

WWW.

TEMMUZ 2010 SAYI:25

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



Meslekte 10 yıl, 2 çocuk

2000 yılının Haziran ayında othaber Dergisi'nde başladığım otomobil gazeteciliğinde, geçen ay 10 yılı geride bıraktım. Muhabirlikten Genel Yayın Yönetmenliği'ne kadar her kademesinde görev aldığım otomobil gazeteciliğine, iki yıl önce Tarık Akagün'le birlikte kurduğumuz Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'de devam ediyorum. Bu sayıyla birlikte, şirketimizin ilk çocuğu olan e-otodergi de 2 yaşına girdi. Diğer çocuğumuz olan www.otomobil.com.tr ise 1 Nisan 2010'da 1 yaşına basmıştı.

Sıfırdan oluşturulan bir dergi ve bir haber portalı, bugün ayrı kulvarlarda onbinlerce okuyucusuyla emin adımlarla ilerliyor, gelişiyor. Öte yandan, ne sevindiricidir ki; düne kadar sadece reklam alan şirketimiz, bugün artık reklam veren konumuna geldi. 2'nci yaşımızı; evo, auto motor & sport ve othaber dergilerine verdiğimiz ilanlarla kutluyoruz.

İlerleyen sayfalarda göreceğiniz, sektör yöneticilerinden gelen 2'nci yaş kutlama ve yorumları, ne kadar doğru bir iş yaptığımızı ve geleceğimizin ne kadar parlak olduğunu gözler önüne seriyor. Bu durum da, bizi hem mevcut iki çocuğumuzun sağlıklı bir şekilde büyütülmesi hem de yayıncılık alanında yeni çocuklar yaratılması konusunda motive ediyor, güçlendiriyor.

En büyük gücümüz, siz okuyucularımızsınız. O nedenle, otomobil gazeteciliğimin 10'uncu, e-otodergi'nin de 2'nci yaşını kutladığımız bu ay, size de teşekkür etmek istiyorum. İyi ki varsınız!

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Değişim

Değişim, kuşkusuz ki zamanın getirdiği bir gerçek ve gelişim de bir tür değişim anlamını taşıyor. 100 yılı aşan otomobil tarihinde, otomobil tasarımları, teknolojileri değişmiş olsa da değişmeyen tek şey içten yanmalı motorların varlığı oldu.

İnsanoğlu var olduğu süreden beri var olan hareketlilik ve gelişim olguları sonucunda sürekli hareketli olabilmek için sürekli araştırmalar yapılıyor. Zaten bu çalışmalar sonucunda icat edilen otomobiller de yüzyılı aşan bir zamandan beri insanların hem hayallerinde, hem de hayatlarında yer etti

Ama, şimdi değişim zamanı çok yakın. Hibrid otomobillerle başlayan değişim, yakın bir gelecekte elektrikli-bataryalı otomobillerle ve daha sonra hidrojen yakıt hücreli otomobillerle devam edecek. Böylece daha çevreci otomobillerle yola devam edeceğiz.

Değişim her alanda olduğu gibi otomobil dergiciliğinde de devam ediyor. Bunun sonucu olarak iki yıl önce yayın hayatına başlayan e-otodergi, Türk otomobil dergiciliğinde çevrecilik ve gündel haber konularında yeni bir pencere açtı. Bu süreçte hem okuyucular, hem de sektör tarafından benimsenen e-otodergi, Türk otomobil dergiciliğindeki değişimin de ilk adımı oldu. Franz Kafka'nın "Değişim" kitabındaki gibi olmasa da, değişim veya kimilerine göre dönüşüm aslında hayatın kendisi değil mi?

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com



LANCIA DELTA. ÖZGÜNLÜĞÜN GÜCÜ

Özgün tasarımı ile sınıfının en geniş iç hacmine ve en üst donanım seviyesine sahip otomobili. Geniş motor yelpazesi ve otomatik vites seçeneği ile ne istediğini çok iyi bilenlerin tercihi.

Sizleri, Delta'yı daha yakından tanımak ve O'na çok özel fiyatlar ile sahip olmak için Lancia Showroom'umuza bekliyoruz.

Geniş motor yelpazesi: Hepsi Turbo, hepsi 6 ileri vites, dizel motorların hepsi E5.
1.4 TURBOJET 120 HP Benzinli / 1.4 TURBOJET 150 HP Benzinli /
1.6 MULTIJET 120 HP E5 Dizel / 1.6 MULTIJET 120 HP Selectronic Dizel /
1.9 TWINTURBO MULTIJET 190 HP E5.

Everywhere **LANCIA**
4441910
www.lanciadelta.com.tr



HABERLER

- 09** e-otodergi 2 yaşında
- 16** Range Rover Evoque
- 18** Mercedes-Benz CL Coupe
- 20** Hyundai i20 Troy
- 21** Volkswagen Jetta
- 24** Mayıs 2010 otomobil satışları
- 28** Yeni Porsche Cayenne
- 42** Megacity Vehicle

İLK SÜRÜŞ

- 30** Audi A1
- 36** Ford Kuga
- 43** MINI E

TEKNİK

- 40** BMW İnovasyon günleri

KARŞILAŞTIRMA

- 58** Toyota Land Cruiser Prado
Land Rover Discovery 4

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 52** Kia Sorento 2.2 7 Koltuklu
- 67** Toyota Corolla 1.6 A/T Elegant
- 72** Renault Megane Coupe 1.4T
- 82** Volvo S80 1.6D
- 87** Mitsubishi Colt 1.3 AT

RAKİP İNCELEMESİ

- 76** Renault Megane Coupe 1.4T
& VW Scirocco 1.4 TSI

MOTORSPORLARI

- 92** F1 Kanada GP'si
- 95** F1 Avrupa GP'si
- 98** IRC Ypres Rallisi
- 100** Kocaeli Rallisi
- 103** Moto GP İngiltere
- 105** Moto GP Hollanda

MODİFİYE

- 109** Abarth Fiat Punto Evo

46**SÜRÜŞ
İZLENİMİ**

Dacia Duster
1.6 4x2
Ambiance

e-otodergi

TEMMUZ 2010 - SAYI 25

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

Suat Köksal
suatkoksall@gmail.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.



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

BRIDGESTONE

YENİ **POTENZA** **S001**

En iyilerle test edildi.

Hız ve performans için üretildi. En iyiler tarafından test edildi. Ferrari 458 Italia ve Aston Martin Rapide'nin seçimi Potenza serisinin en yenisi: Bridgestone Potenza S001. Mutlak viraj hakimiyeti ve kontrolü, ıslak ve kuru zeminde yüksek performansı ve kısa fren mesafesiyle sınıfının en iyisi. Dünyanın en iyi otomobilleri için **yollardaki kusursuz performansı!**

www.bridgestone.com.tr

Auto
ZEITUNG

• Testin Birincisi

Potenza S001 235/40 R19 Y/ZR ebadında, VW Scirocco 2.0 TSI altında 9 rakibiyle karşılaştırılarak Auto Zeitung tarafından test edildi.*
* 2010 Temmuz sonucudur.

sport
auto

• Testin Birincisi

Potenza S001 235/35 R19 ZR ebadında, Ford Focus RS altında 11 rakibiyle karşılaştırılarak Sport Auto tarafından test edildi.*
* 2010 Mayıs sonucudur.

“e-otodergi Test Yıllığı 1”i ilk ayında 31.194 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yıllığı olan e-otodergi Test Yıllığı 1, yayında kaldığı ilk ay 31.194 kişi tarafından indirilerek rekor kırdı. e-otodergi editörleri tarafından Temmuz 2008 – Haziran 2010 arasında test edilen 36 markadan 154 otomobilin testini içeren Türkiye'nin ilk ücretsiz test yıllığı e-otodergi Test Yıllığı 1, 28 Mayıs 2010 tarihinde www.e-otodergi.com adresinde yayına girmişti. 683 pdf sayfasından oluşan test yıllığı, 1 yıl boyunca, yani Haziran 2011'e kadar yayında kalacak. Yıllığın ilk ay raporu ise, Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında, daha ilk ayında önemli bir rekor kırdığını gösteriyor. Bir ay içinde 31.194 kişi tarafından

indirilen yıllık, Haziran 2011'e kadar yayında kalacak. Hem okuyucularımızı, hem sektörü, hem de reklamverenleri bilgilendirmek için her ay, e-otodergi Test Yıllığı 1'in ulaştığı indirilme sayısını haber yapmaya devam edeceğiz.



“e-otodergi Test Yıllığı 1” medyada

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yıllığı olarak 28 Mayıs'ta yayına giren ve yayında kalacağı 1 yılın ilk ayında 31.194 kişi tarafından indirilerek bu kulvarda bir rekora imza atan e-otodergi Test Yıllığı 1, Hürriyet'in internet sitesinde ve aylık otomobil dergisi evo'da haber

olarak işlendi. Türkiye'nin en çok ziyaret edilen haber sitelerinden biri olan Hürriyet'te yayınlanan haberimize ulaşmak için BURAYA tıklayabilirsiniz. Öte yandan, aylık otomobil dergisi evo, test yıllığı haberini Temmuz sayısının “Kısa Kısa” sayfalarında değerlendirdi.



Nasıl bir Méganeomansınız?

TEST

Méganeomani, hızla yayılan bir salgın. Otomobilini hastalık derecesinde sevmenin, onu kendisiyle özdeşleştirerek, tutkuya bağlanma durumunun bilimsel adı. Aşağıdaki testi çözerek, siz de nasıl bir Méganeoman olduğunuzu kolayca öğrenebilirsiniz.

1. Otomobil dediğin, olmalı

- a) Rahatlığın ve özgüvenin diğer adı
- b) Hayatımdaki her şeyi sığdırabildiğim ikinci evim
- c) Herkesi kendine hayran bırakacak bir tutku objesi

2. Aşk benim için...

- a) Allem demek
- b) Sevdiklerim ve hobilerim demek
- c) Sevgilim/Karım demek

3. Arkadaşlarımın benim için akıllarına gelecek ilk söz:

- a) Güvenilir
- b) İlgili alanı geniş
- c) Cool

4. Uzun yolculuklarda, otomobil kullanırken en çok severim

- a) Yanımdakilerle sohbet etmeyi
- b) Molalarda köpeğimle oynamayı
- c) Müziğin sesini sonuna kadar açıp, yolla bütünleşmeyi



A'lar çoğunluktaysa:
Mégane Hatchback
Mégane Hatchback adeta sizin için yaratılmış. Çünkü o, bütün konforuyla sizi ve sevdiklerinizi mutlu etmek için tasarlandı. Hem otomobil kullanmanın keyfini doya doya yaşayacağınız, hem de içindeki herkese eşsiz bir konfor sunacağınız Mégane Hatchback, Méganeomaninize çok iyi gelecek.



B'ler çoğunluktaysa:
Mégane Sport Tourer
Mégane Sport Tourer'i gördüğünüzde, tam size göre olduğunu anlayacaksınız. Dikkat çekici tasarımı ve zarif çizgilerinin yanı sıra onlarca fonksiyonel özelliği ve kullanışlı geniş iç hacmini gördüğünüzde, onunla daha önce tanışmış olsaydınız, hayatınızın ne kadar farklı olabileceğini anlayacaksınız.



C'ler çoğunluktaysa:
Mégane Coupé
Mégane Coupé'nin direksiyonuna geçtiğinizde, muhtemelen büyük bir Méganeoman olup çıkacaksınız. Görenleri tasarımla baştan çıkaran Mégane Coupé, sportif çizgileri ve performansıyla çok dikkat çekici, çok çarpıcı... Bu nedene bir Méganeomanın en büyük zaafı.

www.renault.com.tr

DRIVE THE CHANGE





YENİ NISSAN QASHQAI ŞİMDİ DAHA ASİ, AMA HALA ŞEHİRLİ.

- Daha Sportif Ön Tasarım • Xenon Farlar • 18" Jantlar
- Nissan Connect Multimedya Sistemi • MP3 Çıkış • Bose® Ses Sistemi
- Isıtılabilir Deri Koltuklar • Akıllı Anahtar • 4x2 ve 4x4 Seçenekleri
- 1.6 Benzinli, 1.5 Dizel ve 2.0 Dizel Motor Seçenekleri

Belirtilen özellikler versiyonlara göre değişiklik gösterebilmektedir.

www.nissan.com.tr | NISSAN GÜLÜMSEME HATTI 0216 651 84 20



SHIFT the way you move



Nissan Otomotiv A.Ş.



EURO NCAP TESTLERİNİN EN YÜKSEK DERECESİ

e-otodergi

2 YAŞINDA

Türkiye otomotiv gazeteciliğinde birçok ilki gerçekleştiren e-otodergi, 25'inci sayısında 2 yaşını kutluyor.

İlk sayısını Temmuz 2008'de yayınladığımız Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi, şu an okumakta olduğunuz Temmuz 2010 tarihli 25'inci sayısında 2 yaşına bastı. e-otodergi ekibi olarak, bunun gerçekleşmesinde büyük pay sahibi olan siz okuyucularımıza, otomotiv şirketlerine ve reklam verenlerimize teşekkür ederiz. İlk sayımızda 6347 okuyucuyla çıktığımız yolda, bugün ayda 33.000'den fazla dergi indirilme rakamıyla karşı karşıyayız. İlk günlerimizde sadece reklam alan bir medya şirketiyken, artık otomobil dergilerine reklam veren ve bu

sayede sektörü destekleyen bir yapıya kavuşmanın da gururunu yaşıyoruz. Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi olmamızın yanı sıra, ilk ücretsiz otomobil dergisi olmamız, deneyimli otomobil gazetecilerinden oluşan kadromuz ve kaliteden asla ödün vermeyen yapımız sayesinde, hiçbir yurtdışı lisans anlaşması olmaksızın, yüzde 100 Türk editörler tarafından oluşturulan içeriğimizle bugün Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi konumundayız. Üstelik her sayısında, o ana kadar yayınlanmış tüm sayılarının okuyucu sayısını dürtüştüçe yayınlayan tek dergiyiz.

1'inci yaşımızı kutladığımız Temmuz 2009 sayımızdan farklı olarak, bu yıl, 2'nci yaş sayımız için otomotiv sektörü yöneticilerinden ve otomobil gazetecilerinden görüş istedik. Bu talebimize sektörün yoğun ilgi göstermesi ve yöneticilerin övgü dolu sözleri, bize ne kadar doğru bir iş yapmakta olduğumuzu bir kez daha gösterdi ve bizi ileriki sayılar için motive etti. Aynı sektörde iş yaptığımız, hatta birçoğu bizim gibi otomobil dergisi hazırlayan gazeteci arkadaşlarımızdan sadece ikisinin görüş-tebrik göndermiş olması ise oldukça manidar. Biz, e-otodergi ekibi

olarak, görüş ve tebrik gönderen herkese bu satırlarda ayrı ayrı teşekkür ediyor ve sizi e-otodergi'nin 2'nci yaşı için tarafımıza gönderilen yorumlarla başbaşa bırakıyoruz.

***TÜRKİYE'DE BİR İLKİ
GERÇEKLEŞTİREN
e-otodergi, YOLUNA EMİN
ADIMLARLA DEVAM EDİYOR***

e-otodergi'nin avantajları

Ücretsizdir (Basılı otomobil dergileri 4-5 TL iken, e-otodergi'ye para vermezsiniz).

İnteraktif (Dergi içinde; hem sayfalar arasında hem de internetteki başka bir adrese link verilebilir).

Arşivlemesi kolaydır (Fiziksel olarak yer kaplamaz. "Hard disk", "CD ya da "flash bellek"te sonsuza kadar bozulmadan saklanabilir, sayfaları zamanla sararmaz, solmaz).

Çevrecidir (Basılı olmadığı için kağıt ve mürekkep kullanılmaz. Kamyon ya da uçakla nakliye edilmez. İadesi yoktur).

Her yerden ulaşılabilir (e-otodergi'yi indirmek için tek yapmanız gereken, o an nerede olduğunuza bakmaksızın, www.e-otodergi.com adresine girmektir. Kısacası takip ettiğiniz e-otodergi'nin her sayısını, dünyanın her yerinden indirebilirsiniz. Örneğin iki ay ABD'ye gidip orada kalmanız, sizi e-otodergi okumaktan alıkoymaz. Öte yandan, basılı dergilerde özellikle yaz aylarında tatil beldelerinde ortaya çıkan "bayide bulunamama" durumu e-otodergi'de söz konusu değildir).

Ses ve hareketli görüntü yayınına imkân tanır (e-otodergi'de gerek haber gerek reklam olarak, ses dosyaları ve video'lar yayınlanabilmektedir).

Güncel içeriklidir (Basılı dergilerdeki baskı ve dağıtım süreçleri yoktur. O nedenle haberler diğer dergilerden çok daha hızlı bir şekilde yayınlanabilmektedir).

Okurken internet bağlantısı gerek-tirmez (e-otodergi'nin formatı pdf'tir. Dergiye bir kez indirip bilgisayarınıza kaydettikten sonra, internet bağlantısı olmaksızın okuyabilirsiniz. Bu da e-otodergi'yi uçakta bile okuyabileceğiniz anlamına gelir).

Eski sayılara ulaşmak kolaydır (e-otodergi'nin baskı adedi yoktur, sınırsız sayıda indirilebilir. Basılı dergilerinden yayından kaldırılmış eski sayıları, kendi çalışanları tarafından dahi bulunamazken; e-otodergi'nin her sayısı her zaman server'dadır ve size sadece bir link kadar yakındır).

Bağımsız ve tarafsızdır (e-otodergi, büyük bir medya holdingin yayın organı değildir. En büyük hobisi otomobil

olan, basılı dergilerde her kademedeyllarca deneyim kazanmış bağımsız otomobil gazetecileri tarafından yayınlanmaktadır. Hiçbir üreticiyle büyük reklam bağlantıları yoktur. Distribütörlük, otomobil ve/veya akaryakıt satışı yapmamaktadır. Bu sayede de tam bağımsız ve tarafsızdır. e-otodergi, her zaman doğruları yazar).

Yenilikçidir (e-otodergi tarafından ilk kez ortaya konan pdf otomobil dergiciliği, yenilikçi bir anlayışın ürünüdür ve bugün 2'nci yaşımızı kutladığımız şu günlerde bazı taklitlerimizin çıkmakta olduğunu görmek, Türk medyasında yeni bir kulvar açmış olduğumuzun en büyük kanıtıdır).

Özel sayılarla okuyucularına hediye verir (e-otodergi, ilk özel sayısını 28 Mayıs 2010 tarihinde, yine www.e-otodergi.com adresinde ve yine ücretsiz olarak yayınlamıştır. E-otodergi Test Yıllığı 1 adlı eser, 36 markadan 154 otomobilin testini birarada sunan 683 pdf sayfalık dev bir eserdir ve 1 yıl boyunca yayında kalacaktır. e-otodergi ekibi, yayınlayacağı yeni özel sayılarla okuyucularına hediyeler vermeye devam edecektir).

e-otodergi

ÜCRETSİZ ABONE OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Sektörden mesajlar

Özcan Keklik, Opel Türkiye Genel Müdürü

Öncelikle, otomotiv sektörüne renk katan e-otodergi ailesinin ikinci yıldönümü için tebrikler... e-otodergi'nin hazırlanmasında emeği geçen tüm ekip üyelerinin, ilkeli, seviyeli ve doğru haber anlayışıyla okuyucularını bilgilendirmek üzere ortaya koydukları, takdire değer çalışma ve çabalarının başarılar içinde devamını dileriz. Sektörümüzde meydana gelen hızlı ve başdöndürücü birçok yeniliği kamuoyuyla paylaşma konusunda başta Emre Anamur ve Tarık Akagün olmak üzere tüm e-otodergi ailesinin ortaya koymuş olduğu yoğun uğraşların otomotiv sektörünün gelişimi için önemli rol oynamaya devam edeceğine kuvvetle inanıyoruz. Nice uzun yıllar...



İlkim Sancaktaroğlu, Nissan Otomotiv A.Ş Genel Müdür Yardımcısı

İnternet haberciliğine yeni bir soluk getirerek 2 sene önce büyük bir beğeniyle takip etmeye başladığımız e-otodergi'nin ikinci yaşını en içten dileklerle kutluyorum. Otomotiv sektöründe dijital dergicilik anlayışının ilk örneği olan derginizin sektöre farklı bir soluk getirdiğine inanıyorum. Yayın hayatınızda bugüne kadar olduğu gibi, bundan sonra da başarılarla dolu nice uzun yıllar diler, sizlere teşekkür ederiz. Nice yaşlara...



Torben Eckardt, Volvo Car Türkiye Genel Müdürü

Türkiye'de otomotiv basınına yeni bir soluk getiren e-otodergi, çağımızın vazgeçilmezi interneti en güncel otomotiv haberleriyle tanıstırarak, haberlerin ulaşılabilirliği konusunda sektöre büyük katkı sağladı. Volvo Ailesi adına, bugün 2. yılını geride bırakan e-otodergi'nin başarısında emeği olan herkesi tebrik eder, nice uzun yıllar başarılarınızı devamını dilerim.



Murat Aydın, Chevrolet Türkiye Genel Müdürü

Türkiye'nin ilk ücretsiz web ortamında yayınlanan aylık otomobil dergisi e-otodergi'nin 2'nci yılına ulaşması özellikle internet gibi gelişmekte olan bir mecrada olması ve örnek teşkil etmesi açısından gerçekten büyük başarı. Bugünlerde artık büyük bir önem kazanan web ortamında, başarılı bir şekilde sürdürdüğünüz e-otodergi'nin içinde Chevrolet markası olarak yer almak bizim için büyük mutluluk. Web ortamında, otomobil dergiciliğinin daha fazla gelişmesi, otomobil sektörünün sağlıklı büyümesi için atılan önemli adımlardan birisi olacaktır. Önümüzdeki süreçte Chevrolet markamız genişleyecek ürün gamı ile, daha da iddialı bir konuma gelecek. Planladığımız bu büyümeye e-otodergi'yi hazırlayan değerli ekibin yakından tanıklık edecek olması büyük keyif. Otomotiv pazarımızda meydana gelen tüm gelişmeleri objektif yayın politikasıyla okuyuculara ulaştırmak üzere takdire değer bir çalışmayı ortaya koyan "e-otodergi" ailesinin başarılarının çok uzun soluklu olmasını diliyoruz.

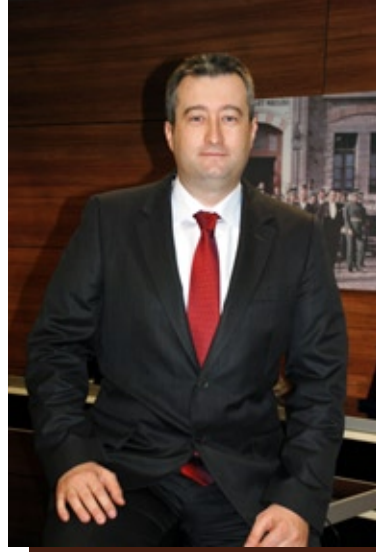


Süer Sülün, Mercedes-Benz Türk Satış ve Pazarlama Direktörü

Türkiye'de otomotiv ve otomobil pazarının en önemli gelişmeleri yaşadığı son 2 yıla "e-otodergi" ile tanıklık ettik. Krizin baş gösterdiği ve otomobil pazarını derinden etkilediği dönemi, ÖTV indirimi ve otomobil satışlarındaki artış ivmesini, kriz döneminde devam eden yatırımlar eşliğinde pazara sunulan yeni modelleri, 2. el araç pazarının önem kazandığı süreçleri içine alan son 2 yıl, "e-otodergi" nin tarafsız ve kaliteli haber anlayışıyla kaleme alındı. e-otodergi, çağımızın en önemli iletişim aracı olan internet ile tüketici ve üreticilerine ulaşan, zengin içeriği ile sektör için önemli bir bilgi kaynağı oldu. En zor dönemlerde bile kalitesinden ödün vermeden yayın hayatını devam ettirdi. Sektörümüz için önemli referans kaynağı olan e-otodergi'yi başarılarından dolayı kutluyor, nice 2 yıllarda birlikte olmayı umut ediyoruz.



Burak Beşer, Daihatsu Türkiye Genel Müdürü



Tüm dünyada otomotiv sektörü, tüketicisi ve yayıncılığı sürekli bir gelişim içerisinde. Bilişim çağını yaşadığımız bugünlerde e-otodergi çağın gerekliliğini yerine getirerek otomotiv sektörüne ve otomotiv yayıncılığına dijital yaklaşımla farklı bir anlayış getirdi ve sektörün eksikliğini kapattı. Kaliteli ve nitelikli yayın anlayışıyla yayın hayatını sürdüren e-otodergi'ye Daihatsu Türkiye olarak yayın hayatında başarılar diler, sektöre olan katkılarından dolayı teşekkür eder ve daha nice yıldönümleri aynı başarı ve heyecanla geçirmesini dileriz.

Ali Haydar Bozkurt, Toyota Pazarlama ve Satış A.Ş. CEO'su

Dünya sürekli bir değişim içerisinde. Otomotiv sektörü, tüketicisi ve yayıncılığı da bu değişime ayak uydurmak zorunda. İçinde bulunduğumuz teknoloji ve bilişim çağının gerekliliğini yerine getiren ve bu alandaki eksikliği gidermek üzere faaliyetlerini yürüten e-otodergi otomotiv sektörüne ve otomotiv yayıncılığına dijital yaklaşımla yeni bir anlayış getirdi. Bilgilendirici ve kaliteli yayın anlayışıyla yayın hayatını sürdüren e-otodergi'ye Toyota olarak sektöre olan katkılarından dolayı teşekkür eder ve yayın hayatında başarılar dileriz.



Sertan Akçagöz, Michelin Lastikleri A.Ş. Pazarlama ve İletişim Koordinatörü

Teknolojinin yakın takipçisi Michelin olarak, ülkemizin ilk internet otomotiv dergisi olan e-otodergi'yi kurulduğu günden bugüne her sayısında bir kez daha takdir ediyor, ilgiyle takip ediyoruz. Türkiye'de otomotiv basınına bir çağın kapısını açmakla sınırlı kalmayarak, her biri bir önceki sayıdan dolu ve heyecanlı 24 sayıyı geride bırakarak başarılarını devam ettiren e-otodergi ekibini gönülden tebrik ediyor, başarılarının devamını diliyorum.



Özgür Özbalaban, Doğuş Otomotiv - Audi Pazarlama Müdürü

e-otodergi'nin çok değerli ekibi, Doğuş Otomotiv – Audi olarak öncelikle 2. yayın yılınızı kutlarız. Otomotiv yayıncılığında uzun yıllar deneyim edinmiş ekibinizin, bu deneyim ve bilgiyi son derece başarılı bir şekilde okurlarına aktaracağından şüphemiz yoktu; bu iki yılda ulaşılan nokta da bunun önemli bir kanıtı. e-otodergi'nin iki yıl önce hazırlanarak bizlere ulaşmasında emeği geçen tüm arkadaşları ve değerli okurları bir kez daha kutlar, nice yeni yayın yılları dilerim. Saygılarımızla.



Adnan Yücel, Doğuş Otomotiv – VW Binek Araç Pazarlama Müdürü

Sevgili e-otodergi Ailesi ve değerli okurları, Doğuş Otomotiv – VW Binek Araç olarak öncelikle yayın hayatınızın ikinci yılını kutluyoruz. Otomotiv yayıncılığında yeni bir mecrayı hayata geçirme hedefiyle başladığınız yolculuğunuzda, kısa zamanda önemli bir noktaya geldiniz. Çalışmalarımızı, hizmet ve ürünlerimizi, müşterilerimize aktarmada en etkili yollardan biri olan medya kanalında, bu yeni mecra da önemli işbirlikleri gerçekleştirdiğimizi düşünüyoruz. Doğuş Otomotiv – VW Binek Araç olarak, bundan sonraki yayın hayatınızda da bu işbirliklerinin artarak devamını dileriz. Bu vesileyle, otomobil tutkunlarıyla bizlerin buluşmasında emeği geçen herkesi tebrik eder, nice yeni yayın yılları dileriz. Saygılarımla.

Erhan Bayraktar, Doğuş Otomotiv – SEAT Pazarlama Müdürü

Değerli e-otodergi Ailesi, öncelikle, yayın hayatında iki yaşını dolduran e-otodergi'yi kutlamak isteriz. Otomotiv yayıncılığında farklı bir mecra da yol almayı hedefleyen ve bunu, geride kalan iki yıl içerisinde son derece iyi başaran, haber anlayışı, yayın kuralları, etik değerleriyle her geçen sayısında daha beğenilen bu yayının yeni yaşını tebrik ediyor, çalışmalarındaki başarıların devamını diliyoruz. Saygılarımla.

İbrahim Aybar, Renault Mais Genel Müdürü

İnternetin en önemli iletişim araçlarından biri olduğu günümüzde otomobil dergiciliğine bu alanda yeni bir soluk getiren e-otodergi projesine imza atanları ve çalışanlarını öncelikle tebrik ederim. Bu yeni mecra, maliyet ve erişim anlamında tüketiciye önemli bir kolaylık sunuyor. Objektif yorumlarla tüketicinin bilinçli seçim yapmasına destek olan e-otodergi, kapsamlı testleri, karşılaştırmaları, son teknoloji haberleri, yorumları ile sektörümüze destek veriyor. Konusunda tecrübeli ve dinamik kadrosuyla bilgilendirici dergicilik konusunda örnek teşkil ediyor. Sektörün gelişmelerini yakından takip ederek otomobilseverlere dijital ortamda aktaran e-otodergi'yi bizlerle buluşturan sizlere teşekkür eder, başarılarınızın artarak devamını dilerim.



Kemal Ertaş, Monroe Ortadoğu, Afrika ve Türkiye Pazarlama Müdürü

Sektördeki teknolojik gelişimler ne kadar hızlı ise, sizin de medya dünyasındaki bu gelişime ayak uyduran ve internetin gücünü basılı mecradaki dergilerden çok daha iyi bir şekilde kullanmanızdan dolayı ve sadece otomotiv sektörü için değil, diğer sektörler için de örnek bir dergi olduğunuzu bu kadar kısa zamanda sektöre kazandırdığınız yeniliklerden dolayı sizi tebrik eder, 2'nci yaşınızı en içten dileklerle kutlarım. Saygılarımla.

Zeki Bilsel, Brisa Pazarlama Direktörü

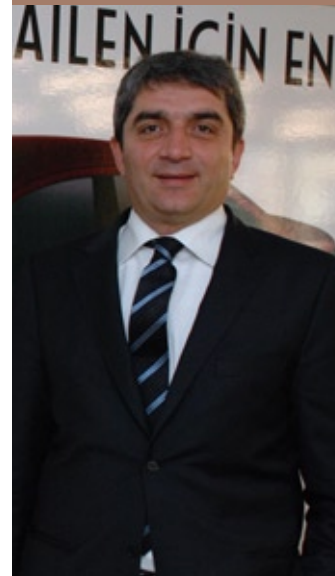
Değerli e-otodergi ekibi, Brisa adına otomotiv yayıncılığında, uzun yıllardır büyük bir özveriyle çalışmakta olan ekibinizin, bilgi birikimlerini okuyucularına ve otomobil severlere başarıyla aktarıyor olmasından ötürü sizleri kutlamak isterim. 2 yıldır her sayınızda özverinizi ve otomobillere olan tutkunuzu görebilmek, işinize bizler gibi tutkuyla bağlı olduğunuzun en önemli kanıtı. e-otodergi'nin bizlere ve tüm otomobil severlere ulaşmasında emeği geçen herkesi, Brisa ve ekibim adına içtenlikle kutlarım. Saygılarımızla.



Okan Baş, Fiat Marka Direktörü

Tüm dünyada yayıncılık trendlerinin internetin doğuşu ve gelişmesiyle birlikte baş döndürücü bir hızla değiştiği özellikle son 5 yıl içinde global çapta bir yeni açılım sürecini gözlemlemekteyiz. Bu anlamda da ülkemizde basın sektöründe olabildiğince hızlı bir süreçte web tarafını kuvvetlendirme ve kısmen ya da tamamen web tabanlı yayıncılık üzerine odaklanma anlamında geri kalmadığını hatta öncü olduğunu görmek sevindirici bir unsurdur. Bu noktada Türkiye'nin uzman otomotiv yayıncılığı alanında web üzerinden otomotiv dergisi anlayışının öncüsü olan "e-otodergi"nin 2'nci yaşını kutluyor olmaktan duyduğumuz mutluluğu Fiat Ailesi adına iletmek isterim. Türkiye'de web üzerinden tüm sosyal paydaşlarla iletişimde olmaya büyük önem veren Fiat markası olarak

başarıyla yoluna devam eden "e-otodergi"yi hazırlayan her biri işinde uzman, değerli ve emektar otomobil gazetecisi dostlarımıza daha güzel günler ve nice başarılar diliyoruz.



Dacia Marka Yöneticisi Orhan Çetin

e-otodergi ile ilk tanıştığımda internette otomotiv sevdalılarına bedava dergi fikri bana bir yandan çok çekici geldi, çünkü bu Türkiye

için bir ilkti; ama diğer bir yandan çok korkutucu geldi, çünkü sonuçta internetin Türkiye'deki yaygınlığı ne olur ve bu dergiyi nasıl etkiler gibi konular vardı. Ancak aradan geçen zaman ve her sayının başarısı hiçbir endişeye yer bırakmadığı gibi, çok başarılı bir proje olduğunu da göstermiş oldu. e-otodergi ekibinin bugüne kadar yürüttüğü özenli, tarafsız ve kaliteli yayıncılık anlayışının devam edeceğinden emin olarak 2'nci yıldönümlerini gönülden kutluyorum.



Hakan Kayalık, Hyundai Assan Genel Müdür Yardımcısı

Bir konuda başarı elde etmek, işlerinizi doğru yaptığınızın en önemli göstergesidir. Lider marka olmak ise etrafınızdakilere göre hareket etmemektir, çünkü yapılacak olanları siz belirlersiniz ve takip edirsiniz. Biz Hyundai olarak 2009 yılındaki otomobil satışlarımızla büyük bir başarı elde ettik ve lider olarak en çok takip edilen marka konumuna geldik. e-otodergi de otomotiv yayıncılığı ve dergiciliğinde interaktif ortamı kullanarak bir ilki gerçekleştirdi ve kısa bir sürede başarıyı elde edip liderliğe yükseldi. Hazırlanış şekli, içeriği ve işlediği konularıyla sektördeki yayınlardan ayrılarak ön plana çıkan e-otodergi'yi ilk sayısından beri sürekli indirip beğeniyle takip ediyorum. Bu başarılı çalışmanızdan ve öncü fikrinizden dolayı tüm ekibi tebrik edip ikinci yılınızı kutluyorum ve sizlere daha nice yıllar diliyorum.



Arzu Çolakoğlu, Alfa Romeo & Lancia Marka Direktörü

Modern yaşamın en keyifli unsurlarından biri olan otomobil, varoluşu gereği sunduğu mobilité hizmetiyle kitlelerin tutku ve beğenilerine de hitap eden vazgeçilmez bir sembolü simgelemektedir. 100 yılı aşkın bir süredir sürekli evrim geçiren otomobil kadar internet ve ona bağlı mecraların gelişimiyle otomobil yayıncılığı da evrim geçirmektedir. Türkiye'de 2'nci yaşını dolduran e-otodergi ise yenilikçi web tabanlı mecranın en iyi ve öncü örneklerinden biri olarak dikkat çekmektedir. Global otomotiv

vizyonunu ulusal gelişmelerin dinamizmiyle harmanlayarak okuyucularına sunan ve ücretsiz erişim kolaylığı ile de tiraj kavramını değiştiren e-otodergi'nin ekibine, Alfa Romeo ve Lancia ailesi olarak daha nice yaşlar ve başarılar diliyoruz.



Jean-Pierre Vieux, Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş. Genel Müdürü

Öncelikle, e-otodergi'nin ikinci yılını içtenlikle kutlamak istiyorum. Türkiye'de bir ilki yaratarak otomotiv yayınlarına getirmiş olduğunuz farklılık, profesyonelliğiniz ve yılların verdiği tecrübenizle birleşince ortaya çok güzel bir dergi çıkmasını sağlamış. Konuları işlemenizdeki üslup ve titizlik her sayfada kendini gösteriyor. Böylece hem okuyucularınız hem de sektör içindeki takipçileriniz için elektronik ortamda ulaşılabilir en etkili mecralardan birini ortaya çıkarmış oluyorsunuz. Peugeot adına sektöre katkılarınız dolayısıyla okuyucularınız önünde tüm e-otodergi ekibine teşekkür eder, sektörün nabzını tutmaya daha nice yıllar devam etmenizi dilerim.



Adil Şanlıoğlu, Doğuş Otomotiv – VW Ticari Araç Pazarlama Müdürü

Değerli e-otodergi Ailesi, otomobil yayıncılığında yepyeni bir mecrayla karşımıza çıkan ve kısa zamanda okurları ve otomotiv firmaları tarafından beğeniyle karşılanan e-otodergi'nin nice yeni yaşlar kutlayacağına inancımız tam... e-otodergi'nin hazırlanmasında emeği geçen tüm arkadaşlara ve saygıdeğer okurlara bir kez daha teşekkür eder, nice yayın yılları temenni ederiz. Saygılarımızla.

Memduh Taşlıcalı, Zaman Otomotiv Editörü, SHaber Sürücü Programı Editörü

Yakın gelecekte otomobile ilgi duyanların sadece ikinci el ilanı bakmak değil okumak, bilgilenmek için de bugünkünden daha fazla 'online' olacağını kestirmek zor değil, bunları söylemek de kehanet olmasa gerek. Ama ne olursa olsun bir kapıdan ilk önce geçmek başta cesaret gerektiriyor. e-otodergi, geleneksel otomobil medyasının, elektronik ortama taşınabileceği cesaretini gösterdi. Üstelik, ortaya çıkan istikrar, çaba, emek ve özellikle görsel kaliteyle e-otodergi her ay daha geniş bir kesime ulaştı/ulaşıyor. Hangi sektörde olursa olsun özellikle kaliteli bir işin ayakta kalmama ihtimali yok; yeter ki sabırla ve usanmadan sürdürülebilsin. e-otodergi'nin önümüzdeki yıllarda da mailbox'ımıza her ay başında bir mesaj göndermesi dileğiyle...



Burak Ertem, evo Dergisi Editörü

Fikir yaratanlara ve ne olursa olsun bu fikrin izinde gidenlere her zaman özenmişimdir. Hiç denenmemiş bir oluşum yaratıyorsunuz, ona inanıyorsunuz ve artısıyla eksisiyle sonuna kadar mücadele ediyorsunuz. İki elinizi taşın altına koyduğunuz bu tip oluşumlar hüsrarla da sonuçlanabiliyor, hiç beklemediğiniz noktalara da taşınabiliyor. Önemli olan bu riski almak ve kaliteden ödün vermeden işinizi en iyi şekilde yapabilmek. Tıpkı "e-otodergi" gibi. Her ayın 5'ini bana sabırsızlıkla bekleten e-otodergi, tamamen yerli içeriğiyle ve diğer aylık otomobil dergilerden geri kalmayan, hatta zaman zaman daha da güncel olabilen yenilik haberleriyle, testleriyle ve fotoğraflarıyla başından sonuna kadar okuduğum yegane yayınlardan. Kalitenin bozulmaması, hatta bilakis her geçen ay daha da artması sayesinde okuyucu sayısı da doğru orantılı olarak artıyor. Ücretsiz olarak internetten indirilen ve hard diskinizde yıllar boyunca solmadan saklayabileceğiniz e-otodergi'nin henüz hala gerektiği yerlere ulaşamadığını düşünüyor ve çok daha büyük bir okuyucu kitlesiyle karşılanacak daha nice yaşlar diliyorum. Ellerinize sağlık arkadaşlar, aynen devam edin, gerektiği yerlere geleceksiniz, inanın...



www.**e-otodergi**.com

İLK ÖZEL SAYIMIZ YAYINDA!

36
marka

154
model

683
sayfa

TEST YILLIĞI 1

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz

Yeni Range Rover'ın adı kondu: Evoque



İşte Range Rover ve Range Rover Sport'tan sonra ürün gamının üçüncü ve en küçük modeli olan Range Rover Evoque'un ilk resmi fotoğrafı! İstanbul Motor Show 2008'de de sergilenen Land Rover LRX Concept (daha sonra Range Rover ürün gamında yer alacağı açıklandı), nihayet seri üretim versiyonuyla karşımızda! Otomobilin seri üretim versiyonunun, LRX Concept'e benzerliği dikkat çekiyor.

1 Temmuz akşamı tanıtılan Range Rover Evoque, adeta 2010'da 40 yaşını Range Rover'ın otomobilseverlere bir armağanı. Bugüne kadar üretilen en küçük model olan Evoque, aynı zamanda ilk 4x2 aktarma seçeneği sunan Range Rover modeli. Fark ettiyseniz "Land Rover" değil, Range Rover diyoruz. Çünkü Evoque, Land Rover'a değil, Range Rover'a ait bir model. Kısacası Land Rover'da Freelander, Discovery ve De-

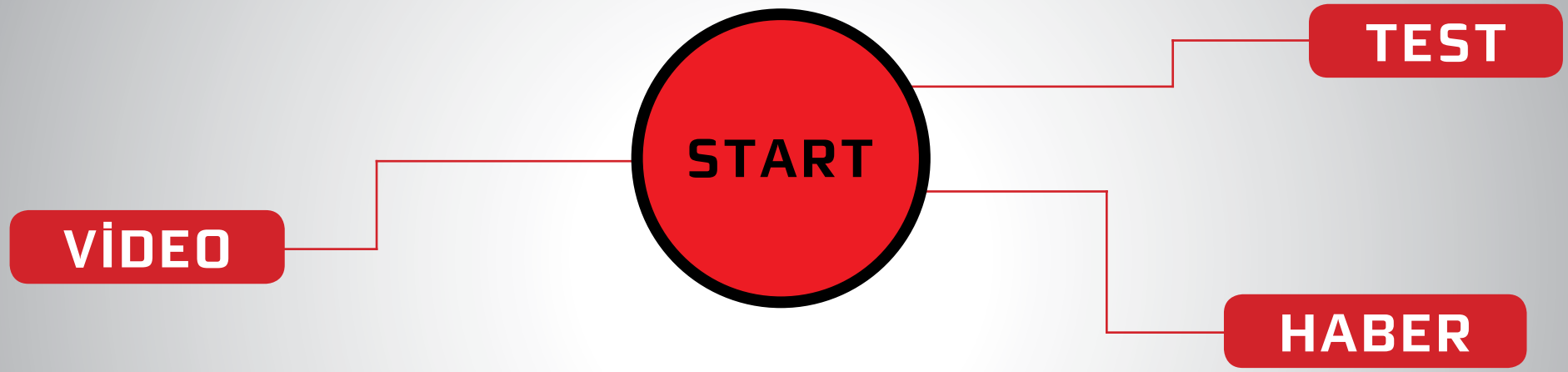
fender; Range Rover'da ise Range Rover, Range Rover Sport ve Evoque modelleri bulunuyor.

Evoque'un tanıtımı, Vogue dergisi işbirliğiyle, Londra'daki Kensington Palace'ta düzenlenen gecede gerçekleştirildi. Tanıtılmasıyla birlikte, ürün gamının en düşük yakıt tüketen ve karbondioksit emisyonu en düşük modeli unvanını da kazanan Range Rover

Evoque, İngiltere-Liverpool'daki ödüllü Halewood fabrikasında üretilecek, 1000 kişiye yeni istihdam sağlayacak ve dünya genelinde 160'ın üzerinde pazarda satışa sunulacak.

Evoque'un otomobilseverlerle ilk buluşması, Paris Otomobil Fuarı'nda gerçekleşecek. 4x4 ve 4x2 seçenekleri sunacak olan Range Rover Evoque, 2011 yazında satışa sunulacak.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Makyajlı Mercedes-Benz CL Coupe tanıtıldı

Makyaj operasyonuyla 2011 model yılına hazırlanan Mercedes-Benz CL Coupe, Goodwood Hız Festivali'nde yüzünü gösterdi. Yenilenen Mercedes-Benz CL Coupe, ön tampondan arka tampona kadar kesintisiz devam eden sportif tasarımı, prestijli görünümü ve lükste sınıır tanımayan iç mekânıyla dikkat çekiyor. Güncel jenerasyonuna 2006 yılının yaz aylarında kavuşan otomobilde ufak tefek tasarım değişikliklerinin yanı sıra motor seçeneklerinde önemli geliştirmeler yapılmış. CL 500 BlueEfficiency ve CL 500 BlueEfficiency 4Matic modellerinde yer alan 4663 cc silindir hacimli çift turbolu V8 motor artık 435 HP güç üretiyor. Bu da eskisinden (388 HP) yüzde 12 daha güçlü olduğu anlamına geliyor. Motorun maksimum torku da, yüzde 32 oranında artarak 530 Nm'den 700 Nm'ye çıkmış. Ortalama 9.5 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen bu motor, eskisine göre yüzde 23 daha düşük tüketime sahip. Karbondioksit salınımı da 288 g/km'den 224 g/km'ye düşürülmüş. Yeni CL Coupe'de yer verilen ECO start/stop özelliği, hem yakıt tüketiminin hem de karbondioksit salınımının azalmasında önemli bir rol oynuyor. Yeni

CL 500, 0-100 km/s hızlanmasını 4.9 saniyede tamamlıyor (eskisinde bu değer 5.4 saniyeydi). Diğer seçenek olan CL 600'de ise 517 HP güç üreten 12 silindirli çift turbo motora yer verilmiş. Euro 5 emisyon standartlarını karşılayan bu yüksek performanslı motor, otomobili sadece 4.6 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırabiliyor. Makyajlı Mercedes-Benz CL Coupe'de; konfor, güvenlik ve sürüş konularında birçok yeni teknolojiye yer verildiği belirtiliyor.



AYLIK
DERGİLER
ARASINDA
İLK KEZ
e-otodergi'DE

Renault Latitude hazır

Renault'nun 2010 Ağustos ayında düzenlenecek Moskova Otomobil Fuarı'nda tanıtacağı Latitude; 489 cm uzunluğa, 183 cm genişliğe ve 149 cm yüksekliğe sahip. Önden adeta büyütülmüş bir Symbol gibi görünen Latitude'de konfor odaklı ekipmanların öne çıkacağı ifade ediliyor (masaj özellikli sürücü koltuğu, çift bölgeli otomatik klima, Bose Premium ses sistemi vs.). Kore'de satılan Samsung SM5 ile platform kardeşi olduğu belirtilen Renault Latitude'un basın mensuplarına yönelik test sürüşü 2010'da gerçekleştirilecek. 2010 sonbaharından itibaren öncelikle Asya, Afrika, Rusya, Körfez Ülkeleri, Avustralya ve Meksika'da satışa sunulacak Latitude Türkiye'de Ocak 2011'de ticarileştirilecek.



Audi A8 fiyatları belli oldu

Türkiye'de 2010 Haziran ayında satışına başlanan yeni Audi A8'in ilk etapta 4.2 FSI quattro tiptronic ve 4.2 TDI quattro tiptronic olmak üzere iki motor seçeneği sunuluyor. 372 HP güç ve 445 Nm tork üreten 4.2 litrelik FSI motor, A8'i 0'dan 100 km/s'ye 5.7 saniyede çıkartıp, maksimum 250 km/s hıza ulaştırabiliyor. Bu motorun ortalama tüketimi ise 9.5 lt/100 km olarak açıklanıyor. Diğer motor seçeneği olan 4.2 TDI ise 350 HP güç ve 800 Nm tork ürettiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 5.5 saniyede tamamlayan A8 4.2 TDI quattro, maksimum 250 km'ye çıkabiliyor. 100 km mesafedeki ortalama tüketimi ise 7.6 lt. A8; 4.2 FSI motor seçeneğinde 185.453 Euro'luk, 4.2 TDI motor seçeneğinde 182.453 Euro'luk başlangıç fiyatına sahip.

Audi RS5 Coupe Türkiye'de

Audi RS5 Coupe showroom'lardaki yerini aldı. Geliştirilmiş quattro (dört tekerlekten çekiş) sisteminin ilk kez sunulduğu otomobilin başlangıç fiyatı 149.097 Euro olarak açıklandı. Otomobilde 4.2 litrelik V8 FSI motor görev yapıyor. 8250 d/d'de 450 HP maksimum güç ve 4000-6000 d/d'de 430 Nm maksimum tork üreten motor Audi RS5 Coupe'yi 4.6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. Otomobilin 0-200 km/s hızlanma performansı ise 10.9 saniye. Motorun 100 kilometrede 10.8 litre yakıt tükettiği belirtiliyor. Standart donanımda 7 kademeli S tronic şanzımana sahip olan otomobil, gücünü dört tekerleğe birden aktarıyor. Audi A5 modeline göre 20 mm daha alçak bir şasiye sahip olan RS5 Coupe'de 265/35 boyutlarında 19 inç'lik alaşım jantlara yer verilmiş. 275/30 boyutlarında lastiklerin takılı bulunduğu 20 inç'lik jantlar ise opsiyonel olarak temin edilebiliyor.



Hyundai i20, Troy ismiyle yerli oldu

Hyundai i20, satışa sunulmasının üstünden tam 1 yıl geçtikten sonra artık Hyundai İzmit Fabrikası'nda i20 Troy ismiyle üretilmeye başlandı.

Hyundai'nin B-segmenti'ndeki modeli i20, Türkiye'de satışa sunulmasının üstünden tam bir yıl geçtikten sonra artık Türk malı bir araç olarak yüzünü gösterdi. Türkiye Cumhuriyeti Sanayi ve Ticaret Bakanı Nihat Ergün'ün ve Hyundai Assan üst düzey yönetiminin katılımıyla Hyundai'nin İzmit Fabrikası'nda gerçekleştirilen resmi törenle "Türkiyeli" olan i20, yerli üretimi vurgulamak amacıyla "i20 Troy" ismiyle ve 26 bin 900 TL'lik başlangıç fiyatıyla yollara çıktı.

Hyundai'nin i30 ve i10'dan sonraki üçüncü "i" serisi otomobili olan i20, 75 milyon Amerikan Doları tutarındaki ek yatırım (yan sanayi ile birlikte 100 milyon USD) ile İzmit Fabrikası'nın üretim bantlarına alındı. Türkiye ekonomisine büyük bir katkı sağlayacak olan i20'nin beş kapılı versiyonu Türkiye'de üretilecek ve hem iç pazar hem de Avrupa pazarlarının ihtiyacını karşılayacak. İlk etapta yılda 80 bin adet üretilen olan

Hyundai i20 sayesinde, şu an Accent Era modelinin üretimini gerçekleştiren İzmit Fabrikası'nın yıllık üretim hacmi de 100 bin adede ulaşacak. Hyundai, i20 üretimi sayesinde Türkiye'ye yılda yaklaşık 1 milyar TL tutarında ihracat geliri kazandırmayı amaçlıyor.

Yerli üretim Hyundai i20 Troy'da bir önceki araca göre daha gelişmiş ve daha çevre dostu motorlar görev yapıyor. Hyundai'nin kendini kanıtlamış 90 HP'lik 1.4 litre CRDi dizel motorunda artık 6 kademeli manuel şanzıman kullanılarak verimlilik artırılıyor ve yakıt tüketimiyle emisyon düşürülüyor. i20 Troy'larda kullanılan arka tekerlek rüzgar deflektörleriyle aerodinami artırılıyor ve sürtünme azaldığı için yüzde 2 oranında yakıt tasarrufu sağlanıyor. Bunların haricinde manuel şanzımanlı araçların bilgi ekranında kullanılan ideal vites değiştirme göstergesiyle optimum yakıt tüketimi de elde ediliyor.

Hyundai i20 Troy'da 1.2 lt 78 HP, 1.4 lt 100 HP, 1.6 lt 126 HP olmak üzere üç benzinli ve 1.4 CRDi 75 HP-90 HP olmak üzere iki de dizel motoru var.



Yeni VW Jetta'nın resmi bilgileri açıklandı

Kısa bir süre önce yenilenen VW Golf'ün ardından, VW Jetta da yenilendi. 2011 model yılı kapsamında yenilenen VW Jetta'nın nasıl bir araç olacağı hakkındaki ipuçları 2010 Detroit Otomobil Fuarı'nda sergilenen VW NCC ile verilmişti. Şimdiye kadar toplamda 9.6 milyon adetlik satış rakamına ulaşan VW

Jetta'nın altıncı nesli Volkswagen Grubu Tasarım Bölümü Başkanı Walter de Silva ve VW Markası Tasarım Bölümü Başkanı Klaus Bischoff'un ortaya koydukları markanın yeni görsel kimlik anlayışı çerçevesinde hazırlanmış. Önde enine çatalı radyatör ızgarası dikkat çekerken, yan görünümde farların üst hizasından

geriye akan omuz çizgisi ve kapıların altındaki kat izi otomobilin sade çizgisine renk katıyor. Eskisinden daha büyük bir otomobil olan yeni VW Jetta'nın uzunluğu 464 cm (+9 cm), genişliği 178 cm, yüksekliği 145 cm olarak açıklanıyor. Dingil mesafesi ise 7 cm'lik artışla 265 cm olmuş. Bununla birlikte arka

koltuklarda sunulan diz mesafesinin de 6.7 cm arttığı ifade ediliyor. Yeni (2011) VW Jetta'nın Avrupa ürün gamında 1.2 TSI 105 HP, 1.4 TSI 122 HP, 1.4 TSI 160 HP, 2.0 TSI 200 HP olmak üzere dört benzinli ile 1.6 TDI 105 HP ve 2.0 TDI 140 HP turbodizel olmak üzere toplam 6 motor seçeneği sunulacak.



Fiat 500C diesel motora kavuştu

Fiat 500C, 1.3 lt 95 HP'lik diesel motor seçeneği sunmaya başladı. 1.3 litre 95 HP'lik yeni nesil Multijet turbo diesel motorlu Fiat 500C, 42.000 TL'den başla-

yan anahtar teslim satış fiyatına ve "Pop" ve "Lounge" adlı iki farklı donanım seviyesine sahip. Fiat 500C'nin 1.3 litre 95'lik Multijet motorlu versiyonunda Start&Stop teknolojisi de standart olarak sunuluyor. 16 supaplı ve 200 Nm tork üreten diesel motor, Fiat 500C'yi 180 km/s'lik maksimum hıza taşıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 10.7 saniye. Fiat 500C 1.3 MJet, 100 km'de ortalama 3.9 litre yakıt tüketiyor.



7 koltuklu Qashqai Türkiye'de

Nissan Qashqai, Temmuz ayında Qashqai+2 adlı yeni bir versiyona kavuştu. 7 kişilik model Qashqai+2, 5 kişilik kardeşinden 21 cm daha uzun bir karosere sahip. Üçüncü sıradaki koltukların kullanılmadığı zaman bagaj zeminine gömülmesi, otomobili daha fonksiyonel kullanmaya imkân veren bir özellik. Qashqai+2'nin bagaj hacmi; üçüncü sıra koltuklar açıkken 130 lt, kapalıyken ise 450 lt. Qashqai+2; 1.6 lt benzinli 4x2 manuel, 1.5 lt diesel 4x2 manuel ve 2.0 lt diesel 4x4 otomatik seçenekleriyle satışa sunuldu. Üç donanımı bulunan otomobilin fiyatı 58.490 TL'den başlıyor.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Opel Astra Sports Tourer yüzünü gösterdi

Avrupa lansmanı Mayıs 2009'da gerçekleştirilen yeni Opel Astra, yeni bir karoser seçeneğine kavuşmak için gün saymaya başladı. Yeni Opel Astra Sports Tourer, kardeşi gibi Delta adlı platformda geliştirilmiş. Bu da demek oluyor ki,



yakın gelecekte Chevrolet Cruze'un da station karoserli versiyonunu görebiliriz. Opel Astra Sports Tourer'in dingil mesafesi Astra Hatchback ile aynı: 2685 mm. Ancak hiç kuşkusuz, bagaj hacmi ondan daha büyük: 500 litre. Öte yandan bu hacim, arka koltuklar 60:40 sisteminde öne katlandığında 1550 litreye kadar çıkıyor. Otomobilde güncel Astra motor gamına yer verilecek. Bu da demek oluyor ki; bu otomobilde güçleri 94 HP ile 178 HP arasında değişen dört benzinli ve dört dizel motor seçeneğini görebileceğiz. Araç 2010 Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak ve yılın son çeyreğinde satışa sunulacak.

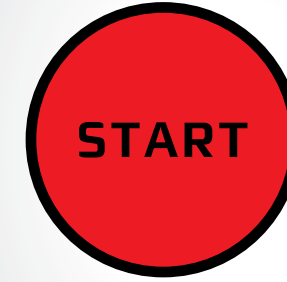
Range Rover 40 yaşında

Lüks ve prestijli arazi aracı Range Rover 17 Haziran'da 40 yaşına bastı. İlk kez 1970 yılında satışa sunulan Range Rover (Classic), 1994 yılında ikinci jenerasyonuna kavuştu (P38a). 2001 yılında ise üçüncü nesil (L322) satışa sunuldu. 2005 yılında lansmanı yapılan ve ikinci Range Rover modeli olan Range Rover Sport büyük ilgi gördü ve 2007 yılında Land Rover'ın dünya çapında en çok satan aracı oldu. Artık başlı başına bir marka halini alan Range Rover'ın ürün gamına, 2011 yılında, Eylül ayında Pa-

ris Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak olan Evoque modeli eklenecek.



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



www.otomobil.com.tr

Stoklar bitince satışlar azaldı

Bu yıl Mayıs ayındaki satışlar, geçen yıla göre daha düşük çıktı. Fakat bu durum, 2010 yılının daha kötü olduğu anlamına gelmemeli, çünkü eldeki stoklar bitti. Mayıs ayında 12.938 adedi yerli, 27.529 adedi ise ithal olmak üzere toplam 40.467 adetlik satışa ulaşıldı. **Yazı: İsa Demir**

Mayıs ayında 12.938 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışlarında Renault, 5742 adet satışla Mayıs ayında da birinciliğini devam ettirdi. Nisan ayında satışlarını ciddi oranda artıran Fiat, Mayıs ayında biraz gerileme yaşadı ancak ikinciliği bırakmadı. 3048 adetlik satış gerçekleştiren Fiat ikinci olurken, 2724 adetle Hyundai üçüncü geldi. İthal pazarda Mayıs ayında 27.529 adetlik satışa ulaşıldı. Bu sefer Ford ciddi bir atak yaparak 4654 adetle birinci olmayı başardı. Nisan ayında atak yapan Volkswagen, Mayıs'ta iddiasını devam ettirerek 3211 adet satışla ikinci oldu. Opel ise 2648 adet satışla üçüncü geldi. İthal pazarda Peugeot'nun atağı dikkat çekti ve Peugeot uzun bir aradan sonra 2097 adet satışla dördüncü olmayı başardı.

Model bazında baktığımız zaman fazla bir şeyin değişmediğini görüyoruz. 2565 adet satışla Hyundai Accent Era, yine en fazla satan otomobil oldu. Onun peşinden 2443 adetle Renault Symbol

geldi. Renault Fluence 1863 adetlik satışla üçüncü olurken, Ford Focus Sedan ise 1853 adet satarak dördüncülüğe yerleşti (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

Aylara göre toplam otomobil satışı

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

Ocak	13.173	12.594
Şubat.....	14.492	20.651
Mart.....	40.622	33.958
Nisan.....	36.202	36.549
Mayıs	44.188	40.467
Haziran	-	-
Temmuz.....	-	-
Ağustos.....	-	-
Eylül	-	-
Ekim	-	-
Kasım	-	-
Aralık	-	-
Toplam.....	148.667	144.219

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1 Ford	4654	9956
2 Volkswagen	3211	11.093
3 Opel	2648	6640
4 Peugeot	2097	4073
5 Hyundai	1789	4668
6 Toyota	1706	5173
7 Chevrolet	1304	3467
8 Dacia	1189	2166
9 Audi	1113	2228
10 ... Mercedes-Benz	954	2600
11 ... Citroen	834	2453
12 ... Kia	745	1307
13 ... BMW	617	1542
14 ... Nissan	581	2032
15 ... Fiat	556	1118
16 ... Skoda	522	958
17 ... Renault	477	1095
18 ... Honda	400	1288
19 ... Seat	365	799
20 ... Volvo	238	963
21 ... Mazda	214	656
22 ... Suzuki	161	356
23 ... Mitsubishi	146	494
24 ... Land Rover	138	422
25 ... Geely	138	406
26 ... Chery	130	688
27 ... Subaru	109	246
28 ... Proton	93	246
29 ... SsangYong	63	314
30 ... Daihatsu	50	132

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
31 ... MINI	47	65
32 ... Jeep	46	175
33 ... Tata	39	311
34 ... Lancia	29	50
35 ... Lada	28	18
36 ... Porsche	25	78
37 ... IKCO	16	55
38 ... Jaguar	13	43
39 ... Alfa Romeo	12	60
40 ... Chrysler	10	64
41 ... Dodge	8	29
42 ... smart	7	9
43 ... Ferrari	2	7
44 ... Bentley	2	6
45 ... Maserati	1	7
46 ... Lamborghini	0	3
47 ... Saab	0	2
Toplam.....	27.529	70.588

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1 Renault	5742	13.482
2 Fiat	3048	8030
3 Hyundai	2724	7655
4 Honda	906	2617
5 Toyota	518	1380
Toplam.....	12.938	33.164



A sınıfında sıralama değişmedi

A sınıfında Nisan ayındaki sıralamanın Mayıs ayında da değişmediğini görüyoruz. Yine en fazla satan otomobil Hyundai i10 oldu. Onun ardında Suzuki Alto ve Chevrolet Spark geldiler. Aslında Chevrolet Spark'ın daha fazla satması sağlanabilir, ancak fiyatı yüksek olduğundan bu durum satışlara olumsuz yansıyor. Artık güncelliğini kaybeden Peugeot 107 ve Citroen C1, yüksek satış adetlerine ulaşamıyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1	Hyundai i10	76	205
2	Suzuki Alto	38	94
3	Chevrolet Spark	29	134
4	Peugeot 107	27	69
5	Citroen C1	11	35

Rekabet kızıştı

Sizin de uzun zamandır takip ettiğiniz gibi B segmentinde Hyundai Accent Era ile Renault Symbol ciddi bir rekabet içerisindeler. Mayıs ayı verilerine göre iki rakip arasındaki fark iyice azaldı. Hyundai Accent Era'nın istikrarlı liderliğine karşın, Renault Symbol istikrarlı bir şekilde satışlarını arttırarak liderliğe her geçen ay biraz daha yaklaşıyor. Bu iki modelin dışında diğer modellerin satışları biraz düşük seviyede.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1	Hyundai Accent Era	2565	9975
2	Renault Symbol	2443	7845
3	Ford Fiesta	1641	5613
4	Fiat Albea	1255	4648
5	Hyundai Getz	1107	4317
6	Opel Corsa	829	3337
7	Volkswagen Polo	582	2927
8	Renault Clio HB	591	1573
9	Peugeot 207 HB	446	1257
10	Peugeot 206	416	897



Liderle fark azaldı

Renault, B segmentinde lideri takip eden marka olarak dikkat çekerken, C segmentinde ise takip edilen marka konumunda. Fluence modeli C segmentinin lideri olarak ön plana çıkarken, Ford Focus Sedan ve Toyota Corolla amansız bir takipteler. Fiat Linea ise bu modellerin peşinden geliyor. Bu segmentte ilk beş modelin 1000'li rakamları geçtiği gözlerden kaçmıyor.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1	Renault Fluence	1863	7038
2	Ford Focus Sedan	1853	5460
3	Fiat Linea	1352	5281
4	Toyota Corolla	1236	3696
5	Opel Astra HB	1021	3404
6	Honda Civic	906	2620
7	Volkswagen Golf	708	2590
8	Volkswagen Jetta	598	3000
9	Ford Focus HB	553	1898
10	Chevrolet Cruze	507	2293



Passat'ta kısmen gerileme var

Bu segmentin ilk iki modelinde ağırlıklı olarak benzinli motorlu versiyonlar tercih ediliyor. Passat 1.6 Trendline modeli ile Mercedes-Benz C Sınıfı BlueEfficiency 1.6 modeli fiyat olarak ciddi avantaja sahipler. Öyle ki, 1.6 litre motorlu C Sınıfı'nın fiyatı, 2008 model kullanılmış C Sınıfı'ndan daha avantajlı, çünkü ikinci el modellerin motor hacmi 1.6 litrenin üzerinde.

BMW 5 Serisi ilk üçten düştü

İlk satış verilerine baktığımız zaman Türkiye'de yeni BMW 5 serisinin geleceğinin pek parlak olmadığını gözlemliyoruz. Yeni BMW 5 Serisi, güncel 3 Serisi'nin biraz uzun gibi yorumlanıyor. Örneğin Mercedes-Benz E Sınıfı ile C Sınıfı arasında böyle ilişki kurulmuyor. Audi A6 ile A4 modelleri arasında da farklar söz konusu. Ancak insanların yeni BMW 5 Serisi'ne değer vermeleri için biraz zamana ihtiyaç var gibi.



Makam aracı = S Sınıfı

Lüks makam aracı olarak en çok Mercedes-Benz S Sınıfı'nın kullanıldığını söylersek pek abartmış sayılmayız. Fiyatları yüksek olmasına karşın, yine de tercih edilmesi markaya ve modele olan güveni gösteriyor. BMW 7 Serisi, yeni BMW 5 Serisi ile karşılaştırıldığında daha başarılı sayılabilir. En azından kendi sınıfında ikinciliği elinden bırakmıyor ve Mayıs satışı 5 Serisi'ne yakın.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1	Volkswagen Passat	899	3913
2	Mercedes-Benz C Sınıfı	507	2036
3	BMW 3 Serisi	407	1115
4	Opel Insignia	353	1151
5	Audi A4	286	825
6	Ford Mondeo	235	681
7	Volvo S40	198	512
8	Citroen C5	179	803
9	Toyota Avensis	130	550
10	Peugeot 407	40	167

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1	Audi A6	225	759
2	Mercedes E Sınıfı	171	576
3	Volvo S80	63	134
4	BMW 5 Serisi	19	360
5	Jaguar XF	12	49

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1	Mercedes S Sınıfı	25	86
2	BMW 7 Serisi	14	48
3	Porsche Panamera	5	17
4	Audi A8	2	11
5	Bentley Continental	1	3

Liderliği bir kaptı pir kaptı

SUV segmenti ağırlık olarak Uzakdoğulu markalara ait, ancak Dacia bu geleneği bozmak istiyor. Duster modelinin iyi bir başlangıç yaparak Mayıs ayında ilk üçe girmesi bunu gösteriyor. Nissan Qashqai ve Daihatsu Terios gibi modeller Dacia Duster'dan olumsuz etkilenecek gibi görünüyor. Yeni Kia Sorento'nun göstereceği performansı merakla bekliyoruz.



Liderlik tekrar Range Rover'da

Mayıs ayında lüks arazi araç satışlarının pek artmadığını görüyoruz. Range Rover modeli bir ay aradan sonra tekrar liderlik koltuğuna yerleşti. Land Rover Discovery ikinci olurken, BMW X6 modeli ise üçüncü geldi. Artık BMW X5 modelinin ilk 5'e bile girememesi, gözden düştüğünü gösteriyor olabilir. Audi Q7 modelinin satışları da daha iyi olabilir. Bu sınıfta Mercedes-Benz M Sınıfı ve Volvo XC90 da pek başarılı değil.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1	Chevrolet Captiva	522	1367
2	Nissan Qashqai	471	1999
3	Dacia Duster	452	644
4	Volkswagen Tiguan	278	1176
5	Honda CR-V	125	545
6	Hyundai iX35	107	303
7	Kia Sorento	63	134
8	Chery Tiggo	55	348
9	SsangYong Kyron	53	298
10	BMW X1	52	176

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Mayıs 2010	Ocak Mayıs 2010
1	Range Rover	55	224
2	Land Rover Discovery	33	135
3	BMW X6	15	75
4	Jeep Grand Cherokee	14	125
5	Audi Q7	14	60

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Yeni Porsche Cayenne Türkiye'de

Yeni Porsche Cayenne, İstanbul Park'ta düzenlenen Porsche World Road Show etkinliği kapsamında tanıtıldı.

Yazı: Tarık Akagün

Porsche'nin satış başarısı anlamında itici gücü olan Cayenne'in yeni nesli İstanbul Park'ta düzenlenen etkinlikle tanıtıldı. Müşteriler ve basın mensupları için ayrı günlerde düzenlenen tanıtımın en güzel yanı, katılımcılara güncel Porsche ürün gamındaki diğer modellerin de kullanılmasını kapsamasıydı. Bu sayede biz de Porsche 911 Turbo ile kalkış/fren



testi, 911 Carrera 4S ile engel aşma manevrası, Boxster Spyder ile slalom, Panamera Turbo ve yeni Cayenne Turbo ile pistte tur atma fırsatı bulduk. Bunun dışında yeni Cayenne S ile araziye çıktık ve dizel motorlu versiyonu da pist çevresindeki yollarda kullandık. İç mekan kalite hissi eskisine göre hissedilir derecede arttırılan yeni Cayenne'in dingil mesafesi de uzatılarak arka koltuklarda daha fazla diz mesafesi sunması sağlanmış. Bununla birlikte asfaltta daha dinamik bir karaktere sahip.

Türkiye'de 2010 Haziran ayından itibaren satışa sunulan olan yeni Porsche Cayenne'in başlangıç fiyatı 104.000 Euro olarak açıklanıyor. Yeni Porsche Cayenne'de üç benzinli, bir hibrid ve bir de dizel seçenek mevcut. Cayenne ailesinin fiyat anlamında giriş seviyesini oluşturan versiyonda 300 HP güç ve 400 Nm tork üreten V6 silindirli motor görev yapıyor. Fabrika verilerine göre 100 km mesafede ortalama 9.9 lt yakıt tüketen bu motor; Cayenne'i 7.8 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartırken, maksimum 230 km/s'ye ulaştırıyor. Ailenin bir üst versiyonu olan Cayenne S'te ise 4.8 litrelik V8 motor yer alıyor. 400 HP güç ve 500 Nm tork üreten bu motor, Cayenne S'i 5.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartırken, maksimum 240 km/s hız sağlıyor. Bu versiyonda ortalama tüketimse 10.5 lt/100



PORSCHE CAYENNE, ASFALT VE ARAZİ KULLANIMINI EN İYİ HARMANLAYAN OTOMOBİLLERDEN BİRİSİ. İÇ MEKAN PANAMERA'DAN ÇİZGİLER TAŞIYOR.

km. Şimdilik ailenin seri başı olan Cayenne Turbo'nun 4.8 litrelik V8'i 500 HP güç ve 700 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 4.7 saniyede tamamlayan Cayenne Turbo, maksimum 278 km/s'ye ulaşmış, 100 km mesafede ortalama 11.5 lt yakıt tüketiyor.

Cayenne ailesinde düşük tüketimi bi-

rinci öncelik olarak görenler için hibrid ve dizel motorlu seçenekler söz konusu. 333 HP'lik 3.8 lt V6 benzinli + 47 HP'lik elektrik motorunun birlikte görev yaptığı Cayenne Hybrid, şehir içinde 100 km mesafede 8.7 lt'lik tüketime sahip. Maksimum 242 km/s'ye ulaşan bu otomobil 0-100 km/s hızlanmasını 6.5 saniyede tamamlayabiliyor.

Ülkemizde en çok satan Cayenne modeli olması muhtemel Cayenne Diesel'deyse 240 HP güç ve 550 Nm tork üreten 3.0 litrelik V6 turbodizel mevcut. 100 km mesafede ortalama 7.4 lt motorin tüketen araç; 0-100 km/s hızlanmasını 7.8 saniyede tamamlayıp, maksimum 210 km/s hıza çıkabiliyor.



Audi'nin merakla beklenen MINI avcısı modeli A1 yollara çıkmak için gün sayıyor. Kendi küçük, prestiji büyük olan bu yeni Audi'yi, Berlin'deki test sürüşü organizasyonunda kullandık.

Yazı: Emre Anamur/Berlin-Almanya

Fotoğraflar: Audi Medya

“MINI” BİR AUDİ: A1



O 3954 mm'lik uzunluğuyla güncel Audi ürün gamının en miniği. Aynı zamanda BMW tarafından yeniden yorumlanan MINI'nin karşısına çıkan ilk ciddi premium rakip (Alfa Mito başarılı olamadı, Citroen DS3 ise zaten premium değil). Bu yazımızda, MINI yöneticilerinin A1'den korkmaları gerekip gerekmediğinin cevabını bulacaksınız.

Şimdilik sadece 3 kapılısı var

Audi A1, ilk etapta 3 kapılı versiyonuyla boy gösteriyor. Ama kısa bir süre sonra 5 kapılısını, hatta belki cabrio'sunu da göreceğiz. Audi yetkilileri, yüksek performanslı S1 versiyonunun ise bir yıl içinde ortaya çıkacağını haber veriyorlar. Boyu 4 metrenin altında olan A1 (3954 mm), ağabeyi A3'ten (4238 mm) 284 mm daha kısa. Bu da onu kalabalık şehirlere daha uygun bir otomobil yapıyor. 1740 mm'lik genişlik de bu tür bir kullanımı destekliyor. A1'in yüksekliği 1417 mm, dingil mesafesi ise 2469 mm (A3 2578 mm). Sürtünme katsayısı 0,33 cd olan Audi A1, kullanıcısına 270 litrelik

küçük bir bagaj hacmi sunuyor (A3'ünki 350 lt). Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında, düz bir zemin oluşturarak 920 litreye kadar çıkıyor.

Tasarım ilgi çekiyor

Yepyeni otomobiller beni hep heyecanlandırmıştır. Çünkü onlarda “eskisi”, “makyaj öncesi” diye kavramlar yoktur. Karşılaştırma bile yapamazsınız. Yukarıdaki paragrafta boyutlarını anlatırken A3’le karşılaştırmamın nedeni de buydu: A1, öncesi olmayan bir model. Otomobilin akıcı tasarımı, dururken de giderken de herkes tarafından büyük ilgi görüyor. Bu da hem gözlerin bu araca alışık olmamasından hem de çekici çizgilere sahip olmasından ileri geliyor. Büyük ön ızgara, çarpıcı gündüz farları ve canlı renk alternatifleri, A1’i “heyecan verici” bir otomobil yapıyor. Yandan bakıldığında, arkaya gidildikçe yükselen omuz çizgisiyle dikkat çeken otomobil; arka kısmında, plakalığın üst tarafında büyük bir boşluk oluşturan çıkıntılı bagaj kapağı ve yenilikçi stoplarıyla farkını ortaya koyuyor.

İç mekânda Audi prestiji

Audi modellerinin iç mekanı için klişe sözlerden biridir: Yüksek malzeme ve işçilik kalitesi. İşte A1 modeli için de bu kavram geçerli. Ön ve orta konsollarda kullanılan malzeme, genel anlamda tüm





A1'İN İÇ MEKANINDA MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ ÜST DÜZEYDE. GÖSTERGELER ŞIK TASARIMLI VE RAHAT OKUNUYOR. KLİMA KUMANDALARI ELİT HAVAYI DESTEKLİYOR. KAPI İÇLERİNDE AMBİYANS AYDINLATMASI VAR.

bölgelerdeki işçilik, gösterge birimleri, kumanda butonları, kısacası iç mekân-daki her noktada alışılmış Audi kalitesini görmek mümkün. 465 Watt'lık Bose surround ses sistemi ve A8'den alınan MMI merkezi kumanda birimi, konforu en üst noktaya taşıyor. A1'in kokpiti ergonomik açıdan da başarılı. Otomobilin arka kısmı, mantıklı bir seçimle, iki yetişkin için iki adet koltuğa ayrılmış. Koltukların arasında da bardaklığa yer verilmiş. Bu sayede arkada oturanlara geniş bir omuz mesafesi sunuluyor. Diz ve baş mesafeleri ise, 2469 mm dingil mesafesi ve 1417 mm yüksekliğe sahip olan bir oto-

mobilden beklendiği gibi biraz kısıtlı.

İlk etapta üç motor seçeneği sunacak

Audi A1, satış başlangıcında 1.2 TFSI (86 HP – 160 Nm), 1.4 TFSI (122 HP – 200 Nm) ve 1.6 TDI (105 HP – 250 Nm) olmak üzere ikisi benzinli, biri dizel toplam üç motor seçeneği sunacak. Bu motorlara daha sonra 90 HP'lik 1.6 TDI eklenecek. 1.2 TFSI ve 1.6 TDI motorlarda 5 ileri manuel şanzımana, 1.4 TFSI'da ise 7 kademeli S tronic şanzımana yer veriliyor. Ben, Berlin ve çevresindeki yaklaşık 250 km'lik bir parkurda, ağırlıklı olarak 105

HP'lik 1.6 TDI motor seçeneğini kullandım. Otomobili 10.5 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştıran bu motor, sürücüsüne 190 km/s maksimum hız vaat ediyor. Volkswagen ürün gamında çeşitli modellerde kullanılmaya başlanan 1.6 litrelik dizel motorun en fazla öne çıktığı nokta ise düşük yakıt tüketimi. Test aracımızda da bulunan Stop&Start sisteminin de verdiği avantajla, A1 1.6 TDI ortalama 3.9 lt/100 km yakıt tüketiyor. Bu da bu otomobili satın alacak kişilerin, servis harcamaları hariç olmak üzere son derece düşük işletme giderlerine sahip olacakları anlamına geliyor (Düşük yakıt

masrafı ve normal seviyede Motorlu Taşıtlar Vergisi).

Keyifli bir sürüş vaat ediyor

A1'le yolculuk yapmak, özellikle de sürücü koltuğunda oturan kişi için hayli keyifli. Vücudu iyi saran koltuklar, net ve hızlı tepki veren direksiyon simidi, geniş görüş açıları, net geçişli şanzıman (yüksek hızda "keşke 6'ncı vites olsaydı" dedirtiyor), sık vites değiştirmeye gerek bırakmayan torklu motor, şık göstergeler, kolay kullanımlı kumandalar ve iç mekânı konser salonuna çeviren ses sistemiyle sorunsuz bir sürüş gerçek-

leştiriyorsunuz. Kaldırımdaki ve trafikteki diğer otomobillerdeki insanların size ilgiyle bakmaları da cabası. 1.6 TDI ile ilgili belki de tek bir eleştiri yapılabilir, o da ilk kalkış sırasında biraz hantal kalması. Volkswagen Polo platformunda geliştirilen Audi A1'in süspansiyon sistemi ise, hızlı virajlarda başarılı yol tutuş sağlayacak kadar sert. Almanya'nın kaymak asfaltında konfor konusunda herhangi bir sorun yaratmayan bu sistemin Türkiye'nin bozuk yollarında nasıl bir sonuç vereceğini ise, satışa sunulduğu ay İstanbul'da gerçekleştireceğimiz test ortaya koyacak.

Eylül'de Türkiye'de

A1 Eylül ayında, 2011 model olarak Türkiye yollarına çıkacak. Test sürüşü organizasyonunda açıklamalar yapan Doğu Otomotiv – Audi Pazarlama Müdürü Özgür Özbalaban, otomobilin baz fiyatını 22.500 Euro olarak açıkladı (MINI One 23.185 Euro, MINI Cooper 26.015 Euro, MINI Cooper S 30.864 Euro). Yılsonuna kadar (dört ayda) 400 adet A1 satmayı hedeflediklerini belirten Özbalaban, "Audi severler A1'e büyük ilgi gösterecektir" derken A1'in Audi'ye yeni müşteriler kazandıracağına da inandıklarını söyledi. Şimdi gelelim yazının ilk paragrafında sorduğumuz sorunun cevabına:

Zaten siz bu cevabı, yazıyı okurken de aldınız ama ben bir kez de burada yazayım: MINI, ilk kez bu kadar ciddi bir rakiple karşı karşıya ve şu an neredeyse tek başına forse ettiği küçük premium otomobil segmentinde taşlar yerinden oynayacak gibi görünüyor.



ARKA KOLTUK SIRASINDA İKİ KİŞİLİK YER VAR. DİZ VE BAŞ MESAFELERİ KISITLI. BERLİN'DEKİ A1 LANSMANINA EMRE ANAMUR KATILDI.

Audi A1 1.6 TDI

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 5 ileri manuel
 Maksimum güç: 105 HP @ 4400 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-2500 d/d
 Maksimum hız: 190 km/s
 0-100 km/s: 10.5 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 3954 / 1740 / 1417 mm
 Bagaj hacmi: 270-920 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 4.7 / 3.5 / 3.9 lt/100 km
 Satışa sunulma tarihi/baz fiyat: Eylül 2010/22.500 Euro

- ➕ Tasarım, kalite, işçilik, yakıt tüketimi, pratik kullanım
- ➖ İlk kalkışta hantallık, Eylül'e kadar beklemek gerekiyor

İLK ETAPTA 3 KAPILI KAROSERE SAHİP
OLAN OTOMOBİL, İLERİDE 5 KAPILI VE
CABRIO VERSİYONLARA DA KAVUŞACAK.





KUGA, NİHAYET OTOMATİKLENDİ

Türkiye’de 2008 yılından beri satılan Ford Kuga, sonunda PowerShift adı verilen bir otomatik şanzıman seçeneğine kavuştu.

Yazı: Tarık Akagün / Muğla - Fotoğraflar: Onur Ziya Demir

Kompakt crossover veya SUV segmentinde son birkaç yıl içinde hatırı sayılır derecede model satışa sunuldu ve bunlardan birisi de Ford Kuga. Kuga, dinamik tasarımıyla göze oldukça güzel gelen bir otomobil olsa da, bu aracı trafikte görmek biraz şans işiydi. Çünkü 2.0 litrelik dizel motorlu araçlar liginde manuel şanzımanla mücadele etmeye çalışan Kuga'nın başarılı satış rakamlarına ulaştığını söylemek pek mümkün değil. Ama kısa bir süre önce satışına başlanan çift kavramalı PowerShift şanzımana sahip Kuga'nın şansı daha yüksek ve yıl sonuna kadar yaklaşık 1000 adetlik satış rakamına ulaşması bekleniyor.

Muğla -Dalaman çevresinde düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda kullanma fırsatı bulduğumuz Kuga 2.0 TDCi Powershift'in Titanium (72.900 TL) ve Selective (82.900 TL) olmak üzere iki farklı donanım seviyesi bulunuyor. Titanium seviyesinde ayrıca 5001 TL ek ödeme yapılarak Titanium X paketini de eklemek mümkün.

Motor güçlendi, şanzıman yeni

Önceden 136 HP güç üreten Kuga 2.0 TDCi'nin motoru, şimdi 140 HP gücünde. Ford mühendisleri Euro5 normlarını karşılayan motorda sürtünmeyi azaltacak çalışmalar yapmalarının yanı sıra, yakıt pompası ve egzoz gazı sirkülasyon sisteminde de geliştirmeler yapmışlar.

Ford'un Getrag ile birlikte geliştirdiği çift kavrama sistemine sahip 6 ileri PowerShift şanzımanında iki adet dişli grubu bağımsız birer kavramayla birbirine paralel çalışıyor. İlk grup dişlide 1, 3 ve 5'nci vitesler yer alırken, ikinci grup

dişlide 2, 4 ve 6'nci vitesler yer alıyor. Şanzıman D konumuna getirildiğinde kavrama sistemlerinden biri ilk vitesi seçerken, diğeri ikinci vitesi geçiş için önceden hazırlıyor. Geleneksel otomatik şanzımanlara göre hızlı çalışan sistem, vites değişim hızı konusunda VW'nin DSG sistemine göre biraz daha yavaş.

Dinamik sürüş

Haldex kavramalı dört tekerlekten çekiş sistemine sahip Kuga, kalkış anından itibaren gücün yüzde 10'unu arka tekerleklerle yönlendiriyor. Zemin ve yol durumuna göre ön ve arka tekerlekler



SINIFININ EN DİNAMİK TASARIMLI ARAÇLARINDAN BİRİ OLAN KUGA, OTOMATİK ŞANZIMAN EKSİKLİĞİ NEDENİYLE İSTENİLEN SATIŞLARI YAKALAYAMAMIŞTI.



*6 İLERİ ORANLI
POWERSHIFT
ŞANZİMAN
YETERİNCE
HIZLI OLSA DA,
BU KONUDA
VW DSG'Sİ
DAHA İYİ.*



arasındaki güç aktarımı kendiliğinden yüzde 50-50 olarak ayarlanabiliyor. Hafif sert süspansiyonuyla asfalt yolda başarılı sürüş özelliklerine sahip Kuga, virajlarda son derece kontrollü. Spor, konfor ve normal olarak üç farklı tarz için ayarlanabilen direksiyonun tepkisi ve hissi de bir Ford geleneği olarak çok iyi. Bozuk yollarda duyulan çıtırtılar da kalite hissini azaltmakta.

Sonuç

Ford Kuga 2.0 TDCi PowerShift, tıpkı manuel kardeşinde olduğu gibi başarılı sürüş özelliklerine sahip. Motor gücü artırılmış olmasına rağmen rakiplerinden yaklaşık 10 HP güçsüz olan otomobilin hızlanma değerleri rakiplerinden fazla geride değil. PowerShift şanzıman, otomatik şanzıman beklentisinde olanları memnun edecek özellikte.

*KUGA'YLA VİRAJ ALMAK
SON DERECE ZEVLİ.
DİREKSİYON SİSTEMİ
KONFOR, NORMAL VE SPOR
OLMAK ÜZERE ÜÇ FARKLI
AYARA SAHİP. BU AYAR
SİNYAL KOLU ÜZERİNDEKİ
KUMANDADAN YAPILIYOR.*



BMW 530d

Fabrika verileri

Motor: 1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Maks. güç: 140 HP @ 3750 d/d
Maks. tork: 320 Nm @ 1750-2750 d/d
Maks. hız: 183 km/s
0-100 km/s: 10.7 sn
Boyutlar: 4443 / 1842 / 1710 (tavan raylarıyla) mm
Boş ağırlık: 1613 kg
Bagaj hacmi: 370-1355 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.) 8.5 / 5.8 / 6.8 lt/100 km
Baz fiyat: 72.900 TL

- + Tasarım, direksiyon hissi
- İç mekanda tıkırtılar

Gelecek şekilleniyor

BMW'nin Münih'te düzenlediği inovasyon günlerinde markanın sürdürülebilir hareketlilik konusundaki geleceğe yönelik çalışmalarını öğrenmemizin yanı sıra; 2013 yılında yollara çıkması planlanan Megacity kod isimli yeni aracın eskizlerini gördük ve elektrik motorlu MINI E'yi kullandık.

Yazı: Tarık Akagün Münih/Almanya - Fotoğraflar: BMW Medya

Sürdürülebilirlik... Son dönemde daha çok duymaya başladığımız bir kavram olan sürdürülebilirlik, devamlılık ve sürekli olma durumu olarak tanımlanabilir. Sosyal bir trend halini alan sürdürülebilirlik kavramını çevresel, ekonomik ve sosyal olmak üzere üç cephesi bulunuyor. Çevresellik cephesinde doğanın gelecek nesillere aktarılabilmesi, ekonomi cephesinde toplumsal refah ve istihdam, sosyal cephede bireylerin sürdürülebilirliği benimsemesi ve buna katılımı önem kazanmakta.

Egzoz emisyonu ve CO2 salınımı denilince akla ilk otomobiller gelse de, trafikte dolaşan otomobiller dünyaya salınan CO2'in yüzde 9.7'sini üretiyor. Tabi

akla ilk gelmelerinin nedeni otomobillerin hayatın içinde ve sosyal hayatın da adeta bir parçaları olmaları.

Biz de BMW Group bünyesinde yapılan sürdürülebilir hareketlilik ile ilgili yapılan çalışmalar hakkında davet ettiğimiz Münih'te; BMW'nin yaptığı çalışmalarını düzenlenen seminerde görme fırsatı bulduk.

Neden elektromobilizasyon?

Elektromobilizasyon çevreciliğin yanı sıra petrol bağımlılığının azaltılması bakımından da önemli. Petrol rezervlerinin yaklaşık yüzde 75'ine sahip olan OPEC üyesi ülkeler (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü) 1970'li yıllarda petrol fiyatlarını

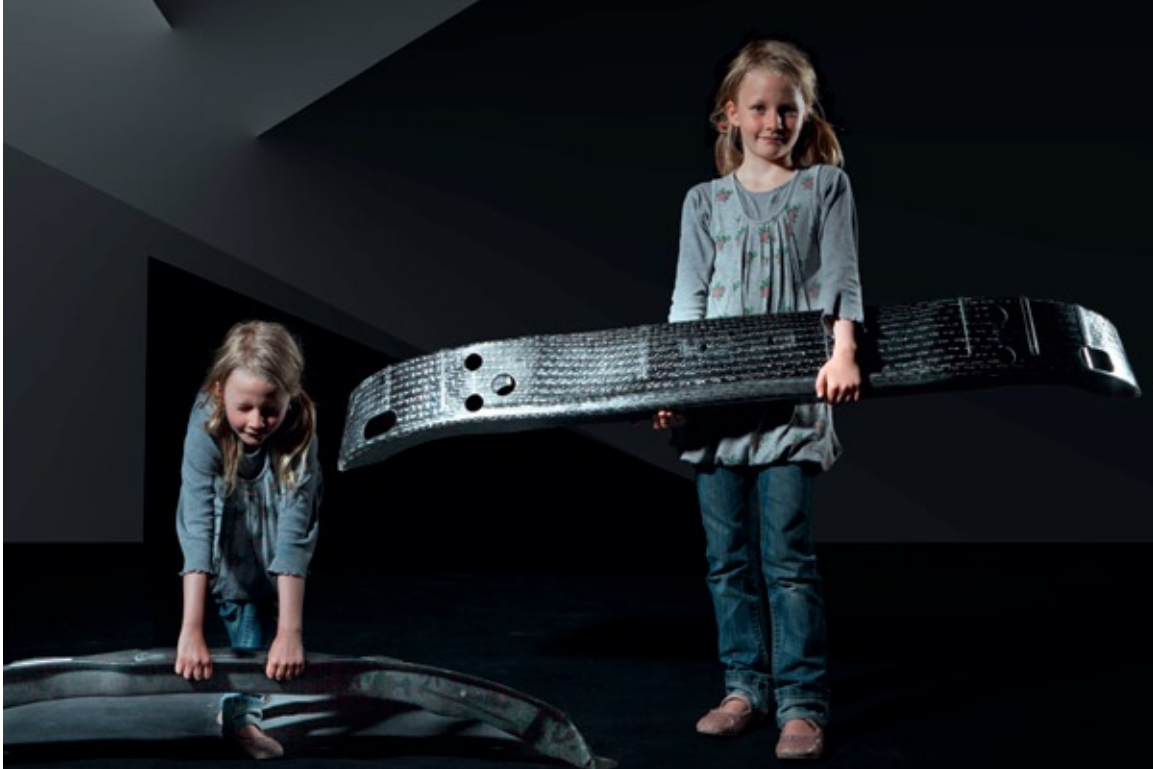
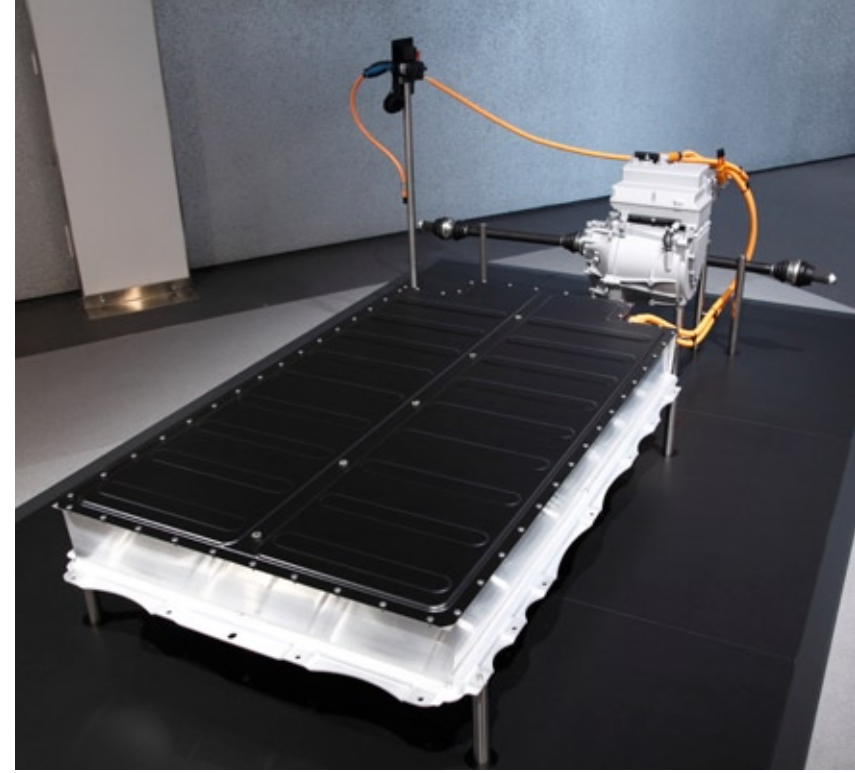


yükselterek dünya ekonomisi üzerinde büyük etkiler doğurmuştu. Böylece birçok sanayi dalında ve ulaşımında hayati önem taşıyan petrolün siyasete ve toplumsal hayata etkileri de ortaya çıkmış oldu. Elektromobilizasyon bu ekonomik etkinin dışında CO2 emisyonlarının düşürülmesi açısından da önemli.

1995-2009 yılları arasında filo emisyon oranını yüzde 29 oranında azaltan BMW Grubu, elektrikli araçlar konusunu uzun süreli bir strateji olarak görüyor.

Elektrikli otomobillerle yol almanın zaman içinde batarya fiyatlarının düşmesi ve vergi avantajları gibi nedenlerle daha ekonomik olacağı ifade ediliyor. Bununla birlikte içten yanmalı motorların yakıttaki enerjinin yüzde 40'ını, elektrik motorlarının ise mevcut enerjinin yüzde 96'sını kullanabilmesi elektrikli otomobillerin avantajları arasında. Dezavantaj bölümündeyse şimdilik geleneksel otomobillere göre daha kısa olan menzil bulunuyor.

LİTYUM-İYON
BATARYA
GRUBUNUN
(SAĞDA)
ÖMRÜ 8-10
YIL ARASINDA
OLACAK. CFRP
MALZEMELER
(SAĞ ALTTA)
ALÜMİNYUMDAN
YÜZDE 30,
ÇELİKTEN YÜZDE
50 DAHA HAFİF.



Gizli hazine: hafiflik

Otomobilde tüketimi azaltmanın motor teknolojisini geliştirmek, aerodinamik yapıyı iyileştirmek ve hafiflik gibi çeşitli yolları bulunuyor. İyi bir aerodinamik yapı nispeten yüksek hızlarda öne çıkarken, hafiflik her zaman öne çıkan bir olgu. BMW Group; motor teknolojisi ve aerodinamik konularının yanı sıra; havacılıkta ve motorsporlarında sıkça kullanılan bir malzeme olan karbonfiber kullanımına da ağırlık vererek tüketim değerlerini daha da iyileştirme

konusunda ciddi çalışmalar yapıyor. Hafif olmasıyla tüketime-menzile olumlu etkisi olan CFRP (Carbon fibre-reinforced plastics), alüminyumdan yüzde 30, çelikten ise yüzde 50 daha hafif. Yanmaya 400 C'ye kadar direnç gösterdiği ifade edilen bu kompozit malzeme çarpışmalardaki darbeyi daha iyi emiyor. Korozyon, asit ve çözücülere dirençli olmasıysa diğer bir avantajı.

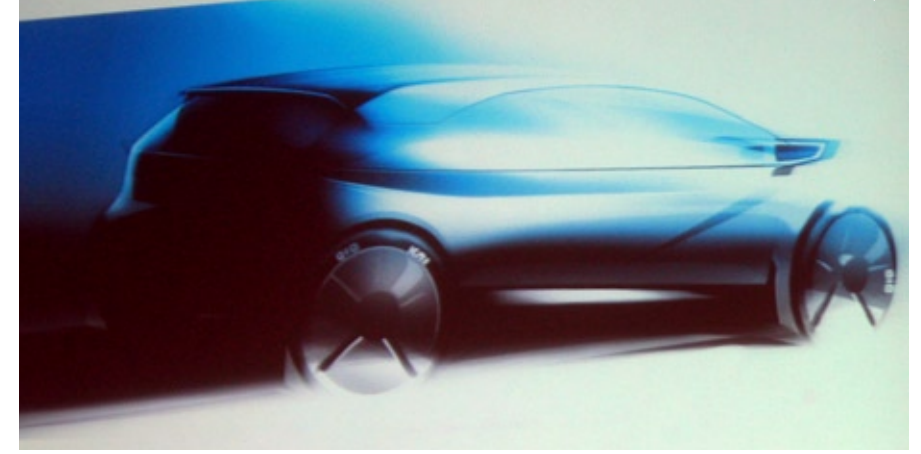
Karbon fiber gövdeli şehir otomobili 2013'te yollarda

BMW Group İnovasyon Günleri'nde, 2013'te BMW'nin bir alt markasına ait olarak yollara çıkacak Megacity Vehicle adlı kod isme sahip elektrikli otomobilin eskizlerini yerinde görme şansını yakaladık.

Yazı: Tarık Akagün Münih/Almanya - Fotoğraflar: BMW Medya

BMW Grubu elektrikli otomobil konusundaki çalışmalarının tüketiciye yansımalarını 2013 yılında yollara çıkması planlanan seri üretim elektrikli otomobil ile göreceğiz. BMW'nin bir alt markası altında (henüz bu alt marka açıklanmıyor) satılacak ve şimdilik Megacity Vehicle (MCV) olarak tanımlanan bu otomobil adından da anlaşılabilceği gibi büyük şehirlerdeki yaşam alışkanlıkları ve şartları göz önüne alınarak hazırlanıyor. Golf sınıfında yer alacak MCV'nin en önemli özelliği sadece elektrikli otomobil olması için tasarlanması. Yani elektrik-batarya dönüşümü yapılmış bir otomobil değil, amaca uygun tasarlanmış bir otomobil olacak. CFRP'den (Carbon fibre-reinforced plastics) mamul gövdeye sahip olacak MCV'nin gövdesi geleneksel malzemelerden üretilmiş otomobillere göre daha sağlam ve hafif olacak. Zaten şimdiden yapılan denemeler CFRP'den üretilmiş gövde örneklerinin sağlamlığı-

nı ortaya koymuş. Yandan ve önden yapılan çarpışma testlerinde yaşam kabini ve yaşam kabinin altındaki bataryalar zarar görmemiş. 4 kişilik, arkadan motorlu, lityum-iyon bataryalı olacak MCV; arkadan itişli olacak. 100 kW civarında bir güce sahip olacak otomobilin maksimum hızı açıklanmasa da BMW yetkilileri böyle bir otomobil için yaklaşık 150 km/s maksimum hızın yeterli olacağını öngörüyorlar.



Yüksek gerilim

MINI E adlı deneysel otomobilde kullanılan teknolojiler, 2013'te yollara çıkacak Megacity Vehicle'da da kullanılacak teknolojilerin hazırlanmasına öncülük etmesi nedeniyle önemli.

Yazı: Tarık Akagün Münih/Almanya - Fotoğraflar: BMW Medya

Elektrikli bir otomobil ne kadar çevik olabilir? Kullanımı ne kadar keyif verebilir? Bu soruların cevabını Münih'te kullandığım tamamen elektrikli MINI E'de buldum. Daha önce Chevrolet Volt prototip ve hidrojen yakıt hücreli Hyundai Tucson kullanmış olsam da, söz konusu otomobil bir MINI olunca bu konular özellikle öne çıkıyor. Zaten BMW Group Mühendisleri de elektrikli otomobil tecrübesinin keyifli olması gerektiğini belirtiyorlar.

Öncelikle MINI E'nin yaklaşık 600 adet üretilmiş deneysel bir otomobil olduğunu ve satılmadığını belirtelim. 2009'un ikinci yarısından itibaren ABD, Almanya ve İngiltere'deki müşterilere test için sunulan MINI E sayesinde, otomobilin gerçek hayattaki performansı ve güvenilirliği konusunda çok önemli veriler toplanıyor.

Dış görünüm olarak üzerindeki Pac-Man'i hatırlatan sarı renkli elektrik fişi çıkartmaları ve yazılarla ayrılan MINI E'nin çamurluğunda da aracın seri numarası yazıyor. Bu arada otomobilin yakıt kapığının altında dolum için priz olduğunu da belirtelim. 5088 hücreden oluşan 35kWh'lik 48 lityum-iyon bataryadan güç alan elektrik motoruna sahip MINI E'nin batarya grubunun 230V'lık, 50 amperlik akımda 2.4 saatte şarj olduğu ifade ediliyor. Bunun sonucundaysa ortalama 150 km'ye ulaşan bir menzil ediliyor (dikkatli kullanımla menzilin 240 km'yi bulduğu söyleniyor). Bu menzil geleneksel otomobillere göre son derece kısa olsa da, Almanya'da yapılan bir araştırmada BMW 116i kullanıcılarının günde ortalama 42 km, MINI Cooper kullanıcılarının ise 43.8 km yol yaptığı sonucuna ulaşılmış. Yani bu otomobilleri kullanan kişiler için menzil makul sayılabilir.





Bataryalar ve motor nerede?

Standart bir MINI'ye göre yaklaşık 350 kg daha ağır olan MINI'de bu ağırlık nedeniyle bir takım yapısal güçlendirmeler yapılmış ve süspansiyon sistemi de buna uygun olarak elden geçirilmiş. Otomobilin batarya grubu arka koltukların yerini alırken, elektrik motoru içten yanmalı motorun yerinde, yani ön tarafta.

Otomobilin iç mekanında arka koltukların iptal edilmesi dışındaki dikkate değer bir değişiklik gösterge grubunda. Direksiyonun arkasındaki göstergede bataryaların doluluk oranı gösterilirken, orta konsoldaki göstergeden hız ve kullanılan güçle ilgili bilgiler görülüyor.

Kullanım nasıl?

Sessiz ve derinden. Anahtarı yuvasına sokup start/stop düğmesine basınca otomobil çalışıyor ve elektrik motoru dev-



reye giriyor. Ama hiç ses çıkmadığı için otomobil çalışmıyor hissine kapılıyorsunuz. Vitesi D konumuna alıp ilerlediğimiz ilk anda otomobil hızlı mı düşüncesiyle gaz pedalına (bu otomobilde gaz-petrol olmadığı için güç pedalı da denilebilir) bastığımda otomobil hafif bir vızıltıyla ve etkileyici bir ivmeyle ileri atıldı. Sanki metrodaymış gibi bir his veren bu durum kesinlikle etkileyiciydi. 204 HP güç

ve 220 Nm güce sahip otomobilin 0-100 km/s hızlanması açıklanmasa da, bende yarattığı hissiyat hızlı hatchback kategorisinin biraz gerisinde bir değer (yani gayet hızlı) olduğu yönündeydi. Ara hızlanmalar ise rahatlıkla spor otomobil ligine girebilecek kadar etkileyici. Pedala basmanızla sessiz bir güç sizi ileri doğru çekiyor. Ayak gazdan çekildiğindeyse sanki hafifçe fren yapılıyor hissi oluşu-

*MINI E'NİN İÇ MEKANI,
DİĞER MINI'LERDEN ÇOK
FARKLI GÖZÜKMÜYOR.
DİREKSİYONUN
ARKASINDAKİ GÖSTERGEDE
BATARYANIN ŞARJ
OLDUĞUNU GÖRMEK
MÜMKÜN.*

*DİNAMİK BİR SÜRÜŞE SAHİP OLAN MINI E,
ÖZELLİKLE ARA HIZLANMALARDA ŞAŞIRTICI
DERECEDE BAŞARILI.*

yor. Bunun nedeniyse rejeneratif fren sisteminin çalışarak bataryaların şarjına katkıda bulunması. Bilindiği gibi rejeneratif sistemler günümüz hibrid otomobillerinde de kullanılıyor. Direksiyon tepkileri net olan MINI E'nin stabilitesi bize diğer kardeşlerinden biraz zayıf geldi. Ayrıca güçlü motor ön tekerleklerde" torque steer "denilen otomobilin kafasının hafifçe gezinmesine neden oluyor. Ama bunlar önemli değil, çünkü bu satış amaçlı olmayan deneysel bir otomobil.

Sonuç

Otomobil kullanmayı seviyoruz ve otomobil kullanabilmemiz için yaşama-ya ve dolayısıyla temiz havaya ihtiyacımız var! Yani otomobiller hem çevreci, hem de kullanımı zevkli olmalı.

2020 yılına kadar otomobillerden yayılan CO2'nin yüzde 30 oranında azaltılması hedefleniyor. Bu konuda çalışmalarını sürdüren BMW Group, üreteceği otomobillerin akselerasyon ve sürüş zevki gibi duygusal konularda eksiği olmaması için de özen gösteriyor ve bizim gördüğümüz kadarıyla MINI E'de bunları büyük ölçüde başarmış.



AİLENİN İLK SUV'U

Bugüne kadar, makul fiyatlı modelleriyle bütçesi kısıtlı ailelerin ilk sıfır kilometre otomobili olan Dacia, Duster modeliyle hem markanın hem de bu ailelerin ilk SUV'u oldu.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Renault çatısı altına girdiği günden bu yana çağ atlayan; sedan, hatchback, station, pick-up derken bir anda sürpriz bir şekilde (Haber ve ilk fotoğrafı ilk kez www.otomobil.com.tr sitemizde yayınlanmıştı) SUV segmentine giren Romen Dacia, reklam filminde “ezber bozan” olarak lanse edilen Duster modeliyle piyasaya “satın alınabilir SUV” kavramını getirdi. Bunun nedeni de 29.990 TL’den başlayan fiyatı elbette.

Cüsseli ama kıvrak

4315 mm uzunluğa, 1822 mm genişliğe ve 1695 mm yüksekliğe sahip olan Duster; yerden yüksek yapısı (205 mm), büyük farları ve büyük bagaj kapaklı heybetli arka tasarımıyla olduğundan büyük görünüyor. Oysa şehir içi kullanımında zorluk yaşatan boyutlara sahip değil (Dönme çapı 10,44 m). Öte

yandan, test aracımız 4x2 aktarma sistemine sahip olmasına karşın bu yerden yükseklik değeri (4x4’te 210 mm) ve 4x4 versiyonla aynı olan 30 derecelik yaklaşma, 36 derecelik uzaklaşma ve 23 derecelik rampa açılarıyla birçok safkan arazi aracından daha iddialı bir karosere sahip. 475 litrelik bagaja ulaşmak için tasarlanmış devasa bagaj kapağı, geniş ve yüksek açılarak hem kolay yükleme-

boşaltma yapmanızı sağlıyor hem de bu sırada kafanızı vurma riskiniz bulunmuyor. Bagaj hacmi, arka koltuk sırası öne katlanınca (düz bir zemin elde etmek için kafalıkları sökmeniz gerek) 1636 litreye kadar çıkıyor. Ön koltuğu, katlanabildiği kadar öne yatırırsanız (tam düz olmuyor), iç mekâna 2,65 metre uzunlukta eşya dahi yükleyebiliyorsunuz.

***YERDEN YÜKSEKLİĞİ 205
MM OLAN DUSTER’IN
YAKLAŞMA, UZAKLAŞMA
VE RAMPA AÇILARI BİRÇOK
SAFKAN ARAZİ ARACINDAN
DAHA BAŞARILI.***



SANDERO'DAN ALINAN İÇ MEKANDA, SES SİSTEMİ DİREKSİYONDAN KUMANDA EDİLEBİLİYOR.

İç mekân Sandero'dan tanıdık

Duster'ın iç mekanına girdiğinizde yabancılik çekmiyorsunuz. Ailenin sevimli hatchback modeli Sandero'dan alınmış olan tasarım, malzeme kalitesi düşük ama sorunsuz bir yapı sergiliyor. Orta konsoldaki cam açma kapama butonlarına ve sinyal kolundaki kornaya alışmanız kısa sürecektir. Ses sisteminin Duster'a özel olduğunu ve bünyesinde AUX girişini barındırdığını belirtmekte fayda var. Öte yandan, ses sisteminin direksiyon simidindeki birimden de kumanda edilebilmesini, Dacia modellerinde ilk kez görüyoruz. Renault'dan alınan sistem başarılı çalışıyor. Yine orta konsolda yer alan, ses sistemi kontrollerinin hemen altındaki kırmızı renkli emniyet kemeri ve yolcu havayastığı ikaz lambası da Sandero'da bulunmayan bir özellik. Test aracımızda, orta konsolun en alt kısmında bir boşluk göze çarpıyor. Aslında burada 4x4 kumandası yer alıyor, ama bizim test aracımız önden çekişli. Rahat okunan gösterge birimleri ve kolay kullanımlı kumanda butonlarından oluşan kokpit, eşya gözü ve bardaklık



TÜRKİYE’NİN EN YÜKSEK BİNASI OLAN SAPPHIRE’İN, GÖZÜ YÜKSEKLERDE OLAN DUSTER’İ FOTOĞRAFLAMAK İÇİN EN UYGUN YERLERDEN BİRİ OLDUĞUNU DÜŞÜNDÜK.

bakımından tatminlik. Yüksek konumlandırılmış sürücü koltuğu, trafiğe hâkim olmayı ve kendini güvende hissetmeyi de beraberinde getiriyor. Görüş açıları başarılı olsa da, bu cüssedeki bir araçta park sensörü olmasını beklerdik. 2673 mm dingil mesafesine sahip olan Duster, sürücü ve yolcularına, hem önde hem de arkada rahat diz, baş ve omuz mesafeleri sunuyor.

Benzinli motor 105 HP gücünde

Test aracımızda yer alan 1.6 16V benzinli motor, 105 HP güç ve 148 Nm tork üretiyor. Hemen belirtelim: Amortisörlü motor kaputu, Duster’ın kullanıcılarına yaptığı hoş bir sürpriz. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, düşük performansı ve yüksek hızlarda çıkardığı gürültü nedeniyle çok da başarılı değil. Otomobili 165 km/s maksimum hıza ulaştıran ve 0-100 km/s hızlanma süresi 11.5 saniye olan ünite, ortalama 7.5 lt/100 km yakıt tüketiyor. Benzer bir

performansa karşılık, daha az işletme gideri arzu edenlere, ilk satın alma sırasında 2700 TL daha fazla para ödeyerek 1.5 dCi motoru tercih etmelerini önerebiliriz.

Onun için her zemin düz yol

Duster’ın en başarılı olduğu konulardan biri süspansiyon konforu. Duster 4x2’de önde McPherson tip üçgen salıncaklı, arkada ise Logan MCV’den türetilmiş helezon yaylı H tipi arka aks (4x4’te McPherson tip çok kollu) yer alıyor. Bozuk yollardan, asfalt üstündeki kasislerden ve kum-çakıl gibi zeminlerden sanki düz asfaltmış edasıyla geçen Duster, bu özelliğiyle hem asfalt kalitesi değişken İstanbul gibi büyükşehirlerde hem de Anadolu’daki stabilize ve toprak yollarda sürücüsünü memnun edecektir. Elbette otomotiv mühendisliğinde bazı artılar, beraberinde bazı eksileri getiriyor. Duster, bu süspansiyon konforunun karşılığında, yerden yüksek yapısının da





4x2 VERSİYONUNDA BAGA J HACMİ 475 LİTRE. BU HACİM ARKA KOLTUKLAR ÖNE YATIRILINCA 1636 LİTREYE ÇIKIYOR. DUSTER 4x2, ARAZİDE SON DERECE BAŞARILI.

bir sonucu olarak, hızlı girilen virajlarda fazla zorlamaya gelmiyor. Deneyimli ellerde sorun teşkil etmeyen bu durum, yol tutuş konusunda Duster'ın fazla zorlanmaması gerektiğini ortaya koyuyor.

Hızlı giriş yaptı

Türkiye'de Nisan ayının ikinci yarısında satışa sunulan Duster, ilk bir buçuk ayda (Mayıs sonuna kadar) sürede 644 adet satılarak pazara beklendiği gibi

hızlı bir giriş yaptı. Bunun devamı da gelecektir. Nedeni ise fiyat-fayda oranında gizli. Otomobil severler, verilen paranın karşılığında tatmin edici bir araç sahibi olmanın yanı sıra Dacia'nın yurt geneline yayılmış servis ağından ve uygun fiyatlı yedek parçadan yararlanacaklarını da hesaba katacaklardır. Duster, ileriki aylarda kompakt SUV segmentinin liderliğini ele geçirirse hiç de şaşırtıcı bir gelişme olmaz.



Fotoğraf: Cüneyt Aykul

Dacia Duster 1.6 16V 105 HP Ambiance 4x2

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 5750 d/d
Maksimum tork:	148 Nm @ 3750 d/d
Maksimum hız:	165 km/s
0-100 km/s:	11.5 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4315 / 1822 / 1695 mm
	(tavan barı hariç 1625 mm)
Bagaj hacmi:	475-1636 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.7 / 6.4 / 7.5 lt/100 km
Ambiance donanımı baz fiyat:	32.100 TL (2 Temmuz 2010)

- + Fiyat, süspansiyon konforu, sağlamlık hissi, geniş iç mekân
- Performans, motor gürültüsü, malzeme kalitesi, donanım

www.e-otodergi.com

İLK ÖZEL SAYIMIZ YAYINDA!

36

marka

154

model

683

sayfa

TEST YILLIĞI 1

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz

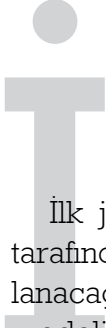
YEPYENİ BİR BAŞLANGIÇ

Bir dönemin SUV segmenti satış rekortmeni ve açık ara lideri olan Sorento, yeni jenerasyonu ile kariyerinde adeta yeni bir başlangıç yapıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





İlk jenerasyonu yaklaşık 17.000 kişi tarafından kullanılan Kia Sorento, hatırlanacağı gibi, bir dönemin aranan SUV modeliydi. Öyle ki, bir ara Kia'nın Türkiye distribütörü Çelik Motor talebe araç yetiştiremediği için, Sorento'nun az kullanılmış ikinci eli, 0 km fiyatına satılıyor-du. 2010'a geldiğimizde ise tablo çok farklı. Artık neredeyse her markanın bir SUV'u var. Kimi kompakt SUV, kimi crossover, kimi lüks SUV, kimi SAV olarak adlandırılıyor ama hepsinin vaadi aynı: Trafiğe yüksekten bakan, güven veren, büyük boyutlu, büyük bagajlı, sağlam görünümlü ve prestijli araç olmak. Artan rakip sayısı ve piyasadaki arz çeşitliliği nedeniyle yeni Sorento'nun işinin eskisi kadar kolay olmadığını daha en baştan söyleyelim ve bu yepyeni aracı incelemeye başlayalım.

Önü sportif, arkası hantal

Yeni Sorento, önden bakıldığında son derece ilgi çekici ve sportif bir tasarıma sahip. Radyatör ızgarası, farklı görünümüyle hemen göze çarpıyor. Ama

aracın arka kısmı için övgü dolu sözler söyleyemeyeceğiz: Köşeli çizgiler, dış boyutlara göre küçük kalmış arka cam ve devasa Amerikan SUV'larını anımsatan büyük stop lambaları, arkadan bakıldığında hantal bir görüntü oluşturuyor. Yeni Sorento, 4685 mm'lik uzunluğa (eskişine göre + 95 mm), 1885 mm genişliğe (+20 mm), 1755 mm yüksekliğe

(+25 mm) ve 2700 mm dingil mesafesine (-10 mm) sahip. Kia yetkilileri, azalan dingil mesafesine karşın, özellikle de koltuklardaki yenilik sayesinde, önde ve arkadaki diz mesafelerinin arttığını belirtiyorlar. Otomobilin bagaj hacmi 531 litre. Bu da eskişine göre 61 litrelik bir artışı ifade ediyor. Arka koltuklar öne yatırıldığında hem dümdüz bir zemin hem



***YENİ SORENTO ESKİSİNDEN
DAHA UZUN, DAHA
GENİŞ VE DAHA YÜKSEK
TASARLANMIŞ.***

de 1546 litrelik bir hacim elde ediliyor. Bagaj kapağındaki cam, maalesef artık kapaktan bağımsız olarak açılmıyor.

Geniş ve işlevsel bir iç mekân

Yeni Sorento'nun iç mekânında ilk dikkati çeken, eski Sorento'yla hiç alakasının olmaması. Dışı olduğu gibi, otomobilin içi de komple yeniden tasarlanmış. Ön konsolda sert plastik kullanılmış olması biraz keyif kaçırsa da; eşya gözü ve bardaklık bolluğu, genel anlamda ciddi bir ergonomi sorunu olmaması (Yol bilgisayarı butonu hariç! Butonu kullanmak için elinizi direksiyon simidinin içinden ileriye doğru uzatmanız gerekiyor), rahat okunan göstergeler ve kolay kullanımlı kumanda birimleri bunu telafi ediyor. USB ve AUX girişlerinin konumu da (vites kolunun hemen ilerisinde) tam olması gerektiği gibi. Hayli yükseğe yerleştirilmiş olan sürücü koltuğu, trafiğe yukarıdan bakmayı sevenleri memnun edecektir. Ama buna rağmen, dış boyutlara göre küçük kalan arka cam ve kalın C sütunu nedeniyle arka görüş kısıtlı. Hele bir de buna park sensörü bulunmaması da (anlaşılır gibi değil)



*ELEKTRONİK SÜRÜŞ
DESTEK SİSTEMLERİ
SOL TARAFTA. EŞYA
GÖZÜ SAYISI YETERLİ.*



YENİ SORENTO'NUN UZAKLAŞMA,
YAKINLAŞMA VE RAMPA AÇILARI
ESKİ SORENTO'DAN DAHA KÖTÜ.
AMA ZATEN BÜYÜK BİR ÇOĞUNLUK
ONU ASFALTTA KULLANACAK.





*YOL BİLGİSAYARINA
KUMANDA ETMEK İÇİN
KOLUNUZU DİREKSİYON
SİMİDİNİN ORTASINDAN
İLERİYE UZATMANIZ
GEREKİYOR.*



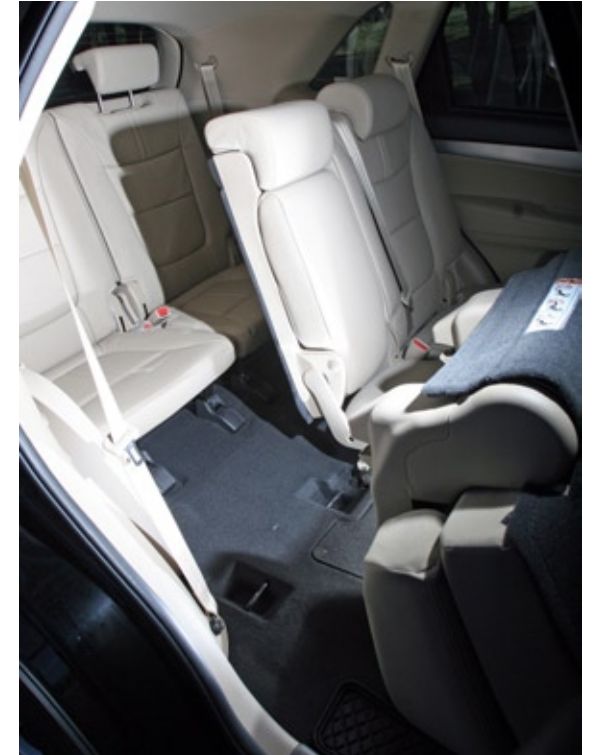
eklenince, geri geri gidilen durumlar ve park manevraları acemi sürücüler için kâbusa dönüşebilir. Öte yandan yeni Sorento, orta konsolda TV ekranı olmayışı ve ön koltukların kafalıklarında LCD ekran bulunmayışı nedeniyle hırsızları hüsranaya uğratacak. Çünkü her eski Sorento sahibinin, bu konuda birkaç kez zabıt tutturmuşluğu vardır (Eskiden bizim test aracımıza da hırsız girmişti).

Tek motor, şanzıman ve donanım

Kia, Sorento müşterilerine tek seçenek sunuyor. 2.2 litrelik turbodizel motor 197 HP güç ve 435 Nm tork üretiyor. Hatırlanacağı gibi eski Sorento'da daha büyük silindir hacimli (2.5 lt) ama daha güçsüz (170 HP – 392 Nm) bir motor yer alıyordu. Yeni motor, aracı 10 saniye-

de 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Yeni Sorento'nun maksimum hızı ise 190 km/s. Otomobilde kullanılan şanzıman da yeni. 6 kademeli otomatik şanzıman; motorla uyumlu çalışması, sarsıntısız vites geçişleri ve yokuşta geri kaydırmamasıyla göz dolduruyor. Eski şanzımandan farklı olarak, manuel vites değiştirmeye de imkan tanıyan yeni şanzıman, yakıt tüketiminde de iyileşme sağlamış. Yeni Sorento'nun 100 km'deki ortalama tüketimi 7.4 lt. Eskisinde bu rakam 8.5 lt/100 km'ydі. Yakıt tüketimindeki azalmada; hem yeni Sorento'nun eskisinden yaklaşık 300 kg daha hafif olmasının (1810 kg) hem de 40 km/s'nin üzerindeki hızlarda otomatik olarak iki tekerlektен çekişе düşmesinin payı var.

*7 KOLTUKLU
VERSİYONDA
ÜÇÜNCÜ SIRAYA
ULAŞMAK İÇİN
İKİNCİ SİRANIN
ORTASINDAKİ
KOLTUK PRATİK
BİR ŞEKİLDE ÖNE
KATLANIYOR.*



Artık daha “on-road”cu

Dünya genelinde birçok SUV'un sadece asfaltta kullanıldığı bilinen bir gerçek. Kia mühendisleri de bunun bilince davranmış olacaklar ki, yeni Sorento'da off-road'dan çok on-road özelliklere öncelik vermişler. Öyle ki, yeni Sorento'nun yaklaşma (25,1) ve uzaklaşma (23,1) açıları eskisinden daha düşük (Eski Sorento'da 28,4 ve 25,8 derecedi). Bu da arazi kullanımında daha az becerikli olduğu anlamına geliyor. Öte yandan, aracın süspansiyon sistemi de (önde McPherson, arkada çok noktadan bağlantılı), asfaltta daha konforlu olması amaçlanarak yenilenmiş.

Tüm bunlar, direksiyon simidinin arka-sol tarafına yerleştirilmiş olan elektronik sürüş destek sistemlerine ait butonların daha az kullanılacağı sonucunu doğuruyor. Sürüş özelliklerine gelecek olursak; yeni Sorento, yeni motor-şanzımanıyla cüssesine göre başarılı işlere imza atıyor. Hızlanma ve ara hızlanma performansı başarılı olan otomobilin fren dozlaması daha iyi olabilirdi. Direksiyon simidi beğenimizi kazandı. Ama en fazla dikkatimizi çeken, başarılı yol tutuş oldu. Yüksek yapısı ve büyük boyutlarına rağmen yeni Sorento, kendinden beklenenden fazlasını veriyor. Ama bunun bir sonucu olarak yüksek ve kısa kasislerden geçerken iç mekân fazlaca sarsılıyor.

5 ve 7 kişilik olarak satılıyor

Yeni Kia Sorento'da tek motor, şanzıman ve donanım seçeneği var. Ama aracı ister 5, ister 7 kişilik olarak satın alabiliyorsunuz. 5 kişilik versiyonun fiyatı 53.000 Euro + 1595 TL. 7 kişilik versiyon ise 900 Euro daha pahalı: 53.900 Euro + 1595 TL. Test aracımız 7 kişilik versiyondu ve 2 Temmuz tarihinde döviz kuruyla (1,9690) yaklaşık 107.724 TL ediyordu. Bu fiyat, eski Sorento'yu hatırlayınca (cazip fiyatıyla popüler olmuştu) biraz yüksek kalıyor.

Sorento'nun Hyundai'deki kuzeni olan, aynı motora ve 7 kişilik iç mekâna sahip yeni Santa Fe'nin fiyatı ise 113.500 TL. Yeni Sorento'nun, artan fiyatı ve değişen piyasa koşulları nedeniyle eskisinin başarısına ulaşması biraz zor görünüyor ama yine de sınıfının önde gelen seçeneklerinden biri olduğu kesin.

YENİ SORENTO'NUN KABA ARKA TASARIMI DEVASA AMERİKAN SUV'LARI ANDIRIYOR.

**Kia Sorento 2.2 lt 7 Koltuklu****Fabrika verileri**

Motor:	2199 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	197 HP @ 3800 d/d
Maksimum tork:	435 Nm @ 1800-2500 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	10.0 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4685 / 1885 / 1755 mm
Bagaj hacmi:	531-1546 lt
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	9.3 / 6.6 / 7.4 lt/100 km
Fiyat:	53.900 Euro + 1595 TL (3 Temmuz 2010)

- + İşlevsel ve geniş iç mekân, performans, şanzıman, bagaj
- Fiyat, sert plastik, park sensörü yok, yol bilgisayarı butonu

GERÇEK SAVASÇILAR



Her ikisi de kısa süre önce yenilenen efsane arazi araçlarını gerek asfaltta, gerekse arazi şartlarında karşı karşıya getirerek hangisinin pahalı fiyat etiketlerini daha çok hak ettiğini bulmaya çalıştık.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar : Gürkan Çağlar



Efsane olmak kolay değil. Bunu başaranlar her zaman akılda kalırlar ve birer kahraman haline gelirler. Tıpkı bu sayfalarda görülen Land Rover Discovery 4 TDV6 ve Toyota Land Cruiser 3.0 D-4D gibi. Bu araçların her ikisi de günümüzün sadece asfaltta kullanılan SUV'lara nazire yaparcasına gerçek birer anıt gibiler ve zorlu koşullara her zaman hazırlar. Bunun yanında günümüzün rahatlık beklentilerini karşılayacak modern konfor donanımlarına da sahipler.

Karşılaştırmaya katılan araçlardan Discovery 4'ün 2.7 litre 190 HP (76.396 Euro) ve 3.0 litre 245 HP'lık turbodizel motor (3.0 TDV6 SE: 92.680 Euro – 3.0 TDV6 HSE: 102.452 Euro) seçenekleri sunulurken, Land Cruiser Prado 173 HP'lık 3.0 litrelik tek motor seçeneğine sahip (106.000 Euro + 2445 TL). Discovery 4, karşılaştırmamıza fiyat ve motor silindir hacmi gibi kriterler nedeniyle 3.0 litrelik motor seçeneğiyle dahil oldu.

*BOZUK YOLLARDA
İLERLEMEK HER İKİ
OTOMOBİLDE DE BÜYÜK
BİR ZEVK.*



Tasarım-iç mekan

Göz yanılması deyşi bu karşılaştırmaya katılan iki araç için söylenmiş olsa gerek. Çünkü her ikisi de eski versiyonlarından devrıldıkları tasarım çizgisini aynen devam ettiren otomobillerden sade fakat şık çizgilere sahip olan Discovery 4, daha kaslı çizgilere sahip Prado'dan daha ufakmış gibi duruyor. Ama gerçekler öyle değil. Çünkü Discovery 4, Prado'dan 78 mm daha uzun, 137 mm daha geniş ve dingil mesafesi de 95 mm daha fazla.

Otomobillerin iç mekanları da kendilerine özgü çizgide. Discovery 4'ün iç mekanı Prado'dan daha kaliteli ve elit bir his veriyor. Alüminyum kaplamalar, piyano boyası ve deri kaplı ön konsol bunda büyük pay sahibi. Prado'da kullanılan alüminyum kaplamalar Discovery 4'ün yanında daha ucuz bir görünüme sahip. Bazı kişiler bir arazi aracında bunların önemi var mı diye düşünecek olsalar da, fiyatı 100.000 Euro'nun üzerinde olan bir 4x4'ten kaliteli iç mekan beklemekten doğal bir şey olamaz. Bu-





nunla birlikte Prado'da ciddi ergonomik kusurlar da mevcut. Mesela müzik sisteminin kumandası çok aşağıda ve süspansiyon yükseklik-sertlik ayar kumandaları resmen direksiyonun arkasına gizlenmiş. Önceki versiyon Prado'larda bu kumandalar vites konsolunda yer alıyordu ve kullanımları çok daha kolaydı. Açıkçası bu kumandaları oraya saklayan Toyota mühendisinin aklından ne geçiyordu ki eskiden kolay ulaşılabilen yerde olan kumandaların yerini değiştirme ihtiyacı hissetti, merak etmemek elde değil. Neyse bunları bir kenara bırakalım ve arka koltuklara geçelim.

Arka koltuklarda diz mesafesi konusunda benzer olan otomobillerden Discovery 4; daha fazla baş mesafesi sunsa da, Prado'nun arkasında da uzun boylu kişiler gayet rahat edeceklerdir. Üstelik arka koltuk yolcularına yönelik olarak düşünülmüş tavandaki 9 inçlik ekrana sahip eğlence sisteminin keyfini sürerek. Bu noktada Prado'nun standart olarak 7 kişilik geldiğini, Discovery 4'teyse üçüncü koltuk sırasının opsiyonel olduğunu belirtelim.

Motor-şanzıman

Her iki araçta da benzer silindir hac-

mine sahip motorlar bulunsa da aralarında dağlar kadar fark var. Prado'da 2982 cc'lik dört silindirli turbodizel bir motor bulunuyor. 5 ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş 173 HP güç üreten bu motorun maksimum torkuysa 1600-2800 d/d aralığında 410 Nm. Çift turbo kullanarak fark yaratan Discovery 4'ün 2993 cc'lik 6 silindirli motoruysa 245 HP güç ve 600 Nm torka sahip. Bu durum sürüş esnasında hemen fark ediliyor ve Discovery 4, 343 kg daha ağır olmasına rağmen Prado'ya göre daha yüksek performans sunabiliyor. Discovery 4'ün motoru akustik yönden de daha başarılı.

*LAND CRUISER PRADO,
RAKİBİNDEN DAHA
BÜYÜK GÖRÜNMESİNE
RAĞMEN BU ASLINDA
BİR GÖZ YANILMASI.
ÇÜNKÜ FABRİKA
VERİLERİNE GÖRE
DISCOVERY 4 DAHA
BÜYÜK.*



*DISCOVERY 4'ÜN ARAZI
AÇILARI DAHA İYİ.
YAKLAŞMA AÇISI, 36.2,
UZAKLAŞMA AÇISI
29.6, RAMPA AÇISI
27.3 DERECE. ZEMİN
YÜKSEKLİĞİ ARAZI
MODUNDA 310 MM.*

Yani hem daha sessiz, hem de çıkardığı sesler kulağa daha melodik geliyor. Her ikisi de son derece yumuşak geçişlere sahip, manuel kullanıma olanak veren şanzımanlardan Discovery 4'ün şanzımanı 6 ileri oranlı.

Sürüş özellikleri

Daha geleneksel bir yapıda olan Prado'da merdiven tip şasi tercih edilirken, Discovery'de monokok gövdeye yer verilmiş. Gerçek arazi araçlarının merdiven şasili olma kuralını Discovery 3 ile bozan Land Rover, otomobillerde ter-



cih edilen monokok gövde uygulamasını araziye de başarılı bir şekilde taşımıştı. Ama biz önce önce asfalt kullanımdan başlayalım, sonra araziye geçelim. Yenilenen Prado, eskisine göre asfaltta daha başarılı olsa da, Discovery 4 karşısında yapacağı fazla bir şey yok. Discovery'e göre daha sallantılı bir sürüş karakterine sahip Prado, frenleme esnasında da öne doğru dalma yaparak sürücüsüne biraz tedirginlik veriyor. Prado kullanım sırasında Discovery'ye göre tarih öncesi kalmış gibi bir hisse sahip. Yol tutuş konusundaysa her iki araç da fazla

*ARAZİ AÇILARI
KONUSUNDA
DISCOVERY 4'ÜN
GERİSİNDE OLAN
PRADO'NUN YAKLAŞMA
AÇISI 32, UZAKLAŞMA
AÇISI 22, RAMPA AÇISI
24 DERECE. ZEMİN
YÜKSEKLİĞİ 220 MM.*



DISCOVERY 4, ASFALT ÜZERİNDE PRADO'YA GÖRE ÇOK DAHA KONFORLU BİR KULLANIMA SAHİP.

iddialı değil, her iki otomobilde virajlarda fazlaca yana yatıyor. Prado'da amortisörlerin sertliği konfor, normal ve spor olmak üzere üç farklı şekilde ayarlanabiliyor. Ama amortisörler bu konumda bile yeterince sert değil ve virajlarda yana yatmalar söz konusu. Sertlik ayarı sunulmayan Discovery 4'deyse yükseklik ayarı bulunuyor. Prado'nun yükseklik ayarı sadece arka tarafı yükseltme özelliğine sahip.

Bu iki iri araç kendilerinden beklenmeyen derecede başarılı ön görüş açılarına sahip. Prado'da standart olarak sunulan kamera sistemi çok isabetli bir uygulama olmuş. Çünkü bu sistem sayesinde hem şehiriçinde, hem de arazide aracın etrafını görebilmek mümkün.

Asfaltı bırakıp, araziye girdiğimizdeyse her iki araç da kendilerini kesinlikle daha mutlu hissediyor. Ama Prado

asfalttaki başarısızlığının acısını burada az da olsa çıkartabiliyor. Taşlı ve engelbeli yolları rakibine göre daha az hissettiren Prado, kırılmaz bir his veriyor. Burada Discovery 4'de çok başarılı ama Prado'nun da hakkını vermemiz lazım. Prado'nun bu atağına Discovery 4 yaklaşma, uzaklaşma ve rampa açıları gibi konularda yanıt veriyor. (Yaklaşma açısı: Discovery 36.2-Prado 32 derece, uzaklaşma açısı: Discovery 29.6-Pra-

do 22 derece, rampa açısı: Discovery 27.3- Prado 24 derece, zemin yüksekliği: Discovery 310 mm-Prado 220 mm) Prado'nun burnunu veya altını sürterek geçtiği yerlerden, Discovery 4 hiçbir temas olmadan geçebiliyor. Prado'nun altının sürtmelere karşı özel olarak tasarlandığını belirten Toyota; aracın altını düz tasarlayarak, aracın gövdesi tepe üstlerinde engele sürtse bile, düz taban tasarımının Prado'nun rahatça kayması-



DISCOVERY 4, PİYANO BOYASI KAPLAMALARI VE MAT ALÜMİNYUM DETAYLARIYLA ÇEKİCİ BİR GÖRÜNÜME SAHİP. İÇ MEKAN ERGONOMİK.

PRADO'NUN ARKA KOLTUK YOLCULARI RENKLİ EKRANA SAHİP EĞLENCE SİSTEMİNDEN FAYDALANABİLİR. ÇEVRE KAMERASI STANDART DONANIMLAR ARASINDA.

na olanak vererek takılma riskini azalttığını belirtiyor.

Discovery 3 ilk çıktığı dönemde Terrain Responce sistemiyle büyük sükse yapmıştı. Değişken zemin kontrol sistemi olarak tanımlanabilecek bu özellik, Discovery 4'te optimize edilerek etkinliği artırılmış. Sürücünün tek yapması

gereken, orta konsol üzerindeki dairesel kumandayı çevirerek beş zemin ayarından, yani; genel sürüş programı, kaygan zemin koşulları (çim, çakıl, kar) ve üç özel off-road modu (çamur, dere yatağı, kum, kaya tırmanışı) arasından birini seçmek. Böylece Terrain Response ile aracın-sürüş yüksekliği, motor torku, eğim iniş kontrolü, elektronik çekiş kon-





HER İKİ OTOMOBİLDE DE GEREK ÖN, GEREKSE ARKA YOLCULAR İÇİN FAZLASIYLA ALAN MEVCUT. ÜÇÜNCÜ KOLTUK SIRASI PRADO'NUN STANDART DONANIMINDA, DISCOVERY 4'TE İSE OPSİYONEL.

trolü ve vites ayarları da dahil, gelişmiş elektronik kontrollerini ve çekiş desteklerini kendiliğinden otomatik olarak belirleyerek farklı zeminlerde rahat bir kullanım sunuyor. Yenilenen Prado'da Discovery'nin Terrain Responce sisteminden esinlenerek ortaya çıkartılmış Multi Terrain Select sistemi de benzer

mantıkla çalışıyor. Bu sistemin kumandası direksiyon simidinin sol tarafındaki (kamerayı çalıştıran düğme de bu bölgede) düğmelerle yapılıyor ve zemin seçimini (çamur-kum, çakıl, tümsek ve kayalık) gösterge tablosunun ortasındaki küçük dijital ekrandan görmek mümkün. Bunun dışında Prado arazi kullanı-

mında standart arka diferansiyel kilidi ve "crawl control" adlı hız yönetim sistemiyle (bu sistemde aracın hızı 1-5 km/s arasında ayarlanarak sabit hızla gidilmesi gereken kayalık parkurlarda kolaylık sağlıyor) güçlü silahlara sahip. Arka diferansiyel kilidi için Discovery'de 1700 Euro ek ödeme yapmak gerekiyor. Arka

diferansiyel kilidi olmayan Discovery 4, Prado'nun yaptığı her şeyi yaptı, tırmandığı her yere tırmandı. Ama ekstrem durumlarda biraz daha zorlanıyormuş hissi verdi, ama asla pes etmedi ve engellerin üstesinden geldi. Hatta arazi açılarındaki avantajıyla gövdesini daha az sürttü.



Sonuç

Her iki otomobil de benzer amaçlar için üretilmiş olsalar da tıpkı renkleri gibi (siyah ve beyaz) zıt karakterlere sahipler. Discovery 4 daha elit, daha kaliteli iç mekana sahip olmasının yanı sıra, daha konforlu, daha güçlü ve bunları daha uygun bir fiyata sunuyor (bu segmentte fiyat birinci öncelik olmasa da). Prado ise sağlamlık hissi konusunda önde. Sonuç olarak bakıldığında Discovery 4 3.0 TDV6 parasının karşılığını daha çok vermesiyle ipi önde göğüsleyen taraf oluyor.

Discovery 4 3.0 TDV6 HSE

Land Cruiser Prado 3.0 D-4D

Fabrika verileri

Motor:	2993 cc, V6, dizel, çift turbo	2982 cc, 4 silindir, turbodizel
Maks. güç:	245 HP @ 4000 d/d	173 HP @ 3400 d/d
Maks. tork:	600 Nm @ 2000 d/d	410 Nm @ 1600/2800 d/d
Maks. hız:	180 km/s	175 km/s
0-100 km/s:	9.6 sn	11.7 sn
Boyutlar:	4838 / 2022 / 1870 mm	4760 / 1885 / 1880 mm
Boş ağırlık:	2583 kg	2240 kg
Bagaj hacmi:	1260-2476 lt	621-1934 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.)	11.2 / 8.3 / 9.3 lt/100 km	10.4 / 8.1 / 6.7 lt/100 km
Fiyat:	102.452 Euro	106.000 Euro + 2445 TL

Kalite hissi, motor, arazi açıları +

Sağlamlık hissi, donanım +

Kullanışsız açılan çift parça bagaj -

Motor gücü, sarsıntılı sürüş, bagaj kapağı -

İDDİASINI ARTTIRDI

Makyajlanan Toyota Corolla, Türkiye’de rekabetin en yoğun olduğu segmentlerden biri olan kompakt sedan sınıfında artık daha da iddialı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



T

Toyota Corolla, Türkiye’de en fazla talep gören iki segmentten biri olan C segmentinde yer alıyor (Diğeri B sınıfı). Sedan karosere sahip olması, Corolla’yı daha da çetin bir rekabetin içine atıyor. Bu rekabette Renault Fluence, Ford Focus ve Fiat Linea gibi ciddi rakipler var. Öyle ki, 2010’un ilk 5 ayında Corolla 3696 adet satarak 4’üncü sırada yer alırken; Fluence 7038 adetlik satışla 1’inci, Focus

Sedan 5460 adetlik satışla 2’nci, Linea ise 5281 adetlik satışla 3’üncü konumda yer alıyor. Geride bıraktığımız 2009 toplamında ise Fluence’nın eski jenerasyonu olan Megane Sedan 17.052 adetle yılı lider kapatmıştı. Onu 14.069 adetle Corolla, 13.512 adetle Focus Sedan ve 10.066 adetle Linea izlemişlerdi (Tüm veriler ODD raporlarından alınmıştır).



Makyaj hem dışta hem içte

Makyajlanarak tazelenen Corolla, bu operasyon kapsamında hem dış tasarım hem de iç mekân olarak yenilendi. Boyutları ve bagaj hacmi (450 lt) değişmeyen otomobil, önden bakıldığında yeni radyatör ızgarası ve köşelere yerleştirilmiş sis farlarıyla dikkat çekiyor. Dış dikiz aynalarına entegre edilen ekstra sinyaller de yeni özelliklerden. Otomobile arkadan bakıldığında ise, yeni stopları beğenen ve beğenmeyenler olduğu gözlemleniyor. Beğenmeyenlerin genel hissiyatı, krom renkli iki büyük yuvarlak birime sahip yeni stopların fazla "tuningci işi" olduğu. Ama elbette bu görüşe katılmayanlar da var. Otomobilin bagaj kapağının açılma mekanizmasında da bir yenilik bulunuyor: İsterseniz, bagaj kapağını kontak anahtarındaki butona basarak da açabiliyorsunuz.

Yeni direksiyon simidi başarılı

Makyajlı Corolla'nın iç mekânına girdiğinizde tanıdık bir ortamla ve daha önceki Corolla'daki gösterge birimleri ve kumandalarla karşılaşıyorsunuz. Ama yeni direksiyon simidi hemen gözünüze



İÇ MEKANDA EN BÜYÜK DEĞİŞİKLİK YENİ DİREKSİYON SİMİDİ. KOKPİT, ÖN KONSOLDAKİ SERT PLASTİK HARİCİNDE GENEL ANLAMDA BAŞARILI. USB VE AUX GİRİŞLERİ, VİTES KOLUNUN İLERİSİNDEKİ KAPAKLI GÖZÜN İÇİNE YERLEŞTİRİLMİŞ.





çarpmıyor. Tasarım olarak hoşumuza giden yeni direksiyon simidi, hem ele oturma hem de direkt tepki verme bakımından başarılı. Yeni optitron göstergeler, hem gündüz hem de gece kullanımında kolay okunmasının yanı sıra gözü de yormuyor. Koyu gri ve gri-bej seçenekleri sunan yeni döşemeler, Corolla'nın iç mekânındaki diğer yenilikler. Otomobilin iç mekânı, ön konsoldaki sert plastik malzeme haricinde, son derece ergonomik ve işlevsel. İrili-ufaklı eşya gözleri, bardaklıklar ve çift torpido, kalabalık ailelerin kullanımına uygun. El freni kolunun hemen ilerisindeki kapaklı gözde yer alan USB ve AUX girişleri fonksiyonelliği artırıyor. Geri görüş kamerasının iç dikiz aynasında yer alan renkli ekranı ise, park etmeyi hem güvenli hem de

eğlenceli kılıyor. 2600 mm dingil mesafesine sahip olan otomobilin arka koltuklarındaki diz, baş ve omuz mesafeleri, çok geniş olmasa da yeterli.

1.6 motor 124 HP gücünde

Test aracımızda 1.6 motor ve ona eşlik eden 4 kademeli otomatik şanzıman bulunuyor. 1.6 litrelik Dual VVT-i benzinli motor, 124 HP güç ve 157 Nm tork üretiyor. Bu motorun otomatik şanzımanla 0-100 km/s hızlanma performansı 11.9 saniye, maksimum hızı ise 185 km/s. Şanzımanın 4 kademeli oluşu, yakıt tüketimine olumsuz olarak yansıyor: Corolla, 100 km mesafede ortalama 7.2 litre benzin tüketiyor. Ancak şanzıman; sarsıntısız vites geçişleri ve yokuşlarda geri kaydırmamasıyla bizden olumlu puan alı-

GERİ GÖRÜŞ KAMERASI, GÖRÜNTÜYÜ AYNAYA VERİYOR. OPTITRON GÖSTERGELER YENİLENMİŞ. COROLLA'DA BİRÇOK EŞYA GÖZÜ MEVCUT.

MAKYAJLA BİRLİKTE DİŞ DİKİZ AYNALARINA SİNYAL LAMBASI ENTEGRE EDİLMİŞ.





MAKYAJLA BİRLİKTE STOP LAMBALARI YENİDEN TASARLANMIŞ.

yor. Corolla'nın süspansiyon sistemi, yol tutuştan çok konfor odaklı geliştirilmiş. Ancak çok fazla zorlanmayınca tehlikeli bir durum yaratmayacak kadar da sert. Euro NCAP çarpışma testinden 5 yıldızla çıkmış olan otomobil, kolay dozlanan fren sistemiyle de kısa mesafede ve güvenli bir şekilde durdurulabiliyor.

Fiyatı 35.500-50.950 TL arasında

Makyajlı Corolla, Türkiye'de 1.33 lt benzinli (99 HP-128 Nm), 1.6 lt benzinli

(124 HP-157 Nm) ve 1.4 D-4D dizel (90 HP-205 Nm) motor seçeneklerine sahip. "Comfrot", "Comfort Extra" ve "Elegant" adlı donanımların yanı sıra 6 ileri manuel ve 4 kademeli otomatik şanzıman seçenekleri sunan otomobilin baz fiyatı 35.500 TL (1.33 Comfort). En pahalı Corolla ise 50.950 TL etiketli 1.4 D-4D M/M Elegant. Bu sayfalarda gördüğünüz otomobile sahip olmak içinse 47.100 TL'yi gözden çıkarmak gerekiyor.

MAKYAJLI COROLLA'NIN BOYUTLARI ESKİ MODELLE AYNI.



Toyota Corolla 1.6 VVT-i A/T Elegant

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	4 kademeli otomatik
Maksimum güç:	124 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	157 Nm @ 5200 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4545 / 1760 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	450 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.3 / 6.0 / 7.2 lt/100 km
Fiyat:	47.100 TL (1 Temmuz 2010)

- + Yeni direksiyon simidi, otomatik konforu, işlevsellik
- Yakıt tüketimi, sert plastik ön konsol

TASARIMININ HAKKINI VERİYOR

Renault Megane Coupe, ürün gamına yeni katılan 130 HP gücünde 1.4 turbo benzinli motoruyla, artık sportif tasarımının yanına yüksek performansı da ekledi.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni jenerasyonu, tasarım anlamında tüm karoser seçeneklerinde (hatchback, coupe, Sport Tourer ve CC) büyük beğeniyle karşılanan Megane ailesi, küçük hacimden büyük güç üreten turbo benzinli motora kavuştu. Renault mühendisleri tarafından yeni geliştirilen bu motoru, ilk kez ailenin haşarı çocuğu Megane Coupe'de kullanma fırsatımız oldu. İşte bu yeni motor sayesinde, sportif tasarımının hakkını daha iyi vermeye başlayan Megane Coupe 1.4T.

Ailenin haşarı çocuğu

Megane ailesinin şimdilik (RS'i beklerken) en sportifi olan Coupe, tüm bakışları üstüne çeken akıcı bir tasarıma sahip. Arka tarafa gidildikçe iyice alçalan tavan çizgisi, onun -5 kapılı bir hatchback olmasına karşın- coupe olarak adlandırılmasına yol açıyor. Gerçekten de onun 3'üncü kapısını göz önünde bulunduran kimse yok: O sanki 2 kapılı! 5 kapılı hatchback kardeşine göre alçaltılmış ağırlık merkezi ve sertleştirilmiş süspansiyon sistemi, bugünlere kadar, sanki bu yeni motora hazırlık yapmış gibi bekliyordu. İşte şimdi taşlar yerine oturdu.

Kaliteli iç mekân göz dolduruyor

Daha önceki testlerimizde de belirtmiştik: Yeni Megane ailesinde, bugüne kadar hiçbir jenerasyonda olmadığı kadar kaliteli bir iç mekâna yer verilmiş. Gerek malzeme kalitesi gerekse işçilik övgüyü hak ediyor. Test aracımız olan Coupe 1.4T Impresor'un çok zengin bir donanımına sahip olduğunu da ekleyelim.



İç mekânda eleştirilecek konulardan biri, özellikle ses sistemi kumanda birimlerinin küçük tasarlanmış ve bir hayli aşağıya konumlandırılmış olması. Bu da kullanım sırasında gözlerinizi yoldan ayırmamanız sonucunu doğuruyor (Sisteme direksiyon simidinin arkasındaki butonlardan kumanda etmek en mantıklısı). Coupe tarzı tasarımın handikapı olarak ise, arka

*OTOMOBİLİN İÇ MEKANI,
KALİTELİ MALZEME VE
İŞÇİLİĞE SAHİP.*



*EGZÖZ ÇIKIŞI GİBİ
GÖRÜNEN PARÇA ASLINDA
DEKORATİF. STOPLAR ŞIK.*

görüşün kısıtlı olması göze çarpıyor. Bu tasarımın bir diğer olumsuz yanı ise, arkada oturan kişilerin dışarıyı gözlemesinin son derece küçük camlardan bakarak gerçekleşmesi. Ama tüm bunlar, otomobilin verdiği sportif his karşısında hemen unutulacak cinsten.

1.4 litreden 130 HP güç

Megane Coupe 1.4T, sürücüsüne 1397 cc'den maksimum 130 HP güç ve 190 Nm güç sunan yeni bir motor. Megane Coupe; 5 kapılı hatchback ve station

karoserli Sport Tourer modellerine de yerleştirilen bu ünite sayesinde, 0-100 km/s deparını 9.6 saniyede tamamlıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 205 km/s. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motorun 100 km'de ortalama yakıt tüketimi ise 6.6 litre. Kısacası bu yeni motor, sunduğu yüksek sayılabilecek bir performansın yanı sıra Türkiye'de düşük vergi dilimine girme avantajına da sahip (en azından 1.5 dCi ve 1.6 16V ile aynı vergi dilimi).

250 HP'lik Megane RS'e ısınma turu

Megane Coupe 1.4T ile yaptığımız test sürüşünde, otomobilin kayda değer derecede başarılı ilk hızlanma, ara hızlanma, frenleme ve yol tutuş performansı sergilediğini gördük. Ama elbette, Renault mühendisleri, daha yüksek performans bekleyenler için 250 HP güç ve 340 Nm tork üreten 2.0 litre turbo motorlu RS'i hazırlamış durumdalar. Megane RS, 0'dan 100 km/s hıza 6.1 saniyede çıkacak. Ama hiç kuşkusuz, kısa bir süre



sonra satışa sunulacak olan bu otomobilin fiyatı, 44.450 TL baz fiyatlı Coupe 1.4T'den çok daha fazla olacaktır. 2.0 litrelik motorun daha yüksek olan yıllık Motorlu Taşıtlar Vergisi de cabası.

İki donanım, makul fiyatlar

Megane Coupe 1.4T, Türkiye'de "Color Edition" ve "Impressor" adlı iki donanımla satışta. Color Edition'ın fiyatı 44.450 TL, bu sayfalarda gördüğünüz Impressor'un etiketinde ise 47.700 TL yazıyor. Bu rakamlar, otomobilin 1.6 16V versiyonunun 43.600 TL baz fiyata sahip olduğu düşünülürse son derece makul denebilir. Öte yandan, özellikle Impressor, zengin donanımıyla dikkat çekiyor.



Renault Megane Coupe 1.4T 130 HP Impressor

Fabrika verileri

Motor: 1397 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 130 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork: 190 Nm @ 2250 d/d
Maksimum hız: 205 km/s
0-100 km/s: 9.6 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4295 / 1808 / 1423 mm
Bagaj hacmi: 344-1024 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.8 / 5.3 / 6.6 lt/100 km
Fiyat: 47.700 TL (2 Temmuz 2010)

- + Tasarım, motor, performans, iç mekân kalitesi, donanım
- Küçük kumandalar, arka koltukta yan görüş, arka görüş



1.4T'YE SIKI RAKİP: SCIROCCO 1.4 TSI

Renault Megane Coupe 1.4T'nin sürüş izlenimini okudunuz. Şimdi sıra, onun en sıkı rakibinden kısaca bahsetmeye geldi. Bakalım, efsanevi Scirocco'yu yeniden diriltiren Volkswagen bu konuda neler diyor?

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Renault Megane Coupe 1.4T kulvarında yalnız değil. En sıkı rakibi Volkswagen Scirocco ile amansız bir mücadele girişti bile. Elbette Opel Astra GTC'yi de unutmuş değiliz (Bu otomobille gerçekleştirdiğim keyifli İstanbul-Selanik yolculuğu hâlâ hatırimda). Ama o artık yeni jenerasyonunu bekliyor ve o zaman gelene kadar bir nevi inzivaya çekilmiş durumda.

Efsane yeniden doğdu

Volkswagen, milyonların sevgilisi Scirocco modeline hayat vererek çok iyi bir işe imza attı. Hem Scirocco severler sevindi hem de marka, ihtiyaç duyulan bir segmente adım atmış oldu. Şık ve çekici tasarımıyla tüm gözleri mıknaş gibi üs-

tüne çeken Scirocco, 4256 mm uzunluğa (Megane Coupe'den 39 mm daha kısa), 1810 mm genişliğe (Megane Coupe'den 2 mm daha geniş) ve 1404 mm yüksekliğe (Megane Coupe'den 19 mm daha alçak) bir karosere sahip. Scirocco, bagaj hacmi konusunda ise 292 litreyle, 344 litrelik bagajı bulunan rakibinin gerisinde kalıyor. İki otomobilin de dış tasarımı son derece sportif ve albenili. Bu nedenle bu öznel konuda yorum yapmayı siz değerli okuyucularımıza bırakıyorum.

İç mekânda Megane Coupe önde

Megane Coupe'nin kokpitini detaylı olarak anlatmıştık. Yüksek kalite algısı Scirocco'da da var. Ama belirtmek gerekir ki, Scirocco'nun iç mekânı daha



basık ve dar. Bunda daha alçak tasarlanmış olan tavanın da etkisi var elbette. Scirocco, kokpit tasarımı konusunda da biraz yaşlı gözüküyor. Ama sürücü ve yolcularına herhangi bir ergonomik problem yaşatmadığı da kesin. Gösterge birimleri net ve anlaşılır şekilde tasarlanmış. Kumanda birimleri de kolay kullanımlı. Yeterli sayıda eşya gözü de var. Öte yandan, Scirocco'da, Megane Coupe'den farklı olarak arka sırada iki kişilik yer var ve bu yerleşim şekli çok daha mantıklı. Sonuçta; arka koltuk sırasına üç yetişkin oturmaya çalışıp sığamayacağına (Megane Coupe'deki durum), iki kişi rahat bir şekilde oturabiliyor.

VW iki alternatif sunuyor

Motor konusuna gelince, Volkswagen'in bu konuda bir değil iki seçenek sunduğunu görüyoruz. Megane Coupe'de 1.4T motor, otomobilseverlere sadece 130 HP'lik tek bir güç çıkışı sunarken, Volkswagen Scirocco'daki 1.4 TSI motordan 122 HP ve 160 HP (fotoğraflardaki otomobil) olmak üzere iki farklı güç elde edilmiş. Son sayfadaki teknik tabloda iki seçeneğin de özellik ve fiyatlarını inceleyebilirsiniz, ama 130 HP'lik Megane Coupe'ye direkt rakip olan motor, 122 HP güç ve 200 Nm tork üreten ünite. Bu motor, rakibinden 8 HP daha güçsüz ama 10 Nm daha fazla tork üretiyor. Maksimum hızda rakibinden 5

km/s daha yavaş olan Scirocco (200 km/s), 0-100 km/s hızlanma konusunda da 9.7 saniyelik değerle rakibinin 0.1 saniye gerisinde kalıyor. Rakibi gibi 6 ileri manuel şanzımana sahip olan otomobil, Megane Coupe 1.4T'den ortalamada 0.2 lt/100 km daha az yakıt tüketiyor (6.4 lt).

Sürüş sert ve keyifli

Scirocco'nun sürüş özellikleri Megane Coupe'den daha sert. Bu da daha başarılı yol tutuş ve daha sportif his anlamına geliyor. Öte yandan yüksek hızlarda daha güvenli bir yapı sergiliyor. Ama kabul etmek gerekir ki, bu otomobilleri



*SCIROCCO'NUN İÇ MEKANI
KALİTELİ AMA ESKİ
GÖRÜNÜMLÜ.*



*SPORTİF KOLTUKLAR
VÜCUDU SARIYOR. ARKADA
İKİ YETİŞKİN İÇİN İKİ
BAĞIMSIZ KOLTUK VAR.*



günlük hayatta pistte kullanmıyoruz. O nedenle Megane Coupe 1.4T'nin günlük kullanıma daha uygun olduğunu söylemek yanlış olmaz. Alt kısmı düz tasarlanmış direksiyon simidi sportif sürüşü destekliyor. Tepkileri direkt ve hızlı olan sistem, uyumlu çalışan motor-şanzıman ikilisiyle birleşince, ortaya keyif dolu bir sürüş çıkartıyor.

Baz fiyatı 26.200 Euro + 744 TL

Scirocco'nun 1.4 TSI motor seçenek-

leri 26.200 Euro + 744 TL'den (122 HP manuel) başlayıp 29.900 Euro + 744 TL'ye (160 HP tiptronic DSG) kadar uzanıyor. Megane Coupe 1.4T'ye denk gelen 122 HP gücünde manuel şanzımanlı versiyonun bugünkü kurdan (1,9690) fiyatı 52.362 TL yapıyor ki, bu fiyat 47.700 TL'lik zengin donanımlı Megane Coupe 1.4T'den yaklaşık 4660 TL daha pahalı. Karar otomobilseverlerin!

SCIROCCO 1.4 TSI, MEGANE COUPE 1.3T'DEN BİRAZ DAHA PAHALI. AMA ELBETTE TEK ÖLÇÜT FİYAT DEĞİL.

Volkswagen Scirocco 1.4 TSI

Fabrika verileri

Motor:	1390 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli	1390 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel	6 ileri manuel
Maksimum güç:	122 HP @ 5000 d/d	160 HP @ 5800 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1500-4000 d/d	240 Nm @ 1500-4500 d/d
Maksimum hız:	200 km/s	218 km/s
0-100 km/s:	9.7 sn	8.0 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4256 / 1810 / 1404 mm	4256 / 1810 / 1404 mm
Bagaj hacmi:	292 lt	292 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.4 / 5.3 / 6.4 lt/100 km	8.7 / 5.4 / 6.6 lt/100 km
Fiyat (2 Temmuz 2010):	26.200 Euro + 744 TL	28.000 Euro + 744 TL

- + Dış tasarım, motor, performans, yol tutuş
- Dar ve basık iç mekân, eski tasarımlı kokpit





BU OTOMOBİLLERDEN
HANGİSİNİ SATIN ALIRSANIZ
ALIN, PİŞMAN OLMAZSINIZ.

S60'TAN UCUZ S80

İsveçli üretici Volvo, S80 modelinde 1.6 litrelik dizel motor seçeneği sunmaya başlayınca, hem marka içinde hem de rakiplerine karşı bütün dengeleri alt üst etti. S80 1.6D DRIVE'ın fiyatı, inanması güç ama S60'ın baz fiyatından daha düşük.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Hayır, hayır, bu işte Çinlilerin parmağı yok! Ford Volvo'yu, Çinli üretici Geely'ye sattı satmasına ama, S40'ın ardından S80'e de yerleştirilen 1.6 litrelik dizel motor Ford ile PSA modellerinden aşına olduğumuz eski bir ünite. Sadece S80 modeline yerleştirilmiş olması yeni bir gelişme. S80 1.6D DRIVE'ı teste almadan önce "Bu motor bu otomobili taşıyor mı?" gibi belki de herkesin üzerinde konuştuğu soru benim de kafamda vardı. Peki, bu sorunun cevabı ne? Öğrenmek için yazıyı okumalısınız.

S80 D5'i test etmiştik

Kısa bir süre önce, S80'in 2.4 litrelik turbodizel motora sahip D5 modelini test etmiş ve hem e-otodergi'nin Nisan 2010 tarihli 22'nci sayısında hem de e-otodergi Test Yıllığı 1'de yayınlamıştık. 205 HP güç ve 420 Nm torka sahip olan bu model, lüks iç mekânının yanı sıra yüksek performans da sunuyordu. Fiyatı ise 61.797 Euro'dan başlıyordu.

Şimdi ise, bu fiyatın üçte ikisinden daha düşük bir fiyata satılan 1.6D DRIVE ile karşı karşıyayız. Dış tasarım tamamen aynı, arka sağ taraftaki "DRIVE" logosu olmasa bu S80'in 1.6 litrelik bir motora sahip olduğunu anlayamazsınız. Peki, kokpite girince diğer S80'lerden farklı mı? Hayır. Aynı üst düzey malzeme ve işçilik kalitesi bu versiyonda da mevcut.

VOLVO S80, UZUN KAROSERİ, ŞIK TASARIMI VE SUNDUĞU PRESTİJLE TAM BİR MAKAM OTOMOBİLİ.





*KALİTELİ İÇ MEKANDA
BİR VOLVO KLASİĞİ: ORTA
KONSOLUN ARKASINDA
EŞYA GÖZÜ.*

O halde incelememiz gereken konular; fiyat, performans, sürüş özellikleri ve yakıt tüketimi.

Fiyat 38.106 Euro'dan başlıyor

Yanlış duymadınız. BMW 5 Serisi rakibi Volvo S80 için ödemeniz gereken miktar sadece 38.106 Euro. Bu fiyat, markanın bir alt segmentteki modeli S60'nın baz fiyatından (40.099 Euro) bile daha dü-

şük. Peki, yine bir premium marka olan Audi'de bu paraya hangi modeli satın alabilirsiniz? Audi A3 Spotback 1.8 TFSI S tronic'in fiyatı 39.976 Euro. Ya BMW'de? 320d'nin fiyatı 41.587 Euro. Mercedes-Benz'de ruhsatına sahip olabileceğiniz otomobil ise B 180 CDI (42.480 Euro). Evet, kısacası. Bu fiyat, rakip markalarda bir, hatta iki segment aşağısında bir otomobili satın alabiliyorsunuz.

Motor özellikleri nasıl?

1.6 litrelik turbodizel motor 109 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. Sadece 5 ileri manuel şanzımanla satılan S80 1.6D DRIVe'nin maksimum hızı 190 km/s, 0-100 km/s hızlanma performansı ise 12.4 saniye. Otomobilin en fazla öne çıkan özellikleri ise yakıt tüketimi emisyon konularında: Ortalama yakıt tüketimi 4.5 lt/100 km, karbondioksit salınımı ise 119



*BLIS KAMERASI, KÖR
NOKTA SORUNUNU
ORTADAN KALDIRIYOR.*



*SÜRÜCÜ KOLTUĞUNDA
EN İYİ SÜRÜŞ
POZİSYONUNU
BULMAK KOLAY. ARKA
KOLTUKLAR KONFORLU.*



g/km olarak belirtiliyor. Bizim şehiriçi ve şehirdışı karışımında, ama yoğunlukla şehiriçi trafiğinde kullandığımız test aracımızın yol bilgisayarı 6.3 lt/100 km'lik tüketim saptadı.

Motor 1630 kg'yi taşıyor mu?

S80 1.6D DRIVE'nin boş ağırlığı 1630 kg. Sürücü de eklenince 1700 kg'yi geçiyor. Kağıt üstündeki verileri baz alarak ön yargılı yaklaştığım araç, performansı ile beni şaşırttı. Küçük motor, kendisini kalış anında hissettirse de (12.4 saniyelik 0-100 km/s bunu kanıtlıyor), sonrasında herhangi bir sorun yaratmıyor. Özellikle de yüksek ve sabit hızlarda, 1.6 litrelik bir motormuş hissi de yaşatmıyor. Hatta torku iyi kullandığınızda, sık sık vites

değiştirmeye bile gerek kalmadan keyifli bir sürüş gerçekleştirebiliyorsunuz. 190 km/s maksimum hız da bence fazlasıyla yeterli. Sonuçta hız sınırlamasının olmadığı ve herkesin kurallara uyduğu (önünüze birinin atlama olasılığı çok düşük ve sol şeridi işgal eden kamyon yok) Alman otobanlarına sahip değiliz. Şanzımanın manuel olması, bu tür bir makam aracında sürücüyü üzecek olsa da, hem performans hem de yakıt tüketimi bakımından faydalı.

Tutumlu patronlar için biçilmiş kaftan

Volvo S80 1.6D DRIVE, sunduklarına ve yer aldığı sınıfa göre çok düşük kalan fiyatı, düşük yakıt tüketimi ve düşük ver-



gi dilimine girmesi nedeniyle premium markalar arasında bir adım öne çıkan bir model. Bu modelin sunduğu kaliteli iç mekan özellikleri ve prestij, bu konuda beklentileri yüksek olan ama cebinde 60.000 Euro'su bulunmayan patronları cezbedecektir.

***SAG ARKA TARAFTAKI
DRIVe LOGOSU, BU S80'DE
1.6 LİTRELİK MOTOR
OLDUĞUNU ELE VERİYOR.***

Volvo S80 1.6D DRIVe

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	109 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	12.4 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4851 / 1861 / 1493 mm
Bagaj hacmi:	480 lt
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	5.4 / 4.0 / 4.5 lt/100 km
Baz fiyat:	38.106 Euro (1 Temmuz 2010)

➕ Fiyat, tüketim, düşük vergi dilimi

➖ İlk kalkışta sağır motor

KÜÇÜK SİLAH

Bu sayfalarda gördüğünüz otomobil, her ne kadar aynı ismi taşısa da, Amerikan üretimi bir tabanca değil. Ama o da bir nevi silah: Mitsubishi'nin küçük sınıftaki silahı!

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



3880 MM'LİK UZUNLUK, ŞEHİR İÇİNDE PRATİK KULLANIMI BERABERİNDE GETİRİYOR.

Kalabalık şehirlerin ilacı olan küçük dış boyutlu otomobillerden biri de Mitsubishi Colt. 3880 mm'lik uzunluğu, onu dar sokaklarda bile zahmetsizce kullanılabilen, park sorunu ise şehirlerde sıkça kullanılan devasa SUV'lardan çok daha az olan bir otomobil yapıyor. Bunun yanı sıra eskisine göre çok daha modern bir tasarıma sahip olan test aracımız, Allshift adı verilen 6 kademeli otomatikleştirilmiş manuel şanzımanı ile da "şehirli" imajını tamamlıyor.

Şehirde boyut avantajı

Colt'un küçük dış boyutları, onu şehir içinde pratik bir otomobil yaparken; yüksek tavan, iç mekânda yeterli baş mesafesi sağlıyor. Ön koltuklarda herhangi bir sorun bulunmazken, arka koltuklardaki diz mesafesinin sınırlı olduğunu belirtelim. Öte yandan arka koltukta üç yetişkin yanyana oturduğunda da omuzların birbirine değmesi kaçınılmaz. Otomobilin küçük bagaj hacmi, eğer iki kişi seyahat ediyorsanız, arka koltuklar 60/40 oranında öne katlanarak arttırılabiliyor.





*SADE İÇ MEKANDA
SERT PLASTİK
KULLANILMIŞ.
ARKA
KOLTUKLAR, DIŞ
BOYUTLARDAN
BEKLENDİĞİ GİBİ
KISITLI ALANA
SAHİP.*



Sade ve ergonomik

Colt'un kokpitinde az sayıda gösterge ve kumanda birimine yer verilmiş. Ergonomi açısından herhangi bir sorun bulunmuyor. Yuvarlak tasarımlı ve rahat okunan gösterge birimlerinin orta kısmında yer alan yol bilgisayarı kullanışlı. İrili ufaklı, kapaklı-kapaksız eşya gözü ve bardaklıklar işlevselliği artırıyor. Ancak kokpitte malzeme olarak, birçok Japon

otomobilinde olduğu gibi sert plastiğin tercih edildiğini de vurgulamakta fayda var.

1.3 lt'den 95 HP güç

Test arcımızın 1.3 litrelik motoru, turboya sahip olmamasına karşın 95 HP güç üretiliyor. Maksimum torku 125 Nm olan benzinli ünite, otomatikleştirilmiş manuel şanzımana sahip. Marka tarafından Al-

lshift olarak adlandırılan 6 kademeli bu şanzıman; vites seçiminde zaman zaman kararsız kalması, yokuşlarda geri kaydırması ve sarsıntılı vites değiştirmesi nedeniyle olumsuz puanlar alıyor. Bizce yapmanız gereken, vitesleri vites kolu ile ileri-geri iterek kendiniz seçmeniz. Keşke direksiyon simidinde bu işe yarayan kolcuklar olsaydı. Öte yandan, sürüş sırasında sıkıntı yaratan şanzımanın tek

olumlu özelliği, manuel şanzımanlı versiyondan daha az yakıt tüketmesi.

Sert süspansiyon zıplattıyor

Dar ve yüksek bir otomobilin tehlikeli sürüş özelliklerine sahip olmaması için elektronik sürüş destek sistemlerinden yarım almalı ve sert süspansiyon sistemi tercih edilmelidir. Mitsubishi de bunu yapmış. Ancak sert süspansiyonun bir

sonucu olarak, özellikle de Türkiye'nin bozuk yollarında zıplayarak ilerlemek de kaçınılmaz oluyor. Bu rahatsızlık karşılığında aracın sürüş özelliklerinin güvenli kılındığını bilmek, bu olumsuzluğu göz ardı etmenizi sağlıyor.

Kampanyalı fiyatı 29.700 TL

Türkiye'de Temsa Global tarafından satılan Mitsubishi Colt, şu an kampanyada ve fiyatı 34.162 TL'den 29.700 TL'ye düşürülmüş durumda. Ancak bu fiyat bile, küçük sınıfta yer alan bir otomobil için oldukça yüksek kalıyor.

Mitsubishi Colt 1.3 Invite AT 5 Kapı

Fabrika verileri

Motor: 1332 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman: 6 kademeli otomatik
Maksimum güç: 95 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork: 125 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız: 180 km/s
0-100 km/s: 12.0 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 3880 / 1695 / 1550 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 7.5 / 5.0 / 5.8 lt/100 km
Fiyat: 29.700 TL (1 Temmuz 2010)

- + Motor, yakıt tüketimi, eşya gözü ve bardaklıklar
- Fiyat, malzeme kalitesi, şanzıman



Yaş oldu 2

Adetten olduğu üzere şu an okuduğunuz dergimizin ikinci yaşı münasebetiyle motorsporlarını bu aylık kenara bırakarak duygularımı köşemde yazmak istedim. Dile kolay, 24 ayı bir solukta geride bırakmışız bile. Daha önce iki dergide birlikte çalıştığımız sevgili dostlarımız Emre Anamur ve bir otomobil gurusu Tarık Akagün ile 2 sene önce yola çıkmıştık. O günün ardından her sayımızda kalitemizi yükselterek bugünlere kadar gelmeyi başardık. Bu süre zarfında siz okurlardan yüz yüze konuşmalarımızda ve sanal ortamlarda sürekli gelen övgü dolu sözler, bizi sürekli iyiye doğru motive etti. Bu edindiğimiz yüksek motivasyon ile sizlere sunduğumuz sayılarımızla ikinci senemizi yine Türkiye'nin en çok okunan aylık otomobil dergisi olarak tamamlamanın haklı gururunu yaşıyoruz.

İki sene boyunca kimi zaman önümüze engeller çıksa da, kendi bildiğimiz doğru yoldan ve duruşumuzdan asla taviz vermedik. Sevgili Emre ve Tarık otomobil dünyasındaki gelişmeleri ve sürüş izlenimlerini sizlere her zaman objektif ve tarafsız bir şekilde sundular. Buradan yine ekibimizin perde arkasındaki gizli kahramanı sayfa tasarımcımız sev-

gili Suat Köksal'ı da kutlamak istiyorum. Kendisinin ilk sayımızdan bu yana yaptığı başarılı tasarımlar dergimizin beğenilmesindeki en önemli unsurlardan biriydi. Kendi açımdan ülkemizdeki ve dünyadaki motorsporu aktivitelerini de kendi açımdan geniş bir şekilde sayfalarımızda yer vermeye çalıştım. Şahsım adına motorsporlarını takip eden dostlarımdan sanal ortamlarda ve yüz yüze aldığım övgü dolu sözlerden dolayı buradan hepsine bir kez daha teşekkür etmek istiyorum. Şu an okuduğunuz e-otodergi ülkemizin en çok okunan olduğu kadar motorsporlarına da en geniş şekilde yer veren aylık otomobil dergisidir.

Üçüncü yaşımıza doğru yol alırken, sizlere daha kaliteli fotoğraflar ve haberler sunacağımızdan hiç şüpheleniz olmasın. Sizlerin desteği ve ekibimizin uzun yıllara dayanan deneyimli ve objektif haberciliği ile nice yeni yaşlarda birlikte olmak dileğiyle...

Sevgiyle kalın.

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Le Mans'da podyuma üç Audi birden çıktı

Audi, R15 TDI ile ilk üç sırayı aldığı Le Mans'a damgasını vurdu. Dokuzuncu kez efsanevi Le Mans 24 Saat yarışlarını kazanan Audi, böylelikle Fransa'nın bu dayanıklılık klasiğinin şeref listesinde Ferrari ile durumunu eşitlemiş oldu.

Audi, dünyanın en önemli motorsporları organizasyonlarından kabul edilen ve teknolojinin yanı sıra, gücün ve dayanıklılığın da ön plana çıktığı Le Mans 24 Saat yarışlarında, ilk üç sırayı alarak rekor bir zafere imza attı. Verimlilik ve güvenilirliğin belirleyici etkenler olduğu Le Mans yarışında, her iki özelliğe sahip otomobiller geliştirme konusunda ünlü olan Audi, zirvedeki yerini aldı. Audi Sport Team Joest'ün üç Audi R15 TDI otomobili, tüm mesafe boyunca teknik sorun yaşamadan yarışı tamamladı ve tüm zamanların en hızlı Le Mans yarışının ardından ilk üç sırayı aldı. Audi böylece, 2000, 2002 ve 2004 yıllarından sonra dördüncü kez Le Mans'da birincilik-ikincilik-üçüncülük zaferini elde etmeyi başardı.

'Kırılamaz' denilen rekor da kırıldı

Timo Bernhard (Almanya), Romain Dumas (Fransa) ve Mike Rockenfeller (Almanya) ile zafer kazanan Audi R15 TDI, 24 saatte toplam 397 tur tamamladı. Kat edilen 5410 kilometre

mesafe ile üçlü, 1971 yılında Dr. Helmut Marko ve Gijs van Lennep'in Porsche 917 ile kaydettiği ve "kırılamaz" diye düşünülen rekoru kırdı. Timo Bernhard, Romain Dumas ve Mike Rockenfeller ekibi tarihî rekora giden yolda zafere ulaştılar. İkinci sırayı Marcel Fässler, André Lotterer ve Benoît Treluyer ekibi aldı. 2008 şampiyonları, Dindo Capello, Tom Kristensen ve Allan McNish yarışın başlarında iyi konuma sahipti. Ancak Le Mans'ın rekor sahibi şampiyonu Tom Kristensen'in pistte spin atması neticesinde zaman kaybetti ve üçüncü olarak podyuma çıktılar.



Valencia'daki olaylı yarış Vettel'in

Red Bull takımından Mark Webber'in yürekleri ağızlarına getiren kazası ve güvenlik aracı kuralını ihlal eden pilotların ceza almasıyla değişen klasmanın damgasını vurduğu Avrupa GP'sini Sebastian Vettel kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Zor bir hafta sonu geçiren Lewis Hamilton, güvenlik aracı ihlalinden dolayı pite giriş çıkış cezası olsa da ikinci sırada yarışı noktaladı.



Jenson Button takım arkadaşı Hamilton'ın ardından üçüncü sırayı elde etti.

26 Haziran Cumartesi günü yapılan sıralama turlarında en iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda start almayı başaran Sebastian Vettel, ertesi gün yapılan yarışı da baştan sona önde götürerek bu sezon ikinci zaferine ulaştı. Yarışta verilen start ile birlikte ilk viraja Vettel'in ardından son iki yarışın galibi Lewis Hamilton, Mark Webber'i geride bıraktı. Daha sonra Alman rakibini geçmek için yakın markaj altına alan İngiliz pilot, Vettel'in aracına hafifçe dokundu. Fakat bu temasın ardından iki pilotun aracında önemli bir hasar

meydana getirmede. 10. turda bu sezon sezonun en heyecan veren kazası meydana geldi. Red Bull'dan Mark Webber, yakın takibe aldığı Heikki Kovalainen'in sağ arka lastiğine çarptı ve Avustralyalı pilotun aracı havalanarak takla attı. Virajın sağındaki duvara çarpan Webber'in aracı yolun karşı tarafına geçerek büyük bir hızla lastik bariyerlere çarparak durabildi. Yarışı takip edenlerin yüreklerini ağzına getiren kazanın ardından Webber aracından kendi imkanlarıyla çıkarken, ilk bilgilere göre bu ciddi ka-

zadan yara almadan kurtulduğu öğrenildi. Bu sırada güvenlik aracı piste girdi. Bu periyodun ardından Ferrari takımından Fernando Alonso, telsizden takımına Lewis Hamilton'un güvenlik aracı kurallarına aykırı davrandığını söyledi. Bu durumu yarış komiserleri değerlendirme altına aldı ve Hamilton 27. turda pitten geçme cezası için pite girdi ve pozisyonunu kaybetmeden Kamui Kobayaşi'nin önünde piste geri döndü. Hamilton'un bir anlamda ipini çeken Fernando Alonso yarış hakemlerinin verdiği karardan

memnun kalmazken tepkisini ekibine telsizden "Hamilton nerede? İkinci sırada!" diyerek gösterdi. Yarış mühendisi Andrea Stella ise pilotunun bu isyanına "Bu gerçekten adil değil fakat biz kendi işimize bakalım" diyerek cevap verdi.

9 pilot zaman cezası aldı ve sonuçlar değişti

Olaylı geçen hafta sonunda yarışın ardından Sebastian Vettel rahat bir şekilde zafere ulaşırken, FIA daha sonra yapılan incelemeler sonucunda 9 pilotun güven-



Rubens Barrichello dördüncü olarak bu sezon en iyi derecesini gerçekleştirdi.



Polonyalı Kubica Renault takımına beşincilik hediye etti.



Mark Webber'in Kovalainen'in sağ arka tekerine çarpıp havalandığı an

lik aracı kurallarını ihlal ettiğinden dolayı kendilerine 5 saniye zaman cezası verildiğini açıkladı. Jenson Button, Rubens Barrichello, Nico Hulkenberg, Robert Kubica, Vitaly Petrov, Adrian Sutil, Sebastian Buemi, Pedro de la Rosa ve Vitantonio Liuzzi ceza alan pilotlar oldular. Yenilenen klasman sonucunda Vettel'in ardından McLaren pilotları Hamilton ve Button podyumda ikinci ve üçüncü sırada yer alırlarken, dördüncülüğü elde eden Rubens Barrichello bu sezon en iyi derecesini gerçekleştirdi.

Sebastian Vettel: "Webber iyi olduğu için mutluyum"

Yarışta zafere ulaşan Sebastian Vettel yaptığı açıklamada "Bugün en önemli şey Mark'ın o kazaya rağmen iyi olmasıydı. Bu araçların artık çok güvenli olduğunu,

ancak hala risk bulunduğunu gösteriyor. Genele bakılırsa Mark'ın iyi olması en önemli konuydu. Bazı insanlar F1'in araçlar nedeniyle 30 yıl öncesine göre heyecanının azaldığını düşünüyor. Ama o günlerde araçlar hızla bazı küçük olayların nasıl bir felakete dönüşebileceğini unutuyorlar." açıklamasını yaparken, kazanın baş aktörü Mark Webber ise en büyük korkuyu aracı havadayken yaşadığını söyledi. "Havadayken çarpma ihtimali olan köprüler veya başka birşeyden endişe ettim. Büyük bir kaza olduğunu ve o an yapabileceğim hiçbir şey olmadığını biliyordum." şeklinde konuşan Webber, "Fakat aşağıda pist dışında geniş bir alan olduğunun da farkındaydım, bu iyiydi. Ayrıca Techpro'ya değil de lastik duvarına çarptığım için de şanslıydım" şeklinde konuştu.



Mercedes'den Nico Rosberg ilk 10'a giren son sürücü oldu.



Fernando Alonso bir süre Hamilton ile uğraşsa da zirveden uzak kaldı.

F1 Avrupa GP'si Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	....Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	1h40:29.571
2.	....Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	+5.042
3.	....Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+7.658
4.	....Rubens BARRICHELLO	Williams-Cosworth	+20.627
5.	....Robert KUBICA	Renault	+22.122
6.	....Adrian SUTIL	Force India-Mercedes	+25.168
7.	....Kamui KOBAYASHI	Sauber-Ferrari	+30.965
8.	....Fernando ALONSO	Ferrari	+32.875
9.	....Sebastien BUEMI	Toro Rosso-Ferrari	+36.297
10.	....Nico ROSBERG	Mercedes	+44.336

McLaren Kanada'da şov yaptı

McLaren takımı pilotları Lewis Hamilton ve Jenson Button Türkiye'nin ardından Kanada GP'sini de ilk iki sırada tamamlamayı başardı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Jenson Button Türkiye'nin ardından Kanada'da da takım arkadaşı Hamilton'ın gerisinde kaldı.



Fernando Alonso uzun bir aradan sonra ilk üçe girmeyi başardı.



Red Bull'un Alman pilotu Sebastian Vettel bu kez zirve çekişmesinden uzak kaldı.

MCLAREN TAKIMININ İNGİLİZ PİLOTLARI LEWIS HAMILTON VE JENSON BUTTON BU SEZON GÖSTERDİKLERİ PERFORMANSLA ZİRVE İÇİN BİR HAYLİ İDDİALİ

Bu sezon oldukça başarılı bir performans sergileyen McLaren takımının İngiliz pilotları Lewis Hamilton ve Jenson Button, ülkemizde gerçekleşen yarıştan sonra Kanada'da da ilk iki sırayı elde ederek bu başarılarının tesadüf olmadığını ispatladı. Ferrari'nin İspanyol pilotu Fernando Alonso ise podyumun üçüncü basamağına çıkarak takımının bu konuda ilk yarıştan beri süre gelen özlemini gidermeyi başardı.

Yarıştan bir gün önce yapılan sıralama turlarında hafta sonuna antrenman turlarından beri oldukça hızlı başlayan Lewis Hamilton, bitime doğru attığı son turla en iyi zamanı yaparak pole pozisyonu kazandı. Sezon başından beri sıralama turlarında gösterdikleri performans ile adeta grid'in ilk cebini domine eden Red Bull pilotları Sebastian Vettel ve Mark Webber 2. ve 3. sıralarda yer aldılar. 13 Haziran Pazar günü Gilles

Villeneuve Pisti'nde düzenlenen yarışta iyi bir start alan Vettel öne geçse de bu uzun sürmedi ve Lewis Hamilton liderliği ele geçirdi. Bu iki pilotun arkasında ise Jenson Button ve Mark Webber yer alıyordu. Bridgestone'un yarış için getirdiği yumuşak lastikler pistte istenilen performans sergileyemeyerek pilotları oldukça zor duruma düşürdü. Yarışın ortasına kadar rakipleriyle olduğu kadar lastikleri ile mücadele etmek zorunda

kalan pilotlar, daha sonra sert lastiklere geçmek zorunda kaldılar. Bir ara Hamilton ve Alonso'nun pite girmesiyle liderliği ele geçiren Mark Webber, 49. turda McLaren'ın İngiliz pilotuna geçilerek liderliği kaybetti. Yarışın sonuna kadar bu konumunu sürdüren Lewis Hamilton, bu sezon arka arkaya ikinci zaferini Kanada'da kazanmayı başardı. Button ve Alonso'nun ardından Vettel ve Webber dördüncü ve beşinci sıralarda yer aldı.



Mark Webber takım arkadaşı Vettel'in 1,5 saniye gerisinde yarışı beşinci sırada noktalandı.



Mercedes'in genç pilotu Nico Rosberg'in podyum özlemi bu yarışta da sona eremedi.



Robert Kubica son turlarda Rosberg'i zorlasa da damalı bayrağın altından yedinci olarak geçti.

lar. Bu sezon halen gelişim sürecinde olan Mercedes takımının genç pilotu Nico Rosberg altıncı sırayı elde ederken, Robert Kubica ve Sebastien Buemi de yedinci ve sekizinci sırada yarışı tamamladılar. Yarıştaki en hızlı turu 1:16.972'lik derecesiyle Renault takımından Robert Kubica gerçekleştirdi.

Hamilton: "Bizim için mükemmel hafta sonu oldu"

Bu sezon ikinci kez zafere ulaşan Lewis Hamilton yarış sonrası düzenlenen basın toplantısında "Muazzam bir hafta sonuydu. Gerçekten mükemmeldi. Çarşamba

günü buraya geldim ve o andan itibaren her şey yolunda gitti. Çok sayıda İngiliz buradaydı ve onlardan çok büyük destek aldım. Onları görmek gerçekten çok güzel. Takım mükemmel bir iş çıkardı. En güçlü olduğumuz yarışlardan biriydi. Bu tam olarak istediğimiz şey. Çok mutluyum ve takımla gurur duyuyorum. Red Bull takımı ile farkı kapatmak için elimizden gelen her şeyi yapıyoruz. Daha fazla downforce gerektiren pistlerde yine önde olabilirler fakat onlara daha yakın olduğumuzdan hiç şüphem yok." şeklinde konuştu.

F1 Kanada GP'si Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	.....Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	1h33:53.456
2.	.....Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+2.254
3.	.....Fernando ALONSO	Ferrari	+9.214
4.	.....Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	+37.817
5.	.....Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+39.291
6.	.....Nico ROSBERG	Mercedes	+56.084
7.	.....Robert KUBICA	Renault	+57.300
8.	.....Sebastien BUEMI	Toro Rosso-Ferrari	+1 tur
9.	.....Antonio LIUZZI	Force India-Mercedes	+1 tur
10.	.....Adrian SUTIL	Force India-Mercedes	+1 tur

Loix evinde kazandı

Kısa adı IRC olan Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nın altıncı yarışı Ypres Rallisi'ni ev sahibi Belçikalı pilot Freddy Loix kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Belçika'nın dar ve uzun asfalt etaplarında düzenlenen Ypres Rallisi'nde yarışın ilk günü Freddy Loix ve Kris Meeke arasında amansız bir mücadele izlendi. Skoda Fabia Super 2000'in yenilenen Evo2 versiyonu ile yarışan Freddy Loix, ilk günü İngiliz rakibinin 5,8 saniye önünde lider olarak tamamladı. Fakat ertesi gün ikinci etapta kris Meeke'in taklası ile zafer ibresi bir anda Loix'in üzerine döndü ve 39 yaşındaki yerel kahraman pilot evindeki yarışı kazanmayı başardı. Şampiyonada lider durumda bulunan Finli Juho Hanninen'in ilk gün yarış dışı kalması ile galibiyet için daha da iştahlanan Kris Meeke, bir anlamda aşırı hırslının kurbanı olarak takla attı ve Ypres'den puansız ayrıldı. İngiliz pilot daha sonra kendisine uzatılan mikrofonlara "Yol notundan dolayı takla attım. Benim hatamdı. Bu kadar kompetisyonun olduğu yarışta bu tarz hataların olması doğal" açıklamasını yaptı. Kalan etaplarda dikkatli ve riskten uzak bir tempo tutturarak Freddy Loix, takım arkadaşı Jan Kopecky'nin önünde zirvenin sahibi olurken, Belçikalı genç pilot Therry Neuville de Peugeot 207 S2000 otomobiliyle podyumun son basamağının sahibi olmayı başardı. Bu yarışın ardından şampiyona genel klasmanında Juho Hanninen ile Jan Kopecky



22 yaşındaki genç Thierry Neuville, üçüncü olarak kariyerinin en iyi sonucunu aldı.

Jan Kopecky ikinci olarak şampiyonada iddiasını devam ettirdi.

Ülkemizi rallide temsil eden Burcu Çetinkaya kaza yaparak yarış dışı kaldı.

arasındaki fark 3 puana indi. Hanninen'in 42 puanla liderliği sürerken, kendisini takım arkadaşları Jan Kopecky 39, Guy Wilks ise 25 puanla takip ediyor.

Burcu Çetinkaya yarışı tamamlayamadı

IRC'de ülkemizi temsil eden tek pilot olan Burcu Çetinkaya – Çiçek Güney ikilisi de Ypres Rallisi'nde start aldı. Peugeot Sport Türkiye desteğinde yarışan ekibimiz Belçika'da yoğun ilgi gördü. 97 aracın start aldığı ancak 48 aracın finiş

görebildiği Geko Ypres Rallisi'nde 2. gün 14. etapta yaşanan bir kaza dolayısıyla yarış dışı kalan Cetinkaya, "Bu yarış için ekip olarak çok çalıştık ve konsantre olduk. İlk gün oldukça istikrarlı yarıştık, 2. gün etaplarına oldukça motive başladık ve daha iyi zamanlar elde ederek sıralamadaki pozisyonumuzu geliştirdik. Ancak 14. etapta yaşamış olduğumuz kaza dolayısıyla yarışı terk etmek zorunda kaldık. Bundan sonraki yarışlarda öncelikle finişe gelmeyi ve ülkemize puan kazandırmayı hedefliyoruz." dedi.

IRC Ypres Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1	.....Freddy LOIX – Frederic MICLOTTE	.....Skoda Fabia S2000	.....02:35:36:90
2	.....Jan KOPECKÝ - Petr STARÝ	.....Skoda Fabia S2000	.....02:35:58:30
3	.....Thierry NEUVILLE - Nicolas KLINGER	.....Peugeot S207 S2000	.....02:37:42:40
4	.....Bernd CASIER - Francis CAESEMAEKER	.....Skoda Fabia S2000	.....02:39:38:50
5	.....Andreas MIKKELSEN - Ola FLOENE	.....Ford Fiesta S2000	.....02:40:57:80
6	.....Bruno MAGALHÃES - Carlos MAGALHÃES	.....Peugeot S207 S2000	.....02:41:43:10
7	.....Michal SOLOWOW - Maciej BARAN	.....Peugeot S207 S2000	.....02:43:01:40
8	.....Luca BETTI - Pierangelo SCALVINI	.....Peugeot S207 S2000	.....02:45:14:50
9	.....Corrado FONTANA - Nicola ARENA	.....Peugeot S207 S2000	.....02:45:29:90
10	.....Maciej OLEKSOWICZ - Andrzej OBREBOWSKI	.....Ford Fiesta S2000	.....02:46:15:90

Kocaeli Rallisi'nin galibi Yağız Avcı oldu

Ford Otosan Kocaeli Rallisi'nde Castrol Ford ekibinin genç pilotu Yağız Avcı zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan ÇAĞLAR - Fotoğraflar: Harun ÖZDEMİR





**Bonus Parkur Racing ekibinden Burak Çukurova - Aykan Alakoç ekibi
fıniş podyumunda seyircileri selamlarken mutluydu.**

Kısa adı KOSDER olan Kocaeli Otomobil Sporları Derneği tarafından düzenlenen Kocaeli Rallisi 13 Haziran Pazar günü düzenlendi. Bu yıl 28. kez düzenlenen yarışta Ford'un Türkiye'deki kalesi sayılan Kocaeli'nde, yine aynı ekipten Yağız Avcı - Bahadır Gücenmez ekibi 9 etabın ardından fıniş podyumuna ilk sırada çıkmayı başardı. İkinci sırada Bonus Parkur Racing'den Burak Çukurova - Aykan Alakoç, üçüncülükte ise Dağhan Ünlüdoğan-Ahmet Sami Can yer aldı.

12 Haziran Cumartesi günü Uluslararası Fuar Merkezi'nde yapılan özel seyirci etabı ile başlayan yarışta 43 otomobil start aldı. Büyükşehir Belediyesi Özel Seyirci etabı Cumartesi günü saat 19:30'da başladı. Bu etabın en hızlı ismi Burak Çukurova'ydı. Ertesi gün ekipleri toplam dokuz özel etap bekliyordu. Ertesi gün dokuz özel etabın altısında zirve çekışmesi adeta Serkan Yazıcı ve Yağız Avcı arasında geçti. Super 2000 otomobiller ile yarışan iki isimden özellikle



**Dağhan Ünlüdoğan seyirci etabında
heyecanlı görüntüler verdi.**



**Fatih Kara dördüncü olmasına rağmen
şampiyona liderliğini sürdürdü.**

SERKAN YAZICI'NIN SON LOOP ÖNCESİ RAHATSIZLANARAK YARIŞTAN ÇEKİLMESİYLE YAĞIZ AVCI RAHAT BİR ZAFER KAZANDI.

Serkan Yazıcı, yüksek ateş problemine rağmen genç rakibi ile kıyasıya bir mücadeleye içine girdi. Ancak son üç etaba girmeden önce servis alanına geldiğinde artık yarışamayacak derecede bitkin düşen Serkan Yazıcı, yarışa veda etmek zorunda kalarak zirveyi bir anlamda Yağız Avcı'ya bıraktı.

Fatih Kara şampiyona liderliğini sürdürdü.

Sezonun ilk iki rallisinde topladığı pu-

anlarla şampiyona genel klasmanında lider durumda bulunan Bonus Parkur Racing pilotu Fatih Kara, dördüncü sırada fınişe gelerek bu konumunu sürdürdü. Sezona şanssız bir başlangıç yapan Antalyalı Mustafa Söylemez, beşinciliği elde ederek bir anlamda moral buldu. Her yarışta yaşadıkları problemleri ile yarışseverler arasında "bahtsız bedeviler" olarak anılmaya başlayan Menderes Okur - Aras Dinçer ekibi altıncı olurken, Emre Yurdakul ise yedinci sırada Grup



Yarışın startında neşeli görünen Serkan Yazıcı, ertesi gün rahatsızlanarak ateşinin yükselmesi nedeniyle son loop öncesi ralliyi bırakmak zorunda kaldı.

A kupasını kaldırmayı başardı. Kocaeli Rallisi'nin en başarılı genç pilotu Castrol Ford Team Türkiye adına yarışan Murat Bostancı-Onur Vatansever olurken, Bayan pilotlar birincisi ise Sena Özge Aydın oldu. 28. Ford otosan Kocaeli Rallisi ile beraber koşulan Historic Rally'de yarışın lideri Engin Kap-Akın Bilgutay ikilisi olurken Mahalli Ralli'yi Türker Dedeoğlu-Kenan Dedeoğlu kazandı.

Yağız Avcı: "Ford Türkiye'nin evinde kazanmak güzel"

Kocaeli Rallisi'nde zafere ulaşan Yağız

Avcı yarışın ardından "Sezonun ikinci yarışı olan Ege Rallisi'ne katılmamamız nedeniyle şampiyonada dördüncü sıraya gerilemiştik. Bu yarış bizim için ayrı bir önem taşıyordu. Birinci olmamız gerekiyordu, çünkü Ford'un fabrikasının olduğu Kocaeli'nde yarışıyorduk. Bu da bizim için bir anlamda baskı yarattı. Rakiplerimiz çok güçlüydü, buna rağmen bir anlamda Ford Türkiye'nin evinde olan bu yarışı kazanmayı başardık. Bundan dolayı da çok mutluyuz" açıklamasını yaptı.



Ünal Şenbahar Kocaeli Rallisi'nden dokuzunculukla ayrıldı.



Mustafa Söylemez beşinci olarak şanssızlıklara son verdi.



Murat Bostancı finişte sevincini babası Serdar Bostancı ile paylaştı.



Menderes Okur'un otomobili Delta Sport'un servisinde

Kocaeli Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1	.....Yağız AVCI - Bahadır GÜCENMEZ	Ford Fiesta S2000	1:33:18.8
2	.....Burak ÇUKUROVA - Aykan ALAKOÇ	Mitsubishi Lancer EVO 9...	1:34:55.3
3	.....Dağhan ÜNLÜDOĞAN - A. Sami CAN	Mitsubishi Lancer EVO 9...	1:34:59.5
4	.....Fatih KARA - Bilge AYAN	Mitsubishi Lancer EVO 9...	1:35:15.6
5	.....Mustafa SÖYLEMEZ - Cem BAKANÇOCUKLARI	Mitsubishi Lancer EVO 9...	1:38:51.1
6	.....Menderes OKUR - Aras DİNÇER	Mitsubishi Lancer EVO 9...	1:40:22.9
7	.....Emre YURDAKUL - Burak ERDENER	Ford Fiesta R2	1:41:09.4
8	.....Murat BOSTANCI - Onur VATANSEVER	Ford Fiesta ST	1:42:21.8
9	.....Ünal ŞENBAHAR - Emire CANTÜRK	Mitsubishi Lancer EVO 9...	1:42:43.0
10	.....Adil Küçükşarı- Afşin Baydar	Renault Clio Ragnotti	1:43:57.5

Lorenzo, zaferlerine Assen'de devam etti

Fiat Yamaha sürücüsü Jorge Lorenzo şampiyonanın Hollanda ayağını da kazanarak zirvedeki yerini korudu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Bu sezon şampiyonluk yolunda oldukça başarılı bir sürüş sergileyen Jorge Lorenzo, Assen Pisti'nde düzenlenen yarışta da istikrarını sürdürdü. Bu sezon dördüncü kez zafere ulaşan İspanyol sürücüyü vatandaşları Dani Pedrosa ikinci olarak takip ederken, Casey Stoner üçüncü sırada bu sezon ilk kez podyuma çıkmayı başardı. 25 Haziran Cuma günü yapılan sıralama turlarında da en iyi zamanı yaparak pole pozisyonu elde eden Lorenzo'yu LCR Honda takımından Randy De Puniet ve geçen yarış podyuma çıkarak büyük sükse yapan Ben Spies takip etti.



Dani Pedrosa bu kez işi sıkı tutarak yarışı ikinci sırada tamamladı.



Finiş podyumunda Jorge Lorenzo havalara uçarak sevincini gösterdi.



Casey Stoner üçüncü olarak bu sezon ilk kez podyuma çıkmayı başardı.

Lorenzo baştan sona lider sürdürmeyi başardı

26 Haziran Cumartesi günü Assen Pisti'ndeki mücadelede start ile birlikte Jorge Lorenzo çok iyi bir kalkış yaparak ilk viraja lider girdi. Ben Spies ikinci sırada ilk 3 tur yarışı sürdürse de tecrübeli rakipleri Dani Pedrosa ve Casey Stoner'a geçilmekten kurtulamadı. Sonraki turlarda lider Lorenzo'yu takibe alan Pedrosa ve Stoner yerlerini koruyarak damalı bayrağın altından Fiat Yamaha sürücüsünün ardında podyuma çıkmayı başardı. Ben Spies 4. sırada yarışı noktalarlarken, ilk sezonunda yaptığı bu dereceden memnun görünüyordu. Şampiyonada bu sezon iddialı görünen Andrea Dovizioso ise beşinci sırada finişe gelir-

ken, Randy De Puniet ise kendisinin az farkla gerisinde altıncılığı elde etti. Daha önceki yarışlarda zirveye yakın bir sürüş sergileyen 2006 Dünya Şampiyonu Nicky Hayden ise yedinci olarak keyifsiz bir hafta sonu geçirdi.

Sezonun dördüncü zaferine imza atan Jorge Lorenzo yarışın bitiminde kendisine uzatılan mikrofonlara: " Daha önce burada 125 ve 250 cc. kategorilerinde de kazanmıştım. Burada kazandığım için çok mutluyum çünkü bu tarihi piste üç zaferle hat-tick yapmayı başardım. Bu yarış bizim için önceki İngiltere'den daha zorlu geçti. Çünkü Dani Pedrosa çok hızlıydı ve onu arkamda tutmak benim için ilk başlarda çok güçtü. Dani

benden daha yumuşak lastiklerle yarışa başlamıştı ama biz seçiminizin ne derece iyi olduğunu yarışta zafere ulaşarak gördük. " açıklamasını yaptı.

Şampiyonada puanını 140'a yükselten Jorge Lorenzo'yu, Repsol Honda sürücüleri Dani Pedrosa 93, Andrea Dovizioso ise 89 puanla takip ediyor.

Hollanda Moto GP Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Takım	Zaman
1	Jorge LORENZO	Fiat Yamaha Team	41'18.629
2	Dani PEDROSA	Repsol Honda Team	+2.935
3	Casey STONER	Ducati Team	+7.022
4	Ben SPIES	USA Monster Yamaha Tech 3	+13.265
5	Andrea DOVIZIOSO	Repsol Honda Team	+15.323
6	Randy DE PUNIE	Honda MotoGP	+15.772
7	Nicky HAYDEN	Ducati Team	+25.867
8	Colin EDWARDS	Monster Yamaha Tech 3	+28.991
9	Marco SIMONCELLI	San Carlo Honda Gresini	+35.658
10	Aleix ESPARGARO	Pramac Racing Team	+35.837

Lorenzo İngiltere'nin yeni lordu oldu

MotoGP Dünya Şampiyonası'nı lider durumda sürdüren Fiat Yamaha sürücüsü Jorge Lorenzo, İngiltere'deki yarışta rahat bir zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Takın arkadaşı Valentino Rossi'nin bir önceki Mugello Pisti'nde düşerek ayağını kırması nedeniyle şampiyonada daha iddialı bir konuma yükselen Jorge Lorenzo, Silverstone Pisti'ndeki yarışta zafere ulaşarak zirve koşusunu sürdürdü. Yine sezonun flaş isimlerinden olan Repsol Honda'nın İtalyan sürücüsü Andrea Dovizioso'nun ikinciliği elde ettiği yarışta, son turda vatandaşı Nicky Hayden'ı geçerek ilk kez podyuma çıkma başarısını gösteren Amerikalı

Ben Spies ise üçüncü oldu. Bu sezon hiç podyuma çıkamayan Ducati takımının Amerikalı sürücüsü Nicky Hayden, son turda kaptırdığı podyumun ardından damalı bayrağı dördüncü sırada geçerken, yarışın ortalarından itibaren hızlanarak önündeki rakiplerini teker teker geçen Casey Stoner ise beşinci sırada mücadeleyi noktaladı. İlk turlarda ön sıralarda yer almasına rağmen bu performansını sürdüremeyen Randy De Puniet altıncı sırada kalırken, şampiyonanın çaylak sürücülerinden İtalyan Marco Simoncelli kendisini yedinci sırada takip etti. İlk turlarda önde olmasına rağmen daha sonra rakiplerine geçilerek gerilere düşen Dani Pedrosa, sekizinci sırada yarışı bitirerek mutsuz bir hafta sonu yaşadı. Colin Edwards ve Alexi Espergaro ise ilk 10 sırayı tamamlayan son sürücüler oldular.

Lorenzo: "Benim için önemli bir zafer oldu"

İngiltere'de kazandığı zaferin ardından yapılan basın toplantısında konuşan Jorge Lorenzo: "Bu zafer benim için çok önemliydi. Çünkü bu hafta sonu mental açıdan kendimi çok güçlü hissediyordum ve Yamaha motorumun kullanımından çok keyif alıyordum. Beş yarışın üçün-

de kazanmayı başardık, bu nedenle takımım Fiat-Yamaha'ya ve Bridgestone'a çok teşekkür ediyorum. Dani Pedrosa'yı ilk turlarda geçmek zordu, çünkü iyi start aldığı bilinen bir sürücüydü. Fakat daha sonra kendisini geçtikten sonra işim daha kolay oldu. Kalan turlarda elimden geldikçe iyi sürüp sadece kendi işime odaklandım. Arkama bile hiç bakmadım ve kazanan ben oldum." açıklamasını yaptı.



Lorenzo, Beatles kıyafetleri giymiş hayranları ile zaferini kutladı.



Ben Spies bu sezon ilk kez üçüncü olarak podyuma çıkmayı başardı.



Andrea Dovizioso bu sezon başarılı performansını ikinci olarak sürdürdü.

İngiltere Moto GP Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Takım	Zaman
1	Jorge LORENZO	Fiat Yamaha Team	41'34.083
2	Andrea DOVIZIOSO	Repsol Honda Team	+6.743
3	Ben SPIES	Monster Yamaha Tech 3	+7.097
4	Nicky HAYDEN	Ducati Team	+7.314
5	Casey STONER	Ducati Team	+7.494
6	Randy DE PUNIET	LCR Honda MotoGP	+9.055
7	Marco SIMONCELLI	San Carlo Honda Gresini	+14.425
8	Dani PEDROSA	Repsol Honda Team	+15.313
9	Colin EDWARDS	Monster Yamaha Tech 3	+27.954
10	Alexi ESPARGARO	Pramac Racing Team	+42.394



2010 İstanbul Mahalli Off-Road Şampiyonası start aldı

İstanbul Mahalli Off-Road Şampiyonası'nın ilk ayağı 27 Haziran Pazar günü Kemerburgaz'ın Göktürk beldesinde düzenlendi. Aynı günün sabahı Eyüp Belediyesi'nin önünden start alan ekipler, Akpınar'daki özel etaplarda zorlu bir mücadele yaşadılar. 24 ekibin start aldığı yarışta, 9'u gün sonunda etapları tamamlayarak kapalı parka ulaşmayı başardılar. Daha sonra 5 ekibin de diskalifiye edilmesi ile 4 ekip puan alabildi. S3 Klasmanında Range Rover ile yarışan Tarık Gökbay – Bülent Gültekin ekibi yarışın genel klasman birincisi olurken, Jeep Cherokee ile Mustafa Demirci – Dursun Ali Yılmaz ikilisi takla atmalarına rağmen ikinciliği elde ettiler. Aroma takımı adına yarışan Deniz - Ali Doğaner ise üçüncülüğün sahibi oldu. S1 Klasmanında ise Kubilay Tüfekçi – Bülent Kaya dördüncü olarak yarışını noktaladılar. Toplam 3 ayaktan oluşan şampiyonanın ikinci yarışı 9-10 Ekim ve sonuncusu da 11-12 Aralık 2010 tarihlerinde düzenlenecek.

Tırmanmaya Taner Şengezener damga vurdu

2010 Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın dördüncü ayak yarışı olan Sosder Pamukova Tırmanma Yarışı 27 Haziran 2010 Pazar günü Pamukova ilçesinde gerçekleştirildi. 5 farklı kategoride 15 sporcunun mücadele ettiği hafta sonunda en iyi dereceye imza atan pilot, Kategori 5'in de galibi olan Subaru Impreza sürücüsü Taner Şengezener oldu. Şengezener'i ikinci olarak Cem Acar izlerken, Arslan Acar üçüncü oldu. Kategori 1'de Citroen Saxo ile yarışan Alper Akgün birinci olurken, Akgün'ü, Fiat Palio sürücüsü Sinan Saatçi ikinci sırada izledi. Kategori 2'de birincilik yarışan Kemal Coşkun'un olurken, Cem Şit ikinci, Tunç Tuncer üçüncü sırada yarışı tamamladı. Kategori 3'te ise klasman Bülent Gürkan, Emrah Artuner ve K. Murat Altıntaş sıralamasıyla oluştu. Kategori 6'da ise mücadele eden tek isim Opel Kadett ile mücadele eden Tan Uydaş oldu.



Pekin-Paris Rallisi'nde "eğitim" yarışı

Pekin-Paris Klasik Otomobil Rallisi'nde Ülker ana sponsorluğunda yarışacak olan Türk takımı, elde edeceği tüm geliri, 250 öğrenciye burs sağlamak amacıyla Toplum Gönüllüleri Vakfı'na bağışlayacak. Bu yıl 4'üncü düzenlenecek olan Pekin-Paris Klasik Otomobil Rallisi'nde, ilk defa bir Türk takımı Ülker'in desteğiyle eğitim için mücadele edecek. Ahmet Şefik Öngün ve Erdal Tokcan'dan oluşan Türk ekibi 1967 model Anadol ile yarışacak. Ralli sayesinde elde edilecek gelirin tamamı, Toplum Gönüllüleri Vakfı'na aktarılacak, 250 üniversite öğrencisinin dört yıllık eğitim harcaması karşılanacak. 37 günlük zorlu yarış, 10 Eylül 2010'da Pekin'in ünlü Tiananmen Meydanı'ndan start alacak. Dünyanın dört bir tarafından gelen 106 ekibin yarışacağı ralli, 16 Ekim 2010'da Paris'teki Zafer Takı'nda son bulacak. .

Solberg'in yeni co-pilotu Chris Patterson oldu

Uzun yıllar co-pilotluğunu yapan Phil Mills'in ayrılma kararının ardından yeni bir arayışa giren Petter Solberg Fransa'da üç potansiyel co-pilotla yaptığı testten sonra Chris Patterson ile yarışacağını açıkladı. Chris Patterson, Norveçli pilotun 1999'dan bu yana ilk co-pilot değişikliği oldu. Solberg ve Mills 152 Dünya Ralli Şampiyonası yarışında birlikte yarıştılar, 13 ralli ve bir Dünya şampiyonluğu kazanmıştı. Solberg yeni Co-pilotu Patterson'la ilgili şu açıklamayı yaptı: "Chris benim için en iyisiydi. Onu önceden tanıyordum, ama ben gün boyunca gördüklerime ve hissettiklerime göre karar verdim. İyi bir adam, çok motive, dürüst ve sakin, yani benim ihtiyacım olan kişi. Ona en kısa zamanda kazanma hissini vermek istiyorum. Ama kolay olmayacak. Chris'le ilk rallimde birbirimize alışmak için zaman gerekecek ama, ben iyi olacağına eminim." Phil Mills ise Bulgaristan Rallisi'nde Petter Solberg'in takımında 'Danışman' olarak görev yapacak. Chris Patterson 2006'da Nasser Al-Attayah'ın yanında P-WRC'yi kazandı. Dünya Ralli Şampiyonası Co-pilotluk kariyerine 1993'te başlayan Chris Patterson şampiyonanın deneyimli isimleri arasında gösteriliyor.



Galatasaray, Superleague Formula'da ilk kez podyumda

Sonangol Superleague Formula'nın beşinci yarışı Almanya'da yapıldı. Türkiye'den seride yer alan tek takım Galatasaray, ikinci yarışta sezonun en iyi derecesi ile ilk podyumunu elde ederek üçüncü oldu ve Süper Final'e kalma hakkı kazandı. k iki yarışta aldıkları puanlar toplanarak en iyi altı takımın katıldığı para ödüllü Süper Final'de yarışma hakkı kazanan Galatasaray bu sonuçla sezonun en iyi performansını göstermiş oldu. Süper Final'deki diğer isimler; Yelmer Buurman (ACM), Davide Rigon (RSC), Franck Perera (FLA), Chris van der Drift (OLY) ve Max Wissel (BAS) oldu. Süper Final'e ikinci sırada başlayan Galatasaray pilotu, kötü bir start aldı ve dördüncülüğe düştü. Yarış sonunda komiserlerin yaptığı incelemede Tristan'in piti, pit yolu kapandıktan sonra, kırmızı ışıkta geçtiği tespit edilince 25 saniye ceza aldı ve Süper Final'de beşinciliğe düştü. Flamengo'nun startta sorun yaşadığı yarışta birinci Olympiacos 100.000 Euro, ikinci Anderlecht 75.000 Euro ve üçüncü AC Milan 50.000 Euro'nun galibi oldu.

Pistte ikinci ayak tamamlandı

2010 Türkiye Pist Şampiyonası'nın ikinci ayak yarışları 19-20 Haziran tarihlerinde İzmir Ülkü Yarış Pisti'nde gerçekleştirildi. Türkiye Pist Şampiyonası'nın Maxi ve Süper Grup yarışmacılarının start aldığı ilk yarışın galibi Ümit Ülkü olurken, ikinci yarışta Yadel Oskan podyumun en üst basamağına çıktı. Pazar sabahı koşulan birinci yarışın ilk üç sırası, Ümit Ülkü, Aytaç Biter ve Rifat Sarıcaoğlu'dan oluştu. Maxi Grup'ta lider Ümit Ülkü olurken, Porsche GT3 ile yarışan bir diğer sürücü Rifat Sarıcaoğlu ikinci, Emir Temizkan üçüncü oldu. Super Grup'ta ise BMW sürücüleri, Aytaç Biter ve İbrahim Okyay ilk iki sırayı alırken, Mehmet Murat Güney üçüncü olarak kupa kazandı. İkinci yarışta ise damalı bayrağı geçen ilk üç isim Maxi Grup sürücüleri Yadel Oskan, Rifat Sarıcaoğlu ile Süper Grup sürücüsü Aytaç Biter üçlüsünden oluştu. Maxi Grup'ta Yadel ve Rifat'a Ümit Ülkü üçüncü olarak eşlik ederken, Süper Grup'ta birinci yarışın galibi Aytaç Biter ikinci yarışta da lider olarak tamamlarken, Mehmet Murat Güney ikinci, BMW sürücüsü İbrahim Okyay üçüncü oldu.



Abarth'tan 165 HP'lik Punto Evo



Fiat Punto Evo'nun Abarth versiyonu, 165 HP'lik Multiair Turbo motoru ve performans açısından daha güçlendirilen yürüyen aksam ve aerodinamik özellikleriyle ön plana çıkıyor. Abarth Punto Evo, genişletilen ön tamponu, daha derin bir yapıya kavuşan ralli tarzı yan hava girişleri ve 17 inç'lik alaşım jantlarıyla farklılaşıyor. Yeni bir difüzöre sahip arka tamponlar ve çift egzoz çıkışıyla daha agresif yapıya bürünen arka tasarım, LED teknoloji stop lambalarıyla birlikte Abarth'ın uyguladığı değişim hakkında daha net fikir veriyor. F1 yarış otomobillerindeki gibi tek bir noktayla toplanan sis farları ve geri vites ışığı ile yeni tip aerodinamik spoyler fark yaratan diğer tasarımsal unsurların başında geliyor. Araçta 1.4 litrelik Multiair turbo benzinli motor bulunuyor. 165 HP maksimum güç üreten motor, 250 Nm maksimum torka sahip. 6 ileri otomatikleştirilmiş manuel şanzımanla kumanda edilen otomobilin 0-100 km/s hızlanma performansı 7.9 saniye sürüyor. 213 km/s'lik maksimum hıza ulaşabilen Abarth Punto Evo'da ikiz pistonlu Brembo kaliper ve disk frenlere yer verilmiş. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 6.0 lt/100 km. Önde bağımsız McPherson, arkada ise torsiyon çubuklu yarı bağımsız süspansiyon sistemine sahip olan Abarth Punto Evo'da TTC adı verilen Tork Transfer Kontrolü sistemi, ESP ile ortak çalışarak bir kilitli diferansiyel görevi yapıyor.



ABARTH'IN ELLERİNDE 165 HP GÜCE ULAŞAN PUNTO EVO'NUN İÇ MEKANİ DA, DIŞ TASARIMA UYUMLU HALE GETİRİLMİŞ.

e-otodergi okuyucu sayıları

Tarih	Sayı	Okuyucu sayısı
Temmuz 2008	1	En az* 6347
Ağustos 2008	2	En az* 7011
Eylül 2008	3	En az* 7530
Ekim 2008	4	En az* 10.042
Kasım 2008	5	En az* 15.220
Aralık 2008	6	En az* 15.873
Ocak 2009	7	En az* 15.903
Şubat 2009	8	En az* 15.923
Mart 2009	9	En az* 15.967
Nisan 2009	10	En az* 16.337
Mayıs 2009	11	En az* 16.823
Haziran 2009	12	En az* 17.245
Temmuz 2009	13	En az* 17.433
Ağustos 2009	14	En az* 18.287
Eylül 2009	15	En az* 18.385
Ekim 2009	16	En az* 20.579
Kasım 2009	17	En az* 20.682
Aralık 2009	18	En az* 22.468
Ocak 2010	19	En az* 22.632
Şubat 2010	20	En az* 23.967
Mart 2010	21	En az* 26.483
Nisan 2010	22	En az* 31.053
Mayıs 2010	23	En az* 31.152
Haziran 2010	24	En az* 33.240



www.

e-otodergi.com

25'inci sayımızı okudunuz. 5'inci sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. İlginize nedeniyle teşekkür ederiz. Bir sonraki sayımız olan **Ağustos 2010** tarihli 26'ıncı sayımız, **3 Ağustos 2010** tarihinde yayına girecektir.

* Okuyucu sayımızı "en az" ifadesini kullanarak açıklıyoruz. Çünkü ücretsiz olarak yayınladığımız e-otodergi, bazı okuyucularımız tarafından indirilip, sonrasında farklı paylaşım sitelerinin server'larına yüklenip bizden bağımsız olarak da dağıtılıyor. Biz de doğal olarak sadece kendi server'ımızdan indirilen e-otodergi adedini sayabiliyoruz. Bu nedenle de o sayımızı ancak "En az" kaç kişinin indirdiğini sayabiliyoruz. Sonuç olarak; okuyucu sayımız, bizim açıkladığımızdan daha fazla.