

www.

AĞUSTOS 2011

SAYI: 38

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ



TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Haber: BMW i3 & i8

• Q3 • 640i Coupe • 118i • 308 1.6 THP • Focus 1.6 EcoBoost • Accent Blue 1.6 CRDi • Elantra 1.6 CVT

Bakalım “Uluslararası” olabilecek mi?

13'üncü İstanbul Otomobil Fuarı'nın ardından kaleme aldığım ve Kasım 2010 sayımızda yayınladığımız köşe yazımda CNR Expo'da düzenlenen fuarın adında yer alan “Uluslararası” kelimesinin üstünü çizmiş ve gerek organizasyonunda gerekse fiziki altyapısında bu kadar çok sorun yaşanan bir fuarın “uluslararası” ön ekini hak etmediğini vurgulamıştım. Yazımı da “Bu rezaletten kurtulmak için çalışalım, yeter ki uluslararası adını hak eden bir fuarımız olsun” cümlesiyle bitirmiştim. Temmuz ayında Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden yapılan resmi açıklamada, 2012 İstanbul Autoshow'un 1-11 Kasım 2012 tarihleri arasında CNR Expo'da değil, Tüyap Fuar ve Kongre Merkezi'nde gerçekleştirileceği belirtildi. Bu da yeni bir dönemin başlangıcı anlamına geliyor. Demek ki otomobille gidiş-gelişlerde aynı kavşağı paylaşması nedeniyle Atatürk Havalimanı trafiğiyle içiçe geçen, otopark alanında kaos yaşanan, çatısı akan, tuvaletleri yeterli gelmeyen, bir salonu çok soğuk bir salonu çok sıcak olan “uluslararası” fuarımız, bazı kişilerin stand alanlarındaki sular nedeniyle kayıp kırdıkları kol ve bacaklardan sonra yeni bir alana taşınmış olacak. Bu hepimizin ortak dileğiymiş ve gerçekleşti.

Şimdi yeni bir umutla İstanbul Autoshow 2012'yi bekliyoruz. Elbette aklımızda yeni mekânla ilgili de birçok soru var. Ama bu soruların yanıtlarını fuar gerçekleşmeden alamayacağız. Yetkililere sorsak “Her şey mükemmel olacak, altyapımız müsait, ulaşım sorunu da bulunmuyor” diyecekler. Ama bizim bu cevaplara karnımız tok, bekleyip göreceğiz. Umarım bol dünya tanıtımlı ve altyapısı sorunsuz uluslararası bir fuar düzenlenir de keyifle haber yaparız.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Göz teması

Göz teması, insan insana iletişim sürecinde olduğu kadar, insan-otomobil iletişiminde de önemli. Otomobilin tercih edilme aşamasında fiyat, kişisel ihtiyaçlar, önceki tecrübeler gibi faktörler olsa da, tasarımın da ilk beğeniyi yaratma aşamasındaki etkisini unutmamak gerek. Çünkü duygusal bir ürün olan otomobil, ilk önce dış tasarımıyla kendisini bireylere fark ettiriyor. Tasarımcılar, marka kimliklerine uygun olarak kişilik yükledikleri otomobillerle bir anlamda bireylerle iletişime geçiyorlar.

Otomobillerin tasarımlarındaki kişiliği yansıtan bölge kuşkusuz ki ön tasarım, yani yüzleri. Çünkü otomobillerin önden görünimleri insanlarda surat algısı (radyatör ızgarası-ağız, farlar-gözler) yaratıyor. Yüz-göz içeren tasarımlar ilk otomobillerde olmasa da, ilerleyen dönemlerde otomobiller yüz ifadesi kazandılar. Yapılan araştırmalar radyatör ızgarasının cana yakınlık algısı, farların ise hem cana yakınlık hem de agresiflik algısı yarattığını gösteriyor. Gülümser ifadeli radyatör ızgarası ve agresif bakışlı far kombinasyonunun ise insanlarda diğer far-ızgara kombinasyonlarından daha fazla etki bıraktığı görülmüş.

Bazen bazı otomobillerin tasarımlarında bazı eksiklikler olduğu hissine kapılıyorum. Bunun nedeni o otomobillerin alışık olduğum yüz algısının dışında kalması olsa gerek diye düşünüyorum.

Sonuç olarak ön tasarımı yüz algısı yaratan otomobiller diğerlerine göre daha çok sempati topluyor.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

YENİ PEUGEOT 308 KARAKTERİNİ GÖSTER



Tüm üstün özellikleriyle
Yeni Peugeot 308'i
keşfetmek için tıklayın.

PEUGEOT TAVSİYE EDER: **TOTAL**

Peugeot Müşteri İlişkileri (0216) 579 94 44

PEUGEOT
ASSISTANCE

PEUGEOT
FINANS

Peugeot 308 1.6 e-HDi 112 hp Auto6R için ortalama CO₂ emisyon değeri 98-109 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 3.8 L/100 km'dir.

e-HDi Micro Hybrid teknolojisi, Stop&Start sistemi ile kırmızı ışık gibi kısa süreli duraklamalarda motoru durdurur. Hareket edileceği anda otomatik olarak tekrar çalıştırır. Bu sayede karbondioksit salınımını azaltır ve şehir içinde %15'e varan yakıt tasarrufu sağlar.

Yeni Peugeot 308, yeni yüzü, yeni nesil Stop&Start sistemli e-HDi Micro Hybrid Teknolojisi ve standart ESP donanımı ile Peugeot bayilerinde keşfedilmeyi bekliyor.

YENİ PEUGEOT **308**



PEUGEOT
MOTION & EMOTION

HABERLER

- 07 Mercedes-Benz C 63 AMG Coupe
- 08 BMW i3 & i8
- 12 Peugeot 508 RXH
- 13 Renault Frendzy
- 14 Range Rover Evoque
- 16 Dacia Pitești Fabrikası
- 19 Mercedes-Benz Sindelfingen Fabrikası
- 22 Mercedes-Benz Aksaray Kamyon Fabrikası 25'inci yaş kutlaması
- 25 Haziran 2011 otomobil satışları
- 29 e-otodergisi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 30 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞLER

- 31 Audi Q3 2.0 TDI quattro S tronic

- 36 BMW 640i Coupe

- 40 BMW 118i 5 Kapı

VEİEOLU TESTLER

- 44 Ölçümler nasıl yapılıyor?

- 46 Peugeot 308 1.6 THP Otm.

- 52 Ford Focus HB 1.6 Ecoboost

- 57 Hyundai Accent Blue 1.6 CRDi

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 64 Hyundai Elantra 1.6 CVT

TEKNİK

- 72 Ford Teknolojileri

YASAL UYARI

- 74 e-otodergisi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 75 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar

- 76 F1 İngiltere GP'si

- 79 F1 Almanya GP'si

- 82 F1 Macaristan GP'si

- 85 WRC Finlandiya Rallisi

- 88 Almanya Moto GP'si

- 90 Amerika Moto GP'si

- 94 Kocaeli Rallisi

- 95 Kısa haberler

RAPOR

- 97 e-otodergisi okuyucu sayıları

e-otodergisi

AĞUSTOS 2011 - SAYI 38

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergisi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergisi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergisi.com

e-otodergisi, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti'nin tescilli markasıdır. Aylık ücretsiz elektronik otomobil dergisidir. Parayla satılamaz. e-otodergisi'nde 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.

69

VEİEOLU TEST

Nissan Navara
 3.0 V6 dCi



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

HEPİMİZ
BİRİMİZ İÇİN.

BİRİMİZ
SENİN İÇİN.



MINİ AİLESİNDEN BİRİNİ SEÇMEYE HAZIR MISIN?

MINİ Cabrio, MINİ Hatch, MINİ Clubman veya dört kapılı MINİ Countryman. Seçmek zor geliyorsa hepsini birden seçebilirsin. Detaylı bilgi için sizi de Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'na bekliyoruz.

Yeni A6 2.0 TDI multitronic bayilerde

Türkiye'de 2011 Mayıs ayında satışa sunulan yeni nesil A6 modeline multitronic şanzımanlı 2.0 TDI motor seçeneği eklendi. 177 HP güç ve 380 Nm



tork üreten bu motor fabrika verilerine göre 100 km mesafede ortalama 5.0 lt motorin tüketirken, otomobili 0'dan 100 km/s'ye 8.2 saniye de çıkartıp, maksimum 222 km/s'ye ulaştırıyor. Yeni Audi A6 2.0 TDI'nın başlangıç fiyatı 70.507 Euro olarak açıklanıyor.

Citroen C3'e yeni donanım

Citroen C3 ürün gamına Collection adlı yeni bir donanım seviyesi eklendi. Attraction versiyonunun iç ve dış tasarımında yapılan bazı değişiklikler sonucunda ortaya çıkan yeni seçenekte beyaz renkli dış dikiz aynaları, 16 inç'lik jant kapakları, krom çerçeveli ön alt ızgara ve ön sis farları bulunuyor. İç mekânında ise özel tasarımı beyaz ön panele sahip olan Citroen C3 Collection 1.4i'nin fiyatı 30.550 TL'den başlıyor.



www.porsche.com.tr

Motorlar değişir.

Porsche performansı değişmez.

Yeni Panamera Diesel.

3.0 lt. V6 250 hp
0-100 km / h: 6.8 sn.
Ortalama Yakıt Tüketimi: 6.5 lt./100 km

PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE



PORSCHE

Doğuş Otomotiv

PORSCHE MERKEZLERİ: Doğuş Oto-Etiler/Nispetiye Cad. No: 85 Etiler-İstanbul Tel: 0212 263 8130 Faks: 0212 263 81 34 **Doğuş Oto-Esenyurt/** Narmık Kemal Mah. Adile Nasit Bulvarı No: 47 Haramidere-İstanbul Tel: 0212 456 65 00 Faks: 0212 423 80 20 **Doğuş Oto-Çankaya/**Uğur Mumcu Cad. No: 92 Gaziosmanpaşa-Ankara Tel: 0312 448 22 22 Faks: 0312 472 44 44 **Başaran Otomotiv/**Alınova Sinan Mah. Havaalanı Karstı No: 769 Antalya Tel: 0242 310 87 87 Faks: 0242 340 08 78 **Vosmer Otomotiv/**Şehitler Cad. No:149 Alsancak-İzmir Tel: 0232 463 50 75 Faks: 0232 422 61 00 **Doğuş Oto-Bursa/**Fatih Mah. Yeni Yalova Yolu Cad. No: 327 Osmangazi-Bursa Tel: 0224 270 81 81 Faks: 0224 270 32 18

Panamera Diesel: Şehir içi Yakıt Tüketimi: 8.1 lt./100 km, Şehir dışı Yakıt Tüketimi: 5.6 lt./100 km, Ortalama Yakıt Tüketimi: 6.5 lt./100 km
Ortalama CO₂ Emisyonu: 172 g/km

Tarihteki en güçlü C Sınıfı

Mercedes-Benz, C 63 AMG Coupe Black Series'i resmi olarak duyurdu. Şişkin çamurluklarındaki hava yarıkları ve bombeli motor kaputuyla durur halde bile güç gösterisi yapan otomobilde 517 HP güç ve 620 Nm tork üreten 6208 cc'lik, V8 silindirli bir motor görev yapıyor. Gücünü 7 ileri oranlı AMG Speedshift MCT şanzımanla arka tekerleklerle aktaran bu motor otomobili 4.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırabiliyor. C 63 AMG Coupe Black Series'in şimdiye kadar üretilen en güçlü Mercedes-Benz C Sınıfı olduğu ifade ediliyor. Otomobilin Almanya'daki satışına Ocak 2012'de 115.430 Euro'dan başlayan fiyatlarla başlanacak. Aracın Türkiye fiyatı ise henüz açıklanmış değil.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

BMW'DE YENİ DÖNEM

Zaman değişiyor, beklentiler, ihtiyaçlar değişiyor. BMW de değişen otomotiv dünyası eğilimlerine yönelik alternatif enerjili otomobilleri BMW i adını verdiği alt markasının bünyesinde hazırlayacak. Bu alt markanın ilk konseptleri ise i3 ve i8.



BMW i3

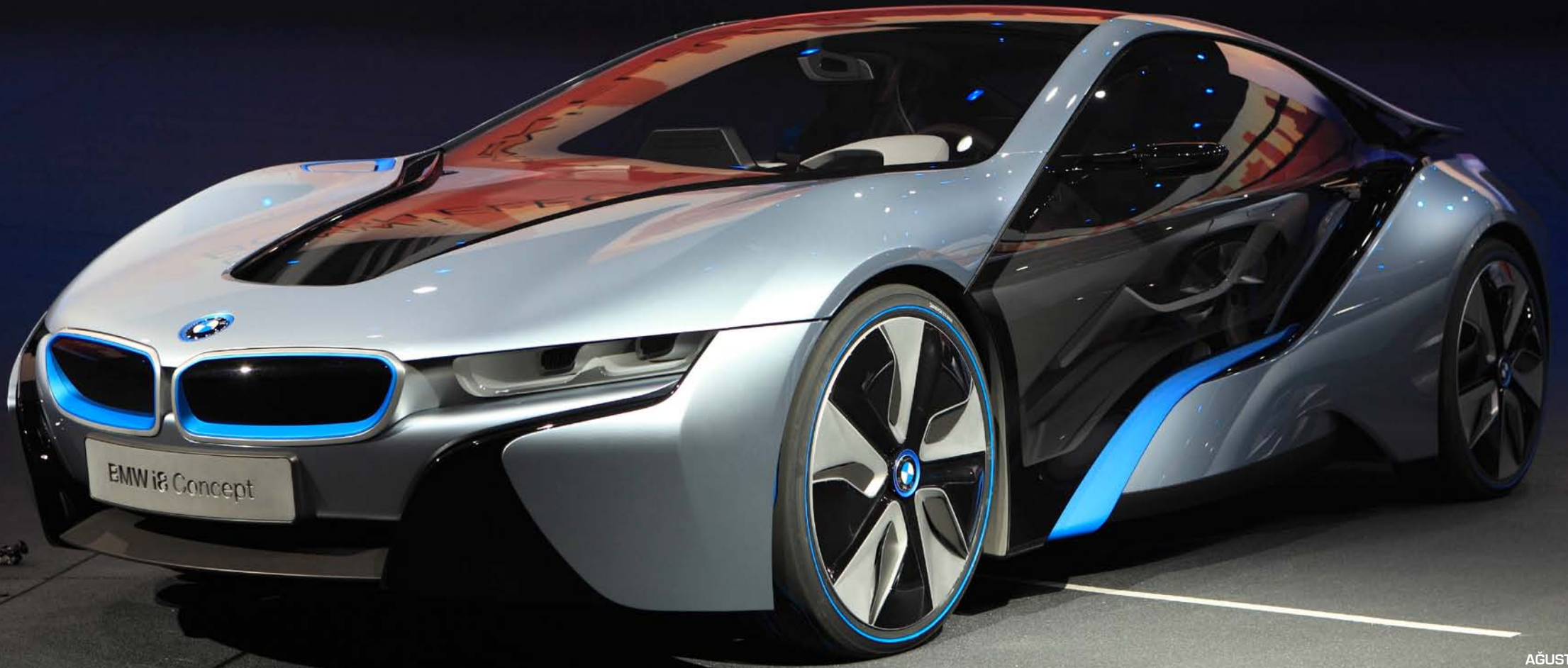
2013 yılında seri üretim versiyonuyla yollara çıkacak olan i3 konsepti, e-otodergi'nin 25. sayısında da yer verdiğimiz Megacity Vehicle olarak bilinen otomobilin vücut bulmuş hali. Baştan itibaren elektrikli bir şehir otomobili olacak şekilde tasarlanmış i3, BMW'nin ilk seri üretim elektrikli otomobili olacak. Tamamen karbonfiberden yapılmış olan karoser, geleneksel elektrikli otomobillere göre 250-350 kg arasında ağırlık tasarrufu sağlanmış. Aracın toplam ağırlığı bataryalar dahil 1250 kg. 170 HP güç ve 250 Nm tork üreten elektrik motoruyla i3 konseptinin 0'dan 100 km/s'ye 7.9 saniyede çıktığı ifade ediliyor. 130-160 km arasında menzili olan otomobilin bataryaları 1 saatte yüzde 80 şarja ulaşabiliyor.



**MODERN ŞEHİR
YAŞANTISINA
UYGUN OLACAK
ŞEKİLDE
TASARLANMIŞ
OTOMOBİL
KARBONFİBERDEN.**

BMW i8

2014 yılında seri üretim versiyonun yollarda olması planlanan i8 konsepti, hibrid bir spor otomobil. BMW i3'ten alınan elektrik motoru önde; 220 HP güç ve 300 Nm tork üreten turbo beslemeli, üç silindirli benzinli motoru ise arkada konumlandırılmış. Sadece elektrikli kullanımda 35 km'lik menzile ulaşan i8'in bataryaları 2 saatte doluyor. Otomobilin toplam gücü 260 kW (349 HP), toplam torkuysa 550 Nm olarak açıklanıyor. Maksimum hızı 250 km/s ile sınırlandırılmış i8, 0-100 km/s hızlanmasını 4.6 saniyede tamamlıyor. Tüketim değeri ise daha da etkileyici, ortalama 2.7 lt/100 km.





**BMW, DEĞİŞEN DÜNYA İÇİN YENİ
BİR MODEL GAMI GELİŞTİRİYOR.**



Peugeot 508 RXH Frankfurt'u bekliyor

Fransız üretici Peugeot, bu yıl kapılarını 64'üncü kez açacak olan Frankfurt Motorshow'da 508 RXH adlı aracı sergileyecek. 2012 yılının ilkbaharında Avrupa pazarına sunulması planlanan 508 RXH'de station karoser ve 2.0 litrelik HDi HYbrid4 motor bulunuyor. Dünyanın ilk dizel-hibrid motoruna sahip olan otomobilin maksimum gücü 200 HP, maksimum torku ise 450 Nm. 109 g/km'lik emisyon değeriyle dikkat çeken otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise sadece 4.2 lt/100 km.



e-otodergi iPad'de



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

Renault'dan geleceğin mobil ofisi: Frendzy

Renault, Frankfurt'ta yeni konsept aracı Frendzy'nin ilk gösterimini gerçekleştirecek. Endüstriyel Tasarım Direktörü Laurens van den Acker yönetiminde gerçekleştirilen yeni konsept araç Frendzy, ticari araç ile binek otomobili birleştiren, ailelerin olduğu kadar profesyonellerin de beklentilerine cevap vermeyi amaçlayan bir konsept. Tasarımında Airbus Beluga ve Antonov 224 gibi alışılmadık formlara sahip uçaklardan esinlenilen otomobil asimetrik bir tasarıma sahip. Yolcu tarafında orta direk yok, klasik bir kapı ve 37 inç'lik büyük bir ekranın dahil olduğu sürgülü bir yan kapı var. Sürücü tarafında ise, yine orta direk yok ama zıt yönlü açılan iki camlı kapı bulunuyor. Elektrikli araca, trafikteki diğer sürücüler, yayalar ve hayvanlar tarafından fark edilmesi için özel sesler eklenmiş. Otomobilin uzunluğu 4091 mm, genişliği 1872 mm, yüksekliği 1743 mm, dingil mesafesi ise 2691 mm. 60 HP gücündeki elektrik motoru, 226 Nm maksimum torka sahip. 1420 kg ağırlığındaki araç maksimum 130 km/s hıza çıkıyor.



MARKANIN GELECEKTEKİ TASARIM ANLAYIŞINDAN İPUÇLARI VEREN FRENDZY'NİN STANDART DONANIMINDA SUNULAN TABLET BİLGİSAYAR, OTOMOBİLİN TÜM FONKSİYONLARINI TEK ELDEN VE ZEVKLİ BİR ŞEKİLDE KONTROL ETMEYİ SAĞLIYOR.

Eylül'de Türkiye'de

Çarpıcı tasarımıyla dikkat çeken Range Rover Evoque, Coupe ve 5 kapılı olmak üzere iki farklı karoser ve 63.000 Euro'dan başlayan fiyatlarla Eylül ayının ikinci yarısında Türkiye yollarına çıkacak.



SOLDA COUPE, SAĞDA İSE 5 KAPILI MODELİNİ GÖRMEKTE OLDUĞUNUZ EVOQUE, 2.0 LİTRELİK MOTORUYLA MARKANIN EN "ÖTV VE MTV DOSTU" MODELİ OLACAK.

Land Rover markası önemli bir yeniden yapılanma içinde. Bu yeni yapılanma çerçevesinde, Land Rover ile Range Rover ayrıştırılıyor ve iki farklı marka yaratılıyor. Artık Land Rover'ın ayrı, Range Rover'ın ayrı logoları altında kendi ürün gamları bulunacak. Satış ve satış

sonrası organizasyonları ise, herhangi bir yapısal değişiklik olmadan, aynı bayi ağı ve altyapı kullanılarak Borusan Otomotiv tarafından devam ettirilecek. Bu bağlamda, artık Range Rover ürün gamından bahsedebiliriz. Range Rover'ın en yeni modeli ise Evoque. Marka-

nın en küçük boyutlara sahip ve en uygun fiyatlı modeli olan Evoque, Türkiye yollarına Eylül'ün ikinci yarısında çıkacak. Ancak otomobilin ön siparişleri alınmaya başlandı bile. Bu kapsamda, Borusan Otomotiv tarafından İstanbul Haliç Kongre Merkezi'nde kapalı oda ta-

nıtımına start verildi. Randevu alarak, bu özel tanıtım mekânına gelen potansiyel müşteriler hem Coupe hem de 5 kapılı versiyonlarını yakından incelediler, kendi istekleri doğrultusunda konfigüre ettiler ve sipariş verdiler. Organizasyon kapsamında, biz de basın mensup-



*COUPE
MODELİN
ARKA
TASARIMI
ÇOK SPORTİF.
OTOMOBİLİN
İÇ MEKANİ
MODERN
TASARIMA
VE YÜKSEK
KALİTEDE
MALZEMEYE
SAHİP.*



ları olarak, aracı Türkiye’de ilk kez 13 Temmuz akşamı görme fırsatı bulduk. Ve açıkçası, yollara çıkmaya hazır olan ama hâlâ bir konsept görünümündeki aracı kullanmayı dört gözle beklemeye başladık. Kapalı Oda tanıtım etkinliği kapsamında kısa bir konuşma yapan Borusan Otomotiv İcra Kurulu Başkanı Eşref Biryıldız: “Range Rover Evoque’un göz kamaştıran özelliklerini daha yakından tanıma fırsatı sunan bu etkinliğe ev sahipliği yapmış olmaktan son derece gurur du-

yuyoruz. Range Rover Evoque’un, Range Rover markasını yepyeni ve heyecanlı bir alana taşımakla kalmayıp, ona yeni bir müşteri kitlesi kazandırma anlamında da önemli katkıları olacağına inanıyorum. Kapalı Oda tanıtım etkinliğine ziyaretçilerimizin ilgisi bunun en büyük göstergesidir” şeklinde konuştu.

63.000 Euro’dan başlayacak

Türkiye’de 63.000 Euro’dan başlayan fiyatlarla satışa sunulacağı ifade edilen Range Rover Evoque’ta Pure,

Prestige ve Dynamic donanım seviyeleri bulunacak.

Türkiye’ye tek motorla gelecek

Araçta 2.0 litrelik 240 HP gücünde benzinli motor bulunuyor. Motorun 2.0 litre hacminde olması, diğer Range Rover modelleri gözönüne alındığında kullanıcılara satın alırken ÖTV, kullanırken de MTV kapsamında önemli bir avantaj sağlıyor. En gelişmiş MagneRide şasiye sahip olan Range Rover Evoque, Land Rover imzalı Terrain Response dört

tekerlekten çekiş sistemiyle arazide de iddialı bir araç. Otomobilde 6 kademeli otomatik şanzıman bulunuyor.

Hedef yıl sonuna kadar 1500 adet

Borusan Otomotiv, 2011 yılı sonuna kadar toplam 1500 adet Range Rover Evoque satmayı hedefliyor. 2010 yılını toplam 2315 adetlik satışla kapatan markanın (Land Rover+Range Rover) bu yılki toplam satış hedefi ise Eşref Biryıldız tarafından 3400 adet olarak açıklandı.

YÜKSELEN DEĞER



Kendi halinde küçük bir Romen otomobil markasıyken Renault çatısı altına giren ve adeta “hızla yükselen bir değer” halini alan Dacia’nın Pitești fabrikası, markanın emek-yoğun çalışmasını gözler önüne seriyor.

Yazı: Emre Anamur/

Pitești-Romanya

Fotoğraflar: Emre Anamur &

Dacia Medya

Dacia’dan gelen davet üzerine, 1 Temmuz 2011 tarihinde markanın Romanya-Pitești fabrikası seyahatini programıma aldım. Özel hayatındaki tercihini Duster’dan yana kullanmış bir otomotiv editörü olarak, aracımın üretildiği fabrikayı görmek benim için diğer fabrika gezilerinden farklı olacaktı. 1 Temmuz tarihi geldiğinde Romanya’nın başkenti Bükreş’in 110 km kuzeyindeki Pitești fabrikasıydım ve otomotivin yükselen değeri Dacia’nın üretimini inceledim.

1.5 milyar Euro’luk yatırım

Renault, Dacia’yı satın aldıktan sonra, bayi ve servis teşkilatı, iletişim ve pazarlama konularında bilgi birikimi, motor ve şanzıman teknolojisi ve Ar-Ge çalışmalarını bu markada da kullanmaya başlamasının yanı sıra, fabrikaların fiziki durumlarına da müdahalelerde bulundu. Bunun en güzel örneklerinden biri Pitești’de hayata geçti. Toplam 2.9 milyon metrekarelik bir alana kurulu olan (623.000 metrekarelik kapalı alanda üretim yapı-

yor) fabrikaya 2000-2010 yılları arasında toplam 1.5 milyar Euro tutarında yatırım yapıldı. Bu yatırım sonrasında üretimde verimlilik, hız ve kalite arttı. Fabrikanın üretim kapasitesi yıllık 350.000 adede çıktı.

Üretim dört aşamada gerçekleştiriliyor

2010 yılında toplam 341.408 adet otomobil, 247.761 adet motor ve 560.342 adet şanzımanın üretildiği Pitești fabrikasında “Pres”, “Karozer”,



FABRİKADA BİRÇOK KADIN İŞÇİ DE ÇALIŞIYOR.

“Boyama” ve “Montaj” olmak üzere toplam dört aşamada üretim yapılıyor. Elbette bir de lojistik işi var ki, o da üretilen otomobillerin kara ve tren yoluyla taşınmasını kapsıyor. Biz, ziyaretimiz sırasında fabrikanın karoser ve montaj atölyelerini gezdik. Asya, Afrika, Avrupa ve Güney Amerika olmak üzere toplam dört kıtadaki 60’tan fazla ülkeye ihracat gerçekleştiren fabrikada, robot sayısı çok yüksek seviyelere ulaşmış olan diğer birçok fabrikanın aksine hâlâ emekyoğun bir üretim söz konusu. Bir başka deyişle, fabrikada birçok iş insanlar tarafından gerçekleştiriliyor. İşçiler Cumartesi günleri de dahil olmak



İNSAN AĞIRLI ÜRETİM DİKKAT ÇEKİYOR.

üzere haftanın altı günü üç vardiya halinde çalışıyorlar. Dacia, bu fabrikada 166 tane yurtdışı kaynaklı, 76 tane de Romen tedarikçiyle çalışıyor. Eskiden üretimden iç pazarın aldığı oran daha yüksekken, Romanya’daki ekonomik kriz sonrasında otomobil satışının düşmesi, fabrikanın 2010 yılı üretiminin yüzde 90’ının ihraç edilmesi sonucunu doğurmuş. Bu noktada, seyahatte bizimle birlikte olan Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar, şöyle bir yorum yapıyor: “Romanya pazarının düşmesi sonucunda Pitești fabrikasındaki üretimin daha yüksek bir oranının ihracata ayrılması, bizim Türkiye’ye daha çok Dacia modeli it-

hal edebilmemizi sağladı ve bu sayede satışlarımızı ve pazar payımızı önemli oranda arttırmayı başardık”.

Türkiye, Dacia’nın en büyük altıncı pazarı

İbrahim Aybar, sözlerine şöyle devam ediyor: “Dacia, Türkiye pazarının vazgeçilmez markalarından biri olmuş durumda. Bu cümleyi kurabilmemizin nedeni ise Türkiye’de, Ocak-Mayıs 2011 döneminde 8625 adet Dacia satılmış olması. Bu rakam, Türkiye’yi Dacia’nın dünyadaki en büyük altıncı pazarı yapıyor. Geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 71’lik bir artışı ifade eden bu satışın 6640 adedi binek, 1985 adedi ise hafif ticari araç satışından oluşuyor. Dacia, Türkiye’de 2010 yılında 13230 adet binek otomobil satışı gerçekleştirerek pazardan yüzde 2.6 oranında pay aldı. Markamızın hafif ticari araç satışı ise 5938 adet olarak gerçekleşti ve bu pazardaki payımız yüzde 2.4 oldu. Toplam satışa bakıldığında ise 19.168 adede ulaştığımız görülüyor. Dacia’nın Türkiye otomotiv pazarındaki toplam payı ise yüzde 2.5. Bu satış adetleri ve pazar payı, bizi ilk 10 marka arasına konumlandırıyor”.

Duster büyük talep görüyor

Üretilmeye başlandığı günden bu yana sınıfında adeta bir fenomen olan Dacia Duster, tüm pazarlardan gördüğü yüksek talep nedeniyle Pitești fabrikasındaki dengeyi de değiştirmiş durumda. Bu fabrikadaki Logan üretiminin büyük bir kısmı, markanın Güney Amerika ve Rusya’daki fabrikalarına kaydırılmış ve ondan boşalan kapasite Duster modeline devretilmiş. Pitești’de üretilen her iki otomobilden biri Duster. Bir başka deyişle; bir günde üretilen 1400 otomobilin 750 adedi Duster’dan oluşuyor. Duster, ülkemizde de beğeni topladı ve en çok talep edilen Dacia modeli oldu. Satışa sunulduğu 2010 yılında 2982 adetlik satışa ulaşan bu model, 2011 yılının ilk altı ayında 3549 adet satıldı. Aynı dönemde Sandero satışı 2586 adet, Logan MCV satışı (5 ve 7 kişilik toplamı) 2500 adet, Logan Sedan satışı 1355 adet, Logan Pickup satışı 251, Logan Van satışı ise 162 adet olarak gerçekleşti. Türkiye; 19.200 adetlik satışla Fransa, Almanya ve Cezayir’in ardından 2010 yılında Dacia’nın en çok ihracat yaptığı dördüncü ülke oldu. Dacia, 2011 yılında Türkiye’deki satışını ve pazar payını daha da arttırmayı hedefliyor.



**İBRAHİM AYBAR (SAĞDA),
FABRİKAYI BİZİMLE BİRLİKTE
GEZDİ. ÜRETİMİN YARISINI
DUSTER OLUŞTURUYOR.**





DOĞUM ANI

Mercedes-Benz'in Sindelfingen'deki üretim tesisini gezerek otomobil dünyasının yıldızlarının doğuşuna tanıklık ettik.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Daimler Medya

Bu yıl otomobilin icadının 125. yılı kutlanıyor. Mercedes-Benz Türk A.Ş.'nin bu konuyla ilgili olarak düzenlediği organizasyonda markanın Almanya-Sindelfingen'deki tesisini inceleme fırsatını bulduk. Otomobil üretimi karmaşık bir organizasyon yapısını gerektiriyor. Üretimde binlerce parça var ve her parça doğru zamanda doğru yerde olmalı. Tabi parçaların doğru yerde, doğru zamanda olması kadar önemli olan diğer bir konu ise bu parçaların kusursuz şekilde birleştirilmelerinin gerekli olması ve bunun tüm üretim sürecini kapsamaması. Bunun için de personelin eğitimin eksiksiz olması gerektiği kadar üretim makinelerin bakımı da önem kazanıyor. Mercedes-Benz, çalışanlarının eğitimini sürekli güncel tutmasının yanı sıra, üretimdeki robotları da günde 2 saat bakıma alıyor. "En iyisi veya hiçbiri". Karl Benz'in otomobil üretme anlayışının temelini olan bu düşünce, günümüzde Mercedes-Benz'in Sindelfingen'de C-Sınıfı Sedan, S-, E-, CL- CLS-, SLS AMG ve Maybach modellerinin üretildiği fabrikada vücut buluyor. 2010'da bu fab-

rikada 460.000 adet otomobil üretil-
diği ifade edildi. 2 milyon 896 bin 760
metrekarelik açık alana, 1 milyon 298
bin 297 metrekarelik kapalı alana sa-
hip bu tesiste Ar-Ge departmanı ha-
riç 28.029 kişi çalışıyor ve bunların
yaklaşık 4000 kişisi Türk. Ar-Ge de-
partmanlarında çalışan personel sa-
yısı ise 8000 kişi olarak veriliyor. Bu
da Gottlieb Daimler'in "yeniliğe olan
tutku asla bitmez" düşüncesini kanıt-

lar bir rakam. Çünkü markanın Ar-Ge
departmanı otomobil dünyasına bir-
çok yeni teknolojiyi armağan etmiş.

Pres atölyesi

Pres atölyesinde her gün 1600 ton
çelik ve 90 ton alüminyum şekillendi-
riliyor. Burada işlenen metal bobinle-
rinin her birinin ağırlığı 30 ton ve sa-
cın uzunluğu ise 2 km. Çok hızlı ve
hassas çalışan pres tezgahlarında

bazı bölümlerde 7400 tonluk basınç
uygulanıyor.

Gövde atölyesi

Burası prestan çıkan gövde parça-
larının robotlar tarafından büyük bir
hassasiyetle birleştirildiği kısım. Bu-
rada kaynak, lazer kaynağı ve yapış-
tırma gibi işlemler yapılıyor. Her göv-
de paneli birleştirilmeden önce la-
zerli ölçüm cihazlarıyla büyük bir

hassasiyetle ölçülüyor. Otomobil üre-
timinde yapılan yapıştırma işlemi 150
C'de kurutuluyor. Yetkililer önmüzde-
ki yıllarda kaynak işinin daha da aza-
lacağı vurgusunu yapıyorlar. Bu atöl-
yede üretim anında insan emeği sa-
dece sunroof tahliyelerinin takılması
sırasında kullanılıyor. Gövde atölye-
sinin son kısmındaysa deneyimli per-
sonel, robotlar tarafından gerçekleştir-
ilen işlemleri kontrol ederek işlemin



**GÖVDE PANELLERİ ROBOTLAR
TARAFINDAN KAYNAKLANIYOR.
MERCEDES-BENZ SEKTÖRDE LAZER
KAYNAK KULLANAN İLK FİRMA.**





Mercedes-Benz standartlarına uygun olup olmadığını denetliyor.

Boya atölyesi

Boya bir otomobilin güzel görünmesini sağladığı kadar, karoserin de uzun yıllar dayanmasını sağlayan bir uygulama. Burada araç önce daldırma havuzuna daldırılıyor. Bu sayede boyanın otomobilin en kuytu noktasına kadar ulaşması sağlanıyor. Araç havuza hafif bir açıyla daldırılıyor ki,

içerde oluşan hava kabarcıkları dışarı doğru çıkabilsin ve böylece boya her noktaya erişebilsin. Otomobile toplamda yedi kat boya atılıyor ve bunların hepsi robotlar tarafından yapılan işlemler. Tüm boya sürecinde çevre dostu su bazlı boya kullanılıyor. Son kat ise çizilmeye dayanıklı. Bu atölyede günde toplamda 52 ton boyanın kullanılıyor. Bir Mercedes-Benz S Sınıfı'nda kullanılan boyanın miktarı ise 20 kg.



OTOMOBİLE TOPLAM 7 KAT BOYA ATILIYOR. BİR S-SINIFI'NIN ÜZERİNDE 20 KG BOYA VAR. MONTAJ ATÖLYESİNDE BAZI İŞLEMLER, İŞÇİLER TARAFINDAN YAPILIYOR.



Montaj atölyesi

Bu hatta gelen her otomobilin hangi özelliklerde olacağı önceden biliniyor. Yani araç önceden gelen siparişe göre hazırlanıyor. Bu hatta otomobillerin ön konsolları robotlar tarafından otomobilin iç mekanına monte ediliyor. Bunun dışında otomobillerin camları, stop lambaları, tamponları da bu hatta takılıyor. Burada insan emeği de kullanılıyor ve bazı parçalar (stop lambaları, bazı kabloların bağlantıla-

rı, vites konsolu gibi). Daha sonra evlendirme dairesi adı verilen bölümde karoser; motor, şanzıman ve yürüyen aksamla birleştiriliyor. Üretim sonunda ortaya çıkan otomobil üç kollu yıldız taşımaya hak kazanıyor. Araç fabrikadan çıkmadan önce boyası ve tüm fonksiyonlarının çalışıp çalışmadığı kontrol ediliyor. Daha sonra otomobiller fabrikanın içine kadar gelen demiryolu ile Hamburg limanına gönderiliyor.



“Kamyon Başkenti” 25 yaşında

Daimler AG Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Dieter Zetsche'nin deyişiyle “Türkiye'nin kamyon başkenti” Aksaray'da faaliyet gösteren Mercedes-Benz Türk Kamyon Fabrikası'nın 25'inci yaşı, Daimler AG, Mercedes-Benz Türk ve Aksaray ili kamu yöneticilerinin en üst düzey katılımıyla kutlandı.

Yazı: Emre Anamur/Aksaray-Türkiye
Fotoğraflar: Mercedes-Benz Medya

Mercedes-Benz Türk A.Ş., Aksaray Kamyon Fabrikası'nın kuruluşunun 25'inci yılını Daimler AG Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Dieter Zetsche'nin katılımıyla düzenlenen etkinliklerle kutladı. Kutlamaya Daimler AG Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Dieter Zetsche ve Daimler AG Yönetim Kurulu Üyesi Andreas Renschler de katıldılar.

“En önemli kamyon tesislerimizden biri”

Türkiye ekonomisinin gücü ile dinamizmine dikkat çeken Daimler AG Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Dieter Zetsche, Türkiye'yi Güneydoğu Asya ülkelerinden sonra yeni bir ekonomi kaplanı olarak tanımladı. Dr. Zetsche basın toplantısında şunları söyledi: “Bugüne kadar Türkiye'ye 670 milyon Euro tutarında yatırım yaptık. Türkiye'deki otobüs ve kamyon üretim tesislerimiz bugün dünyanın en modern tesisleri arasında yer alıyor ve Daimler üretim ağında çok önemli bir yere sahip. Üretim üssümüz olmasının ötesinde Türkiye'nin önemi tüm ürün gruplarımızda pazar olarak da hızla artıyor”.

“Fabrikaya 130 milyon Euro daha yatıracacağız”

Daimler AG Yönetim Kurulu'nda ticari araç faaliyetlerinden sorumlu olan Andreas Renschler ise, Aksaray Kamyon Fabrikasının bugünkü başarısının 25 yıl önce küçük bir şehir olan Aksaray'a yatırım yapmanın ne kadar doğru olduğunu kanıtladığını söyledi. Renschler “Aksaray'daki üretim tesisleri, Almanya'daki Wörth ve Brezilya'daki Sao Bernardo do Campo fabrikalarımızın yanı sıra kamyon faaliyetlerimizin üçüncü önemli taşıyıcı sütununu oluşturuyor. Bu nedenle de gelecek yıllarda 130 milyon Euro tutarında yatırım yaparak bu tesislerin gücünü koruması için gereken şartları yerine getireceğiz” dedi.

“En büyük sermayemiz çalışanlarımız”

Mercedes-Benz Türk A.Ş. Direktörler Kurulu Başkanı Wolf-Dieter Kurz ise “Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon fabrikamızın ve burada ürettiğimiz modellerin gelişimi ile Türkiye otomotiv sektörüne ve Aksaray ilinin gelişimine olan katkılarımızı sür-



Basın toplantısına üst düzey yöneticiler katıldı (Soldan sağa: Mercedes-Benz Kamyon Üretim Müdürü Gerald Jank, Mercedes-Benz Türk Direktörler Kurulu Başkanı Wolf-Dieter Kurz, Daimler AG Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Dieter Zetsche ve Daimler AG Yönetim Kurulu Üyesi Andreas Renschler)



**25'İNCİ YAŞI KUTLANAN
FABRİKAYA ŞU ANA
KADAR 670 MİLYON
EURO TUTARINDA
YATIRIM YAPILDI.**



düreceğiz. Fabrikamızda en büyük sermayemiz, kalifiye ve yüksek motivasyonlu çalışanlarımızdan oluşuyor. Kendilerine, bu zamana kadar gösterdikleri adanmışlık, bağlılık ve üstün performanslarından ötürü Direktörler Kurulumuz adına teşekkürlerimi iletiyorum. Ancak Aksaray ilimizin yerel yönetim desteği olmadan tabii ki bu başarımız mümkün olmazdı. Bu destek için Aksaray Valisi Sayın Orhan Alimoğlu ve Aksaray Belediye Başkanı Nevzat Palta'ya teşekkür ediyoruz" şeklinde konuştu.

180.000'lik Euro bağış

Mercedes-Benz Türk A.Ş.'nin eğitime verdiği büyük önem, Aksaray Fabrikasının 25'inci yılı anısına Aksa-

ray iline sunduğu hediye de yanısırdı. Şirket, Aksaraylı gençlerin eğitim kalitesine katkıda bulunmak üzere Aksaray Endüstri Meslek Lisesi'ne Motorlu Araçlar Teknolojileri Atölyesi kurulması amacıyla 180.000 Euro tutarında bir bağış yaptı. Düzenlenen bağış töreninde Daimler AG Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Dieter Zetsche, Aksaray Valisi Orhan Alimoğlu'na sembolik bir çek takdim etti. Törene, Daimler AG ve Mercedes-Benz Türk A.Ş. yetkililerinin yanı sıra Aksaray Belediye Başkanı Nevzat Palta, Aksaray Milletvekilleri Ali Rıza Alaboyun, Ruhi Açıkgöz, İlknur İnceöz ve Aksaray Milli Eğitim Müdür Vekili Eren Koçaş da katıldılar. Biz de bu bağışın eğitime katkı yapmasını diliyoruz.



MERCEDES-BENZ TÜRK FABRİKASI, AKSARAY'IN GELİŞMESİNE ÖNEMLİ KATKILAR YAPTI VE BUNA DEVAM EDİYOR.



“Yok” satıyoruz

Haziran ayında 17.864 adedi yerli, 38.850 adedi ise ithal olmak üzere toplam 56.714 adetlik satışa ulaşıldı. Satışlar genel anlamda bir önceki ayla aynı seviyede gerçekleşti.

Yazı: İsa Demir

Bu yıl otomobil satışları çok iyi gitiğinden firmalar “yok” satmaya başladılar. Eğer firmaların ellerinde yeterli sayıda otomobil olsa satışlar çok daha fazla olabilir. Öte yandan hükümetin ekonomiyi soğutma çabaları sonuç vermeye başladı ve taşıt kredisi faiz oranları arttı. Bu durum satışlara olumsuz olarak yansyacaktı. Haziran ayında 17.864 adet yerli otomobil satıldı. Haziran ayında satışlarını arttıran Renault 8313 adetlik satış gerçekleştirdi ve bu yıl açık ara önde gidiyor. Onun ardından tek modelle ciddi satış rakamlarına ulaşan Fiat geliyor. Linea'nın başarısıyla Fiat, Haziran ayında 5017 adetlik satış gerçekleştirdi. Büyük bir yenilik içerisinde olan Hyundai, satışlarını biraz arttırdı ve 3012 adetle üçüncü oldu. İthal pazarda Ford, Haziran ayında rakiplerine ciddi fark attı ve 7376 adet satarak liderliğini pekiştirdi. 5973 adet satan Opel ikinci olurken, özellikle Jetta ve Passat modellerinde arz sıkıntısı yaşayan Volkswagen'in Haziran

ayında satışları düşerek 4113 adede geriledi. Haziran ayında Fiat Linea, 3910 adet satarak en fazla satan model unvanını elde etti. Onun arkasından 3458 adetlik satışla Renault Symbol, 3209 adetle Renault Fluence ve 2959 adetle Opel Astra geldiler (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2010	2011
Ocak	12.594	29.868
Şubat	20.651	39.004
Mart	33.958	54.023
Nisan	36.549	53.835
Mayıs	40.467	56.302
Haziran	42.086	56.714
Temmuz		
Ağustos		
Eylül		
Ekim		
Kasım		
Aralık		
Toplam	186.305	289.746

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
1	Ford	7376	30.832
2	Opel	5973	24.081
3	Volkswagen	4113	27.449
4	BMW	2046	7105
5	Chevrolet	1747	10.321
6	Mercedes-Benz	1554	6036
7	Toyota	1546	12.511
8	Nissan	1467	7615
9	Peugeot	1425	8320
10	Dacia	1422	8062
11	Fiat	1375	6857
12	Citroen	1334	7376
13	Hyundai	1236	6229
14	Audi	823	5826
15	Kia	726	5037
16	Renault	641	3394
17	Skoda	634	3916
18	Seat	501	3125
19	Volvo	501	2529
20	Honda	362	3210
21	Mitsubishi	282	1592
22	Chery	240	1363
23	Land Rover	232	824
24	Jeep	197	482
25	MINI	196	849
26	Mazda	154	864
27	SsangYong	106	550
28	Suzuki	92	703
29	Tata	80	574
30	Proton	78	442

Sıra	Marka	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
31	Subaru	76	514
32	Daihatsu	69	317
33	Geely	69	307
34	Alfa Romeo	62	394
35	Porsche	44	216
36	Jaguar	21	68
37	Lancia	14	79
38	Infiniti	7	49
39	Chrysler	5	45
40	smart	4	33
41	Ferrari	4	10
42	Maserati	1	9
43	Lamborghini	1	4
44	Bentley	1	2
45	Lada	0	10
46	Dodge	0	1
47	IKCO	0	0
48	Saab	0	0
Toplam		38.850	200.145

Not: Sıralamalar Haziran ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
1	Renault	8313	42.501
2	Fiat	5017	23.114
3	Hyundai	3012	16.158
4	Toyota	914	3989
5	Honda	608	3839
Toplam		17.864	89.601



Kia Picanto lider

Bu sınıfta Mayıs ayında liderlik Uzakdoğu'ya geçmişti ve Haziran ayında da öyle devam etti. Fakat bir önceki aya göre lider isim değişti. Kia Picanto 34 adetlik satışla Haziran ayının birincisi oldu. Bir önceki ayın lideri olan Chevrolet Spark 22 adetle ikinci olurken Citroen C1, 15 adetle üçüncü sırayı aldı. Bu segmentte ilk 5'te Avrupa'dan sadece iki temsilci var.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2011	Ocak-Mayıs 2011
1	Kia Picanto	34	165
2	Chevrolet Spark	22	154
3	Citroen C1	15	119
4	Suzuki Alto	14	177
5	Peugeot 107	12	64

Symbol açık ara önde

Renault Symbol iyi bir rüzgâr yakaladı ve satışları çok iyi gidiyor. Bireysel müşterilerin dışında firmalar da filo satışı kapsamında Renault Symbol modelini tercih etmeye başladılar. 3458 adet satan Renault Symbol açık ara lider olurken, 1979 adet satan Ford Fiesta ikinci, 1832 adetlik satışla Hyundai Accent Era üçüncü ve 1553 adetle Opel Corsa dördüncü oldular.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
1	Renault Symbol	3458	18.577
2	Ford Fiesta	1979	11.668
3	Hyundai Accent Era	1832	10.200
4	Opel Corsa	1553	6338
5	Hyundai i20 Troy	1163	5793
6	Fiat Grande Punto	1125	5525
7	Volkswagen Polo	1113	6786
8	Fiat Albea	679	5152
9	Renault Clio HB	563	3062
10	Citroen C3	459	1831



Linea yine birinci oldu

Dizel versiyonu benzinli fiyatına satılmaya başlandığından beri Fiat Linea'nın satışları çok iyi gidiyor. Haziran ayında kampanyasını biraz daha genişleten Linea toplam 3910 adetlik satışa ulaştı. Onun ardından 3209 adet satışla Renault Fluence geldi. Satışlarını ciddi oranda artıran Astra 2959 adetlik satışla üçüncü olurken, onu 1765 adetlik satışla Focus Sedan ve 1739 adetle Focus HB izlediler.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
1	Fiat Linea	3910	16.227
2	Renault Fluence	3209	14.672
3	Opel Astra HB	2959	11.302
4	Ford Focus Sedan	1765	6720
5	Ford Focus HB	1739	5984
6	Volkswagen Jetta	1046	6638
7	Toyota Corolla	1044	8713
8	Chevrolet Cruze Sedan	936	3879
9	Volkswagen Golf	787	4823
10	Renault Megane HB	752	4488



C Sınıfı yine önde

Mercedes-Benz C Sınıfı'nın satışları, motor hacmi 1.6 litrenin üzerinde olmasına karşın uygun fiyatı sayesinde iyi gidiyor. Haziran ayında C Sınıfı 948 adet satıldı. Elinde yeterli otomobil olmayan Volkswagen, bu sınıfta Passat modeliyle 733 adetlik satış gerçekleştirdiğinden ancak ikinci olabildi. Opel Insignia satışlarını artırarak 627 adede çıkardı.

BMW 5 Serisi ipi göğüsledi

Haziran ayında E segmentinin ilk üç modelinden sadece Audi A6'nın satışlarında düşüş meydana geldi. BMW 5 Serisi 547 adet satarak açık ara lider oldu. Onun arkasından 362 adetlik satışla Mercedes E Sınıfı geldi. Volvo S80 modeli satışlarını artırarak 96 adetle üçüncü oldu. Satışları ciddi oranda düşen Audi A6 modeli 89 adetle ancak dördüncü olabildi.



Mercedes S Sınıfı öne geçti

BMW 7 Serisi'nin yakaladığı rüzgâr azalmış olmalı ki satışlar düşmeye başladı. BMW 7 Serisi 16 adet satışla ikinci olabildi. Mercedes S Sınıfı ise 27 adetlik satış gerçekleştirerek uzun bir aradan sonra tekrar lider oldu. Bu iki modelin dışında bu segmentte iddialı bir model göremiyoruz. Audi A8, Jaguar XJ ve Porsche Panamera makam otomobili olarak fazla tercih edilmiyorlar.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	948	3225
2	Volkswagen Passat	733	5768
3	Opel Insignia	627	2390
4	BMW 3 Serisi	610	2096
5	Renault Latitude	346	1785
6	Peugeot 508	244	1418
7	Citroen C5	332	2071
8	Audi A4	273	1232
9	Ford Mondeo	314	1426
10	Toyota Avensis	277	1255

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
1	BMW 5 Serisi	547	2480
2	Mercedes E Sınıfı	362	1557
3	Volvo S80	96	293
4	Audi A6	89	1939
5	Chrysler 300C	2	17

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
1	Mercedes S Sınıfı	27	139
2	BMW 7 Serisi	16	173
3	Jaguar XJ	7	16
4	Audi A8	5	77
5	Porsche Panamera	3	34

Nissan Qashqai Haziran'ı az farkla önde bitirdi

Qashqai küçük bir farkla yine lider olmayı başardı. 742 adetlik satış gerçekleştiren Qashqai'nin arkasından 728 adetle Captiva geldi. Dacia Duster uygun fiyatıyla dikkat çekmeye devam ediyor. 649 adetlik satış gerçekleştiren Duster, ilk altı aylık sonuçlara göre sınıfının lideri. Haziran'da onu 315 adetle Juke ve 278 adetle Tiguan izlediler.



Liste tam tersine döndü

Lüks SUV segmentinde liste bir önceki aya göre tam tersine döndü. Bir önceki aya göre sıralamada ilk beşte olmayan Range Rover Sport 131 adetlik satışla Haziran ayının lideri oldu. Geçen ayın beşincisi olan Jeep Grand Cherokee 100 adetle ikinci oldu. Ondan sonra gelen Porsche Cayenne 29 adet satarken, BMW X5 ve BMW X6 sonraki iki model olarak listeye yerleştiler.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
1	Nissan Qashqai	742	4237
2	Chevrolet Captiva	728	3734
3	Dacia Duster	649	5549
4	Nissan Juke	315	1464
5	Volkswagen Tiguan	278	1291
6	Ford Kuga	177	852
7	Kia Sportage	175	508
8	Mitsubishi ASX	155	648
9	Nissan Qashqai+2	82	341
10	Chery Tiggo	77	435

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2011	Ocak-Haziran 2011
1	Range Rover Sport	131	95
2	Jeep Grand Cherokee	100	195
3	Porsche Cayenne	29	95
4	BMW X5	27	100
5	BMW X6	23	76

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

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

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

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

● App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (28 Haziran 2011)

e-otodergi'nin "EN"leri

● Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Her ay artmakla birlikte, 71.000'in üzerinde okuyucu)

● Türkiye'nin en çevreci dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım, iade yok)

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

● Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Dört adet taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)

● Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdingine ait değiliz, her konuda bağımsızız)

● Türkiye'nin en çok kışkırtılan otomobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşünmüştüm, siz yaptınız" diyor)

● Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)

● Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (İster bilgisayarı-

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

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

● Türkiye'nin en çok gelecek vaat eden otomobil dergisi (Gelecekte basılı dergi kalmayacak, tüm dergiler elektronik olacak)

● Türkiye'nin en kolay ulaşılan otomobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adresi yazarak ulaşabilirsiniz. Gazete bayiine gitme, orada dergiyi bulamama sorunu yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

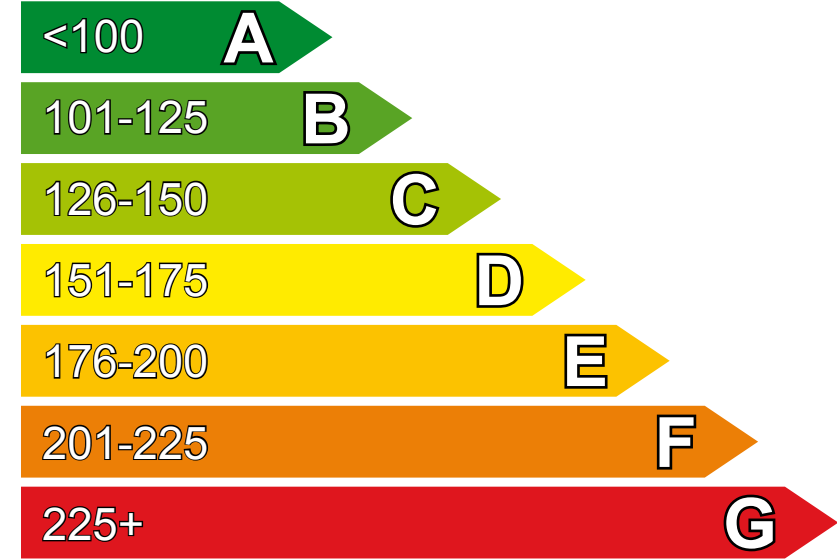
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyon değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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.





X1'İN KÂBUSU

BMW X1'e çok ciddi bir rakip geliyor: Adı Audi Q3. Bu iddianın gerçekliğini araştırmak ve Q3'ü test etmek için İsviçre'nin modern ve uygar şehri Zürih'e gittik.

Yazı: Emre Anamur/Zürih-İsviçre Fotoğraflar: Audi Medya

Audi'nin Q ailesinin en yeni ve en küçük üyesi Q3'ü kullanmak üzere Avrupa'nın en medeni şehirlerinden biri olan Zürih'teyiz. İnsanlar medeni, sokaklar "bal dök yala" misali temiz, otomobiller bakımlı, sürücüler saygılı, trafikte Bentley'ler, Rolls-Royce'lar, Maybach'lar... Ve üstüne üstlük, şansımıza hava da güzel mi güzel! Burada bulunma amacımızsa yepyeni bir premium kompakt SUV olan Audi Q3 hakkında detaylı bilgiye sahip olmak ve onu test etmek. Haydi, işimize başlayalım o zaman...

Ailenin en küçüğü

Audi Q3, Q7'yle başlayan ve Q5'le devam eden ailenin en küçüğü olarak yollara çıkmaya hazırlanıyor. 4385 mm'lik uzunluğu ve 1831 mm'lik genişliği onu kompakt sınıfa dâhil ediyor. Otomobilin yüksekliği ise 1590 mm. Dingil mesafesi 2603 mm olarak belirtilen Q3, iç mekânında şaşırtıcı bir genişliğe ve rahatlığa sahip. Öyle ki, 1.90 metre boyunda yetişkinler dahi, arka koltukta hem diz hem de baş mesafesi bakımından rahat ede-



İÇ MEKAN SON DERECE KALİTELİ. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. EL FRENİ ELEKTRONİK. SÜRÜŞ İÇİN COMFORT, AUTO, DYNAMIC VE EFFICIENCY MODLARI VAR.





**LEDLİ LAMBALAR ŞIK.
MOTOR 177 HP GÜÇ VE
380 NM TORKA SAHİP.**



bilirler. Bunda enlemesine yerleştirilmiş motorun büyük bir etkisi var elbette. Öte yandan yüksek baş mesafesi, otomobilin yandan bakıldığında coupe tarzı görünümüne sahip olmasına ve 0.32'lik rüzgâr direnç katsayısıyla "sınıf lideri" unvanını almasına engel olmamış. Otomobilin bagaj hacmi de son derece yeterli: 460 litre. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında (düz zemin olmuyor) 1365 litreye kadar çıkıyor. Büyük bagajın tek olumsuz noktası ise, yükleme eşiği ile bagaj zemini arasında önemli bir mesafe olması (bagaj zemini çukurda kalıyor) ve bu nedenle yükleme sıra-

sında eşyanın fazlaca yukarıya kaldırılıp sonra aşağıya indirilmesinin gerekmesi.

Tasarım "yüksek A1 dedirtiyor"

Otomobile yakından bakınca karışında yükseltilmiş bir A1 görür gibiydim. Audi tasarımcıları bunu duyular elbette karşı çıkacaklardır ama, önde farlar hariç tüm öğeler ve arka tasarımın tamamı bence A1'den alınmış. Yan tasarım olarak kendine özgü olan Q3'ün yerden daha yüksek olduğu kesin. Öndeki gündüz farları ve arkadaki stoplar günümüzün olmazsa olmazlarından led teknolojilerine sahip.

Ancak ledlerin Q3'e has tasarımları, otomobili gece karanlığında eşsiz ve çok şık kılıyor.

İç mekân şık ve kaliteli

Yukarıda iç mekânın geniş olduğundan söz etmiş ancak diğer detaylardan bahsetmemiştim. Q3'ün kokpiti, Audi'nin bizi alıştırmış olduğu üzere şık ve kaliteli. İşçilik de üst seviyede. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş ve kullanımı karmaşık olan bir birim bulunmuyor. Direksiyon simidi şık ve fonksiyonel. İki yuvarlak ana birimden oluşan gösterge tablosu rahat okunuyor ve aydın-

latması da başarılı. Orta konsolun üst kısmındaki 7 inç'lik katlanır renkli ekran, üç boyutlu grafikleri destekliyor ve Audi'nin şu ana kadarki en gelişmiş MMI sistemine (MMI Navigation Plus) ev sahipliği yapıyor. Opsiyonel olarak satılacak olan 14 hoparlöre sahip Bose surround ses sistemi ise 465 watt'lık ses çıkışıyla aracın içini konser salonuna dönüştürüyor. İç mekândaki bir diğer teknoloji ise Audi connect başlığı altında yakında sunulacak olan WLAN kablosuz erişim alanı (WLAN hotspot) ile eşleştirilen bluetooth çevrim içi araç telefonu. Bu sistem sayesinde Q3'ün içinde

nerede olursanız olun internete bağlanabiliyorsunuz. Panoramik cam tavan, iç mekanı aydınlık kılması bakımından işlevsel bir opsiyon.

İlk etapta üç motor var

Türkiye'de bu yılın son çeyreğinde satışa sunulacak olan Q3'te ilk etapta ikisi benzinli ve biri dizel olmak üzere üç motor seçeneği sunulacak. Motorların üçü de 2.0 litre hacminde, 4 silindirli, turbo geometrilili ve çift kavramalı 7 ileri S tronic şanzımanlı. Ayrıca üç modelde de quattro dört tekerlekten çekiş sistemi bulunuyor. Bunları 170 HP ve 211 HP'lik 2.0 TFSI'lar ve 177 HP'lik 2.0 TDI olarak sıralayabiliriz. Bu seçeneklere, Aralık ayında daha uygun fiyatlı önden çekişli 2.0 TDI 140 HP motor eklenecek. Bu motor manuel şanzımanla kumanda edilecek.

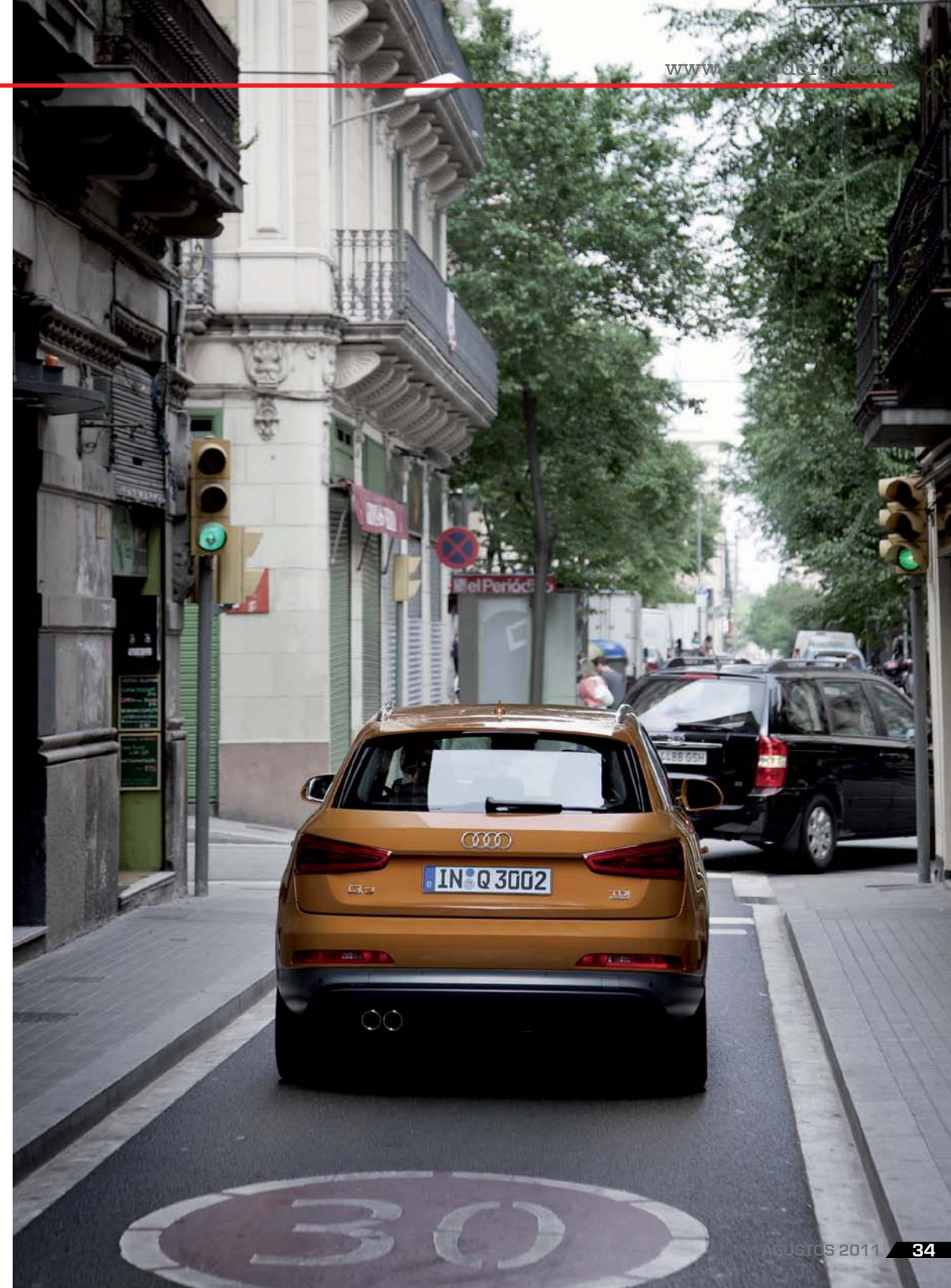
Düşük tüketim standart

Test sürüşlerinde 211 HP'lik benzinli ve 177 HP'lik dizel motorları kullanma fırsatım oldu. Hatta birazdan bahsedeceğim, Audi tarafından henüz detayları verilmeyen üçüncü ve sürpriz bir seçeneği de kullandım. Ağırlıklı olarak kullandığım 2.0 TDI'dan bahsetmek istiyorum. 177 HP

güç ve 380 Nm tork üreten motor, gerek ilk hızlanmada gerekse ara hızlanmalarda 1445 kg'lık Q3'ü rahatça taşıyor. 8.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisi başarılı. Maksimum hız ise 212 km/s ile son derece yeterli. İlk çalıştırmada biraz gürültülü çalışan motor ısındıkça sessizleşiyor ve izolasyonu çok başarılı olan karoser sayesinde iç mekândan hiç duyulmuyor. Ortalama yakıt tüketimi ise 5.9 lt/100 km. Bu başarılı değerlerin elde edilmesinde; modern motor ve 0.32'lik rüzgar direnç katsayısının yanı sıra hafif karoserin (kaput ve bagaj kapağı alüminyum) ve tüm modellerde standart olarak sunulan start-stop sistemi ile fren enerjisini geri kazanıp kullanan sistemin faydası var. Motor çift kavramalı (DSG) 7 ileri S tronic şanzımanla kumanda ediliyor. Vites geçişleri otomatik modda sarsıntısız ve hızlı, manuel modda ise son derece keyifli. Opsiyonel olarak alınan tiptronic özellikli (kolcuklarla vites değiştirme) direksiyon simidi keyfi daha da artırıyor.

Sürüş sportif

Q3'ün sürüş özelliklerinde en fazla dikkat çeken konu ise sportiflik. Karoser özellikleri, gaz tepkileri, dört te-



kerlekten çekiş, net ve hızlı tepki veren direksiyon sistemi, sert süspansiyon ve şanzıman, otomobilin sportif sürüş odaklı hazırlandığının kanıtları adeta. Kullanım zevkli ve yol tutuş başarılı (Her ne kadar katı kurallara sahip İsviçre trafiğinde fazla zorlayamamış olsak da). Görüş açılarında bir sorun yok. Ancak biraz alçağa konumlandırılmış olan sürücü koltuğu ve açısı diğer Audi modellerinden farklı olan direksiyon simidi, en iyi sürüş pozisyonunu bulmayı biraz zorlaştırıyor. Az önce, bahsedeceğimi söylediğim üçüncü seçeneğe ge-

lecek olursam... Bizim için tam bir sürpriz oldu: Lansmanda 2.5 lt TFSDI motorlu Q3'ler de vardı ve onları da özgürce kullanabildik. Özel mavi rengiyle dikkat çeken, detayları açıklanmayan ancak 300 HP gücünde olduğu belirtilen bu model, ileride Q3'ün en güçlü seçeneği olarak yollara çıkacak.

Son çeyrekte Türkiye'de

Her yönüyle son derece iddialı bir model olan Audi Q3, BMW X1'in korkulu rüyası olarak bu yılın son çeyreğinde Türkiye yollarına çıkacak.

İlk etapta 49.500 Euro baz fiyata sahip olacak olan Q3, daha sonra önden çekişli ve manuel şanzımanlı 2.0 TDI 140 HP'nin ithal edilmesiyle daha uygun bir fiyat seviyesine inecek. 1.4 TSI motorların bu araca konup konmayacağı ise henüz netleşmiş değil. Ama bence bu motor aynı sınıftaki VW Tiguan'da kullanılıyorsa ve başarılıysa, mutlaka Q3'te de yer alacaktır. Rakip olarak BMW X1'i gözüne kestiren Audi Q3; sportif tasarımı, şık iç mekanı, başarılı motorları ve rekabetçi fiyatıyla X1'e kabus yaşatacak özelliklere sahip.

TÜRKİYE'DE BU YILIN SON ÇEYREĞİNDE YOLLARA ÇIKACAK OLAN Q3 2.0 TDI, ELBETTE BİR BİSİKLETLE KARŞILAŞTIRILMAZ AMA ŞEHİR DIŞINDA 5.3 LT/100 KM'LİK YAKIT TÜKETİMİYLE HAYLİ ÇEVRECİ BİR OTOMOBİL.

Audi Q3 2.0 TDI quattro S tronic

Fabrika verileri

Motor: 1968 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: Çift kavramalı 7 kademeli otomatik
Maksimum güç: 177 HP @ 4200 d/d
Maksimum tork: 380 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız: 212 km/s
0-100 km/s: 8.2 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4385 / 1831 / 1590 mm
Bagaj hacmi: 460-1365 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.0 / 5.3 / 5.9 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi: 2011 son çeyrek

- + Tasarım, kalite, iç mekân genişliği, yol tutuş
- Sürüş pozisyonu, bagaj zemini aşağıda kalıyor

156 g/km

D



ALÇAKTAN UÇUŞ

Yeni nesil BMW 640i'yi Almanya otoyollarında kullandık.

Yazı: Tarık Akagün Münih/Almanya

Fotoğrafla: BMW Medya

Öncelikli olarak cabrio karoserlisi tanıtılan yeni nesil BMW 6 Serisi'nin coupe karoserlisinin basın deneme sürüşü Almanya'da Münih çevresinde gerçekleştirildi. Biz de e-otodergi olarak bu etkinlikte yer aldık.

Uzun ve basık hatlar

Yeni nesil BMW 6 Serisi Coupe'nin uzunluğu eskisinden 74 mm, genişliği ise 39 mm daha fazla. 2855 mm'lik dingil mesafesi de eskiye göre 75 mm artan otomobilin yüksekliği ise 5 mm azalmış ve otomobil yayvan tasarımıyla adeta yere yapışık bir görünüm sunuyor. Uzun motor kaputu, uzun dingil mesafesi ve kısa tampon-tekerlek mesafesi gibi BMW'nin klasikleşmiş dinamik tasarım öğelerini bu otomobilde görebilmek müm-



kün. Ön çamurluktaki hava girişinden geriye ve aşağıya doğru akıp, sonra kapağa doğru kıvrılarak arkaya doğru devam eden kat izleriyse bu otomobilin yandan görünümüne heyecan katan en önemli detay. Arka camın "Hoffmeister Kink" olarak tanımlanan öne doğru kıvrım yapan çizgisi de bu otomobilin yandan bir BMW olduğunu gösteren unsurlardan.



İÇ MEKANDA KALİTE HİSSİ YÜKSEK. ARKA KOLTUKLAR İKİ KİŞİ İÇİN FAZLASIYLA YETERLİ.



Üç motor seçeneği

6 Serisi'nde ilk etapta üç motor seçeneği sunulacak. Bunlar 650i'deki 407 HP güç ve 600 Nm tork üreten 4.4 litrelik çift turbolu, benzinli V8; 640i'deki 320 HP güç ve 450 Nm tork üreten çift girişli turbolu (twin scroll), benzinli, sıralı 6 silindirdirli motor ve 640d'deki 313 HP güç ve 630 Nm tork üreten sıralı 6 silindirdirli 3.0 litrelik turbodizel. Tüm modellerde 8 ileri oranlı otomatik şanzıman standart.

Beklenen an

Düzenlenen kısa basın toplantısından sonra basın mensupları için hazırlanmış olan hepsi bordo renkli olan 640i'lerden birine biniyoruz. Otomobili sırasıyla sevgili Okan Altan daha sonra da ben kullandık. Sağ koltukta oturduğum süre zarfında iç meka-



nı daha rahat inceleme şansını bulmuş oldum. İç mekan kaliteli deri ve plastik ve alüminyum malzemelerden oluşturulmuş. Özellikle ön konsolun yolcu tarafından başlayan ve kol dayama yerine doğru giden kıvrım sıradışı ve şık. Otomobilin iç mekanında en fazla dikkat çeken bölüm, segmentinde en büyüğü olduğu ifade edilen 10.2 inçlik ekran. Navigasyon sistemi, müzik sistemi gibi donanımlara ait bilgilerin yansıtıldığı bu ekran konsola sonradan eklenmiş gibi durması dışında çok başarılı.

Sürücü koltuğuna oturduğumda

fark ettiğim nokta, sürüşle ilgili bilgileri (navigasyon, hız, trafik işaretleri) ön cama yansıtan "head-up display" sistemi oldu. Bu sistem özellikle hızlı otoyol sürüşlerinde işe yarıyor. Çünkü yüksek hızda gözün yoldan ayrılması, güvenliği olumsuz etkileyen bir nokta. Biz de Almanya otoyollarının hız sınırlaması olmayan bölümlerinde 250 km/s ile yol alırken hem otomobilin inanılmaz başarılı stabilitesini yaşadık, hem de bu sistemin işe yaradığını gördük. Başarılı yalıtım ve stabilite sayesinde 200 km/s hızla giderken bile araç içindekilerin yaşadığı

hiss sanki 120 km/s ile gidildiği şeklinde. Otomobilde yer alan direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli, sıralı 6 silindirli motor; 8 ileri otomatik şanzımanla mutlu bir birlikteliğe sahip. Bu mutluluk doğal olarak sürücüyü de mutlu ediyor. 8 ileri otomatik şanzıman ve 6 silindirli motorun her ikisi de yumuşak ve sarsıntısız çalışma karakterine sahip. Vites geçişleri çok hızlı ve neredeyse hissedilmiyor.

Farklı sürüş seçenekleri

Otomobilde standart olarak sunulan Driving Experience Control (Sü-

rüş Deneyimi Kontrolü) sistemi sayesinde farklı sürüş stillerine yönelik seçimler yapılabilir. Sistemde standart olarak Comfort, Sport, Sport + ve Eco Pro seçenekleri mevcut. Eco Pro seçeneğinde stop-start sistemi devreye giriyor ve dur-kalk trafikte motor otomatik olarak stop edilerek gereksiz yakıt tüketiminin önüne geçiliyor. Comfort + seçeneği ise opsiyonel olarak sunulan Dynamic Damper Control (Dinamik Amortisör Kontrolü) adlı aktif süspansiyon sistemiyle (kullandığımız araçta mevcuttu) birlikte geliyor.



Sonuç

Fiyatları henüz açıklanmayan (şu an satılmakta olan yeni 6 Serisi Cabrio'dan biraz daha ucuz olması muhtemel) yeni nesil 6 Serisi Coupe yılın son çeyreğinde Türkiye'de olacak. Kullanma şansını bulduğumuz 640i, konforlu, kaliteli iç mekana, yüksek performans ve teknolojiye sahip,

sert olmayan sportiflik sunan bir otomobil. İç mekanı dört kişi için gayet yeterli. Önemli olmasa da bu araçla ilgili söylenecek olumsuzluk ise bardaklıkların 0.5 litrelik pet şişelere uygun olmaması. Oysaki diğer BMW modellerinde bardaklık içindeki parçalar pet şişelerin savrulmasını engelleyebiliyordu.

**BMW 640i****Fabrika verileri**

Motor: 2979 cc, 6 silindirli, turbo, direkt enjeksiyon
 Şanzıman: 8 ileri otomatik
 Maksimum güç: 320 HP @ 5800-6000 d/d
 Maksimum tork: 450 Nm @ 1300-4500 d/d
 Maksimum hız: 250 km/s
 0-100 km/s: 5.4 sn
 Bagaj hacmi: 460 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4894 / 1894 / 1369
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 10.3 / 6.0 / 7.6 lt/100 km
 Baz fiyat: Henüz açıklanmadı

- + Stabilite, performans, kalite
- Pet şişeye uygun olmayan bardaklık

177 g/km

E

ZAMANA UYGUN

BMW'nin kompakt sınıftaki temsilcisi 1 Serisi, ikinci neslindeki küçük silindir hacimli, güçlü fakat çevreci motorlar ile günümüz eğilimlerine uygun bir otomobil.

Yazı: Tarık Akagün Berlin/Almanya

Fotoğraflar: BMW Medya



Bu ay Almanya'daki ikinci durağım Berlin'di. Birçok Avrupa şehrinden daha dinamik ve kozmopolit olan bu şehir, yeni BMW 1 Serisi'nin ruhuna daha uygun olduğu için tercih edilmiş. BMW tarafından düzenlenen basın test sürüşünde 120d otomatik ve 118i manuel test araçları sunuluyordu. Tercihimi 170 HP güç üreten, 1.6 litrelik (model ekinin 118i olması yanıltmasın) 118i'den yana kullandım.

Böylece BMW motor gamına yeni giren küçük ama güçlü bu motoru inceleme fırsatını yakalamış oldum.

Tasarım

Aracın sürüş özelliklerine geçmeden önce, biraz tasarımından ve karo-serinden bahsedelim. Yeni 1 Serisi'nin tasarımında hem yaramaz çocuk, hem de iyi çocuk ifadesinin bulunduğunu belirten BMW tasarımcıları üç-

gen farların aracın yola odaklanmış hissi verdiğini söylediler. Beğeniler kişiden kişiye değişebilir, ama eski 1 Serisi'nin büyük farlarının daha sempatik durduğu da bir gerçek. Yan görünüm olarak 1 Serisi silüetini koruyan otomobilin stop lambaları ise biraz VW Polo'yu anımsatıyor.

Eskisinden 85 mm daha uzun (4324 mm), 17 mm daha geniş (1765 mm) olan otomobilin 1421 mm olan yük-

sekliğiyle eskisiyle aynı. Dingil mesafesi de 30 mm'lik artışla 2690 mm olmuş. İç mekanda sürücü odaklı, kolay anlaşılır bir konsol kullanılmış. Tipik BMW çizgisinde olan konsolda Sport Line donanımında kırmızı, Urban Line donanımında ise beyaz dekorlar mevcut. Göze şık gözüken iç mekanda eleştiri oklarına hedef olan yerler ise, bazı bölgelerde kullanılan (mesela güneş siperliği) ucuz görünüm-



lü plastikler. Açıkçası insan premium bir markadan daha fazlasını bekliyor.

Sürüş özellikleri

118i'yi hem şehir içinde, hem otolda, hem de pistte kullandım. Ön görüş açıları temiz olan otomobil şehirinde, sıkı süspansiyon sistemine rağmen eskiye göre daha konforlu. 6 ileri oranlı manuel şanzımanın yolları biraz uzun, hafif kıkırdaklı geçişlere sahip olmasıysa bir BMW klasiği. Ama bu aracın 8 ileri otomatik şanzımanlı olanları da mevcut ve büyük çoğunluğun otomatik şanzıman tercih edeceği de bir gerçek. Start-Stop özelliği ile günümüz beklentilerine uygun olan otomobilin vites konsolunda yer alan düğmeden Eco Pro seçimi yapıldığında klimanın güç yönetimi (motora bindireceği yük), gaz pedalı tepkileri değişiyor. Bu şekilde gaz pedalı tepkileri biraz daha nazlı olsa da yakıt tüketimini bu şekilde azaltmak mümkün. Normal sürüşe göre kazanılan ekstra menzilin gösterge tablosunda belirtilmesi yakıt fiyatlarının arttığı düşünüldüğünde bir çok sürücünün hoşuna gidecek güzel bir özellik. Vites konsolundaki düğmeden konfor ve spor kullanıma yönelik seçimler de yapmak mümkün. Adaptif süs-



**ECO PRO SEÇİMİNDE
KAZANILAN MENZİL
MAVİ RENKLİ
OLARAK MİL VEYA
KM CİNSİNDEN
GÖSTERİLİYOR.**



BMW 118i

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 170 HP @ 4800 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1500-4500 d/d
 Maksimum hız: 225 km/s
 0-100 km/s: 7.4 sn
 Bagaj hacmi: 360-1200 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4324 / 1765 / 1421
 Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.): 7.5 / 4.8 / 5.8 lt/100 km
 Baz fiyat: Henüz açıklanmadı

+ Tüketim, yol tutuş

- Bazı plastik malzemeler

137 g/km

C

pansiyonlu versiyonlardaysa (hem normal, hem de adaptif süspansiyonlu versiyonları kullandım) Sport + adlı bir seçenek daha mevcut. Adaptif süspansiyon hem pist hem de yol kullanımında konfor-sportiflik beklentilerini başarılı şekilde karşılıyor. Otomobilin yol tutuş ve stabilitesi güven veriyor. BMW gamına yeni katılan 1.6 litrelik çift girişli (twin scroll) turbo beslemeye sahip, değişken supap zamanlamalı benzinli motor 4800 d/d'de 170 HP güç ve 1500-4500 d/d arasında 250 Nm tork üretiyor. Fazla yırtıcı ve ateş-

li olmayan bu motor otomobili istikrarlı şekilde yüksek hızlara taşıyabiliyor.

Sonuç

Yeni nesil BMW 1 Serisi, eskisinden daha güçlü ve daha çevreci. Türkiye'ye 2011 Eylül'ünün ikinci yarısında ilk etapta 116i (136 HP) ve 118i olmak üzere iki motorla geleceği ifade edilen yeni BMW 1 Serisi'nin fiyatları, dergi yayına hazırlandığında açıklanmamıştı. Dizel motor isteyenlerin 184 HP'lik 120d için yılsonunu beklemeleri gerekecek.



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



**VIDEOLU TEST CİHAZI;
UYDU ANTENİ, 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 tablolara 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 37 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve aylık en az 70.000'in üzerinde okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilirliği 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.**



MAKYAJINA GÜVENİYOR

Makyajlanarak Haziran ayının ortasında Türkiye yollarına çıkan, dış tasarımında sahip olduğu yeni yüz ifadesi ve iç mekânda artan kalitesiyle dikkat çeken Peugeot 308, yüksek satış adetleri ve ilk tam yılı olacak 2012'de segmentten yüzde 10 pazar payı hedefliyor.

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümü: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



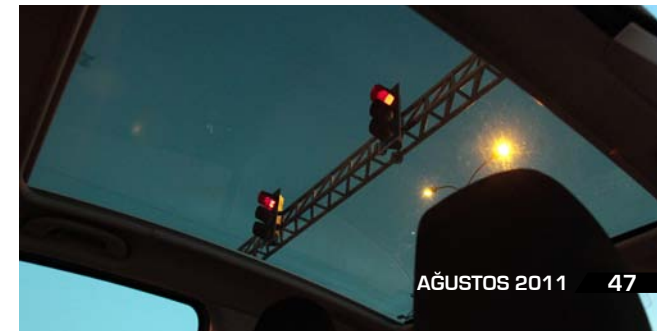
Peugeot'yu kompakt sınıfta temsil eden 308'in hatchback modeli, markanın yeni yüzüne sahip makyajlı versiyonuyla yollarda. 308'in bu ayki videolu test sayfalarımıza konuk ettiğimiz modeli ise 5 kapılı hatchback karosere, 1.6 litrelik turbo benzinli motora, 6 kademeli otomatik şanzımana ve Active donanım seviyesine sahip olan 308 1.6 THP BVA.

SR1'in bakışına sahip

Yenilenen 308'in önden görünümü, Peugeot'nun ilk kez SR1 adlı konseptte gün ışığına çıkarttığı yeni yüzü ortaya koyuyor. Şu sıralar, birçok markanın yaptığı gibi, Peugeot tasarımcıları da yeni bir ön yüz çizmiş durumda ve onu tüm ürün gamına yerleştirmekle meşguller. Bu yeni marka imajına sahip 308 güzel görünüyor. Ledli gündüz farları da günümüzün olmazda olmazlarından. Otomobilin öne çıkarılması gereken özelliği ise rüzgar direnç katsayısı. 0.28 Cd'lik değer, 308'i bu konuda sınıf lideri yapıyor ve 1.6 turbo motorlu test aracımızda olmasa bile, 308 ürün gamının diğer üyelerinde düşük yakıt tüketimlerine imza atmayı mümkün kılıyor.



KOKPİTTE KALİTE ARTIŞI VAR. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. CAM TAVANIN ELEKTRİKLİ PERDESİ EL FRENİ BÖLGESİNDEKİ BUTONLA KUMANDA EDİLİYOR.





GENİŞ KOLTUKLAR KONFORLU. ARKA KISMA MAKYAJLA KROM ÇITA EKLENDİ. LOGO BÜYÜDÜ.



Makyaj sırasında otomobilin profilinde herhangi bir değişikliğe gidilmezken, arka tasarımda logonun büyüterek ortaya alınması ve altında Peugeot yazması dikkat çekiyor. Arka tasarıma yeni eklenen yatay krom çita, sportif görünümü arttıran özelliklerden biri.

Geniş, ferah ve daha kaliteli

Yakın geçmişte, 306'dan bu yana Peugeot'nun kompakt hatchback modelleri geniş ve ferah iç mekânlarıyla öne çıkar. Bu durum 2007'de satışa sunulan 308'de aynen korunmuştu. Makyajlı 308'de de sürücü ve yolcular için herhangi bir oturma alanı sıkıntısı yaşanmıyor. Koltuklar, dizbaş ve omuz mesafeleri son derece tatminkâr. Bunda 2608 mm'lik dingil mesafesinin de etkisi var. Test aracımızda yer alan elektrikli perdeye sahip panoramik cam tavan, kokpiti çok aydınlık ve ferah kılıyor. Ayrıca gökyüzünü, ağaçları ve binaları görmek, arka koltukta oturan çocuk ve bebekler için de büyük bir eğlence kaynağı. 308'in iç mekânında, eşya gözü (toplam 42 litre) ve bardaklık sayısı (derin değil, pet şişe konamıyor) konusunda da bir sorun bulunmuyor. Kapı içi cepleri ile torpido da yeter-

li genişlikte. Malzeme kalitesinin gözle görülür şekilde arttığı 308'de 350 litrelik (VDA normu) bir bagaj var. Bu hacim, arka koltuklar öne katlandığında 1200 litreye kadar çıkıyor.

1.6 lt motor 156 HP gücünde

Peugeot 308; 1.6 VTi 120 HP ve 1.6 THP 156 HP benzinli, 1.6 HDi 92 HP ve 1.6 HDi 112 HP dizel olmak üzere dört farklı motorla satışa sunuldu. Test aracımızdaki 1.6 litrelik turbo benzinli motor, 156 HP güç (birçok rakibinin gerisinde bir değer) ve 1400 d/d gibi çok düşük bir devirde 240 Nm tork üretiyor. Otomobilde manuel kullanıma da imkan tanıyan 6 kademeli otomatik şanzımana yer verilmiş. Motor, 1312 kg boş ağırlığa sahip otomobilli fabrika verilerine göre 9.1 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. Maksimum hız ise 212 km/s olarak açıklanıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 7.4 lt/100 km. Test verilerini size görsel-işitsel olarak verebildiğimiz videolu testimizde, fabrika verisinden daha iyi bir 0-100 km/s hızlanma verisi elde ettik: 8.95 saniye. 308 1.6 THP, yaptığımız fren ölçümünde ise 38.1 metrede güvenli bir şekilde durmayı başardı. Test ortalaması olarak ise 9.4 lt/100 km'lik bir de-



ARKA KOLTUKTAKİ DİZ, BAŞ VE OMUZ MESAFELERİ YETERLİ. GÜNDÜZ FARI ŞIK.



ğer elde ettik. Sonuç olarak test aracımız performans konusunda beklentileri karşılıyor ama benzin fiyatlarının çok yüksek seyrettiği ülkemizde yakıt tüketimi biraz yüksek kalıyor. Karbondioksit emisyon değeri ise 171 g/km ile D harfiyle değerlendiriliyor.

Sürüş konfor odaklı

İstanbul'un bozuk asfaltında (hat-

ta asfalt yenileme çalışmaları sırasında bozuk toprak yollarda) kullandığımız 308, konforlu süspansiyonuyla bize herhangi bir sorun yaşatmadı. Tek korkumuz, alçak ön tamponu yere sürtmek oldu ki onu da yavaş giderek engelledik. Sportiflikten çok konfor için geliştirilmiş olan süspansiyon sistemi, standart olarak sunulan ABS, elektronik fren gücü dağılı-

mı, acil fren yardımı ve ESP sayesinde güvenlikten de taviz vermeden rahat bir sürüş sağlıyor. Rakiplerinin en iyisi olmasa da performans konusunda da bekleneni veren 308 1.6 THP, geri kaydırmayan ve hızlı vites değiştiren 6 kademeli tam otomatik şanzımanı da övgüyü hak ediyor. "S" (Sport) ve "Snow" (kar) modları bulunan şanzıman, istendiğinde manuel olarak da

kumanda edilebiliyor. Ama bunu sadece vites kolunu ileri iterek-geri çekerek yapabiliyorsunuz, keşke direksiyon simidinin arkasında vites değiştirme kolcukları olsaydı. Konu direksiyon simidine gelmişken, artık tasarımının eskidiğini ve boyutlarının rakiplerine göre büyük kaldığını belirtmekte fayda var. Bu iki özellik, hem görselliği hem de sportif kullanımı



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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr

TÜRKİYE'DE İLK KEZ!

VİDEOLU TEST ÖLÇÜMÜ

Hızlanma Süre (sn)

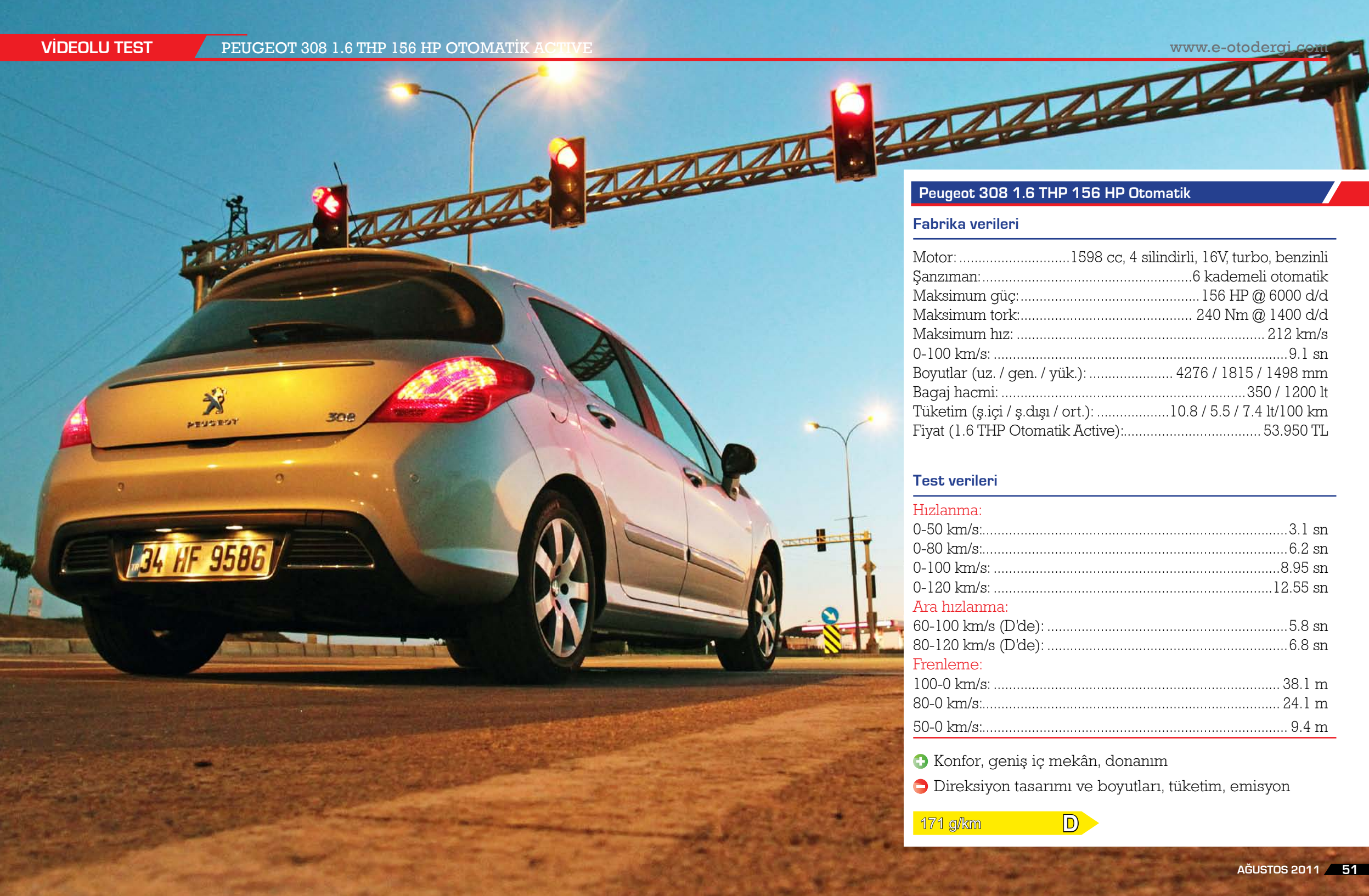
0-50 km/s	01.7
0-80 km/s	01.7
0-100 km/s	01.7
0-120 km/s	01.7

olumsuz yönde etkiliyor. Büyük camlar sayesinde görüş açılarında herhangi bir sorun yok. Büyük dikiz aynaları da bunu destekliyor. Ayrıca test aracımızda yer alan ön-arka park sensörleri gerek sürüş gerek park sırasında üzerine düşen görevi hakkıyla yerine getirdi. Klima hızlı ve etkin çalışıyor. Arkada oturan yolcular için de havalandırma kanalları bulunması önemli bir özellik. Sade tasarımlı gösterge birimleri rahat okunuyor. Kockpitteki kumanda birimlerinin yerleşimi de ergonomik.

Kurtlar sofrasında bir aslan

Kompakt hatchback segmentinden 2011'de yüzde 6.6, 2012'de ise yüzde 10 pazar payı almayı hedefleyen makyajlı 308, Türkiye'de en çok otomobilin satıldığı iki segmentten biri olan C segmentinde (diğeri B segmenti), adeta kurtlar sofrasında bir aslan olarak yerini aldı. Modern tasarımı, çok sayıda motor-şanzıman kombinasyonu sunması, zengin donanım seçenekleri ve rekabetçi fiyatları sayesinde 308'in bu hedeflerine ulaşmaması için bir neden yok.

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



Peugeot 308 1.6 THP 156 HP Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	156 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1400 d/d
Maksimum hız:	212 km/s
0-100 km/s:	9.1 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4276 / 1815 / 1498 mm
Bagaj hacmi:	350 / 1200 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	10.8 / 5.5 / 7.4 lt/100 km
Fiyat (1.6 THP Otomatik Active):	53.950 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.1 sn
0-80 km/s:	6.2 sn
0-100 km/s:	8.95 sn
0-120 km/s:	12.55 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	5.8 sn
80-120 km/s (D'de):	6.8 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	38.1 m
80-0 km/s:	24.1 m
50-0 km/s:	9.4 m

+ Konfor, geniş iç mekân, donanım

- Direksiyon tasarımı ve boyutları, tüketim, emisyon

171 g/km

D

LİDERLİĞE OYNUYOR

Eskimiş yüzüyle bile 2010 yılını kompakt hatchback modeller arasında Opel Astra HB'nin ardından ikinci kapatan Ford Focus HB, bu yıl yeni jenerasyonuyla çok daha iddialı.

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümü: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Tamamen yenilenerek üçüncü jenerasyonuna kavuşan Ford Focus, 4 kapılı sedan ve 5 kapılı hatchback modelleriyle yollara çıktı. Bu ay yeni Focus'un hatchback karoserli ve 1.6 EcoBoost motorlu versiyonunun videolu testini gerçekleştirdik.

Modern ve sportif tasarımı

Yeni Ford Focus Hatchback, sportif görünümüne sahip ve aynı zamanda da modern zamanın getirdiği teknolojik özellikleri bünyesinde barındıran bir otomobil. Birçoğuna en üst donanımda ya da opsiyonel olarak sahip olunan ön-arka park sensörleri, sinyalli dikiz aynaları, çift xenon farlar, ledli gündüz farları, statik köşe lambaları, aktif şehir içi güvenlik sistemi, otomatik park sistemi, hız sınırlandırıcı ve hız kontrol sistemi, ön cam rezistansı, Start&Stop sistemi gibi özellikler, Focus'un yeni karoserinin altyapısında kendilerine yer bulmuş durumda. 4358 mm uzunluğa, aynalarla birlikte 2010 mm genişliğe ve 1484 mm yüksekliğe sahip olan otomobilin bagaj hacmi ise 372 litre. Bagaj kapağının iç tarafındaki tutamaklar kapatırken çok işe yarıyor.

Sürücü odaklı bir kokpiti var

İç mekânındaki birçok tasarım özelliğini Ford ailesinin diğer bireyleriyle paylaşan yeni Focus, kardeşi Fiesta'daki olduğu gibi sürücüyü saran bir koltuğa ve etrafa yerleştirilmiş gösterge birimlerine sahip. Öyle ki el freni bile neredeyse sürücünün bacağıyla bütünleşmiş durumda. Bu samimi ortamı kimi sürücüler sevecektir, ama bazı kullanıcıların hoşlanmayacakları da kesin. Mavi renkli aydınlatmaya sahip gösterge birimleri için de aynı şey söz konusu. Test sırasında araca binen otomobille alakalı alakasız birçok kişi bu tür bir aydınlatmayı beğenmedi. Test aracımızda bulunan ambiyans aydınlatması ise hoşagiden bir özellik. Kokpit eşya gözü konusunda çok da başarılı değil. Çünkü ön koltuklar arasında sadece iki adet bardaklı var. Bunlar doluysa küçük eşyanız için kol dayamanın içini ya da kapaklı torpidoyu kullanmanız gerekiyor. Bir diğer çare ise kapı içi cepleri, ama oranın pek de işlevsel olacağını düşünmüyorum. Gösterge birimleri kolay okunuyor. Kumanda birimlerine ulaşım konusunda da bir sorun yok. Ayrıca birçok birim direk-



FOCUS'UN İÇ MEKANI SON DÖNEM FORD MODELLERİYLE BENZER. GÖSTERGELER SPORTİF TASARIMLI. START/STOP VE OTOMATİK PARK BUTONLARI ORTA KONSOLDA.

siyon simidinden de kontrol edilebiliyor. 2648 mm'lik uzun dingil mesafesi arka koltuktakilere yeterli diz mesafesi sunulmasını sağlıyor. Ancak bu koltuğa iniş-binişlerde coupe tarzı tasarım sonucu alçalan tavan çizgisi nedeniyle kafayı vurmamak için dikkat etmek gerek.

Kaputun altında EcoBoost var

Düşük hacimden yüksek güç elde eden motor geliştirme konusunda rakiplerini bir hayli geriden takip eden Ford, nihayet bir süre önce EcoBoost adlı motoru geliştirmiş ve yeni C-Max ailesiyle birlikte yollara çıkarmıştı. 1.6 litrelik turbo benzinli motor, Focus HB'de 180 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. Motor gücünü ön tekerleklerle aktarıyor ve 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. 1340 kg boş ağırlığa sahip otomobili fabrika verilerine göre 8.0 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştıran motor, sürücüye 224 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 6.0 lt/100 km. Gelişmiş video lu test cihazımızla elde ettiğimiz verilerden en önemli iki tanesi şöyle (tamamı tabloda): 0-100 km/s hızlanma 8.9 saniye ve 100-0 km/s frenleme 37.9 metre. Test ortalaması olarak ise

yol bilgisayarında 7.2 lt/100 km'lik bir değer elde ettik. Otomobilin 139 g/km olan karbondioksit emisyonu ise C harfiyle sınıflandırılıyor ve bu güçteki benzinli bir motor için başarılı bir sonuç.

Focus DNA'sını taşıyor

Sokaktaki otomobil severlerden birçoğu, eğer kendilerine "Focus'un en önemli üç özelliğini sayar mısınız?" diye sorulsa mutlaka bir tanesi için "yol tutuş" diyeceklerdir. Bu özellik yeni jenerasyonda da korunmuş. Gerek süspansiyon ayarları gerek direksiyon sistemi gerekse elektronik sürüş destek sistemleri, yeni Focus'u üst düzeyde yol tutuş sunan bir otomobil yapmaya devam ediyor. Buna 180 HP gücündeki motor da eklenince, sürüş sportif bir keyfe dönüşüyor. Direksiyon tepkileri çok net ve hızlı. Motor ile 6 ileri manuel şanzımanın uyumu da başarılı. Görüş açıları sorunsuz. 180 HP'lik versiyon pek de konfor öncelikli bir yolculuk için satın alınmaz ama o konuya da açıklık getirelim: Test aracımız bozuk İstanbul asfaltında kayda değer bir rahatsızlık yaşatmadı. Ama elbette bir Volkswagen Golf ya da Peugeot 308 kadar konforlu da değildi.



YENİ FOCUS'UN TASARIMI ESKİSİNDEN DAHA SPORTİF. AMBİYANS AYDINLATMASI HOŞ AMA GEREKLİLİĞİ TARTIŞILIR. EL FRENİ SÜRÜCÜYE ÇOK YAKIN.

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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	01.1
0-80 km/s	01.1
0-100 km/s	01.1
0-120 km/s	01.1

Start&Stop, kendi istediği zaman çalışıyor!

Ford'un yeni modellerinde kullanmaya başladığı teknolojilerinden ileriiki sayfalarda kapsamlı olarak bahsettik ama bu paragrafta test aracımızda yer alan Start&Stop sistemine değinmek istiyorum. Günümüzün yakıt tasarrufu sağlamak için icat edilmiş modern teknolojilerinden biri olan ve birçok farklı marka ve modelde bulunan bu sistem, vitesi boşa aldığınızda motoru otomatik olarak stop ediyor ve vitesi 1'e takmak için debriyaja bastığınızda çok kısa bir sürede motoru tekrar çalıştırıp yola devam etmenizi sağlıyor. Bu özelliği kullanmak istemeyenler orta konsoldaki bir butona basarak sistemi ka-

patabiliyorlar. Ama Ford Focus'ta, sistem açık olsa bile bazen çalışmıyor. Bunun nedeni ise, sistemin sadece 0 ile 30 derece arasında çalışıyor oluşu. Kısacası şu an içinde bulunduğumuz 30 derecenin üzerindeki sıcak yaz günlerinde yakıt tasarrufu yapamıyorsunuz. Aynı şey kışın sıcaklığın 0 derecenin altında olduğu günler için de geçerli!

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

Ford Focus Hatchback 1.6 EcoBoost 180 HP

Fabrika verileri

Motor: 1596 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 180 HP @ 5700 d/d
 Maksimum tork: 240 Nm @ 1600-5000 d/d
 Maksimum hız: 224 km/s
 0-100 km/s: 8.0 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ...4358 / 2010 (aynalarla) / 1484 mm
 Bagaj hacmi: 372 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 7.7 / 5.0 / 6.0 lt/100 km
 Fiyat (1.6 EcoBoost 180 HP Titanium): 52.515 TL

+ Motor, performans, tasarım, teknoloji, yol tutuş

- El freninin yeri, Start&Stop sıcakta çalışmıyor

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 3.0 sn
 0-80 km/s: 6.2 sn
 0-100 km/s: 8.9 sn
 0-120 km/s: 12.25 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4.-5. viteste): 7.3 – 9.9 sn
 80-120 km/s (5.-6. viteste): 9.5 – 13.4 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 37.9 m
 80-0 km/s: 23.4 m
 50-0 km/s: 9.1 m

139 g/km

C

İkisi bir arada

Şu an eski ve yeni Focus bayilerde ve eski Focus'un fiyatı daha düşük. "Eskisi satılıyorken neden daha fazla para verip yeni Focus alayım?" diye sorabilirsiniz. Şirketinize araç satın alacaksanız başka tabii ama, bireysel kullanım için yeni Focus'u tercih etmenizde fayda var. Nedenleri ise yeni tasarım, yeni motor, zengin donanım ve yeni teknolojiler.



GÜÇLÜ VE AZ YAKIYOR

Accent Blue 128 HP güç üreten 1.6 litrelik turbodizel motoru ile makul performans ve yakıt ekonomisi sunuyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Daha önce (35'inci sayımızda) 1.4 benzinli motorlu, manuel şanzımanlı versiyonuyla sayfalarımıza konuk olan Accent Blue, şimdi 128 HP'lik 1.6 litre-lik turbodizel motoruyla karşımızda. Accent Blue 1.6 CRDi'nin Mode ve Prime olmak üzere iki donanım seviyesi mevcut. Mode donanım seviyesinin fiyatı 40.900 TL, Prime donanım seviyesinin fiyatı 43.300 TL olarak açıklanıyor. Otomatik şanzıman için 2500 TL ek ödeme yapmak gerekiyor. Otomobilin tasarımı ve iç mekanı hakkında daha önceki testimizde dediklerimiz aynen geçerli. Modern görünüme sahip otomobil; altıgen burun yapısı, L şeklindeki sis farları ve kısılmış bir göz havası veren farları ile yan yüzeylerdeki kat izleriyle çekici görünüyor. Modern çizginin devam ettiği iç mekan göze kaliteli gelse de sert yüzeyli plastik malzemeler bir çok kişinin hoşuna gitmeyecektir. Fakat bu otomobilin küçük sınıf bir sedan olduğunu unutmamak gerek. Otomobilin ön tarafında yolculuk edenlerin kullanışlılık ile ilgili bir sorunları yok.



YOL TUTUŞ ÇOK İYİ OLMASA DA TATMINKAR. ESP'NİN STANDART OLMASI OLUMLU. GÖSTERGE PANELİ ŞİK. TEK DOKUNUŞLA AÇMA-KAPAMA SADECE SÜRÜCÜYE ÖZEL.



*GERGİN ÇİZGİLERE SAHİP ACCENT BLUE,
DİNAMİK BİR GÖRÜNÜM SUNUYOR.*





EN TORKLU DEĞİL, AMA EN GÜÇLÜ: 128 HP. ALÇALAN TAVAN ÇİZGİSİ ARKA BAŞ MESAFESİNDEN BİRAZ ÇALMIŞ. BAGAJ İÇİNDE TUTAMAK YOK.



Konsoldaki eşya gözleri yeterli sayıda. Ama keşke eşya gözlerinin alt kısmında kauçuk veya benzeri bir zemin olsaymış... Böylece cep telefonu gibi eşyaların araç hareket ettiği zaman ses çıkarması engellenebilirmiş. Bir eleştirimiz de konsolun ortasındaki havalandırma kanalları ile ilgili. Accent Era'da ortadaki havalandırma kanallarında hava akış şiddetini ayarlamak için çevirmeli düğmeler vardı. Accent Blue'da bu düğmeler yok. Büyük bir sorun olmasa da bu bir eksiklik. Günümüzün olmazsa olmazlarından USB ve harici müzik çalar girişi bu otomobilde de mevcut. Arka koltuklardaki baş mesafesi eğimli tavan çizgisi nedeniyle uzun boylular için biraz kısıtlı olsa da, yine de gayet yeterli. Diz mesafesi ile ilgili de bir sorun yok. Ama yine Accent Era'da olan Accent Blue'da unutulmuş bir detaydan bahsetmek gerek. Arka kapı içi eşya gözleri. Özellikle ailece yapılan yolculuklarda bu eşya gözleri (Era'da var, Blue'da yok) önem kazanıyor.

Motor

Bu otomobilin en can alıcı yeri kuşkusuz motoru. Değişken turbo geometrili, 1.6 litrelik dizel motor ürettiği 128 HP güç ile bu hacimdeki dizel

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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr

TÜRKİYE'DE İLK KEZ!

VİDEOLU TEST ÖLÇÜMÜ

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	00.7
0-80 km/s	00.7
0-100 km/s	00.7
0-120 km/s	00.7

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

motorlar arasında ayrı bir yere sahip. Çünkü bu silindir hacmindeki birçok motor 90-115 HP arasında güçlere sahip. Yumuşak çalışma karakterine sahip motor 2000 d/d'nin altında biraz cansız ve ilk anda 128 HP'lik gücü hissedemiyorsunuz. Motor 2000 d/d'den sonra canlanarak, kendine gelmeye başlıyor. Performans olarak ölçümlerimizde fabrika verilerinin gerisinde kalsa da makul değerler sunan bu motorun 500 km'yi aşan test sürecindeki ortalama tüketimi 6.0 lt/100 km oldu. Bu değeri dikkatli kullanımla kolaylıkla 5.0 lt/100 km'nin altına indirebilmek mümkün. Benzinli motorlu versiyona göre yaklaşık 100 kg daha ağır olan dizel versiyonun sürüş özelliklerinde pek bir değişiklik olmamış. Ama dizel versiyon 100 km/s ile yapılan frenlemelerde 1.5 metrelik fazladan mesafeye ihtiyaç duyuyor. Temiz asfaltta konforlu şekilde yol alan otomobil, bozuk zeminlerde 195/50 R16 ebadındaki lastiklerin de etkisiyle sarsıntıları hissettirmeye başlıyor. Yol tutuş mükemmel olmasa da ait olduğu sınıfa göre tatminkar.

Hyundai Accent Blue 1.6 CRDi

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	128 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	258 Nm @ 1900-2750 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	10.1 sn
Bagaj hacmi:	465 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4370 / 1700 / 1457 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.4 / 3.9 / 4.4 lt/100 km
Baz fiyat:	40.900 TL / Test aracı: 43.400 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.65 sn
0-80 km/s:	7.8 sn
0-100 km/s:	10.7 sn
0-120 km/s:	15.75 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4.-5. viteste):	7.4 sn - 11.3 sn
80-120 km/s (5.-6. viteste):	9.4 sn - 14.7 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	42.9 m
80-0 km/s:	26.5 m
50.0 km/s:	10.9 m

+ Tüketim, tasarım, donanım

- Fiyat, fren mesafesi

119 g/km **B**

Sonuç

Fiyatı dizel motorlu i30 1.6 CRDi'lara yakın olan dizel Accent Blue iç mekan kullanışlılığı yönünden (kapı içi cep-ler gibi) Accent Era'ya göre bazı ek-sikleri olan bir otomobil. Tüketim ve performans konusunda ise kendin-den bekleneni veriyor.

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

REKABETTE ELİ KUVVETLİ

Hyundai'nin kompakt sedan modeli Elantra yenilenen modeliyle karşımızda. Elantra sadece benzinli motor seçeneği sunuyor ama rekabetçi fiyatıyla, rakiplerine olduğu kadar kardeşi Accent Blue'ya da gözdağı veriyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Son dönemde ürün gamını neredeyse baştan aşağıya yenileyen Hyundai, yenilenen Elantra'yı Türkiye yollarına çıkardı. Sadece 1.6 litrelik benzinli motora sahip olan otomobilde, ikisi de 6 ileri olmak üzere manuel ve otomatik şanzıman seçenekleri sunuluyor. Otomobilde "Mode" ve "Prime" adlı iki donanım seviyesi bulunuyor. Baz donanım olan "Mode" bile hayli zengin. Öyle ki bu donanımda altı havayastığı, ABS, BAS, ESP, VSM, park sensörü, elektrikli cam ve aynalar, USB, AUX ve iPod bağlantısı, radyo-CD-MP3 çalar, çok fonksiyonlu direksiyon simidi, manuel klima, dijital bilgi ekranı, 15 inç'lik çelik jant, ön ve arka sis lambası gibi özellikler standart olarak sunuluyor. Manuel şanzımanlı modelin fiyatı 41.800 TL, otomatik şanzımanlı versiyon içinse 44.550 TL isteniyor. Bizim test aracı olan otomatik şanzımanlı Prime'in etiketi ise 49.800 TL.

Tasarım modern ve sportif

Hyundai Elantra'nın dış tasarımı son derece sportif. Zaten 0.28 Cd'lik rüzgâr direnç katsayısı da bunu kanıtıyor. Otomobile hangi açıdan bakarsanız bakın, tıpkı deniz kenarların-



ORTA KONSOL VE DİREKSİYONUN TASARIMLARI BİRBİRİYLE UYUMLU. İÇ MEKAN RAHAT VE FERAH. ESP STANDART. KLİMA İYONİZERLİ.



daki kayalıklar gibi rüzgâr tarafından şekillendirilmiş gibi duruyor. Arkaya gidildikçe alçalan tavan çizgisi, coupe tarzı görünümü destekliyor. 4530 mm'lik uzunluk, otomobili kompakt sedanlar arasında konumlandırırken 2700 mm'lik dingil mesafesi, arka koltukta dahi rahat diz mesafesi olmasını sağlıyor. Otomobilin 485 litrelik bagaj hacmi yeterli. Bagaj kapağının ka-

paktan açılmaması, sadece sürücü koltuğunun sol tarafındaki kolu çekerek ya da anahtardaki butona basarak açılması bir olumsuzluk. Benzer şekilde, kapağın iç kısmında tutamak olmaması da, kapatırken karoseri ellemeyi gerektirmesi nedeniyle (eliniz kirleniyor) negatif bir özellik. Arka koltukların bagaj içindeki kolu çekerek yatırılması ise Amerikan pazarı-

na hitap eden otomobillerden aşına olduğumuz bir özellik. Ledli gündüz farları ve ledli sinyallere sahip dış dikiz aynaları görünüme modernlik katıyor.

İç mekân dış tasarımıyla uyumlu

Dış tasarımın sportif olduğundan bahsettik. Elantra'nın iç kokpiti de bu algıyı devam ettiriyor. Tam karşıdan

bakıldığında ince belli bir kadın vücudunu andıran orta konsol, üst kısımda ses, alt kısımda ise klima kumandalarını barındırıyor. En alttaki kapaklı gözde ise USB, AUX ve iPod bağlantıları var. Orta konsolun şekli, direksiyon simidinde de korunmuş. Bu sayede bir bütünlük sağlanmış. Direksiyon simidi, üstünde birçok kumanda birimine sahip ve kulla-





**485 LT'LİK
BAGAJ
YETERLİ. ARKA
KOLTUKLAR
BAGAJDAKİ
KOLU ÇEKEREK
YATIRILİYOR.**



nımı ergonomik. Yol bilgisayarı da buradan kontrol ediliyor. İki büyük yuvarlak birim ve ortalarında dijital ekrandan oluşan gösterge tablosu, mavi aydınlatmasıyla gece ve gündüz son derece kolay okunuyor. Otomobilde kullanımı zor ya da yeri kötü seçilmiş olan bir buton yok. Eşya gözü ve bardaklık sayısı da yeterli. Ancak klimanın havalandırma kanallarının orta kısmında olanları kapatılamıyor. Renault Fluence'ta da aynı olumsuzluğu yazmıştık. Bir de ön koltuklardan sadece bir tanesinin arkasında (yolcu koltuğu) file olması ilginç. Keşke sürücü koltuğunun arkasında da bir cep olsaydı. Kapı içi cepleri ise, hem önde hem de arkada yeterli genişlikte.

Sadece benzinli motor var

Elantra'da dizel motor seçeneği yok. Sadece 1.6 litrelik benzinli motor görev yapıyor. 16 supaplı modern motor, 132 HP güç ve 158 Nm tork üretiyor. Otomobilin maksimum hızı

195 km/s, 0-100 km/s hızlanma değeri ise 11.6 saniye. Ortalama 7.0 lt/100 km yakıt tüketen Elantra'nın karbon-dioksit emisyonu ise 162 g/km. Test aracımızda H-Matic olarak adlandırılan 6 kademeli otomatik şanzıman yer alıyor. Manuel olarak da kullanılabilen şanzıman, tam otomatik olması sayesinde sarsıntısız vites değiştiriyor ve yokuşlarda da geri kaydırmıyor. Daha hızlı vites değişimleri istediğinizde vites kolunu sağ çektikten sonra ileri iterek ya da geri çekerek manuel müdahalelerde bulunabiliyorsunuz. Motor, boş ağırlığı 1228 kg olan otomobili taşımakta zorlanmıyor, ama yüksek performans sergilediğini de söyleyemeyiz. Testimiz sırasında karma kullanımda elde ettiğimiz 8.4 lt/100 km'lik tüketim bizce makul sayılabilir.

Konforlu bir Hyundai

i30, i20 ve Accent Blue modellerini düşündüğümde, yazdığım test ya-

zılarında hep sert ve konfordan ödün veren süspansiyonlardan bahsettiğimi hatırlıyorum. Elantra'da ise durum öyle değil. Elantra, ailenin birçok ferinden farklı olarak konfora yönelik sürüş özelliklerine sahip. Öte yandan yol tutuş konusunda da göze batan bir olumsuzluk sergilemiyor. Zaten yukarıda da bahsettiğim gibi birçok elektronik sürüş destek sistemi otomobilin standart donanımında yer alıyor. Direksiyonun tepkileri hızlı. Fren konusunda da bir sorun bulunmuyor. Görüş açıları ve ayna ebadı yeterli. Prime donanımındaki renkli geri görüş kamerası (ekranı dikiz aynasında beliriyor) çok sevdiğim bir donanım ve park etmeyi kolaylaştırıyor. Prime donanımından bahsetmişken; anahtarsız giriş ve çalıştırma sistemi çok etkin çalışması nedeniyle (anahtar cebinizdeyken kapıları açıp kapatabiliyorsunuz -bazı markalarda bu kadar iyi çalışmıyor-) beğenimizi kazandı.



**HEM ÖN HEM DE ARKA
KOLTUKLARDA YETERLİ
OTURMA ALANI MEVCUT.**



“i”siz ama “i”yi

Elantra, “i” model ailesine mensup olmaya layık görülmemiş olsa da, son derece iyi bir otomobil. Tek hantikapı olarak dizel motor seçeneği sunmaması gösterilebilir. Ama kom-

pakt sınıfta benzinli bir sedan tercih ederseniz Elantra; tasarımı, fiyat-donanım oranı, iç mekân ergonomisi, 5 yıllık garantisi ve Türkiye genelinde yaygın bayi-servis ağıyla en rekabetçi modellerden biri.

Hyundai Elantra 1.6 D-CVVT**Fabrika verileri**

Motor:	1591 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	132 HP @ 6300 d/d
Maksimum tork:	158 Nm @ 4850 d/d
Maksimum hız:	195 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4530 / 1775 / 1445 mm
Bagaj hacmi:	485 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.4 / 5.6 / 7.0 lt/100 km
Fiyat (Baz/Test aracı):	41.800 TL/49.800 TL

+ Tasarım, donanım, ergonomi, fiyat

- Bagaj açma-kapama, ön havalandırma kanalları

162 g/km

D





GÜÇ GÖSTERİSİ

Navara, 231 HP'lik motoruyla ait olduğu segmentte güç gösterisi yapıyor..

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

İlk defa 2005 yılında Cenevre Otomobil Fuarı'nda görücüye çıkan Nissan Navara şık tasarımı ile pick-up sınıfında fark yaratmıştı. 2010 yılında makyajlanan Navara, bir süre önce ülkemizde satışına başlanan 231 HP'lik 3.0 litrelik V6 turbodizel motor seçeneği ile kendi sınıfındaki en güçlü araç unvanını elde etti.

Navara'nın dışını ve içini uzun uza-
dıya anlatmamıza gerek yok. Çünkü zaten yollarda olan bir araç. Kabin, konfor ve donanım olarak çok iyi. Fakat direksiyonda neden derinlik ayarı olmadığını anlayabilmiş değiliz. Arka koltuklardaki oturma pozisyonu biraz dik, ama kabul edilebilir sınırlarda. Navara'nın kullanımı boyu 5 metre-
yi aşan bir araç için kolay. Direksiyon kolayca çevrilebiliyor ve pedal takımı insanı yormuyor. Navara'yla şehriçinde yaşayacağınız tek sorun, park yeri konusunda oluyor. Çünkü diğer otomobillerin çıktıkları yerlere Navara büyük boyutlarından dolayı sığmıyor. Performans ise bu tarz bir araçta ihtiyaç duyacağınızdan fazla. Fazla güç nedeniyle eğer 2WD kullanımdaysanız ve zemin de kaygansa, gaz pedalının bilinçsiz kullanımı nedeniyle iş zaman zaman elektronik sürüş destek



ÖN KONSOL ŞİK. ARKA KOLTUKLARIN SIRT LIKLARI BİRAZ DİK, AMA YİNE DE FENA SAYILMAZ.



ARACIN 4X4 SİSTEMİ ÇEVİRMELİ KUMANDAYLA KONTROL EDİLİYOR.

sistemlerine düşüyor. Bu sayede mevcut güç ve torkun dizginlemesiyle sorun yaşanmıyor. 4x4 (4H) kullanımda ise bu sıkıntılar doğal olarak pek yaşanmıyor. Kendi sınıfında en iyi yol tutan araçlardan biri olan Navara, yüksek hızlı otoyol sürüşlerinde de kendi sınıfında iyi örneklerden. Testlerimizde 0-100 km/s hızlanmasını 9.1 saniyede tamamlayan Navara 3.0 dCi V6, 100 km/s hızla yapılan frenlemelerde 41.9 metrede durdu. Rakiplerine göre iyi sayılabilecek bu değer, binek otomobil performansı gösteren bir araç için uzun. Test ölçümlerini de kapsayan süreçteki 11.3 lt/100 km'lik tüketim değeri 2150 kg'lık bu araç için normal sayılmalı. 7 ileri oranlı otomatik şanzıman özellikle uzun yol sürüşlerinde ekonomi sağlayacaktır.

Sonuç

Sadece uzun şasili olarak satılan Navara 3.0 dCi V6 (ülkemizde listelerde 3.0 TDI olarak geçiyor) ise gösterişini motor gücüyle perçinliyor. Aracın donanımı iyi, (ESP, ön-yan-perde havayastıkları, deri döşemeler, çift bölge klima, yağmur sensörü, port bagaj vs.) ama 96.653 TL'lik fiyatı da bir pick-up için biraz perçinli. Pathfinder niyetine kullanılabilecek bir araç olması bu fiyat olumsuzluğunu biraz olsun hafifletiyor.

Nissan Navara 4x4 3.0 V6 dCi

Fabrika verileri

Motor:	2993 cc, V6 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	231 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	550 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	195 km/s
0-100 km/s:	9.3 sn
Kargo alanı (uz./gen./yük.):	1511 / 1560 / 457 mm
Boyutlar (uz./gen./yük.):	5296 / 1865 / 1906 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	12.7 / 7.6 / 9.5 lt/100 km
Baz fiyat:	96.653 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.0 sn
0-80 km/s:	6.15 sn
0-100 km/s:	9.1 sn
0-120 km/s:	12.75 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	6.6 sn
80-120 km/s (D'de):	7.5 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	41.9 m
80-0 km/s:	26.2 m
50.0 km/s:	10.2 m

+ Güçlü motor, rakiplerinden iyi yol tutuş

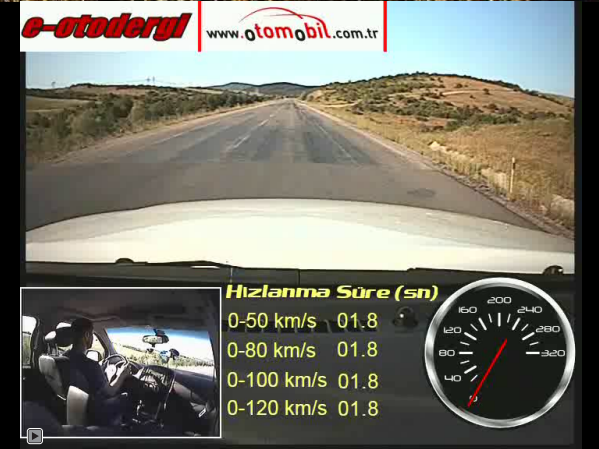
- Direksiyonda derinlik ayarı yok

250 g/km

G



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



GÜVENLİ SÜRÜŞÜN ANAHTARLARI

Araç sayısının her geçen gün arttığı dünyamızda birçok marka kaza sayısı ve ölümlerin azalması için yeni teknolojiler geliştiriyor. Ford da 35 kenti kapsayan özel bir organizasyonla güvenli sürüş teknolojilerini tanıtıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Ford Medya



Ford mühendisleri, "Geleceğin Güvenlik Teknolojileri Turu" kapsamında İstanbul'a da uğrayarak Türk basın mensuplarına yeni sürüş güvenliği teknolojilerini tanıttılar. Toplam 12 ülkedeki 35 kentte gerçekleştirilecek olan bu tanıtım turu Eylül ayı başında sona erecek. Tur kapsamında Ford tarafından özel olarak hazırlanmış bir TIR yer alıyor ve "Geleceğin Güvenlik Teknolojileri", bu TIR'ın içindeki özel cihazlar ve ekranlarla anlatılıyor. Ardından, tura katılan kişilere anlatılan bu teknolojilerden bazıları trafiğe kapalı alanda test ediliyor. Birçoğuna farklı markalardan da aşına olduğumuz bu teknolojiler, daha az sayıda kaza ve bunun sonucunda daha az ölüm ve yaralanma olmasını sağlaması bakımından sevindirici.

Aktif Şehir İçi Güvenlik Sistemi

Bu teknoloji yeni Focus'ta sunulmaya başlandı. Sistem 30 km/s'nin altındaki hızlarda çalışıyor. Arka arkaya giden iki araç arasındaki hız farkı 15 ile 30 km/s arasında olduğunda çarpışma hasarını azaltıyor, 15 km/s ya da daha az olduğu durumlarda ise aracı tamamen durdurarak çarpışmayı önüyor. Sistemde ön cama yerleştirilmiş bir ışık algılama ve mesafe belirleme sensörü (LDAR) bulunuyor. Bir cismi belirlediğinde, saniyede 50 kez olmak üzere çarpışmadan kaçınmak için gereken frenleme gücünü hesaplıyor. Sürücü, yavaşlayan ya da duran otomobile tepki göstermezse ve sistem de aracın öndeki cisme çarpmak üzere olduğunu belirlerse, motor gücünü azaltıyor, frenleri tam güçle uyguluyor, motoru durduruyor ve dörtlü sinyal ışıklarını devreye sokuyor.



Arka Koltuk Şişme Emniyet Kemerleri

Bu teknoloji dünyada bir ilk. Arka koltuk emniyet kemerlerinin içine havayastığı eklenmesi, arkada oturan yolcular için ekstra koruma sağlıyor. Günlük kullanımda standart bir emniyet kemeri gibi çalışıyor. Kaza anında araç sensörleri çarpmanın şiddetini belirliyor. Özel olarak tasarlanmış olan emniyet kemeri tokası, gerektiğinde tüp şeklindeki havayastığına, sıkıştırılmış soğuk hava üfleyerek şişmesini sağlıyor. Emniyet kemeri sıradan havayastığına göre daha yavaş şişerek arka koltukta oturan yolculara baş ve boyun hareketlerini kontrol etme imkânı sağlıyor. Standart bir emniyet kemeri göre vücudu daha iyi koruyor. Amerika'da yeni Explorer'da var.



Kör Nokta Bilgi Sistemi

BLIS olarak da adlandırılan sistem, sürüş esnasında kör noktalardaki araçları belirlemeye yardım eden bir sürücü destek özelliği. Sistem düşük hızlardan itibaren çalıştığı için, hem yoğun otoyollarda hem de sıkışık şehir içi trafiğinde aynı derecede etkili oluyor. Aracın arka tamponunun dış köşelerine gizlenmiş iki tane çok ışınlı radar yardımıyla kör nokta bölgesini izliyor. Kör nokta bölgesine bir aracın girdiğini belirlediğinde, radar ilgili taraftaki yan aynada bir LED ışığı yakarak sürücünün dikkatini dağıtmayacak şekilde uyarı veriyor. Gösterge paneli mөнüsünden devreye alınabiliyor ya da devredışı bırakılabilir. Türkiye'de Ford C-MAX ve Grand C-MAX modellerinde sunuluyor, Yeni Focus'ta 2012 yılı içinde sunulması planlanıyor.



Otomatik Park Sistemi

Ultrasonik algılayıcıları kullanarak uygun park yerlerini belirleyen ve sonra da aracın direksiyonunu çevirerek park edilmesine yardım eden yarı otomatik bir paralel park sistemi. Orta konsoldaki "P" düğmesine basılarak devreye alınıyor. Sensörler park edilmiş araçlar arasındaki boşlukları tarıyor ve uygun bir boşluk algıladığında, durması için sürücüyü uyarıyor. Sürücü aracı geri vitese alıp sadece debriyajı ve freni kullanıyor. Araç da direksiyonu kontrol ediyor. Bu şekilde park ediliyor. Sistem yeni Focus, C-MAX ve Grand C-MAX'te sunuluyor.



Trafik İşareti Tanıma Sistemi

Bu sistem, araçlara yol kenarındaki hız sınırı işaretlerini tanıma ve hız sınırı aşıldığında, sürücülerini uyarma yeteneği sağlıyor. Sistem, sahip olduğu Hız Uyarısı özelliği devrede olduğunda, hız sınırını aşan sürücülerini gösterge paneli üzerinden uyarıyor. Sürücü hız sınırını aştığında gösterge panelinde hız sınırı tabelasının rakamları yanıp sönmeye başlıyor. Sistemde öne doğru bakan bir kamera bulunuyor ve bu kamera kullanılarak yol kenarındaki trafik işaretleri algılanıyor. Sistem, Türkiye'de trafik levhalarının standart bir boyutunun olmaması nedeniyle hiçbir modelde sunulmuyor.



Sürücü Dikkat Takip Sistemi



Gelişmiş kamera teknolojisini ve araç üstü algılayıcıları kullanarak yorgun sürücü davranışlarını algılıyor. Ön cama yerleştirilmiş ve yola bakan bir kamerayı kullanarak şerit çizgilerine göre aracın konumunu izliyor. Araçtaki sensörle haberleşerek aracın dengesiz hareketlerini belirliyor. Sürekli olarak sürücünün ne kadar uyanık olduğunu hesaplıyor ve gösterge panelindeki bir ekranı kullanarak bunu sürücüye gösteriyor. Sürücünün yorgun ve dinlenmeye ihtiyacı olduğunu belirlerse, gösterge paneli üzerinden önce kısa süreli, sonrasında ise uzun süreli görsel uyarıyla sürücüyü uyarıyor. Durup dinlenmek ya da yola devam etmek sürücüye kalmış. Türkiye'de 2012 yılında yeni Focus'ta sunulması planlanıyor.

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.

Oradan buradan

Ülkemizde ve yurt dışında motorsporları açısından oldukça yoğun bir ayı geride bıraktık. Formula 1'de şampiyonayı uzun süredir domine eden Red Bull takımının hızına son yarışlarda McLaren ve Ferrari ekiple ri ayak uydurdu ve kanatlanan ekibe karşı oldukça rekabetçi hale geldiler. Yaz tatiline giren F1 sezonunun bundan sonraki yarışlarında eğer Red Bull takımı yine zirvede tek tabanca olacak şekilde hızlanamazsa işleri eskisi kadar kolay olmayacak sanıyorum. MotoGP'de ise şampiyonluk çekişmesinde ibre Casey Stoner ve son şampiyon Jorge Lorenzo'ya doğru dönmüş gibi. Bu iki genç sürücünün çekişmesi şampiyonaya renk katacak gibi görünürken, efsane İtalyan sürücü Valentino Rossi'nin Ducati ile halen zirve rekabetine girememiş olması hayranlarını oldukça üzüyor. Moto2'de ülkemizi temsil eden Kenan Sofuoğlu, Hollanda'da ilk kez podyuma çıkmasından ardından diğer yarışlarda ne yazık ki devamını getiremedi. Ancak bunda suçu şampiyon sürücümüzde değil, takımında aramak lazım. Kenan'ın isteklerini yeri-

ne getirme konusunda yetersiz kalan Fransız ekip, belki de şampiyon sürücümüz için hafif geldi.

Dünya Ralli Şampiyonası'nda ise geride kalan ayın sonlarında Finlandiya Rallisi yapıldı ve Sebastien Loeb yarışı başından sonuna kadar domine ederek zafere ulaştı. Ülkemizdeki parkurlarda ise bir değişiklik yoktu. Geçen ay içinde yapılan İstanbul ve Kocaeli Rallileri'ni Ford takımının yıldız pilotu Yağız Avcı kazanarak kariyerindeki üçüncü şampiyonluğa doğru emin adımlarla ilerledi.

Daha önce elimden geldiğince geniş ve bol fotoğraflı bir şekilde yayına verdiğim ve uzun süredir de böyle devam eden Türkiye Ralli Şampiyonası haberleri tek sayfaya indi. Bu haberlerde yarışı kazanan ekibin haberi yer alacak. Eğer umursanmıyorsak ve emeğimize saygı görmüyorsak boşuna uğraşmanın da gereği yok.

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Türkiye F1'e veda ediyor

Geleceği konusunda uzun zamandır spekülasyonlar yapılan F1 İstanbul GP'si büyük ihtimalle 2012 takviminde olmayacak.

Formula 1'in patronu Bernie Ecclestone, Türkiye'nin gelecek sezon kesinlikle takvimde olmayacağını söyledi. İngiliz iş adamı TRT'ye yaptığı açıklamada: "2012'de Türkiye olmayacak. Ben sizden daha üzgünüm. Burada herkes istiyor, bir yıldır görüşüyoruz ama gelişme olmadı. Yetkililerle iletişimimiz sürüyor. Fiyat konusunda anlaşamadık. Bu şartlarda 2012'de Türkiye GP'si olmayacak. Umarım ilerde tekrar geri döner" ifadelerini kullandı. Formula 1 Takımlar Birliği Genel Sekreteri Simone Perillo ise Bahreyn ayağının ise takvime tekrar dahil edileceğini söyledi. Hazırlanan takvime göre ilk yarış, bu sezon olduğu gibi Avustralya'da düzenlenecek. Bahreyn Grand Prix'si, bu ülkedeki iç karışıklık nedeniyle bu yıl takvimden çıkartılmıştı. Formula 1'in patronu Bernie Ecclestone'un, 2012 yılı için hazırlanan takvimin taslağını, fikirlerini beyan etmeleri amacıyla Macaristan'da Grand Prix'sinde takımlara ileteceği ve Uluslararası Otomobil Federasyonu'nun yarış ta-

rihlerini bu süreçten sonra onaylayacağı belirtiliyor.

Tahincioğlu: "Bize resmi açıklama gelmedi"

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanı Mümtaz Tahincioğlu, Formula 1 Türkiye Grand Prix'sinin takvimden çıkarılmasıyla ilgili "Bize resmi bir açıklama yapılmadı" dedi. Tahincioğlu, Türkiye Grand Prix'si için Formula 1 yöneticileriyle görüşmelerin sürdürüldüğünü belirterek, "Bakan değişikliği nedeniyle bunda biraz erteleme oldu. Bakanımızla görüşeceğiz. Ondan sonra Formula 1 yöneticileriyle tekrar konuşacağız" diye konuştu.



Alonso hasret giderdi

Başından sonuna kadar bir hayli çekişmeye sahne olan İngiltere Grand Prix'sinde Ferrari pilotu Fernando Alonso zafere ulaşarak uzun zaman sonra yeniden galibiyet yüzü gördü.

Yazı: Gürkan Çağlar



Sıralama turlarında pole pozisyonu elde eden Mark Webber, ertesi gün yapılan yarışın startında takım arkadaşı Sebastian Vettel'e geçildi. Liderliğe yükselen son şampiyon Sebastian Vettel, ikinci pitstoplarda sorun yaşayıp bir hayli zaman kaybettikten sonra podyumda ikincilik basamağına çıkmaya razı oldu. Damalı bayrak öncesi son viraja kadar Vettel'i sıkıştıran Webber ise Red Bull takım direktörü Christian Horner'dan telsizle "mesafenin kuru" emrini aldıktan sonra atak yapmayı sona erdirdi ve üçüncü sırada finişe geldi. Ev sahibi İngiliz pilot Lewis Hamilton ise 10'uncu sıradan başlayıp iyi bir tırmanış gerçekleştirerek ikinci pitstopların ardından ikinci sıraya kadar tırmanmayı başardı. Fakat o da takımdan aldığı telsiz emriyle benzin tasarrufu yapmak zorunda kaldı ve temposunu düşürerek yarışı dördüncü sırada noktaladı. Hamilton finiş öncesi son çizgiye kadar beşinci olan Ferrari pilotu Felipe Massa ile kıyasıya bir mücadele yaşadı. 2008 senesinde şampiyonluk için son yarışa kadar kıyasıya çekişen iki pilot

sondan ikinci virajda birbirlerine temas da ettiler. Yarış boyunca kendisini sıkıştıran Sauber'in çaylak Meksikalı pilotu Sergio Perez'i arkasında tutmayı başaran Nico Rosberg altıncılığı elde etti. Şampiyonanın sempatik Japon pilotu Kamui Kobayashi'ye çarptığı için 10 saniye dur-kalk cezası alan Michael Schumacher ise yarış boyunca birçok geçiş yaptıktan sonra Nick Heidfeld'in hemen arkasında dokuzuncu oldu. Yarışa 18'inci sıradan başlamasına rağmen yarış boyunca agresif sürüşüyle etkileyici bir tırmanış gösteren İspanyol Jaime Alguersuari ilk 10 sırada finişe gelen son isim oldu.

Alonso: "Bu zafer bizi ateşleyebilir"

Alonso, yarışın ardından verdiği demeçte "Elbette bu bizim için büyük bir moral oldu. Silverstone'da hızlı olacağımızdan emindik" ifadelerini kullandı. Çifte şampiyon İspanyol pilot: "Kesinlikle kolay bir yarış değildi. Bu pistin karakteristiği bize pek uygun sayılmaz. Barcelona gibi burada da zorlanacağımızı biliyorduk. İşte böyle bir pistte kazanmak



Şampiyona lideri Red Bull pilotu Sebastian Vettel pit stop hatası nedeniyle bu kez zaferi elinden kaçırdı.



Mark Webber damalı bayrağa kadar takım arkadaşı Vettel'in ensesinde giderken takım emriyle üçüncülüğe razı oldu.



Lewis Hamilton bir ara ikinciliğe kadar yükselmesine rağmen benzin tasarrufu yapmak zorunda kalarak dördüncü oldu.



Mercedes'in Alman pilotu Nico Rosberg altıncılığı elde etti.



Massa, Hamilton ile finişe kadar çekişmeye girerek beşinci sırada finişe geldi.



Çaylak Meksikalı pilot Sergio Perez yedinci olarak dikkat çekti.

takımdaki herkese büyük bir motivasyon deposu olacak. Şimdi bu anın tadını çıkaracağız. Çok çalıştık ve kazandık. Şu anda şampiyonluk hakkında kafa yormuyoruz çünkü Seb ile aradaki fark devasa. Artık her haf-

ta sonunda galibiyete uzanarak tek tek mutluluklar yaşamalıyız" şeklinde konuştu. İkinci Vettel ise "Ne yazık ki yaptığımız ufak hatalarla galibiyeti kaçırdık. Ama yine de Ferrari hakkıyla ve adil bir şekilde kazandı

demek durumundayım. Sadece bu yarışta değil, son yarışların hepsinde bize yaklaşıyorlardı. Genel olarak çok güçlüydüler ve araçları oldukça gelişti. Bu durum bizim de çok çalışıp onlara karşılık vermek zorun-

da olduğumuzu gösteriyor" derken Mark Webber ise takımdan Vettel'e atak yapmaması yönünde dört veya beş mesaj aldığını ancak Vettel'in bunlara uymayı reddettiğini belirtti ve bundan hoşnut değilim dedi.

Formula1 İngiltere GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1	Fernando Alonso	Ferrari	1:28:41.194
2	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+ 16.511
3	Mark Webber	Red Bull-Renault	+ 16.947
4	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+ 28.986
5	Felipe Massa	Ferrari	+ 29.010
6	Nico Rosberg	Mercedes	+ 1:00.665
7	Sergio Perez	Sauber-Ferrari	+ 1:05.590
8	Nick Heidfeld	Renault	+ 1:15.542
9	Michael Schumacher	Mercedes	+ 1:17.912
10	Jaime Alguersuari	Toro Rosso-Ferrari	+ 1:19.108

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot	Puan
1	Sebastian Vettel	204
2	Mark Webber	124
3	Fernando Alonso	112
4	Lewis Hamilton	109
5	Jenson Button	109
6	Felipe Massa	52
7	Nico Rosberg	40
8	Nick Heidfeld	34
9	Vitaly Petrov	31

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1	Red Bull-Renault	328
2	McLaren-Mercedes	218
3	Ferrari	164
4	Mercedes	68
5	Renault	65
6	Sauber-Ferrari	33
7	Toro Rosso-Ferrari	17
8	Force India-Mercedes	12
9	Williams-Cosworth	4

Hamilton da zaferle tanıştı

Oldukça heyecanlı bir yarışa sahne olan Almanya Grand Prix'sini McLaren takımından Lewis Hamilton kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Sıralama turlarında oldukça iyi bir performans sergileyen Lewis Hamilton, ertesi gün yapılan yarışta start ile birlikte pole pozisyonunda kalkan Mark Webber'i geçerek ilk turda liderliğe yükselmeyi başardı. Pitstop stratejileri ile yarış içerisinde birkaç kez liderlik el değiştirse de son pitstopların ardından Lewis Hamilton bu sezon ilk zaferine uzandı. İkinci sırada ise bir önceki yarışın yapıldığı Silverstone'daki zaferin sahibi Fernando Alonso yer aldı. Red Bull takımının Avustralyalı pilotu Mark Webber ise podyumun son basamağında kendine yer buldu. Evinde yarışan ve yerel taraftarların sevgi gösterileri ile start alan Sebastian Vettel ise arzuladığı gibi bir yarış geçirmedi. İlk turlarda spin atarak zaman kaybeden Alman pilot, son bölümde Ferrari pilotu Felipe Massa ile kıyasıya bir dördüncülük savaşına girdi. Takımdan aldığı telsiz emriyle Sebastain Vettel son turda Felipe Massa ile pite aynı anda girdi. Red Bull ekibi pit alanında Ferrari'den daha çabuk servisi bitirerek Sebastian Vettel'in dördüncü sırada yarışını bitirmesini sağladı.

Force India takımından Adrian Sutil de evinde oldukça mutlu bir yarış geçirdi. Sutil zorlu bir mücadelenin ardından iki pitstop stratejisi ile yarış altıncı sırada noktalandı ve mutlu bir hafta sonu yaşadı. Adrian Sutil'i vatanı Mercedes pilotları Nico Rosberg ve Michael Schumacher takip ederken, ilk 10 sıradaki son puanlar ise Sauber'den Kamui Kobayashi ve Renault'dan Vitaly Petrov'a gitti. Yarışın bitiminde ise ilginç bir an yaşandı. Aracının benzini bitince pist kenarına park eden Fernando Alonso, Mark Webber'in aracına binerek pit alanına geri döndü.

Hamilton: "Kontrollü agresifliğim işe yaradı"

Almanya Grand Prix'sinden zaferle ayrılan Lewis Hamilton, yarışını kazanmasında yarış boyunca bozmadan sürdürdüğü kontrollü agresifliğinin büyük bir pay oynadığını söyledi. İngiliz pilot ayrıca "Rakiple sadece 0.1 saniye kadar yakın arka arkaya turlar atmak kusursuzdu. Agresif stilimle yaptığım hamlelerin uzun zamandır yaptığım en titiz işler olduğu-



Finişin ardından aracının benzini biten Alonso'yu Mark Webber pit alanına kadar yanına getirdi.



Vettel kendi ülkesinde podyuma çıkamayı hayal kırıklığı yaşadı.



Son turda Vettel ile birlikte pite giren Massa, rakibine burada geçildi.

nu düşünüyorum. Sürenin tamamında kafamı vererek yarışmak ve tam doğru tamamlamak kesinlikle tatmin edici bir şey. İyi bir yerdedik ve böyle zamanlar hayal edemeyeceğiniz kadar büyük sevinç veriyor. Bu

zafer büyük bir artı oldu, ama önümüzde hala uzun bir yol var ve istikrar çok önemli olacak" açıklamasını yaptı. Alonso ise "Bugünkü sonuçlardan son derece memnunum. Geçirdiğimiz hafta kesinlikle en kolay

haftalardan biri değildi. Cuma günü zorlandık, sıralamalarda polden yarım saniye geride dördüncü olduk, hafta boyunca zorlandık. Ancak bunlara rağmen zafer için savaşıp ikinci olduk, bu fantastik bir başarı. Üç

farklı kurallarla, üç farklı ısıdaki farklı pistte istikrarlı bir biçimde birinci ve ikinci olduk. Bu istikrarın bizi şampiyonun sonunda iyi bir yere taşıyacağını umuyoruz" dedi.



Adrian Sutil finişte altıncı sırada gelerek takımını mutlu etti.



Japon Kamui Kobayashi finişte dokuzuncu sırada geldi.



Schumi takım arkadaşı Rosberg'in ardından sekizinci oldu.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1	.....Sebastian Vettel.....	216
2	.....Mark Webber.....	139
3	.....Lewis Hamilton.....	134
4	.....Fernando Alonso.....	130
5	.....Jenson Button.....	109
6	.....Felipe Massa.....	62
7	.....Nico Rosberg.....	46
8	.....Nick Heidfeld.....	34
9	.....Michael Schumacher.....	32

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1	.....Red Bull-Renault.....	355
2	.....McLaren-Mercedes.....	243
3	.....Ferrari.....	192
4	.....Mercedes.....	78
5	.....Renault.....	66
6	.....Sauber-Ferrari.....	35
7	.....Force India-Mercedes.....	20
8	.....Toro Rosso-Ferrari.....	17
9	.....Williams-Cosworth.....	4

Formula1 Almanya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1	.....Lewis Hamilton.....	McLaren-Mercedes.....	1:37:30.334
2	.....Fernando Alonso.....	Ferrari.....	+3.980
3	.....Mark Webber.....	Red Bull-Renault.....	+9.788
4	.....Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault.....	+47.921
5	.....Felipe Massa.....	Ferrari.....	+52.252
6	.....Adrian Sutil.....	Force India-Mercedes.....	+1:26.208
7	.....Nico Rosberg.....	Mercedes.....	+1 tur
8	.....Michael Schumacher.....	Mercedes.....	+1 tur
9	.....Kamui Kobayashi.....	Sauber-Ferrari.....	+1 tur
10	.....Vitaly Petrov.....	Renault.....	+1 tur

Button'a 200'üncü start hediyesi

McLaren Mercedes takımının şampiyon İngiliz pilotu Jenson Button, kariyerinin 200'üncü yarışına çıktığı Macaristan'da zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Yağmurlu bir havada ve Hungaroring Pisti'nin ıslak zemininde başlayan yarışta sezon boyunca alışlageldiği gibi pole pozisyonunda yarışa başlayan Sebastian Vettel ilk viraja da lider girerek yerini korudu. Arkalarından mücadele eden McLaren takı-

mı pilotları Lewis Hamilton ve Button arasındaki mücadelede de Lewis Hamilton galip çıktı. Kayganlaşan pistin üzerinde sürekli araçlarının arkadan kaymasını engelleyemeyen pilotlar görüldü. İlerleyen turlarda Hamilton, Vettel üzerindeki baskısını arttırma-

ya başladı. O turlarda Vettel hata yaparak pist dışına çıktı ve liderliği İngiliz rakibine kaptırdı. Pistin kurumasıyla yapılan lastik değişimlerinin ardından Jenson Button da Vettel'i geçerek takım arkadaşının ardından ikinci sıraya yerleşti. Yarışın 46'ncı turunda



tekrar başlayan yağmurda ilk iki sıradaki Hamilton ve Vettel arasında tampon tampona bir mücadele yaşandı. Bu sırada dördüncü kez pite giren Hamilton rakiplerinin aksine yağmur lastikleri ile yarışa devam edince kuruyan zeminde liderlik mücadelesinden koptu. Kalan turlarda Jenson Button kariyerinin 200'üncü yarışında anlamlı bir zafer elde ederken, kendisine şampiyona lideri Sebastian Vettel ve Fernando Alonso podyumda eşlik ettiler. Lider götürdüğü yarış yanlış lastik stratejisi yüzünden kaybeden Lewis Hamilton dördüncü sı-

rada finişe gelirken, Red Bull takımının Avustralyalı pilotu Mark Webber de beşinci olarak İngiliz rakibini takip etti. 2012'de de Ferrari takımında yer alacağı açıklanan Felipe Massa altıncı sırada yarışı noktalarken, Force India takımından Paul Di Resta da yedinci olarak ekibinin yüzünü güldürdü. Yarışta en hızlı turu 1:23.415'lik zamanıyla Felipe Massa atarken, dört pilot da abandone olmaktan kurtulamadı. Renault Lotus ekibinden Nick Heidfeld aracının pit çıkışında alev alması sebebiyle yarışa nokta koyarken, seyredenlere heyecanlı anlar yaşattı.



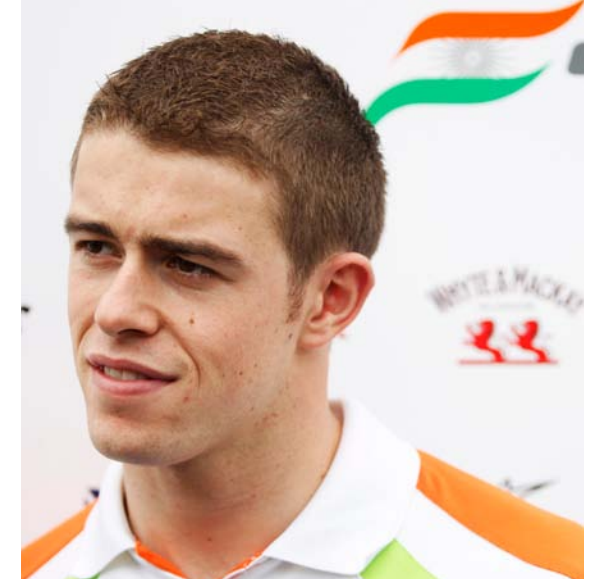
Fernando Alonso aracının serin havalardaki dezavantajına rağmen podyuma çıkmayı başardı.



Lewis Hamilton yarışın büyük kısmını lider sürdürmesine rağmen yanlış lastik seçimi yüzünden dördüncü oldu.



Sebastian Vettel şampiyonada liderlik farkını açtığı için teselli buldu.



Genç İskoç pilot Paul Di Resta yedinci olarak ekibini sevindirdi.



Mark Webber Macaristan'da podyumdan uzak kaldı.



Heidfeld yanan aracının üstünden atlayarak çıktı.



Nico Rosberg finiş dokuzuncu sırada geldi.

Button: "Müthiş bir hafta sonu oldu"

McLaren'in yarışı okumanın zor olduğu sırada doğru kararlar vererek zafere katkıda bulunduğunu ifade eden Jenson Button, sezona verilecek araya yüksek bir moralle başlamaktan çok mutlu olduğunu söyledi. İngiliz pilot, "Çeşitli sebeplerden dolayı, yarışta bu tür koşulları seviyorum, niçin

diye bana sormayın ama yine sonuç verdi. Takım, ana lastiklere geçerek harika bir karar verdi. Müthiş bir hafta sonu oldu. Araç da gerçekten iyiydi" dedi. İkinciliği elde eden Vettel, "Çok inişli çıkışlı bir yarış oldu. Dereceleri ikinci sektörde kurtardım, tabi amaç kazanmak olmalı. İkincilik de önemli bir adım ancak hiçbir şey kazanmakla kıyaslanamaz. Muhtemelen burada

bazı problemlerimiz oldu. Pistte en hızlı değildik. Ama yine de daha fazlasının mümkün olabileceğini düşünüyorum" derken, üçüncü olan Alonso ise "Biz yüksek sıcaklıkları seviyoruz. Umarım Ağustos ve Eylül Ferrari için daha iyi olacak. Bu tip koşullardaki yarışlar uzun olur. Her zaman birçok pitstopa odaklanmanız gerekiyor. Start beklendiği gibi olmadı. Her

iki Mercedes GP aracı da bizi solladı. O yüzden Nico ve Michael'ı geçmek zorunda kaldım. Pit stopların ardından Webber'in arkasına takıldım. Ondan sonra ancak istediğim gibi gidebildim" şeklinde konuştu. F1 sezonu bu yarışın ardından yaz tatiline girerken, 28 Ağustos 2011 tarihinde yapılacak olan Belçika GP'si ile yeniden devam edecek.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1	.....Sebastian Vettel.....	234
2	.....Mark Webber.....	149
3	.....Lewis Hamilton.....	146
4	.....Fernando Alonso.....	145
5	.....Jenson Button.....	134
6	.....Felipe Massa.....	70
7	.....Nico Rosberg.....	48
8	.....Nick Heidfeld.....	34
9	.....Michael Schumacher.....	32

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1	.....Red Bull-Renault.....	383
2	.....McLaren-Mercedes.....	280
3	.....Ferrari.....	215
4	.....Mercedes.....	80
5	.....Renault.....	66
6	.....Sauber-Ferrari.....	35
7	.....Force India-Mercedes.....	26
8	.....Toro Rosso-Ferrari.....	22
9	.....Williams-Cosworth.....	4

Formula1 Macaristan GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1	.....Jenson Button.....	McLaren-Mercedes.....	1:43:42.337
2	.....Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault.....	+3.588
3	.....Fernando Alonso.....	Ferrari.....	+19.819
4	.....Lewis Hamilton.....	McLaren-Mercedes.....	+ 48.338
5	.....Mark Webber.....	Red Bull-Renault.....	+ 49.742
6	.....Felipe Massa.....	Ferrari.....	+1:17.176
7	.....Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+1 tur
8	.....Sebastien Buemi.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+1 tur
9	.....Nico Rosberg.....	Mercedes.....	+1 tur
10	.....Jaime Alguersuari.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+1 tur

Loeb geçit vermedi

Dünya Ralli Şampiyonası'nın Finlandiya ayağında Citroen'in şampiyon pilotu Sebastien Loeb rakiplerine kazanma şansı tanımadı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Sebastien Ogier rallinin son günü lastik patlatarak zaman kaybetti ve podyuma üçüncü sırada çıktı.



Mikko Hirvonen yarışın ilk gününde ağaca çarparak yaşadığı zaman kaybıyla finiş dördüncü sırada geldi.

Hızlı ve bol zıplamalı toprak etaplarıyla şampiyonanın en özellikli yarışlarından biri olan Finlandiya Rallisi'nde yarış boyunca takım arkadaşı Sebastien Ogier ve Ford pilotu Jari-Matti Latvala ile mücadele eden Loeb, tecrübesi ve hızıyla rakiplerinin ataklarına başarıyla karşılık verdi. Rallinin başından itibaren liderliği eline alan Fransız pilotu Ogier ve Latvala yakın takibe alsalar da zirveyi

ele geçiremediler. İskandinavya dışından Finlandiya Rallisi'ni iki kez kazanan ilk pilot olan Loeb, "DS3 WRC çok iyiydi. Zor bir yarış oldu. Üç gün boyunca yolu temizledik, son etaplarda da hala en hızlı bizdik. Gerçekten de yarış bitene kadar mücadele etmek zorunda kaldık, belki de bu kariyerimdeki en özel galibiyetlerden biri oldu" açıklamasını yaptı. Rallinin son günü lastiğinin patlaması sonu-

cu yerini kaybetmemek için dikkatli süren ve yedek lastiği olmadığı için ikinciliği Jari Latvala'ya kaptıran Sebastien Ogier ise sonuçtan memnun değildi. Ama yine de podyumda yer alıp takımına değerli puanlar kazandırdığı için teselli bulmuştu. Evinde yarışan ve zirve için iddialı olan Jari Latvala ise otomobilinin ayarları ideal olmasına rağmen Citroen'lerin hızına karşılık verememişti. Avucunun

içi gibi bildiği etaplarda son gün arasındaki farkı kapatabilen Latvala, "Biraz geç uyandım ama yine de harika bir yarış oldu. Gerçekten keyif vericiydi. Tabi biraz hayal kırıcı, çünkü kazanmak istiyordum ama olmadı" yorumunu yaptı. Yarışın favori isimlerinden Mikko Hirvonen ise ilk etapta geçirdiği kazada iki dakika kaybetti ve Perşembe akşamı 36. sıraya geriledi. Fin pilot buna rağmen mücadeleyi bı-

rakmayarak atak bir pilotaj sergiledi ve yarışı dördüncü sırada tamamlayarak başarıya ulaştı.

Juho Hanninen S-WRC'de zafere ulaştı

Geçtiğimiz yılı IRC'de şampiyon olarak noktaldıktan sonra bu sene katıldığı S-WRC mücadelesinde istediği sonuçları bir türlü alamayan Juho Hanninen evindeki yarışta şeytanın bacağına kırmayı başardı. Yarışın 8. özel etabına kadar Ford Fiesta S2000 ile yarışan Estonyalı Ott Tanak ile sıkı bir mücadeleye girişen Fin pilot, rakibinin spin atıp zaman kaybetmesi ile mücadelede yalnız kalarak kalan etaplarda dikkatli bir tempoyla sürerek S-WRC sınıfı kupasını almayı başardı. Skoda Fabia S2000 ile zafere ulaşan Hanninen yarışın bitiminde "Son etaplarda gerçekten çok zorlayıcı oldu. Aracımızı kollayarak birazda zaman versek de finişe ulaştık. Ott'un mücadeleden erken kopması bizim tempomuzu düşürmemizi sağladı." Açıklamasını yaptı. Juho Hanninen Finlandiya Rallisi'nin ardından 86 puanla S-WRC'de şampiyona liderliğine yerleşirken, Martin Prokop 68 puanla ikinci, Ott Tanak 55 puanla üçüncü sırada yer aldı.



Stobart takımı pilotu Mads Ostberg Ford Fiesta WRC'siyle altıncılık elde etti.



Jari Latvala, pasta keserek 100'üncü WRC startını kutladı.



Kimi Raikkonen yarışı ilk 10 sırada noktaladı.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastien Loeb	171
2.....	Mikko Hirvonen	144
3.....	Sebastien Ogier	140
4.....	Jari-Matti Latvala	96
5.....	Petter Solberg	83
6.....	Mads Ostberg	56
7.....	Matthew Wilson.....	40
8.....	Kimi Raikkonen	26
9.....	Henning Solberg.....	26
10.	Frederico Villagra	20

WRC Finlandiya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
1	Sebastien Loeb – Daniel Elena	Citroen DS3 WRC	2:39:37.0
2	Jari-Matti Latvala – Miikka Anttila.....	Ford Fiesta WRC	+ 8.1s
3	Sebastien Ogier – Julien Ingrassia	Citroen DS3 WRC	+ 12.8s
4	Mikko Hirvonen – Jarno Lehtinen.....	Ford Fiesta WRC	+ 1.09.1s
5	Petter Solberg – Chris Patterson	Citroen DS3 WRC	+ 1.16.2s
6	Mads Ostberg – Jonas Andersson	Ford Fiesta WRC	+ 1.27.8s
7	Henning Solberg – Ilkka Minor	Ford Fiesta WRC	+ 3.25.5s
8	Matthew Wilson – Scott Martin	Ford Fiesta WRC	+ 3.53.2s
9	Kimi Raikkonen – Kai Lindstrom	Citroen DS3 WRC	+ 3.59.8s
10	Juho Hanninen – Mikko Markkula.....	Skoda Fabia S2000	+ 5.13.7s



Pedrosa zaferle geri döndü

Sakatlık problemini atlatan Dani Pedrosa, Almanya Moto GP'sinde galibiyeti elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar

S

Sezonun oldukça çekişmeli geçen yarışlarından birinin yaşandığı ve solukların tutularak izlenen Almanya Moto GP'sinde son turlara kadar kıran kırana bir galibiyet savaşı yaşandı. Sachsenring Pisti'nde düzenlenen yarışın ilk turlarında Dani Pedrosa, Jorge Lorenzo, Casey Stoner, Andrea Dovizioso ve Marco Simoncelli arasında ki-

yasıya bir zirve rekabeti yaşandı. Son bölümde İtalyan sürücüler Dovizioso ve Simoncelli'nin geride kalması ile zafer ibresi bir anda İspanyol ezeli rakipler Dani Pedrosa ve Jorge Lorenzo ile şampiyona lideri Casey Stoner üçlüsüne döndü. Son şampiyon Yamaha takımı sürücüsü Jorge Lorenzo ilk önce liderliği Stoner'a kaptı-



Kenan Sofuoğlu Almanya Moto2 yarışında istediği gibi bir hafta sonu geçiremedi.

Almanya Moto GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Takım	Zaman
1.....	Dani Pedrosa	Honda	41'12.482
2.....	Jorge Lorenzo	Yamaha	+ 1.477
3.....	Casey Stoner	Honda	+ 1.568
4.....	Andrea Dovizioso	Honda	+10.513
5.....	Ben Spies	Yamaha	+ 10.719
6.....	Marco Simoncelli	Honda	+10.923
7.....	Alvaro Bautista.....	Suzuki	+ 27.451
8.....	Nicky Hayden.....	Ducati	+ 27.510
9.....	Valentino Rossi	Ducati	+ 27.576
10.	Colin Edwards	Yamaha	+ 33.491



Jorge Lorenzo son turda rakibi Casey Stoner'ı geçip ikinci olduğu için mutluydu.



Casey Stoner bu kez kendisine podyumun son basamağında yer buldu.

dıktan sonra Dani Pedrosa'ya da geçilerek üçüncü sıraya geriledi. Liderliğe yerleştikten sonra yine bir Dani Pedrosa klasiği yaşandı ve İspanyol sürücü her turda zirvedeki farkı açarak galibiyete uzandı. Son viraja kadar ikinci sıradaki yerini koruyan Stoner, Jorge Lorenzo'nun beklenmedik atağı ile podyumun son basamağına razı oldu. Repsol Honda'nın İtalyan sürücüsü Andrea Dovizioso finiş dördüncü sırada gelirken, 16'ncı sıradan start alan ve eski günlerini halen aradığı gözlenen Valentino Rossi her şeye rağmen iyi bir tırmanış sergileyerek finiş dokuzuncu sırada ulaştı. Yamaha'nın Amerikalı sürücüsü Ben Spies uzun süre altıncı götürdüğü yarışta son virajda sezonun vukuatlı isimlerinden Marco Simoncelli'yi geçerek beşinci sırada noktaladı. Bu so-

nuçla beraber Lorenzo şampiyona lideri Stoner ile arasında olan puan farkını 15'e indirdi.

Sofuoğlu Moto2'de 11'inci oldu

Moto2'de mücadele eden Türk sürücü Kenan Sofuoğlu, 20'nci sırada başladığı yarışta çok iyi kalkış yaparak ilk turda 10'unculuğa kadar yükseldi. İlk turlarda agresif sürüş gerçekleştiren Sofuoğlu önünde yaşananlarla birlikte bir ara altıncılığa kadar çıksa da yarışın ikinci bölümünde gittikçe zayıflayarak geriledi ve yarışı 11'inci sırada tamamladı. Repsol sürücüsü Marc Marquez, yarışın son bölümünde rahatlamayı başardı ve damalı bayrağı ilk sırada gören isim oldu. Stefan Bradl, kendi evindeki yarışta liderliği Marquez'e kaptırarak ikincilikle yetinmek zorunda kaldı.



Yeni kovboy Stoner oldu

Repsol Honda sürücüsü Casey Stoner Amerika'dan zaferle ayrılarak şampiyona liderliğini sürdürdü.

Yazı: Gürkan Çağlar

Laguna Seca Pisti'nde yapılan sezonun 10'uncu yarışına geçen yıl burada kazanan Jorge Lorenzo pole pozisyonunda başladı. Sakatlığı tamamen geçen ve üçüncü cepten start alan Dani Pedrosa ise ilk virajda takım arkadaşı Casey Stoner'ı geçerek ikinci sıraya yükseldi. 17 tur boyunca Jorge Lorenzo lider durumda yarışı sürdürürken, İspanyol sürücüyü Dani Pedrosa ve Casey Stoner takip etti. 17'nci turlardan itibaren ataklarını sıklaştırmaya başlayan ve her tur en iyi zamanı yapan Stoner, Pedrosa'yı geçerek ikinci sıraya yükseldi. Yarışın son turlarında da daha iyi tur zamanlarına imza atan Avustralyalı sürücü 26'ncı turda da Jorge Lorenzo'yu temiz bir atakla geçerek liderliğe yerleşti. Son turlarda farkı giderek açan Avustralyalı sürücü bu sezon 5'inci zaferine ulaştı. Stoner'ın 5.6 saniye gerisinde Jorge Lorenzo ikinci sırada yer alırken, Lorenzo'nun vatandaşı Pedrosa ise geçen hafta Almanya'da elde ettiği zaferden sonra Laguna Seca'da üçüncü geldi. Ev sahibi sporcu Ben Spies ise ilk turlarda Ducati sürücüsü Rossi, daha sonra da Andrea Dovizio-

so ile çekişse de iki İtalyan sürücüyü geçerek yarışı dördüncü bitirdi. Andrea Dovizioso'nun ardından son turlarda birbirleri ile yakın giden Valentino Rossi ve Nicky Hayden da altıncı ve yedinci sırada damalı bayrağın altından geçtiler. Avustralyalı Stoner

bu zaferle genel klasmanda sezonun bitimine sekiz yarış kala 193 puana ulaştı ve Lorenzo'nun 20 puan önüne geçti. Dovizioso ise 143 puanla üçüncü sırada bulunuyor. Amerika'da Moto GP'nin alt kategorileri olan Moto2 ve 125 cc yarışları yapılmadı.

Stoner: "Son ayar değişikliği işe yaradı"

Amerika MotoGP'sinde zafere ulaşan Casey Stoner yarışın ardından "Pazar günü yarışa kadar istediğimiz ayarları bulmakta zorlanıp Pedrosa ve Lorenzo ile istediğim rekabet düzeyine



Son Dünya Şampiyonu Jorge Lorenzo yarışı uzun süre lider sürdürmesine rağmen Stoner'ın atağına karşı koyamadı.



Evinde yarışan Yamaha takım sürücüsü Ben Spies dördüncü oldu.

gelememiştim. Fakat yarıştan bir gün önce motorumuzda bir takım ayarlar denedik ve sabah ısınma turlarında olumlu geri dönüş aldık. Yarışın ortalarına kadar atak yapmak için lastiklerimin ısınmasını ve motorun yakıtının azalarak hafiflemesini bekledim. İstediğim yerlerde de Dani ve Jorge'yi geçerek zafere ulaşmayı başardım. Şu an şampiyonada halen lideriz. Bundan dolayı mutluyuz ama Jorge ile puan farkı çok açık olmadığı için kalan yarışlarda da oldukça ciddi çalışarak bu yerimizi korumak zorundayız" açıklamasını yaptı.



Halen eski günlerini aratan Rossi, son turlarda Hayden ile yakın bir mücadele sergiledi.

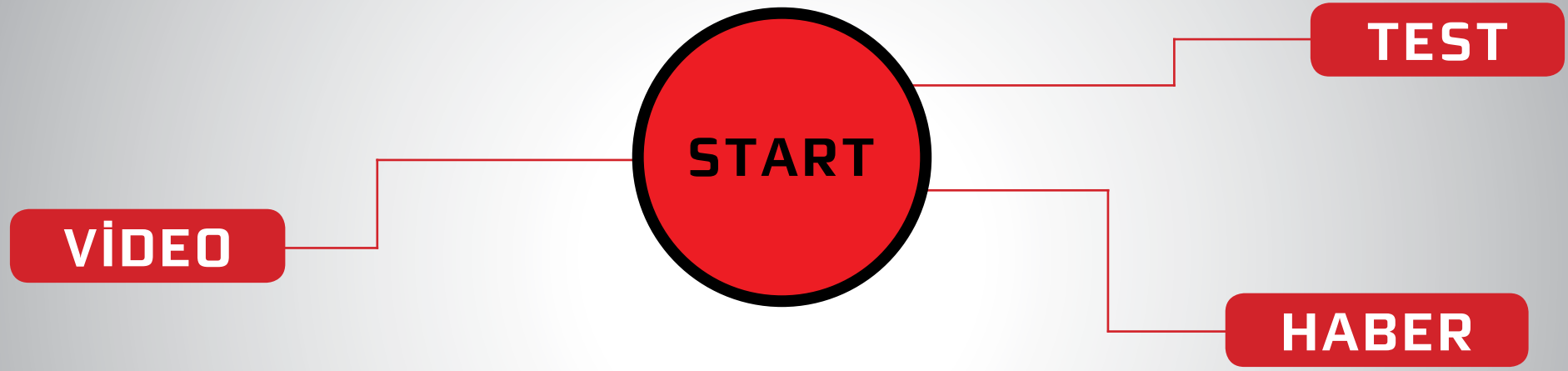


Bir önceki Almanya yarışında galip gelen Dani Pedrosa Amerika'daki sonuçtan da memnundu.

Amerika Moto GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Takım	Zaman
1	Casey Stoner	Honda	43:52.145
2	Jorge Lorenzo	Yamaha	+5.634
3	Dani Pedrosa	Honda	+9.467
4	Ben Spies	Yamaha	+20.562
5	Andrea Dovizioso	Honda	+20.885
6	Valentino Rossi	Ducati	+30.351
7	Nicky Hayden.....	Ducati	+31.031
8	Colin Edwards.....	Yamaha	+45.502
9	Hector Barbera	Ducati	+51.549
10	Hiroshi Aoyama	Honda	+68.850s

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Ford evinde kazandı

Ford Otosan Kocaeli Rallisi'nde Castrol Ford Team Türkiye kendi evinde çifte sevinç yaşadı.



Murat Bostancı yine dikkatleri çekerken, Ford takımı finişte topluca podyuma çıktı.

Kocaeli Rallisinde 1 ve 2'nci sırada bitiren Yağız Avcı ve Murat Bostancı, Türkiye Ralli Şampiyonası'nda da ilk iki sıradaki yerlerini korudular. Fiesta R2 aracı ile Emre Yurdakul dört çeker ve iki çeker rakiplerini geride bırakarak Genel Klasmanda altıncı oldu. 30-31 Temmuz tarihlerinde 12 Özel Etap üzerinden gerçekleştirilen ve toplamda 355,57 kilometrenin geride bırakıldığı yarışta 10 Özel Etap'ta en iyi dereceyi yapan Castrol Ford Team Türkiye pilotları, elde ettikleri puanlarla takımlarının da şampiyonadaki liderliğini güçlendirdi. Sıcak iklim ko-

şullarıyla iyice zorlaşan parkurda 43 aracın start aldığı Ford Otosan Kocaeli Rallisi'nde 18'i finişe ulaşmayı başarabildi.

Otay: "Genç pilotlarımız ile gurur duyuyoruz"

Ford Otosan Genel Müdürü Nuri Otay, "Kocaeli Rallisi ile kendi evimizde Kocaeli halkı ve ralli severlerle ralli coşkusunu yaşadık. Türkiye'de motorsporlarının gelişmesi için çalışıyoruz ve bu alanda kendini geliştirmek isteyen genç yeteneklere destek veriyoruz. Genç ve yetenekli pilotlarımız



Yağız Avcı, Murat Bostancı, Emre Yurdakul ve Orhan Avcıoğlu'nun Kocaeli Rallisinde gösterdikleri performans-
tan son derece memnunuz." dedi.

Bostancı: "Genç ekibimizin başarılarından memnunuz"

2011 sezonunu hedefleri doğrultusunda başarılı bir şekilde sürdürdüklerini belirten Castrol Ford Team Türkiye Direktörü Serdar Bostancı, "Yağız Avcı ve Murat Bostancı son iki yarışta ilk iki sırada finişe ulaşarak takıma önemli puanlar kazandırmışlardı. Kocaeli Rallisii'yle bu seriye bir yeni-

si daha eklenmiş oldu. Kendi evimiz olan Ford Otosan Kocaeli Rallisii'nde de dört otomobilimizi finişe ulaştırmış olmak bizim için önemli. Kendi seyircilerimizin önünde çıktığımız bu yarışta ilk etapta Murat Bostancı'nın yaptığı en iyi etap zamanıyla start aldık ve liderliğimizi finişe kadar sürdürmeyi başardık. Bu arada genel klasmanda elde ettiğimiz 1 ve 2'ncilikle bunu taçlandırdık. Fiesta S2000 araçlarımızın yanı sıra genç ve yetenekli pilotlarımız Emre Yurdakul ve Yunus Emre Zümrüt'ün Fiesta'ları ile yine çok iyi performans sergiledik" dedi.



Abant'ın en hızlısı Vedat Diker oldu

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın dördüncü ayağı olan "ANOK Abant Tırmanma Yarışı" 17 Temmuz Pazar günü Bolu Hükümet meydanında düzenlenen sembolik startla başladı. 19 sporcunun mücadele ettiği yarışmada en iyi dereceye imza atan pilot, Kategori 4'ün de galibi olan Vedat Diker oldu. Diker'i, ikinci olarak Taner Şengezener izlerken, Şeref Akgün üçüncü oldu. Kategori 1'de Peugeot 106 ile yarışan Taner Canbolat'ı, Sinan Saatçi ikinci olarak izledi. Kategori 2'de birincilik Clio Ragnotti ile yarışan Bülent Gürkan'ın olurken, Kategori 3'te ise klasman bu yarış da kazanarak üçte üç yapan Alkan Erden, Burhan Anayurt sıralamasıyla oluştu. Şampiyonanın bir sonraki ayağı olan beşinci ayak yarışı KOSDER organizasyonu ile 17-18 Eylül tarihlerinde gerçekleştirilecek.

Okyay'ın ilk Dünya Şampiyonası kupası

Borusan Otomotiv ana sponsorluğunda yarışan İbrahim Okyay, Almanya'nın Oschersleben Pisti'nde yapılan Dünya Binek Otomobiller Kupası'nda kategorisini kazanarak ilk kupa sevincini yaşadı. Koşulan her iki yarışta da birinci olan Okyay, Pazar günkü iki yarışta da 2010 ve öncesi üretimi motora sahip olan otomobillerin yarıştığı Jay-Ten kupasını kazandı. Yarış sonrası İbrahim Okyay: "WTCC gibi bir yarışın podyumunda olmak daha da müthişti ancak beni Jay-Ten Trophy birinciliğinden çok ikinci yarışta aldığımız genel klasman 14'üncülüğü sevindirdi. Tüm ekibi gösterdikleri performanstan ve başarıdan dolayı kutluyorum" dedi.



42'nci Bulgaristan Rallisi'nde Türk çıkarması

Avrupa Ralli Şampiyonası'nın beşinci ayağı olan 42'nci Bulgaristan Rallisi'nde bir Türk takımı olan Pegasus Racing zafere ulaştı. 2008 ve 2010 yıllarında Avrupa Ralli Şampiyonluğu'nu kazanan Luca Rossetti / Matteo Chiarocci, bu sene de aynı parolayla yola çıktığı şampiyonada Pegasus Racing adına Fiat Grande Punto S2000 otomobiliyle start aldı. İtalyan ekip katıldıkları dördüncü Avrupa Ralli Şampiyonası yarışını da kazanarak rakipleri ile arasındaki puan farkını daha da açtı. Podyuma Türk bayrağıyla çıkan İtalyan ekip coşkulu Bulgar yarışseverler tarafından dakikalarca alkışlandı. Pegasus Racing çatısı altında Fiat Palio S1600 otomobili ile yarışan Fatih Kara / Bilge Ayan ekibi, yarışın ikinci gününde yaşadığı aksiliğe rağmen Sınıf 5'te ikinci olarak finişe gelerek podyumda Türk bayrağını dalgalandırdı.



İstanbul Rallisi'nde Avcı galip geldi

2011 Türkiye Ralli Şampiyonası'nın üçüncü ayağı olarak koşulan 32'nci İSOK Via/Port İstanbul Rallisi'nde zaferin adı Yağız Avcı oldu. Yarışı, baştan sona lider götürün Castrol Ford Team Turkey ekibi Yağız Avcı - Bahadır Gücenmez, Ford Fiesta Super2000 ile en yakın rakiplerinin 1 dakika 52 saniye önünde yarışı tamamlamayı başardı. Murat Bostancı - Onur Vatansever de yine Ford Fiesta Super2000 ile ralliyi ikinci sırada bitirdi. Rallide üçüncülüğü, Bonus Parkur Racing'ten Burak Çukurova - Ünal Tezel ikilisi Skoda Fabia Super2000 ile kazandı. İki gün boyunca 132 km'si özel etap olmak üzere, toplamda 353 km yol kat eden yarışmacılar; Oruçoğlu, Ulupelit ve Mudarlı etapları üçer kez geçtikten sonra; Via/Port Alışveriş Merkezi'nde düzenlenen finiş seremonisiyle zorlu mücadeleyi tamamladılar. TokSport pilotu Uğur Soylu, Mitsubishi Lancer EVO9 ile Sınıf 3 kupasını kazandı.



Mazhar Demiralp vefat etti

Kısa adı TOSFED olan Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nda Genel Sekreterlik görevini sürdüren Mazhar Demiralp, 2 Ağustos Salı günü Koçaeli Körfez Pisti'nden dönerken Derince yakınlarında geçirdiği elim bir trafik kazası sonucunda hayata gözlerini yumdu. Otomobil sporuna gönül vermiş, ülkemizde otomobil sporlarının bugünlere gelmesinde çok emeği geçmiş, gerek ulusal gerekse uluslararası organizasyonlarda elde edilen başarılarında emeği olan Mazhar Demiralp anısına 3 Ağustos günü TOSFED'in yer aldığı Göksu- evleri sitesinin içinde bulunan Şehit Er Ersin Güner İlköğretim Okulu'nun bahçesinde bir anma töreni düzenlendi. 60 yaşında aramızdan ayrılan Mazhar Demiralp'in cenazesi Ankara'da defnedildi. e-otodergi olarak Demiralp'e Allah'tan rahmet, ailesi ve yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

Karting'de sıcak hafta sonu

Türkiye Karting Şampiyonası'nda heyecan, 2011 sezonunun dördüncü ayak yarışmasına ev sahipliği yapan İzmit Körfez Pisti'nde sürdü. Mini kategorinin birinci yarışını, bu sezon yurtdışında yarışan Berkay Besler kazanırken, ikinci yarışta ise Can Luca Ünsal galibiyete ulaştı. İki yarışın sonucuna göre şekillenen hafta sonu podyumunda ise Berkay Besler zirvede, Can Luca Ünsal ikinci, Mert Dalkıran üçüncü olarak kendisine podyumda yer buldu. KF3'te Batuhan Ünlü ve Efe Eryalaz iki yarış da ilk iki sırada noktalar, birinci yarışın üçüncüsü Can Toprak Candan, ikinci yarışın üçüncüsü ise Berk Durak oldu. Podyumda ise Batuhan Ünlü ve Efe Eryalaz'ın ardından Can Toprak Candan üçüncü oldu. 125cc açık kategoride Gün Taşdelen iki yarış galip olarak tamamladı. Türkiye Karting Şampiyonası'nda 2011 sezonunun beşinci ayak yarışmaları 20-21 Ağustos tarihlerinde İzmit Körfez Karting Pisti'nde gerçekleştirilecek.



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
Nisan	34	En az* 64.203
Mayıs	35	En az* 67.042
Haziran	36	En az* 71.019
Temmuz	37	En az* 71.210

**App Store'daki
e-otodergi
iPad
uygulamamızı
indiren kişi
sayısı**

620



www.

e-otodergi.com

Ağustos 2011 tarihli 38'inci sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz. 5'inci sayımızdan bu yana Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. Eylül 2011 tarihli **39'uncu sayımız 6 Eylül 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 sunucularına yüklenip bizden bağımsız olarak da dağıtılıyor ve bu kişiler hakkında yasal yollara başvuruyoruz. Ancak bu süreçte, sadece kendi sunucumuzdan indirilen e-otodergi adedini sayabilmemizden dolayı, o sayımızı ancak "En az" kaç kişinin indirdiğini rapor edebiliyoruz. Sonuç olarak; okuyucu sayımız bizim sayabildiğimizden daha fazla.