fazla önem veren kişiler için uygun bir seçenek.



OTOMOBİL START STOP DÜĞMESİYLE ÇALIŞTIRILIYOR. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI SIKIŞIK YERLERDE PARK EDERKEN İŞE YARAYAN BİR ÖZELLİK. R-DESIGN İMZALI ÖN KOLTUKLAR SPORTİF VE RAHAT. ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN ALAN GAYET YETERLİ.





Volvo V60 D3

Fabrika verileri

Motor: 1984 cc, 5 silindirli, 20V, turbodizel
Şanzıman: 6 ileri otomatik
Maksimum güç: 163 HP @ 2900 d/d
Maksimum tork: 400 Nm @ 1400-2850 d/d
Maksimum hız: 215 km/s
0-100 km/s: 9.4 sn
Bagaj hacmi: 430 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4628 / 1899 / 1484 mm
Tüketim (Ortalama): 6.0 lt/100 km
Fiyat: 138.260 TL

+ Kalite hissi, güvenlik, stil

- Bagaj hacmi

159 g/km

D

EKONOMİK VE ÇEVRECİ

Opel Astra Sports Tourer, 0.31 cd'lik rüzgar sürtünme katsayısı, 1.3 litrelik turbodizel motor ve Start/Stop teknolojisi sayesinde hem düşük yakıt tüketiyor hem de 109 g/km'lik emisyonu sahip.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni Astra'nın station karoserli versiyonu olan Sports Tourer, bu ay Start/Stop teknolojisine sahip 95 HP gücünde 1.3 CDTi Ecotec motoru ve Cosmo donanımıyla sürüş izlenimi sayfalarımıza konuk oldu.

HB'den daha uzun ve yüksek

Astra Sports Tourer için bence söylenecek ilk söz, adındaki "Sports" kelimesini hak ettiği olmalı. Otomobilin tasarımı, eski hantal station modelleri geride bırakmış. Zaten 0.31 cd'lik

rüzgâr sürtünme katsayısı da sportif tasarımın bir sonucu. Sports Tourer, hatchback kardeşiyle karşılaştırıldığında ondan 279 mm daha uzun (4698 mm) ve 25 mm daha yüksek (1535 mm). Otomobilin genişliği (1814 mm) ve dingil mesafesi ise (2685 mm) hatchback ile aynı. 1.3 litrelik Ecotec motora sahip olan Sports Tourer'ın boş ağırlığı 1396 kg. Otomobil, 1550 litreye kadar çıkabilen 500 litrelik bagajıyla, işlevsellik konusunda, station karoserli olmanın haklı

gururunu yaşıyor. 60:40 oranında öne katlanan arka koltukları katlamak için bagajın yan duvarlarındaki butonları kullanmak çok pratik. Ancak koltuklar yatık konumda bagaj zemininin tam düz olmadığını belirtelim. Bu konumda 1.84 metre uzunluğundaki yüklerin taşınabilmesi ise önemli bir avantaj.

İç mekân rahat ve işlevsel

Station karoserli otomobillerin iddialarından belki de en önde geleni

işlevsel olmaktır. İşte bu noktada Astra Sports Tourer üzerine düşeni fazlasıyla yapıyor. Adeta dış tasarımın bir tamamlayıcı olan sportif koltuklara sahip olan kokpitte toplam 19 litrelik eşya gözü bulunuyor. Bardaklık sayısı da yeterli. Kapı içi ceplerine 1.5 litrelik su şişelerinin dahi sığması önemli, uzun yolculuklarda işe yarayacaktır. El freni kolu yerine elektronik el freni butonu kullanılmış olması, orta konsolda ekstra alan sağlıyor. Ön konsolun en alt kısmına yerleştirilen aux ve



SPORTS TOURER, İÇ MEKANINI ASTRA HB İLE PAYLAŞIYOR. ELEKTRONİK PARK FRENİ YER KAZANDIRIYOR. ECO BUTONU START/STOP'U KAPATILIYOR.





4698 MM UZUNLUĞUNDAKİ OTOMOBİLDE KOLTUKLAR RAHAT. 2685 MM'LİK DİNGİL MESAFESİ HATCHBACK İLE AYNI VE ARKADA YETERLİ DİZ MESAFESİ SUNUYOR.



USB girişleri ile 12 voltluk çıkış, her geçen gün daha fazla önem kazanan, araca teknolojik cihaz bağlama ihtiyaçlarını karşılıyor. 30 derece eğimli ön konsol, birçok butonu bünyesinde barındırır da kullanım sırasında bir güçlük yaratmıyor. Sade tasarımlı gösterge birimleri rahat okunuyor. Kumanda birimlerine ulaşım da kolay ve zahmetsiz. Ön konsolun üst kısmında yumuşak dokunuşlu malzeme kullanılmış. Alt kısımlarda ise sert plastik var. Kapı içlerinde ise üst kısmında yarı yumuşak, orta kısmında ise yumuşak malzeme kullanılmış. İşçilik de yeterli seviyede.

Motor çevreci ve düşük tüketimli

Test aracımızın en öne çıkan özelliğine geldi sıra: Tüketim. Sürüş izlenimimiz boyunca iki farklı sürücü hem şehir içi hem de şehir dışında toplam 832 km kullandığımız otomobil, ortalama 5.7 lt/100 km motorin tüketimiyle övgüyü hak etti. Performansın üst düzeyde olmadığını kabul ediyoruz. Zaten bunu 14.6 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisi de ortaya koyuyor. Ancak otomobilin sunduğu düşük yakıt tüketimi, eğer yüksek performans arayan bir sürücü değilseniz, her şeyin önüne geçiyor. 109 g/km'lik karbondioksit emisyonu ise, belki direkt



STANDART KULLANIMDA 500 LT OLAN BAGAJ HACMİ, BUTON YARDIMIYLA KOLTUKLAR ÖNE KATLANDIĞINDA 1550 LT'YE ÇIKIYOR.



olarak cebinizi ilgilendirmiyor (ileri- de emisyonu göre vergi alınırsa o da olur) ama çevreye daha az zarar vermek bakımından da çok önemli. Performansa gelince, az önce de belirttiğim gibi 1.3 CDTi motor, öncelikli olarak düşük yakıt tüketimi düşünülerek geliştirilmiş, ilk hızlanmalar hantal. Ama uzun seyahatlerde ve açık yollarda 174 km/s'lik maksimum hızı

ulaşma konusunda herhangi bir sorun yok. Motor gürültülü değil. 5 ileri manuel şanzıman görevinin iyi yapıyor, ancak yüksek hızda sürücünün elleri 6'ncı vitesi arıyor. Yokuşta kalkış desteği iyi çalışıyor ve kalkışlarda geri kaymayı engelliyor. Bu modelde standart olarak sunulan Start/Stop sistemi ise, durma anlarında motoru kapatarak hem tüketimde hem de emis-

yonda düşüş sağlıyor. Motor otomatik olarak durdurulduğunda devir ibresi, göstergedeki Auto Stop çizgisinde duruyor. Sistem hızlı ve etkin çalışıyor. İstenirse ön konsoldaki "eco" butonuna basılarak kapatılıyor.

Fiyatı 64.826 TL

Bu sayfalarda fotoğraflarını gördüğünüz araç Cosmo donanım sevi-

yesinde ve fiyatı 64.826 TL (3 Ocak 2012'de güncellendi) ve bu nedenle biraz pahalı olarak nitelendirilebilir. Ama Astra Sports Tourer 1.3 CDTi; sportif tasarımı, işlevsel özellikleri, zengin donanımı ve her şeyden önemlisi, kullanım sırasında düşük yakıt tüketimi sayesinde amorti etmeyi garantilemesi bakımından iyi bir tercih olabilir.

Opel Astra Sports Tourer 1.3 CDTi Ecotec 95 HP

Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	95 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	190 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	174 km/s
0-100 km/s:	14.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4698 / 1814 / 1535 mm
Bagaj hacmi:	500-1550 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	4.9 / 3.7 / 4.1 lt/100 km
Test aracının fiyatı (Cosmo):	64.826 TL

+ Tüketim, emisyon, tasarım, işlevsellik

- Hızlanma performansı, fiyat

109 g/km **B**



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.

Toyota Avensis 1.8

Otomobilleri sadece fotoğraflar, fotoğrafların altına yazdığımız bilgiler ve renklerle değerlendirdiğimiz foto test disiplininin bu ayki konuğu Toyota Avensis 1.8 Elegant Extra Multidrive S.



SÜRÜCÜ KOLTUĞU RAHAT VE GENİŞ.



4695 MM UZUNLUĞUNDAKİ AVENSIS'İN DİNGİL MESAFESİ 2700 MM. ARKA KOLTUKTA DİZ MESAFESİ YETERLİ.



KAPAKLI KOL DAYAMA YARARLI.



KAPI İÇİ GÖZLERİ YETERLİ GENİŞLİĞE SAHİP.

RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

KİŞİYE GÖRE DEĞİŞİR

OLUMSUZ - KÖTÜ



ARKADA DİZ MESAFESİ YETERLİ AMA SINIFININ EN İYİSİ DEĞİL.



ARKA TASARIM SADE HATLARA SAHİP.



KAPAKLI TORPİDO BÜYÜK VE KULLANIŞLI.



CVT ŞANZIMANIN VİTES KOLU BÜYÜK VE KABA.

MAKYAJLI AVENSIS'İN TASARIMI AVRUPALI MÜŞTERİLERİN BEĞENİLERİ GÖZ ÖNÜNE ALINARAK GELİŞTİRİLDİ.





SERT PLASTİK MALZEMENİN KULLANILDIĞI OTOMOBİLDE KUMANDA BİRİMLERİ ERGONOMİK VE GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR.



OPTİTRON GÖSTERGELER SADE TASARIMLI.



SES SİSTEMİ KOLAY KULLANIMLI VE SES KALİTESİ YETERLİ.



AYNA AYARLARI VE FAR YÜKSEKLİĞİ SOL TARAFTA.



VİTESLER DİREKSİYONDAKİ KOLCUKLARLA DA DEĞİŞİYOR.



OTOMOBİLİN BAGAJI 509 LİTRE VE İHTİYACI KARŞILIYOR.



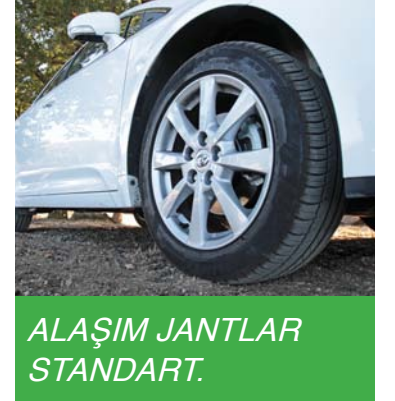
1.8 LİTRELİK MOTOR 145 HP GÜÇ VE 180 NM TORK ÜRETİYOR.



ARAÇTA ELEKTRONİK PARK FRENİ VAR.



ESP VE DEPO KAPAĞI BUTONLARI SOLDA.



ALAŞIM JANTLAR STANDART.

Toyota Avensis 1.8 Elegant Extra Multidrive S

Fabrika verileri

Motor:	1798 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	145 HP @ 6400 d/d
Maksimum tork:	180 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	200 km/s
0-100 km/s:	10.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4695 / 1810 / 1480 mm
Bagaj hacmi:	509 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.7 / 5.7 / 6.8 lt / 100 km
Fiyat:	67.600 TL

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

Lütfen her ay yayınlanan e-otodergi sayılarını ve yılda bir kez yayınladığımız Test Yıllığı gibi özel sayılarımızı sadece www.e-otodergi.com ve 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.

Hayal bu ya...

Son birkaç aydır sizlerin de yakından takip ettiği gibi ülkemizde sürekli bir Türk otomobil markasının doğuşu tartışılmakta. Muhtemelen uzun süre bitmeyecek olan bu konuyu ben de bu ayki yazımda başka bir açıdan mercek altına almak istiyorum.

Farz edelim ülkemizin bir yerli otomobil markası doğmuş, satışlar almış başını gitmiş, yurdumun insanı Türk işçisinin el emeği göz nuru bu markadan oldukça memnun. Ülkemizin otomobil sporunun önde gelen simaları bu markanın kapısını çalmışlar ve satışlardaki başarıyı ralli parkurlarında da devam ettirmeyi önermişler. Bu fikir şirket bazında kabul görmüş ve yurdumun mühendisleri ve işçileri el ele vererek ilk Türk ralli otomobili markası doğmuş. Yerel şampiyonamızda start alan "İlk Türk ralli otomobilimiz" öyle iyi sonuçlara imza atmış ki, yıllardır bu arenada nam salmış diğer markalarla yarışan pilotlar bile hayrete düşmüşler. Başarılar ardı ardına gelince hedef de büyütülmüş ve dünya parkurlarında mücadeleye soyunulmuş. WRC olarak yeniden ho-

mologe edilen yurdumun ralli otomobili, Fransız, İngiliz ve Alman rakipleriyle sıkı bir mücadeleye girer olmuş. Üstelik bir Türk pilotun ve yine Türklerden oluşan teknik ekibin olduğu takımda... Sonuç ne mi olmuş? Orada bir duralım ve hayalimizi şimdilik sonlandıralım.

Türk mühendis ve işçilerinin otomotivdeki başarısı artık dünyanın da kabul ettiği şekilde üst düzeyde. Eğer yakın gelecekte kendi özel markamızı da yarattığımızda bu başarımızı sürdürebileceğimizden hiç şüphem yok. Öncelikle bu projeye inananlarla yola çıkmak lazım. Yıllar önce Devrim'de yaptığımız gibi...

Bu ayki yazıma ilham kaynağı olan sevgili dostum Yalçın Arsan'a teşekkürlerimle. Tüm e-otodergi okuyucularına sağlıklı ve mutlu bir yıl geçirmelerini diliyorum. Sevgiyle kalın.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



Borusan Otomotiv Motorsport zorlu yarışa hazır

Üç senedir pistlerde yer alan Borusan Otomotiv Motorsport, bu ay Dubai'de düzenlenecek olan 24 Saat yarışına katılacak.

BMW M3 GT4 otomobil ve beş pilotla zorlu yarışta yer alacak olan ekip, aynı zamanda bu tarz bir yarışta start alan ilk Türk takımı olacak. Takım bilindiği gibi daha önceki yıllarda WTCC ve ETCC yarışlarında da yer almıştı. Aytaç Biter, Kaan Gürgeç, Ertan Nacaroglu, İbrahim Okyay ve Yadel Oskan'dan oluşan kadroya sahip olan Borusan Otomotiv Motorsport, yenilenen İzmit Körfez Pisti'nde bir kez daha gün boyu test sürüşleri gerçekleştirdi. Takım, BMW M3 GT4 ile SP3 kategorisinde yarışacağı Dubai yarışı öncesi otomobilinin BMW Motorsport tarafından geliştirilen son güncellemelerini tamamladı ve 2012 spec olarak tur zamanlarını iyileştirmek için yoğun bir test programı uygulandı.

24 saat süren ve bu sene yedinci kez düzenlenecek olan Dunlop 24 Saat Dubai yarışı dünyanın en zorlu ve en popüler uluslararası dayanıklılık yarışlarından bir tanesi olarak biliniyor. Ayrıca organizasyon ta-

rafından bu yarışta 300'ün üzerinde de sporcunun katılımı bekleniyor. Borusan Otomotiv Motorsport takım sorumlusu İbrahim Okyay "Uzun bir hazırlık dönemi geçirdik. En iyi hazırlanan ekiplerden bir tanesi olduğumuzu düşünüyorum. İlk kez bu formatta yarışacak olmamız bizi zorlayacak olsa da takımımızın yeterli tecrübe ve beceriye sahip olduğunu biliyorum. Otomobilimiz yapılan son güncellemelerle çok daha iyi ve hızlı bir hale geldi. Bu da ikinci testte tüm pilotları en çok mutlu eden konuydu. Bundan sonra konuşacak çok fazla şey kalmadı. Tüm pilotlar yüksek bir motivasyon içerisindeyiz ve piste çıkıp en iyisini yapmak istiyoruz" şeklinde konuştu.





Bir sene böyle geçti

Geride bıraktığımız 2011 senesinde şampiyon olan isimler Moto GP haricinde aynı kaldı. Zirve çekişmesi de yine aynı ekipler arasında devam etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Formula 1'de Vettel'in bileği bükülemedi

2010 sezonunda adeta bütün yarışları domine ederek kariyerinde ilk kez şampiyonluğa ulaşan Sebastian Vettel, 2011'e de damgasını vurdu. Sezon boyunca yapılan yarışların büyük kısmında pole pozisyonunu rakiplerine kaptırmayan Alman pilot, şampiyonanın bitimine dört yarış kala, Japonya GP'sinin ardından kariyerinde ikinci kez şampiyonluğunu ilan etti. Vettel ayrıca sezon boyunca kazandığı 15 pole pozisyon derecesi ile Formula 1 tarihinde yeni bir rekoru hanesine yazdırmayı da başardı. Red Bull Racing takımının sihirbaz tasarımcısı Adrian Newey önderliğinde yaratılan RB 320, sezon boyunca Sebastian Vettel ve Mark Webber'e rakip takımlar karşısında büyük üstünlük sağlarken, başta Fernando Alonso olmak üzere diğer pilotlar her demeçlerinde Avusturyalı takımın gücüne övgüler yağdırmak zorunda kaldılar. Red Bull Racing ekibi de sezonun bitimine bir yarış kala Takımlar Şampiyonluğu'nu ilan ederek domine ettiği sezonu ikinci zaferle taçlandırmayı başardı.



Yine Loeb, yine Loeb

Dünya Ralli Şampiyonası'nda ise sezon öncesinde radikal bir kural değişikliğine gidildi. Uzun yıllar 2000 cc turbo motorlarla mücadele eden üretici firmalar, FIA'nın uygulamaya koyduğu yeni kural çerçevesinde 1600 cc'lik yeni silahlara geçtiler. Son yılların tartışmasız en üstünü olan Citroen takımı, sezona DS3 WRC modeli ve iki Sebastien'le (Loeb ve Ogier) başladı. Diğer iddialı takım olan Ford ise Fiesta WRC ile yine Fin pilotları Mikko Hirvonen ve Jari Latvala ile ezeli Fransız rakiplerinin karşısına dikildi. 2011 sezonunda ayrıca yeni bir marka da WRC'ye "merhaba" dedi. 60'lı yıllarda Rauno Aaltonen ve Timo Makinen ile sayısız ralli zaferine imza atmış olan MINI, yeni JCW Countryman WRC ile parkura çıktı. BMW altyapısında Prodrive tarafından hazırlanan otomobillerin direksiyonunda ise Dani Sordo ve Kris Meeke yer aldılar. Sezonun ilk yarışının yapıldığı İsveç Rallisi'nde Ford takımının üstünlüğü olsa da diğer yarışlarda sazi yine Citroen pilotları ellerine aldılar. Fransız takımın pilotları Loeb ve Ogier, çoğu yarışta zaferleri aralarında paylaşılsalar da bazı yarışlarda aralarındaki sürtüşmeler de

medyaya yansıdı. Bu sorunlar zaman içinde takım tarafından çözülerek son yarış arifesinde Sebastien Loeb ve Mikko Hirvonen iki sene öncesinde olduğu gibi şampiyonluk adayı olarak İngiltere Rallisi'ne geldiler. Hirvonen'in ilk gün motor arızasıyla yarışa ve şampiyonluğa havlu atmasıyla son yedi yılın zirvedeki ismi Sebastien Loeb kariyerinin sekizinci şampiyonluğuna imza atarak kırılması zor olan rekorunu daha da geliştirdi. MINI takımı ise sezon boyunca 2012'ye hazırlık amacıyla bazı yarışlara test amaçlı girerek özellikle asfaltta Dani Sordo ile başarılı sonuçlar elde etti. Sezonun bitiminin hemen ardından iddialı takımlar arasındaki flaş transferler birbirini izledi. Ford takımının Fin pilotu Mikko Hirvonen son yıllarda çektiği ezeli rakibi Sebastien Loeb'ün takımına transfer olarak ilk bombayı patlattı. Daha sonra bu yıl sürekli ihtilaf halinde olduğu Citroen ile sezon bitiminde ip-leri atan Sebastien Ogier, 2013'de şampiyonaya katılacak Volkswagen ile anlaştığını açıkladı. En son transfer haberi de Petter Solberg'den geldi ve Norveçli pilot Ford fabrika takımında Mikko Hirvonen'den boşalan koltuğa oturdu.

Casey Stoner fırtına gibi esti

Moto GP Dünya Şampiyonası'nda sezon öncesi takımlar arasında flaş transferler yaşandı. 2010 sezonunda Mugello'da ayağını kırarak şanssız bir sezon geçiren son yılların tartışmasız en başarılı sürücüsü olan İtalyan Valentino Rossi, ülkesinin Ducati takımına transfer olurken, Casey Stoner da Repsol Honda takımında mesaiye başladı. 2010'da Yamaha Tech 3 takımında Moto GP kariyerine start veren Amerikalı Ben Spies ise 2010 şampiyonu Jorge Lorenzo'nun yanında Yamaha fabrika takımında ikinci sürücülüğe terfi etti. Sezonun ilk yarışından itibaren Honda motosikletiyle çok iyi uyum sağlayan Casey Stoner, şampiyona boyunca hep zirveye oynadı. Çoğu yarışta pole pozisyonunu

rakiplerine kaptırmayan genç Avustralyalı sürücü, sezonun bitimine bir yarış kala kendi ülkesinde yapılan yarışın ardından kariyerindeki ikinci şampiyonluk sevincini yaşadı. Valentino Rossi ise sezon boyunca kendisinden ülkesinin takımında çok şeyler bekleyen fanatik hayranlarını hayal kırıklığına uğrattı. Sadece Fransa Moto GP'sinde üçüncü sırada podyuma çıkabilen İtalyan sürücü, diğer yarışlarda ise genellikle orta sıralarda finişe gelerek kariyerinin en kötü sezonuna imza attı. Repsol Honda takımında son yıllarda sürekli zirveyi zorlamasına rağmen hedefe bir türlü ulaşamayan Dani Pedrosa bu sezonda yine şanssızlıklarla boğuştu. Sezonun son yarışında ise tüm Moto GP sevenlerini yasa boğan bir olay yaşandı. Malezya GP'sinin ilk turlarında rakipleri Colin Edwards ve vatandaş Valentino Rossi ile kazaya karışan İtalyan sürücü Marco Simoncelli genç yaşta hayata veda etti. San Carlo Honda Gresini takımında yarışan İtalyan sürücü, Honda'nın uydu takımında yarışmasına rağmen sezon boyunca fabrika ekiplerini zorlayan bir performans sergiledi. Simoncelli'nin bu performansı ile 2012 sezonunda zirve için iddialı fabrika ekip-

lerinde kendisine yer bulacağı konuşuluyordu. Bu acı kazanın ardından MotoGP dünyası belki de gelecekte şampiyon olabilecek çok değerli bir sürücüsünü de kaybetmiş oldu. Ülkemizi 2011'de Moto GP'nin alt dalı olan Moto2'de temsil eden Kenan Sofuoğlu ise sezon öncesinde yaşadığı babasının vefatı ve takımı Technomag CIP ile bir türlü istediği uyumu yakalayamaması nedeniyle planladığı hedeflerinden uzak kaldı. Şampiyonayı ilk beş sırada bitirme parolası ile başlayan Sofuoğlu, bu beklenmedik olaylar ve yaşadığı mekanik sorunlar sebebiyle sadece Assen'de yapılan yarışta podyuma ikinci sırada çıkabildi. Milli sürücümüz, şanssız geçen sezonun ardından 2012'de yeniden daha önce iki kez şampiyon olduğu World Supersport'a geri dönme kararı aldı.

Kenan Sofuoğlu



Casey Stoner





Yağız Avcı hat trick yaptı

Türkiye Ralli Şampiyonası ise şampiyonluk potasında, iddialı birkaç isim olmasına rağmen ilk yarışın ardından ibre Yağız Avcı - Burak Çukurova ikilisine döndü. Son iki yılın şampiyonu Yağız Avcı yine Ford takımında Fiesta S2000 ile sezonu kovalarken, Burak Çukurova ise Par-kur Racing takımında arkasına Skoda Türkiye'nin desteğini alarak Skoda Fabia S2000 ile oldukça iddialıydı. İddialı olan isimlerden Serkan Yazıcı, ise Tok Sport'un MINI JCW S2000'iyle yarışacağını açıklayarak sevenlerini mutlu etti. İlk Ege Rallisi'nde otomobilinin yetişmeme-si nedeniyle Mitsubishi Evo9 ile start alan Yazıcı, üçüncü olmasına rağmen daha sonra sponsorlarından birisiyle de yaşadığı anlaşmazlık nedeniyle sezona erken havlu atmak zorunda kaldı. Daha sonraki yarışlarda Yağız Avcı ve Burak Çukurova çekişmesi yaşanırken, yılların tecrübeli ismi Ercan Kazaz da yine genç rakiplerinin ardında pusuya yattı ve zirveyi yakından takip etti. Sezonun bitiminde Yağız Avcı, kariyerinde arka arkaya üçüncü kez şampiyonluk unvanını elde ederken, Burak Çukurova ikinciliğe razı olmak zorunda kaldı.

İstanbul'un yeni kralı Osman Tüter oldu

2011 İstanbul Ralli Kupası'nda düzenlenen üç yarış sonucunda Osman Tüter – Burak Akçay ikilisi zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Kısa adı İSOK olan İstanbul Otomobil Sporları Kulübü tarafından düzenlenen 2011 İstanbul Ralli Kupası'nın üçüncü ve son ayağında zafere ulaşan Osman Tüter – Burak Akçay ekibi bu senenin galibi oldular. 24-25 Aralık tarihlerinde düzenlenen son yarış öncesinde Mitsubishi Lancer Evo9 ile mücadele eden ve aynı puanla zirveye aday olan iki pilot Osman Tüter ve Hakkı Ağaoğlu arasında yaşanan kıyasıya çekişmede son etapta en iyi zamanı yapan Osman Tüter gülen taraf oldu.

24 Aralık Cumartesi günü yarışın ana sponsoru olan Via/Port'daki Gençlik Meydanı'ndan start alan ekipler Pazar günü toplam 46 km. uzunluğundaki Cumhuriyet ve Riva etaplarını ikişer kez geçtiler. Yarışın podyumunun son basamağına ise Bonus Parkur Racing takımından Mitsubishi Lancer Evo 9 ile yarışan Özen Özer- Kaan Özşenler ekibi çıktı. Özen Özer bu derecesiyle kupanın sonunda Genç Pilotlar birinciliğini elde etti. Ford Fiesta R2 ile yarışan İzmitli pilot Ferhat Tanrıbilir- Burak Koçoğlu ekibi son yarışta birinci



Engin Kap parkurlarda oldukça güzel görüntüler sunduğu Anadol STC'si ile üç yarışın ardından Historic sınıfı birincisi oldu.



Mitsubishi Lancer Evo9 ile yarışan Hakkı Ağaoğlu – Hakan Uçucu ekibi, kupa boyunca zirveyi çok zorlansa da Osman Tüter'in ardından ikinciliğe razı olmak zorunda kaldı.

gelerek iki çeker klasmanında zafere ulaştılar. 2011 İstanbul Ralli Kupası'nı Bayan Pilotlarda Simin Bıçakçioğlu kazanırken, Bayan Co – Pilotlar birincisi Zeynep Kara oldu. Bu sene İSOK tarafından uygulamaya konulan Veteran Kupası birincisi ise Ford Fiesta ST ile Levent Kantürk oldu. Historic klasmanında ise Anadol STC ile yarışan Engin Kap mutlu sona ulaştı. Murat Günarslan – Erhan Arıkan ikilisi ise şampiyonanın başından beri oldukça başarılı etap zamanlarına imza atarlarken, son yarışın ilk etabında yine bu performanslarını sürdürdüler. Ancak başarılı ekibin ikinci etapta şanssızlık yakasını bırakmadı ve aks keserek kupaya üzüntülü bir şekilde veda etmek zorunda kaldılar. Şampiyonanın üç yarışında da ortalama start sayısının 50'li rakamlarda olması İSOK yönetiminin ve yarışseverlerin yüzünü güldüren bir unsurdu. Aralık ayı boyunca ve genel olarak soğuk havada yapılan İstanbul Ralli Kupası'nda yine az sayıda olsa da İstanbul'un cefakar izleyici kitlesi etaplardaki seyirci noktalarında yerini aldı ve ekipleri yalnız bırakmadı. Bonus Parkur Racing takımının tecrübeli pilotu Ercan Kazaz, Emire Cantürk'ün co-pilotluğunda



Bonus Parkur Racing takımının genç pilotu Özen Özer Gençler Kupası'nın sahibiydi.

**2011
İSTANBUL
RALLİ
KUPASI'NIN
ÜÇ YARIŞINDA
DA YOĞUN
KATILIM
OLMASI İSOK
YÖNETİMİNİN
YÜZÜNÜ
GÜLDÜRDÜ.**



Klasman dışı yarışan Ercan Kazaz, MINI JCW S2000 ile 2012 sezonu için antrenman yaptı.



Yılların tecrübeli ismi Afşin Baydar'ın co-pilotluğunda yarışan Simin Bıçakçioğlu kupanın bayanlar birincisi oldu.

Mitsubishi Lancer Evo 9 R4 ile başladığı kupada son iki yarışta MINI JCW S2000 ile katılarak 2012 sezonu için antrenman yapma şansı buldu. Parkurlarımızda ilk defa yarışseverlerin huzuruna İstanbul Ralli Kupası'nda çıkan MINI JCW S2000, etaplarda yarışseverlerin ilgi dolu bakışlarına hedef oldu. Ayrıca tamamen Türk yapımı olan Control 1'de üretici firmanın sahiplerinden ve önceki yıllarda yapılan mahalli rallilerin heyecan veren görüntülerine imza atan ismi Halid Avdagiç'in pilotajında dikkat çekti.

Yarış sonunda açıklama yapan yarışma direktörü Vedat Bostancı "Zorlu ama bir o kadarda keyifli aynı zamanda da sportif olarak yüksek mücadelenin yaşandığı bir kupayı geride bıraktık. Aralık ayında gerçekleştirdiğimiz 3 yarışta yarışmacılar kadar organizatör ekibimiz de çok yoruldu. Görevli tüm arkadaşlarımıza; İstanbul, İzmir ve Eskişehir gruplarına teşekkür ederim. Toplamda 64 ekibin mücadele ettiği yarışta başarı gösteren ekiplerimizi kutluyorum. İstanbul Ralli Kupası bu sene de gördüğü ilgi ile bizi çok memnun etti, destek veren herkese teşekkür ederiz" açıklamasını yaptı.



Murat Günarslan – Erhan Arıkan ekibi Citroen C2 ile dikkat çekici etap zamanlarına imza attı. İkili son yarışın ikinci etabında yaşadığı aks arızası ile kupaya şanssız bir şekilde nokta koydu.

Kemal Çetinkaya - Tolga Tezeken ikilisi kupa boyunca Aklanlar Lazer desteğinde "Biçerdöver" Fiat Palio ile yarıştılar. 2008 senesinde mahallide sınıf birincisi olan İzmirli misafir ekip objektiflere güzel görüntüler sundu.





Burcu Burkut Erenkul Neomarin'deydi

Bonus Parkur Racing'in genç bayan pilotu Burcu Burkut Erenkul, sponsoru Musluoğlu Otomotiv'in organizasyonu ile Neomarin AVM'de otomobillerle buluştu. Bu buluşmada Erenkul'un 2011 sezonunda yarıştığı Ford Fiesta ST ve 2012 model Ford Focus sergilendi. Yarış otomobilini yakından görmek isteyen otomobil severler, ralli sporu hakkında bilgi edinme şansı buldular. Standı ziyaret eden konuklar aynı zamanda Burcu Burkut Erenkul ile tanışarak fotoğraf çektirip imza aldılar. Sonax, Unifree Dutyfree, Dexter, Musluoğlu Otomotiv ve İstanbul Aydın Üniversitesi desteğiyle yarışan Erenkul, yoğun ilgi gören etkinlik sonrasında, "Musluoğlu Otomotiv tarafından düzenlenen aktivitede bulunmaktan dolayı çok mutluyum. Cadelerde yarışmak yerine bu işi profesyonel olarak yapmak isteyen gençleri görmek gerçekten çok güzel" açıklamasını yaptı.

Uğur Işık Dubai'den üçüncülükle döndü

Class 1 Dünya Offshore Şampiyonası'nın Dubai'deki son yarışında ülkemizi temsil eden Uğur Işık, takım arkadaşı Christian Zaborowski ile 48.00,92'lik zamana imza atarak yarış 3. olarak noktalandı. A.Al Zafeen-Muhammed Al Marri'nin yarıştığı Victory 3 ekibi final yarışında da birinciliği elde ederek 45.31,71'lik zamanlarıyla birincilik kupasını kazanan takım oldu. Yarışta podiumun ikincilik basamağına ise Team Abu Dhabi ekibi çıktı. R.Al Tayer-M.Al Mansoori'den oluşan ikili finiş 46.28,18'de geldi. Uğur Işık, "Dünyanın bu en zorlu mücadelesinde podyumda final görmek son derece gurur verici. Sezon boyunca yaşadığımız teknik problemlere rağmen bu sonuç, gelecek sezon için motivasyon sağladı" şeklinde konuştu. Uğur Işık elde ettiği bu üçüncülüğün ardından Class 1 Dünya Offshore Şampiyonası'nı altıncı sırada tamamladı. Şampiyonada birincilik ise A.Al Zafeen-Muhammed Al Marri'nin yarıştığı Victory 3 ekibinin oldu.



Sofuoğlu yeniden World Supersport'ta

Kariyerinde iki kez Dünya Supersport Motosiklet şampiyonluğu bulunan sürücümüz Kenan Sofuoğlu, Moto2'de yarıştığı bir sezon aradan sonra yeniden aynı şampiyonaya geri döndü. Sofuoğlu, gelecek sezon yarışacağı Lorenzini Kawasaki ile İstanbul'da basın toplantısı düzenledi. Türkiye Motosiklet Federasyonu Başkanı Bekir Yunus Uçar, Lorenzini Kawasaki takımının sahibi Vanni Lorenzini, Kawasaki Avrupa Sorumlusu Fabien Raolo ve takım proje lideri Jean Marc Dossios da toplantıda hazır bulundular. Kenan Sofuoğlu, yaptığı açıklamada "2011'de kötü bir sezon geçirdim ve Moto2 istediğim gibi gitmedi. Şimdi sapasağlam ayakta- yız ve yeni sözleşme imzaladık" dedi. Milli sporcumuz, iki önemli organizasyon Moto GP ile World Superbike'a da soğuk bakmadığını, gerekli şartlar sağlandığı takdirde bu iki şampiyonada da yeniden yarışabileceğini söyledi.



Rossi Ducati'de pişman değil

Sezon öncesinde Ducati takımına transfer olarak büyük sükse yaratmasına rağmen Moto GP kariyerinin en kötü sezonunu yaşayan Valentino Rossi, buna rağmen Ducati'ye geçmekten asla pişman olmadığını belirtti. Rossi, eskiden 11'inci olarak start alıp da kazandığı yarışların olduğunu, hayranlarının yine kendisinden aynı sonucu beklemesine rağmen bunu gerçekleştiremediğinden dolayı üzgün olduğunu söyledi. Rossi ayrıca "Bazen pişmanlık duymuyor değilim, ancak düşündüğümde bu kendim için denemem gereken yeni bir şey ve bu asla bir hata değil. Ayrıca bu durumda mücadele etmek de çok eğlenceli. Hayatım boyunca acaba ne yapardım diye düşünmektense, daha önce hiç karşılaşmadığım yeni problemleri yaşamak ve bunları çözmeye çalışmayı tercih ederim. Hayranlarımı üzdüğüm için özür dilerim, ama bu hikâye henüz bitmedi. Çok daha iyi şeyler yaşayacağız" dedi.



Solberg muradına erdi

Son üç sezonda kendi adına kurduğu özel takım adı altında Dünya Ralli Şampiyonası'nda mücadele eden Petter Solberg, Ford World Rally Team ile anlaşacağını açıkladı. Artık yeniden bir fabrika takımında yarışabilmeyi istediğini ve bunun gerçekleştiği için çok mutlu olduğunu söyleyen Norveçli pilotun Jari Latvala'nın yanında Ford'un ikinci pilotu olacağı açıklandı. Ford Avrupa Motorsporları Direktörü olan Gerard Quinn, "Petter Solberg'in takımımıza dâhil olması bize tecrübe ve yepyeni boyutta bir tutku getirecek. Müthiş yetenekli ve çok hızlı bir pilotun daha kadromuzda olmasından dolayı mutluyuz. Bir dünya şampiyonluğu ve on üç WRC zaferi kazanmış bir pilot kesinlikle bizi ileriye taşıyacak" dedi. 2003 Dünya Pilotlar Şampiyonu olan Petter Solberg'in yardımcı sürücülüğünü yine Chris Patterson'un sürdüreceği açıklandı.

Skoda çifte şampiyon

Skoda'nın Fabia Super 2000 otomobille mücadele eden ve dereceye giren sürücüleri, kısa adı IRC olan 2011 Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nda ödüllendirildiler. Skoda, üreticiler kategorisinde birincilik kupasını alırken, bu sezon IRC'de şampiyonluğa ulaşan pilotları Andreas Mikkelsen kariyerinin ilk şampiyonluk kupasını aldı. Motorsporlarında 110'uncu yılını kutlayan Skoda, böylece tarihinin en başarılı sezonunu yaşamış oldu. Skoda Motorsporları Başkanı Michal Hrabanek, 2011 yılının Skoda için fantastik bir sene olduğunu belirterek "IRC'de üreticiler kategorisinde geçen yılki zaferimizi tekrarladık. Andreas Mikkelsen, Fabia S2000 ile sürücüler kategorisinde, Juho Hanninen ve Mikko Markkula ise SWRC'deki ilk dünya şampiyonu unvanını kazandılar. Bu sezon kesinlikle başarılıydık ve takım olarak çalışmalarımızın ödülü olan bu başarıyı hak ettik" dedi.



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.**

**ARALIK 2011 SAYIMIZI,
6 OCAK TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 76.349 KİŞİ,
iPad'den 2395 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi