

WWW.

NİSAN 2011

SAYI: 34

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



VEDEOLU
KARŞILAŞTIRMA

Haber: Dünya otomobil üretimi

• RENAULT LATITUDE • FORD GRAND C-MAX • KIA VENGA • NISSAN MICRA • HYUNDAI i10

DİZEL OTOMATİK
FLUENCE & JETTA

e-otodergi “destek” istemiyor

3'üncü yaşı için gün sayan e-otodergi; bugüne kadar emin adımlarla oluşturduğu kurumsal kimliği, yaptığı yatırımları, sağlam marka imajı, kaliteden taviz vermeyen yayıncılık anlayışı, hiçbir medya holdingine ait olmamasından doğan bağımsız ve tarafsız yapısı, deneyimli editörleri ve Türkiye dergi sektörüne getirdiği ilklerle hem sektör yetkilileri hem de otomobil severler nezdinde kendine haklı bir yer edindi. Bunun sonucunda da yüksek bir marka değeri oluştu. Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi olarak, öyle güzel bir kulvar açtık ki, birçok kişi bu yönde hayaller kurarak e-dergi yayınlamaya başladı. Deneyimli editörlere sahip kaliteli e-dergilerin çoğalmasa iyi bir şeydir. Keşke öyle olsa! Böyle bir gelişme, sektörün ve reklamverenlerin bizim yarattığımız bu mecraı daha fazla dikkate almasını sağlar. Ancak bu noktada; dergiciliği ciddi yapmak gerekir. İçerik kalitesi ve pazarlama önemlidir. Kalite konusunu, Ocak 2011 sayımızda ele almıştık. Pazarlama konusu ise, yeni e-dergicilerin yanlış stratejileri sonucunda reklamverenler nezdinde “destek” kelimesiyle eşanlamlı gitme riskiyle karşı karşıya. Bu da markaların, komik fiyatlara ilan yayınlatabileceklerini düşünmelerine yol açıyor. Kira, kadro (deneyimli editörler, fotoğrafçı, görsel yönetmen, web master, muhasebeci, telifli yazar vb.), tanıtım ve yatırım gibi giderleri olmayan

bazı yeni e-dergiciler karın tokluğuna “destek” alabilirler. Ama e-otodergi olarak biz, yarattığımız markanın değerini çok iyi biliyoruz. Reklamveren e-otodergi'ye ilan vererek bize “destek” olmuyor, kendi ürününü aylık 60.000'i aşan e-otodergi okuyucusuna tanıtıyor. Hem de isterse videolu bir biçimde! Ama tabii bunun da bir bedeli var. Siz de ancak o bedeli veren markaların ilanlarını e-otodergi'de görebiliyorsunuz. Bizimle halı pazarlığına giren markalar, diğer mecralara “destek” vermekte özgürler.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

“Bu modellerde böyle oluyor”

Kimi zaman içinde gerçeklik payı da barındıran bu klişe, kuşkusuz ki servis-müşteri ilişkisini özetleyen akla ilk gelen cümlelerden birisi. Servise gidip şikâyetinizi ilettiğinizde “bu modellerde böyle oluyor” lafını duyma ihtimaliniz hep vardır. Bugün hangi firmanın yetkilisine sorsanız müşteri odaklı yaklaşım ve müşteri memnuniyeti konusuna çok önem verdiklerini, bunun için çalışanlarını eğittiklerini, bilmem kaç bin dolarlık yatırım yaptıklarını söyleyecektir. Haksız da sayılmazlar. Müşteri-firma yakınlaşmasında, firmalar müşterilerin art niyetli olacağını düşünebiliyorlar. Tecrübelerime göre bunun tersi de olabiliyor. 2 yıl kadar önce babamın garanti kapsamındaki otomobilini servise götürdüğümde, servis yetkilisi motor kaputunu açarken, kaput açma mekanizmasının teli koptu ve sanki ben ödeyecekmişim gibi parçanın pahalı olduğunu söyledi. Şikâyet yönetimi (veya yönetimsizliği) konusundaki en uç örneklerden biri Mart ayında Çin'in Qingdao şehrinde yaşandı. Habere göre; 2010'da alınan bir Lamborghini Gallardo, motor probleminin çözülmemesi, üstüne üstlük serviste kaportasının hasar görmesi üzerine, zengin sahibinin “imha timi” tarafından balyozlandı. Haberde Çinli müşterinin, markanın CEO'suna, Çin'deki merkezine ve servis müdürlüğüne yaptığı müracaatlardan sonuç alamaması üzerine aracını balyozlattığı ifade ediliyordu. Sonuçta premium markanın müşterisi premium ilgi ister. Premium ilgi göremezse de standart bir müşterinin veremeyeceği “premium” tepkiyi verir. Müşteri memnuniyetine önem verenler, “memnun edemedikleri müşterilerinin onlardan başka ve en az onların kadar kaliteli hizmet veya ürünler sunan marka ve satıcılar bulma konusunda hiç sıkıntı çekmeyeceklerini, çünkü içinde bulunduğumuz çağın sınırsız seçenekler çağı”* olduğunu unutmamalıdır.

*Gülfidan Barış, “Kusursuz Müşteri Memnuniyeti için Şikayet Yönetimi”

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

Yeni Peugeot 508. Kaliteli zaman.



EURO RSCG ISTANBUL



i-Phone'nuzla
508'in tadını çıkarın.
508 uygulamasını
App Store'dan ücretsiz
indirebilirsiniz.



Ayrıntılı bilgi ve
sipariş için lütfen
tıklayın.



Peugeot 508
reklam filmi için
lütfen tıklayın.

PEUGEOT TAVAŞA KONA TOTAL

Peugeot Müşteri İlişkileri (0216) 579 94 44

PEUGEOT
ASSISTANCE

PEUGEOT
FINANS

Peugeot 508 1.6 e-HDi 112 hp FAP Auto6R'ın karma CO₂ emisyon değeri 115 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 4.0 L/100 km'dir.

HABERLER

- 05 Opel Corsa video mapping
- 06 Peugeot 508
- 07 e-otodergi Test Yıllığı 1 raporu
- 08 Audi A1 1.4 TFSI 185 HP
- 09 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 10 Şubat 2011 otomobil satışları
- 14 Dünya otomobil üretimi
- 16 Elektrikli otomobillerin emisyonları

BİLGİLENDİRME

- 18 Karbondioksit emisyon değerleri

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 19 Kia Venga 1.6 CRDi EX M/T
- 23 Ford Grand C-Max 1.6 Ecoboost Titanium
- 46 Nissan Micra 1.2 80 HP Tekna
- 50 Kia Sportage 1.6 GDI 4x2
- 54 Hyundai i10 1.1 Prime Otomatik

VIDEOLU TEST

- 28 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 41 Renault Latitude 2.0 dCi Executive Otomatik

FOTO TEST

- 56 Mazda3 HB 1.6 MZR 90. Yıl Otm.

YASAL UYARI

- 59 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 60 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 61 WRC Meksika Rallisi
- 65 Katar Moto GP'si
- 68 Haberler

RAPOR

- 70 e-otodergi okuyucu sayıları

30**VIDEOLU KARŞILAŞTIRMA**

Renault Fluence 1.5 dCi EDC 110 HP

Volkswagen Jetta 1.6 TDI DSG 105 HP



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

NİSAN 2011 - SAYI 34

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam
reklam@e-otodergi.com

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

Opel'den yeni Corsa için video mapping uygulaması

Opel Türkiye, Türk otomotiv sektöründe bir ilke imza atarak, yeni Corsa modelinin tanıtımı için video mapping (bina, köprü, tarihi yapı vb. yapıların üstüne 2 ya da 3 boyutlu olarak yansıtılan animasyon gösterisi) teknolojisini Beyoğlu'nda tarihi bir mekânda uyguladı. Türkiye'de ilk kez İstanbul Avrupa Kültür Başkenti açılış kutlamaları sırasında kullanılan Video Mapping teknolojisiyle hazırlanan tanıtım filmi, 5 Mart tarihinden itibaren Beyoğlu gecelerine farklı bir renk ve tat katıyor. İzleyenlerin ilgi odağı olan bu renkli görüntü ve müzik şovu bir ay boyunca devam edecek. 25 kişilik bir ekibin, tarihi binanın dokusuna uygun olarak hazırladığı film için özel olarak geliştirilen ve aynı dinamizme sahip olan müzik ise, stüdyo ortamında 45 günde tamamlandı.



OPEL, TÜRK OTOMOTİV SEKTÖRÜNDEKİ İLK VIDEO MAPPING UYGULAMASINA İMZA ATTI VE BÜYÜK İLGİ GÖRDÜ.

SAĞDAKİ VIDEOYU İZLEMEK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EN YENİ SÜRÜMÜ ÜCRETSİZ OLARAK İNDİRMEK İÇİN AŞAĞIDAKİ LOGOYA TIKLAYABİLİRSİNİZ.



Yeni Opel Corsa. Rengarenk...



Şimdi moda, Yeni Opel Corsa!

Bu yılın en cıvıl cıvıl, en sıcak, en trendy renklerini merak ediyor musunuz? O zaman gözünüz yollarda olsun. Çünkü Yeni Opel Corsa, artık yollarda! Yeni Opel Corsa, favori renginizle uyumlu havalandırma çerçeveleri, alışımlı pedalları, deri direksiyonu, koltuk dikişleri ve parlak siyah tavanıyla size ilham verecek. Önümüzdeki sezonun en stil sahibi modeline "merhaba" deyin: Yeni Opel Corsa Colour Edition!



Sürüş Duyarlı Ön Farlar



FlexFix



Start/Stop

www.opel.com.tr

Ortalama yakıt tüketimi 4.3 - 5.9 lt / 100 km. Ortalama CO₂ emisyonu 114 - 138 g / km.



Wir leben Autos.

508 Türkiye'de

Peugeot'yu orta sınıfta temsil edecek olan yepyeni model 508, sedan ve SW karoser seçenekleri ve 53.000 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı.

Peugeot 508 bayilerindeki yerini aldı. 15 Mart tarihinde Türkiye'deki tüm Peugeot bayilerinde eş zamanlı olarak yapılan tanıtımlarla satışa sunulan 508; tasarımı, kalitesi, konforu ve teknolojik donanımlarıyla çok iddialı bir otomobil. "Kaliteli zaman" sloganıyla lanse edilen Peugeot 508, sürücü ve yolculara sunduğu konfora katkıda bulunan yüksek teknolojik donanımlarla da dikkat çekiyor. 508'de, versiyona göre standart veya opsiyonel olarak sunulan navigasyon, renkli head up ekranı, dört bölge- li otomatik klima, akıllı ışık sistemli aktif xenon farlar, sürüşe duyarlı yönlendir- meli farlar, akıllı anahtar, elektrikli park freni, sürücü için elektrikli bel masajı, yol bilgisayarı, JBL hi-fi ses sistemi gibi donanımlar sunuluyor.

508'de sedan ve SW (station wagon) olmak üzere iki karoser seçeneğine yer veriliyor. Otomobilin motor seçenekle- ri Euro 5 normuna sahip. Peugeot 508 HDi FAP (partikül filtresi) dizel motor gamı 1.6 HDi 112 HP, 1.6 e-HDi 112 HP

Auto6R, 2.0 Hdi 163 HP Otomatik ve 2.2 Hdi 204 HP Otomatik seçeneklerinden; benzinli motor gamı ise 1.6 VTi 120 HP Auto6R, 1.6 THP 156 HP ve 1.6 THP 156 HP Otomatik seçeneklerinden oluşuyor. Peugeot 508, marka için e-HDi teknolo- jisi ile yeni nesil STOP & START sistemi- nin ilk kez kullanıldığı model. Bu saye- de şehir içinde yüzde 15'e varan yakıt tüketimi ve karbondioksit salım kontro- lü sağlanıyor.

Peugeot 508'de Access, Active, Allu- re ve GT olmak üzere dört farklı ekip- man seviyesi bulunuyor. Baz donanım seviyesi olan Access'te ön, yan, perde havayastıkları, arka park sensörü, 16 inç alüminyum alaşım jantlar, ESP, EBD, AFU, Hill Assist hız sınırlama/sabitleme siste- mi, elektrikli ön ve arka camlar, çift böl- geli otomatik klima, ön sis farları, direk- siyondan kumanda edilebilen Radyo CD / MP3, bluetooth telefon kiti, elekt- rikli ve ısıtmalı yan aynalar, yol bilgisa- yarı ve çok fonksiyonlu deri direksiyon simidi standart olarak sunuluyor.

Test Yıllığı 1'i ilk 10 ayda 92.540 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yılı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı ilk 10 ayda 92.540 kişi indirdi. Bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında bir rekora imza atan Test Yıllığı 1, Haziran 2011'e kadar yayında kalacak. e-otodergi.com web sitesinden ücretsiz olarak indirilen 683 pdf sayfalık bu özel sayıda, 36 markadan toplam 154 otomobilin testi yer alıyor. Öte yandan Test Yıllığı 2'nin hazırlıkları başladı.



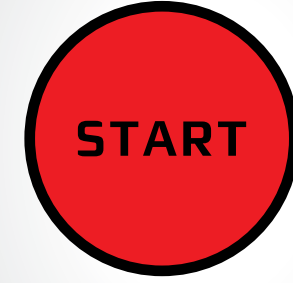
Skoda'nın 2011 satış hedefi 10.000 adet

Atılım yılı ilan ettiği 2010 yılında satışlarını yüzde 86,18 oranında arttırarak toplamda 6332 adetle yüzde 1,24 pazar payı elde eden Skoda, 2011 yılında 10.000 adetlik satış hedefliyor. Yeni kurumsal kimlik oluşumu çerçevesinde logosunu yenileyen Skoda, tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'deki showroom görünümünde de büyük mimari değişime gidiyor. 2018 yılına kadar satışların iki katına çıkarılması yönünde hedef belirleyen Skoda, tüm segmentlerde yer almak için ürün gamını da genişletecek.



Cenevre Otomobil Fuarı'nda startı verilen büyük kurumsal değişim ve Skoda'nın Türkiye distribütörü Yüce Auto kanalıyla Türk otomotiv sektöründe 2010 yılında elde ettiği büyümeye ile 2011 yılı stratejileri Skoda Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Yüce, Genel Müdür Mahmut Kadirbeyoğlu ve Yönetim Kurulu Üyesi Emir Berduk Marşan'ın katıldığı toplantı ile aktarıldı.

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



www.otomobil.com.tr

185 HP'lik Audi A1 1.4 TFSI satışa sunuldu

Doğuş Otomotiv-Audi, ilk kez Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Audi A1 1.4 TFSI 185 HP modelini satışa sundu. 185 HP güç üreten 1.4 TFSI motor, otomobili 6.9 saniyede 0'dan 100km/s hıza ulaştırıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 5.9 lt/100 km olarak açıklanıyor. A1 1.4 TFSI'nin başlangıç fiyatı 31.360 Euro. Otomobilde S tronic çift kavramalı şanzımana yer veriliyor. Sadece Ambition donanımıyla satışa sunulan A1 1.4 TFSI 185 HP'nin sportif görseelliğini öne çıkaran 17 inç alüminyum alaşım jantlar ve S-line dış spor paketinin yanı sıra aracın içerisinde de aynı vurguyu yapan siyah kumaş tavan ve led iç ışıklandırma paketi standart olarak sunuluyor. Otomobilde tam otomatik klima, ön kol dayama, elektrikli ayarlanabilir ve ısıtmalı yan aynalar, gündüz farları ve yokuş destek asistanı da standart olarak sunuluyor.



Ferrari FF'te Michelin lastikleri kullanılacak

Michelin Pilot Super Sport, Ferrari'nin ilk dört tekerlekten çekişli modeli FF'in seri üretim lastiği olarak tercih edildi. İtalyan spor otomobil üreticisi Ferrari, geçmişteki ortaklıkların başarısından sonra, dört tekerlekten çekişli yeni modeli FF'in lastik imalatçılarından biri olarak Michelin'i seçti. Ferrari FF 4x4'e seri üretim lastiği olarak Michelin Pilot Super Sport yaz lastikleri kullanılacak. Ferrari FF'te kullanılacak lastiklerin boyutları ise şöyle: Önde 245/35 ZR20, arkada 295/45 ZR20.

Peugeot Bipper'a yeni donanım

Bipper Kombi ürün gamı, Outdoor Style Pack versiyonuyla zenginleşti. Bipper Kombi Comfort Plus 1.4 HDi 70 HP versiyonu baz alınarak hazırlanan Bipper Outdoor Style Pack, sahip olduğu özelliklerle daha çekici bir görünüm sunuyor. Bipper Outdoor Style Pack; yükseltilmiş süspansiyonu, karter koruması, genişletilmiş yan korumaları, özel döşemesi ve Outdoor



logosu ile diğer Bipper modellerinden farklılaşıyor. Standart olarak sunulan alüminyum alaşım jantlar ve tavan barları aracın görseelliğini bir adım öne taşıırken, yine standart olarak sunulan park sensörü de fonksiyonelliği ile aracın kullanım kolaylığını artırıyor.

e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

lemeniz yeterli)

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

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

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

Kısa Şubat'ta çok satış yapıldı

2011 yılı otomobil satışları çok iyi gidiyor. Şubat ayında 11.866 adedi yerli, 27.138 adedi ise ithal olmak üzere toplam 39.004 adet satışa ulaşıldı. Bu rakam, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 88 oranında artış anlamına geliyor.

Yazı: İsa Demir

Şubat ayının diğer aylara göre kısa olmasından dolayı genelde satışlar pek hareketli olmazdı; ancak bu yıl her öngörü tam doğru çıkmıyor. Çünkü Şubat ayı otomobil satışları da beklentilerin çok üzerinde gerçekleşti.

Şubat ayında 11.866 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satış oranı biraz daha gerileyerek yüzde 30'a kadar düştü. 5616 adet satan Renault liderliğini devam ettiriyor ve şu anda pek de dişli bir rakibi yok. 2574 adet satışla Fiat ikinci gelirken, 2476 adetle Hyundai üçüncü oldu.

İthal pazarda ise 27.138 adetlik satış gerçekleşti. Ford iyi bir sıçrayışla 4190 adetlik satış yaptı ve liderlik koltuğunu kaptı. İkinci Volkswagen'in satışları 3415 adete kaldı. Opel 3050 adet satışla üçüncü olurken onun ardından 2061 adet satışla Toyota ve 1571 adetle Chevrolet geldi. Şubat ayında 1480 adetlik satış gerçekleştiren Peugeot, 11 sıra birden yükselerek altıncı oldu.

Şubat ayında Renault Symbol 2304 adet satarak yine en fazla satan model unvanını elde etti. Onun arkasından 1939 adet satışla Hyundai Accent Era, 1930 adet satışla Ford Fiesta ve 1795 adet satışla Renault Fluence geldi.

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2010	2011
Ocak	12.594	29.868
Şubat	20.651	39.004
Mart		
Nisan		
Mayıs		
Haziran		
Temmuz		
Ağustos		
Eylül		
Ekim		
Kasım		
Aralık		
Toplam	33.245	68.872

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1	Ford	4190	7310
2	Volkswagen	3415	7014
3	Opel	3050	4727
4	Toyota	2061	4078
5	Chevrolet	1571	2588
6	Peugeot	1480	1857
7	Dacia	1201	2141
8	Nissan	1038	1702
9	Citroen	989	1594
10	Audi	859	1332
11	BMW	797	1443
12	Kia	698	1201
13	Hyundai	687	1130
14	Mercedes-Benz	682	1273
15	Fiat	671	1370
16	Skoda	652	1159
17	Renault	589	780
18	Honda	510	880
19	Volvo	369	615
20	Seat	350	854
21	Chery	207	472
22	Mitsubishi	190	333
23	Mazda	118	228
24	Suzuki	91	253
25	Land Rover	84	174
26	MINI	81	120
27	Tata	71	200
28	Subaru	66	185
29	SsangYong	59	171
30	Alfa Romeo	59	90

Sıra	Marka	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
31	Proton	51	113
32	Geely	50	85
33	Daihatsu	43	83
34	Jeep	37	71
35	Porsche	30	52
36	Chrysler	13	23
37	Jaguar	13	19
38	Lancia	6	12
39	Infiniti	4	15
40	smart	4	6
41	Maserati	2	2
42	Lada	0	10
43	Ferrari	0	2
44	Dodge	0	1
45	Bentley	0	1
46	IKCO	0	0
47	Lamborghini	0	0
48	Saab	0	0
Toplam		27.138	47.769

Not: Sıralamalar Şubat ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1	Renault	5616	10.683
2	Fiat	2574	4032
3	Hyundai	2476	4501
4	Honda	635	759
5	Toyota	565	1128
Toplam		11.866	21.103



A sınıfında Suzuki Alto birinci

Japon Suzuki Alto, Şubat ayında 21 adet satılarak, Chevrolet Spark'ın 1 adet önünde lider oldu. Alto, ilk iki ayın satışlarına baktığımızda da 62 adetle lider durumda bulunuyor. Spark'ın ardından 17 adetlik performansla Citroen C1 ve 15 adetlik satışla Kia Picanto geliyor.

A segmentinin en çok satan 4 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1	Suzuki Alto	21	62
2	Chevrolet Spark	20	38
3	Citroen C1	17	20
4	Kia Picanto	15	40

Symbol şimdilik rahat

Renault Symbol liderlik konusunda şimdilik rahat gibi görünüyor. İkinci durumda olan Hyundai Accent Era'nın satışı, Nisan ayında yeni Accent'in satışa sunulması sonrasında da devam edecek. Bu sınıfta Fiat Albea'nın gerilere düştüğünü görüyoruz. Albea'nın üzerinde Ford Fiesta ve Opel Corsa yer alıyor.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1	Renault Symbol	2304	5111
2	Hyundai Accent Era	1939	3610
3	Ford Fiesta	1930	3333
4	Opel Corsa	793	1120
5	Fiat Albea	728	1354
6	Volkswagen Polo	581	1008
7	Fiat Grande Punto	561	1152
8	Peugeot 206+	511	572
9	Hyundai i20 Troy	501	826
10	Renault Clio HB	453	685



Fluence tekrar lider

Renault Fluence 1795 adetlik satışla liderliği Volkswagen Jetta'dan geri aldı. Jetta'da arz sıkıntısı var ve yoğun talebe cevap verilemiyor. Bu nedenle de satışlar sınırlı kalıyor. Şimdiden bazı versiyonlarda 3-4 aylık sıra yazıldığından bahsediliyor. Fiat Linea ise dikkat çekici bir yükseliş kaydederek ikinciliğe yerleşti. Toyota Corolla, 1613 adetlik satışla Fluence ve Linea'nın ardından üçüncülük koltuğunda yer aldı.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1	Renault Fluence	1795	3278
2	Fiat Linea	1613	2224
3	Toyota Corolla	1455	2838
4	Opel Astra HB	1383	2164
5	Volkswagen Jetta	1272	3027
6	Ford Focus Sedan	872	1231
7	Renault Megane HB	807	1227
8	Ford Focus HB	732	1494
9	Honda Civic	635	759
10	Toyota Auris	525	1029



Passat "yola devam" dedi

Bazıları Amerika versiyonunun daha iyi olduğunu iddia etse de Avrupalı Volkswagen Passat'ın Türkiye'deki satışları iyi gidiyor. Passat'ın 2010 yılındaki en zorlu rakibi Mercedes-Benz C Sınıfı ile arasına Şubat ayında Opel Insignia girdi. Renault Latitude 266 adetlik ilk ay satış adetiyle fena bir başlangıç yapmayarak dördüncülükte yer aldı. Toyota Avensis ve Ford Mondeo ise rakiplerini geriden takip ediyor.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1 Volkswagen Passat	759.....	1293
2 Opel Insignia	396.....	647
3 Mercedes-Benz C Sınıfı	300.....	604
4 Renault Latitude.....	266.....	266
5 Citroen C5	184.....	481
6 Toyota Avensis	180.....	325
7 Skoda Superb.....	176.....	320
8 Ford Mondeo	168.....	304
9 Audi A4.....	145.....	223
10 ... BMW 3 Serisi	133.....	308

Audi A6 atakta ama BMW 5 Serisi lider

Audi markası üst sınıfta ataklarına devam ediyor. Audi A8 modeli gibi Audi A6 modeli de ciddi bir satış adedi yakalayarak birinciliği az bir farkla kaçırdı. Yenilenen Audi A6 kuşkusuz daha başarılı satış rakamlarına ulaşabilir. BMW 5 Serisi, kuralı bozmayarak liderliğini sürdürdü. 2011 yılında da bu segmentte Audi A6, BMW 5 Serisi ve Mercedes-Benz E Sınıfı'nın kapışmasına şahit olacağız.



E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1 BMW 5 Serisi	349.....	670
2 Audi A6.....	332.....	444
3 Mercedes E Sınıfı	231.....	403
4 Volvo S80	22.....	51
5 Jaguar XF	8.....	13



Mercedes-Benz S Sınıfı tekrar sahnede

Türkiye'de makam otomobili denilince Mercedes-Benz S Sınıfı'nın ayrı bir yeri vardır. Birkaç aylık aradan sonra Mercedes-Benz S Sınıfı tekrar liderlik koltuğuna yerleşti. Ocak ayında iyi bir sıçrayış yapan Audi A8 modeli 8 adet satarak ikinciliğe düştü. 7 adetlik satışla üçüncü olan BMW 7 Serisi sakın bir şekilde yoluna devam ediyor. Porsche Panamera istikrarlı bir satış grafiği çiziyor.

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1 Mercedes S Sınıfı	17.....	38
2 Audi A8.....	8.....	29
3 BMW 7 Serisi	7.....	15
4 Porsche Panamera.....	5.....	11
5 Jaguar XJ	5.....	6

Qashqai iyi sıçradı

Chevrolet Captiva'nın satışları bir önceki aya göre artış göstermesine karşın, Nissan Qashqai'nin satışları patlayınca Captiva üçüncülüğe kadar düştü. Nissan Qashqai 713 adetlik satışla lider olurken, Dacia Duster araya girerek 551 adetlik satışla ikinciliğe yerleşti. Dördüncü olan isim ise ağabeyi Qashqai'yi yalnız bırakmayan Nissan Juke. Juke'tan sonra CR-V, Tiguan ve Kuga sıralanıyor.

**Cayenne liderliğe doğru kaydı**

Yenilendikten sonra Porsche Cayenne modelinin satışları artmaya başladı. Cayenne, Şubat ayında 21 adetlik satışla liderlik koltuğuna yerleşti. Range Rover Sport, satışları biraz gerilese de ikincilikte kaldı. Jeep Grand Cherokee, satışlarını kısmen arttırarak dikkatleri üzerine çekti. BMW X5 modelinin sesi artık eskisi gibi gür çıkmıyor, X6 ise 13 adetlik satışla beşinci oldu.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1	Nissan Qashqai	713	965
2	Dacia Duster	551	951
3	Chevrolet Captiva	524	975
4	Nissan Juke	184	362
5	Honda CR-V	160	287
6	Volkswagen Tiguan	123	310
7	Ford Kuga	123	206
8	Opel Antara	91	138
9	Volvo XC60	75	117
10	Mitsubishi ASX	63	85

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Şubat 2011	Ocak-Şubat 2011
1	Porsche Cayenne	21	30
2	Range Rover Sport	18	48
3	Jeep Grand Cherokee	16	33
4	Range Rover	15	36
5	BMW X6	13	20

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ

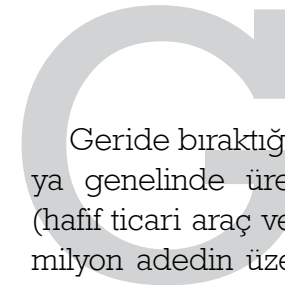


Toyota Burnaston
Fabrikası

2010'daki üretim 60 milyon adedi geçti

Dünyada 2010 yılında 60.112.717 adet otomobil üretildi.
Üretimde başı çeken ülke ise, 11.147.461 adetle Çin oldu.

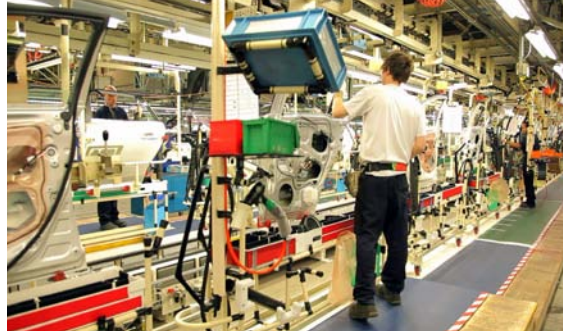
Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: e-otodergi arşivi



Geride bıraktığımız 2010 yılında dünya genelinde üretilen otomobil sayısı (hafif ticari araç ve pick-up'lar hariç) 60 milyon adedin üzerine çıktı. 60.112.717 adet olarak gerçekleşen 2010 üretimi, 48.567.772 adette kalan 2009 üretimini yüzde 23,8 oranında geçmişti.

Üretimde rekor kırıldı

60.112.717 adetlik 2010 üretimi, bugüne kadar 1 takvim yılında elde edilen en yüksek rakam. Bundan önceki üretim rekoru, 58.987.229 adetle 2007'de kırılmıştı. Üretim 2008'de 56.369.458 adet olarak gerçekleşmiş, 2009'da ise 48.567.772 adede gerilemişti.



DÜNYA OTOMOBİL ÜRETİMİNİN BÜYÜK BİR KISMI ÇİN'DE GERÇEKLEŞİYOR. 2010'DA EN ÇOK OTOMOBİL ÜRETEEN MARKA İSE TOYOTA.



En çok otomobil üreten 20 ülke

Sıra	Ülke	Üretim adedi (2010)
1	Çin	11.147.461
2	Japonya	9.276.569
3	ABD	5.858.932
4	Almanya	5.552.659
5	Kore	3.807.000
6	Brezilya	2.680.351
7	Hindistan	2.517.472
8	Fransa	1.964.559
9	İspanya	1.951.901
10	Kanada	1.922.869
11	Meksika	1.738.841
12	İngiltere	1.258.804
13	Rusya	1.101.570
14	Çek Cumhuriyeti	1.075.804
15	İran	991.446
16	Polonya	799.774
17	İtalya	612.912
18	Türkiye	604.721
19	Bulgaristan	593.362
20	Slovakya	560.010

Dünya otomobil üretiminde Çin başı çekiyor

2010 istatistikleri arasında en fazla dikkat çeken rakamlardan biri ise Çin'in toplam otomobil üretimi: 11.147.461 adet. Bu rakamın da ortaya koyduğu gibi Çin, dünya otomobil üretiminin 6'da 1'den fazlasını elinde bulunduruyor. Çin'i 9.276.569 adetle Japonya ve 5.858.932 adetle Amerika Birleşik Devletleri takip ediyor. Avrupa Birliği ülkeleri arasında en fazla üretime sahip olan ülke ise, 5.552.659 adetle Almanya.

Toyota'nın üretimi 7.4 milyon adetten fazla

Üretici bazında incelediğimiz zaman ise, 7.400.451 adetlik üretimle Toyota'nın dünyanın 1 numaralı otomobil üreticisi olduğunu görüyoruz. Onu 7.281.854 adetle Volkswagen Grubu ve 5.876.159 adetle Hyundai-Kia izliyor. Dördüncü sırada GM, beşincilikte Renault-Nissan, altıncılıkta ise Ford+ Mazda yer alıyor. Hyundai-Kia üretiminin bir önceki yıla göre yüzde 30'un üzerinde artış göstermesi dikkat çekiyor.

En çok otomobil üreten markalar

Sıra	Marka/Grup	Üretim (2009)	Üretim (2010)	Artış (Yüzde)
1	Toyota	6.180.284	7.400.451	+ % 19,7
2	Volkswagen Grubu	6.160.610	7.281.854	+ % 18,2
3	Hyundai-Kia	4.513.807	5.876.159	+ % 30,2
4	General Motors	4.578.523	5.868.795	+ % 28,2
5	Renault-Nissan	4.247.778	5.377.494	+ % 26,6
6	Ford+Mazda	4.008.746	4.942.757	+ % 23,3

Yıllara göre otomobil üretim adetleri

Yıl	Üretim adedi
2010	60.112.717
2009	48.567.772
2008	56.369.458
2007	58.987.229
2006	55.865.952
2005	53.201.784
2004	50.320.125
2003	48.521.968
2002	47.836.217
2001	45.943.268
2000	41.899.154
1995	37.089.654
1990	36.548.134
1980	29.286.435

ÖNEMLİ NOT:

Üretim adetleri "Catalogue de la Revue Automobile 2011"den alınmıştır. Rakamlar, hafif ticari araç ve pick-up'lar hariç olmak üzere toplam otomobil üretimini yansıtmaktadır.

Elektrikliler “Kullanımda sıfır emisyon”lu!

Elektrikli araçların yollara çıkmaya başladığı şu günlerde hem sektör yetkilileri hem de gazetecilerin sıkça yaptığı bir yanlış var: O da bu araçların “sıfır emisyonlu” olduklarını söylemek. Doğru ifadeyi Renault dile getiriyor: “Kullanımda sıfır emisyonlu araç”.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: e-otodergi arşivi



Elektrikli otomobiller hayatımıza girmeye başladı. e-otodergi editörleri olarak şu ana kadar kullandığımız elektrikli otomobil sayısı bir elin parmaklarını geçti bile. Ayrıca yazılarımızda onlardan daha bahseder olduk. Onlar kısa bir süre sonra yollara çıkacak. Bu habermizde belirtmek istediğimiz konu ise,

elektrikli otomobillerle birlikte oluşan yeni bir terminolojiyle ilgili. Otomotiv endüstrisinde çalışanlar, bu sektöre ait haberleri kaleme alan gazeteciler, bu tür otomobillerin daha şimdiden slogan ve görsellerini oluşturmaya başlayan reklamcılar ve/veya sade vatandaş... Hemen hemen herkes, elektrikli otomobil-

lerin “sıfır salımlı” olduklarından bahsediyor. Bir başka deyişle bu otomobiller doğaya zehirli madde bırakmıyor. Oysa durum öyle değil.

Sıfır salım mümkün mü?

Bu konudaki açıklamayı uzmanından aktarmak için eski not defterlerimi ka-

rıştırdım ve 2010 yılının Mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı’nda biraraya geldiğimiz Renault Başkan Yardımcısı Patrick Pelata konuşurken tuttuğum notları buldum. Pelata aynen şunları söylemiş: “Elektrikli otomobillerin bataryaları şarj edilirken bir enerji harcanıyor. Aslında bu da bir tür karbondioksit salımı



Renault Başkan Yardımcısı
Patrick Pelata

demek. Örneğin biz Fransa'da nükleer enerji kullanıyoruz. Eğer aracınızın pillerini, elektriğin nükleer santralde üretildiği bir ülkede şarj ederseniz, bu durum o otomobilin yaklaşık 12 g/km emisyonuna sahip olması demektir. Ama elektrik enerjisi kömürle çalışan bir termik santralden geliyorsa aracın emisyonu yaklaşık 62 g/km olur. Bir elektrikli otomobilin sıfır emisyonlu olmasından söz edebilmek için pillerini her zaman güneş ya

da rüzgâr enerjisini kullanarak doldurmanız gerekir ki, bu da günümüzde pek de mümkün bir şey değil". Elbette kabul etmek gerekir ki bu değerler bile; 155 g/km salınımına sahip 1.6 benzinli motorlu Fluence, 119 g/km salınımına sahip 1.5 dizel motorlu Fluence, 89 g/km salınımına sahip tam hibrid teknolojili Toyota Prius'tan daha düşük. Ama hiçbir zaman, düşünüldüğü gibi "sıfır" değil. Bu yüzden de "sıfır salım" tabiri yanlış!

Kullanımda sıfır salım

Pelata'nın çok da güzel anlattığı nedenden ötürü, yüzde 100 elektrikle çalışan bir otomobilden bahsederken bile "sıfır salımlı otomobil" demek doğru değil. Kullanılabilecek doğru ifade ise şu: "Kullanımda sıfır salımlı otomobil". Çünkü gerçekten de otomobili kullanırken doğaya bırakılan herhangi bir emisyon söz konusu değil. Ama maalesef pilleri şarj ederken işler değişiyor.

ELEKTRİKLİ OTOMOBİLLER, KULLANIMDA SIFIR EMİSYONLU ARAÇLAR. ANCAK ŞARJ EDİLDİKLERİ GÖZE ALINDIĞINDA, NÜKLEER ENERJİ KULLANAN ÜLKELERDE 12 G/KM, ELEKTRİĞİ KÖMÜRDEN ELDE EDEN ÜLKELERDE 62 G/KM EMİSYONA SAHIPLER.



Hangi otomobil ne kadar çevreci?

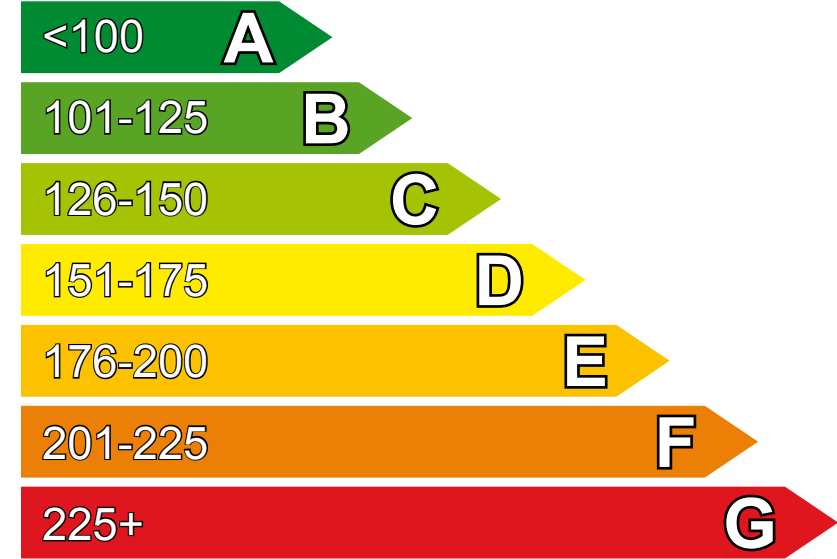
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



KUZENİNİ KISKANDIRIYOR

Kia Venga, 126 HP'lik 1.6 CRDi motoru ve 43.100 TL'lik fiyatıyla; benzer tasarım, iç mekân ve donanım özelliklerine sahip olan ama aynı fiyata ancak 1.4 lt dizel motorlu (76 HP) ve daha düşük performanslı satın alınabilen Hyundai ix20'yi kiskandırıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Türk tüketicisi hala pek bilmiyor olsa da, Kia ve Hyundai markaları, farklı tasarımlar ve logolar altında aynı platform ve teknolojiyi paylaşan otomobiller üreten iki kardeşir adeta. Bunun doğal bir sonucu olarak da, bu iki markanın satışa sundukları modeller “kuzen”dir. Tıpkı Kia Venga ve Hyundai ix20 gibi. Elbette birçok ülkede, bu iki markanın resmi distribütörleri, satış ve pazarlama faaliyetleri, bayileri, servisleri, marka değerleri vb. farklılık göstermektedir. Bu da satış rakamlarına ve elbette pazar paylarına yansır. Ama son tüketici için değişmeyen iki şey vardır ki, o da ürün ve fiyatıdır.

Küçük bir MPV

Türkiye’de sadece “EX” kodlu donanımla satılan Kia Venga, küçük MPV sınıfında yer alan bir otomobil. Bu sınıfta (B4) başka kim var dersanız hemen cevaplayalım: Citroen C3 Picasso, Ford Fusion, kuzen Hyundai ix20, Hyundai Matrix, Nissan Note, yeni Opel Meriva ve Skoda Roomster. 4068 mm’lik uzunluğuyla şehir içinde sorun yaratmayan Venga, 1600 mm’lik yüksekliği sayesinde hem

ön hem de arkada başarılı baş mesafeleri sunuyor. 2615 mm’lik dingil mesafesi de, arkada oturan uzun boyluları dahi rahat ettiriyor. Güzel bir dış tasarıma sahip olan otomobil, 440 litrelik bagaj hacmine sahip. Bu hacim arka koltuk sırası öne katlanınca 1253 litreye kadar çıkıyor.

İşlevselliğiyle öne çıkıyor

Bir MPV’nin en başta gelen özelliği olan işlevsellik Venga’da fazlasıyla var. Bol sayıda eşya gözü ve bardaklık, büyük torpido gözü, yeterli kapı içi gözleri, arka koltuk sırasında düz zemin, hem ileri-geri kaydırılabilen hem de sırtlıkları ayarlanabilen arka koltuklar, geniş ve yüksek açılan bagaj kapağı, sınıfına göre başarılı bagaj hacmi, alçak bagaj eşiği, iki kademeli bagaj zemini, kolay katlanan ve katlanınca düz zemin oluşturan arka koltuklar, işlevsellik konusunda beğenimizi topladı. İç tasarım anlamında; kuzeni ix20’den sadece direksiyon simidi ve orta konsoldaki ses sistemi ve klima butonlarıyla ayrılan Venga’nın kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Kokpitteki en önemli olumsuzluk ise, her noktada sert plastik malze-



KIA VENGİ, AİLELERİN KULLANIMINA UYGUN BİR KÜÇÜK MPV. KOLAY KULLANIMLI KUMANDA BİRİMLERİNDEN OLUŞAN KOKPİTTE EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLI SAYISI YETERLİ. GÖSTERGELER OKUNAKLI.



me kullanılmış olması. Bir de gece kullanımında, cam açma-kapama ve ayna yar butonu gibi kapı içi kumanda birimlerinin aydınlatması çok yetersiz kalıyor. Yuvarlak tasarımlı göstergeler sportif bir atmosfer sunarken, standart donanımda sunulan EBD'li ABS, Fren Destek Sistemi ve altı havayastığı güvenliği artırıyor. Ancak Avrupa pazarlarında yer verilen ESP, ISG (Start/Stop) ve park sensörü de Türkiye paketine dâhil edilseydi daha iyi olurdu.

Motor tüketimde cimri

Test aracımızda yer alan ve 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen 1.6 litrelik CRDi turbodizel motor, 126 HP güç ve 260 Nm tork üretiyor. Venga'yı 185 km/s maksimum hıza ulaştıran motorun 0-100 km/s hızlanma performansı 11.1 saniye. Hem kağıt üstündeki bu değerler, hem de otomobilin pratikteki performansı gayet yeterli. Ama otomobilin en çok dikkat çeken özellikleri, ortalama 4.9 lt/100 km'lik yakıt tüketimi ve 129 g/km'lik karbondioksit salınımı. İstanbul'un çok yoğun şehiriçi trafiğinde kullandığımız Venga, bu motor ve şanzıman ikiliyle gerçek bir cep dostu.

Sürüş konfor odaklı

Bu küçük MPV'den yüksek performans ve üst düzey yol tutuş beklemek çok yanlış olur. Zaten amaç da o değil.



**KOLTUKLAR
RAHAT. ARKA
KOLTUKLAR
HEM İLERİ-
GERİ
HAREKET
ETME
KABİLİYETİNE,
HEM DE
SIRTLIK
AYARINA
SAHİP. BAGAJ
HACMI 440
LİTRE.**



Amaç bir aileyi sorunsuz ve keyifli bir şekilde bir yerden bir yere götürmek. Venga bunu başarıyor. Yüksek karoser nedeniyle yan rüzgârlardan etkilense de, Euro NCAP'ten 5 yıldız alan Venga son derece güvenli. Büyük ön cam ve dış dikiz aynaları, kullanımı kolaylaştırırken büyük boyutlu ve açılabilen cam tavan iç

mekânı aydınlık kılıyor. Koltuklar rahat, direksiyon simidinde hem derinlik hem de yükseklik ayarı var. A sütununun yanına yerleştirilen kelebek cam, ön çapraz görüşü iyileştiriyor. Süspansiyon konfora yönelik geliştirilmiş. Gösterge tablosundaki vites değiştirme uyarısı, yakıt tüketimini düşürmeye yönelik bir uygulama.

Fren performansı ve mesafesi sorunsuz.

Mantıklı bir seçenek

2010'da 50'nci yaşını kutlayan Çelik Motor tarafından ithal edilen Kia Venga, kuzeni ix20'yle karşılaştırıldığında, ondan 50 HP daha güçlü bir motoru aynı fiyata sunarak öne çıkıyor. 5 yıl/150.000

km (hangisi önce dolarsa) mekanik garantiye sahip olan ve 15.000 km'de bir periyodik bakıma girmesi tavsiye edilen otomobil, bu sınıftaki diğer rakiplerle karşılaştırıldığında da bir hayli avantajlı. Kısacası küçük MPV satın almayı düşünenler, Venga'yı alışveriş listelerinin üst sıralarına rahatlıkla yazabilirler.



Kia Venga 1.6 CRDi EX M/T

Fabrika verileri

Motor: 1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 126 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 260 Nm @ 1900-2750 d/d
 Maksimum hız: 185 km/s
 0-100 km/s: 11.1 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4068 / 1765 / 1600 mm
 Bagaj hacmi: 440-1253 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 5.8 / 4.4 / 4.9 lt/100 km
 Test aracının fiyatı: 43.100 TL

- + Tüketim, eşya gözleri, donanım, işlevsellik, fiyat
- Sert plastik malzeme, kapı içi aydınlatması yetersiz, ESP yok

LAFTAN ANLIYOR

Standart olarak sesli komut sistemi sunan Grand C-Max, bu sayede klima, müzik sistemi ve telefonla ilgili ayarların sözel olarak yapılabilmesine olanak tanıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İnsanların hayatını kolaylaştıran teknoloji durmak bilmeden ilerliyor. Bunun sonucunda da eskiden hayal olan şeyler gerçeğe dönüşüyor. Mesela birçok kişinin hayalini kurduğu kendi kendine park eden otomobiller artık birçok markada karşımıza çıkan bir özellik. Söz dinleyen, laftan anlayan otomobiller de buna bir örnek olarak gösterilebilir. Sesli komut sistemleri bir süreden beri otomobil dünyasında yer alsa da bu sayımızda yer alan Ford Grand C-Max'in sesli komut sistemi biraz daha gelişmiş bir sistem ve telefon dışında, klima ve müzik sistemine de sesli olarak kumanda edebilmesine olanak tanıyor. Bunun için direksiyon simidinin sağ alt kısmındaki düğmeyle sistemi aktif hale getirdikten sonra klima, ses sistemi ve telefon gibi donanımları konuşarak etkinleştirmek mümkün.

Geniş iç mekan

MPV tarzı karoseriyle tam bir aile otomobili olan Grand C-Max, toplamda 7 kişilik oturma kapasitesi sunuyor. Üçüncü koltuk sırası bu sınıftaki birçok rakibi gibi sadece çocuklar için. 5 kişilikken



MODERN TASARIMLI İÇ MEKANDA DAHA FAZLA EŞYA GÖZÜ OLMASINI İSTERDİK. MAVİ RENKLİ GÖSTERGE AYDINLATMASI ŞIK GÖRÜNÜYOR.



719 lt olan bagaj hacmi, 7 kişilik kullanımda 79 lt'ye düşüyor. İki ebeveyn, üç orta boy çocuk, iki de küçük çocuktan oluşan bir ailenin 79 litrelik bagaj hacmiyle tatile çıkmaları durumunda kişi başına düşen ortalama bagaj hacmi 11.2 litre oluyor. Tabi yapacak bir şey yok, çünkü bu sınıf araçların özelliği bu. Aynı sınıftaki diğer 7 kişilik MPV örnekleri Peugeot 5008 ve Renault Grand Scenic gibi araçlarda da durum bundan farklı değil. Kompakt MPV sınıfında pek görülmeyen bir özellik olan sürgülü kapıya sahip Grand C-Max'in ikinci koltuk sırasının orta bölümü katlanarak, sağ arka koltuğun altına giriyor. Bu şekilde 2+2+2'lik bir oturma düzeni sunan otomobilin üçüncü koltuk sırasına geçişler kolaylaşıyor-en azından çocuklar için. İleri-geri hareket edebilen, sırt eğimi değiştirilebilen ikinci sıra koltuklarda diz ve baş mesafesiyle ilgili bir problem yok.

Sürüş

Otomobilde bulunan 1.6 lt EcoBoost motor ile ilgili kapsamlı bir yazıyı 33.sa-



**SÜRGÜLÜ ARKA KAPININ
AÇILMASI ÖZELLİKLE
KADINLAR İÇİN ZOR.
İKİNCİ SIRADAKİ ORTA
KOLTUK KATLANABİLİYOR.**

yımızda yayınladığımızdan bunları tekrar anlatmaya gerek görmüyoruz. 180 HP güç üreten motorun 240 Nm olan torku, 1600-4000 d/d arasında sabit olarak üretiliyor. Maksimum tork bandının düşük bir motor devrinden başlayıp üst devirlere kadar kesintisiz şekilde devam etmesi, otomobile esnek bir sürüş karakteri kazandırmış. Yani erken vites büyütülse bile motorda herhangi bir sarsıntı, çekiş sorunu yaşanmıyor ve araç rahatça ilerleyebiliyor. Ani güç patlaması yaşatmayan motor, gücünü dengeli şekilde kullanıcısına sunuyor. Vites geçişleri rahat olan otomobilin süspansiyon sistemi de yormuyor, fakat yol tutuş olarak da bekleneni veriyor.

Sonuç

Grand C-Max 1.6 Ecoboost, sadece Titanium donanım seviyesiyle 57.495 TL'den başlayan fiyatla satılıyor. Test aracımızdaki gibi metalik boya (805 TL), kör nokta uyarı sistemi (2135 TL) ve Titanium X Paketi (5870 TL, bi-xenon farlar, panoramik cam tavan, otomatik park sistemi, elektrikli bagaj kapağı gibi ekipmanları içeriyor) eklenirse fiyat 66.305 TL'ye ulaşıyor. Zengin donanım listesine sahip otomobil, güçlü benzinli motoruyla keyifli sürüşler sunuyor. Bize göre en büyük eksikliği iç mekanda eşya gözlerinin yetersiz olması ve otomatik şanzımanın opsiyonel olarak bile alınamaması.



SESİ KİTUT SİSTEMİ İÇİN TANE TANE KİNUŞMAK LAZİM. ARAÇ KENDİ KENDİNİ PARK EDEBİLİYOR. BAGAİ KAPAĞININ İÇ KISMINDAKİ BUTONA BASINCA, BAGAİ KAPAĞI OTOMATİK OLARAK KAPANİYOR.



SAĞDAKİ VİDEOYU İZLEMEK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EN YENİ SÜRÜMÜ ÜCRETSİZ OLARAK İNDİRMEK İÇİN AŞAĞIDAKİ LOGOYA TIKLAYABİLİRSİNİZ.



**Ford Grand C-Max 1.6 EcoBoost 180 HP****Fabrika verileri**

Motor: 1596 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 180 HP @ 5700 d/d
Maksimum tork: 240 Nm @ 1600-5000 d/d
Maksimum hız: 215 km/s
0-100 km/s: 8.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4520 / 1828 / 1684 mm
Bagaj hacmi: 79-719-1706 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 9.2 / 5.5 / 6.8 lt / 100 km
Baz fiyat: 57.495 TL

- + Direksiyon, iç mekan, donanım
- Arka tasarım, eşya gözleri yetersiz

Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

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

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



ÇİFTE KAVRULMUŞLAR

Renault ve VW'nin çift kavramalı otomatik şanzımana sahip dizel motorlu sedanları Fluence ve Jetta'yı karşı karşıya getirdik.

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





Hem dizel, hem sedan, hem makul vergi diliminde, hem de otomatik; işte Türk insanın otomotiv endüstrisinden istediği otomobilin reçetesi. Kısa bir süre önce piyasaya çıkan Renault Fluence 1.5 dCi EDC 110 HP ve Volkswagen Jetta 1.6 TDI 105 HP DSG, çift kavramalı otomatik şanzımanlarıyla türlerinin en iddialı motor-şanzıman ikililerine sahip oldular.

Biz de çok merak edilen bu iki otomobili karşı karşıya getirdik.

Tasarım-iç mekan

Her ikisi de C segmentinde (alt orta sınıf veya kompakt olarak da tanımlanıyor) yer alan bu iki sedandan Jetta, VW'nin yeni tasarım diliyle şekillendirilmiş, ince ve sade bir tasarıma sahip. Düz

hatlardan oluşturulmuş otomobil insanda güven uyandıran alçak bir görünümde. Fluence ise daha yuvarlak ve Jetta'nın yanında biraz daha sıradan. Tabi bunlar kişiden kişiye göre değişecek, sübjektif değerlendirmeler. Ölçümlenebilen, objektif konularda ise karoser ebatları var. Jetta'nın 4644 mm'lik uzunluğu, Fluence'a göre 24 mm daha fazla. Fluen-

ce ise rakibinden 31 mm daha geniş, 26 mm daha yüksek ve dingil mesafesi de 49 mm daha uzun.

Kompakt sedanlarda önemli bir kriter olan bagaj hacmindeyse her iki otomobilde 500 lt'nin üzerindeki hacimleriyle bekleneni fazlasıyla veriyor. Ama Fluence'ın 530 lt'lik bagaj hac-



FLUENCE'IN ÖN KONSOLU MEGANE'LA, JETTA'NINSA GOLF'LE BENZER. JETTA'DA NAVİGASYON YOK, FLUENCE'DA İSE OPSİYONEL.

mi, Jetta'dan 20 lt daha fazlasını sunuyor. Konu bagajdan açılmışken Jetta'nın bagaj kapağının iç kısmında halı kaplama yok, bagaj bağlantı demirlerinden biri çıplak metal olarak bırakılmış. Bagaj kapağı kapatıldığı zaman bu bağlantı kolu Fluence'da da olduğu gibi bagajın içine giriyor ve eğer bagajın o kısmında balut varsa kapanması zor olabiliyor. Anlaşılan o ki maliyet, kullanışlılıktan önce gelmiş. Oysa artık üretilmeyen Renault Megane II Sedan'da bile bagaj bağlantı-

ları bagaj hacminden çalmayacak şekilde tasarlanmıştı. Yani bazı şeyler zamanla kötüye gitmiş.

İç mekâna geçildiğinde her iki otomobilde de kalite hissi iyi olan ön konsollar beğenimizi topladı. Fakat biraz dikkatli baktığımızda Jetta'nın kapı içi kaplamalarının ucuz his veren sert malzemeden üretildiğini gördük ve açıkçası hayal kırıklığına uğradık. Jetta'nın kardeşi Golf'te kapı içi kaplamalar daha kaliteli





VW'NİN YENİ TASARIM DİLİNE SAHİP JETTA, SADE VE DÜZ ÇİZGİLERLE ŞEKİLLENDİRİLMİŞ. BEĞENİLER KİŞİDEN KİŞİYE DEĞİŞECEK OLSA BİLE, FLUENCE DAHAYUVARLAK VE SIRADAN GÖRÜNÜME SAHİP.



JETTA'NIN KAPI İÇİNDEKİ GÖZ, FLUENCE'A GÖRE DAHA KULLANIŞLI. JETTA'NIN KAPI İÇİNDEKİ PLASTİK MALZEME SERT PLASTİKTEN MAMUL VE KALİTE HİSSİ OLARAK FLUENCE'IN GERİSİNDE KALİYOR. HER İKİ OTOMOBİLİN ŞANZIMANI DA MANUEL KULLANIMA İMKAN TANIYOR.

his veren yumuşak dokunuşlu malzemeden mamulken, Jetta'da daha ucuz malzeme kullanılmış olmasını yadırgadık. Bu konuda Fluence en azından ön kapı içlerinde daha iyi kalite hissine sahip malzemelere sahipti.

Jetta'nın iç mekanda Fluence'a üstün-

lük kurduğu noktalar kullanışlılık ve arka koltuk diz mesafesi. Jetta'nın iç mekânında eşya gözü yönünden daha kullanışlı olmasının yanı sıra, kumanda birimleri de daha büyük ve rahat kullanılıyor. Arka koltuk diz mesafesi konusundaysa Fluence iyi olmasına rağmen, ön koltuklar eşit şekilde ayarlandığında Jetta daha

6 cm kadar fazla diz mesafesi sunuyor (dingil mesafesi daha az olmasına rağmen). Dirsek mesafesindeyse Fluence 2 cm kadar avantajlı.

Performans

Fluence'da, Renault Grubu'nun artık klasikleşmiş 1.5 litrelik silindir hac-

mine sahip, 4000 d/d'de 110 HP güç ve 2000 d/d'de 240 Nm tork üreten commonrail enjeksiyonlu turbodizel motoru görev yapıyor. Dizel motorlarında yıllarca pompa meme enjeksiyon sistemini tercih eden VW'de artık yeni dizellerinde commonrail enjeksiyon kullanmaya başladı. Jetta'da da 4400 d/d'de 105



FLUENCE'IN BAGAJ KAPAĞININ İÇİNDE TUTAMAK YOK. JETTA'NIN BAGAJ İÇİ BAĞLANTI AYAĞI ÇIPLAK BIRAKILMIŞ.



FLUENCE'IN ARKA KOLTUK DİZ MESAFESİ İYİ. BAGAJ HACMİ 530 LİTRE.



JETTA'NIN ARKA KOLTUK DİZ MESAFESİ İSE DAHA İYİ. BAGAJ HACMİ 510 LİTRE.

HP güç ve 1500-2500 d/d aralığında 250 Nm tork üreten yeni 1.6 litrelik TDI motor mevcut. Önce kâğıt üzerindeki değerlere bakalım. Fabrika verilerine göre 7 ileri oranlı DSG şanzımana sahip Jetta 1.6 TDI, 6 ileri oranlı EDC şanzımana sahip Fluence 1.5 dCi'dan daha performanslı. Fabrika verilerine göre Jetta 1.6 TDI DSG 0-100 km/s hızlanmasını 11.7 saniyede

tamamlarken, bu değer Fluence 1.5 dCi EDC'de 11.9 saniye olarak açıklanıyor.

Peki gerçek hayatta durum ne? Yukarıda anlattığımızın tersi. Fluence 1.5 dCi EDC, subjektif olarak daha hızlıymış hissi verirken, gelişmiş test cihazıyla yaptığımız ölçümler bu gerçekliği objektif olarak da ortaya koydu. Zaten bunu videolu test öl-

çümlerinden de görmeniz mümkün. Fluence 1.5 dCi EDC 0-100 km/s hızlanma ölçümünde 11.3 saniyelik bir değer elde ederken, Jetta 1.6 TDI DSG aynı hıza çıkmak için 12.1 saniyeye ihtiyaç duydu. Ölçümlerde Jetta'nın vites kolu S (spor) pozisyonundayken, Fluence'da spor seçeneği olmadığı için vites kolu D'de bırakıldı. Her ikisi de otomatik şanzımanlı olan

bu araçlarda vites kaçırma, vites atlama gibi sürücülük hataları olmasının mümkün olmadığını ekleyelim. Ölçümlerden önce lastik hava basınçları lastikler soğukken kontrol edildi ve yakıt depoları dolduruldu. Jetta'nın ilk kalkış sırasında en büyük handikabı, araç durur vaziyetteyken motor-şanzıman ikilisinin gaza aniden basma anında biraz gecikme-



**TEMİZ ASFALTTA HER İKİ
OTOMOBİLİN DE SÜSPANSİYONU
KONFORLU. BOZUK YOLLARDA
JETTA DAHA TOK BİR İZLENİM
VERİYOR.**

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



e-otodergi



YAPTIĞIMIZ ÖLÇÜMLERDE FLUENCE, HEM HIZLANMA, HEM DE FREN PERFORMANSI OLARAK JETTA'DAN DAHA İYİDİ.

li tepki vermesi. Araç hızlanmaya başladıktan sonraysa vites geçişleri çok hızlı ve sorunsuz. Her iki aracın çift kavramalı şanzımanı da yumuşak vites geçişlerine sahip. Aktif güvenliğin en önemli unsurlarından olan fren performansında da Jetta, Fluence'ın gerisinde kalmaktan kurtulamadı ve aynı zeminde yapılan 100-0 km/s ölçümlerinde elde ettiği 39.8 metrelik durma mesafesiyle Fluence'dan 1.1 metre daha fazlasına ihtiyaç duydu.

Sürüş özellikleri

Eğer bir Golf kullanıcısı iseniz Jetta'yla yola koyulduğunuzda ilk dikkatinizi çekecek nokta iç mekândaki yol ve rüzgar sesinin Golf'ten daha fazla olması olacaktır. Fluence ile karşılaştırdınca ise ilk çalıştırma anındaki soğuk dizel motor sesini saymazsak Jetta'nın biraz daha iyi yalıtıma sahip oldu-

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



e-otodergi



İLK KALKIŞ ANINDA GAZ PEDALINA GEÇ TEPKİ VEREN JETTA, FREN PERFORMANSI OLARAK DA GERİDE.

ğu ve otoyol sürüşlerinde iç mekânda daha az yol ve rüzgar sesi duyulduğunu söyleyebiliriz.

Her ikisi de önden çekişli olan otomobillerin yol tutuşları güvenli. Ama Jetta yol tutuşta biraz daha iyi. Hızlı girilen virajlarda Fluence biraz yana yatarken, daha sıkı süspansiyon sistemine sahip Jetta virajda daha az yana yatıyor ve kullanıcıya daha fazla güven veriyor. Burada Jetta'nın daha alçak olması nedeniyle ağırlık merkezinin de biraz daha aşağıda olduğunu ekleyelim. Direksiyon tepkileri olarak da Jetta biraz daha iyi ve sürücüyü daha iyi iletişim kuruyor. Virajlı yollarda Jetta'nın koltuğu daha büyük yan destekleri sayesinde sürücünün koltukta daha stabil olmasına imkan tanıyor. Süspansiyon konforu olarak başarılı olan otomobillerden Jetta yol bozukluklarında daha tok bir izlenim bırakıyor.

Renault Fluence 1.5 dCi EDC 110 HP

VW Jetta 1.6 TDI 105 HP DSG

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 8V, turbodizel	1598 cc, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d	105 HP @ 4400 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 2000 d/d	250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	185 km/s	190 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn	11.7 sn
Bagaj hacmi:	530 lt	510 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4620 / 1809 / 1479 mm	4644 / 1778 / 1453 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.2 / 4.0 / 4.4 lt/100 km	5.6 / 4.2 / 4.7 lt/100 km
Baz fiyat:	48.300 TL (Business donanımı)	52.900 TL (Trendline donanımı)

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.50 sn	3.95 sn
0-80 km/s:	7.60 sn	8.05 sn
0-100 km/s:	11.30 sn	12.10 sn
0-120 km/s:	16.45 sn	17.70 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	6.7 sn	(S'de) 6.6 sn
80-120 km/s (D'de):	8.9 sn	(S'de) 10.1 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	38.7 m	39.8 m
80-0 km/s:	24.4 m	25.0 m
50.0 km/s:	9.6 m	9.8 m

+ Rakibinden daha düşük tüketim, daha büyük bagaj, daha hızlı, fren mesafesi daha kısa Henüz pek tanınmıyor, fiyat, arka perde manuel

- Daha hissiz direksiyon, daha zayıf yol tutuş

114 g/km

B

+ Yol tutuş, arka koltuk diz mesafesi

- Bazı yerlerde kalite hissi

123 g/km

B

Sonuç

Fluence 1.5 dCi EDC'nin giriş seviyesi olan Business donanım seviyesi 48.300 TL'lik, Extreme donanım seviyesi 49.100 TL'lik, Dynamique donanım seviyesi 52.900 TL'lik ve bu sayfalarda görülen en üst Privilege donanım seviyesi ise 55.600 TL'lik fiyata sahip. Deri döşeme için 1500 TL, navigasyon sistemi için 1000 TL, 17 inçlik alaşım jantlar içinse 750 TL ek ödeme yapmak gerekiyor. Jetta 1.6 TDI DSG ise Trendline donanımında 52.900 TL'lik, bu sayfalarda görülen Comfortline donanım seviyesinde 57.700 TL'lik, Highline'da ise 60.800 TL'lik etikete sahip. Fluence'ın giriş seviyesinde bile ESP sistemi bulunurken,

Jetta'nın ekipman listesine bakıldığında en alt seviyede olan Trendline'da ESP sisteminin olmadığı görülüyor. Bu donanım Jetta'da Comfortline'dan itibaren geliyor. Sonuç olarak bakıldığında objektif kriterlerde Fluence 1.5 dCi EDC'nin net bir üstünlüğü var: Videolu ölçüm sonuçlarına göre daha performanslı, fren güvenliği daha yüksek ve daha düşük tüketime sahip. Arka koltuk diz mesafesi konusunda sınıfında rakipsiz olan Jetta 1.6 TDI DSG ise daha iyi yol tutuşa sahip olmasının yanı sıra, daha tok bir izlenim veriyor ve bakışları üzerinde daha çok topluyor. Fiyat-fayda-performans olarak Fluence 1.5 dCi EDC paranın karşılığını daha fazla veriyor.



TEST YILLIĞI 1

36	154	683
marka	model	sayfa

***BUGÜNE KADAR
92.540 KİŞİ
İNDİRDİ***

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz



İŞTE O KADIN!

Televizyon reklamlarında kocasının kendisini başka bir kadınla aldattığını sanıp “O kadının adı ne?” diye sordurutan otomobil Renault Latitude; 2.0 dCi motor, 6 kademeli otomatik şanzıman ve satın alınabilecek en pahalı kombinasyonla (Executive donanım + Prestij Paketi + Elektrikli panoramik açılır tavan) videolu testimize konuk oldu.

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümü: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

D segmentinde 2011'e epey hızlı gildi: Önce enilenen Ford Mondeo ve Volkswagen Passat, ardından Renault yönetiminin değişiyile markanın bu sınıftaki ilk sedanı Latitude ve ilk sayfalarımızda video reklamını izleyebileceğiniz, ayrıca haberini de okuyabileceğiniz Peugeot 508. Tüm bu yeni modeller, gözlerin binek otomobil pazarından yüzde 7-7,5 pay alan D segmentine çevrilmesini sağladı bile. İşte 17 Şubat'tan bu yana Türkiye yollarında olan Latitude'ün tüm ayrıntıları ve Türkiye'de sadece e-otodergi'nin gerçekleştirebildiği videolu performans testi.

İki motor, iki şanzıman ve üç donanım seçeneği sunan Latitude'ün 2.0 dCi Otm. Executive modeli videolu testimizde hünerlerini sergiledi.

Renault Latitude, markanın Laguna ve Laguna Coupe modellerinin ardından orta sınıfta yer alan üçüncü modeli. Sedan karoserli olması, Renault ürün gamındaki önemli bir boşluğu dolduruyor ve onu bu sınıfın lideri olan VW Passat'a rakip yapıyor. Sınıfın diğer öğrencileri ise Opel Insignia, Citroen C5, Ford Mondeo, Toyota Avensis, Peugeot 508 gibi modeller.

Kore'de üretiliyor

Renault-Samsung işbirliği kapsamında Kore'de üretilen ve Samsung SM5 modelinin kuzeni olan Latitude, ön tasarımında eski Passat'ı andırıyor. Pek fazla dikkat çekmeyen, sade hatlara sahip olan araç, arka tasarımında Koreli olduğunu ortaya koyuyor: Bu bölgede bence albenisiz ve kaba bir görüntü var. Neyse ki led'li stop lambaları, frene basınca görünümü biraz güzelleştiriyor. Yükleme eşiği ortalama bir yükseklikte olan ama geniş açılmasıyla puan toplayan bagaj, hacim olarak sınıfta kalıyor. Öyle ki, 477 litrelik kapasite, aynı markanın bir alt sınıftaki modeli Fluence'ın 530 litrelik bagajından 53 litre daha küçük. "Coupe tarzı tasarım" klişesinden uzak, arka tarafta gidildikçe alçalmayan tavan tasarımı olumlu bir özellik olarak karşımıza çıkıyor ve arka koltuğa iniş-binişte kafanızı vurmuyorsunuz.

İç mekân geniş ve konforlu

Sınıfında arka koltukta en uzun diz mesafesi (253 mm) ve yine arka koltukta en geniş omuz mesafesi (1444 mm) ile öne çıkan Latitude, sunduğu geniş ve ferah yaşam alanının yanı sıra, hele bir de bizim kullandığımız Executive versiyonunu ele alırsak, son derece konforlu bir oto-



KOKPİTTE MALZEME VE İŞÇİLİK BAŞARILI. KONSOLA YERLEŞTİRİLEN KOKU KARTUŞLARI VE KLİMADAKİ CLEAN/RELAX FONKSİYONLARI KONFORU ARTTIRIYOR.



mobil. Öne çıkan bazı konfor özellikleri olarak; masaj fonksiyonlu sürücü koltuğu, üç bölgeli klima, araç içi parfüm sistemi ve ionizer hava temizleme teknolojisi, Bose ses sistemi, Carminat TomTom navigasyon sistemi, geri görüş kamerası sayılabilir. Ama hemen belirtelim ki bu konforun da bir bedeli var: 2.0 dCi Otm. versiyonda Privilege donanımı 78.650 TL olan aracın fiyatı Executive donanımında 85.650 TL'ye çıkıyor. Ayrıca geri

görü kamerası, elektrikli ön koltuklar ile hafızalı-bel destekli-masajlı sürücü koltuğuna sahip olmak için Executive donanımının üzerine ekstra ücret ödemek gerekiyor. Malzeme ve işçiliğin başarılı olduğu kokpitte, kullanımı ya da ergonomisi kötü bir kumanda birimi bulunmuyor. Ses sisteminin butonlarının küçük olduğu vurgulanabilir ama o sisteme direksiyon simidinden de kumanda etmek mümkün. Göstergeler rahat okunuyor.

Arka koltuklar diz, omuz ve baş mesafesi bakımından sorunsuz. Bu bölgede de otomatik klima ayar butonu bulunması ve ötekilerden farklı ayar yapılabilmesi olumlu bir özellik. Kapı içi gözleri biraz küçük olsa da, iç mekânda eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Öndeki kol dayamanın içindeki USB ve Aux girişleri modern ihtiyaçları karşılıyor. Bu kadar konfora sahip bir otomobilde, arka camdaki perdenin manuel olarak açılıp kapatıl-

ması ise diğer donanımlarla tezat oluşturuyor.

Güçlü motor, modern şanzıman

175 HP güç ve 380 Nm tork üreten 2.0 litrelik turbodizel motor, 1620 kg boş ağırlığa sahip otomobili fabrika verilerine göre 9.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. Biz ise videolu testimizde 9.7 saniyelik değer elde ettik. Otomobilin 0-50 km/s hızlanması 3.3 sn, 0-80



SÜRÜCÜ KOLTUĞUNDAKİ MASAJ FONKSİYONU NEDENİYLE, BU ARACI ŞOFÖRSÜZ KULLANMAYI İSTEYECEKSİNİZ. ARKADA İSE BAĞIMSIZ KLİMA VAR.



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



e-otodergi

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

km/s hızlanması 6.7 sn, 0-120 km/s hızlanması ise 13.5 sn çıktı. Ara hızlanmalarda 60-100 km/s'de 5.6 sn, 80-120 km/s'de ise 7.9 sn'lik performans sergileyen Latitude, 100 km/s'de yapılan frende 39.2 metrede güvenli bir şekilde durdu. Latitude'ün 80-0 km/s fren mesafesi 25.2 metre, 50.0 km/s fren mesafesi ise 9.8 metre olarak ölçüldü. Otomobilin maksimum hızı ise fabrika verilerine göre 215 km/s. Sürüş özelliklerine geçmeden önce, direksiyon simidinin derinlik ve yükseklik ayarlı olduğunu belirtelim.

Elektrikli kumandasıyla rahatlıkla ayarlanan sürücü koltuğunda ise, kısa minder nedeniyle en rahat oturma pozisyonunu bulmanız biraz zor. Yolculuk boyunca "Acaba şöyle yapsam daha mı rahat olacak?" diye kendi kendinize konuşarak ayar butonlarıyla oynuyorsunuz. Sürüş sırasında ise direksiyonun tepkileri hızlı ve net. Tatlı-sert süspansiyon sistemi, konfordan ödün vermemekle birlikte hızlı girilen virajlarda da başarılı bir yol tutuş sergiliyor. Görüş açıları konusunda önemli bir sorun yok. Park sırasında, donanımına göre sahip olunan ön park sensörü, arka park sensörü ve/veya geri görüş kamerası görevlerini iyi yapıyor. Yüksek hızda içeriye az

Renault Latitude 2.0 dCi Otm.

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	175 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	380 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	215 km/s
0-100 km/s:	9.90 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4897 / 1832 / 1483 mm
Bagaj hacmi:	477 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.4 / 5.5 / 6.5 lt / 100 km
Baz fiyat (1.5 dCi Expression):	54.100 TL
Test aracının fiyatı:	85.650 TL + Prestij Paketi ve Açılır tavan

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.3 sn
0-80 km/s:	6.7 sn
0-100 km/s:	9.7 sn
0-120 km/s:	13.5 sn
0-400 m:	16.9 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	5.6 sn
80-120 km/s (D'de):	7.9 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	39.2 m
80-0 km/s:	25.2 m
50.0 km/s:	9.8 m

+ Konfor, kalite, donanım, motor, şanzıman

- Henüz pek tanınmıyor, fiyat, arka perde manuel

170 g/km

D

karışımı giriyor ama izolasyon genel anlamda başarılı diyebiliriz. Elektronik sürüş destek sistemleri ve havayastıkları konusunda eksiksiz yakın olan Latitude, yan rüzgârlardan da fazla etkilenmiyor.

Henüz pek tanınmıyor

Yazımın başında da belirttiğim gibi Renault Latitude yepyeni bir model. Bu nedenle sokakta henüz pek tanınmıyor. Ama merak uyandırdığını da belirtelim. Akaryakıt istasyonu çalışanından mahal-
ledeki esnafa kadar birçok kişiye aracı

anlatmak ve fiyat bilgisi vermek durumunda kaldım. Kimi beğendi, kimi beğenmedi. Otomobille birlikte prestijin de satın alındığı bu sınıfta, ürün ne kadar başarılı olursa olsun Renault'nun işi pek de kolay değil. Zaten bu yüzden, Antalya'daki basın toplantısında konuşan Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar, bu modelle iddialı olmadıklarını belirtip satış ve pazar payı hedefi vermemiştir. Biz de Renault yöneticileri gibi, Latitude'ün satış performansını merakla bekliyoruz.



ŞEHRİN DERTSİZİ

Yeni Micra, ne Qashqai gibi “Asi şehirli” ne de Juke gibi “Şehrin haylazı”. O, düşük yakıt tüketen 3 silindirli motoru ve şehrin dar sokaklarına uygun dış boyutlarıyla “Şehrin dertsizi”.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Kısa bir süre önce dördüncü jenerasyonuna kavuşan Nissan Micra, Türkiye yollarına 5 kapılı karoser, tek motor seçeneği (1.2 lt 3 silindirli 80 HP benzinli) ve üç farklı donanımla (“Passion”, “Tekna” ve “Tekna Pack”) çıkmıştı. Ocak 2011 tarihli 31’inci sayımızda Tekna donanımlı ve CVT şanzımanlı versiyonunu test ettiğimiz yeni Micra, bu kez yine Tekna donanımlı ama 5 ileri manuel şanzımanlı seçeneğiyle karşımızda.

Artık “unisex”

Bir önceki jenerasyonunda kadınlara hitap eden bir iç ve dış tasarıma sahip olan Micra, yeni nesilde hedef tahtasına erkekleri de yerleştirdi. Bunun başlıca nedeni ise, yeni modelden global anlamda yüksek satış başarısı beklen-



mesi. "V" adlı yeni bir platformda geliştirilen otomobilin yeni karoseri eskisinden daha uzun, daha geniş ama daha alçak. 61 mm'lik artışla 3780 mm'ye ulaşan uzunluk ve 9 metrelik dönüş çapı, yeni Micra'yı hâlâ şehir içinde pratik kullanımlı, minimum park ve manevra derdi olan bir otomobil yapıyor. 0,33 Cd'ye düşen rüzgar katsayısı aerodinamiyi artırırken, 20 mm artarak 2450 mm'ye ulaşan dingil mesafesi de, özellikle arkada oturanları eskisinden daha rahat ettiriyor. Yeni Micra'nın bagajı ise 251 lt'den 265 litreye çıkmış durumda.

Kokpit sade ama albenisiz

Bolca sert plastiğin göze çarptığı kokpitte eşya gözü ve bardaklık konusunda sorun yok. Kumanda birimleri sade ve gösterişten uzak tasarlanmış. Ama eski jenerasyonun iç mekanı çok daha albenili ve şıktı. Göstergeler kolay anlaşılıyor. Ön yolcu koltuğunun minderinin yukarı kalkması ve burada biri oturmuyorken eşya konulabilmesi işlevsel. Eski jenerasyonda arka koltuklarda yer alan kızak mekanizmasından neden vazgeçildiğini anlamak ise zor.

Nissan "Dizele gerek yok" diyor

Yeni Micra'da tek motor seçeneği var: 1.2 litrelik 3 silindirli benzinli ünite. Nissan yetkilileri, 80 HP güç ve 110 Nm tork üreten bu motora çok güveniyor ve "Di-



FAZLASIYLA SADE OLAN KOKPİT SERT PLASTİK MALZEMESİYLE DE ÜZÜYOR. ESP, BAZ VERSİYONDAN İTİBAREN STANDART DONANIMDA.



zele gerek yok'' diyorlar. Micra'da 5 ileri manuel ve CVT şanzıman seçenekleri mevcut. 5 ileri manuel şanzımanlı test aracımızın maksimum hızı 170 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 13.7 saniye olarak veriliyor. Bu değerler, daha önce kullandığımız CVT şanzımanlı Micra'dan +9 km/s ve -0.8 sn daha başarılı. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi 5.0 lt/100 km, karbondioksit salınımı ise 115 g/km. Bu değerler de CVT şanzımanlı versiyondan -0.4 lt/100 km ve -10 g/km daha iyi. Testimiz süresince, yol bilgisayarı verisine göre, ağırlıklı şehiriçi parkur olmak üzere karma kullanımımızda ortalama 6.5 lt/100 km tüketim değeri elde ettik. Bu değer dizel motorlu araçlarınkine yakın, ancak her ne kadar makas her geçen gün daralsa da, benzinin litre fiyatının motorinden daha pahalı olduğunu da unutmamak gerek.

Donanımı zengin

Yeni Micra Türkiye'de "Passion", "Tekna" ve "Tekna Pack" adlı üç donanım seviyesine sahip. Baz donanımdan itibaren sunulan ESP, ABS, EBD, Fren Destek Sistemi ve altı havayastığı övgüyü hak ediyor. Diğer donanım özellikleri de başarılı. 5 ileri manuel şanzımanın geçişleri biraz kemikli. Direksiyon simidinde derinlik ayarı bulunmuyor. Hem motor hem de direksiyonun tepkileri, bu otomobili son derece sakın kullanmayı gerektiri-

***İKİSİ KAPAKLI,
BİRİ KAPAKSIZ
TOPLAM ÜÇ BÖLMELİ
TORPİDO VE YUKARI
KATLANAN MİNDER
SAYESİNDE KOLTUĞA
KONAN EŞYANIN
ÖNE KAYMAMASINI
SAĞLAYAN SİSTEM
İŞLEVSELLİĞİ
ARTTIRIYOR.***



yor. Ama buna karşın süspansiyon sistemi epey sert ve çukur-kasis gibi darbeleri iç mekâna yansıtıyor. Görüş açıları sorunsuz.

Fiyatı 28.708 TL'den başlıyor

Yeni jenerasyonda İngiltere yerine Hindistan'da üretilen Micra, toplam 160 ülkede satışa sunulacak olması nedeniyle, markanın global anlamda en iddialı modellerinden biri. Otomobilin Türkiye fiyatları 28.708 TL'den başlayıp (Passion M/T) 35.603 TL'ye kadar (Tekna Pack M/T) çıkıyor.



Nissan Micra 1.2 80 HP Tekna

Fabrika verileri

Motor: 1198 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
 Şanzıman: 5 ileri manuel
 Maksimum güç: 80 HP @ 6000 d/d
 Maksimum tork: 110 Nm @ 4000 d/d
 Maksimum hız: 170 km/s
 0-100 km/s: 13.7 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 3780 / 1675 / 1520 mm
 Bagaj hacmi: 265-511 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 6.1 / 4.3 / 5.0 lt/100 km
 Baz fiyat/Test aracının fiyatı: 28.708 TL/31.360 TL

+ Tüketim, eşya gözleri, donanım, dönüş çapı, emisyon

- Performans, kalite, motor sesi, sert süspansiyon

115 g/km **B**

AZI KARAR DİYENLERE

Kia Sportage'ın daha ulaşılabilir versiyonu olan önden çekişli 1.6 GDI, 135 HP'lik gücüyle makul bir performans sunuyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





GÖSTERGELER ŞIK. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI ARKA ÇAPRAZ GÖRÜŞÜ KÖTÜ OLAN BU OTOMOBİL İÇİN GERÇEKTEN FAYDALI. USB GİRİŞİ VİTES KONSOLUNUN ÖNÜNDE.

Günümüzde birçok insan havalı görünüşleri nedeniyle SUV veya crossover tarzı otomobil arayışına giriyor. Kompakt SUV ve crossover'ların fiyatlarının orta sınıf sedanlara yakın olması bu sınıfa olan eğilimi arttıran diğer bir etken. Tabi giriş seviyesinde bazı şeylerden fedakârlık da etmek gerekebiliyor. Mesela otomatik şanzıman yerine manuel şanzıman ve 4x4 yerine 4x2 çekiş sistemi gibi. Bu sınıftaki diğer küçük silindir hacimli birçok örnekte olduğu gibi Kia Sportage'ın da 1.6 litrelik motorlu giriş seviyesinde otomatik şanzıman ve 4x4 sistemleri yok. Bununla birlikte 54.750 TL'lik fiyatı, 2.0 litrelik versiyonun 42.500 Euro+1240.5 TL'lik fiyatına göre oldukça cazip.

Tasarım

Sportage; keskin hatları, yandan bakıldığında cam yüzeylerin metal yüzeylere oranla oldukça küçük görünmesiyle insanda güven duygusu uyandırıyor. Şık gözükten LED'li gündüz farları otomobil-



lerinin görünümelerini (sonradan takılan farklı aydınlatmalar, body kit'ler gibi) değiştirmeye eğilimli birçok Kia müşterisini bu masraftan kurtaracaktır.

Otomobilin iç mekanı ile ilgili söyleyeceklerimiz daha önceki Sportage 2.0 CRDi yazımızdakinden farklı değil. İç mekan kaliteli ve kumandalar kolay kullanımlı. Son dönemde moda haline gelen anahtarsız çalıştırma sistemi bu araçta da mevcut. Bu sayede elektronik anahtar cebinizdeyken ön konsoldaki çalıştırma düğmesine basarak aracı çalıştır-

mak mümkün. Bu anahtarı cebinizde tutmak istemeyenler için, kol dayama yerinin iç tarafında bir anahtar yuvası bulunuyor. Fakat bizce anahtarın orada unutulma ihtimali çok fazla. Otomobilin arka koltuklarında diz mesafesi yönünden sorun yok, ama baş mesafesi biraz kısıtlı.

Kullanımı nasıl?

Yumuşaklığı sayesinde yormayan bir kullanım sağlayan direksiyon sisteminin tepkileri sportif olmasa da, kötü de sayılmaz. Sonuç olarak otomobili yönlendirirken bir rahatsızlık duymuyorsunuz.

Yol tutuş konusunda endişelenmeye gerek yok. Temiz asfaltta 4x4 kardeşi kadar güvenli ve stabil.

Gelelim motora... 135 HP'lik 1.6 GDi (Gasoline Direct Injection- direkt benzin enjeksiyonu) motor, 1427 kg'lık boş ağırlığa sahip otomobili taşıma konusunda sorun yaşamıyor. Alt devirlerde fazla istekli olmasa da otomobili kabul edilebilir performansla taşıyan motor gerçek gücünü 4500 d/d'den sonra ortaya koyuyor. 11.1 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkan aracın maksimum hızıysa 178 km/s.

Bu değerler 2.0 CRDi motorlu versiyona çok yakın. Bizim 400 km'yi bulan kullanımımızda elde ettiğimiz 8.4 lt/100 km'lik tüketim değeri de makul.

Sonuç

Çekici görünümü, uzun standart donanım listesi (LED'li gündüz farları, tavan rayları, yağmur sensörü, eğim iniş kontrolü, stabilite kontrolü, yokuşta kalkış desteği, çift bölgeli otomatik klima, geri görüş kamerası, cam tavan vs.) sunan Sportage 1.6 GDi'nin fiyatı sunduklarına göre fazla sayılmaz.



**SPORTAGE'IN
ÖN
KOLTUKLARI
RAHAT. ARKA
KOLTUKLARI
DA RAHAT AMA
BAŞ MESAFESİ
BİRAZ
KISITLI. CAM
YÜZEYLERİN
AZLIĞI
OTOMOBİLDE
GÜVEN
DUYGUSU
VERİYOR.**





Kia Sportage 1.6 GDI 4x2

Fabrika verileri

Motor:.. 1591 cc, 4 silindirli, 16V, direkt benzin enjeksiyonlu
Şanzıman:.....6 ileri manuel
Maksimum güç:..... 135 HP @ 6300 d/d
Maksimum tork:..... 165 Nm @ 4850 d/d
Maksimum hız: 178 km/s
0-100 km/s: 11.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4440 / 1855 / 1635 mm
Bagaj hacmi: 564-1353 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):..... 8.2 / 6.0 / 6.8 lt /100 km
Fiyat:.....54.750 TL

+ Donanım, tasarım

- Arka çapraz görüş

158 g/km

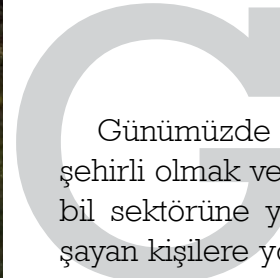
D

DAHA TUTUMLU

Makyajlanan Hyundai i10 eskisinden daha az tüketse de, ortaya koyduğu sonuç onu çevrecilik şampiyonu yapmaya yetmiyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Günümüzde öne çıkan iki olgu var; şehirli olmak ve çevrecilik. Bunu otomobil sektörüne yansıtmaya hareketli yaşayan kişilere yönelik, pratik ve daha az egzoz emisyonu yayan araçlar olarak görülüyor. Tabi kalabalık şehirlerin durkalk trafiğinde otomatik şanzıman seçenekleri de önem kazanan donanımlar arasında.

Otomatik vitesli i10'un başlangıç fiyatı (Team donanım) 25.900 TL olarak açıklanırken bu sayfalarda gördüğünüz Prime adı verilen en üst donanım seviyesinin etiketi 29.050 TL'yi buluyor. Stan-

dart donanımında ABS, EBD, klima gibi ekipmanların standart olarak sunulduğu otomobilin Prime donanım seviyesinde bunlara ek olarak gelen belli başlı donanımlar ise yolcu havayastığı, gövde rengi tamponlar ve aynalar, Bluetooth sistemi olarak sıralanabilir.

Yüzü yenilendi

2010'da Türkiye'de mini otomobil sınıfında Kia Picanto'nun ardından en çok satan ikinci model olan i10, 2011 model yılı kapsamında makyajlandı ve teknik olarak elden geçirildi. Markanın keskin çizgilere sahip görsel kimliğine uygun hale



getirilen i10'un 3585 mm'lik uzunluğu eskisinden 20 mm daha fazla (değişen tampon yapısı nedeniyle). 1595 mm'lik genişliğe ve 1540 mm'lik yükseklik değerlerinde ise bir değişiklik yok.

Otomobilin iç mekanında da ufak tefek farklılıklara gidilmiş ve gösterge tablosu, döşeme renkleri değiştirilmiş. Ön ve arka koltuklardaki dirsek mesafesi bu sınıfın bir özelliği olarak fazla değil ama arka koltuklardaki diz ve baş mesafesi gayet tatminkar. 225 litrelik bagaj hacmi de bu sınıftaki en iyi değer ve market alışverişleri abartılmadığı sürece bu klasman için fazlasıyla yeterli.

Motor-Performans

i10'da yer alan 1.1 litrelik dört silindirli, benzinli motor eskisine göre 3 HP güçlenmiş ve 69 HP'ye ulaşmış. Önceden 2800 d/d'de 97 Nm olan maksimum tork değeri de 99 Nm'ye yükselmiş. Maksimum tork devrinin 4500 d/d'de ortaya çıkması alt devirlerde belirgin bir olumsuzluk yaratmamış. 4 ileri oranlı geleneksel otomatik şanzımana sahip otomobilin 0-100 km/s değeri 1.4 saniye iyileşmiş ve 17.1 saniye olmuş. Bu değer gerçekten yavaş bir değer olsa da 80 km/s'ye kadar şehiriçinde makul bir şekilde yol alabilmek mümkün. Fabrika verilerine göre 7.2 lt/100 km olan şehiriçi

tüketim değeri eskisiyle aynı olan makaylı i10 1.1 otomatik, şehirdışı ve ortalama tüketim değerlerinde 0.2 lt/100 km ve 0.1 lt/100 km'lik iyileşme kaydetmiş. Bunlar yeterli mi? Bizce hayır. Çünkü aynı sınıfta daha hızlı ve daha az tüketen modeller mevcut. Mesela Peugeot 107 2-Tronic 0-100 km/s'ye 14.0 saniyede ulaşır, şehiriçinde 5.5 lt/100 km'lik tüketim ortalaması ile yetinmesini biliyor.

Sürüş özellikleri

Otomobilin leylek yuvası gibi yüksekte olan sürüş pozisyonu ilk anda yadırgansa da trafiği rahat takip etmek açısından olumlu ve bu duruma da zamanla

alışılıyor. Şehiriçinde rahat kullanım sunan i10'dan otoyolda fazla bir şey beklememek gerek. Yol tutuş limitleri yüksek olmayan i10'un direksiyon sistemi Picanto gibi rakiplerinden biraz daha iyi, fakat her şeye rağmen biraz gecikmeli tepki verdiği de bir gerçek.

Sonuç

Makyaj, i10'u görsel açıdan daha çekici kılmış. Tüketim-performans yönünden yapılan geliştirmelere rağmen rakiplerinden daha yavaş ve daha fazla tüketiyor. Donanımı iyi olsa bile test aracının fiyatıyla, i20 Troy 1.4 CVVT Team otomatik (29.800 TL) alabilmek mümkün.

Hyundai i10 1.1 Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1086 cc, 4 silindirli, 12V
Şanzıman:	4 ileri otomatik
Maksimum güç:	69 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	99 Nm @ 4500 d/d
Maksimum hız:	149 km/s
0-100 km/s:	17.1 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3585 / 1595 / 1540 mm
Bagaj hacmi:	225 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	7.2 / 4.9 / 5.8 lt / 100 km
Baz fiyat/test aracının fiyatı:	25.900 TL/29.050 TL

+ Donanım, rakiplerinden büyük bagaj, garanti süresi

- Yol sesi, fiyat, tüketim, performans

**MAKYAJ EN
FAZLA ÖN
TARAFTAN
BELLİ OLUYOR,
BU ETKİ ARKA
KISIMDA DAHA
AZ BELİRGİN.
TÜKETİM
DEĞERİ KEŞKE
BİRAZ DAHA
AZ OLSA.**



Mazda3 HB 1.6

Otm. foto testte!

Otomobilleri sadece fotoğraflar, fotoğrafların altına yazdığımız bilgiler ve renklerle değerlendirdiğimiz foto test disiplinimizin bu ayki konusu, Mazda3 Hatchback 1.6 Otm. 90. Yıl versiyonu.



AÇILIR CAM TAVAN İÇ MEKANI AYDINLIK KILIYOR.



1.6 LİTRELİK MOTORUN GÜCÜ 105 HP. DAHA YÜKSEK OLMALI.



MAZDA3 HATCHBACK'İN TASARIMI SON DERECE SPORTİF. ARAÇ BU YÖNÜYLE DAHA ÇOK GENÇLERE HİTAP EDİYOR.



KÖR NOKTA UYARISI BAŞARILI



SADECE 340 LİTRELİK KAPASİTE SUNAN BAGAJ UZUN YOLCULUKLARA UYGUN DEĞİL.

RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

KİŞİYE GÖRE DEĞİŞİR

OLUMSUZ - KÖTÜ



ARKA KOLTUKTA DİZ MESAFESİ ORTALAMA BİR DEĞERDE.

O BİR JAPON... ÇEKİK GÖZLER BUNUN EN BELİRGİN KANITI. ÖN TASARIM, GÜLÜMSEYEN BİR SURAT GİBİ.





MAZDA3 HB'NİN İÇ MEKANI SADE VE KOLAY KULLANIMLI. KOKPİTE SPORTİF TASARIM HAKİM. KOLTUKLAR RAHAT. GÖRÜŞ AÇILARI İYİ.



SPORTİF GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR.



MÜZİK SİSTEMİ KOLAY KULLANIMLI VE BAŞARILI.



BİRÇOK BİRİME DİREKSİYONDAN DA KUMANDA EDİLEBİLİYOR.



SOL TARAFTAKİ BU BUTONLARA ULAŞMAK BİRAZ ZAHMETLİ.



ARKA KAPI İÇLERİNDE DAHİ SU ŞİSESİ KONABİLECEK YER VAR.



ARAÇTA EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK SAYISI TATMİNİCAR.



VÜCUDU SARAN KOLTUKLAR RAHAT.



OTOMATİK ŞANZİMAN HALA 4 KADEMELİ.



CAMLAR VE AYNALAR ELEKTRİKLİ.

Mazda3 Hatchback 1.6 MZR 90. Yıl Otm.

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	4 kademeli otomatik
Maksimum güç:	105 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	145 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	173 km/s
0-100 km/s:	13.1 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4545 / 1760 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	340 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	10.2 / 6.1 / 7.6 lt/100 km
Test aracının fiyatı:	50.008 TL

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Bitmeyen seyirci sorunsalı

Evde boş zamanlarımda zevk alarak yaptığım şeylerden biri de arşivlediğim 15-20 yıllık eski otomobil ve motorsporu dergilerini incelemektir. Yine bu nostaljik turların birinde okuduğum makale benim tebessüm etmeme yol açarken, bir yandan da düşündürmekten geri kalmadı. Birazdan, okuduğum yazıda anlatılanları burada bahsettikçe eminim sizler de benim gibi tebessüm etmekten geri kalmayacaksınız.

Yaşı 30'larda ve üzerinde olan yurdumun motorsporu sevenleri elbette ki Ralli Dünyası dergisini yakından bilirler. Ülkemizin otomobil sporları yayıncılığında bir mihenk taşı olan Ralli Dünyası dergisinin eski sayılarını okudukça sporun yurdumuzda geçmişte ne evrelerden geçtiğini de anlayabilirsiniz. 1989 senesindeki bir sayıda o zamanın gelecek vaad eden genç pilotu Ercan Kazaz, "İngiltere Mektubu" adını verdiği köşesinde sporun o zamanki seyirci sorunu na kendi açısından çözümlerini kaleme almıştı. Günümüzün tecrübeli takım pilotu ve yöneticisi Ercan Kazaz, o zamanki yazısında ülkemizin o senelerdeki seyirci azlığına karşı sporu seyircinin ayağına götürmenin en mantıklı çözüm olduğunu ve bunun sayesinde medya ve TV

ilgisinin de artacağını yazıyordu. Etaplara ulaşımın da co-sponsorlar aracılığıyla sağlanarak seyircinin ilgisinin maksimum seviyelere çekilebileceği de yazının diğer satırlarında yer alıyordu.

O yazının yazıldığı sene internet ve motorsporları TV programları olmadığı için yarışları takip edenlerin tek kaynağı başta Ralli Dünyası olmak üzere çeşitli otomobil dergileriydi. 22 yılın ardından günümüzde motorsporları internet forumlarında her daim şikayet edilen konulardan biri de seyirci azlığıdır. Demek ki bu ülkede 22 yıldır değişen bir şey yoksa motorsporlarına üvey evlat muamelesi yapılmaya devam ediliyor demektir.

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Borusan Otomotiv Motorsport yeni sezona hazır

Borusan Otomotiv Motorsport takımının 2011 sezonunda yarışacak pilot ve otomobilleri, İstanbul Park Pisti'nde düzenlenen bir toplantıyla medyaya tanıtıldı.

2011 yılında araç parkını genişleten Borusan Otomotiv Motorsport takımına iki yeni otomobil ve iki yeni pilot katıldı. Türkiye pistlerinin en güçlü yarış otomobillerinden biri olan BMW M3 GT bu sezon takımın bünyesinde Aytaç Biter pilotluğunda yarışacak. Araç parkına katılan diğer otomobil olan BMW M3 GT4 ise Kaan Gürgenç pilotluğunda yarışacak. Kaan Gürgenç en son 2003 Türkiye Formula 3 şampiyonası ile pistlerde yer almıştı ve BOM takımına bu sene dahil oldu.

Borusan Otomotiv Motorsport takımı, 2011 sezonunda da hem Türkiye'de hem de yurt dışındaki yarışlarda yer alacak. Kurulduğu günden bu yana ülkemizin tanıtımına katkı sağlamayı vizyonu olarak belirleyen Borusan Otomotiv Motorsport, bu sene yurt dışında ETCC, WTCC İtalya ve Almanya yarışlarında start alacak. 2010 sezonunda ülkemize ETCC dördüncülüğü getiren Borusan Otomotiv Motorsport'un şampiyon pilotu İbrahim Okyay, BMW 320si otomobili ile ETCC ve WTCC yarışlarına

ek olarak Türkiye Pist Şampiyonası'nda Aytaç Biter ve Kaan Gürgenç'e eşlik edecek. Borusan Otomotiv Motorsport bu sene kendi adına bir ilki gerçekleştirerek, KF3 Türkiye ve Güneydoğu Avrupa Şampiyonu, 14 yaşındaki genç karting pilotu Kaan Önder'e, Avrupa Karting Şampiyonası'nda katılacağı Rotax Euro Challenge'da destek verecek.

2011'de yoğun bir yarışma takvimi olan Borusan Otomotiv Motorsport başarılarına ve şampiyonluklarına yenilerini eklemeyi hedefliyor. Borusan Otomotiv ana sponsorluğunda yarışan takımın diğer sponsorları Toshiba ve Borusan Lojistik olacak.



Loeb'den sezonun ilk zaferi

İsveç Rallisi'nde sezona iyi başlayamayan Sebastien Loeb, Meksika'da kariyerinin 5. zaferine ulaşarak yine zirve için iddialı olduğunu kanıtladı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Dünya Ralli Şampiyonası'nda sezonun ikinci yarışı olan Meksika Rallisi'ni Sebastien Loeb kazandı. Ralli boyunca galibiyet mücadelesi verdiği takım arkadaşı Sebastien Ogier'in son günün açılış etabında kaza yaparak yarış dışı kalması Fransız pilotun son günü rahat bir şekilde geçirerek zafere ulaşmasını sağladı. Sebastien Loeb rallinin ikinci günü 15. özel etap öncesinde yaşadığı şanzıman sorununu gidermek için etap startını geç aldığı gerekçesiyle 50 saniye ceza alarak son gün öncesinde Ogier'in yaklaşık 10 saniye gerisine düştü. Ogier'in günün ilk etabında kaza yapıp devam edemeyecek kadar otomobile hasar vermesi sonucunda Sebastien Loeb liderliğe yükseldi ve ralliyi bu pozisyonda tamamlamayı başardı. Sezona İsveç Rallisi'nde iyi



Sezona İsveç Rallisi galibiyeti ile başlayan Mikko Hirvonen aynı başarıyı Meksika'da gösteremedi.

bir başlangıç yapan Ford takımı da zorlu ralliyi Mikko Hirvonen ve Jari-Matti Latvala ile çifte podyum yaparak tamamladı. Cuma günü yol üstü pozisyonu olarak ilk sırada start alan Hirvonen ikinci gün de daha iyi bir pozisyona sahip olmasına rağmen Citroen pilotlarını sorulayacak tempoya ulaşmayı başaramadı. Jari Latvala ise yarış boyunca iki kez lastik patlatınca zirve iddiasını başka bir yarışa bırakmak zorunda kaldı. Meksika'nın deniz seviyesinden yüksekteki ve araçların gücünü zorlayan etaplardan oluşan zorlu rallide Petter Solberg, Cuma günü elektrik problemi yaşayıp yedi dakika gibi büyük bir zaman kaybetse de dördüncü olmayı başardı. Stobart Ford'dan

Mads Ostberg de lastik patlatınca dikkatli bir ralli geçirerek beşinci olurken, takım arkadaşı Henning Solberg de çeşitli sorunların ardından altıncı sırada ralliyi tamamladı. WRC'nin medyatik isimlerinden Kimi Raikkonen Meksika Rallisi'nde start almazken, Amerikalı Ken Block da ralliyi 13'üncü sırada tamamladı.

Al Attiyah'a diskalifiye şoku

Katarlı Nasser Al-Attiyah Meksika Rallisi boyunca elde ettiği başarılı etap dereceleri ile S-WRC sınıfında zafere ulaştı. Ancak yarış sonrası yapılan teknik kontrolde son Dakar Rallisi pilotun sevinci adeta kursağında kaldı. Yarış direktörleri yapılan yapılan resmi açıklama-



Latvala rakiplerinin hızına ayak uyduramayınca 3. sırada finişe razı oldu.



İsveçli Mads Ostberg giderek alıştığı Ford Fiesta WRC ile 5. sırada finişe geldi.



Bu sezon Citroen DS3 WRC ile yarışan Petter Solberg üçüncü sıradayken, yaşadığı elektrik arızası nedeniyle podyum finişini elinden kaçırdı.



Ford Fiesta WRC ile Stobart Motorsport takımı adına yarışan Henning Solberg - İlka Minor ekibi altıncı sırada yarışı noktaladı.

mada karar ile ilgili, 'Teknik gözlemle-
rin ardından hakemler 23 numaralı Nas-
ser Al-Attiyah'ın yakıt hücresi havalandır-
masının kuralları ihlal ettiği gerekçesi ile
Guanajuato Rally Mexico'dan ihraç etme
kararını aldılar' denildi. Attiyah'ın diska-
lifiye olmasının ardından Martin Prokop
S2000 sınıfının yeni galibi oldu. Geçen
yılın IRC şampiyonu Finli Juho Hanninen
ise SWRC mücadelesindeki ilk sınavın-
dan 2.lık ile ayrıldı.

Loeb "Ogier ile mücadele etmek güzeldi"

Meksika Rallisi'nde zafere ulaşan Se-
bastien Loeb, "Ogier ile büyük bir müca-
dele örneği sergiledik. Her etapta beni

müthiş zorladı. Ogier ile takım arkadaşı
olduğum için çok şanslıyım. DS3 WRC'e
de ilk zaferini kazandırdığımdan mutlu-
yum." Şeklinde konuştu. Mikko Hirvonen
ise "Cuma günü ilk oto olarak yola çıka-
rak yolu temizlemek zorunda kalmak hı-
zımızı çok etkiledi. Açıkçası Citroen'lerin
temposunu takip etmekte çok zorlandım.
Yine de sezon yeni başladı ve yapacağı-
mız çok yarış ve alacağımız çok puan-
lar var" dedi. Son gün yarış dışı kalarak
Citroen'i değerli Markalar Şampiyonası
puanlarından eden Sebastien Ogier, ya-
şadığı kazannın kendi hatasından oldu-
ğunu kabul ederek tüm takım çalışanla-
rından özür dilediğini söyledi.



Al-Attiyah'ın diskalifiyesi ile Martin Prokop S-WRC sınıfının galibi oldu.



IRC şampiyonu Juho Hanninen, S-WRC'deki ilk sınavında 2. geldi.



Munchi's Ford takımının Arjantinli pilotu Federico Villagra yarış boyunca Ford Fiesta WRC'sinde yaşadığı sorunların ardından 10. oldu

WRC Meksika Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Pilot/Co-Pilot	Otomobil.....	Zaman	Sıra.....	Pilot/Co-Pilot	Otomobil.....	Zaman
1.....	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen DS3 WRC	3.53.17.0	6.	Henning SOLBERG – Ilkka MINOR	Ford Fiesta WRC	+09.50.0
2.	Mikko HIRVONEN – Jarno LEHTIEN	Ford Fiesta WRC	+01.38.4	7.	Nasser AL-ATTIYAH – Giovanni BERNACCHINI	Ford Fiesta S2000	+13.21.5
3.	Jari-Matti LATVALA – Miikka ANTILA	Ford Fiesta WRC	+02.23.9	8.	Martin PROKOP – Jan TOMANEK	Ford Fiesta S2000	+13.35.0
4.	Petter SOLBERG – Chris PATTERSON.....	Citroen DS3 WRC	+07.18.4	9.	Juho HANNINEN - Mikko MARKKULA	Skoda Fabia S2000 ..	+14.48.7
5.	Mads OSTBERG – Jonas ANDRESSON.....	Ford Fiesta RS WRC	+08.43.5	10.	Federico VILLAGRA – J. Perez COMPANC	Ford Fiesta WRC	+48.17.2

WRC 2011 Sezonu Pilotlar Şampiyonası Sıralaması

Sıra	Pilot	İsveç	Meksika	Portekiz	Ürdün	İtalya	Arjantin	Yunanistan	Finlandiya	Almanya	Avustralya	Fransa	İspanya	İngiltere	Toplam Puan
1	Mikko Hirvonen	25	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46
2	Sebastien Loeb	18	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37
3	Jari Latvala	16	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
4	Mads Ostberg	18	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
5	Petter Solberg	10	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
6	Sébastien Ogier	15	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
7	Henning Solberg	0	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
8	Martin Prokop	0	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
9	Per-Gunnar Andersson	6	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
10	Kimi Räikkönen	4	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4

WRC 2011 Sezonu Takımlar Şampiyonası Sıralaması

Sıra	Takım	İsveç	Meksika	Portekiz	Ürdün	İtalya	Arjantin	Yunanistan	Finlandiya	Almanya	Avustralya	Fransa	İspanya	İngiltere	Toplam Puan
1	Ford Abu Dhabi WRT	40	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73
2	Citroen Total WRT	22	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47
3	M-Sport Stobart Ford Rally Team	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36
4	Citroën (Petter Solberg)	0	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
5	Citroën (Ice One)	8	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
6	Ford (Munchi's)	0	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
7	Monster WRT	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
8	Ford (FERM Power Tools)	4	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4

Stoner Honda'da zaferle başladı

Moto GP 2011 sezonunun ilk yarışında Repsol Honda takımının yeni transferi Casey Stoner zaferle başladı.

Yazı: Gürkan Çağlar

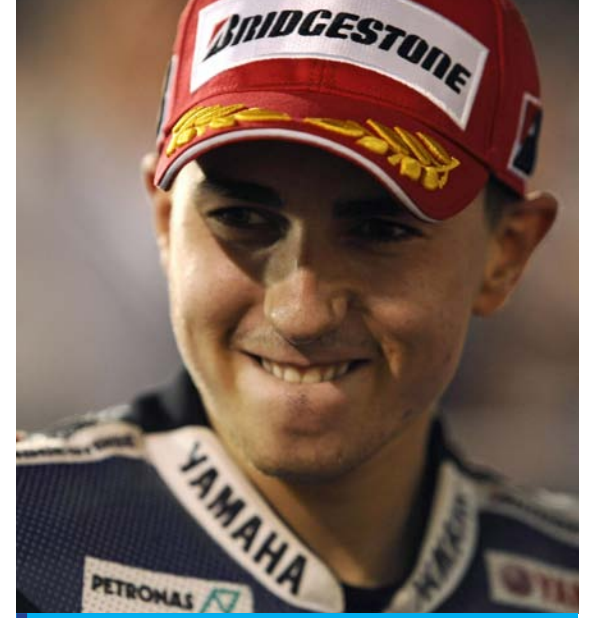




Valentino Rossi, yeni takımı Ducati adına Katar'dan yedincilikle ayrıldı.



Yarış öncesinde tüm takım sürücüleri bir araya gelerek Japonya depreminde hayatını kaybedenleri pankart ile andı.



Jorge Lorenzo 2. olduğu yarışın ardından büyük sevinç yaşadı.

Geçtiğimiz sezonun bitimine doğru Ducati takımına veda ederek Repsol Honda takımına transfer olan Casey Stoner, yeni takımı ile ilk sezonuna Katar'da zaferle başladı. Yarış haftası boyunca test sürüşleri ve sıralama turlarında en iyi zamanı kimseye kaptırmayan Casey Stoner, pole pozisyonunda başladığı yarışın ilk turlarında takım arkadaşı Dani Pedrosa ile sıkı mücadeleye girdi. Pedrosa'yı geçerek en ön sırada her tur rakipleriy-

le arasındaki farkı daha da açan Avustralyalı sürücü, favori pistlerinden biri olan Losail'de zafere ulaşmakta zorlanmadı. Geçtiğimiz seneyi Dünya Şampiyonu olarak noktalayan Jorge Lorenzo ise ezeli rakibi ve vatandaşı Dani Pedrosa ile yine sıkı bir mücadele sergiledi. İspanyol sürücü Pedrosa'yı geçtikten sonra aradaki farkı koruyarak ikinci oldu. Yarış haftası boyunca zafer için pek umutlu olmayan ve podyuma çıkarsa çok mutlu olacağı-

nı açıklayan Lorenzo, dileğinin gerçekleşmesiyle büyük sevinç yaşadı. Repsol Honda takımı Dani Pedrosa'nın üçüncü olmasıyla ilk iki sırada duble yapma imkanı bulamadı. Sezonun Ducati'ye transfer olarak en büyük bombasını patlatan Valentino Rossi ise, Ducati'deki kariyerine Ben Spies girdiği ile zorlu bir mücadelenin ardından Amerikalı rakibine geçilerek 7. olarak start verdi. Rossi yarışın ardından yaptığı açıklamada halen tam

iyileşmeyen omzunun kendisini zorladığını belirterek, motorda yapacakları birkaç değişikliğin ve iyileşmesinin ardından yeniden zirveyi zorlamayı istediğini açıkladı. Gresini Honda takımında 2. sezonuna başlayan Marco Simoncelli başarılı bir yarışın ardından 5. sırada damalı bayrağın altından geçti. Bu sezon Yamaha fabrika takımında kendisine yer bulan Amerikalı Ben Spies, altıncı sırada yer alırken, vatandaşları Colin Edwards ve

Nicky Hayden 8. ve 9. sırada yarışı noktaladılar. Sezonun çaylak sürücülerinden Cal Crutchlow 11. Karel Abraham da 13. sırada finiş görürken, Pramac Ducati sürücülerinden Randy de Puniet takım arkadaşı tecrübeli Loris Capirossi'yi geçmeye çalışırken ilk turda yaptığı kazanın ardından yarış dışı kaldı. LCR Honda sürücüsü geçen yılın Moto2 şampiyonu Toni Elias da son sırada mücadele ederken bitime yakın kayarak yarışa veda eden pilotlar arasında yer aldı.

Kenan Sofuoğlu sezona 18.lik ile başladı

Çifte dünya şampiyonu sürücümüz Kenan Sofuoğlu, bu sene başladığı Moto2 mücadelesinde sezonun ilk yarışını 18. sırada noktaladı. Technomag-CIP takımında yarışan Kenan Sofuoğlu, bir gün önce yapılan sıralama turlarında da 28. zamanı elde etmişti. Kenan Sofuoğlu yarışın ardından yaptığı açıklamada, antrenmansız katılmak zorunda kaldığı ilk

yarışmada büyük başarılar bekleminin doğru olmayacağını söyledi. "Ne ben, ne de motosikletim yarışmaya hazırız" diyen milli sürücümüz "Takım olarak yeni bir karar aldık. Sezonun 5 yarışmasına antrenman gözüyle bakacağız. Daha sonra üst sıralar için mücadele edeceğiz ve ardından da yavaş yavaş tırmanışa geçeceğiz. Sezonu da ilk 5 arasında bitirmeyi hedefliyorum. Başarı gelince motivasyonum da artacaktır." şeklinde konuştu.

Puan Durumu

Sıra..	Pilot.....	Puan
1	Casey STONER.....	25
2	Jorge LORENZO.....	20
3	Dani PEDROSA.....	16
4	Andrea DOVIZIOSO.....	13
5	Marco SIMONCELLI.....	11
6	Ben SPIES.....	10
7	Valentino ROSSI.....	9
8	Colin EDWARDS.....	8
9	Nicky HAYDEN.....	7
10	Hiroshi AOYAMA.....	6



Bu sezon Moto2'de ülkemizi temsil eden Kenan Sofuoğlu sezonun ilk mücadelesinde 18. sırada finişe geldi.

Katar Moto GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip.....	Takım.....	Zaman
1.	Casey STONER.....	Repsol Honda.....	42:38.569
2.	Jorge LORENZO.....	Yamaha.....	+ 3.440
3.	Dani PEDROSA.....	Repsol Honda.....	+ 5.051
4.	Andrea DOVIZIOSO.....	Repsol Honda.....	+ 5.942
5.	Marco SIMONCELLI.....	Gresini Honda.....	+ 7.358
6.	Ben SPIES.....	Yamaha.....	+ 10.468
7.	Valentino ROSSI.....	Ducati.....	+ 16.431
8.	Colin EDWARDS.....	Tech 3 Yamaha.....	+ 26.293
9.	Nicky HAYDEN.....	Ducati.....	+ 27.416
10.	Hiroshi AOYAMA.....	Gresini Honda.....	+ 28.920



ANOK'tan Gürkan Çağlar'a plaket

"2011 Motor Sporları Haftası" çerçevesinde Ankara Otomobil Sporları Kulübü (ANOK) tarafından 28 Şubat – 5 Mart 2011 tarihleri arasında Gordion AVM'de bir etkinlik düzenlendi. "Motor Sporları Haftası" boyunca Gordion Alışveriş Merkezi'nde çeşitli branşlarda Türkiye Şampiyonluğu elde etmiş otomobiller ve Bonus Parkur Racing'in şampiyon unvanlı Anadol STC-16 / Super Historic ve bu sezon Gençler Birinciliğini elde eden Özen Özer'in Mitsubishi Evo 9'u sergilendi. Türkiye'de ilk defa Gordion Alışveriş Merkezi'nde açılacak olan profesyonel motor sporları fotoğraf sergisinde ise Çağlar Süren, Gürkan Çağlar, Harun Özdemir ve Arman Bedikyan'ın çok özel fotoğrafları yer aldı. Dergimizin fotoğraf ve Motorsporları editörü Gürkan Çağlar'a katkılarından dolayı ANOK başkanı Meriç Demiralp tarafından bir teşekkür plaketi sunuldu. Ayrıca Castrol-Ford Rallye Team direktörü Serdar Bostancı ve takımın pilot ve co-pilotları da tam kadro Gordion AVM'deki imza gününde yer aldılar.

Burcu Çetinkaya Pakistan'da halkla buluştu

Peugeot Sport Türkiye Takımında yarışan Burcu Çetinkaya, "Red Bull Burcu Çetinkaya Pakistan Turu 2011" organizasyonu kapsamında yeni filizlenen yerel motor sporları endüstrisini teşvik etmek, kadınlar için ilham kaynağı olmak, ralli sürücülüğündeki güvenlik önlemleri hakkında insanları eğitmek ve medya mensupları, ünlüler, sporcular, kadın atletler ve öğrencilerle görüşmek amacıyla 25 Şubat - 6 Mart 2011 arasında Pakistan'ın üç büyük şehri Lahor, Karaçi ve İslamabad'daki 5 üniversitede seminer verdi. Burcu Çetinkaya Pakistan medyasına yaptığı açıklamada: "Pakistan'da kadın sürücülerde kendilerini gösterdi ve erkek şoförlerin yanında yarışmaya başladı onlar diğer kadınlara sadece spora değil, şimdiye kadar hep erkeklerin hâkimiyetinde olduğunu düşündükleri her türlü faaliyetle ilgilenmeleri için ilham veriyorlar. Burada olmak bir hayli güzeldi. Pakistan halkının bana karşı sıcak ilgisinden çok mutlu oldum" şeklinde konuştu.



Alonso, yeni sezon için iddialı konuştu

Ferrari'nin çifte dünya şampiyonu pilotu Fernando Alonso, lastik stratejilerinin başarılı bir sezon için hayati faktörlerinden bir tanesi olmasına rağmen en iyi otomobilin şampiyonluğu kazanacağı konusunda şüphesi olmadığını belirtti. Pirelli'nin aşınma seviyesi yüksek lastiklerinin yarışların gidişatını etkileyeceğinin yanı sıra sürüş stili yumuşak olan sürücülerin agresif sürüş tarzına sahip sürücülere göre daha avantajlı olabileceği tahmin ediliyor. İspanyol pilot, stratejinin hala çok önemli bir yer tuttuğunu ancak lastiklerin şampiyonu belirleyeceğini sanmadığını aktarırken, "F1'de genelde olduğu gibi sezon sonunda en hızlı olan otomobil şampiyonluğu göğüsleyecektir. Strateji önemli, belki bir ya da iki yarışta, çok iyi strateji galibiyete çevrilebilir ya da çok hızlı giden biri stratejik bir hata yaparak galibiyeti kaçırabilir. Fakat 19-20 yarışta stratejide bir kez hata yaparsınız ya da çok iyi bir stratejiyi bir kez yaparsınız, her yarışta değil" dedi.



Volkcar gün ışığına çıktı

Ülkemizin tecrübeli pilotlarından Volkan Işık, Türkiye'nin ilk özgün yarış otomobiline imza attı. Volkcar adını taşıyan yarış otomobili, tamamen Türk mühendisliğiyle tasarlanırken, geliştirme çalışmaları Volkan Işık ve ekibi tarafından gerçekleştirildi. İlk tasarlardan üretim aşamasına kadar yaklaşık 2 yıllık bir çalışmayla ortaya çıkarılan Volkcar'ın ilk versiyonu V1 logosunu taşıyor. Tanıtım toplantısında bir konuşma yapan Volkan Işık, Volkcar ile motorsporlarında bir Türk markası yaratmayı hedeflediğini belirtti. Volkan Işık, "Yarış pisti sıkıntısı çeken Türkiye'nin ihtiyacı, küçük alanlarda bile yarışabilecek boyutlarda, seyir zevki ve mücadele olarak üst düzeyde yeteneklere sahip yarış otomobilleridir" dedi. Işık, bunun yansımalarının da Volkcar olduğunu sözlerine ekledi. Geliştirme aşamasında lastikler için Lassa, jantlar için de CMS'nin desteğini alan Volkan Işık, Volkcar ile kendine has yarış formatları ile asfalt üzerinde eğlenceli yarışlar yapmayı hedeflediğini de açıkladı. FIA (Uluslararası Otomobil Federasyonu) kurallarına uygun olarak hazırlanan Volkcar'ın şasisi tubular yapıya sahip. Yüksek performansı nedeniyle 115 HP gücündeki Yamaha motosiklet motorunun tercih edildiğini söyleyen Volkan Işık, yılda 60 adet Volkcar üretmeyi hedeflediklerini söyledi.



Skoda Fabia R2 tanıtıldı

Uzun zamandır geliştirme çalışmalarını sürdüren Skoda Motorsport, kendini son senelerde parkurlarda kanıtlayan Fabia şasisinden üretilen R2 versiyonun tanıtımını yaptı. İki senedir birçok testten geçirilen Skoda Fabia R2, 132 Kw güç üreten 1.6 litrelik motora, 5 ileri Sadev sıralı şanzımana ve son versiyon süspansiyon sistemine sahip. Bütün geliştirme çalışmalarını fabrika desteği ile yürüten Impromat firmasını sonuçtan çok memnun. 2010'da Bohemia ve Zlin Rallileri'nde öncü araç olarak gözüken Skoda Fabia R2 hakkında konuşan Skoda'nın Orta ve Doğu Avrupa Satışlarından Sorumlu Müdürü Jan Hurt, "Fabia R2 ile çok daha geniş bir müşteri kitlesine ulaşmayı hedefliyoruz. Uzun süren bir test ve geliştirme süreci geçirmemizin sebebi en sağlam ve en verimli aracı yaratmaktır. Fabia S2000 ile şu dönemde kazandığımız başarı çizgimizi R2 ile birlikte daha ileri seviyeye taşımak istiyoruz" şeklinde konuştu. Şubat ayı itibari ile FIA homologasyonu yapılan araç 62.000 Euro fiyatla müşterilere satılacak.

Şampiyonun web sitesi yenilendi

2009-2010 Türkiye Ralli Şampiyonu Castrol Ford Team Türkiye pilotu Yağız Avcı'nın kişisel web sitesi www.yagizavci.com yeni sezon öncesi yenilenen tasarımı ile yayın hayatına başladı. 2006 ve 2008 sezonlarını Türkiye Ralli Genç Pilotlar Şampiyonu olarak tamamladıktan sonra 2009 ve 2010 sezonlarını Türkiye Ralli Şampiyonu olarak tamamlayan Yağız Avcı'nın kişisel web sitesi, tasarımı ve içeriği ile tamamen yenilendi. Site, genç pilotun yarış kariyeri, co-pilotları Bahadır Gücenmez ve Ersan Alkır'ın biyografileri, haberler, 2011 yarışma takvimi, yarıştığı otomobil Ford Fiesta S2000 teknik özellikleri, fotoğraf ve video galerileri, duvarkağıtları ve ziyaretçi defterinden oluşuyor. Castrol Ford Team Türkiye adına, Hursan Lojistik, Edox Swiss Watches ve Mac Team katkıları ile 2011 sezonunda Türkiye Ralli Şampiyonluğu'nu bir kez daha kazanmayı hedefleyen Yağız Avcı'nın her yarış öncesi ve sonrası yorumları da www.yagizavci.com adresinde yer alacak.



e-otodergi okuyucu sayıları

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

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

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

2011	Sayı	Okuyucu sayısı
Ocak	31	En az* 54.519
Şubat	32	En az* 58.846
Mart	33	En az* 62.115



www.

e-otodergi.com

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

Mayıs 2011 tarihli 35'inci sayımız, **04 Mayıs 2011** tarihinde yayına girecektir.

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