

WWW.

ŞUBAT 2011

SAYI: 32

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Otomobil 125 yaşında

• VİDEOLU FREN TESTİ • MINI COUNTRYMAN • VOLKSWAGEN CARAVELLE • FERRARI FF • RENAULT LATITUDE • TATA VISTA

Dijital gazetecilik ve habere ambargo

Teknoloji, takip etmekte zorlandığımız bir hızla geliyor. Biz gazeteciler de kullandığımız cihazlara ve yayın organlarımızın altyapılarına sürekli yatırım yapıyoruz ve bu hıza yetişmek için mesai kavramının çok dışında çalışıyoruz. Artık çektiğimiz bir fotoğrafı haberiyle birlikte internette yayına vermenin süresi 10-15 saniyeye kadar düştü. Haliyle bu dijital gazetecilik çağında bazı kavramların da artık yok olması gerekiyor. Bunlardan biri de "habere ambargo koymak". Artık bir bilgiyi değil üç gün, üç dakika bile saklamanın imkânı kalmadı. Yanlış anlaşılmasın: Biz hâlâ bize "Bu haber ambargolu" denildiğinde harfiyen uyuyoruz. Ama "ambargo" kavramı artık miladını doldurdu. Çünkü artık haber yayınlamak için bir yayın organına sahip olmak bile gerekmiyor. Tunus'taki diktatörün kaçışını, sadece beş dakika sonra bir pilotun yüklediği görüntülerle facebook'tan izledik. Eskiden haberi gazetelerden okurduk, dergi editörleri olarak konuyu farklı açılardan ele alır, fotoğraflarla zenginleştirirdik. Şimdi haberi biz internetten veriyoruz, günlük gazetelerin, eskiden bizim dergilerde yaptığımızı yapmaktan başka çareleri yok. Onların artık haber verme işlevleri kalmadı, ki zaten hepsinin bu işi yapan web sitesi de var. O nedenle bir otomobilin fiyatı, gazetelerin otomobil sayfalarının yayınlanacağı güne kadar bekletilemez. Daha basın toplantısında genel müdürün ağzından çıktığında, facebook ve twitter'da dolaşmaya başlar. Sonra forum sitelerine düşer, yorumlar alır başını yürür, haberle alakası olmayan kişiler haberi kopyalayıp kendi sitelerine yapıştırır, esas işi o haberi vermek olan ve o toplantıya katılan gazeteciler ise ambargo nedeniyle haberi yayınlamazlar ve haber, ehil olmayan kişiler tarafından hatalarla dolu bir şekilde dağıtılır. Kısacası; bir habere ambargo konması, o markanın lehine bir durumdur, gazeteciler arasında yaratacağı rekabetse işin tuzu biberidir.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Dünyayı değiştirmek

Fotoğraf albümlerini karıştırın. Mutlaka içinde otomobilin olduğu bir fotoğraf çıkacaktır.

İnsanın sosyal ve ekonomik hayatına giren, kimi zaman aile fotoğraflarında kendisine yer bulan otomobilin icadının 125. yılındayız. Bu 125 yıllık süreçte otomobil tasarımları, teknolojileri değişmiş olsa da, insan-otomobil ilişkisi herhalde hiç değişmemiştir. İcadından bu yana bir ulaşım aracından çok daha fazlasını ifade eden otomobilin, diğer eşyalara göre en ayırt edici noktası kişilik sahibi olmasıdır. Bu sayede ailenin bir parçası haline gelmiş ve acısıyla tatlısıyla birçok olaya şahitlik etmişlerdir.

Hareketli ve sosyal bir varlık olan insan her zaman için daha hareketli olmayı, daha özgür olmayı, başka yerleri görmeyi, diğer insanlarla etkileşim içinde olmayı ister. Otomobil, insanlara hareketlilik kazandırıp özgürleştirirken, bir yandan da kendisine bağıladı veya bağımlı hale getirdi. Öyle ki artık otomobilsiz bir hayat düşünemiyoruz. Kiminin sosyal statüsünün sembolü, kiminin hayatı, kiminin mesleği...

Her insan ayrı bir dünyadır derler. İcadıyla insanın dünyasını değiştiren bir varlık olan otomobilin 125. yaşı kutlu olsun.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

382 LİRA TAKSİTLE AL, 3 AY SONRA ÖDEMEYE BAŞLA

**Üstelik
DOSYA
MASRAFI
YOK!**

AKARYAKIT FİYATLARINA SAVAŞAÇAN OTOMOBİL: VISTA

Benzin fiyatları sürekli artarken Türkiye'nin imdadına, Türkiye'nin en hesaplı dizeli TATA Vista yetişti. Vista öyle bir otomobil ki, akaryakıt fiyatlarına savaş açmakla kalmıyor, neredeyse bir yıllık yakıt masrafınızı bedavaya getiriyor.

Nasıl mı? Hesap çok basit. TATA Vista, sınıfındaki bu donanıma sahip otomobillerden çok daha hesaplı. Bu fiyat farkı da sizin ortalama 1 yıllık mazot masrafınıza eşit. Yani TATA Vista'yı aldığınızda 1 yıllık mazot paranız cebinizde kalıyor. Üstelik TATA Vista, ödüllü dizel Quadrajet motoruyla mazotu adeta kokluyor, yakıt masrafınızı en aza indiriyor.

İyisi mi, siz de bir an önce yetkili satıcımıza gelin. TATA'nın yeni güzeli, Türkiye'nin en hesaplı dizeli Vista ile tanışın, test edin, kullanın, deneyin. Hem üstün güvenlik ve konfor özellikleriyle hem de 22.990 Liralık tanışma fiyatıyla sizi çok etkileyeceğine eminiz.

BENZİNLİ

19.990* LİRA

DİZEL

22.990* LİRA



DenizBank

TATA Vista'ya özel DenizBank kredisiyle

www.tata-vista.com



TATA VISTA'NIN ÜSTÜN ÖZELLİKLERİ

- Direksiyondan kumandalı USB bağlantılı CD ve MP3 çaları gelişmiş ses sistemi
- Yolcu ve sürücü hava yastıkları
- Klima
- ABS fren sistemi
- Klima
- Elektrikli ön ve arka camlar
- Araç içi telefon görüşmesi için Bluetooth bağlantısı
- Ön ve arka sis farları
- Kapı içi emniyet kışkırtıcıları
- Elektrikli aynalar
- Kaza anında katlanabilen direksiyon mili
- Uzaktan kumandalı merkezi kilit sistemi
- Reostalı gösterge paneli
- Immobilizer
- Katlanabilen arka koltuklar
- Alaşımli jantlar

YAYGIN SERVİS
AĞIYLA
7/24 YOL
YARDIMI
0212 233 66 23

**3 YIL
GARANTİ**
100.000 km

Size en yakın yetkili satıcımız için:

0216 574 05 45

www.tata.com.tr



TATA Vista dizelin spesifik CO₂ salınımı 129 g/km., resmi yakıt tüketimi (lt/100 km) şehir içi 6,4, şehir dışı 4,0, ortalama 4,9'dur. TATA Vista benzinlinin spesifik CO₂ salınımı 139 g/km., resmi yakıt tüketimi (lt/100 km) şehir içi 7,9, şehir dışı 4,8, ortalama 5,9'dur. Anahtar teslim maliyetin en fazla %70'ine kredi kullanılacaktır. Belirtilen taksit tutarı DenizBank'tan kullanılacak aylık % 0,89 faizli, 3 ay ertelemeli, 48 ay ödemeli 14.000 TL'lik bireysel kredi tipi için geçerlidir. * Belirtilen fiyatlar Aura donanım paketine sahip araçlar için geçerlidir.

HABERLER

- 11** Aston Martin V8 Vantage S
- 14** **Yeni** Mercedes-Benz SLK
- 19** e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 21** ODD Satış ve İletişim Ödülleri
- 23** Aralık 2010 otomobil satışları
- 28** 2010 yılı hafif ticari araç satışları

YILDÖNÜMÜ

- 16** Otomobil 125 yaşında

BİLGİLENDİRME

- 29** Karbondioksit emisyon değerleri

TANITIM

- 30** e-otodergi videolu test ölçümleri

İLK SÜRÜŞ

- 32** Renault Latitude 1.5 dCi
- 37** Tata Vista 1.3 Quadrajat

VİDEOLU TEST

- 40** MINI Countryman Cooper S

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 46** Chevrolet Cruze 1.6 LS 124 HP
- 50** Nissan X-Trail 2.0 TDCi
- 63** Volvo S80 D3 Geartronic

- 67** Volkswagen Caravelle 2.0 TDI

- 71** Citroen C5 1.6 e-HDi MCP

GÜVENLİK

- 55** Videolu fren testi (4 araç, 4 test)

YASAL UYARI

- 75** e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 77** Dakar Rallisi
- 81** IRC Monte Carlo Rallisi
- 84** Bursa Uludağ Karkros
- 85** Kısa haberler

e-otodergi

ŞUBAT 2011 - SAYI 32

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.

07

HABER
 Ferrari FF



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

Test Yıllığı 1'i ilk yedi ayda 79.884 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yılığı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı ilk sekiz ayda 79.884 kişi indirdi. Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında kırılması zor bir rekora imza atan e-otodergi Test Yıllığı 1, Haziran 2011'e kadar yayında kalacak. e-otodergi.com web sitesinden ücretsiz olarak indirilen 683 pdf sayfalık bu özel sayıda, 36 markadan toplam 154 otomobilin testi yer alıyor.



Cruze Design Edition bayilerde

Kısa bir süre önce 124 HP gücünde yeni bir motora kavuşan Chevrolet Cruze, şimdi de daha zengin donanımına sahip Design Edition seçeneği sunuyor. Design Edition paketi; diğer Cruze modellerinden farklı olarak 17 inç'lik alaşımli jantlar, spor gövde kiti, mavi-siyah kombineli özel döşeme ve arka spoylere sahip. Bu paket, lansmanına özel olarak 1100 TL'ye satışa sunuldu. Öte yandan Ocak 2011'de Cruze satın alacak kişilere cruise control hediye edileceği de açıklandı.

Chevrolet'yi kompakt sedan sınıfında temsil eden Cruze modelinin fiyatı 33.905 TL'den başlıyor.



10 yıllık yarış lastikleri geliştirme sürecimizi, başarılarla dolu bir hikayeye dönüştürdük.

Takım direktörümüz Volkan Işık'a, tüm Lassa Rally Team ekibine, pilotlarımıza ve mühendislerimize, basın mensubu dostlarımıza, motorsporları meraklılarına teşekkürler.



Yeni Opel Astra



1.4 lt 140 Hp turbo motor ve otomatik vites bir arada...

Muhteşem görünümü ve atletik yapısıyla Yeni Opel Astra bir efsane... 1.4 lt 140 Hp güce sahip turbo motoruyla performansı, 6 ileri otomatik vitesiyle şehir içi rahatlığı, yakıt ekonomisini ve konforu hayatınıza taşıyın. **Sürüş keyfini hissedin.**



Sürüşe Duyarlı Ön Farlar



Ergonomik Spor Koltuklar



FlexRide

www.opel.com.tr

Ortalama yakıt tüketimi 6.8 lt / 100 km. Ortalama CO₂ emisyonu 159 g / km.



Wir leben Autos.

İlk dört tekerlekten çekişli Ferrari: FF

Ferrari; yeni dört kişilik, ilk dört tekerlekten çekişli otomobili FF'in resmi bilgilerini açıkladı. Böylece emekliliğine kısa bir süre kalan Ferrari 612 Scaglietti'nin takipçisi hazırlanmış oldu. Kamuoyu gösterimi 2011 Cenevre Otomobil Fuarı'nda yapılacak olan FF; Pininfarina tasarımı, shooting-brake tarzı dört kişilik karoserinin altında ilginç yenilikler barındırıyor. Bunların en dikkat çekici olanı kuşkusuz ki 4RM isimli dört tekerlekten çekiş sistemi. Patenti Fer-

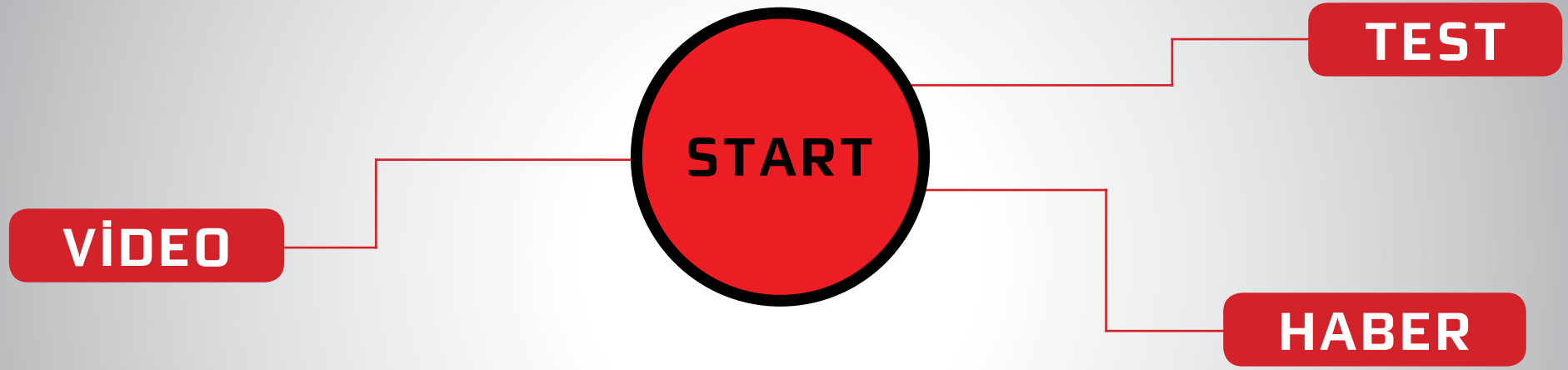
rari tarafından alınan bu sistemin, geleneksel dört tekerlekten aktarma sistemlerine göre yüzde 50 daha hafif olduğu ifade ediliyor. 4907 mm'lik uzunluğu ve 1953 mm'lik genişliği üst sınıf otomobillere kafa tutan FF'in yüksekliği ise 1397 mm. 6262 cc'lik, V12 motor; 8000 d/d'de 660 HP güç ve 6000 d/d'de 683 Nm tork üretirken otomobili 3.7 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartıp, maksimum 335 km/s hız sağlayabiliyor. Aracın ortalama tüketim değeri ise 15.4 lt/100 km.



İLK 4x4 FERRARI MODELİ OLMASI NEDENİYLE BİR TABUYU YIKAN FF, TASARIMI NEDENİYLE FERRARI SEVERLERDEN YOĞUN ELEŞTİRİ ALMAYA BAŞLADI BİLE.



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Hyundai Veloster Detroit'te tanıtıldı

Hyundai Veloster Detroit'te düzenlenen NAIAS'ta sergilendi. Markanın yeni crossover coupe modeli olarak dikkat çeken Veloster, arka yolcuların araca daha rahat binmesi için sadece sağ tarafta sunulan tek arka kapısı ve çift kavramalı debriyaja sahip 1.6 litre hacmindeki direkt enjeksiyonlu benzinli motoruyla yüzünü ilk kez gösterdi. Veloster'deki tamamıyla yeni Gamma serisi 1.6 GDI direkt enjeksiyonlu benzinli motor, 6300 d/d'de 136 HP maksimum güç ve 4850 d/d'de 167 Nm maksimum tork üretirken 100 km'deki tüketimi 6 litre altında. Araçta 6 ileri manuel ya da Hyundai tarafından geliştirilen 6 kademeli çift debriyahlı DCT şanzıman sunuluyor.



Hyundai'den yeni bir konsept: Curb

Hyundai'nin yeni konsept aracı Curb, 2011 Detroit Otomobil Fuarı'nda sergilendi. Hyundai Kaliforniya Tasarım Merkezi'nin hazırladığı bu crossover konsepti 4170 mm uzunluğa, 1800 mm genişliğe, 1600 mm yüksekliğe ve 2640 mm dingil mesafesine sahip. 1270 kg ağırlığındaki araçta Hyundai'nin yeni Gamma serisi direkt enjeksiyonlu benzinli motorunun turbo beslemeli versiyonu görev yapıyor.



171 HP maksimum güce ve 230 Nm maksimum torka sahip olan bu motorun, Direct Shift Gearbox (DSG) isimli şanzımanı ve dur kalk teknolojisi (ISG - Idle Stop and Go) sayesinde şehir içinde 100 km'de 8 litreden, otoyolda sabit hızda ise 6 litreden daha düşük yakıt tüketileceği belirtiliyor.

www.**e-otodergi**.com

**İLK ÖZEL SAYIMIZ
YAYINDA!**

36
marka

154
model

683
sayfa

TEST YILLIĞI 1

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz

Fiat Panda tekrar Türkiye'de

A segmentinde yer alan Fiat Panda, daha önce başarısız olduğu Türkiye pazarına yeniden giriş yaptı. 30 yıldan bu yana aynı isimle üretilen ve bugüne kadar dünya çapında 6 milyon adetten fazla Fiat Panda 2004 yılında Yılın Otomobili seçilmişti. Türkiye yollarına çıkan Fiat Panda, 2009 yılında 12 ay boyunca satışta olmasına karşın sadece 22 adet satarak (ODD raporuna göre) çok başarısız olmuş ve Fiat Stilo, Fiat Sedici modelleri gibi piyasadan çekilmişti. Panda şimdi bir kez daha Türkiye yollarına çıkıyor. Tofaş'tan yapılan açıklamaya göre çok daha iyi bir fiyatla. Hatta verilen bilgiye göre Mart ayında teslim etmek üzere ilk 100 adetlik sipariş alınmış bile. Bu rakam, 2009'da 12 ay boyunca satılan Panda'nın yaklaşık 5 katı. Sadece 1.2 lt 69 HP'lik benzinli motorla ithal edilen Fiat Panda'nın fiyatı 19.950 TL'den başlıyor.



Bridgestone'dan Uygulamalı Eğitim Alanı

Brisa, Bridgestone markası ile trafiğe çıkmadan yapılması gerekenleri anlattığı "Yola Güvenli Çık, Yolun Hep Açık" sosyal sorumluluk kampanyasını bir adım öteye taşıdı. Kampanya kapsamında Şişli Belediyesi Bilim Merkezi'nde hazırlanan Uygulamalı Eğitim



Alanı'nın tanıtımı Sabancı Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve Murahhas Üyesi Güler Sabancı ile Brisa Genel Müdürü Hakan Bayman'ın katıldıkları basın toplantısıyla gerçekleştirildi. Merkezde çocuklara eğlenceli bir anlatımla trafik eğitimi veriliyor.

Fiat Freemont Cenevre'de tanıtılacak

Fiat'ın Dodge Journey'si olarak da adlandırabileceğimiz Fiat Freemont, Fiat Grubu'nun Chrysler Grubu'yla yaptığı ortaklığın meyvelerinden biri olarak Cenevre Otomobil Fuarı'nı bekliyor. Bu global ortaklığın Fiat markasına ilk yansımaları temsil eden ve Dodge Journey modeli temel alınarak geliştirilen Freemont'un ayrıntıları açıklandı. Meksika'daki Toluca Fabrikası'nda üretilen Freemont, Türkiye'de 2012 model olarak yılın son çeyreğinde satışa sunulacak. 5 metreye yakın uzunluğu, üç koltuk sırasında 7 kişiye varan oturma kapasitesiyle dikkat çeken Freemont, Fiat'ın 2.0 litre 140 HP ve 170 HP'lik turbodizel motorlarının yanı sıra Chrysler motor gamında bulunan 3.6 litrelik Pentastar kodlu V6 benzinli motorla donatılacak. Freemont önden çekişli veya 4x4 olarak satın alınabilecek.



Sektörde Atamalar

Chevrolet

Chevrolet Türkiye, Aralık 2010'da Murat Aydın'dan boşalan Genel Müdürlük görevine Tolga Atmaca'nın getirildiğini açıkladı. Tolga Atmaca, genel müdürlük görevine 1 Şubat 2011 tarihinde başlayacak.



Pirelli

Türk Pirelli Lastikleri'nin Genel Müdürlüğü görevine Mete Ekin atandı. İngilizce, Almanca ve İtalyanca bilen Mete Ekin, 2007-2010 yılları arasında üç yıl boyunca Ticaret Direktörlüğü görevini sürdürmüştü.



Volkswagen

Çağrı Öztaş, Volkswagen Binek Araç Pazarlama Müdürlüğü görevini üstlendi. 2000 yılından beri Doğu Otomotiv bünyesinde çalışan Öztaş, 2006 yılından bu yana VW Binek Araç'ta Satış Müdürü olarak görev yapıyordu.



V8 Vantage S tanıtıldı

Geçen yıldan bu yana Türkiye'ye Borusan Otomotiv tarafından ithal edilen Aston Martin markası yeni bir modele kavuşuyor. Fotoğraf ve resmi bilgileri basına dağıtılan Aston Martin V8 Vantage S, aynı modelin V8 ve V12 versiyonlarının ortasına konumlandırılıyor. Önde daha geniş ızgara, arkada yeni tampon ve daha büyük

spoiler, karbonfiber difüzör ve Bridgestone lastiklere sahip 19 inç'lik jantlarla dikkat çeken V8 Vantage S, kokpitinde yeni spor koltuklar, alüminyum malzeme kullanımı, yeni direksiyon simidi ve birçok noktada uygulanan Vantage S logolarıyla farklılaşıyor. Vantage S'te, standart V8 modeline göre, daha hızlı tepki veren bir direksi-

yon, daha geniş fren diskleri (380 mm) ve yeni geliştirilmiş süspansiyon sistemi bulunuyor. Otomobilde stabilite kontrol sisteminin en gelişmiş versiyonunun yanı sıra, Hidrolik Fren Yardımcısı ve Hill Start Assist (Yokuşta Kalkış Yardımcısı) de yer alıyor. Aston Martin V8 Vantage S'te 4.7 litrelik V8 benzinli motor bulunuyor. 430 HP güç ve

490 Nm tork üreten bu motor, yeni 7 ileri Sportshift II şanzımanla kumanda ediliyor. Bu şanzımanın eskisine oranla yüzde 20 daha hızlı olduğu vurgulanıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi 12.9 lt/100 km. Karbondioksit salınımı ise hayli fazla: 299 g/km. Aston Martin V8 Vantage S, maksimum 305 km/s hıza ulaşabiliyor.



Porsche 911 Carrera GTS satışa sunuldu

Porsche 911 Carrera GTS, Türkiye'de Doğu Otomotiv-Porsche showroom'larında satışa çıktı. 3.8 litrelik 408 HP güç ve 420 Nm tork üreten motora sahip olan 911 Carrera GTS, 0'dan 100 km/s hıza 4.2 saniyede ulaşıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 306 km/s. Carrera GTS'in arka iz açıklığı, Carrera S modelinden 44 mm daha geniş. Bu da otomobilin yol tutuşunu olumlu yönde etkiliyor. Öte yandan, GTS'i Carrera ailesinin diğer fertlerinden ayıran özellikler sadece performans özellikleri değil. GTS; 19 inç'lik siyah RS Spyder jantları, ön tampondaki siyah spoyleri, kapı kenarları ile arkadaki "911 Carrera GTS" yazısı, spor egzozlarının siyah uçları ile arasının siyah olmasıyla da öne çıkıyor. 911 Carrera GTS'in siyah Alcantara kumaşı kaplı döşemeleri, koltukları ve direksiyonu, el freni ve vites kolu da onu farklılaştırıyor. Cabrio ve coupe seçenekleri olan otomobil, standart olarak 6 ileri şanzımanla satılıyor. Ancak manuel ve otomatik vites keyfini birarada sunan 7 kademeli Porsche Doppelkupplung (PDK) şanzıman da opsiyonel olarak sunuluyor. GTS'in ortalama yakıt tüketimi 10.8 lt/100 km, karbondioksit salınımı ise 240 g/km olarak veriliyor. 911 Carrera modelleri Türkiye'de 163.000 Euro'dan başlayan fiyatlarla satılıyor.

Daihatsu Avrupa pazarından çekiliyor

Türkiye'de Toyota'nın da distribütörü olan ALJ Grubu tarafından temsil edilen Japon otomobil markası Daihatsu, yaptığı duyuruda 31 Ocak 2013 tarihinde Avrupa pazarlarında sıfır kilometre araç satışını durduracağını açıkladı. Buna gerekçe olarak Japon Yeni'nin Euro karşısındaki durumunun rekabeti engellemesi gösterildi. Daihatsu, Türkiye'de sadece Terios ve Materia modelleriyle yer alıyor.



Volvo V60 Plug-in-Hybrid Cenevre'yi bekliyor

Volvo'nun Cenevre'de tanıtacağı V60 Plug-in-Hybrid, 100 km'de ortalama 1.9 litre yakıt tüketen ve karbondioksit salınımı 50 g/km'nin altında olan çevreci bir araç. İsveçli enerji şirketi Vattenfall işbirliğiyle geliştirilen ve seri üretime hazır olduğu belirtilen bu otomobilin 2012 yılında satışa sunulması planlanıyor. Otomobilde 2.4 litrelik D5 turbodizel motor bulunuyor. 215 HP güç ve 440 Nm tork üreten bu motorun yanı sıra otomobilde bir de 12 kW/s gücünde elektrik mo-



toru ve lityum iyon piller yer alıyor. 6 kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilen V60 Plug-in-Hybrid, enerjiyi sadece pillerinden kullanarak 50 kilometre gidebiliyor. V60 Plug-in-Hybrid, Cenevre Otomobil Fuarı'nın basın günü olan 1 Mart 2011'de tanıtılacak ve fuar boyunca sergilenecek.



VW XL1 100 km'de sadece 0.9 lt tüketiyor

Volkswagen plug-in-hybrid teknolojisi sayesinde 100 km'de sadece 0.9 litre yakıt tüketen konsept aracı XL1'i Qatar Motorshow'da tanıttı. 26-29 Ocak tarihlerinde düzenlenen Qatar Motorshow, Volkswagen'in yeni bir konsept aracına ev sahipliği yapıyor. Volkswagen XL1 adlı konsept, 2002'de tanıtılan dizel motorlu 1-Litre ve 2009'da geliştirilen plug-in-hybrid teknolojili L1'in ardından düşük yakıt tüketimi konusunda markayı bir adım öne taşıyor. L1 konsepti gibi plug-in-hybrid teknolojisiyle geliştirilen VW XL1, 0.9 lt/100 km tüketimi ve 24 g/km karbondioksit salınımıyla dikkat çekiyor. Otomobilde 49 HP güç üreten 800 cc hacminde TDI motor ve 27 HP güç üreten bir elektrik motoru bulunuyor. Lityum-iyon pil teknolojisine sahip XL1'de çift kavramalı 7 ileri şanzımana yer verilmiş. 795 kg boş ağırlığa sahip olan Volkswagen XL1, 11.9 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşıyor. Otomobilin maksimum hızı ise elektronik olarak 160 km/s ile sınırlandırılmış. XL1, ihtiyaç halinde 35 km boyunca sadece pillerle ilerleyebiliyor.



Toyota Verso ticari hayata atılıyor

Türkiye'de üretilen ve kompakt MPV segmentinde yer alan Toyota Verso, Verso Active adı verilen yeni versiyonuyla iki koltuklu van olarak da satılacak. Toyota'nın Adapazarı'ndaki fabrikasında üretilecek olan Verso Active, beş koltuklu kombi ve iki koltuklu van karoser tipleriyle Şubat ayında pazara sunulacak. Toyota'yı ticari hayata sokacak olan Verso Active'de markanın 130 HP güç üreten 1.6 lt Valvematic benzinli motorunun yanı sıra 124 HP güç ve 310 Nm tork üreten 2.0 litrelik D-4D turbodizel motoru yer alacak. 2.0 D-4D motor, 5.6 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi ve 146 g/km'lik karbondioksit salınımı ile dikkat çekecek. İki motor seçeneğinde de 6 ileri manuel şanzıman bulunacak. Toyota Verso Active'in baz fiyatı 36.500 TL olarak açıklandı.



Yeni Kia Picanto yüzünü gösterdi

Kia'nın minik otomobili Picanto, Mart 2011'de düzenlenecek olan Cenevre Otomobil Fuarı'nda yeni jenerasyonuna kavuşacak. Yeni Picanto'nun iki karosere ve dört yeni motora sahip olacağı belirtiliyor. Yeni Picanto, eskisinden daha uzun olacak. Otomobilin dingil mesafesinin de artacağı ifade ediliyor. Kia Tasarım Şefi Peter Schreyer tarafından verilen bilgiye göre, bugüne kadar sadece 5 kapılı olarak üretilen Kia Picanto, gelecek neslinden itibaren global pazarda yer alacak 5 kapılı karoserin yanı sıra bazı ülkelerde 3 kapılı olarak da yollara çıkacak. Otomobilde 1.0 ve 1.2 litrelik yeni benzinli motorlar bulunacak.



Yeni Mercedes-Benz SLK yüzünü gösterdi

Mercedes-Benz'in iki kişilik roadster modeli SLK'nın üçüncü jenerasyonu ortaya çıktı. İlk jenerasyonu 1996 yılında satışa sunulan, 2004'te ikinci jenerasyonuna kavuşan SLK, Ocak 2008'de makyajlanmış ve şu anki görünümüne kavuşmuştu. Yeni SLK; yepyeni tasarımı, dünyada ilk kez sunulan bir teknoloji olan Magic Sky

Control özellikli tavanı, yakıt tüketimini yüzde 25'e kadar düşüren ve standart olarak sunulan ECO start/stop sistemi, yeni 4 ve 6 silindirli motorlarıyla adından çok söz ettirecek. Yeni Mercedes-Benz SLK tasarlanırken hem geçmişten hem de güncel ürün gamından ilham alınmış. Otomobilde 1950 model 190 SL'in yanı

sıra SLS AMG ve yeni CLS'den izler görmek mümkün. Yeni tasarımın bir özelliği de iyileştirilen aerodinami. Eski modelde 0,32 Cd olan sürtünme katsayısı, yeni SLK'da 0,30 Cd'ye düşürülmüş. Far ve stoplarda yer verilen led teknolojisi, yeni SLK'nın modern otomobillerin olmazsa olmazlardan birini daha yakalaması

nı sağlamış. Hem sürücü hem de yolcu ya maksimum konfor ve kalitenin sunulmasını amaçlayan iki kişilik iç mekanda, direksiyon simidinden göstergelere, orta konsoldan koltuklara kadar her şey yenilenmiş. Kokpitte bolca alüminyum kullanılmış olduğu da dikkatlerden kaçmıyor. Orta konsolun orta kısmında yer alan bü-

yük ekran, internet bağlantısından navigasyona kadar birçok teknolojiye ev sahipliği yaparken, onun biraz üst kısmına yerleştirilen analog saat, iç mekânın elit havasını daha da yukarıya taşıyor. Geçmiş modellerde; otomobili çok kısa bir sürede coupe'den cabrio'ya dönüştüren panoramik değişken-tavan ve enseye sıcak hava üfleyerek boyun tutulmasını engelleyen Aircarf gibi teknolojilere öncü-

lük yapan Mercedes-Benz SLK, yeni jenerasyonunda yepyeni bir sisteme daha ev sahipliği yapacak: Magic Sky Control özellikli tavan. Bu sistemde, üç tavan seçeneği arasında seçim yapılabilir. Standart tavan aracın gövde renginde olacak. İkinci seçenek olarak siyah tavan tercih edilebilecek. Üçüncü seçenek ise dünyada bir ilk: Camdan imal edilen bu tavan, bir butona basılarak aydınlık ya da

karanlık olabilecek. Aydınlık seçim yapıldığında, tıpkı bir camdan dışarıya bakıyor gibi gökyüzü seyredilebilecek. Karanlık mod seçildiğinde ise sanki araç coupe Cabrio değilmiş gibi bir sürüş gerçekleşecek ve içeriye sıcaklık ve ışık girmeyecek. 2012 model olarak yollara çıkması beklenen yeni Mercedes-Benz SLK, ilk etapta üç model seçeneği sunacak. Bunlar 4 silindirli SLK 200 BlueEffi-

ency, SLK 200 BlueEfficiency 184 HP ve SLK 250 BlueEfficiency 204 HP olacak. 7 kademeli otomatik şanzıman (7G-Tronic) opsiyonel donanımda bulunacak. Bu modelleri daha sonra 306 HP güç üreten V6 motoruyla 5.6 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşan SLK 350 BlueEfficiency ve elbette AMG versiyonları izleyecek.



**TAMAMEN YENİLENEN
İÇ MEKAN, ŞIKLIK
İLE SPORTİFLİĞİ
HARMANLIYOR.**

İYİ Kİ DOĞDUN!

Hayatımızda büyük bir yer kaplayan otomobilin icadının 125'inci yıldönümü kutlandı.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Daimler Medya

Bugünün hayalini yaratmak... Evet, bugün birçok kişinin hayalini otomobil veya otomobiller süslüyor ve bu hayali bundan 125 yıl önce Karl Benz yarattı. Karl Benz'in insanlığa hediye ettiği ve gerçek bir hayal olan otomobil, 29 Ocak 1881'de Berlin Patent Ofisi'nde 37.435 patent numarasıyla "benzinli

motorla sürülen araç" olarak tescillenmiş oldu. İlk otomobil olan Benz Patent-Motorwagen'de 1 silindirli, 954 cc'lik, 0.75 HP güç üreten benzinli motor bulunuyordu ve bu motor aracı 16 km/s'ye çıkartabiliyordu. Karl Benz bu otomobili üç tekerlekli olarak tasarlamıştı, çünkü o dönemde dört tekerlekli araçlar için

geliştirilen direksiyon sistemlerinden memnun kalmamıştı.

Karl Benz kadar büyük bir mühendis olan Gottlieb Daimler ve onun ömürboyu ortağı olan Wilhelm Maybach da bu konuda çalışmalar yapıyorlardı. 1885 yılında ilk motosiklet olan, o dönemde Reitwagen "binilen araba" (otomobil değil)

olarak isimlendirilen; 0.5 HP güç üreten bir motora ve 12 km/s'lik maksimum hıza sahip iki tekerlekli aracı üretmişlerdi. Daimler ve Maybach, Karl Benz'in ilk otomobili üretmesinden birkaç ay sonra bir arabaya (fayton) motor adapte ederek ilk dört tekerlekli otomobil olarak kabul edilen Daimler Motorkutsche'yi



meydana getirdiler.

Mercedes isminin doğuşu ise, otomobil satışı yapan Emil Jellinek'in, Daimler'den aldığı otomobillerle başlar. Daimler'in 1900 yılında ölümünden sonra şirket için çalışmalar yapmaya devam eden Maybach'ın tasarımı olan 35 HP'lik modele, Emil Jellinek'in kızı olan Mercedes'in adının verilmesiyle ilk Mer-

cedes isimli otomobil 1901 yılında tarih sahnesine çıkmış oldu.

Karl Benz'in kurduğu Benz & Cie. ile Gottlieb Daimler-Wilhelm Maybach tarafından kurulan Daimler-Motoren-Gesellschaft 1926 yılında Daimler-Benz adını aldı ve otomobillerinde Mercedes-Benz ismini kullandı.

Mercedes-Benz'in başarısı Karl

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



KAISERLICHES



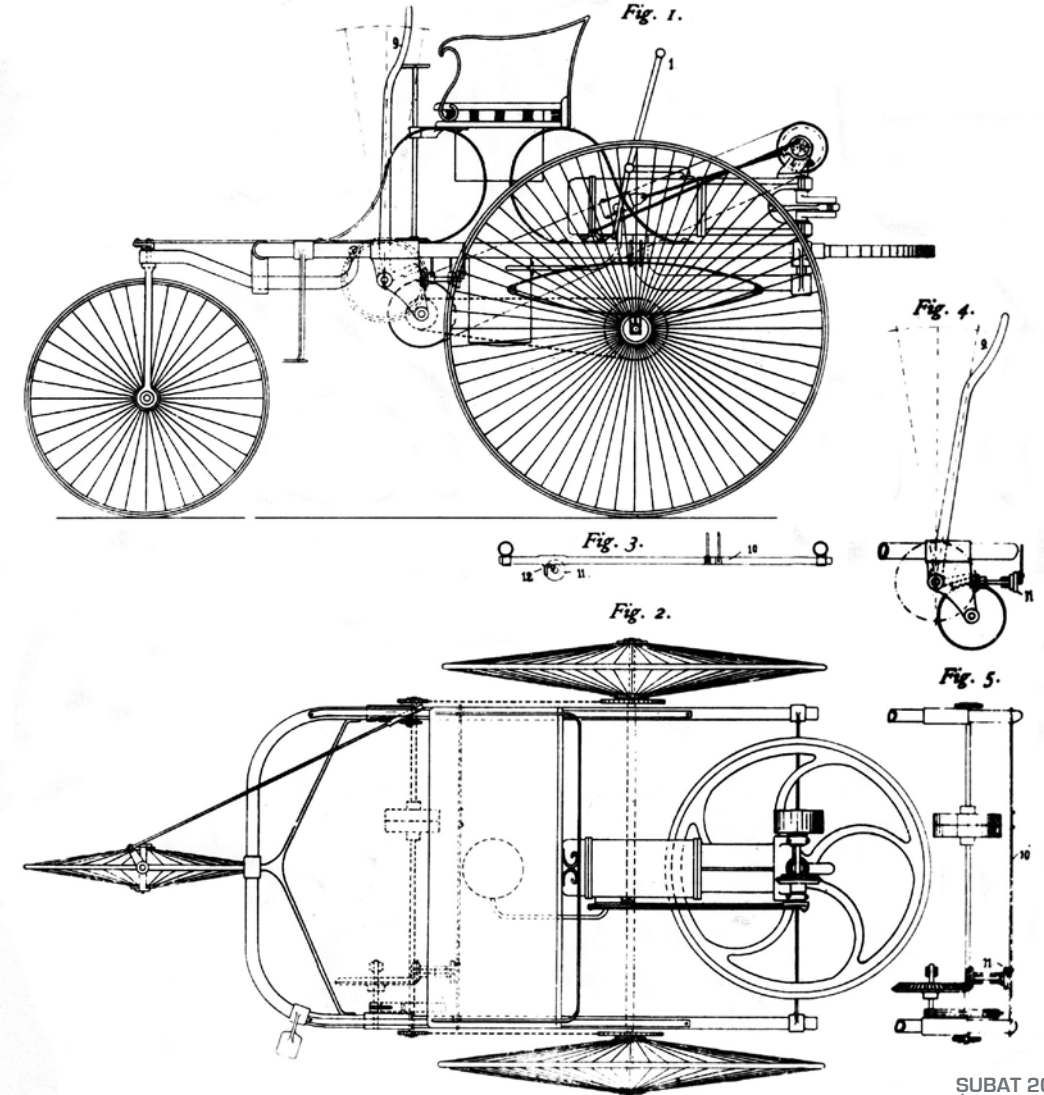
PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

— № 37435 —

KLASSE 46: LUFT- UND GASKRAFTMASCHINEN.

AUSGEFÜHRT DEN 2. NOVEMBER 1886



PHOTOG. DRUCK DER RECHENROCKEN.

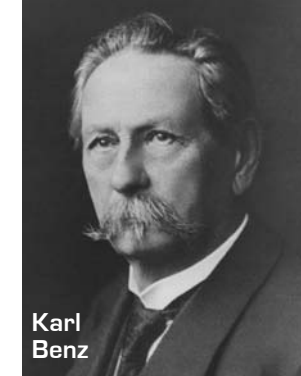
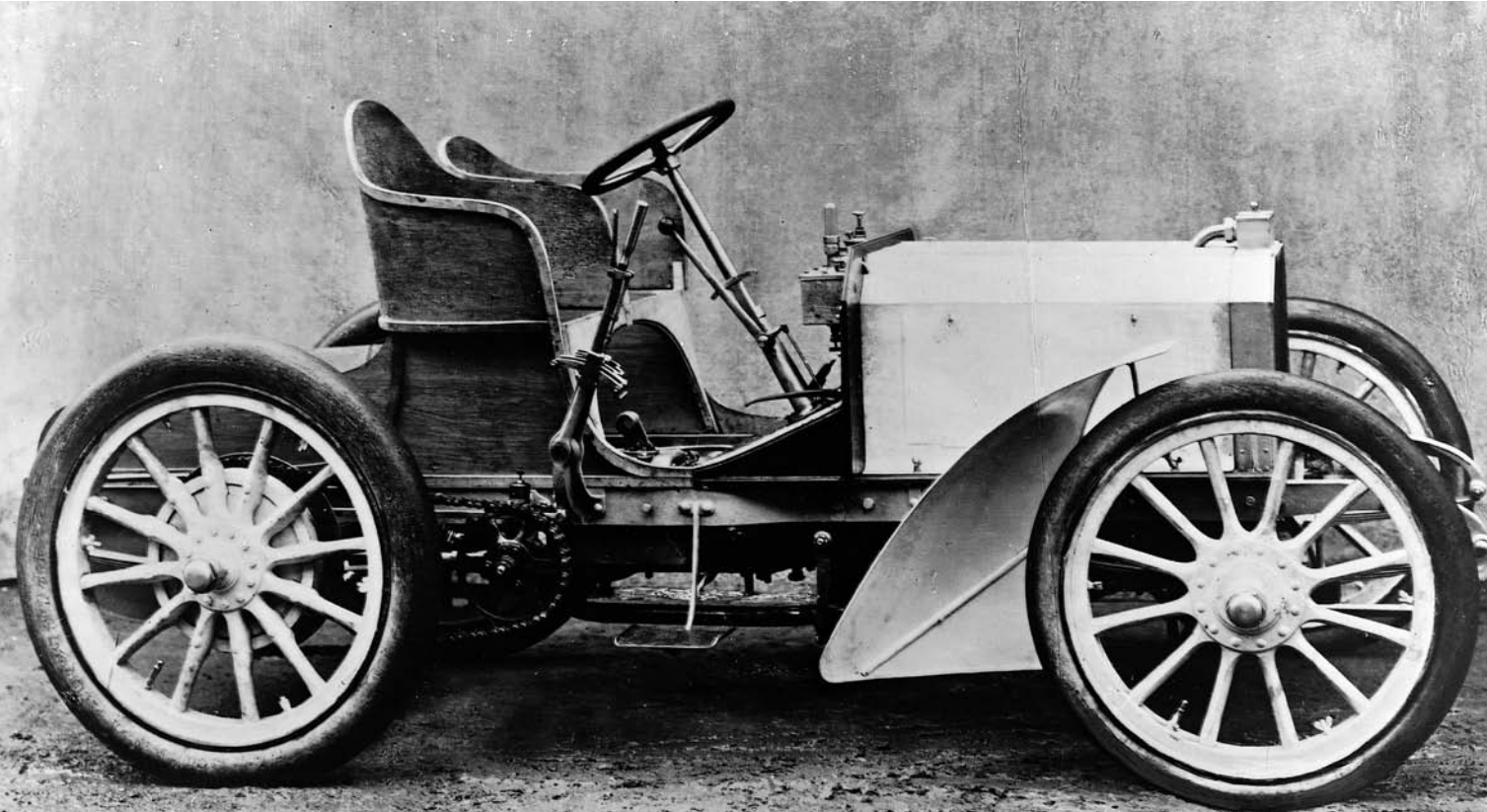
BENZ & CO. IN MANNHEIM.
Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb.

Benz'in "en iyisi veya hiçbiri" ve Gottlieb Daimler'in "yeniliğe olan tutku asla bitmez" düşüncelerine dayanıyor. Her ikisi de yenilikçi ve en iyi otomobilleri üretmeyi kendilerine hedef olarak seçmişlerdi. Bunun sonucunda 125 yıllık marka geçmişi boyunca 80.000 adetten fazla patent alındı.

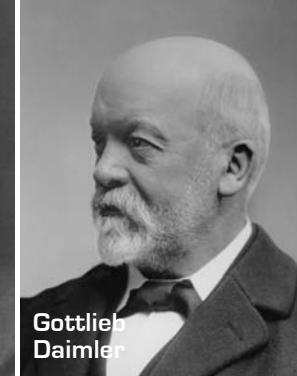
Almanya'da kutlandı

Otomobilin icadının 125'inci yıldönümü Almanya'da Şansölye Angela Merkel'in de katıldığı çeşitli etkinlikler-

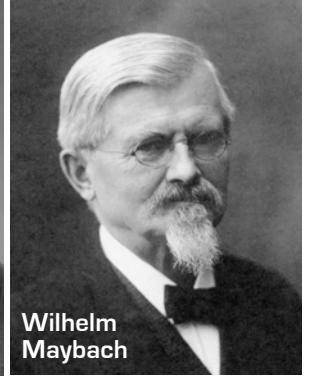
le kutlandı. Aesthetics 125 adlı heykelin de gösteriminin yapıldığı etkinlikte konuşan Daimler AG Yönetim Kurulu Başkanı Dieter Zetsche, "Benz ve Daimler hayatta olsalardı, daha çevreci otomobiller yapmamızı öğütlerlerdi" diye konuştu. Daha sonra Merkel'in, Zetsche'nin, şimdiki F1 pilotları Michael Schumacher ve Niko Rosberg'in, eski F1 pilotu David Coulthard ile üç mühendis ile; hidrojen yakıt hücreli üç Mercedes-Benz B Sınıfı'nın 125 gün sürecek turlarının sembolik startı verildi.



Karl
Benz



Gottlieb
Daimler



Wilhelm
Maybach

MERCEDES İSMİ İLK KEZ MAYBACH'IN TASARLADIĞI 35 HP'LİK DAIMLER MODELİNDE KULLANILDI.



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

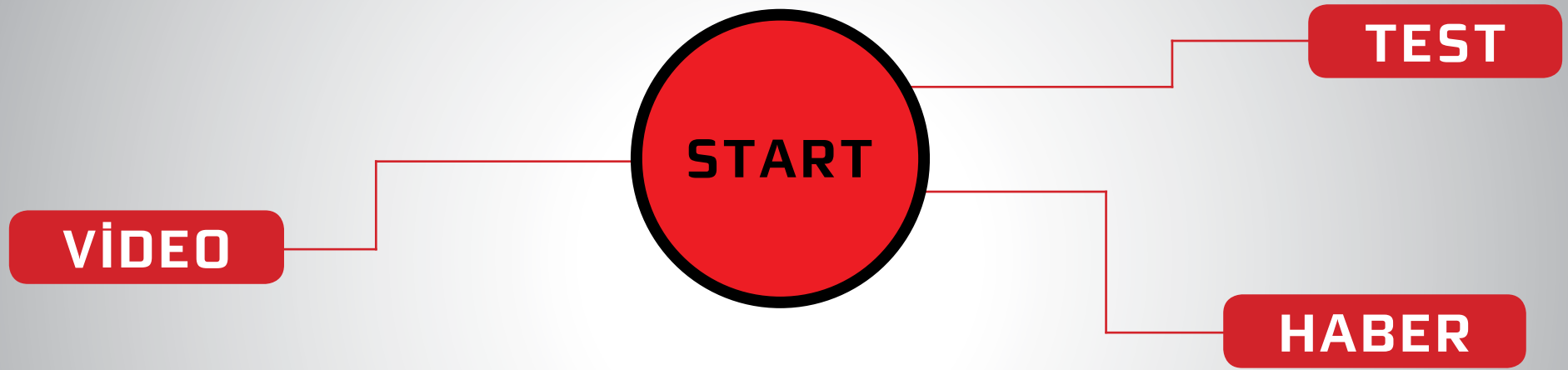
lemeniz yeterli)

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

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

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

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

2010'un gladyatörleri belli oldu

ODD Satış ve İletişim Ödülleri, nam-ı diğer 2010 Gladyatörleri, İstanbul'da düzenlenen ve otomotiv sektörü temsilcilerinin katıldığı bir törenle sahiplerini buldu.

Yazı: Emre Anamur



Türk otomotiv sektörünün 52 markasını çatısı altında bulunduran Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (ODD) başarılı şirket, ürün ve projeleri ödüllendirmek için bu yıl ilk kez düzenlediği "ODD Satış ve İletişim Ödülleri, 2010 Gladyatörleri" İstanbul'da düzenlenen bir törenle sahiplerini buldu. Törende, 1'i jüri özel ödülü, diğeri Turkcell Mobil Uygulama Ödülü olmak üzere, "Satış" ve "İletişim" kategorilerinde 19 farklı ödül verildi.

Önce halk oylaması, sonra jürinin seçimi

Satış ödülleri, ODD veritabanındaki yıllık satış miktarlarına göre belirlendi. Bir başka deyişle, bu ödül kategorisinde herhangi bir jüri ya da değerlendirme yoktu. İletişim ödülleri ise adaylar oddgladyator.com web sitesi üzerinden halkoyuyla üçe indirildi, son seçimi uzmanlardan oluşan bir jüri yaptı ve kazananlar ortaya çıktı.

Organizasyon, ödül gecesi ve birinciler çok eleştirildi

ODD'nin bu yıl ilk kez organize ettiği ödülleri ilgili birçok eleştiri yapıldı. Bunları da sizlerle tarafsız olarak paylaşmak istiyoruz. Birinci eleştiri, ödülle-

re aday olmak için para vermenin gerekmesiydi. Yani para vermeyen markalar aday olamadılar ve bu yüzden 2010 yılında yapılan birçok başarılı kampanya, daha en baştan adaylar arasında yer alamadı. Ödül gecesine katılmak için de markalardan para istenmesi, bir diğer eleştiri konusuydu. Öte yandan, toplam 12 adet İletişim Ödülü'nün üçünün ODD

Başkanı'nın Yönetim Kurulu Başkanı olduğu markalara (Citroen, Subaru, Infiniti) verilmesi de çok konuşuldu.

Bizim eleştirilerimiz ise biraz farklı

Yukarıdaki paragrafta ödül gecesi öncesinde, sırasında ve sonrasında konuşulanları aktardık. Şimdi ise olaya ken-

di çerçevemizden bakacağız. Öncelikle her yıl bu tür bir ödül verilmesi konusuna sıcak bakıyoruz. Elbette işleyişteki eleştiriler gözönüne alınıp, 2011'de daha iyi bir iş çıkarılabilir. Bizim eleştirilerimiz ise şunlar: e-otodergi ve otomobil.com.tr yayın organlarımız adına benim katıldığım gece, ODD Başkanı Mustafa Bayraktar'ın açılış konuşmasıyla başladı. Mustafa Bayraktar, bu konuşmasının son bölümünde, sektöre emeği geçenleri tek tek saydı. Hem de halkla ilişkilercilerinden kreatif direktörüne, reklamcısından ürün müdürüne kadar. Ve konuşmasını sona erdirdi. Yani orada bulunan onlarca otomotiv editörünün ve onların nezdinde yayın organlarının adı bile anılmadı. Bu da o konuşmayı dinlemekte olan biz gazetecileri fazlasıyla rencide etti, hatta o an birkaç editör arkadaşımızdan "Geceyi terk mi etsek?" fikri bile çıktı. Bayraktar'ın nezdinde tüm otomotiv sektörü yöneticilerine söylenebilecek tek şey şu: Siz var olmazsanız biz olmayız, ama biz var olmazsak siz de olmazsınız. İkinci eleştirimiz satış ödüllerindeki iki birinci ile ilgili. "En çok satılan hafif ticari araç modeli" ödülü Ford Transit Connect'e (32.397 adet) verildi. Ama ODD raporuna göre Fiat Doblo (33.686 adet) 2010'da daha fazla satıldı. Bir diğer ödül de, "En hızlı büyüyen otomobil markası" olması nedeniyle Alfa Romeo'ya verildi. ODD'nin satış raporu-

na baktığımızda Alfa Romeo'nun 2009'da 262, 2010'da ise 699 adet satıldığını görüyoruz ki, bu yaklaşık yüzde 267'lik bir büyüme anlamına gelir. Ama Alfa Romeo, koca bir yıl boyunca, 509.684 adet binek otomobilin satıldığı bir ülkede 699 adet otomobil satmış. Bizce bu ödülü hak eden başka markalar olmalı. Örneğin Chevrolet... 2009'da 10.408 adet araç satmışken, bunu 2010'da 18.061 adede çıkarmış. Yani 8193 adetlik artış yakalamış ki sadece bu satış artışı, Alfa Romeo'nun bir yılda sattığı toplam otomobilin yaklaşık 12 katı. Son eleştiri-miz ise iletişim ödülleri hakkında. Hem e-otodergi'nin yayıncısı olarak biz, hem de o gece yanımızda olan diğer dergilerin editörleri, yılın dergi ilanı seçilen Infiniti ilanını ilk kez o ödül gecesinde gördük. Yani ödül alan otomobil ilanı, otomobil dergilerinde yayınlanmamıştı.

Yapıcı eleştiriler bu organizasyonu geliştirecek

Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin tüm bu konuşulanlara ve yapılan eleştirilere değer vereceğini ve 2011 Gladatörleri'ni organize ederken faydalanacağını düşünüyoruz. Hatta belki gelecek yıl "en iyi otomobil dergisi" ve "en iyi otomobil haber portalı" konularında da kategori açarlar ve biz de yarışırız. Sonuçta bizim de işimiz iletişim, değil mi?

ODD 2010 Gladatörleri

SATIŞ ÖDÜLLERİ

En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası:.....	Citroen
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Modeli:	Ford Transit Connect
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Markası:.....	Fiat
En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası:	Alfa Romeo
En Çok Satılan Otomobil Modeli:.....	Renault Symbol
En Çok Satılan Otomobil Markası:	Renault
En Çok Satılan Otomobil ve Hafif Ticari Araç Markası:	Ford

İLETİŞİM ÖDÜLLERİ

Yılın TV Reklamı:.....	Yeni Citroen C3
Yılın Gazete İlanı:.....	Ford
Yılın Radyo Spotu:.....	Subaru
Yılın Dergi İlanı:	Infiniti
Yılın Fuar Standı:.....	Peugeot
Yılın PR/Etkinlik Uygulaması:	Mercedes-Benz
Yılın Dijital Uygulaması:	Fiat
Yılın Outdoor Uygulaması:.....	Ford
Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi:	Mercedes Benz
Yılın Entegre İletişim Kampanyası.....	Fiat
Jüri Özel Ödülü:	Volkswagen
Turkcell Mobil Pazarlama Ödülü:.....	Toyota

Satışlar yüzde 38 arttı

2010 yılı otomobil satışları, bir önceki yıla göre yüzde 38 oranında artış gösterdi. Aralık ayında ise 29.550 adedi yerli, 69.911 adedi ithal olmak üzere toplam 99.461 adetlik satışa ulaşıldı. 2010 yılının tamamında 509.784 adetlik pazara ulaşıldı.

Yazı: İsa Demir

Geçtiğimiz yılın ilk 12 ayındaki satışlar, 2009'un aynı dönemine göre yüzde 38 oranında artış olduğunu gösteriyor. Bu da geçen yılın otomotiv sektörü açısından çok iyi geçtiğinin bir göstergesi. Sadece Aralık aylarını karşılaştırdığımız zaman; 2010 yılı Aralık ayında, 2009 Aralık ayının yaklaşık iki katı kadar satış adedine ulaşıldığını görüyoruz.

Aralık ayında 29.550 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışları bir önceki ayın iki katına çıktı. Yerli markalar arasında Renault, 2010 yılını açık ara önde tamamladı. Renault, Aralık ayında 13.464 adet, yılın tamamında ise 70.543 adet satışla 2010 yılının lideri oldu. Satışları 2010 yılında artan Fiat, Aralık ayında 6155 adetlik, yılın tamamında ise 34.005 adetlik satışla ikinci geldi. Aralık ayında 5228 adet, yıl toplamında ise 31.154 adetle Hyundai üçüncü olabildi. Bir önceki yıl binek otomobil pazarında en önde olan Hyundai'nin, bir sonraki yıl yerli otomobil pazarında liderden yaklaşık 40.000 adet fark yemesi düşündürücü bir durum.

İthal pazarda Aralık ayında satışlar ar-

tarak 69.911 adede çıktı. Ford 2010 yılında büyük bir atak yaptı. Mayıs ayından beri lider giden Ford, 2010 yılının tamamında 55.212 adetlik satış gerçekleştirdi. Bu başarıda Fiesta modelinin payı büyük. Volkswagen, sadece 54 adet fazla satarak Opel'in önünde ikinci olmayı başardı. Yılın tamamında Volkswagen 39.822 adet, Opel ise 39.768 adet satış

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....	2009 (Adet)	2010 (Adet)
Ocak	13.173	12.594
Şubat.....	14.492	20.651
Mart	40.622	33.958
Nisan.....	36.202	36.549
Mayıs.....	44.188	40.467
Haziran.....	41.019	42.086
Temmuz.....	16.637	41.399
Ağustos.....	22.537	42.222
Eylül	52.162	42.477
Ekim	13.828	47.859
Kasım	17.781	50.061
Aralık.....	57.178	99.461
Toplam	369.819	509.784

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1 Ford	11.363	55.212
2 Opel.....	9519	39.768
3 Volkswagen.....	5897	39.822
4 Toyota	5642	29.341
6 BMW	4045	12.034
5 Chevrolet	3658	18.061
9 Fiat	3350	11.215
7 Peugeot	3341	18.851
11 ... Dacia	3024	13.230
8 Nissan.....	2704	11.299
10 ... Mercedes-Benz	2552	12.300
14 ... Citroen	2046	11.462
12 ... Hyundai.....	1743	16.418
15 ... Audi	1464	9656
13 ... Kia.....	1370	8934
16 ... Skoda	1129	6332
18 ... Honda	982	5505
17 ... Seat.....	865	5113
19 ... Renault.....	826	5291
20 ... Volvo	784	3276
25 ... Land Rover	517	2315
23 ... Mitsubishi.....	456	2144
24 ... Mazda.....	320	2253
21 ... Geely	317	1995
22 ... Chery	301	2320
31 ... SsangYong	253	1114
26 ... MINI.....	246	708
28 ... Alfa Romeo.....	214	699
29 ... Suzuki.....	193	1662
27 ... Subaru.....	165	1134

Sıra Marka	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
30 ... Proton	150	1134
32 ... Tata	123	778
33 ... Daihatsu	85	619
35 ... Jeep	85	573
34 ... Porsche.....	58	390
37 ... Lancia	30	307
36 ... Jaguar	27	213
38 ... Chrysler	17	174
39 ... Smart	14	50
46 ... Ferrari	9	23
42 ... Lada.....	7	101
40 ... Maserati	3	26
45 ... IKCO	0	112
43 ... Dodge	0	72
41 ... Bentley.....	0	14
44 ... Lamborghini	0	4
47 ... Saab.....	0	2
Toplam.....	69.911	354.150

Not: Sıralamalar Aralık ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1 Renault.....	13.464	70.543
2 Fiat	6155	34.005
3 Hyundai.....	5228	31.154
4 Toyota	2404	9178
5 Honda.....	2299	10.754
Toplam.....	29.550	155.634

gerçekleştirdi. Toyota dördüncü olurken, BMW'nin birçok rakibi geride bırakıp beşinci olması takdir edilecek bir başarı.

Model bazında baktığımız zaman yılın tamamında 28.677 adet satışla Renault Symbol en fazla satan model oldu. 27.386 adet satışla Hyundai Accent Era ikinci olurken, Renault Fluence 24.838 adet satarak üçüncü oldu. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

**SYMBOL, 2010'DA
28.667 ADET SATARAK,
2009'DA ACCENT ERA'YA
KAPTIRDIĞI BİRİNCİLİĞİ
GERİ ALMAYI BAŞARDI.**



2010'da en fazla satan 30 binek araç

Sıra	Marka	Segment	Satış Adedi
1	Renault Symbol	B	28.667
2	Hyundai Accent Era	B	27.386
3	Renault Fluence	C	24.838
4	Toyota Corolla	C	22.111
5	Ford Fiesta	B	21.700
6	Ford Focus Sedan	C	16.964
7	Opel Astra HB	C	16.286
8	Fiat Linea	C	15.977
9	Fiat Albea	B	14.579
10	Opel Corsa	B	12.650
11	Honda Civic Sedan	C	10.762
12	Hyundai Getz	B	10.602
13	Ford Focus HB	C	10.301
14	VW Passat Sedan	D	9997
15	VW Jetta	C	9559
16	Fiat Grande Punto	B	9484
17	Toyota Auris	C	7865
18	Renault Megane HB	C	7842
19	Chevrolet Cruze	C	7838
20	VW Polo	B	7815
21	Nissan Qashqai	SUV	7505
22	Mercedes-Benz C	D	7324
23	VW Golf	C	7057
24	Renault Clio HB	B	6395
25	Opel Astra Sedan	C	6186
26	Dacia Sandero	B	5369
27	Chevrolet Captiva	SUV	5225
28	BMW 3 Serisi	D	5125
29	Citroen C3	B	4546
30	Peugeot 206+	B	4368

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM



Picanto Aralık'ta da, 2010'da da birinci oldu

Kia, A segmentinde Picanto modeliyle Aralık ayında en fazla satan model oldu ve 2010 yılını da 577 adetle lider tamamladı. Aralık ayı sıralamasına baktığımızda küçük segmentte ilk dört sıranın Uzakdoğulu firmalara ait olduğunu görüyoruz. Avrupa'dan sıralamada sadece Citroen C1 var. Makyajlanmasına rağmen Peugeot 107 ise Aralık'ta 10 adet satıldı ama buna rağmen 2010 yılını 341 adetle sınıf üçüncüsü olarak kapattı.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1	Kia Picanto	123	577
2	Hyundai i10	50	499
3	Chevrolet Spark	39	462
4	Suzuki Alto	36	260
5	Citroen C1	25	193

Symbol liderliği sevdi

Renault Symbol, hem Aralık ayında hem de yılın tamamında liderliği elde etti. Aralık ayının ikincisi Ford Fiesta olurken, yılın tamamında ise ikincilik koltuğuna Hyundai Accent Era oturdu. Aralık ayı satışlarına göre Fiat Grande Punto dördüncü, Opel Corsa beşinci, Fiat Albea ise altıncı geldi. Yıllık bazda Albea modeli dördüncü, Opel Corsa yine beşinci oldu.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1	Renault Symbol	5109	28.667
2	Ford Fiesta	4414	21.700
3	Hyundai Accent Era	4212	27.386
4	Fiat Grande Punto	2885	9484
5	Opel Corsa	2758	12.650
6	Fiat Albea	2478	14.579
7	Volkswagen Polo	1622	7815
8	Renault Clio HB	1555	6395
9	Dacia Sandero	975	5369
10	Hyundai i20 Troy	938	2858



Fluence - Corolla düellosunu Fluence kazandı

2010 yılı C segmentinde Renault Fluence ile Toyota Corolla'nın çekişmesine şahit olduk. Lider, neredeyse her ay değişirken en sonunda Renault Fluence ipi göğüsleyen model olmayı başardı. Onların ardından yıllık satışlara baktığımız zaman Ford Focus Sedan, Opel Astra HB ve Fiat Linea modellerinin geldiğini görüyoruz. Yeni Jetta henüz sıralamaya girmiş değil.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1	Renault Fluence	4987	24.838
2	Toyota Corolla	4424	22.111
3	Opel Astra HB	4034	16.286
4	Fiat Linea	3192	15.977
5	Ford Focus Sedan	2797	16.964
6	Ford Focus HB	2619	10.301
7	Toyota Auris	2137	7865
8	Chevrolet Cruze	1817	7838
9	Opel Astra Sedan	1587	6186
10	Renault Megane HB	1348	7842



Aralık'ta C Sınıfı kazandı ama 2010 galibi Passat

Yeni model sendromunu çabuk atlatan Volkswagen Passat yılın tamamında lider oldu. Ancak Aralık ayında üçüncü geldi. Yıl boyunca istikrarlı bir satış grafiği çizen Mercedes-Benz C Sınıfı, Aralık ayında lider olurken yılın tamamında ise ikinciliğe yerleşti. Özellikle avantajlı dizel versiyonuyla dikkat çeken BMW 3 Serisi, Aralık ayında ikinci, 2010'da ise üçüncü oldu. Bunların yanında Audi A4'ün satışları son derece zayıf kalıyor.

BMW 5 Serisi bir açıldı pir açıldı

Yenilendikten sonra, ilk zamanlar biraz çekingen duran BMW 5 Serisi, sonradan açıldı ancak iyi açıldı. Hatta son yıllarda hiç görmediğimiz bir başarı elde ederek 1000'li satış rakamlarını bile geride bıraktı. Bir önceki yazımızda da değindiğimiz gibi, Aralık ayında BMW 5 Serisi kendisinden sonra gelen dört modelin de toplam satışını geçmeyi başardı. Onun ardından Mercedes-Benz E Sınıfı ve Audi A6 modeli geldi.



Aralık'ta 7 Serisi, 2010 genelinde S Sınıfı lider

BMW 7 Serisi, 5 Serisi kadar iyi bir yıl geçirdi. Türkiye'de şimdiye kadar görülmemiş bir başarı elde eden BMW 7 Serisi son aylarda arayı iyice açmaya başladı. Yılın tamamında Mercedes-Benz S Sınıfı üç adet farkla birinci oldu ancak, BMW 7 Serisi son aylarda satışını sürekli arttırıyor. Bu iki model arasında Audi A8'in adının hiç geçmemesi düşündürücü bir durum.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	1587	7324
2	BMW 3 Serisi	1497	5125
3	Volkswagen Passat	1483	9997
4	Citroen C5	894	3259
5	Opel Insignia	867	3851
6	Toyota Avensis	491	2345
7	Volvo S40	340	1591
8	Audi A4	255	2108
9	Skoda Superb	251	1102
10	Ford Mondeo	193	1677

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1	BMW 5 Serisi	1112	3500
2	Mercedes-Benz E Sınıfı	524	2356
3	Audi A6	386	2135
4	Volvo S80	64	421
5	Jaguar XF	18	168

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1	BMW 7 Serisi	77	228
2	Mercedes S Sınıfı	54	231
3	Porsche Panamera	16	78
4	Jaguar XJ	9	37
5	Audi A8	8	26

Markayı Qashqai taşıyor

Qashqai, Nissan'ın en fazla satan modeli. Markayı sırtlayan Qashqai, Aralık ayında 1252 adet satılarak liderliğini korudu. Ayrıca 2010'da 453 adet de Qashqai+2 satıldığını da belirtelim. Chevrolet Captiva, Kia Sorento'dan boşalan koltuğu çok iyi kapmış görünüyor. Dacia Duster ve Volkswagen Tiguan da bu sınıfın başarılı modelleri arasında yer alıyor.



İlk üç sıra aynı markanın

İlk üç sırada aynı markanın araçları olmasının yanı sıra Aralık ayı satışları itibariyle lüks SUV segmentinin ilk beş modeli aynı grup tarafından pazarlanıyor: Borusan Otomotiv. Bu da lüks SUV segmentinin neredeyse tek bir marka tarafından yönetilmesi anlamına geliyor. Mercedes-Benz M Sınıfı, Toyota Land Cruiser, Jeep Grand Cherokee, Porsche Cayenne ve Volkswagen Touareg modellerinin biraz daha çalışması gerekiyor gibi.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1	Nissan Qashqai	1252	7052
2	Chevrolet Captiva	1122	5225
3	Dacia Duster	962	2982
4	Volkswagen Tiguan	806	3286
5	Nissan Juke	661	1113
6	Honda CR-V	407	1859
7	Ford Kuga	338	1051
8	Hyundai ix35	291	1223
9	Land Rover Freelander	201	978
10	SsangYong Kyron	191	890

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

	Aralık 2010	Ocak Aralık 2010
1Land Rover Range Rover Sport. 171.....	674	
2Land Rover Discovery.....	76.....	373
3Land Rover Range Rover	69.....	290
4BMW X5	59.....	207
5BMW X6	58.....	215

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Yerliler 2010 yılını da önde bitirdi

Hafif ticari araç satışları, 2009'a göre yüzde 34 seviyesinde artış gösterdi. Satılan araçların yüzde 60'ı yerli, yüzde 40'ı ise ithaldi. 2010'da 149.720 adet yerli, 101.409 adet ise ithal olmak üzere toplam 251.129 adetlik satışa ulaşıldı.

Yazı: İsa Demir

Ticari araç satışları, geçen yıl otomobil satışları kadar artış göstermedi. Otomobil satışları yüzde 38 oranında artarken, ticari araç satışları yüzde 34 seviyesinde arttı. Aradaki yüzde 4'lük oranı küçümsemek gerekiyor, çünkü bu 10.000 adet araç satışı anlamına geliyor. Ama diğer taraftan bakıldığında 2009'da ÖTV desteğine karşın satışların 2010 yılında bu kadar artması küçümsemez.

Geçtiğimiz yıl 251.129 adet yerli ticari araç satıldı. 62.032 adet satışla yılın tamamında Ford birinci olurken, sadece Ara-

lık ayına baktığımızda Fiorino ve Doblo modellerinin başarılı satış adeti sayesinde Fiat'ın 12.492 adetle önde olduğunu görüyoruz. Bu dönemde 13.292 adet satışla Peugeot üçüncü oldu. Toplam ithal otomobil satışları geçen yıl 101.409 adete kaldı. Geçen yıl satılan her 100 araçtan 40'ı ithal kimlik taşıyordu. 2009'da ise bu rakam 35'ti. Bir başka deyişle, oransal olarak ithal otomobil satışlarında artış var, ancak yine de yerli markalar ipi önde götürüyor. Volkswagen, yenilenen Caddy ve Transporter modelleriyle ithal pazarda geçen yıl 24.018 adet satışla lider oldu. 19.109 adetle Renault ikinci olurken, 11.252 adet satışla Peugeot üçüncü geldi.

Model bazında 2010 yılının en başarılı modeli, satışlarını daha da artırarak 33.686 adede ulaşan Fiat Doblo oldu. 32.397 adet satışla Ford Transit Connect ikinci, 29.635 adet satışla Ford Transit üçüncü geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).



Aylara göre toplam hafif ticari araç satışı

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

Ocak	6433	7501
Şubat.....	7250	10.521
Mart	14.489	17.811
Nisan.....	16.438	18.397
Mayıs.....	19.003	18.910
Haziran.....	20.048	18.810
Temmuz.....	12.208	19.946
Ağustos.....	13.072	19.542
Eylül.....	29.235	21.337
Ekim.....	7205	25.545
Kasım.....	10.181	23.901
Aralık.....	31.745	48.908
Toplam.....	187.307	251.129

Yerli hafif ticari araç satışlarında ilk 5

		Ocak
Sıra Marka	2010	Aralık
1 Fiat	12.492	60.577
2 Ford	12.377	62.032
3 Peugeot	2098	13.292
4 Citroen	1226	8620
5 Karsan.....	438	2963
Genel toplam	28.841	149.720

İthal hafif ticari araç satışlarında ilk 10

		Ocak
Sıra Marka	2010	Aralık
1 Volkswagen.....	3885	24.018
2 Renault.....	3862	19.109
3 Peugeot	2487	11.252
4 Citroen	1999	8780
5 Mercedes-Benz	1104	5262
6 Dacia	1059	5938
7 Fiat	933	4141
8 DFM.....	850	2505
9 Mitsubishi.....	508	3647
10 ... Opel.....	526	1804
Genel toplam	20.067	101.409

En fazla satılan 10 hafif ticari araç

		Ocak
Sıra Marka	2010	Aralık
1 Fiat Doblo	6974	33.686
2 Ford Transit Connect.....	6601	32.397
3 Ford Transit.....	5776	29.635
4 Fiat Fiorino	5518	26.889
5 Renault Kangoo Multix....	2462	13.160
6 Peugeot Partner Tepee ..	2255	9704
7 Citroen Berlingo	1900	7494
8 Volkswagen Caddy	1863	12.380
9 Peugeot Bipper.....	1699	11.253
10 ... Volkswagen Transporter	1637	9302

Not: Sıralamalar 2010 Aralık ayına göre yapılmıştır.

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

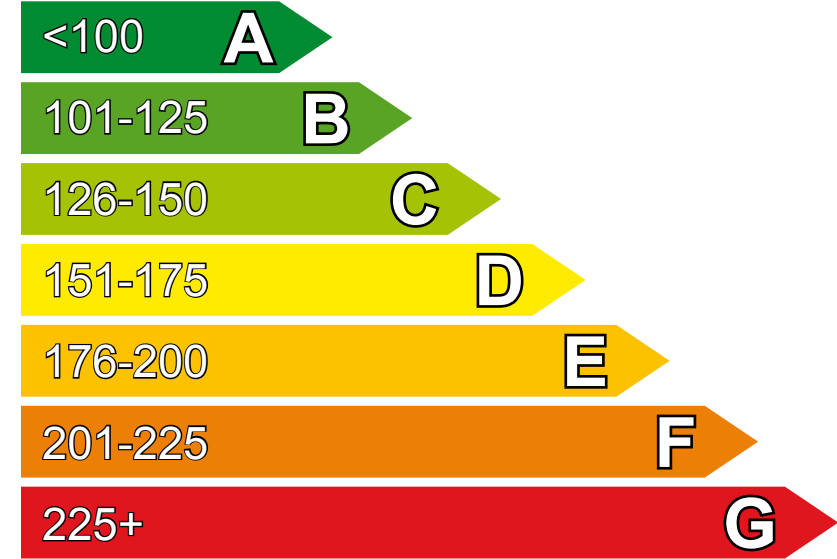
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 kullanmama, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



Yine e-otodergi, yine bir ilk!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 29 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve aylık en az 45.000'in üzerinde okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



ÜRÜN İDDİALİ, MARKA TEMKİNLİ

Antalya'da kullandığımız Renault Latitude, markanın "orta sınıf sedan modeli" olarak Passat'ın başı çektiği D segmentinde mücadele edecek. Renault'nun bu başarılı modelle ilgili stratejisi ise "Bekle ve gör".

Yazı: Emre Anamur/Antalya

Fotoğraflar: Renault Medya



OTOMOBİLİN İÇ MEKANINDAKİ MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ BAŞARILI. ARAÇ İÇİ PARFÜM SİSTEMİ, İONİZERLİ VE ÜÇ BÖLGELİ KLİMA KONFORU ARTTIRIYOR.

Renault Latitude, markanın Laguna ve Laguna Coupe modelleriyle yer aldığı D segmentinde (orta sınıf) yer alan bir sedan. Sedan karoserli olması, Renault ürün gamındaki önemli bir boşluğu doldurması anlamına geliyor. Bir başka deyişle, artık Renault ürün gamında VW Passat, Opel Insignia, Citroen C5, Ford Mondeo, Toyota Avensis, Peugeot 407 gibi modellerle rekabet edecek bir model var. Orta sınıf için önemli bir bilgi de şu: Bu sınıf, toplam pazardan yüzde 7-7,5 oranında pay alıyor. Sedan karoserli modellerin bu sınıftan aldığı pay ise yüzde 90. Yani orta sınıfta satış yapmak için sedan modele sahip olmanız gerekiyor.

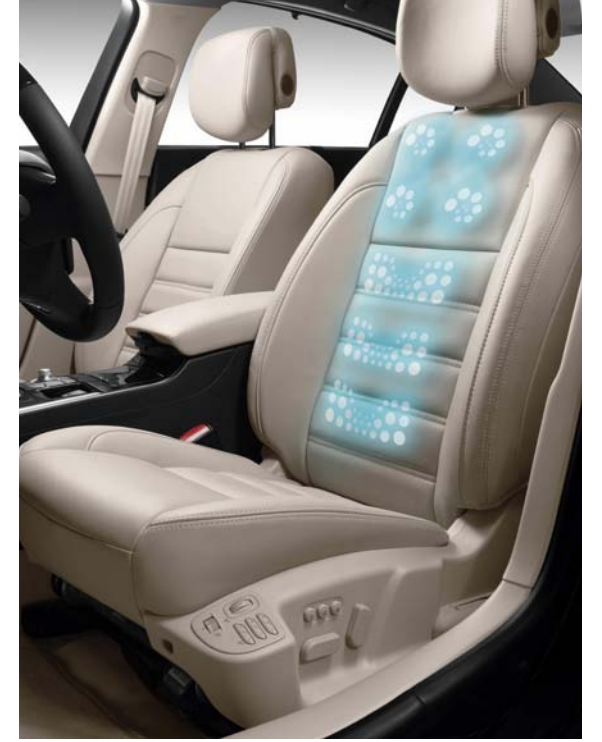
Sınıfının en uzun

Boyutlar konusunda Latitude'ün üç tane "en"li unvanı var. Bunlar sınıfının en uzun aracı (4897 mm), arka koltukta en uzun diz mesafesi (253 mm) ve yine arka koltukta en geniş omuz mesafesi (1444 mm). Tüm bu rakamlardan da anlaşılacağı üzere, Latitude'ün iç mekânı, genişlik-ferahlık konusunda son derece iddialı. Otomobilin genişliği 1832 mm, yüksekliği ise 1483 mm. 2762 mm dingil mesafesine sahip Latitude'ün boş ağırlığı 1425





**SINIFININ EN İYİ DİZ
MESAFESİ LATITUDE'DE.
ELEKTRONİK PARK FRENİ
YER KAZANDIRIYOR.
MASAJLI KOLTUK PRESTİJ
PAKETİYLE ALINIYOR.**



kg, bagaj hacmi ise 477 litre. Renault-Samsung'un Kore'deki Busan fabrikasında üretilen ve ön tasarımı önceki nesil VW Passat'ı andıran otomobil, arkadan bakıldığında özgün bir görünüm yakalamış. Bu aracın Samsung ürün gamındaki SM5'in kuzeni olduğunu ve Nissan'ın da araç geliştirdiği bir platformda yükseldiğini de belirtelim.

"Business" konforu

Renault'nun Latitude modeliyle sunmak istediği konfor belli: Business. Zaten Renault, bunu daha iyi vurgulamak için

İstanbul'dan Antalya'ya yaptığımız yolculukta business koltukları seçmişti. Otomobilin içine bindiğimizde bu konforun devam ettiğine şahit olduk. Rakamlar, konforu bir yere kadar ifade edebilir. Önemli olan insanın araç içinde ne hissettiğidir. İşte Latitude, o noktada da sınıfı geçti. Ancak hemen belirtmem gerekir ki, sürücü ve ön yolcu koltuklarındaki kısa minder mesafesi, en rahat oturma pozisyonunu bulmanızı biraz zora sokuyor. Bence bu otomobile sahip olan kişilerin daha çok tercih edecekleri arka koltuklar ise son derece rahat ve geniş.

Sürüş destek sistemleri ve havayastıkları bakımından güvenlik konusunda neredeyse eksiksiz olan Latitude'de yer alan masaj fonksiyonlu sürücü koltuğu (Prestij Paketi ile birlikte), üç bölgeli klima (Executive donanımda), araç içi parfüm sistemi ve ionizer hava temizleme teknolojisi (Privilege donanımından itibaren), Bose ses sistemi (Executive donanımında), Carminat TomTom navigasyon sistemi (Executive'de standart, diğerlerinde Teknoloji Paketi ile birlikte), geri görüş kamerası (Prestij Paketi ile birlikte) gibi özellikler konforu daha da yukarılara ta-

şıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda tatminkar olan iç mekânda, elektronik park freni kullanılması, vites kolu bölgesinde ekstra alan kazanılmasını sağlamış. Ses ve klima butonları Laguna modelinden tanıdık geliyor. Göstergeler rahat okunurken, kokpitte ergonomik açıdan da göze batan bir sorun bulunmuyor. Malzeme ve işçilik kalitesi de iyi.

1.5 dCi motor ekonomi sağlıyor

Latitude, ikisi de turbodizel olmak üzere 1.5 dCi manuel (110 HP ve 240 Nm) ve 2.0 dCi otomatik (175 HP ve 380

Nm) seçeneklerine sahip. 1.5 lt motorda otomatik şanzıman bulunmayacağı açıklandı. Uzunca bir rotada kullanma fırsatı bulduğumuz 1.5 dCi motor, sorunsuz bir performans sunmasının yanı sıra 5.0 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi ve tabloda "C" harfine denk gelen 129 g/km'lik karbondioksit salınımıyla övgüyü hak ediyor. 6 ileri manuel şanzıman, rahat geçişlere sahip. Fabrika verilerinde 41,6 metre olduğu açıklanan 100-0 m fren mesafesi bu ağırlık ve sınıftaki bir

araç için yeterli. Direksiyonun tepkileri hızlı ve net. Tatlı-sert süspansiyon sistemi, konfordan ödün vermemekle birlikte hızlı girilen virajlarda da başarılı bir yol tutuş sergiliyor. Görüş açıları konusunda önemli bir sorun yok. Park sırasında, donanımına göre sahip olunan ön park sensörü, arka park sensörü ve/veya geri görüş kamerası görevini iyi yapıyor. Otomobilin 1.5 litrelik dizel motoru, sessiz ve sarsıntısız çalışma karakteri sunuyor. Yüksek hızda içeriye az miktarda yol,

lastik, rüzgâr ve motor sesi karışımı giriyor ama izolasyon genel anlamda başarılı diyebiliriz. Aerodinamik yapı, aracın yan rüzgarlardan etkilenme düzeyini minimuma indiriyor. 3 yıl/150.000 km (hangisi önce dolarsa) mekanik garantiyle satılacak olan Latitude'ün motorunun bakım aralığı 20.000 km olarak açıklandı.

17 Şubat'ta satışa sunulacak

Latitude, 17 Şubat tarihinde iki motor ve üç donanım (Expression, Privilege ve Executive) satışa çıkarılacak. Otomobilin baz fiyatı (1.5 dCi Expression) 54.100 TL olarak açıklandı. Aynı motorun Privilege donanımı 57.600 TL, Executive donanımı ise 64.600 TL'lik etikete sahip. 6 kademeli otomatik şanzımanla satılacak olan 2.0 dCi 175 HP versiyon ise Privilege donanımıyla 78.650 TL, Executive donanımıyla 85.650 TL'ye sunulacak. Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar, basın toplantısında yaptığı konuşmada son derece çekingen davranarak, araç-

**LATITUDE, 4897 MM'LİK
UZUNLUĞUYLA SINIFININ
EN UZUN OTOMOBİLİ.**



İla ilgili herhangi bir satış ve pazar payı hedefi açıklamadı. Aybar, Latitude'ün Renault'yu bugüne kadar var olmadığı bir sınıfa (orta sınıf sedan) sokacağını ve şu an için iddialı olmadıklarını, satış adedi konusundaki en iyi cevabı Renault müşterilerinin vereceğini söyledi. Biz de bu noktada şöyle bir bilgilendirme yapabiliriz: ODD raporlarına göre 2010'da D sınıfında Passat 9997, Mercedes-Benz C Sınıfı 7324, BMW 3 Serisi 5125, Insignia 3851, C5 3259, Avensis 2345, A4 2108, Mondeo 1677, S40 1591, Superb 1102, Epica 561, 407 modeli 525, Accord 390, Exeo 305 ve Sonata 282 adet satıldı.

ARKA TASARIMI ÖN KISMINDAN DAHA ŞIK OLAN LATITUDE, MARKA YÖNETİCİLERİ İDDİALİ KONUŞMASALAR DA, BİZCE SINIFININ LİDERLİĞİNE OYNAYACAK.

Renault Latitude 1.5 dCi

Fabrika verileri

Motor: 1461 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 110 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 240 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız: 187 km/s
 0-100 km/s: 12.5 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4897 / 1832 / 1483 mm
 Bagaj hacmi: 477 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 6.1 / 4.4 / 5.0 lt / 100 km
 Baz fiyat (1.5 dCi Expression): 54.100 TL

+ Yakıt tüketimi, emisyon değeri, konfor, iç mekân

- Bu modelle iddialı olunmadığının açıklanması

129 g/km



UYGUN FİYAT, DÜŞÜK TÜKETİM

Tata'nın yeni modeli Vista, 19.990 TL'den başlayan fiyatının yanı sıra başarısı kanıtlanmış Fiat motoru ve düşük işletme gideriyle de dikkat çekiyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: ISOTO



Türkiye distribütörlüğü ISOTO Otomotiv tarafından gerçekleştirilen Tata Motors, Jaguar ve Land Rover markalarını satın alarak ilk adımını attığı büyüme stratejisinin ikinci adımını, Avrupa pazarının beklentilerini karşılayacak yeni modellerle atıyor. İşte bu modellerden ilki de Tata Vista. Muhteşem bir İstanbul manzarasına sahip Cemile Sultan Korusu ve çevresinde kullanma fırsatı bulduğumuz Vista, fiyatına oranla sunduğu donanım, düşük işletme giderleri ve sahip olduğu Fiat teknolojisiyle adından çok söz ettirecek.

Şehirde pratiklik sağlıyor

Modern bir dış tasarım sunan Tata Vista, 3795 mm uzunluğa, 1695 mm genişliğe ve 1550 mm yüksekliğe sahip. 2470 mm'lik dingil mesafesi bulunan otomobil, bu boyutlarıyla özellikle şehir içindeki dar sokak ve park alanlarında pratik bir kullanım sunuyor. Otomobilin 232 litrelik bagaj hacmi, arka koltuklar öne katılınca 610 litreye çıkıyor ve uzun yüklerin taşınmasına da imkân tanıyor.

İç mekân sade ve kullanışlı

Otomobilin iç mekânı, fiyata göre normal karşılanması gereken bir malzeme ve işçiliğe sahip. Ama elbette bu du-

rum aracın karnesine "eksi puan" olarak yansıyor. Gösterge tablosunun orta konsolun üst kısmına yerleştirildiği Vista'da eşya gözü ve bardaklık konusunda bir sorun bulunmuyor. Son derece sade tasarımlı kokpitte ulaşması zor bir kumanda birimi de yok. Ön ve arka koltuklarda sınıfına göre yeterli baş, omuz ve diz mesafeleri sunan otomobilin direksiyon simidinde derinlik ayarı bulunmuyor. Kapaklı torpido gözü yeterince geniş, kapı içindeki cepler ise çok dar. Yolcu koltuğunun altındaki çekmece faydalı.

Motor Fiat imzasını taşıyor

Aynı zamanda Fiat'ın Hindistan distribütörü konumunda da olan Hintli Tata Motors Fiat motorlarını kullanıyor. Örneğin Vista modelindeki 1.3 Quadrajet dizel ve 1.4 Safire benzinli motorlar, Fiat modellerinde Multijet ve Fire adlarıyla kullanılan ünitelerle aynı. Bu da elbette Tata'ya önemli bir güç katıyor. Yaklaşık 5-6 km kullanma fırsatı bulduğum Vista'da 1.3 litrelik dizel motor vardı. Gerek çekişi gerekse şanzımanla uyumu bakımından yeterli performansı sunan motor, 100 km'de 4.9 litre yakıt tüketiyor. Motorun karbondioksit salınımı ise 129 g/km. Bu değerler, Vista 1.3 Quadrajet'in hem çevre hem de cep dos-

tu olduğunu ortaya koyuyor. Otomobilin cep dostu olduğu bir konu da fiyatı. "Aura" ve "Mystic" (Mart'ta gelecek) olarak adlandırılan iki donanımı bulunan Vista'nın dizel motorda baz fiyatı 22.990 TL. Benzinli versiyon ise 19.990 TL'lik son derece uygun bir etikete sahip. 1.3 litrelik motor 73 HP güç ve 190 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanma süresi açıklanmayan otomobilin maksimum hızı 170 km/s. Motorun belki de tek dezavantajı, biraz gürültülü çalışması. Şanzımanın geçişleri net ve sorunsuz. Otomobilin yol tutuşu ise, fazla zorlanmaması gerektiğini ortaya koyuyor. Aura'da ABS yok, Mystic'te ise standart olarak sunuluyor.

Mantıklı bir seçenek

Tata Vista, dar gelirli otomobil severler için biçilmiş kaftan. Alırken ucuz, kullanırken düşük maliyetli bir otomobil sahibi olmak isteyenler bu seçeneği de mutlaka değerlendirmeliler. ISOTO-Denizbank işbirliği çerçevesinde ödemeye 3 ay sonra başlama avantajı ve aylık 382 TL'lik taksitle satın alma imkânı da müşterilerin hoşuna gidecektir. 2011 yılında 2000 adet Vista satmayı hedefleyen ISOTO'nun bu hedefe ulaşabileceğini düşünüyorum. Tofaş'ın Fiat Palio Sole'de indirimine gitmesi, Vista'nın potansiyelini göstermesi bakımından önemli bir işaret.



**MINIMUM FİYATA
DÜŞÜK İŞLETME GİDERLİ
OTOMOBİL SUNMAYI
HEDEFLEYEN TATA,
VISTA MODELİYLE BUNU
BAŞARMIŞ. DONANIM,
FİYATA GÖRE ZENGİN.**



“Bu yıl 5000 adet Tata satmayı hedefliyoruz”



Tata Vista basın toplantısında bir konuşma yapan ISOTO CEO'su Kurthan Tarakçıoğlu, Vista müşterisi olarak 20 yaş üstü, C1-C2 sosyo-ekonomik statüsünde çok geniş bir kitleyi hedeflediklerini belirtti. 3 yıl/100.000 km mekanik garantiyle satışa sundukları Vista'nın yanı sıra Mayıs ayında C segmentinde yer alan sedan model Manza'yı ithal etmeye başlayacaklarını ifade eden Tarakçıoğlu, ISOTO'nun 2011

hedefini 5000 adet Tata satmak olarak açıkladı. Bu da 2010 yılını 1650 adet Tata satışıyla kapatan ISOTO için çok önemli bir gelişme anlamına geliyor. ISOTO'nun bir diğer hedefi ise, şu an 24 olan bayi sayısını yılsonuna kadar 40'a çıkartmak.

Tata Vista 1.3 Quadrajel

Fabrika verileri

Motor: 1248 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 5 ileri manuel
 Maksimum güç: 73 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 190 Nm @ 1750 d/d
 Maksimum hız: 170 km/s
 0-100 km/s: -
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 3795 / 1695 / 1550 mm
 Bagaj hacmi: 232-610 lt
 Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.): 6.4 / 4.0 / 4.9 lt /100 km
 Baz fiyat (1.3 Quadrajel Aura): 22.990 TL

+ Fiyat-donanım oranı, yakıt tüketimi, emisyon değeri

- Malzeme kalitesi, işçilik, dizel motorun sesi

129 g/km

C

e-otodergi

ÜCRETSİZ
 ABEONE
 OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
 BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
 HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
 SİZE HABER VERELİM

MAKSİ MİNİ

MINI ürün gamının ilk beş kapılı modeli olan Countryman, 184 HP'lik S versiyonuyla eğlenceyi başka bir boyuta taşıyor.

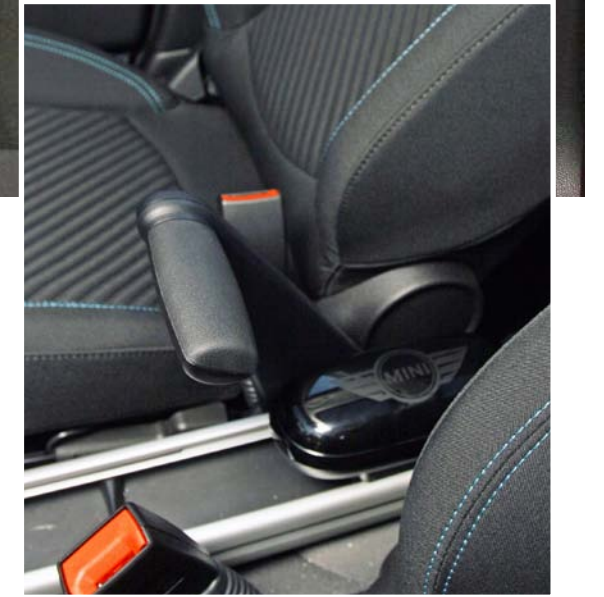
Yazı ve videolu test ölçümü: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Türkiye doğumlu Alexander Arnold Constantine "Alec" Issigonis'in tasarımı olarak 1959 yılında tanıtılan ilk Mini, fazla bir değişikliğe gidilmeden yaklaşık 42 yıl boyunca üretildi. 2001 yılına gelindiğinde BMW tarafından üretilen MINI'nin yollara çıkmasıyla yeni bir dönem başlamış oldu. İlk başlarda tek karoserden oluşan ürün gamı, bugün için dört karosere ulaşmış durumda. Ailenin en son üyesi, MINI'yi farklı bir sınıfa ve boyuta taşıyan crossover Countryman, bu ayki videolu test sayfalarımızın konuğu. Kısa karoser çıkıntıları ve yuvarlak hatlarıyla geleneksel MINI tarzını yansıtan Countryman, arkadaki fazladan iki kapısıyla ve boyutlarıyla kullanışlılık anlamında fark yaratıyor. Trafikte özellikle hatchback karoserli MINI kullanıcılarının bakışlarını üzerimizde hissettik.

İç mekan

Otomobilin sürüş pozisyonu, diğer MINI'lere göre hissedilir derecede yüksek. Ön konsolu diğer versiyonlarla benzer olan otomobilin direksiyon simidinin arkasında motor devir saati bulunurken, hız göstergesi orta konsolda yer alıyor.



BİRAZ ŞİŞMAN GÖRÜNEN COUNTRYMAN, MINI GAMINDAKİ EN BÜYÜK ARAÇ DURUMUNDA. OTOMOBİLİN FAZLADAN İKİ KAPISININ OLMASI VE ARKA KOLTUKLARDA SUNDUĞU DİZ MESAFESİ, ONU AİLE KULLANIMINA UYGUN HALE GETİRİYOR. ÖN KOLTUKLARIN YAN YÜKSELTİLERİ SPORTİF KULLANIMLARA UYGUN.





350 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, ÇOK BÜYÜK OLMASA DA GAYET YETERLİ. VİTES TOPUZUNUN KASK FORMUNDA TASARLANMIŞ OLMASI OTOMOBİLİN SPORTİF KARAKTERİNE VURGU YAPIYOR. ÖN TAMPON ALTINDA FREN HAVALANDIRMA GİRİŞLERİ VAR.



Kalite hissi premium bir marka için ortalama seviyede olan iç mekânın ergonomisi de alçakta kalan bazı kumanda düğmeleri ve kullanımı çok rahat olmayan el freni tasarımı nedeniyle pek başarılı sayılmaz. Fakat iç mekan genişliği konusunda Countryman tebriği hak ediyor. Hatchback karoserin aksine bu otomobilin arkasına yetişkin iki insan rahatça sığabiliyor. Ön koltuklar arasındaki MINI Center Rail isimli uygulama sayesinde, gözlük kabı gibi saklama gözleri kızak üzerinde ileri-geri hareket ettirilebiliyor.

Motor-performans

Cooper S Countryman'de BMW-Peugeot ortak çalışması sonucu ortaya çıkan 1.6 litrelik twin-scroll (çift girişli) turbo motor bulunuyor. Değişken supap zamanlamalı, direkt benzin enjeksiyonlu bu motor, ürettiği 184 HP güç ile

eskişinden 9 HP daha güçlü ve tüketim değeri de fabrika verilerine göre yüzde 9 daha düşük. 184 HP'lik maksimum güç 5500 d/d'de üretilirken, 240 Nm'lik maksimum tork 1600-5000 d/d aralığında sürücünün hizmetine sunuluyor. Maksimum tork, 0.8 bar olan turbo basıncının anlık olarak 1.0 bar yükseltilmesiyle (sol-lama tarzı manevralarda dip gaz yapıldığında) 260 Nm'ye ulaşıyor. Motor alt devirlerden itibaren çok istekli ve otomobil yorulmaksızın yüksek hızlara taşıyabiliyor. 6 ileri oranlı otomatik şanzıman da motorla son derece uyumlu bir işbirliği içinde.

Kullanımı nasıl?

Keyifli. Aslında daha fazla keyif alabiliriz. Ama araçta takılı kış lastikleri bunu biraz engelledi. Borusan Otomotiv'in düşünceli yetkilileri kış şartlarını düşünüp

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



e-otodergisi

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

test aracına kış lastiği takmışlardı. Fakat, aracı aldığımız günler İstanbul'da bahardan kalma günler yaşıyorduk. Kış lastiğinin en büyük dezavantajını fren testlerinde gördük. Direksiyon tepkileri çok iyi olan Countryman'ın verdiği his, hatchback kadar dinamik olmasa da çok iyi.

Önden çekişli otomobil (All4 seçeneği de mevcut) tatlı sert süspansiyon sistemiyle virajlarda yana yatmayarak güven veriyor. Kullanım sırasında bizi en fazla rahatsız eden nokta, videolu test ölçümünde de duyabileceğiniz gibi iç mekanda, can tavan perdesinden gelen tıkırtı oldu. Bu durum büyük bir ihtimalle test aracına özgü bir durum olsa da videoda duyacağınız bu ses için açıklama yapma ihtiyacı hissettik.

Sonuç

Countryman S, bir MINI'den performans ve ekstra iç hacim bekleyenleri memnun edecektir. Countryman, MINI'ye yeni müşteriler kazandıracağı gibi, eski müşterilerini de korumasına yardımcı olacaktır. Çünkü 2000'li yıllarda hatchback MINI alan kişiler artık büyüdüler ve çoluk çocuğa karışmaya başladılar. Bunun sonucunda daha büyük otomobile olan ihtiyaçlarını Countryman ile giderebilecekler.

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

MINI Cooper S Countryman Steptronic

Fabrika verileri

Motor: .. 1598 cc, 4 silindirli, 16V, direkt benzin enjeksiyonlu turbo

Şanzıman:6 ileri otomatik

Maksimum güç: 184 @ 5500 d/d

Maksimum tork: 240 Nm @ 1600-5000 d/d (overboost 260 Nm)

Maksimum hız:210 km/s

0-100 km/s: 7.9 sn

Boyutlar (uz./gen./yük.):4110 / 1789 / 1561 mm

Bagaj hacmi: 350-1170 lt

Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.): 9.5 / 5.7 / 7.1 lt/100 km

Baz fiyat/Test aracının fiyatı:31.571 Euro / 36.638 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 2.95 sn

0-80 km/s: 5.3 sn

0-100 km/s: 7.45 sn

0-120 km/s: 10.25 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 4.9 sn

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

Frenleme:

100-0 km/s:44.6 m

80-0 km/s:28.6 m

50.0 km/s:11.3 m

Not: Test aracında kış lastikleri takılıydı ve ortam sıcaklığı 9 santigrad derecedi.

+ Performans, stil, direksiyon hissi

- İşçilik

166 g/km

D



DAHA GÜÇLÜ

Chevrolet Cruze, 2011 model yılında 11 HP güçlenerek 124 HP'ye ulaşan motor gücüyle daha iddialı.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**KUMAŞ KAPLI
ÖN KONSOL ŞIK
GÖRÜNÜME SAHİP.**

Geçen yılı, 2009'a göre yüzde 87'lik bir artışla 7838 adetlik satış rakamıyla kapatan Cruze, 2011 model yılında güçlenen motoruyla daha da iddialı. Chevrolet markasının Türkiye'deki en büyük itici gücü olan Cruze'un dış tasarımında eskiye göre bir fark bulunmuyor. İç mekansa daha önceki yazılarımızda da ifade ettiğimiz gibi Insignia'yı hatırlatan bir çizgide. Zaten sinyal kolu, müzik sistemi kumandaları gibi parçalar Insignia'dan alınmış. Kumaş kaplı ön konsoluyla iç mekanda şık bir ortam sunan otomobilin arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sıkıntısı yaşatmıyor. Otomobilin 450 litrelik bagaj hacmi sınıf ortalamalarında.

Merak edilen motor

Cruze'da önceden kullanılan LXV kodlu, değişken supap zamanlamalı, 1.6 lt 113 HP'lik motor; 2011 model yılında yerini değişken geometrilı emme manifolduna sahip LDE kodlu 1.6 lt 124 HP'lik motora bıraktı. 11 HP'lik güç artışı, Cruze'a hissedilir bir performans

artışı sağlamış. Fakat yine de ayağınızın altında 124 HP'yi dolu dolu hissetmek mümkün değil. 0-100 km/s hızlanma değeri eskiye göre 1.6 saniye iyileşerek 10.9 saniye olsa bile benzer güçlere sahip kompakt sedanlardan Civic 1.6 ve Corolla 1.6, kağıt üstünde daha hızlı oldukları gibi, gaz pedalı hareketlerine de daha istekli tepki veriyorlar.

2011 model Chevrolet Cruze 1.6'daki diğer bir ilerleme de tüketim konusunda olmuş ortalama tüketim değeri de 0.3 lt/100 km azalarak 6.5 lt/100 km'ye inmiş. Bizim günlük hayatta elde ettiğimiz tüketim değeri ise 8.1 lt/100 km oldu. Manuel vitesli, 113 HP'lik eski versiyonda 8.8 lt/100 km'lik tüketim değeri elde etmiştik. Cruze, otoyol kullanımlarında sunduğu konforlu sürüş ile kullanıcılarını mutlu edebilecek bir otomobil. Ama kasislerde arkada oturanlar biraz sarsılıyorlar. Bunun nedeniyse arka süspansiyon sisteminin tam bağımsız yerine, yarı bağımsız olarak tanımlayabileceğimiz torsiyonlu sistem olması. ESP sisteminin standart olarak sunulması ise önemli bir artı. Çünkü bu sınıflarında sunduğu konforlu sürüş ile kullanıcılarını mutlu edebilecek bir otomobil. Ama kasislerde arkada oturanlar biraz sarsılıyorlar. Bunun nedeniyse arka süspansiyon sisteminin tam bağımsız yerine, yarı bağımsız olarak tanımlayabileceğimiz torsiyonlu sistem olması. ESP sisteminin standart olarak sunulması ise önemli bir artı. Çünkü bu sınıf

ta ESP sistemini standart olarak sunmayan modeller halen mevcut.

Sonuç

33.908 TL'lik baz versiyonda bile ESP ve 8 havayastığı gibi ekipmanları standart olarak sunan Cruze, fiyat-donanım ve kalite ilişkisi bakımından parasının hakkını fazlasıyla veren bir otomobil.



*124 HP'LİK MOTOR ESKİSİNDEN
DAHA EKONOMİK VE PERFORMANSLI.*



Chevrolet Cruze 1.6 LS 124 HP

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman: 5 ileri manuel
 Maksimum güç: 124 HP @ 6400 d/d
 Maksimum tork: 154 Nm @ 4200 d/d
 Maksimum hız: 190 km/s
 0-100 km/s: 10.9 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4597 / 1788 / 1477 mm
 Bagaj hacmi: 450 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.8 / 5.1 / 6.5 lt / 100 km
 Baz fiyat: 33.908 TL (LS 36.762 TL)

+ Fiyat, güvenlik ekipmanları, tasarım

- Arka süspansiyon sert kasislerde biraz sarsıntılı

153 g/km

D



YALAN DÜNYADA GERÇEK BİR 4x4

Makyajlanan Nissan X-Trail, günümüzün popüler 4x2'lerine inat, arazici kimliğini koruyor ve bir SUV'un hangi özelliklere sahip olması gerektiğini hatırlatıyor. Hem de konfordan ödün vermeden.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



M

Makyajlı X-Trail, yenilenen tasarımında genel hatlarını koruyor. Far ve Stopların değiştirildiği aracın 4635 mm'lik uzunluğu, onun şehir içinde de zahmet-sizce kullanılmasına olanak sağlıyor. X-Trail'in asıl önemli olan karoser özellikleri ise 210 mm'lik yerden yüksekli-

ğinin yanı sıra 28 derecelik yaklaşma, 24 derecelik yaklaşma ve 21 derecelik rampa açıları. Bu değerler, elbette All Mode 4x4i sisteminin de varlığı sayesinde onun off-road'da sorunsuzca ilerlemesine imkân tanıyor. 603 litrelik devasa bagaj, içinde barındırdığı çekmece sis-

temiyle çok kullanışlı. Öte yandan bu bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlanınca 1773 litreye çıkıyor.

İç mekân geniş ve donanımlı

X-Trail'in kokpiti, geniş ve rahat sürücü koltuğu sayesinde maça 1-0 önde



**YENİLENEN GÖSTERGELER
SADE TASARLANMIŞ
VE RAHAT OKUNUYOR.
KÖŞEDEKİ BARDAKLIK
AKILLICA BİR ÇÖZÜM.**



**ALL MODE 4x4i
SİSTEMİ, ARAZİDE YOL
ALMAYI SAĞLIYOR.**





X-TRAIL'İN TÜM KOLTUKLARI SON DERECE RAHAT VE KONFORLU. KUMANDA BİRİMLERİ ERGONOMİK. EŞYA GÖZÜ BOL. BAGAJ İŞLEVSEL ÖZELLİKLERE SAHİP.

başlıyor. Yenilenen gösterge birimleri rahat okunurken, irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız eşya gözü, kol dayama, torpido ve bardaklıklar hiçbir eşyanızın elinizde kalmamasını sağlıyor. Açık renkli döşemeler ve konsol iç mekana ferahlık katıyor. Genelde eleştiri konusu olan sert plastik kullanımı ise aslında arazi araçlarının olmazsa olmazlarından biri. Bilindiği gibi bu tür malzeme, arazide ses yapmıyor ve kolay kirlenmiyor. Öte yandan, makyajla birlikte X-Trail'in donanım özellikleri de hayli artmış. Platinum kodlu en üst donanım seviyesine sahip test aracımızda yer alan ısıtılmalı ön ve arka koltuklar, geri görüş kamerası ve 18 inç'lik alüminyum jantlar, araca değer katıyor. Ancak 18 inç'lik jantların asfalttaki konforu olumsuz yönde etkilediğini belirtelim. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Ama arka koltuk ısıtma butonuna erişim hakkı sadece önde oturanlara verilmiş. Ön konsolun sağ ve sol köşelerinde yer alan bardaklıklar çok akıllıca bir çözüm. Yüksek oturma konumu ve



karoserin nerede bittiğini görmeye yarayan çıkıntılı ve köşeli tasarım, hem sürüş keyfini hem de güvenliği artırıyor. Görüş açıları son derece geniş ve net.

Motor ve şanzıman başarılı

Nissan'ın yanı sıra Renault modellerinde de kullanılan 2.0 litrelik common-rail teknolojiye sahip turbodizel motor, X-Trail'de 150 HP güç ve 320 Nm tork üretiyor. Manuel kullanıma da imkân tanıyan 6 kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, aracı 12.5 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. X-Trail'in maksimum hızı ise 183 km/s. 1645 kg boş ağırlığa sahip olan araç, 100 km'de ortalama 7.1 litre yakıt tüketiyor. All Mode 4x4i aktarma sistemi, X-Trail'i arazide sorunsuz ilerleyene bir araç yapıyor. Bu sistemde, kokpitteki çevirmeli buton kullanılarak 2 tekerlekten çekiş, 4 tekerlekten çekiş ve otomatik mod arasında seçim yapılabililiyor. 6 kademeli otomatik şanzıman sarsıntısız çalışıyor. Manuel kullanımda verdiği tepkiler de başarılı.



Bilinçli müşterileri bekliyor

Nissan X-Trail, etrafımızı saran arazi aracı görünümlü 4x2'lerin arasında, hem karoser özellikleri hem çekiş sistemiyle farklılaşıyor. Zengin donanımıyla sürücü ve yolcularını mutlu ederken, marifetlerine göre düşük kalan yakıt tüketimiyle de cebi yormuyor. Cepten bahsetmişken: Tek motor, tek şanzıman ama üç farklı donanım sunan X-Trail'in fiyatları 89.000 TL ile 98.000 TL arasında değişiyor.

Nissan X-Trail 2.0 dCi Platinum**Fabrika verileri**

Motor: 1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 6 kademeli otomatik
 Maksimum güç: 150 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 320 Nm @ 2000 d/d
 Maksimum hız: 183 km/s
 0-100 km/s: 12.5 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4635 / 1790 / 1785 mm
 Bagaj hacmi: 603-1773 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 9.1 / 5.9 / 7.1 lt / 100 km
 Fiyat (Baz/Test aracı): 88.995 TL/97.744 TL

+ İç mekân genişliği, arazi kabiliyeti, donanım, bagaj

- Emisyon değeri, hızlı virajlarda yol tutuş

216 g/km

F



DUR!

Hafif ticari araçların fren performansını
mercek altına aldık.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Binek otomobilinizle kendi halinizde yolunuza devam ederken gözünüz aynanızda gittikçe büyüyen ve sis farlarını yakmış halde size gelen bir araca takılıyor. Bu araç, büyük ihtimalle spor otomobil değil, bir hafif ticari olacaktır. Tabii güvenli sürüşe önem vererek araç kullanan ticari araç sürücüleri olsa da, kendi gözlemlerime göre bunların azınlıkta kaldığını düşünüyorum. Çünkü ticari araç kullanıcılarının sohbetlerine zaman zaman kulak misafiri olduğumda, birçoğunun fanatik olduklarını ve kendi ticari araçlarıyla binek otomobilleri nasıl geçtiklerini anlattıklarına şahit oluyorum.

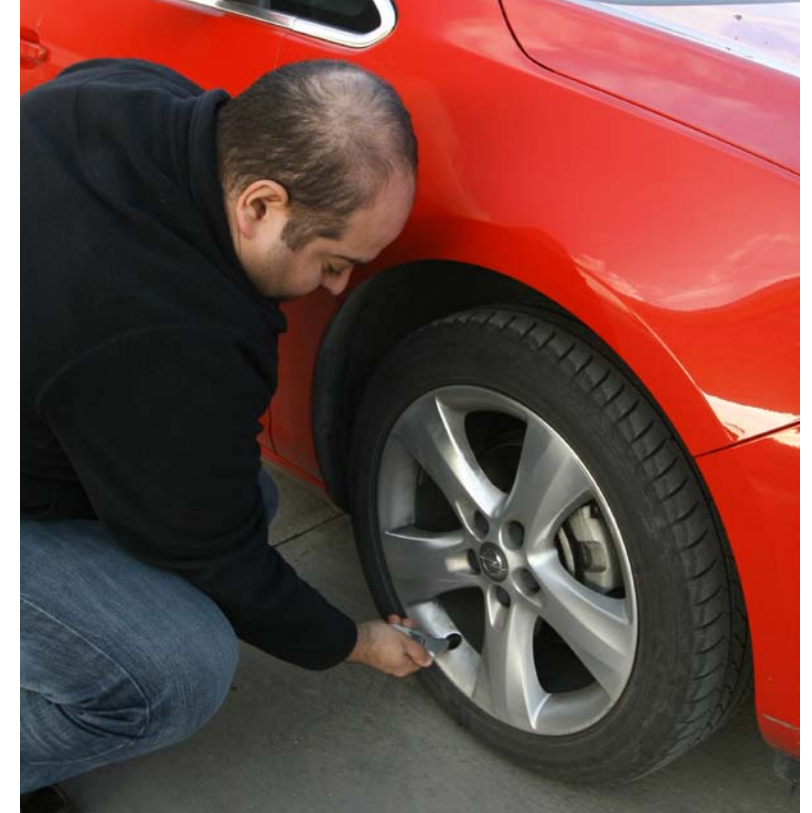
Bugün birçok ticari araç ilanına göz attığımızda vurgu, hep artan motor güçlerine ve otomobil tarzı konfor özelliklerine yapılıyor. Biz otomobil gazeteci-

leri de ticari araçların artan konforuna, performansına vurgu yaparken ticari araçları adeta binek otomobillere rakip olarak gösteriyoruz. Gerçekten de zaman zaman 180-200 HP'lere ulaşan motor güçleri ve artan donanımlarıyla eskisinden çok daha hızlı ve konforlular. Bu araçların hızlandıktan sonra kaç metrede, ne kadar sürede duracağı ise çok önemli olmasına rağmen genelde üzerinde durulmayan bir nokta.

2010 yılında Türkiye otomotiv pazarı satış rakamlarına baktığımızda ilk üç sıranın ticari araçlara ait olması bu konunun önemini daha da artırıyor. Biz de bu konuya dikkat etmek için standart bir binek otomobili referans alarak; kombivan, minibüs ve pick-up sınıfındaki hafif ticari araçların fren performanslarını karşılaştırdık.



LASTİK HAVA BASINÇLARI VE DİŞ DERİNLİKLERİ SÜRÜŞ GÜVENLİĞİNDE KİLİT FAKTÖRLER ARASINDA. ÖLÇÜMLERDEN ÖNCE HAVA BASINÇLARI AYARLANDI VE DİŞ DERİNLİKLERİ KONTROL EDİLDİ.



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



REFERANS ARAÇ OLARAK FRENLERİNİ TEST ETTİĞİMİZ BİNEK OTOMOBİL 100 KM/S HIZLA YAPILAN FRENLEMELERDE 39.6 METREDE DENGELİ ŞEKİLDE DURDU.

Referans Araç: Binek otomobil

Test verileri

	Mesafe	Süre
100-0 km/s:	39.6 m	2.83 sn
80-0 km/s:.....	25.6 m	2.27 sn
50-0 km/s:.....	9.9 m	1.41 sn

Lastik bilgileri

Ebat:.....	215/50 R17 91V
Diş derinliği:	9 mm
Hava basıncı (ön/arka):	2.2 bar/2.2 bar

VIDEOLU 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



BİNEK OTOMOBİLİN DURDUĞU MESAFEDE (39.6 M), KOMBİVANIN HIZI 30.6 KM/S. BU HIZLA YAYAYA ÇARPMAK CİDDİ SONUÇLAR DOĞURABİLİR.

Kombivan

Test verileri

	Mesafe	Süre
100-0 km/s:	43.6 m	3.18 sn
80-0 km/s:.....	28.2 m	2.56 sn
50-0 km/s:.....	10.9 m	1.60 sn

Lastik bilgileri

Ebat:.....	195/60 R16 C
Diş derinliği:	6 mm
Hava basıncı (ön/arka):	2.7 bar/2.7 bar

VIDEOLU 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



FANATİK MİNİBÜS KULLANICILARI, BİNEK OTOMOBİLİN DURDUĞU NOKTADA, 34.1 KM/S İLE ÖNDEKİ ARACA VURACAKLARINI BİLMELİLER.

Minibüs 8+1

Test verileri

	Mesafe	Süre
100-0 km/s:	44.9 m	3.26 sn
80-0 km/s:	28.1 m	2.59 sn
50-0 km/s:	11.3 m	1.66 sn

Lastik bilgileri

Ebat:	215/65 R16 C
Diş derinliği:	8 mm
Hava basıncı (ön/arka):	3.2 bar/2.9 bar

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



e-otodergisi



100 KM/S İLE YAPILAN FRENLEMEDE PICK-UP ÖNE DOĞRU FAZLAÇA YIĞILIYOR. BİNEK OTOMOBİLİN DURDUĞU NOKTADA PICK-UP'IN HIZI 38.9 KM/S.

Pick-up

Test verileri

	Mesafe	Süre
100-0 km/s:	46.9 m	3.42 sn
80-0 km/s:	30.1 m	2.76 sn
50-0 km/s:	11.6 m	1.73 sn

Lastik bilgileri

Ebat:	255/60 R18 112H
Diş derinliği:	7 mm
Hava basıncı (ön/arka):	2.3 bar/2.3 bar

46.9 m**44.9 m****43.6 m**

SONUÇ

Hafif ticari araçların konforu ve gücü eskiye göre artmış olmasına rağmen, fren performansı olarak standart binek otomobillerin çok gerisindeler. Binek otomobilin durduğu noktada kombivanın 30.6 km/s'lik, 8+1 minibüsün 34.1 km/s'lik ve pick-up'ın 38.9 km/s'lik hızla ilerlemesi tehlikenin boyutunu gözler önüne seriyor. Ayrıca bu araçların çoğu kez yüklü (biz ölçümleri yüksüz olarak yaptık) olması fren mesafesi ve durma süresinin artmasına da neden olacaktır. İstatistiklere göre 32 km/s hızla giden bir aracın vurduğu 40 yayadan biri hayatını kaybediyor. Bu durumdan; ticari araç sürücülerinin daha dikkatli araç sürmeleri (yeterli takip mesafesi bırakmak, yüksek hızla gitmemek gibi) gerektiği sonucu çıkıyor.

39.6 m

Fren mesafesine etki eden faktörler

Sürücü: Eğer sürücü fren pedalına gerektiği kadar basınç uygulayamıyorsa (reaksiyon zamanının aynı olması kaydıyla) fren mesafesi uzar.

Fren tertibatı: Fren sisteminin etkin çalışması ve teknolojisi fren mesafesine etki eder. Fren disklerinin çapı, fren disklerinin ve balatalarının durumu, kullanılan malzemeler (spor otomobillerde bulunan karbon-seramik frenler ısındıkları zaman daha yüksek performans gösterir) önemlidir. Disk frenler, kampanalara göre daha yüksek performansa sahiptir.

Amortisörler: Ömrünü tamamlamış amortisörler fren mesafesini uzatır.

Ağırlık: Ağır aracı durdurmak, hafif olanı durdurmaktan daha zordur. Aynı teknik ve donanıma sahip iki araçtan ağır olanı daha uzun mesafede durur.

Zemin: Zemin kalitesi fren mesafesine direkt olarak etki eder. Tozlu, kaygan ve ıslak zemin fren mesafesinin uzamasına neden olur.

Lastikler: Lastik tipi, lastik deseni, lastiğin dış derinliği ve lastik hava basıncı fren mesafesini etkiler.

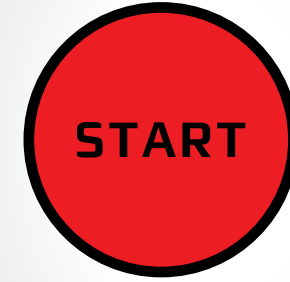
Hız: Aynı özelliklerdeki iki araçtan yüksek hızda giden daha uzun mesafede durur.

Test hakkında notlar



Yazıda özellikle araç ve lastik markalarını belirtmedik, çünkü amacımız genel olarak hafif ticari araçlar ile standart binek otomobillerin fren mesafelerine dikkat çekmekti. Araçlarda fabrika çıkışı lastikler bulunmaktaydı. Lastiklerin hava basınçları test ölçümleri öncesinde, lastikler soğukken kontrol edildi ve araç üreticilerinin “araç boşken” tavsiye ettiği değerlere getirildi. Lastik dış derinliklerinin yasal sınırlar içinde olduğu görüldü. Ölçümlerde araçlarda sadece sürücü vardı. Ölçümlerde zemin kuru, hava sıcaklığı 10 santigrad derecedeydi.

TÜRKİYE’NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN



www.otomobil.com.tr



GÜÇLENME OPERASYONU SÜRÜYOR

Volvo, motor gamındaki eski üniteleri daha güçlü olan yenileriyle değiştirmeyi sürdürüyor. Geçen yıl 20 HP güç ve 20 Nm tork artışı yaşayan D5'in ardından, şimdi de 2.0 litrelik turbodizel motor güçlendi ve D3 adını aldı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Volvo ürün gamında 2.0 litre hacmindeki turbodizel motor eskiden sadece "D" harfiyle ifade ediliyordu. 163 HP gücündeki yeni 2.0 lt turbodizel motor D3 olarak adlandırıldı ve ilk kez yeni S60'ın motor kaputunda yollara çıktı. 2.0D'ye göre 27 HP daha güçlü ve torku 80 Nm daha fazla olan D3, ayrıca 6 kademeli otomatik şanzımana da sahip. Bu olumlu değişiklikler, S80'in hem daha yüksek performans sergilemesini hem de daha az yakıt tüketmesini sağlıyor.

Tasarımda değişiklik yok

S80, yaşadığı motor değişimi sırasında herhangi bir tasarım değişimi yaşamadı. Markanın amiral gemisi konumunda olan bu model, ağırbaşlı tasarımı ve büyük boyutlarıyla, aracını şoförle kullanmayı tercih eden işadamları kadar, sürüş konforunu kendi yaşamak isteyen profesyoneller tarafından da satın alınıyor. Genişlik konusunda bir sorun bulunmayan iç mekânda üst düzey malzeme ve işçilik kalitesi söz konusu. Hem gösterge tablosu hem de orta konsoldaki kumanda birimleri, alışlagelmiş Volvo sadeliğini yansıtıyor. Çok sayıda buton olmasına karşın, hepsi ergonomik yerleşti-



MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ ÜST DÜZEYDE OLAN S80'DE FAR KUMANDALARI ALMAN OTOMOBİLLERİ GİBİ SOL TARAFTA TOPLANMIŞ. GÖSTERGELER SADE.



SÜRÜŞ POZİSYONU KOLAY AYARLANAN KOLTUKLAR RAHAT VE KONFORLU.



rilmiş ve kullanım da son derece sorunsuz. Ancak aynı şeyi çakmak ve küllük için söyleyemeyeceğiz. Bu ikilinin, ulaşılması imkânsız bir yerde olması (kol dayamanın hemen ön tarafı), belki de sigara içmenin sağlığa zararlı olduğu konusunda bir uyarıdır. Kapaklı-kapaksız çok sayıda eşya gözü, bardaklık ve kol dayama (önde ve arkada), işlevselliği artırıyor. Bagaj hacmi ise 480 litre. Öte yandan test aracımızda yer alan ahşap de-

taylar, iç mekânın elit atmosferini pekiştirmesi bakımından övgüyü hak ediyor.

Motor her bakımdan daha verimli

Giriş paragrafında kısaca bilgi verdiğimiz yeni motordan ayrıntılı olarak bahsedelim. D3 kodlu ünite, 2.0 litre silindir hacmine ve 5 silindire sahip. 163 HP güç (eskisi 136 HP) ve 400 Nm tork (eskisi 320 Nm) üreten motor, bu rakamlardan da anlaşılacağı üzere eskisinden

çok daha başarılı. Artık 6 kademeli otomatik şanzımana (Geartronic) sahip olan bu yeni motor otomobili 220 km/s maksimum hıza (eskisi 200 km/s) ve 9.7 saniyede (eskisi 10.7 sn) 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. Ayrıca yeni motorun ortalama yakıt tüketimi 4.7 lt/100 km (eskisi 5.7 lt). Yani uzun lafın kısası, yeni motor eskisine oranla her bakımdan daha verimli. Otomobilin karbondioksit salınımı ise, emisyon tablosunda "D" harfine denk gelen

154 g/km. Yeni motorun yeni şanzımanla uyumu da başarılı. Vites değişimlerinde herhangi bir sarsıntı ya da gecikme yaşanmıyor. Son derece konforlu yolculuklar sunan süspansiyon sistemi övgüyü hak ediyor. Frenleri hızlı tepki veren S80 D3'te, 11.7 metre olan dönüş çapı, dar mekanlardaki manevraları biraz zorlaştırıyor. 5 silindirli motor, özellikle ilk çalıştırmada ve hızlanma sırasında, kulağa pek de hoş gelmeyen bir sese sahip,



ancak otomobilin başarılı olan izolasyonu bu sesi iç mekâna fazla yansıtmıyor.

Üç büyüklerin alternatif

2010'da 421 adet satılarak, E segmentinde ilk üçü oluşturan Alman modeller BMW 5 Serisi (1454 adet),

Mercedes-Benz E Sınıfı (1179 adet) ve Audi A6'nın (eski-yeni toplam 938 adet) ardından gelen S80; yenilenen motor ve şanzımanı, modern tasarımı, kaliteli iç mekânı, zengin donanımı, güvenlik özellikleri ve rekabetçi fiyatıyla 2011'de de değerlendirilmesi gereken bir alternatif olacak.

Volvo S80 D3 Geartronic

Fabrika verileri

Motor:	1984 cc, 5 silindirli, 20V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik (Geartronic)
Maksimum güç:	163 HP @ 2900 d/d
Maksimum tork:	400 Nm @ 1400-2850 d/d
Maksimum hız:	220 km/s
0-100 km/s:	9.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4851 / 1861 / 1493 mm
Bagaj hacmi:	480 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	7.8 / 5.9 / 4.7 lt / 100 km
Fiyat:	103.900 TL

- + Artan güç ve tork, azalan tüketim, şanzıman, fiyat
- Motor sesi, dönüş çapı, üç büyükler tercih ediliyor

154 g/km

D

KÜÇÜK BİR DÜNYA

Sekiz yolcu + bir sürücüye yer sağlayan VW Caravelle, makyajla birlikte yeni yüze kavuştu ve bilindik özelliklerini 140 HP'lık 2.0 TDI motor ve 7 ileri otomatik DSG şanzımanla başarılı şekilde biraraya getirdi.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



YÜKSEK OTurma pozisyonu nedeniyle sürücü kendisini yolların hakimi sanabilir. Bu durum minibüs sürücülerinin hızlı gitme nedenlerinden biri.

İlk ticari aracını 1951 yılında üreten Volkswagen'in ticari ürün gamında bugün; Caddy, Transporter, Caravelle, Multivan ve LT gibi birçok farklı amaca yönelik araç bulunuyor. VW Ticari Araç gamı içinde Caddy en küçük üyeyken, LT de ailenin en büyük üyesi konumunda. Transporter, Caravelle ve Multivan ise ailenin ortanca grubunu oluşturuyor. VW Caravelle (ve tabi Transporter), deyim yerindeyse kendine has fanatikleri, tutkunları olan bir ticari araç. 2009 yılı sonunda makyajlanarak yüzü yenilenen Caravelle'in öz ızgarası, tamponu, farları ve yan aynaları değiştirilmiş. Bununla birlikte iç mekan da modernize edilmiş ve VW Golf'tekine benzer bir direksiyon simidi, klima ve müzik sistemi butonları kullanılmış. Yurtdışında kısa ve uzun şasi olmak üzere iki karoser seçeneği bulunan Caravelle'in, ülkemizde sadece uzun şasili versiyonu satılıyor. 5292 mm'lik uzunluğa sahip uzun şasili Caravelle'in dingil mesafesi 3400 mm.

Elektrikli kayar kapı

Turizm taşımacılığı tarzında işlere





**VW GOLF STİLİ
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. ÜÇÜNCÜ
SIRA KOLTUKTA DİZ
MESAFESİ DAHA KISITLI.**



yönelik olan Caravelle'in elektrik motorlu sürgülü kapısı kapı kolu çekilerek açıldığı gibi anahtar üzerindeki butona basarak uzaktan kumandayla da açılabilir. Sürücü hariç 8 yolcu alabilen Caravelle'in arka tarafında üç koltuk sırası bulunuyor. En arka sıra üç kişilikken, diğer koltuklar ikişer kişilik. Arka tarafındaki ikişer kişilik iki koltuk sırası için tavanda ayrı havalandırma ızgaraları bulunuyor. Caravelle bir minibüs olduğu için iç mekanda doğal olarak baş mesafesi sorunu bulunmuyor. Fakat en arka koltuk sırasındaki diz mesafesi, diğer iki koltuk sırasına göre biraz yetersiz. Aracın orta konsolu sade ve anlaşılır bir tasarıma sahip. En üstünde not defteri, kalem vb. ufak eşyalar için düşünülmüş bir göz bulunan orta konsolda alta doğru sırasıyla müzik sistemi ve klima kumandaları bulunuyor.

Yeni motor

Caravelle'de daha önce 2.5 litrelik tur-

bodizel motorlar görev yapıyordu. Yeni versiyonlardaysa 102 HP'lik, 140 HP'lik ve 180 HP'lik 2.0 litrelik turbodizel seçeneklerine yer verilmiş. Bizim test aracımızda 140 HP'lik motor vardı ve 7 ileri DSG şanzıman ile kombine edilmişti. Sessiz çalışan bu motor Caravelle'i hızlı olmayan fakat makul bir şekilde taşıyabiliyor. İlk kalkış anında gaz pedalına biraz gecikmeli yanıt alındığını da eklememiz gerek. 7 ileri DSG şanzımanın vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız. ESP'nin standart olarak sunulduğu Caravelle, doğal olarak bir otomobil gibi yol tutmasa da, tedirgin edici değil.

Sonuç

Fren performansı dışında makul bir araç olan Caravelle 2.0 TDI (8+1) 140 HP Uzun Şasi 140 HP'nin manuel şanzımanlısı 63.308 TL, DSG şanzımanlısı ise 67.501 TL. Bu fiyat uzun şasi Mercedes-Benz Vito 8+1'in 68.690 TL'lik fiyatından biraz daha ucuz.



**GOLF'TE DE KULLANILAN
DİREKSİYON SİMİDİNİN
ÜSTÜNDE MÜZİK
SİSTEMİ KUMANDALARI
MEVCUT.**



**CARAVELLE 8+1, TURİZM
TAŞIMACILIĞI KADAR AİLE
KULLANIMINA DA YATKIN. 7 İLERİ
ORANLI DSG ŞANZİMAN BU ARACIN
EN OLUMLU YANLARINDAN BİRİ.**

VW Caravelle 2.0 TDI (8+1) 140 HP Uzun Şasi DSG

Fabrika verileri

Motor: 1968 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: 7 ileri DSG
Maksimum güç: 140 HP @ 3500 d/d
Maksimum tork: 340 Nm @ 2500 d/d
Maksimum hız: 173 km/s
0-100 km/s: 14.7 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 5297 / 1904 / 1990 mm
Bagaj hacmi: -
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 10.2 / 6.7 / 8.0 lt / 100 km
Fiyat: 67.501 TL

+ Şanzıman, donanım

- Fren mesafesi

211 g/km

F



VERGİ KAÇAKÇISI

C5 e-HDi, sahip olduğu “micro hybrid” sistemi sayesinde, düşük yakıt tüketerek, avukat ve doktorlardan toplanamadığı itiraf edilen ve bu nedenle akaryakıttan alındığı belirtilen vergiyi daha az vermenizi sağlıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Citroen'i orta sınıfta başarıyla temsil eden (2010'da 3259 adet satıldı) C5 modeli, geçirdiği makyaj operasyonuyla birlikte, dış görünümünden daha çok motor kaputunun altında değişikliğe uğradı. Makyajlı C5; micro hybrid olarak adlandırılan ve içinde 1.6 e-HDi motor, MCP şanzıman, Stop&Start sistemi, partikül filtresi ve düşük yuvarlanma dirençli lastikleri içeren sistem sayesinde eskisine oranla daha düşük yakıt tüketiyor, sürücüne daha uzun menzil sunuyor ve çevreye daha az zarar veriyor.

Tasarım değişiklikleri sınırlı

Makyajlı C5, zaten beğeni gören dış tasarımında farklı bir değişiklik yaşamamış. Farların hemen altına yerleştirilen led gündüz farları onun günümüzün olmazsa olmaz özelliklerinden birine sahip olmasını sağlamış. Stop lambalarında uygulamaya gidilen renk farklılığı da, bu bölgeyi daha modern bir tasarıma kavuşturmuş. C5, bunların haricinde önceki boyutlarını ve görünümünü



nü koruyor. 2815 mm'lik dingil mesafesi ferah bir iç mekân yaratırken, 12 metrelik dönüş çapı biraz fazla. 439 litrelik bagaj hacmi ise, D segmentinin diğer birçok mensubundan kötü (Accord 464 lt, Latitude 477 lt, Epica 480 lt, Insignia 500 lt, Avensis 509 lt, Superb 565 lt, yeni Passat 565 lt).

İç mekân rahat ama kullanışsız

Otomobilin iç mekânında hem koltuklar rahat hem de her koltukta yeterli baş, diz ve omuz mesafeleri sunuluyor. Ayrıca malzeme ve işçilik kalitesi başarılı. Ancak kokpitte bazı ergonomi ve işlevsellik sorunları bulunuyor. Merkezi sabit direksiyon simidi (ilk kez C4'te yer almıştı, şimdi yeni C4'te vazgeçildi), hızlı tepkiler vermemesinin yanı sıra birçok butonu üstünde taşımasıyla karmaşa yaratıyor. Birçoğu kapaklı olmak üzere yeterli sayıda eşya gözüne sahip olan iç mekânda sürücü ve ön yolcu için bardaklık bulunmaması anlaşılır gibi değil. Öte yandan dörtlü flaşör butonunun sürücüye uzak konumlandırılmış olması güvenlik açısından olumsuz bir durum. Merkezi kilit butonu, far yükseklik ayarı gibi kumandalar da zor ulaşılan yerlerde. Bence daha fazla kullanılan ve dikkati dağıtmaması için göz seviyesinde olması gereken ses sisteminin, klimanın altına yerleştirilmiş olması da ergonomik açıdan bir hata.

Micro hybrid devrimi

Makyajla birlikte e-HDi adı verilen motora kavuşan C5, düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit salınımı konularında çok iddialı. Ve bu iddiasını da gerçeğe dönüştürmüş durumda. PSA Grubu'nun yanı sıra Ford ve Volvo modellerinden ta-



nıdığımız 1.6 litrelik turbodizel motoru, C5'te 112 HP güç ve 270 Nm (overboost ile 285 Nm) tork üretiyor. Otomobili 190 km/s maksimum hıza ve 12.6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştıran bu motor, 4.6 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi ve emisyon tablosunda "B" harfine denk

gelen 120 g/km'lik karbondioksit salınımıyla övgüyü hak ediyor. Peki, bunu nasıl başarıyor? İşte bu noktada "micro hybrid" teknolojisi devreye giriyor. Bu sistemde yer alan; düşük tüketimi zaten uzun yıllardır kanıtlanmış olan 1.6 HDi motor, 6 ileri otomatikleştirilmiş manuel

şanzıman, her duraklamanızda motoru durdurup ayağınızı frenlerden çekince tekrar çalıştıran Stop&Start sistemi (çalışmasını istemezseniz "eco" butonuna basarak kapatabiliyorsunuz) ve düşük yuvarlanma direncine sahip lastikler, yakıt tüketimini önemli oranda azaltıyor. Ülkemizde satılan dizel motorlarda daha yeni yeni kullanılmaya başlanan dizel partikül filtresi ise, karbondioksit salınımını düşürmeye yarıyor. Yol boyunca kaç dakika

motorun otomatik olarak durduğunu ve fazladan yakıt harcamanızın önlendiğini öğrenmek isterseniz, gösterge tablosundaki kronometreye bakabilirsiniz. İlk kalkışlarda 1525 kg'lık ağırlığın da dezavantajla biraz hantal kalan C5 e-HDi, düşük devirde elde edilen torkun da etkisiyle kendisini toparlayıp yeterli performansı veriyor. MCP adlı otomatikleştirilmiş manuel şanzıman, sarsıntılı vites değişimlerinin yanı sıra, özellikle yokuş çı-

karken hangi vitesi seçeceği konusunda kararsızlık yaşıyor. Bence en iyisi bu gibi durumlarda, vitesleri manuel olarak (vites kolundan ya da direksiyondaki kolcuklarla) değiştirmek. Ancak Yokuş Kalkış Desteği (Hill Holder) sayesinde rampada kalkış yapmak sorun olmuyor.

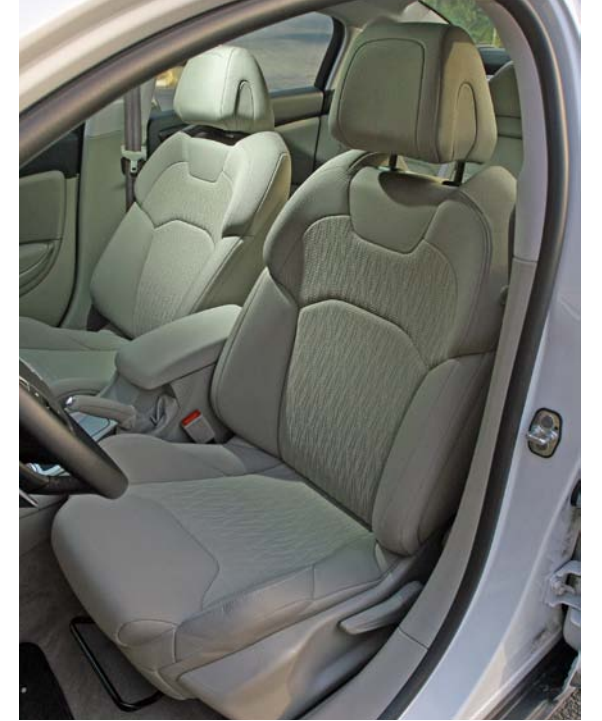
Sürüş konfor odaklı

C5 e-HDi; yeterli motor gücü, zengin donanımı, geniş iç mekânı ve yumuşak

süspansiyon sistemiyle konfor öncelikli bir otomobil. Sahip olduğu aktif ve pasif güvenlik donanımı onu aynı zamanda güvenli bir araç da yapıyor. İlk çalıştırmada biraz ses yapan motor, ısındıkça ve araç hızlandıkça sessizleşiyor. C5'in ses izolasyonu başarılı. Önde ve yanda görüş açısı sorunu yaşatmayan otomobilin dar arka camı, virgöl tipinde tasarlanan arka koltuk kafalıklarına rağmen arka görüşü kısıtlıyor, ama burada park



C4'TE MERKEZİ SABİT DİREKSİYONDAN VAZGEÇİLDİ. SIRA C5'TE!



SÜRÜCÜ KOLTUĞU SON DERECE GENİŞ, FERAH VE RAHAT. TASARIMI HOŞ.

sensörü devreye giriyor. C5'in fren hissi ve performansı sorunsuz.

Baz fiyatı 60.750 TL

Citroen C5 e-HDi MCP'de, "Confort" ve "Dynamique" adlı iki donanım seçeneği sunuluyor. Confort'un fiyatı 60.750 TL, bu sayfalarda gördüğünüz Dynamique'in fiyatı ise 63.150 TL. 2010 yılını Passat ve Insignia'nın ardından üçüncü sırada kapatan C5, bu yıl yenilenen Passat ve Mondeo ile segmentin yeni oyuncusu Latitude karşısında elini güçlendirmiş oldu.

Citroen C5 e-HDi Dynamique MCP

Fabrika verileri

Motor: 1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: 6 kademeli MCP (otomatikleştirilmiş manuel)
Maksimum güç: 112 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork: 270 Nm (overboost ile 285) @ 1750 d/d
Maksimum hız: 190 km/s
0-100 km/s: 12.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4779 / 1860 / 1458 mm
Bagaj hacmi: 439 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 5.5 / 4.1 / 4.6 lt / 100 km
Fiyat (Confort/Dynamique): 60.750 TL/63.150 TL

- + Yakıt tüketimi, emisyon, tasarım, donanım
- Şanzıman, bardaklık yok, direksiyon, dönüş çapı

120 g/km **B**



**SINIFININ EN GÜZEL TASARIMLI
MODELLERİNDEN BİRİ OLAN C5,
2010 SATIŞLARINDA 3259 ADETLE
SEGMENTİNİN BEŞİNCİSİ OLDU.**

e-otodergi'yi başka server'lara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

Ancak tespit edilmiştir ki, bazı internet kullanıcıları, e-otodergi'nin çeşitli sayılarını başka server'lara yükleyip dağıtmaktadırlar. e-otodergi'yi maddi zarara uğratan bu durum, Telif Hakları Kanunu'na göre suç teşkil etmektedir ve tazminata tabidir.

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Bu nasıl habercilik?

Geride bıraktığımız ay içinde Ulu-dağ Sarıalan'da yapılan Karkros yarışında üzücü bir olay yaşandı. Bursalı yerel pilotlardan Emin Okan Koçer, otomobilinin hakimiyetini kaybederek o noktada yarışı seyreden birisi çocuk iki seyirciyi çarptı. Koçer'in kazası nedeniyle yarış bir süre durduruldu. Hemen olay yerine gelen sağlık ekipleri tarafından kazazedelere ilk müdahaleleri yapıldı ve hayati bir tehlikeleri olmadığı bildirildi. Zaten olayın hemen ardından gördüğüm kadarıyla yerde hafif yaralı olarak yatan iki kişinin de bilinci yerindeydi ve yanındakilerle konuşuyorlardı. Otomobil sporlarımız bir kazayı bu sayede ucuz atlattırken, olayın ardından iki özel haber ajansının internet sitelerine girdikleri haber ise felaket tellallılığından ve asparagas-tan başka bir şey değildi.

Bu ajanslardan ilkinin haberinde kazayı yapan pilotun Okan Koçer değil Taner Şengezener olduğu yazıyordu (Muhtemelen haberi yapan arkadaş otomobilin arka kapı camlarında Taner Şengezener'in adını görünce böyle bir düşünceye kapıldı). Oysa kurallara göre bir otomobil ile iki pilot start alabiliyordu ve Taner Şengezener ve Okan Koçer aynı otomobille yarışıyorlardı. Diğer

ajansın yaptığı haber ise adeta yargısız infazdan farksızdı. "Kar Rallisi'nde facia" (Bu ülkede haberlerde hala trafikte hız yapana rallici, Formula 1 yarışına da Ralli diye başlık atılıyorsa böyle de denmesi normaldir) başlıklı haberde seyircilerin arasına dalan Taner Şengezener'in biri bayan iki seyirciyi ezdiği yazılıyordu. Bu haberde de kabak suçsuz olan Taner Şengezener'in başına patlamıştı. Fakat aynı haberi yapan arkadaşın çektiği video görüntülerinde ise yerde yatan kazazedelerin ikisi de erkekti ve ortada bir kadın gözüküyordu. Yazılan ile görüntülenen birbirini yalanlar nitelikteydi.

Ben özellikle ikinci bahsettiğim haberi yapan arkadaşın haber müdürü olsam kendisine "Yazdığın ve çektiğin birbirini tutmuyor, facia diyorsun haberde görünen iki hafif yaralı sadece, amacın nedir?" diye sorardım. Zaten bu ülkede otomobil ve motorsporları kültürü oluşmamışken, yapılan bu haberler de ateşin üstüne benzin dökmekten başka bir şey değil... Yazık...



Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Avitaş Control 1 İngiltere'de büyük ilgi gördü

Tasarımından üretimine kadar tüm süreçleri Avitaş'ın Pendik İstanbul'daki merkezinde gerçekleştirilen Control 1, Birmingham Motor Show'da izleyenlerin ilgisini topladı.

2009 yılında Avitaş'ın tasarım ve mühendislik ekibinin hedef olarak ortaya koyduğu alternatif ralli otomobili üretme fikri, Halid Avdagiç ve Enes Elver'in motorsporlarındaki tecrübeleri ile birleşti ve Control 1 üretildi. Uluslararası Otomobil Sporları Federasyonu'nun (FIA) standartlarına uygun olarak üretilen Control 1, tübüler şasisi ve yüksek mukavemetli kompozit plastikten oluşan gövdesiyle ön plana çıkıyor. İki kişilik kabin; yarışçıları toz, su ve benzeri dış etkenlerden sandviç yapısı sayesinde izole ediyor. Arkadan itişli bir otomobil olan Control 1'in arka aks önüne yerleştirilen 1250 cc.lik Yamaha motoru 150 HP güç üretiyor. 660 kg ağırlığındaki otomobil optimize edilmiş ağırlık dağılımı ile kullanıcıya yüksek bir performans sunuyor. Avitaş'ın tasarlayıp ürettiği ilave şanzıman ile birlikte 5 ileri sıralı ve geri vitesi bulunan otomobil, ayarlanabilir süspansiyon sistemiyle sporculara asfalt, toprak ve kar gibi farklı zeminlerde mücadele edebilme imkanı veriyor.

İlk Kez Birmingham'da

Avrupa'nın en kapsamlı motorsporları ve teknolojileri fuarı olan Autosport International Fuarı, 13-16 Ocak 2011 tarihleri arasında İngiltere'nin Birmingham şehrinde düzenlendi. Control 1, yarış meraklılarının karşısına ilk kez bu fuarda çıktı ve büyük ilgi gördü. Fuarın ilk iki gününde yer alan mühendislik ve ticaret bölümünde Avitaş standı profesyonel ziyaretçileri ağırlarken, halka açık olan son iki günde ise motorsporu severlerin ziyaretçi akınına uğradı. Otomobilin testleri önümüzdeki günlerde tamamlanacak ve Control 1 etaplarında mücadele için gün saymaya başlayacak.





Al-Attiyah muradına erdi

Volkswagen takımından Nasser Al-Attiyah bu sene Dakar Rallisi'nin otomobil kategorisinde zafere ulaşarak en büyük hayalini gerçekleştirdi.

Yazı: Gürkan Çağlar

**NASSER AL-ATTİYAH
VW TOUAREG'İ İLE
KARİYERİNİN İLK
DAKAR ZAFERİNİ
KAZANDI.**



B

Bu yılın ilk günü başlayan ve 16 Ocak'ta sona eren Dakar Rallisi Arjantin-Şili arasındaki 9605 km uzunluğundaki etaplarda düzenlenen yarış, yine çekişmeli ve heyecanlı anlara sahne oldu. Otomobil kategorisinde 2011 Dakar Rallisi'nin galibi bu sene son etapta Carlos Sainz'ın arkasında ikinci gelmesi rağmen Volkswagen takımının Katarlı pilotu Nasser Al-Attiyah oldu. Carlos Sainz'ın bir etap-

ta yaşadığı süspansiyon problemi ile zirveyi bir saatten fazla zaman farkı ile geçiren Al-Attiyah 13'üncü ve son etapta İspanyol pilotun 38 saniye arkasında ikinci oldu ve genel sıralamada takım arkadaşı Giniel De Villiers'in 49 dakika 41 saniye önünde kariyerinin ilk Dakar galibiyetine ulaştı. Geçen yıl bu yarış otomobil sınıfında kazanan VW'nin eski çifte Dünya Ralli Şampiyonu İspanyol pilotu Carlos

Sainz ise Katarlı takım arkadaşının 1 saat 20 dakika arkasında üçüncü oldu. Motosiklet kategorisinde ise kazanan sürücü KTM'si ile Marc Coma oldu. İspanyol pilot üçüncü kez Dakar'da zirveye ulaşırken takım arkadaşı Cyril Despres 2011 Dakar Rallisi'ni 15 dakika dört saniye farkla ikinci olarak tamamladı. ATV sınıfında Yamaha ile yarışan Arjantinli sürücü Alejandro Patronelli, birinci olarak



İspanyol Marc Coma bir yıllık aradan sonra motosiklet kategorisinin yine en büyüğü olmayı başardı.



Rusların egemenliği altında geçen kamyon sınıfında Kamaz ile Vladimir Chagin birinci oldu.



Amerikalı Robby Gordon bu sene de geleneği bozmayarak podyum rampasından uçarak start aldı.

niş podyumuna çıkarken, Kamyon sınıfında son yıllarda rakiplerine ezici üstünlük sağlayan Rus markası Kamaz ile yarışan Vladimir Chagin, vatandaşı Firdaus Kabirov'un önünde zafere ulaştı.

Bu sene yarışa seyirci ilgisi azaldı

Dünyadaki en önemli Rally Raid yarışı olarak nitelendirilen Dakar Rallisi'nin Arjantin ve Şili topraklarındaki üçüncü yılı, daha öncekilere nazaran sönük geçti. Parkurlarda yer alan seyirci sayısının azaldığı gözlenirken, gelecek yıl rotanın Brezilya, Paraguay ve Peru'ya da uzanması düşünülmeye başlandı. Dakar Rallisi, 2009'dan beri, adını aldığı topraklar-

dan çok uzakta olan Arjantin ve Şili'de yapılıyor. Daha önce yıllarca Paris'ten start alan ve Senegal'in başkenti Dakar'da sona eren efsane ralli, daha sonra güvenlik endişesi nedeniyle Arjantin – Şili arasında taşınmasına neden olmuştu. Rallinin direktörü Etienne Lavigne, yarış rotasının gelecek yıl başka Güney Amerika ülkelerine de uzanabileceğini söyledi. Ancak Mart'tan önce bu konuda karar verilmesi beklenmiyor.

Al-Attayah: “Bu zafer benim en büyük hayalimdi”

Bu yıl VW Touareg aracıyla Dakar Rallisi'nde zafere ulaşan Katarlı Nasser

Al –Attayah yarışın sonunda sevinç göz yaşlarına hakim olamayarak basın mensuplarına yaptığı açıklamada: “Otomobil sporlarına başladığımdan beri Dakar Rallisi'ni kazanmak benim en büyük hayalimdi. Kariyerimde bugüne kadar çok başarılar ve şampiyonluklar kazandım ama çocukluğumdan beri hayalini kurduğum zafere ulaştığım için çok mutluyum. Co-pilotum Timo Gottschalk ile kazandığımız bu zaferimizin perde arkasının kahramanları olan tüm VW takımının elemanlarına ve sevenlerimize minnettarız. Bizi etaplarda destekleyen tüm Arjantin ve Şili halkına çok teşekkür ediyoruz” dedi.



GÜNEY AFRIKALI PILOT GINIEL DE VILLIERS BU SENE PODYUMU PARSELLEYEN VW TAKIMI ADINA YARIŞI 2'NCİ SIRADA NOKTALADI



Arjantinli Alejandro Patronelli ATV sınıfında podyuma birinci sırada çıktı.

Genel Klasman

Motosiklet:

- 1 Marc COMAKTM
- 2 Cyril DESPRES..... KTM
- 3 Helder RODRIGUESYamaha

ATV

- 1 Alejandro PATRONELLI..... Yamaha
- 2 Sebastian HALPERNYamaha
- 3 Lukasz LASKAWIECYamaha

Otomobil

- 1 Nasser saleh AL-ATTIYAH..... VW Touareg
- 2 Giniel DE VILLIERSVW Touareg
- 3 Carlos SAINZVW Touareg

Kamyon

- 1 Vladimir CHAGINKamaz
- 2 Firdaus KABIROVKamaz
- 3 Eduard NIKOLAEVKamaz

Kemal Merkit yine Dakar'ı fethetti

Dakar Rallisi'nde elde ettiği başarılarından dolayı "Çöl Kaplanı" unvanını alan Kemal Merkit bu seneki zorlu mücadeleden de kupayla dönmeyi başardı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Bu sene yine tek başına Dakar Rallisi'nde ayyıldızlı bayrağımızı temsil eden Kemal Merkit, mekanik destek almadan yarışanlar kategorisi "Mal-le Moto"daki kıran kırana mücadele sonucunda ikincilik kupasını almayı başardı. Aynı zamanda "Çöl kaplanı" unvanıyla da kamuoyunda tanınan Kemal Merkit, 186 motosikletin katıldığı ve yalnızca 94 motosikletin bitirebildiği bu zorlu yarışta genel klasmanda da 63'üncü olarak önemli bir başarıya imza attı. Kemal Merkit "Yarışın son gününde ne yaparsam yapayım 50km/s'nin üzerine çıkamıyordum. Motor gaz yemiyordu. Bu sabah depoları yeni benzinle doldurdum. Ve 50km/s süratle bugünkü etabın git git bitmeyeceğini, ama başka da çarem olmadığını düşünerek güne başladım. Fakat motor kilometreler geçtikçe açılmaya başladı, gittikçe süratleniyordum. En sonunda eski haline geri döndü. Sanırım aradaki tank noktasında aldığım benzinden kaynaklanan bir sorundu ve benzinin tamamını tüketip yeni benzine geçtiğim anda da bitti. Tabii motor giteye başlayınca ben de dün kaybettiğim zamanı kapatmak hem de bugünkü hızlı etabın keyfine varmak için bayağı gazladım. Hem aşırı süratten hem de tozdan birkaç kez yol kesişim noktalarını at-

layıp geri döndüğüm oldu, ama fazla zaman kaybettim sayılmaz. Ve en sonunda finişe vardım. KTM 690 Enduro R'im beni en zorlu şartlarda dahi yolda bırakmadı, kimbilir benzin diye dün içine ne koyduk, ona rağmen dün yavaş ta olsa beni finişe ulaştırdı. Türk bayrağını finişe ulaştırdığım ve podyuma çıkacağım için çok mutluyum. Bu zorlu yarışta bana destek olan tüm sponsorlarıma tekrar teşekkür ediyorum" açıklamasını yaptı.

Seneye takımı genişletmek istiyoruz

Bu seneki Dakar Rallisi'nde önemli bir başarıya imza atan Kemal Merkit, gelecek yılki yarış için Dakar Türk Takımı'nı sayısal olarak büyütmeyi hedeflediklerini açıkladı. Bu yıl servissiz yarışanlar kategorisinde elde ettiği birinciliğin sponsorları daha fazla harekete geçirmesini beklediğini ifade eden Merkit, "Daha büyük bir takımı hedefliyoruz. Yine Kutlu Torunlar'ın da yer alacağı ama belki de 3-4 kişi olacağımız bir ekip ile takımı büyütmeyi hedefliyoruz. Dakar Rallisi'nde herkes bireysel yarışıyor. Takım olunca ve kalabalık olunca ister istemez bir güç gösterisi yapmış oluyorsunuz. Birbirimize destek ve yardımcı olmak adına da bu önemli" şeklinde konuştu.

Bryan Bouffier, Monte Carlo'da tarihe geçti

2011 Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nın (IRC) açılış yarışı olan ve bu yıl 100'üncü yılını kutlayan Monte Carlo Rallisi, Bryan Bouffier'nin galibiyetiyle sonuçlandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Kısa adı IRC olan 2011 Kıtalararası Ralli Şampiyonası, 18-21 Ocak tarihlerinde düzenlenen Monte Carlo Rallisi'yle start aldı. Bu yıl 100'üncü yılını kutlayan Monte Carlo Rallisi'nde tarihi öneminden dolayı birinci olmak pilotlar, otomobil markaları ve lastik üreticileri için çok büyük önem taşıyordu. Yarışa hızlı başlayan Geçen yılın IRC pilotlar şampiyonu Skoda pilotu Juho Hanninen, asfalt üstünde rakiplerini şaşırtan bir performans sergileyerek mücadelenin ilk gününü domine etti. Fakat ikinci gün, Saint Jean en Royan etabında beklentilerden daha fazla kar olduğundan, bu etaba Michelin'in çivili kar lastikleriyle başlayan Bryan Bouffier ve François Delecour ön plana çıktı. Bir sonraki etapta da zeminin karla kaplı oluşu nedeniyle çivil kar lastiği takma öngörüsünde bulunan pilotlar liderlikteki farkı artırmayı başardı. 32 yaşındaki tecrübeli Fransız pilot, yenilenen Peugeot 207 Evo2 otomobili ile ralinin bitimine kadar istikrarlı bir tempo tutturarak

100'üncü Monte Carlo Rallisi'nden galibiyetle ayrılmayı başardı. Yılların tecrübeli pilotu Belçikalı Freddy Loix ikinci sırada finişe gelerek genel klasmandaki en iyi Skoda pilotu olurken, bu sezon Kris Meeke'in yerine İngiltere Peugeot takımına transfer olan Guy Wilks ise yanlış lastik seçimlerinin kurbanı olmasına rağmen, podyuma çıkmayı başardı. 11'inci özel etapta şanzımanı dördüncü viteste takılı kalınca dördüncülüğe gerileyen Stephane Sarrazin podyumu elinden kaçırdığı için üzgün bir şekilde yarışı noktaladı. 49 yaşında olmasına rağmen genç pilotlara taş çıkaran ve kariyerinde Monte Carlo zaferi bulunan Francois Delecour, son gün motor problemleri yüzünden ikincilikten beşinciliğe gerilemesine rağmen mutluydu. "Genç pilotlarla baş etmek zor" açıklamasını yapan Francois Delecour keyifli bir yarış geçirdiğini mikrofonara söylüyordu. İkinci günün ilk bölümüne kadar hızı ve rakiplerini şaşırtan zamanları ile göz dolduran Juho Hanni-



Stephane Sarrazin, yaşadığı şanzıman sorunu nedeniyle podyumu elinden kaçırdı.



Yılların tecrübesi Freddy Loix, 100'üncü Monte Carlo Rallisi'nden ikincilikle ayrıldı.



Petter ve Henning Solberg kardeşler için Monte Carlo Rallisi pek de güzel anılarla geçmedi.



Monte Carlo'nun efsane ismi François Delecour genç rakiplerine adeta taş çıkarttı.



Yarıştta start alan tüm ekipler objektiflere toplu halde poz verdi. Per Gunnar Andersson ilk etapta yarış dışı kalarak Proton adına hayal kırıklığı yarattı.



nen ise yaptığı kar üstünde sürmek için geçiş lastikleri seçme hatasıyla gerilere düşerken, "Bu Monte Carlo ne zaman havanın değişeceğini bilemezsiniz. Benim için farklı deneyimler kazandıran bir yarış oldu." diyerek altıncılıkla Monte Carlo'dan ayrıldı. Kariyerinde ilk kez bir S2000 otomobil ile start alan Petter Solberg ise son etabı tamamlamasına rağmen alternatör arızası ile finiş podiyumuna gelemeyerek diskalifiye oldu.

Bouffier: "Monte Carlo'da kazanmak muhteşem"

Ralinin btiiminde Peugeot Sport ekibinin tebriklerini kabul eden Bryan Bouffier, "Bu yarış yüzüncü yılında kazanmak muhteşem bir duygu. Peugeot Sport'a bana bu fırsatı sağlayıp destek verdikleri için teşekkür ediyorum. Son saniyeye kadar limite gittik." dedi. Yarışı ikinci tamamlayıp Skoda'yı podyuma taşıyan Belçikalı pilot Fredyy Loix ise, "İlk gün kontrollü gitmeye çalıştık. İkinci gün hava bize büyük bir sürpriz yaptı. Elimden geleni yaptım. Podyumda olmaktan mutluyum." şeklinde konuşurken, Üçüncü sırada podyuma çıkan Guy Wilks ise, "Son iki etaba yanlış lastik seçimi ile girmemize rağmen elimizde ne varsa kullanarak tam gaz son etabın finişine kadar geldik. İlk yarışımızda elde ettiğimiz yerden memnunuz. Yenilenen Peugeot 207'den oldukça memnun kaldım" dedi.

100'üncü Monte Carlo Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Ekip	Takım	Zaman
1	Bryan BOUFFIER - Xavier PANSERI	Peugeot 207 S2000	3s32d55.7s
2	Freddy LOIX - Frederic MICLOTTE	Skoda Fabia S2000	+32.5s
3	Guy WILKS - Phil PUGH	Peugeot 207 S2000	+1d19.7s
4	Stephane SARRAZIN - Jacques-Julien RENUCCI	Peugeot 207 S2000	+1d21.9s
5	Francois DELECOUR - Dominique SAVIGNONI	Peugeot 207 S2000	+1d22.4s
6	Juho HANNINEN - Mikko MARKKULA	Skoda Fabia S2000	+1d29.3s
7	Nicolas VOUILLOZ - Benjamin VEILLAS	Skoda Fabia S2000	+4d47.8s
8	Jan KOPECKY - Petr STARY	Skoda Fabia S2000	+7d45.9s
9	Giandomenico BASSO - Mitia DOTTA	Peugeot 207 S2000	+8d46.0s
10	Toni GARDEMEISTER - Tomi TUOMINEN	Peugeot 207 S2000	+9d09.0s

Uludağ'da yıllar sonra bir kar yarışı yapıldı

1996 senesinde Uludağ Soğukpınar'da karla kaplı zeminde yapılan Tırmanma Yarışından beri bu tarz organizasyona hasret kalan Bursalı seyirciler Kar Otokros'unda muradına erdi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Arman Bedikyan



Murat Ekinci Ford Ka'sı ile tecrübe kazanmak için parkura çıktı.



Yunus Emre Zümrüt Kategori 3'te birinciliğe uzandı.

Bursa Otomobil Sporlarını Sevenler Kulübü (BOSSEK) tarafından 22 Ocak 2011 tarihinde düzenlenen Kar Otokrosu yarışında dört kategoride toplam 15 pilot mücadele etti. Uludağ – Sarıalan'da kar kaplı zemin üzerinde hazırlanan 890 metrelik parkurda öğlen saatlerinde başlayan antrenman turları sonrasında final yarışlarına geçildi. Akşam karanlığının ilk saatlerinde başlayan final turlarında yarışmacılar

parkurda 4 tur atarak bu mesafeyi en iyi zamanla bitirmek için var güçlerini ortaya koydular. Seyredenler açısından keyifli görüntülere sahne olan yarışın galipleri kendi kategorilerinde Burak Özaltolmaz, Yalçın Köprücü, Yunus Emre Zümrüt ve Hakan Ertarman oldu. Ayrıca Bursalı tecrübeli pilot Hakan Ertarman yarışın "En İyi Zaman" kupasını da alarak Uludağ Kar Otokrosu'nun en hızlısı oldu.

Emin Okan Koçer'in kazası seyredenleri korkuttu

Subaru Impreza STI ile yarışan Bursalı Emin Okan Koçer bir noktada otomobilinin kontrolünü kaybederek yol kenarına çıktı. Bu esnada parkur kenarında kendisini seyretmekte olan birisi çocuk iki yarışsevere düşük hızla çarpmaktan kurtulamayan Koçer'in kazası nedeniyle yarış bir süre durduruldu. Hemen olay yerine gelen Ambulansa

alınan kazazedelerin herhangi bir hayatı tehlikelerinin olmaması ve hafif yaralı olarak kazayı atlattıkları herkese bir teselli oldu. Kurallara göre bu yarışta bir otomobil ile iki pilot yarışabiliyordu ve Emin Okan Koçer'in ardından Subaru Impreza ile Taner Şengezener start alacaktı. Daha sonra yeniden başlatılan yarışlarda otomobili bu kaza nedeniyle önden hafif hasarlı olan Taner Şengezener start almadı.



Aytaç Biter “milli sporcu” oldu

Borusan Otomotiv Motorsport Pilotu Aytaç Biter, 2010 sezonunda Avrupa Binek Otomobiller Kupası ETCC'de katıldığı yarışların ardından “milli sporcu” olmaya hak kazandı. Aytaç Biter “milli sporcu” belgesini 21 Ocak 2011 tarihinde TOSFED Spor Kurulu Başkanı Metin Çeker'den aldı. Kısa adı ETCC olan Avrupa Binek otomobiller Şampiyonası'nda İbrahim Okyay'a eşlik eden Aytaç Biter, 3. kez üst üste Türkiye Pist Super 2000 şampiyonluğunu ilan ettikten sonra Milli Sporcu belgesi alan Türkiye'deki 3. pist pilotu oldu. Aytaç Biter belgesini teslim aldıktan sonra yaptığı açıklamada; “Bu sene Türkiye Pist Şampiyonası'nda matematiksel olarak Süper 2000 şampiyonluğunu kesinleştirdikten sonra ETCC'de takım arkadaşım İbrahim Okyay'a eşlik ettim. Güzel başarılar elde ettiğimiz gibi, ülkemizi yurt dışında temsil etmiş olmanın gururunu yaşadık. Bunun sonucunda Milli Sporcu olmak büyük bir onur kaynağı oldu. Bizlere bu hakkı tanıyan T.C. Başbakanlık Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü ve Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu yetkililerine teşekkür ederim” dedi.

BRC'de 2012'den itibaren 2 çekere geçiliyor

İngiltere Ralli Şampiyonası'nın yöneticileri 2012 senesi için önemli bir karar aldıklarını açıkladı. Bu karara göre 2012'den itibaren şampiyonada sadece iki çekere araçların yarışmasına izin verilecek. 2 litreye kadar 2WD araçların Grup A,N ve R sınıflarında mücadele edeceği şampiyonaya Renault, Suzuki, Ford, Citroen, Honda takımlarının katılacağı kesin görünürken, Mini ve Skoda'nın da mücadeleye dahil olması bekleniyor. BRC yöneticilerinden Mark Taylor yaptığı açıklamada “Uzun zamandır düzenlemeler üstünde ciddi biçimde çalışmalar yapıyorduk. Sürekli yükselen maliyetler orta ve küçük bütçeli takımları mücadeleden uzaklaştırıyordu.” dedi. Bu karardan sonra dört çekere araçların BRC'deki geleceği üstündeki sorulara Taylor, “4WD araçlar için “Masters” adı altında BRC haricinde ayrı bir seri açarak bu araçlarda yarışan ekipleri mağdur etmeyeceğiz. 2011 ortalarında daha net açıklamalar yapmayı umuyoruz” açıklamasını yaptı.



İstanbul şampiyonları kupalarına kavuştular

2011 İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası'nda üç yarışın ardından kupa almaya hak kazanan ekipler 20 Ocak Perşembe günü düzenlenen bir tören ile ödülleri aldılar. Via Hotel'in Topkapı salonunda yapılan ödül töreninde şampiyonayı zaferle kapatan Menderes Okur-Aras Dinçer ekibine kupaları İSOK başkanı Hilmi Orbay tarafından verildi. Şampiyonada grup ve sınıflarında ilk üçe giren ekiplere ödülleri takdim edilirken, TOSFED başkanı Mümtaz Tahincioğlu da ödül töreninde yer aldı. İSOK üyelerinin de hazır bulunduğu ödül töreninde



ayrıca Rally-Sport.com internet sitesi tarafından yılın en iyileri oylamasında birincilik kazanan isimlere de ödülleri verildi. Ödül töreninde İSOK başkanı Hilmi Orbay, şampiyonaya destek veren tüm sponsor kuruluşlara ve görev alan herkese teşekkür ederken, kupa almaya hak kazanan sporcuları da tebrik etti. Şampiyonanın bu sene ekiplerden gördüğü ilgiden kulüp olarak memnun olduklarını söyleyen Orbay, 2011'de yine güzel bir mahalli şampiyona organize etmeyi arzuladıklarını söyledi.

WRC heyecanı başlıyor

2011 Dünya Ralli Şampiyonası'nda sezon yeni nesil 1.6 turboşarjlı otomobillerle 10-13 Şubat tarihlerinde koşulacak "İsveç Rallisi"yle start alacak. Sezon finali ise Kasım ayındaki Büyük Britanya Rallisi ile yapılacaktır. Son yedi yılın şampiyonu Sebastien Loeb ve Sebastien Ogier bu yıl Citroen World Rally Team adına Citroen DS3 WRC ile başarı kovalayacak. Mikko Hirvonen ve Jari-Matti Latvala yine BP Ford Abu Dhabi fabrika takımı adına Ford Fiesta RS WRC ile yarışarak kötü geçen 2010 sezonunun izlerini silmeye çalışacaklar. Bu yıl Mini'nin de WRC'ye geri dönmesinin ardından 2009 IRC şampiyonu Kris Meeke'yle anlaşmış eski Citroen pilotu Dani Sordo'yu da takıma katması şimdiden ekibin neler yapacağı hakkında spor kamuoyunda merak uyandırdı. Geçen sezon kendi adına kurduğu takımdaki performansı ile dikkat çeken 2003 Dünya Ralli Şampiyonu Petter Solberg ise 2011 sezonu için Citroen DS3 WRC ile yarışacak. 2007 Formula 1 Dünya Şampiyonu Kimi Raikkonen de Citroen Junior takımında geçirdiği bir yılın ardından Petter Solberg'in yolundan giderek Icel Racing World Rally Team adındaki kendi kurduğu takımda Citroen DS3 WRC ile ikinci sezonuna başlayacak.



Menderes Okur'dan co-drive günü

Mobilya aksesuarları sektöründe faaliyet gösteren Çebi sponsorluğunda İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonu olan Menderes Okur-Aras Dinçer ikilisi, hem sponsorları olan Çebi'nin bayileri hem de medya mensupları için bir co-drive etkinliği düzenledi. Viaport seyirci etabı alanının Aras Dinçer tarafından hazır hale getirilerek yeniden dizayn edilmesiyle oluşturulan parkurdaki etkinliğe Çebi bayilerinin ve medyanın ilgisi yoğun. Menderes Okur tarafından limitleri sonuna kadar zorlanan Mitsubishi Evo 9 organizasyon sırasında şanzımanına veda etse de Toksport mekanikerleri yedek şanzımanı araca monte ederek misafirlerin tadının kaçmasına izin vermediler. Günün sonunda katılan herkesin keyif aldığı gözlenen organizasyon Çebi'nin bayilerine hediye ettiği araçların teslimiyle sona erdi. Tüm sezon kendilerine hizmet eden Mitsubishi Evo 9'larına bu organizasyonla veda eden Menderes Okur-Aras Dinçer ikilisi yeni sezon için yine Toksport tarafından sıfırdan hazırlanacak olan Mitsubishi Evo 10 ile 2011 sezonunda Çebi sponsorluğunda yarışmaya devam edecekler.

Yamaha R6-Dunlop Cup temsilcilerimiz belli oldu

Motosiklette Yamaha R6-Dunlop Kupası'nda Türkiye'yi Barış Tok ve Toprak Razgatlıoğlu temsil edecek. Türkiye'yi temsil etmesi için gönderilecek sporcuların seçimi Dünya Supersport Şampiyonu Kenan Sofuoğlu tarafından yapıldı. İstanbul Park'ta gerçekleştirilen seçmelere 36 motosikletçi katıldı. Gün boyu süren seçmeler sonunda Barış Tok ile 15 yaşındaki Toprak Razgatlıoğlu, yurtdışında Türkiye'yi temsil etme hakkı kazandı. Motosiklet Federasyonu Başkanı Bekir Yunus Uçar, seçilen sporcuları kutladığını ve federasyon olarak bu sporcuları Türkiye'yi en iyi şekilde temsil etmeleri için destekleyeceklerini belirtti. Kenan Sofuoğlu da yarış sonrası değerlendirmesinde, seçmeleri büyük bir titizlik ve dikkatle yaptıklarını ifade ederek, "Türkiye Şampiyonluğu da yaşamış olan Barış Tok'un diğer pilotlara karşı 3 saniye gibi bir üstünlüğü olduğunu gördük. Bu da seçmelerde Barış'ın en iyi olmasını sağladı. Diğer taraftan henüz 15 yaşında olan Toprak Razgatlıoğlu'nun yeteneği de beşinci olmasına rağmen gözle görülür şekildeydi. Ben çıkan sonuçtan çok memnunum" açıklamasını yaptı.



e-otodergi okuyucu sayıları

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

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

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

2011	Sayı	Okuyucu sayısı
Ocak	31	En az* 54.519



www.

e-otodergi.com

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

Mart 2011 tarihli 33'üncü sayımız, **3 Mart 2011** tarihinde yayına girecektir.

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