

WWW.

ARALIK 2010

SAYI:30

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Mercedes-Benz Müzesi

• HYUNDAI GENESIS COUPE • PEUGEOT RCZ • BMW 520d • NISSAN JUKE • RENAULT FLUENCE DİZEL OTOMATİK

Otomobil satmak “çocuk işi” oldu

Son dönemde sadece benim değil, muhtemelen tüm otomobil-severlerin fark ettikleri bir konu var: Otomotiv reklamlarında “çocuk kullanımı” önemli derecede arttı. Bir reklamda çocuk otomobilin arka koltuğunu makam koltuğu gibi kullanıp kapıyı babasının açmasını istiyor, diğerinde iki küçük çocuk bir kapıyı çalıp otomobil satın almak için (ehliyetleri bile olmadan ne yapacaklarsa!) ellerini uzatıp bayram harçlığı istiyorlar. Bir diğerinde bir çocuk sigorta şirketinin çağrı merkezine telefon açıp “Kaç para sizde kasko?” diye soruyor. Bir diğer reklamda çocuk babasını bir otomobil markasına benzetiyor. Bu tür örnekler arttırılabilir. Eskiden reklamcılıkta uygulanan bir kural vardı: Çocuklar, kullanma ihtiyacı, yetki ve ehliyetlerinin olmadığı ürünlerin reklamlarında kullanılamazlardı. Haziran 2003 tarihli “Ticari Reklam ve İlanlara İlişkin İlkeler ve Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik”e baktım. Artık öyle bir madde de bulunmuyor. Yani atış serbest!

Yakın zamana kadar neredeyse her sektör yöneticisi “Bir aile otomobil satın alırken genelde evin hanımı karar veriyor” diyordu. Galiba artık kararlarını değiştirdiler ve otomobil alımında kararın çocuklardan geçtiğini düşünüyorlar. Aksi takdirde televizyonda, otomobil satın almak için para dilenen ya da mahallede toplanıp top peşinde koşmak yerine gelip geçen otomobillere bakıp babalarını otomobil markalarına benzeten çocuklar görmezdik.

Belki bu konuda fazla muhafazakârım ama ben otomotiv sektöründe çocukları sadece çocuk koltuğu reklamlarında görmek istiyorum. Bırakın, çocuklar çocukluklarını oyuncak arabalarla yaşasınlar, gerçek otomobillerle değil.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Acemi kasap mı, acemi sürücü mü?

Ülkemizde her bayram ve bayram tatili öncesi yapılan “bu bayram kurban siz olmayın” tarzındaki uyarılar hem kesim yapan kasaplara, hem de yolda araç kullanan sürücülere yapılsa da değişen bir şey olduğunu söylemek mümkün değil. Bayram süresince kesimde kendini yaralayan kasaplar için gazetelerde “acemi kasaplar” başlıkları atıldı. Görünen o ki bazı “usta acemi” sürücüler (hiçbir Türk sürücü “acemi” sıfatını kabul etmez), acemi kasaplardan çok daha tehlikeli. Burada aklıma ister istemez “Türkiye’de acemi sürücü olmaz, çünkü sadece acemi olmayanlar hayatta kalır” konulu fıkra geldi. Yani her yıl bayram tatilleri adeta doğal bir seleksiyon haline geliyor ve sadece iyi ya da şanslı olanlar hayatta kalabiliyor.

Aslında birkaç küçük önlemle olası kazaların büyük bir bölümünün önüne geçilebilir. Bunların başında sabırlı olmak geliyor. Sabırlı olunduğu zaman doğal olarak riskli kullanımlar azalacaktır. Sürücülerin kendi limitlerini ve araçlarının limitlerini bilmeleri, araçlarını bu gerçeklere göre kullanmaları da trafikte hayatta kalma ihtimalini arttıran bir etken. Ve tabii araçların fren, amortisör ve lastiklerinin de unutmamak lazım.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Yeni BMW X3

BMW İletişim Merkezi
0212 337 66 22
www.bmw.com.tr



Sheer
Driving Pleasure

Castrol
BMW'nin tercihi



KEYİF, İŞİLTİSİYLE GÖZ KAMAŞTIRIYOR.

Yağmurda, güneşte, gündüz ya da gece. Yeni BMW X3, kusursuz tasarımı ile her koşulda göz kamaştırıyor. 184 beygir gücündeki motoru ve onu sınıfının lideri yapan 5.6 litrelik* yakıt tüketimiyle farkının sadece estetik anlamda olmadığını kanıtıyor. Dahası, xDrive teknolojisi ile her türlü yol koşulunda üstün bir yol tutuşa ve çevikliğe sahip. Kısacası Keyif, sadece gözünüze hitap etmiyor, sürüş keyfi beklentinizi de fazlasıyla karşılıyor. Keyif'in hikayesini www.bmw.com.tr/x3 adresinden takip edebilir, Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'ndan detaylı bilgi alabilirsiniz.

YENİ BMW X3.

BMW EfficientDynamics
Daha az emisyon. Daha fazla sürüş keyfi.

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

*BMW X3 xDrive20d yakıt tüketimi: Şehir içi: 6.1 lt/100 km, şehir dışı: 5.3 lt/100 km, ortalama: 5.6 lt/100 km. CO₂ emisyonu: 147 g/km.

HABERLER

- 07 Yeni BMW 6 Serisi Cabrio
- 09 Yeni Audi A6
- 10 Mercedes-Benz Actros
- 11 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 13 Euro NCAP çarpışma testleri
- 16 Car of The Year 2011
- 17 Chevrolet'nin 2011 yenilikleri
- 18 Ekim 2010 otomobil satışları

BİLGİLENDİRME

- 22 Karbondioksit emisyon değerleri

TANITIM

- 23 e-otodergi videolu test ölçümleri

TEKNİK

- 25 Mercedes-Benz Teknoloji Günleri

İLK SÜRÜŞ

- 30 Opel Astra Sports Tourer 2.0 CDTI
- 39 Renault Fluence 1.5 dCi EDC

ETKİNLİK

- 36 Subaru Impreza WRX STI Sedan

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 42 Nissan Juke 1.6 CVT 4x2
Platinum Leather
- 58 BMW 520d Sedan Exclusive
- 62 Dacia Duster 1.5 dCi 4x4 Laureate
- 67 Seat Leon 1.2 TSI 105 HP Style

VİDEOLU TEST

- 53 Peugeot RCZ 1.6 THP 200 HP

MAGAZİN

- 70 Mercedes-Benz Müzesi

YASAL UYARI

- 73 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 75 Formula 1 Abu Dabi GP'si
- 78 WRC İngiltere Rallisi
- 80 1. İstanbul Mahalli Rallisi
- 83 Antalya Otokros Yarışları

OFF-ROAD AKTİVİTESİ

- 88 Jeep Grand Cherokee ile Aladağlar

47

SÜRÜŞ İZLENİMİ

Hyundai Genesis
Coupe 2.0 TCI Otm.

e-otodergi

ARALIK 2010 - SAYI 30

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir, Nihat Karataş

Reklam

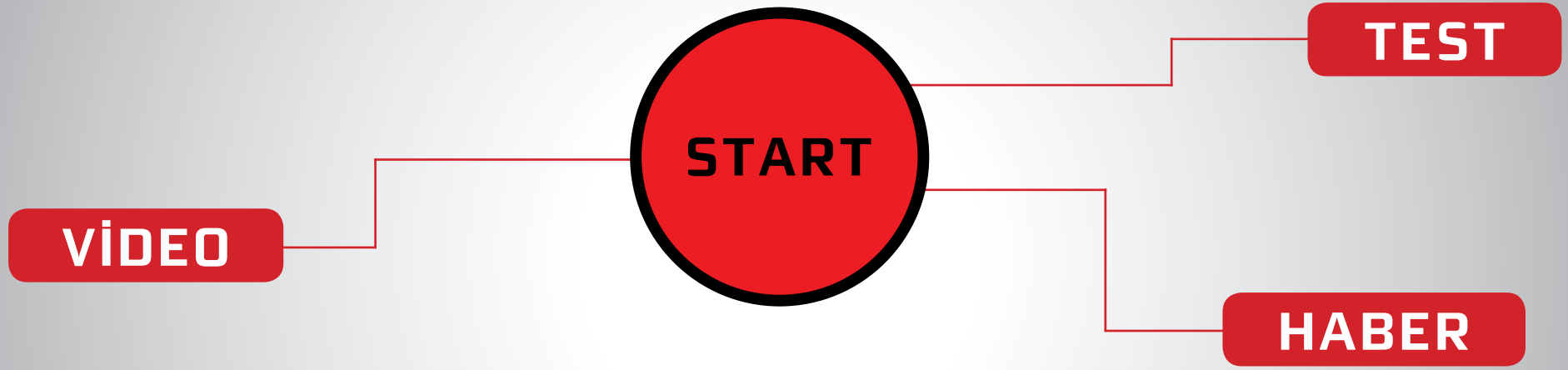
reklam@e-otodergi.com

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



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Test Yıllığı 1'i ilk altı ayda 69.542 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yılığı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı ilk altı ayda 69.542 kişi indirdi. Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında şimdiden bir rekora imza atan e-otodergi Test Yıllığı 1, Haziran 2011'e kadar yayında kalacak. e-otodergi.com web sitesinden ücretsiz olarak indirilen 683 pdf sayfalık bu özel sayıda, 36 markadan toplam 154 otomobilin testi yer alıyor.



Çelik Motor ile Kia Motors işbirliği devam ediyor

Çelik Motor ve Kia Motors arasında yapılan görüşmeler sonucunda, Kia distribütörlük anlaşmasının 5 yıl daha uzatılması kararı alındı. Buna göre Çelik Motor, 2016 yılına kadar Kia markasının Türkiye distribütörü olmaya devam edecek. Çelik Motor Genel Müdürü Bora Koçak, konuyla ilgili yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Kia markası, özellikle son yıllarda yakaladığı çıkışla sadece Kore'de değil, tüm dünyada otomotiv sektörüne yön veren markalardan biri haline geldi. Kia Motors ile uzun yıl-

lardır uyum içinde çalışıyoruz. Markanın gelişimi bizi sevindiriyor. Çelik Motor ile Kia Motors'un birlikteliği önümüzdeki yıllarda da her iki taraf için de sorunsuz ilerlemeye devam edecek". Dünya genelinde 42.000'den fazla çalışanı ve yıllık 14.6 milyar Amerikan Doları net gelire sahip olan, 8 ülkede 13 farklı üretim ve montaj fabrikasıyla yılda 1.5 milyondan fazla araç üretim kapasitesine sahip olan Kia Motors, 3500 bayi ağıyla 190 ülkede satış faaliyeti gerçekleştiriyor.



HAYLAZLIK ŞEHRE JUKE* OTURDU.

O şehrin haylazı. Kabına sığmayan enerjisiyle şehrin altını üstüne getiriyor. Nerede eğlence nerede serüven, hemen oraya yetişiyor. Yaptığı her şey ona yakışıyor. Hayattan keyif alanlar için tüm beklentilerini karşılayan sıradışı ve benzersiz bir otomobil. Kişiliği kadar tasarımıyla da çok farklı... Adeta kendi segmentini yarattı. Ona eşlik etmeye var mısınız? Öyleyse, haydi.

Yeni Nissan Juke. Şehrin haylazı.

*Türkçede "Juk" okunur.

Yeni BMW 6 Serisi Cabrio yüzünü gösterdi

Otomobil dünyasında cabrio modeller genelde ailenin en son tanıtılan üyeleridir. Fakat yeni BMW 6 Serisi Cabrio'da bu durumun tersi söz konusu oldu. Çünkü yeni nesil BMW 6 Serisi'nin ilk tanıtımı üstü açık modelle yapıldı. Los Angeles Otomobil Fuarı'nda tanıtılan yeni nesil BMW 6 Serisi Convertible, Paris Otomobil Fuarı'nda sergilenen Concept 6 Serisi Coupe'den alınan çizgilere sahip. 2+2 oturma düzenli araç; uzun motor kaputu, uzun dingil mesafesi ve kısa tampon-tekerlek mesafeleriyle klasikleşmiş dinamik tasarım öğelerine ev sahipliği yapıyor. Tavanın açılması için 19 saniye, kapanması için 25 saniye gerekir-

ken, bu işlemleri 40 km/s hıza kadar yapabilmek mümkün. Eski nesil 6 Serisi'ne göre; uzunluğu 74 mm (4894 mm), genişliği 39 mm (1894 mm), dingil mesafesi 75 mm artan (2855 mm) otomobilin yüksekliği ise 9 mm azalarak 1365 mm olmuş. 2011 BMW 6 Serisi'nde Black Panel teknolojili gösterge tablosu kullanılmış. Geleneksel analog formlu gösterge gibi görünen bu göstergeler aslında elektronik. BMW 6 Serisi'nde ilk etapta 640i ve 650i olmak üzere benzinli-çift turbolu iki seçenek sunulacak. Yeni BMW 6 Serisi Convertible'ın Avrupa'da satışına 2011'in ilkbahar aylarında başlanması planlanıyor.



**YENİ BİR SPOR OTOMOBİLİN
ÖNCE COUPE'Sİ TANITILIR. YENİ
BMW 6 SERİSİ'NDE İSE ÖNCE
CABRIO MODEL ORTAYA ÇIKTI.**



Peugeot 308 Envy satışa sunuldu

Kasım ayında 207 modelinde uygulanan Envy özel seri özellikleri Aralık ayıyla birlikte 308 modeliyle de sunuldu. Peugeot'nun yeni özel seri modeli 308 Envy, hem yüksek donanım seviyesiyle konforu artırıyor, hem de benzersiz bir güvenlik seviyesi sunuyor. Peugeot 308 Envy zengin donanımıyla daha fazla konfor vaat ediyor.



Peugeot 308 Envy'de biri benzinli ve diğeri dizel olmak üzere iki farklı motor seçeneği bulunuyor. 1.6 VTI 120 HP benzinli motora otomatik şanzıman eşlik ederken, 1.6 HDi 112 HP dizel motor ise 6 ileri robotize şanzımanla satılıyor. 308 Envy 1.6 VTI Otomatik'in fiyatı 38.300 TL, 1.6 HDi Auto6R'nin fiyatı ise 43.900 TL.

Hyundai ix35'e 1.6 benzinli motor geldi

Hyundai ix35, 2.0 litre dizel motordan sonra 1.6 litre direkt enjeksiyonlu benzinli motor seçeneğine kavuştu. Avrupa ile eşzamanlı olarak satışa sunulan ix35 1.6 GDI 4x2'de yoğun talep nedeniyle tedarik problemi yaşanmaz ve araç planlanan adetlerde Türkiye'ye ithal edilirse 2011 yılında en az 3000 adetlik ix35'in satılması hedefleniyor. Hyundai ix35 1.6 GDI'nin motoru 6300 d/d'de 135 HP maksimum güç ve 4850 d/d'de 165 Nm maksimum tork üretiyor. Avrupa'da ilk kez ix35 ile birlikte sunulan bu 1591 cc hacmindeki yeni motor, 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. 100 km'de 6.8 litre ortalama tüketime ve 158 gram/km karbondioksit salınımına (D harfiyle sınıflandırılıyor) sahip olan motor, ix35'i 11.1 saniyede 0'dan 100 km/s hıza çıkarıyor ve araca 178 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. ix35'in fiyatı Style donanımında 51.000 TL'den başlıyor. Style Plus paketi ise 57.000 TL'ye satılıyor.



www.**e-otodergi**.com

**İLK ÖZEL SAYIMIZ
YAYINDA!**

36
marka

154
model

683
sayfa

TEST YILLIĞI 1

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz

Yeni Audi A6 hazır

Trapez formlu radyatör ızgarası, LED'li farları ve ince bir kat izi halinde olan omuz çizgisiyle bilindik Audi tasarım öğelerini barındıran yeni Audi A6'nın önden görünümü, açık söylemek gerekirse Audi ürün gamının albenisinden biraz yoksunmuş gibi geliyor. Uzunluğu 4.92 metre, genişliği 1.87 metre, yüksekliği 1.46 metre, dingil mesafesi 2.91 metre olan 2011 Audi A6'nın bagaj hacmiyse 530 litre. Audi A6'da ilk etapta ikisi benzinli ve üçü turbodizel olmak üzere 5 motor seçeneği sunulacak. Ayrıca 245 HP'lik bir hibrid versiyon da ürün gamında yer alacak. Turbodizel ailesi 2.0 TDI (güç 177 HP, tork 380 Nm), düşük güçlü 3.0 TDI (güç 205 HP, tork 400 Nm) ve yüksek güçlü 3.0 TDI (güç 245 HP, tork 500 Nm) seçeneklerden meydana gelirken; benzinli motor ailesi 2.8 FSI (güç 204 HP, tork 280 Nm) ve 3.0 TFSI (güç 300 HP, tork 440 Nm) seçeneklerden oluşuyor. Audi'nin Q5'ten sonra ikinci hibrid modeli olan A6 Hybrid'de ise 211 HP'lik 2.0 TFSI benzinli motor ile 41 HP güç ve 211 Nm tork üreten bir elektrik motoruna yer verilmiş. 0-100 km/s hızlanmasını 8.3 saniyede tamamlayan Audi A6 Hybrid maksimum 238 km/s'ye erişebiliyor. 100 km'deki ortalama yakıt tüketimiye 6.2 lt/100 km.



**YENİ A6,
İLK OLARAK
AVRUPA'DA
2011'İN İLK
AYLARINDA
38.500
EURO
FİYATLA
ÇIKACAK.**



Yerli üretim Mercedes-Benz Actros banttan indi

İlk yerli üretim Actros, Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası'nda banttan indi. Nisan 2010'da Türkiye'de üretimine başlanacağı haberini verdiğimiz Mercedes-Benz Actros, bugün Aksaray'da düzenlenen basın toplantısıyla beraber üretim bandından indi. Actros'un yerli üretim olmasıyla Mercedes-Benz Türk Aksaray Fabrikası'nda üretilen model sayısı Atego, Axor ve Unimog'un ardından dörde yükseldi. Mercedes-Benz Türk Aksaray Kamyon Fabrikası'nda üretilen Actros modelleri; Actros 1841 / 44 LS alçak şasi, standart kabin, Actros 1844 / 48 LS standart ve mega kabin, Actros 1851 / 58 / 60 LS mega kabin çekicilerden ve Actros 3341 / 60 (8x4) ağır inşaat kamyonundan oluşuyor. Actros; 11.95 litrelik, V6 silindirli 320 HP, 360 HP, 408 HP, 435 HP, 476 HP ile 15.93 litrelik V8 silindirli 510 HP ve 551 HP'lik motor seçeneklerine sahip. Henüz fiyatı açıklanmayan yerli Mercedes-Benz Actros'un satışına 2011'in Ocak ayında başlanacak.



Yeni Opel Combo'yu Tofaş üretecek

Fiat Grubu ve Adam Opel GmbH arasında imzalanan antlaşmaya göre Fiat, 2011 yılı Aralık ayından itibaren Opel için hafif ticari araç üretimi yapacak. Fiat grubu tarafından üretilen model, 2011 yılının son çeyreğinde Opel Combo'nun yerini alacak. Fiat Doblo ile aynı platformda üretilen yeni araç, Tofaş'ın Doblo ürettiği Bursa fabrikasının bantlarından çıkacak. Yeni Combo,

2012 Ocak ayından itibaren Avrupa ve Kuzey Amerika dışındaki diğer pazarlarda Opel ve Vauxhall bayileri tarafından satılacak. Combo adı muhafaza edilerek gerçekleştirilecek üretim, hafif ticari araçları kapsayan çeşitli modelleri içerecek. Proje sonuna kadar 250.000 adetlik üretim yapılacaktır. Tofaş'ın 1 milyon adetlik üretim planı 1.3 milyon adede çıkacaktır.

Nissan Juke polis aracı mesaiye başladı

Türkiye'de geçen ay satışa sunulan Nissan Juke, Beyoğlu İlçe Emniyet Müdürlüğü'ne bağlı polis aracı filosuna katıldı. Teslim töreni sırasında bir konuşma yapan Nissan Otomotiv A.Ş. Genel Müdür Yardımcısı İlkin Sancaktaroğlu şunları söyledi: "Nissan Otomotiv A.Ş. tarafından Emniyet Müdürlüğü'ne tahsis edilen dört adet araç performansı, şehir kullanımına uygun boyutları ve yerden yüksek yapısıyla tüm zorlukların üstesinden gelerek, her koşulda Emniyet Teşkilatı'na destek verecektir". Araçlar Taksim Meydanı'nda düzenlenen bir törenle İstanbul İl Emniyet Müdür Yardımcısı Gökhan Özsvaşı, Beyoğlu İlçe Emniyet Müdürü Osman Yıldırım ve Beyoğlu İlçe Emniyet Müdür Yardımcısı Nazım Dorak tarafından teslim alındı.



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çok okunan otomo-bil dergisi (Her ay artmakla birlikte, şimdilik 38.000'in üzerinde okuyucu)
- Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım ve iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konu-şulan otomobil dergisi (Forumları ince-

lemeniz yeterli)

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

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

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

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM



Euro NCAP ilk kez Çin markası test etti

Euro NCAP, 24 Kasım 2010 tarihinde 14 yeni çarpışma testi sonucunu açıkladı. Bunlardan en ilgi çekeni ise Landwind CV9'du. Bu otomobil, Euro NCAP tarafından test edilen ilk Çin üretimi otomobil olarak tarihe geçti ve sadece 2 yıldız alabildi. 14 aracın 10'u 5 yıldız, 3'ü 4 yıldız, biri ise 2 yıldızla testten ayrıldı.

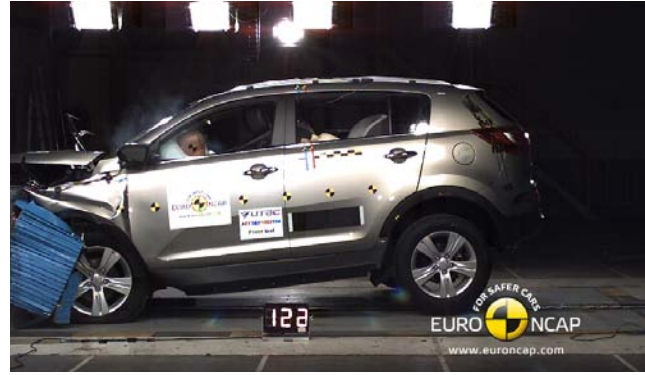
14 OTOMOBİLİN ÇARPIŞMA TESTİ VİDEOLARINI, PDF DOSYANIN BOYUTUNU ÇOK ARTTIRMAMASI İÇİN BU KEZ WEB SİTEMİZE YÜKLEDİK. VİDEOSUNU İZLEMELİK İSTEDİĞİNİZ OTOMOBİLİN FOTOĞRAFINA TIKLAYIP SİTEMİZE BAĞLANABİLİRSİNİZ.

	Audi A1	Ford C-Max	Ford Grand C-Max
Yetişkin koruma	32 puan (yüzde 90)	33 puan (yüzde 92)	35 puan (yüzde 96)
Çocuk koruma	39 puan (yüzde 79)	41 puan (yüzde 83)	40 puan (yüzde 81)
Yaya koruma	18 puan (yüzde 49)	18 puan (yüzde 50)	18 puan (yüzde 50)
Güvenlik desteği	6 puan (yüzde 86)	5 puan (yüzde 71)	5 puan (yüzde 71)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★



..... Jaguar XF Kia Sportage Kia Venga

Yetişkin koruma.....	28 puan (yüzde 78)	33 puan (yüzde 93)	32 puan (yüzde 89)
Çocuk koruma	32 puan (yüzde 65)	42 puan (yüzde 86)	42 puan (yüzde 85)
Yaya koruma	16 puan (yüzde 43)	18 puan (yüzde 49)	23 puan (yüzde 64)
Güvenlik desteği.....	5 puan (yüzde 71)	6 puan (yüzde 86)	5 puan (yüzde 71)



..... Landwind CV9 MINI Countryman Nissan Micra

Yetişkin koruma.....	12 puan (yüzde 34)	30 puan (yüzde 84)	30 puan (yüzde 84)
Çocuk koruma	22 puan (yüzde 45)	41 puan (yüzde 83)	39 puan (yüzde 79)
Yaya koruma	11 puan (yüzde 31)	23 puan (yüzde 63)	21 puan (yüzde 58)
Güvenlik desteği.....	2 puan (yüzde 29)	5 puan (yüzde 71)	4 puan (yüzde 57)



.....Opel Meriva.....Seat Alhambra.....Volkswagen Amarok

Yetişkin koruma.....	32 puan (yüzde 89).....	34 puan (yüzde 96).....	31 puan (yüzde 86)
Çocuk koruma	38 puan (yüzde 77)	39 puan (yüzde 80)	32 puan (yüzde 64)
Yaya koruma	20 puan (yüzde 55)	16 puan (yüzde 46)	17 puan (yüzde 47)
Güvenlik desteği.....	6 puan (yüzde 86)	5 puan (yüzde 71)	4 puan (yüzde 57)



.....Volkswagen Passat.....Volkswagen Sharan

Yetişkin koruma.....	33 puan (yüzde 91).....	34 puan (yüzde 96)
Çocuk koruma	38 puan (yüzde 77)	39 puan (yüzde 80)
Yaya koruma	19 puan (yüzde 54)	16 puan (yüzde 46)
Güvenlik desteği.....	5 puan (yüzde 71)	5 puan (yüzde 71)



**ÇARPIŞMA TESTİ
VİDEOLARINI İZLEMELİK
İÇİN, FOTOĞRAFLARIN
ÜSTÜNE TIKLAYIP
WEB SİTEMİZE
BAĞLANABİLİRSİNİZ.**

Yılın Otomobili Nissan Leaf oldu

Car of The Year jürisinin oylaması sonucunda yüzde 100 elektrikli otomobil Nissan Leaf, 2011 Car of The Year (Yılın Otomobili) seçildi.

Avrupa'nın en prestijli ödülllerinden biri olan Car of The Year (Yılın Otomobili) için belirlenen 7 finalist 3 Kasım 2010'da açıklanmıştı. Bunlar Alfa Giulietta, Citroen C3/DS3, Dacia Duster, Ford C-Max/Grand C-Max, Nissan Leaf, Opel Meriva ve Volvo S60/V60 idi. 29 Kasım 2010'da yapılan açıklamada ise, 2011 Yılın Otomobili belli oldu: Nissan Leaf. 23 ülke-

den toplam 59 jüri üyesi 41 aday otomobili değerlendirdi ve yüzde 100 elektrikli Nissan Leaf yılın otomobili seçildi. Bu sayede, ilk kez bir elektrikli otomobil yılın otomobili seçilmiş oldu. Nissan Leaf oylamada 257 puan topladı. İkinciliği 248 puan alan Alfa Giulietta kazandı. Üçüncü sırada ise 244 puan toplayan Opel/Vauxhall Meriva yer aldı.



“Car of The Year” Yıl Birincileri

Tarih	Yılın Otomobili	Tarih	Yılın Otomobili
2011	Nissan Leaf	1987	Opel Omega
2010	Volkswagen Polo	1986	Ford Scorpio
2009	Opel/Vauxhall Insignia	1985	Opel Kadett
2008	Fiat 500	1984	Fiat Uno
2007	Ford S-Max	1983	Audi 100
2006	Renault Clio	1982	Renault 9
2005	Toyota Prius	1981	Ford Escort
2004	Fiat Panda	1980	Lancia Delta
2003	Renault Megane	1979	Simca-Chrysler Horizon
2002	Peugeot 307	1978	Porsche 928
2001	Alfa Romeo 147	1977	Rover 3500
2000	Toyota Yaris	1976	Simca 1307-1308
1999	Ford Focus	1975	Citroen CX
1998	Alfa Romeo 156	1974	Mercedes-Benz 450S
1997	Renault Megane Scenic	1973	Audi 80
1996	Fiat Bravo/Brava	1972	Fiat 127
1995	Fiat Punto	1971	Citroen GS
1994	Ford Mondeo	1970	Fiat 128
1993	Nissan Micra	1969	Peugeot 504
1992	Volkswagen Golf	1968	NSU Ro 80
1991	Renault Clio	1967	Fiat 124
1990	Citroen XM	1966	Renault 16
1989	Fiat Tipo	1965	Austin 1800
1988	Peugeot 405	1964	Rover 200

NISSAN LEAF, “2011 YILININ OTOMOBİLİ” UNVANINI 257 PUANLA ALDI. 248 PUANLI ALFA GIULIETTA İKİNCİ, 244 PUANLI OPEL MERIVA ÜÇÜNCÜ OLDULAR.

Chevrolet Ağustos 2011'i bekliyor

Chevrolet Türkiye Genel Müdürü Murat Aydın, 1 Ağustos 2011'in kendileri için çok önemli bir tarih olacağını, bu tarihte altı yeni Chevrolet modelini pazara sunacaklarını açıkladı.

Chevrolet Türkiye Genel Müdürü Murat Aydın, 2010 yılını değerlendirdi ve Chevrolet'nin 2011 plan ve hedeflerini açıkladı. Aydın, 2009 yılı biterken Türkiye'de 2010 yılı için iyimser düşünen tek marka olduklarını ve 2010 yılında 700.000 adetlere dayanan pazarda haklı çıktıklarını hatırlattı. Aydın, 2010 yılında 12.500 adet otomobil satmayı hedeflediklerini, ancak tahminlerinden daha iyi seyreden pazar sayesinde yılı 17-18.000 adetlerde kapatacaklarını ifade etti. Chevrolet, 2009 yılında Türkiye'de 10.408 adet araç satmıştı. Aydın, 1 Ağustos 2011'in Chevrolet Türkiye için çok önemli bir tarih olacağını altını çizdi. Bunun nedeni ise, o tarihte Chevrolet'nin altı yeni modeli pazara sunacak olması. Bunlar: Yeni Aveo Hatchback, yeni Aveo Sedan, Cruze Hatchback, Orlando, Camaro Coupe ve Camaro Cabrio.

Murat Aydın, B segmentinde yer alan Aveo'da 75 HP ve 95 HP'lik dizel motor seçeneklerinin bulunacağını, bunun da satış adetleri bakımından son derece önemli olduğunu belirtti. Öte yandan Cruze, 1 Ağustos 2011'de hatchback kar-

deşe kavuşacak. Yine aynı tarihte Chevrolet Orlando, Camaro Coupe ve Camaro Cabrio modelleri de satışa sunulacak. Makyajlanan Captiva, yaşadığı görsel yenilemenin yanı sıra 2.2 litrelik yeni bir motora kavuştu ve Avrupa'da 2011 yılının Nisan ayında satışa sunulacak. Ancak Murat Aydın, yaptığı açıklamada, hem Chevrolet Türkiye teşkilatının son yıllardaki satış başarısı hem de Pazarlama Müdürü Yeşim Gökpınar'ın dış ilişkilerdeki başarılı çalışmaları sonucunda, makyajlı Captiva'nın yine 2.0 litrelik motorla ithal edileceğini açıkladı. Otomobilin satışa sunulması ise Ocak 2012'de gerçekleşecek.

Chevrolet Türkiye Genel Müdürü Murat Aydın, yaptığı konuşmada İstanbul Autoshow 2010'un ilgi gören modellerinden biri olan Chevrolet Corvette hakkında da bilgi verdi. Bu özel modeli de satışa sunacaklarını belirten Aydın, ancak bunun için Corvette'in kasa değiştirmesini bekleyeceklerini ifade etti. Kısacası, Corvette meraklılarının bu aracı Chevrolet Türkiye bayilerinde görmek için 2013 yılını beklemeleri gerekecek.



CAMARO COUPE (ÜSTTE) VE CRUZE HATCHBACK (ALTTA) AĞUSTOS 2011'DE SATIŞA SUNULACAK. CORVETTE İSE 2013'Ü BEKLEYECEK.



Satışlar Ekim'de gaza bastı

Ekim 2010'da 14.676 adedi yerli, 33.183 adedi ise ithal olmak üzere toplam 47.859 adetlik satışa ulaşıldı. İthal otomobil satışlarındaki artış oranı, yerli otomobillere göre daha fazla oldu.

Yazı: İsa Demir

Bu yıl Ekim ayındaki otomobil satışları geçen yılın aynı ayının dört katı oldu! Ancak bu durum biraz yanıltıcı. Çünkü geçen yıl Eylül ayında ÖTV indirimi bittiği için, Ekim ayında satışlar dibe vurmuştu. Yani bu yıl Ekim ayındaki satışlar iyi, fakat geçen yılki satışlar çok düşük olduğu için böyle bir fark ortaya çıkıyor.

Ekim ayında 14.676 adet yerli otomobil satıldı. Yerli markalar arasında satışları tekrar artışa geçen Renault açık ara önde gitmeye devam ediyor. Renault, 6991 adet satışla Ekim ayında da birinciliğini devam ettirdi. Satışlarını biraz daha arttıran Fiat, 3402 adetlik satışla ikinciliğini sürdürdü. 2712 adetlik satışla Hyundai üçüncü olabildi.

İthal pazarda Ekim ayında satışlar artarak 33.183 adede ulaştı. Mayıs ayından beri satışları iyi giden Ford, Fiesta'nın başarılı grafiğiyle Ekim'de satışlarını biraz daha arttırarak 5423 adetle birinci olmayı sürdürdü. Corsa ve Astra HB modelleriyle satışlarını yükselten Opel ikinci geldi. VW'de ise üçüncü sırada yer aldı. Chevrolet'nin yükselişi ise dikkat çekici. Cruze ve Captiva modellerinin

desteğiyle Chevrolet her geçen ay daha iyi bir grafik yakalıyor.

Model bazında baktığımız zaman 2936 adet satışla Renault Symbol'ün en fazla satan model olduğunu görüyoruz. 2207 adet satışla Hyundai Accent Era ikinci olurken, Ford Fiesta 2172 adet satarak üçüncü oldu (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

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

Ocak	13.173	12.594
Şubat.....	14.492	20.651
Mart	40.622	33.958
Nisan.....	36.202	36.549
Mayıs.....	44.188	40.467
Haziran.....	41.019	42.086
Temmuz.....	16.637	41.399
Ağustos.....	22.537	42.222
Eylül	52.162	42.477
Ekim	13.828	47.859
Kasım	-	-
Aralık.....	-	-
Toplam	294.860	360.262

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1 Ford	5423	38.884
2 Opel.....	3872	25.754
3 Volkswagen.....	3056	30.099
4 Toyota	2318	19.982
5 Chevrolet	1805	12.721
6 Peugeot	1589	14.015
7 Fiat	1505	6498
8 Hyundai.....	1292	13.570
9 Nissan.....	1274	7126
10 ... Mercedes-Benz	1252	8467
11 ... Kia.....	1198	6557
12 ... Citroen	1149	8446
13 ... Dacia	1038	8936
14 ... BMW	955	6462
15 ... Audi	750	7368
16 ... Skoda	731	4503
17 ... Seat.....	625	3712
18 ... Honda	505	4023
19 ... Renault.....	478	4019
20 ... Geely	258	1424
21 ... Chery	242	1786
22 ... Mitsubishi.....	233	1487
23 ... Volvo	220	2217
24 ... Land Rover	207	1623
25 ... Suzuki.....	179	1339
26 ... Mazda.....	164	1735
27 ... Proton	146	862
28 ... Subaru.....	115	838
29 ... Alfa Romeo.....	109	354
30 ... Tata	102	559

Sıra Marka	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
31 ... MINI.....	91	330
32 ... Daihatsu	77	456
33 ... SsangYong	66	757
34 ... Porsche.....	37	300
35 ... Jeep	36	461
36 ... Lancia	24	263
37 ... Jaguar	14	171
38 ... Lada.....	14	91
39 ... Dodge	11	69
40 ... Chrysler	8	144
41 ... Smart	3	30
42 ... Bentley.....	2	10
43 ... Maserati	1	19
44 ... IKCO	0	112
45 ... Ferrari	0	14
46 ... Lamborghini	0	3
47 ... Saab.....	0	2
Toplam	33.183	248.665

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1 Renault.....	6991	50.050
2 Fiat	3402	24.943
3 Hyundai.....	2712	23.393
4 Toyota	946	5822
5 Honda	625	7389
Toplam	14.676	111.597



Spark'tan liderlik ışığı

Chevrolet son zamanlarda B, C ve SUV segmentlerindeki temsilcileriyle dikkat çekiyor. B segmentinde Spark modeli yeni ve modern tasarımıyla insanların beğenisini kazandı ve liderlik koltuğuna oturdu. Otomobillerinde dizel motor kullanmayan Chevrolet (Captiva hariç), buna rağmen ciddi bir başarı yakalıyor. Peugeot 107 ve kardeşi Citroen C1 dışındaki diğer iki model de Uzakdoğu'dan geliyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1	Chevrolet Spark	58	373
2	Peugeot 107	39	300
3	Suzuki Alto	37	213
4	Hyundai i10	30	434
5	Citroen C1	18	116

Symbol liderliğin sembolü mü oluyor?

B segmentinde liderlik savaşı her zaman Hyundai Accent Era ve Renault Symbol arasında yaşanıyor. Ancak son aylarda Symbol modeli arayı açmaya başladı. Zaten Hyundai'nin sadece Accent Era modelinde değil, tüm satışlarında genel anlamda bir düşüş söz konusu. Ford Fiesta'nın yükselişi de dikkat çekici. Mevcut modellerle bile ithal pazarda lider olan Ford, yeni Focus geldiğinde çitayı daha yukarılara taşıyabilir.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1	Renault Symbol	2936	20.649
2	Hyundai Accent Era	2207	20.997
3	Ford Fiesta	2172	15.247
4	Fiat Albea	1536	10.840
5	Opel Corsa	1260	8594
6	Fiat Punto Evo	1254	5426
7	Hyundai Getz	862	8969
8	Renault Clio HB	659	4104
9	Volkswagen Polo	505	5375
10	Peugeot 206+	487	3239



Fluence liderliğini sürdürdü

Renault Fluence, en son yenilenen model olmanın avantajlarını sonuna kadar kullanıyor. Makyajlı hali bile satışlara olumlu etki sağlayan Toyota Corolla modelinin dışında diğer modeller eski tasarıma sahip. Yeni versiyonları 2011 yılında satılacak olan Ford Focus ve Volkswagen Jetta geldikten sonra sıralama değişebilir. Motoru güçlenen Chevrolet Cruze da atak yapabilir.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1	Renault Fluence	2139	17.552
2	Toyota Corolla	1791	15.054
3	Opel Astra HB	1456	10.184
4	Fiat Linea	1441	11.491
5	Ford Focus HB	1397	6676
6	Ford Focus Sedan	1311	12.899
7	Volkswagen Jetta	1299	7149
8	Renault Megane HB	952	5705
9	Opel Astra Sedan	831	3855
10	Chevrolet Cruze	650	5329



Meydan C Sınıfı'na kaldı

Volkswagen Passat tamamen yenilendi ancak Ekim ayında satışa sunulmamıştı. Bu boşlukta Mercedes-Benz C Sınıfı'nın satışları artış gösterdi. Özellikle dizel versiyonunun fiyatı kısmen aşağı çekilen BMW 3 Serisi ikinci olurken, Citroen C5 modeli üçüncülüğe yerleşti. Bir otomobilde tasarım çok önemli rol oynuyor. Önceki versiyonu pek tutulmayan C5, yenilendiğinden bu yana daha başarılı satış adetlerine ulaşıyor.

Sıralama değişmedi

Ekim ayında E segmentinin ilk 5'i değişmedi. Bu veri, bir bakıma artık taşların yerine oturmaya başladığını gösterebilir. BMW 5 Serisi hızını almış görünüyor. Bu aşamadan sonra sahada müşteri ziyaretleri, uygun ödeme koşulları ve reklam, modellerin satışlarında etkili olacaktır. BMW 5 Serisi sportif yönüyle ön plana çıkarken, Mercedes-Benz E Sınıfı daha ağırbaşlı bir hava yansıtıyor.



Yenilendi ve öne geçti

Başlık BMW 7 Serisi için geçerli. 5 Serisi'nde olduğu gibi 7 Serisi de yenilendikten sonra tasarım olarak daha sportif çizgilere sahip oldu. Zaten bir patronun istediği tüm özellikleri taşıyan 7 Serisi, tasarımla da ön plana çıkınca başarı kaçınılmaz oldu. Şu anda ağırlıklı olarak özel sektörde tercih edilen BMW 7 Serisi, yakın zamanda kamuda da tercih edilmeye başlanabilir.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	757	4849
2	BMW 3 Serisi	387	3069
3	Citroen C5	310	2071
4	Opel Insignia	229	2695
5	Toyota Avensis	190	1552
6	Volkswagen Passat	181	8122
7	Audi A4	172	1722
8	Volvo S40	136	1134
9	Ford Mondeo	92	1340
10	Skoda Superb	90	712

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1	BMW 5 Serisi	377	1817
2	Mercedes-Benz E Sınıfı	277	1661
3	Audi A6	143	1516
4	Volvo S80	15	313
5	Jaguar XF	10	143

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1	BMW 7 Serisi	17	132
2	Mercedes-Benz S Sınıfı	10	164
3	Porsche Panamera	5	56
4	Audi A8	5	17
5	Jaguar XJ	4	21

Sportage atak yaptı, ama lider hala Qashqai

Son aylarda SUV segmentindeki rekabet iyice kızıştı. Nissan Qashqai'ye çok ciddi bir rakip çıktı: Kia Sportage. Benzinli versiyonunun fiyatının uygun olan ve tasarım olarak da beğeni kazanan Kia Sportage, Sorento'nun yerini almışa benziyor. Bir önceki Sportage, güncel model kadar dikkat çekmezken, güncel Sorento ise eski versiyonu aratır oldu. Öte yandan Qashqai bu segmentte liderliğini sürdürüyor.



İlk üç Land Rover markasının

Land Rover, lüks SUV segmentine damgasını vurmuş görünüyor. BMW ve Mercedes-Benz'in gerilere düştüğü bu dönemde Discovery modeli Ekim ayının galibi oldu. Range Rover ikinci ve Range Rover Sport üçüncü olurken, yenilendikten sonra satışları artmaya başlayan Volkswagen Touareg dördüncü sırayı almayı başardı. Motor ve yürüyen aksamdan daha çok tasarımın önemini ortaya çıkaran bir diğer model de Touareg.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1	Nissan Qashqai	874	5036
2	Chevrolet Captiva	564	3630
3	Kia Sportage	389	500
4	Volkswagen Tiguan	264	2223
5	Dacia Duster	231	1679
6	Ford Kuga	175	559
7	Honda CR-V	141	1255
8	Hyundai ix35	116	836
9	Nissan Qashqai+2	102	264
10	Subaru Forester	79	486

Lüks SUV'lerden en çok satan 5 otomobil

	Ekim 2010	Ocak Ekim 2010
1 Land Rover Discovery.....	39	231
2 Range Rover	38.....	194
3 Range Rover Sport	36.....	444
4 Volkswagen Touareg.....	26.....	161
5 Porsche Cayenne	25.....	191

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

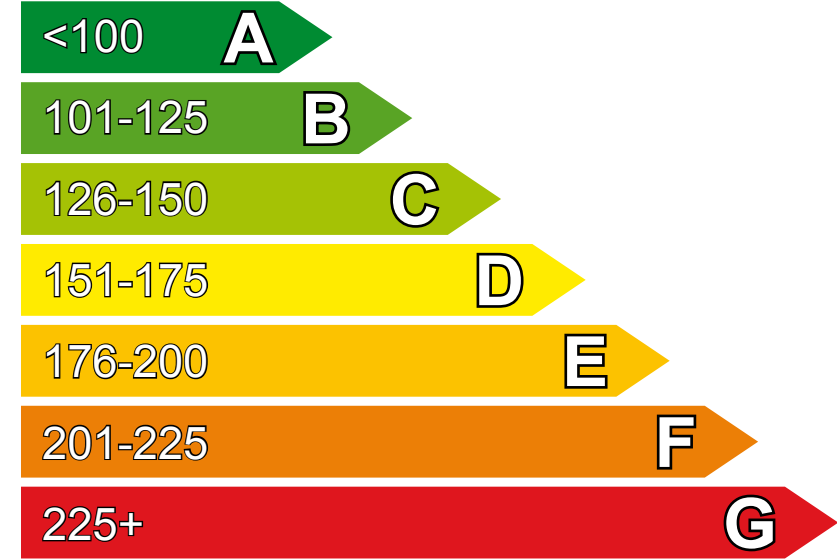
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



Yine e-otodergi, yine bir ilk!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 29 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi 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 45.000'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.**



BAŞARIYA GİDEN YOL: YENİLİK

Otomobilin tarihi ile yaşıt olarak kabul edilen Mercedes-Benz'in teknoloji geliştirme süreçlerini yakından tanıma fırsatı bulduk.

Yazı: Tarık Akagün/Stuttgart-Almanya
Fotoğraflar: Daimler Medya

İnsanların en iyiye ulaşma arzusu hiçbir zaman bitmedi ve bitmeyecek. İnsan, tarih boyunca daha iyiye ulaşabilmek için hep çalıştı ve yenilikler, icatlar peşinde koştu. Otomobilde de durum farklı değil. Bundan 125 yıl önce ilk otomobili üreten Carl Benz “en iyisi

veya hiçbiri” Gottlieb Daimler ise “yeniliğe olan tutku asla bitmez” düşüncesiyle yenilikçi ve en iyi otomobilleri üretmeyi kendilerine hedef olarak seçmişlerdi. Bunun sonucunda 125 yıllık marka geçmişi boyunca 80.000 adetten fazla patent alındı. Sadece 2009 yılında alı-



nan patentlerin sayısı ise 2000'in üzerinde.

Biz de 3-4 Kasım 2010 tarihleri arasında Mercedes-Benz'in gelişmiş teknolojiye sahip araç simülasyon merkezini, ve müşteri araştırma merkezini ziyaret

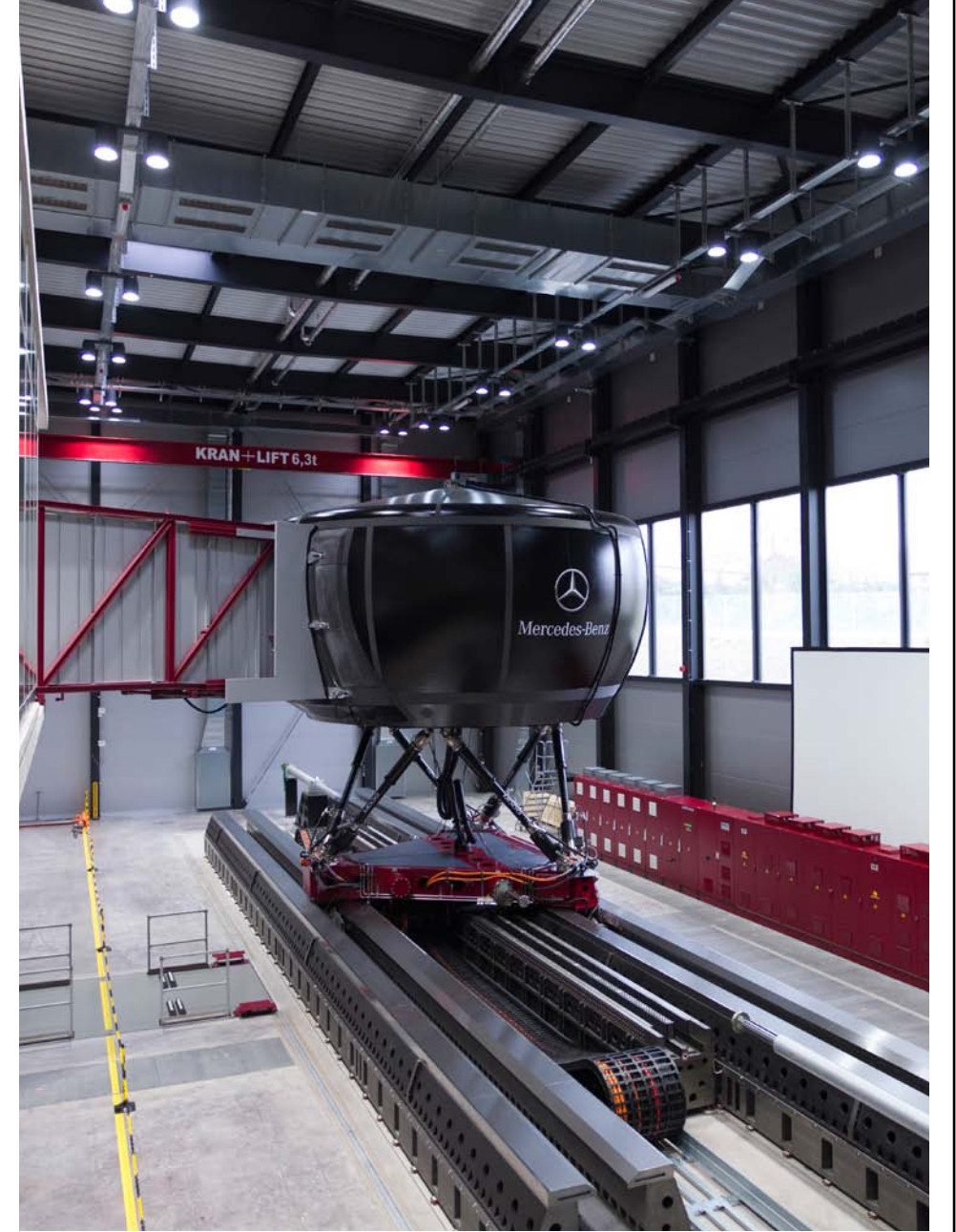
etmemizin yanı sıra; F 800 Style araştırma otomobiline binerek bu aracı yakından tanıma, Distronic Plus Sıkışık Trafik Araç Takip Sistemi (Distronic Plus Traffic Jam Vehicle Follow Assist) teknolojisi ile Plug-in Hybrid teknolojilerini deneme fırsatı bulduk.

Mercedes-Benz Sürüş Simülasyon Merkezi

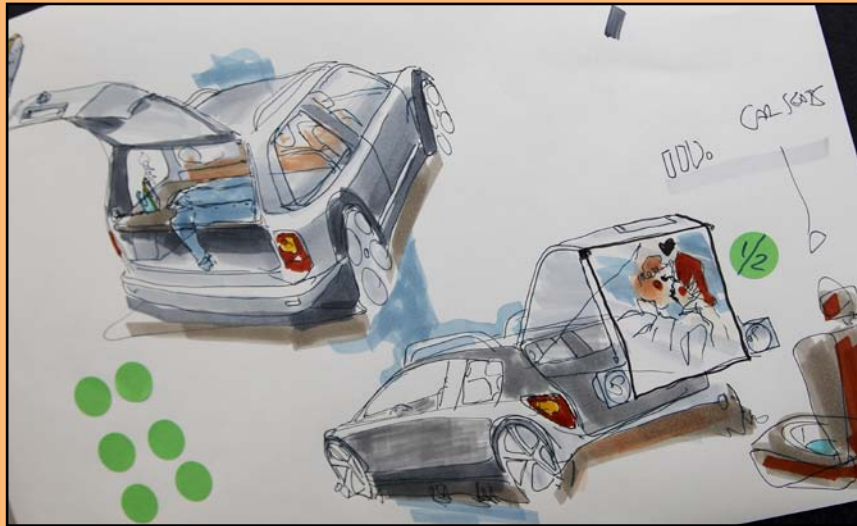
Dijital prototipler

25 yıldan beri sürüş simülasyonu kullanan Mercedes-Benz, Sindelfingen'deki merkezinde dünyanın en gelişmiş simülasyonlarını barındırıyor. Bu sayede prototipler üretilmeden önceki süreçte zamandan tasarruf sağlanabiliyor. Örneğin bozuk yol, kaygan zemin, gece-gündüz gibi değişkenleri simülasyon ortamında yaratmak ve otomobilin sürüş destek sistemlerinin vereceği tepkileri ölçmek işlerin hızlanmasının yanı sıra, maddi anlamda da kolaylık sağlıyor. Bu merkezdeki en gelişmiş simülasyon 7.5 metre çapında kubbeye sahip ve hareket edebiliyor. Ray üzerinde doğrusal hareket eden üçgen bir kaideye bağlanmış 6 adet hidrolik teleskopik pistonla yukarı-aşağı ve sağa-sola yatıp, otomobillerin sürüş özelliklerini taklit eden bu simülasyonun içinde 8 adet projeksiyonla 360 derecelik görüş sağlanıyor. Ben de bu simü-

latörü deneme şansını buldum. Simülasyon kontrol odasından uzatılan bir tünel vasıtasıyla geçiliyor. Kontrol odasında otomobille ilgili direksiyon açısı, motor devri, yanal ivme, hız gibi bir çok verinin takibi yapılıyor. Simülasyon içindeki araç C Sınıfı olmasına rağmen, bilgisayardan ilk olarak yeni CLS'nin prototip versiyonunun, sonraysa seri üretim versiyonunun özellikleri yüklendi. Bu şekilde çeşitli slalom ve şerit değiştirme manevraları yaparak sistemin ne kadar iyi işlediğini gördüm. Simülasyonun verdiği yol sesi, motor sesi ve direksiyon tepkileri yüzde yüz diyebileceğim kadar gerçekçi. Görüntü de 360 derece ve adeta akıyor olmasından dolayı aynalara, sağa-sola baktığında araç gerçekten gidiyormuş hissini veriyor. Bu merkez için bu yıl dahil olmak üzere 2012'ye kadar yapılacak yatırım 160 milyon euro olarak açıklanıyor.



Mercedes-Benz Müşteri Araştırma Merkezi



Fikir fabrikası

Yaratıcılığın sınırlarını zorlamak ve bunun için müşterilerle temasa geçmek, müşteri ihtiyaçlarını araştırmak Müşteri Araştırma Merkezi'nin görevleri arasında. Yılda 60-80 defa düzenlenen atölye çalışmalarına 1500 civarında müşteri katılıyor. Psikoloji odaklı bütünsel bir yaklaşımın benimsendiği bu merkezde, müşterilere doğru sorular sorularak, mümkün olabilecek cevaplar, çözümler ele alınıyor. Basın mensupları olarak biz de 2020'de konfor temalı bir atölye çalışmasına katıldık ve müşteri odaklı yeniliklerin nasıl ortaya çıktığını hakkında bir fikir sahibi olduk. Yukarıda bahsettiğim doğru soru bizim için "2020'de hangi fikir-özellik eşsiz bir konfor yaşatacak?" idi. Bu kapsamda yan yana dizilmiş panolara asılı kağıtlara her katılımcı kendi fikrini yazdı. Daha sonra yazılan fikirlerin yazıldığı kağıtlar kesildi ve fikirler; iç mekan, teknoloji gibi konularda ayrıştırıldı. Sonraki aşamadaysa katılımcılar seçtikleri konular arasından beğendikleri üç fikri Mercedes-Benz'de stajyer tasarımcılara çizdirdi. Burada fikirlerin gerçek hayata geçmesi için uygulanabilir olması ve marka kimliğine uygun olması gibi kriterler öne çıkıyor. Benim dahil olduğum grubun tuvalet özellikli koltuk fikri en çok beğenilen fikir olsa da, marka kimliğine uygun olmadığından gerçekleşmesi pek mümkün değil. Bu yüzden gerçek bir ihtiyaç olan tuvalet ihtiyacına yönelik koltukların gerçekleşmesi bu markada mümkün olamıyor.

Mercedes F 800 Style

Geleceğin habercisi

Cazibe ve teknolojiyi birleştiren F 800 Style, Mercedes-Benz'in gelecekteki tasarım dilinden ipuçları taşımasının yanı sıra, gelecekteki teknolojisinin de temellerini barındırıyor. Bu otomobili kullanamamış olsak da, yolcu koltuklarına oturup kısa bir tur atma şansını yakaladık. Bu otomobilde

öne çıkan üç teknoloji var:

1-Cam touchpad adı verilen insan-makine arayüzü.

2-Plug-in Hibrid (prize takılabilme özelliği) veya hidrojen yakıt hücresi olabilecek.

3- Distronic Plus Sıkışık Trafik Araç Takip Sistemi.

Cam touchpad adlı dokunmatik sistemde parmaklar pad'e değerken, elin tam karşı tarafındaki kamera eli tarayarak görüntüsünü ön konsoldaki ekrana yansıtıyor. Mühendisler, Comand sisteminin bir uzantısı olan bu sistemi 2015'ten itibaren yol otomobillerinde görebileceğimizi söylüyorlar. 300 HP gücünde direkt enjeksi-

yonlu benzinli motora ve 109 HP'lik elektrik motoruna sahip F 800 Style Plug-in Hybrid, 0-100 km/s hızlanmasını 4.9 saniyede tamamlayıp, maksimum 250 km/s'ye çıkabiliyor. Ortalama yakıt tüketimi ise 2.9 lt/100 km olarak açıklanıyor. Otomobil elektrik modunda 30 km/s menzile ve 120 km/s hıza ulaşabiliyor.



CAM TOUCHPAD ADLI ARAYÜZ, BEŞ YIL İÇİNDE SERİ ÜRETİMDE OLACAK.

Distronic Plus Sıkışık Trafik Araç Takip Sistemi

Hedef: Kazasız sürüş

Seri üretim Mercedes'lerdeki mevcut Distronic Plus aracın hızını ve öndeki araçla olan mesafeyi ayarlayabiliyor. F 800 Style'da ve S Sınıfı araştırma otomobilinde de bulunan yeni sistemse 40 km/s hıza kadar direksiyonu da çevirebiliyor. Sistem direksiyonun sol tarafındaki koldan devreye alınıyor(güncel hız sabitleme sistemlerindeki gibi) Bundan sonra devreye giren radar sensörü ve uzunlamasına-enlemesine hareketleri takip eden kamera sistemiyle otomobil öndeki aracı izlemeye başlıyor. Gerekirse hızlanıyor ve yavaşlıyor.

Sert olmayan virajlarda da öndeki aracı izlemeye devam ediyor. Bunun için en az bir elin direksiyonda olması şart. 10 km/s'ye kadar hızlarda eller direksiyonda olmasa bile araç öndeki aracı veya şeritleri takip ederek şerit içinde kalabiliyor. Mercedes mühendisleri sistemin 40 km/s hıza kadar da eller direksiyonda olmadan aracı yönlendirebileceğini ama Alman kanunlarına göre eller direksiyonda olmadan araç kullanmanın yasak olduğunu belirtiyor. Yani sistem herhangi bir el direksiyon üzerinde olmak kaydıyla, direksiyon simidini 40 km/s hıza kadar çeviriyor.



SİSTEM 40 KM/S'YE KADAR DİREKSİYONU KENDİ BAŞINA YÖNLENDİREBİLİYOR. FAKAT ELLERİN DİREKSİYONDA OLMASI ŞART.



FONKSİYONEL VE SPORTİF

Paris Motorshow'da yapılan dünya tanıtımının ardından, uluslararası basın test sürüşü İstanbul'da gerçekleştirilen Opel Astra Sports Tourer, sportif tasarımıyla dikkat çeken, bunu fonksiyonel özellikleriyle de destekleyen bir otomobil.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Walter Tillmann



General Motors'un Delta adlı platformunda geliştirilen Astra Sports Tourer, Opel'in 1953 yılında Olympia Rekor Caravan modeliyle başlayan station karoserli otomobil üretiminin en modern örneği. Yeni Astra ailesinin bir üyesi olan Sports Tourer, 11 ayda 230.000 adetten fazla satışa ulaşan yeni Astra Hatchback'in başını çektiği Astra ailesinin dünya genelindeki toplam satışının yüzde 25'i temsil etmesi beklenen önemli bir model. Ancak aynı yüzdeyi Türkiye için veremiyoruz. Malum, Türkiye hala bir sedan ülkesi olmaya devam ediyor. Station karoserli otomobillerin fonksiyonellik özellikleri ise, ülkemizde hafif ticari araçların binnek versiyonları ve crossover'lar tarafından karşılanıyor.

Sportif tasarıma sahip

Opel'in Almanya-Russelsheim'daki merkezinde geliştirilen Astra Sports Tourer, adının hakkını sonuna kadar veren sportif bir tasarım sunuyor. Otomobilin karoseri, önden B sütununa kadar hatchback modellerle aynı. Bu da ortaya koyuyor ki, öndeki kartal gözlü farlar, hatchback kardeşinde olduğu gibi Insignia'dan alınmış. Yan taraftaki bıçak kesliğini andıran kavisli çizgi de modern Opel'lerin bir işareti adeta. Tavana en-



KOKPİTİNİ ASTRA HB İLE PAYLAŞAN SPORTS TOURER BOL SAYIDA EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIĞA SAHİP. SPORT BUTONU ATAK BİR SÜRÜŞ SAĞLIYOR.





**LANSMANDA
GÖREV ALAN
ALMAN FOTOĞRAFÇI
WALTER TILMANN,
OTOMOBİLİ 29
EKİM KUTLAMALARI
SIRASINDA
ORTAKÖY'DE
GÖRÜNTÜLEDİ.**

tegre tavan rayları sportif atmosferi artırırken, 1535 mm ile sınırlanan yükseklik (hatchback 1487 mm), 4698 mm'lik uzunluğun (hatchback 4419 mm) ve 500 litrelik büyük bagajın (hatchback 370 lt) ortaya koyabileceği hantal görünüm riskini engelliyor. Sports Tourer ile

Hatchback'ın dingil mesafeleri ise aynı: 2685 mm. Otomobilin alçak yükleme eşiğine sahip ve büyük bir ağız şeklinde açılan bagaj kapağının ardında 500 litrelik kapasite mevcut. Bu hacim, ikinci koltuk sırası öne katlandığında 1550 litreye kadar çıkıyor. Ayrıca 1.8 metre uzun-

luğundaki yükler taşınabiliyor. Öte yandan, öne yatırılınca düz bir zemin oluşturan koltuklar, bagajın iç-yan kenarlarına yerleştirilen butonlar kullanılarak zahmetsizce yatırılabilir. Bagaj zemininin alt kısmında yer alan ekstra göz iyi düşünülmüş. Pandizot kullanılmayacağı za-

man bu alanda hazırlanmış yere takılıyor. Ayrıca, pandizot kapalıyken ve siz de eliniz dolu bir şekilde bagaja yaklaşmışken, bir küçük omuz dürtmesiyle pandizotun katlanarak yok olduğunu ve elinizdeki eşyayı bagaja rahatça koymanızı sağladığını da belirtelim. Küçük detaylar ama bence çok önemli.



PRATİK KOLTUK KATLAMA SİSTEMİ VE PANDİZOT SABİTLEME GİBİ AKILLI ÇÖZÜMLERİN SUNULDUĞU BAGAJ 500-1550 LİTRE ARASINDA HACİM SUNUYOR.



İç mekân fonksiyonel

İç mekânını yeni Astra jenerasyonu ile paylaşan Astra Sports Tourer, dış tasarımındaki sportifliği kokpitinde de devam ettirmeyi başarıyor. Hem de station karoserli otomobillerden beklenen bir özellik olan fonksiyonellikten ödün vermeden. Öyle ki, aracın iç mekânında toplamı 25 litreyi bulan, irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız çeşitli eşya gözü ve bardaklıklar bulunuyor. Tek eleştirimiz, orta konsolda çok sayıda butona yer verilmesi ve ses sistemi kumandalarının küçük tasarlanmış olması. Elektronik el freni kullanılması, iki ön koltuk arasındaki bölgenin daha etkin değerlendirilmesini sağlamış. Kolay kullanılan kumanda birimlerini ve rahat okunan göstergeleri Astra HB'den tanıyoruz. Görüş açılarındaki herhangi bir sorun bulunmuyor. Otomobilin kokpitindeki malzeme ve işçilik kalitesi yüksek.

2.0 CDTI motoru denedim

1.4 Turbo 140 HP ve 2.0 CDTI 160 HP motor seçeneklerinin yer aldığı test sü-



rüşü organizasyonunda, 2.0 litrelik turbodizel motora sahip Astra Sports Tourer'ı denemeyi tercih ettim. Diğer motor seçeneklerini, sizlere ilerleyen sayılarımızda sunacağız. 2.0 litrelik turbodizel motor, elbette ülkemizdeki vergi sisteminin dolayısı Türkiye'de çok da tercih edilecek bir seçenek olmayacak ama bence bu otomobile en çok yakışan motor. Bunun nedeni de Overboost ile 380 Nm'ye kadar çıkan maksimum tork. Otomobilin maksimum gücü ise 160 HP. 6 ileri manuel şanzımanla donatılmış olan 2.0 CDTI motor, kullanıcısına 212 km/s'lik maksimum hız ve 9.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Aracın orta-

lama yakıt tüketimi ise 5.9 lt/100 km. 156 g/km'lik karbondioksit salınımı, Astra Sports Tourer 2.0 CDTI'ı emisyon değerleri tablosunda "D" harfiyle işaretliyor.

Sürüş "nabza göre şerbet" veriyor

Astra Sports Tourer'da yer alan FlexRide adaptif süspansiyon sistemi, önde McPherson ve arkada Watt's süspansiyon, bunların yanı sıra artırılan direksiyon netliği ve cevap hızı ile çeşitli elektronik sürüş destek sistemleri (ABS, ESC, CBC, CTC, EDC, BAS, HBFA, TSA vb.), bir yandan yüksek güvenlik sağlarken bir yandan da farklı isteklere cevap verebiliyor. Orta konsoldaki butonlar aracılığıyla

seçilebilen "Standart", "Sport" ve "Tour" modlarından oluşan Driving Mode Control – Sürüş Tipi Kontrolü (DMC) modülü, sürücünün aracı sportif ya da konfor odaklı kullanmasına olanak tanıyor. Önde ve arkada disk frenlere yer verilen fren sistemi de otomobili güvenli bir şekilde durduruyor. 6 ileri manuel şanzımanın motorla uyumu başarılı, ancak vites oranlarının, yüksek performanstan ziyade düşük yakıt tüketimine odaklanarak ayarlanmış olduğunu belirtelim. Sürüş sırasında dikkatimizi çeken iki olumsuzluk ise soğukken gürültülü çalışan motor ve yüksek hızlardaki yol ve rüzgâr gürültüsü oldu.

Ocak'ta Türkiye'de

Ülkemizin bir gerçeği olarak, station karoserli otomobillerin rağbet görmediğini söyleyebiliriz. Gerçi geçmişte en çok satılan otomobiller arasında Kartal ve Toros'u sayıyorduk. O devir kapanıp yeni station modeller geliştirildiğinde ise, ne olduysa ülkemizde onların yerini hafif ticari araçlar alıverdi. Şimdi bir de crossover'lar var. Onlar da station'lara rakip. Kısacası diğer tüm station modeller gibi, Astra Sports Tourer'ı da Türkiye'de zorlu bir görev bekliyor. Ama o bu görevi başaracak özelliklere sahip bir şekilde geliyor: Alımlı, sportif ve fonksiyonel. Ocak'ta Türkiye yollarına çıkacak.



ASTRA SPORTS TOURER, ADINDAKİ "SPOR" KELİMESİNİN HAKKINI VEREN AKICI BİR TASARIMA SAHİP. HEM DE BUNU İŞLEVSELLİKTEN VAZGEÇMEDEN YAPIYOR.



Opel Türkiye'nin büyük gururu

Astra Sports Tourer'ın uluslararası basın test sürüş organizasyonu, başta Opel Türkiye Genel Müdürü Özcan Keklik olmak üzere, Opel Türkiye Dış İlişkiler Müdürü Sinan Ulusoy ve tüm Opel Türkiye ekibinin yoğun çalışmaları sonucunda İstanbul'da gerçekleşti. 26 Ekim-14 Kasım 2010 tarihleri arasındaki lansmana 32 ülkeden 800 gazeteci katıldı. Biz Türk gazetecilere farklı program uygulanmış olmakla birlikte, uluslararası lansman programı kısaca şöyleydi: Dünyanın çeşitli bölgelerinden gelen gazeteciler (genellikle öğleden sonra İstanbul'a vardılar), İstanbul Atatürk Havalimanı'ndan Ataköy Marina'ya götürüldüler. Buradan demir alan özel bir tekneyle o akşam konaklayacakları Ortaköy Radisson Blu Oteli'ne keyifli bir Boğaz gezisiyle vardılar. Akşam otelin Boğaziçi Köprüsü manzaralı terasında basın toplantısı ve ardından Orta-

köy Feriye Lokantası'nda akşam yemeği düzenlendi. Ertesi sabah, kahvaltının ardından test sürüşü yapıldı. Test güzergâhı hem Avrupa hem de Asya kıtalarında araç kullanılacak şekilde düzenlenmişti. Ortaköy'den start alarak Boğaziçi Köprüsü geçildi. Sahilden Pendik'e kadar gidildi. Ardından Ömerli yönüne devam edilip önce bir kahve molası verildi, sonra da Kanlıca'daki Ajia Hotel'de öğle yemeği yenildi. Lansman, o günkü sürüşe katılan gazetecilerin havalimanına gidip ülkelerine geri dönmeleri ve yeni gazetecilerin İstanbul'a varmaları şeklinde devam etti. Yabancı gazeteciler, hem Opel Türkiye'nin sıcak ev sahipliğinden hem de İstanbul'dan memnun kaldıklarını ifade ettiler. Ülkemizin tanıtımına katkıda bulunan bu başarılı organizasyon için biz de e-otodergi olarak tüm Opel Türkiye ekibini tebrik ediyoruz.



**ORGANİZASYONA
e-otodergi ADINA EMRE
ANAMUR KATILDI.**



Opel Astra Sports Tourer 2.0 CDTI Cosmo

Fabrika verileri

Motor: 1956 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 160 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 350 Nm (overboost ile 380) @ 1750 d/d
Maksimum hız: 212 km/s
0-100 km/s: 9.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4698 / 1814 (aynalarla 2013) / 1535 mm
Bagaj hacmi: 500/1550 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 6.5 / 4.2 / 5.9 lt / 100 km
Türkiye'de yollara çıkacağı tarih: Ocak 2011

- ➕ Sportif tasarım, fonksiyonel iç mekân, büyük bagaj, tüketim
- ➖ Türkiye'de bu segmentin fazla revaçta olmaması

156 g/km

D

SUBARU DNA'SINI PİSTTE TEST ETTİK

Subaru, İzmir Ülkü Pisti'nde düzenlenen aktivitede markanın DNA'sını oluşturan boxer motor ve simetrik 4x4 aktarma sistemine sahip araçlardan oluşan tüm ürün gamını kullanıma sundu ve ayrıca Impreza WRX STI Sedan'ın lansmanını da gerçekleştirdi.

Yazı: Emre Anamur/İzmir

Fotoğraflar: Subaru Medya & Onur Ziya Demir





Merakla ve heyecanla beklenen Subaru Impreza WRX STI, İstanbul Autoshow'da sergilenmiş ve 136.000 TL fiyatla satışa sunulmuştu. Biz de Subaru'dan aldığımız davet üzerine, bu çok özel otomobilin lansmanı için İzmir Ülkü Pisti'nin yolunu tuttuk. Piste vardığımızda, Subaru Türkiye Genel Müdürü Murat Gürünlü, gün boyunca Subaru'nun

ürün gamını pistte kullanarak markanın DNA'sını yakından inceleme fırsatımız olacağını ifade etti. Ve kendimizi pistte bulduk.

Nedir bu "Subaru DNA'sı"

Geçmişte Dünya Ralli Şampiyonası'nda fırtına gibi esen bir marka olan Subaru'nun DNA'sının yapıtaşları; boxer

motor (pistonlar yatay düzlemde karşılıklı çalışır) ve simetrik sürekli dört tekerlektan çekiş sistemidir. Bu iki özelliğe istisnasız tüm Subaru modellerinde yer verilir ve bu da, hangi Subaru modelini satın alırsanız alın hafif ve sağlam bir motora, yere yakın bir ağırlık merkezine ve üst düzeyde bir yol tutuşa sahip olacağınızı garanti eder.

Sürüş başlıyor

Öğleden önce Subaru Forester, Legacy Sedan, Legacy SW ve Outback modellerini kullandık. Farklı boyut, özellik ve müşteri kitlelerine sahip olan bu dört model, pistte hünelerlerini sergilemekten geri kalmadı. Ama elbette aklımız, park halinde bizleri bekleyen WRX STI'lardaydı.



WRX STI Sedan'ın sağ koltuğu

Öğleden önce yaşadığımız bir sürpriz, yeni WRX STI Sedan'ı sürücü koltuğunda değil de, Hakan Dinç pilotajında sağ koltukta test etmemiz oldu. Tecrübeli pilot Dinç, otomobili sınırlarında kullanarak damarlarımıza adrenalin yükledi. Ama elbette biz, yeni modelin sürücü koltuğunda oturmayı tercih ederdik.

Tatlı rekabet

Öğleden sonraki aktivite, tüm gazeteci arkadaşları tatlı bir rekabete sokan bir organizasyondur. Pistte özel bir parkur oluşturuldu ve herkes en iyi tur zamanını elde etmeye çalıştı. Kullandığımız araç ise; e-otodergi'nin Temmuz 2008'de yayınladığımız ilk sayısının kapaklığını oluşturması nedeniyle benim için

özel bir önem taşıyan Impreza WRX STI Hatchback'ti. Kural basitti: Atılacak üç turun ikincisi ölçülecek ve en kısa zamanı yapan kazanacaktı. Bir de son düzlükte yer alan ve bir viraj oluşturan kukalar deviren pilotun tur zamanına kuka başına 1 saniye eklenecekti. En kısa zaman, 1 kuka devirip 1 saniye kaybetmesine karşın evo Yayın Yönetmeni Burak Ertem imza attı. ams Test Editörü Fahir Talib ikinci, car Yazı İşleri Müdürü Yaman Yılmaz ise üçüncü oldular. Hepsini tebrik ediyorum. Adrenalin ve eğlence dolu bir pist günümüz daha, her ne kadar aklımız Impreza WRX STI Sedan'ın sürücü koltuğunda kalmış olsa da, yarışmanın podyum seremonisinin ardından sona erdi ve İzmir'e geldiğimize fazlasıyla değmiş oldu.

Impreza WRX STI Sedan satışa sunuldu



Yeni jenerasyonuna kavuşan Impreza WRX STI Sedan, 4 silindirli, 2.5 litrelik turbo boxer benzinli motora sahip. 300 HP güç ve 407 Nm tork üreten motora araca 250 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise sadece 5.2 saniye. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen Impreza WRX STI Sedan, 1505 kg boş ağırlığa ve 10.3 lt/100 km ortalama tüketime sahip. Otomobilin karbondioksit salınımı ise, en kötü kategori olan "G" harfiyle sınıflandırılmasına yol açan 243 g/km. Araçta simetrik sürekli dört çeker sistemi ve SI-Drive (Subaru Akıllı Sürüş) fonksiyonu bulunuyor. Bu sistem, çevirmeli bir buton aracılığıyla otomobilin sürüş karakterini değiştirmenizi sağlıyor. Seçenekleriniz ise; "Akıllı Mod", "Spor Modu" ve "Aktif Spor Modu". Impreza WRX STI Sedan'ın fiyatı 136.000 TL.



ZAMANI YAKALAMAK

Kompakt sınıftaki modellerinde yıllardan beri geleneksel 4 ileri şanzımana takılıp kalan Renault, sonunda 6 ileri oranlı çift kavramalı şanzımanını Fluence üzerinde tanıttı.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün – Bursa





**VİTES KOLU MANUEL
KULLANIMLARDA ELE
RAHAT OTURUYOR.**

Debriyajla uğraşmak istemeyen kullanıcıların karşısında geleneksel otomatik şanzımanlar, otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlar, sürekli değişken oranlı şanzımanlar gibi seçenekler varken son yıllarda çift kavramalı otomatik şanzımanlar da tüketicilerin ilgi alanına girdi. Kompakt sınıftaki modellerinde yıllardan beri 4 ileri oranda takılı kalan Renault da, Bursa'daki fabrikasında ürettiği EDC (Efficient Dual Clutch) isimli, 6 ileri oranlı, çift kavramalı şanzımana sahip 1.5 dCi motorlu Fluence ve Megane Hatchback'ler ile yeni bir sayfa açmak istiyor.

Fluence zaten bilinen bir otomobil olduğundan burada sizlere otomobilin dış ve iç tasarımını uzun uzun anlatmayacağız. Yaşam kabini geniş ve kalite hissi iyi olan otomobilin bizce iç mekandaki en büyük eksikliği ön konsol ve çevresinde yeterli eşya gözü olmaması. Yerini aldığı Megane Sedan bu konuda Fluence'a göre çok daha başarılıydı.

6 ileri oranlı EDC şanzımanın geleneksel otomatik şanzımanlara göre ya-

kıt tüketimini yaklaşık yüzde 17 azalttığı ifade ediliyor. Şanzımandaki ilk debriyaj ünitesi 1., 3. ve 5. viteslere kumanda ederken, ikincisi 2., 4., 6. ve geri vites dişlilerine hükmediyor.

Sürüşü nasıl?

Yaklaşık 35 km kullanma fırsatı buldu-

ğumuz otomobilde bulunan 110 HP'lik 1.5 litrelik turbodizel motor ve 6 ileri şanzımanın uyumu gayet iyi. Vitesler değişim hızı 290 milisaniye olarak açıklanan EDC'nin vites değişimleri de gayet yumuşak ve herhangi bir rahatsızlık vermiyor. Fakat manuel kullanıma da olanak tanıyan bu şanzımanda VW'nin

DSG'sindeki gibi "spor" kullanım seçeneği yok. Performans olarak aile kullanımı için gayet yeterli olan bu Fluence'ın 11.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi önümüzdeki haftalarda satışa sunulacak yeni VW Jetta 1.6 TDI DSG'den 0.2 saniye daha yavaş. Fakat ortalama tüketim değerinin Jetta'ya göre 0.3 lt/100

km daha düşük olması yakıt fiyatlarının önem kazandığı günümüzde Fluence 1.5 dCi EDC 110 HP'nin avantajı olacak.

Sonuç

Dizel-otomatik Fluence 1.5 dCi EDC 110 HP'nin 45.350 TL'lik başlangıç fiyatı sınıfı için normal.



6 İLERİ ÇİFT KAVRAMALI ŞANZIMAN; OTOMOBİL DÜNYASI İÇİN KÜÇÜK, RENAULT İÇİN BÜYÜK BİR ADIM.

Renault Fluence 1.5 dCi EDC 110 HP

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 8V, 4 silindirli, dizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	185 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Bagaj hacmi:	530 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.2 / 4.0 / 4.4 lt/100 km
Baz fiyat:	45.350 TL

+ Sarsıntısız şanzıman, bagaj, tüketim

- İç mekanda yetersiz eşya gözü, hissiz direksiyon

114 g/km **B**

MIKNATIS ETKİSİ

Qazana konseptinin neredeyse aynısı olarak yollara çıkan Nissan Juke, çarpıcı tasarımı sayesinde, hem kaldırımdakilerin hem de diğer araç sürücülerinin bakışlarını bir mıknatıs gibi üzerine çekmeyi başarıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Mart 2009 tarihli 9'uncu sayımızın kapağını, Nissan Qazana konseptinin tam karşından çekilmiş bir fotoğrafını kullanarak tasarlamıştık. O konsept; aradan bir buçuk yıl geçtikten sonra, 30'uncu sayımızda, artık "Juke" adıyla yollarda. Konseptten seri üretime geçerken tasarım konusunda fazla bir değişiklik yapılmamış olmasının avantajı, Juke'la yola çıktığınızda gördüğünüz ilgiden hemen anlaşılıyor. Juke, belki de hedeflendiği üzere, caddede bir konsept gibi dolaşıyor.

Qashqai'nin kardeşi

Juke, televizyon reklamlarında da vurgulandığı gibi, Nissan'ın inanılmaz

bir satış başarısı elde eden modeli Qashqai'nin küçük kardeşi. Ağabeyinin başarı hikâyesine benzer bir yaşam sürmeyi planlayan Juke, bunun için birçok koza sahip. Bunlardan en önemlisi de, "fuar standından fırlamış" hissi yaratan tasarımı. Yolda tüm bakışları üstüne çeken otomobil, 4 metrenin biraz üzerinde

bir uzunluğa (4135 mm) sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2530 mm. Crossover sınıfına giren Juke'un arka kapı kollarının C sütununda gizlenmiş olması, ona 3 kapılı bir hatchback, hatta 2 kapılı yüksek bir coupe görünümü bile sağlıyor. Ama bu sportif tasarımın bir de handikapı var: Bagaj. Nissan Juke'un bagaj

JUKE'UN İÇ MEKANI YEPYENİ BİR TARZA SAHİP. OYUNCAKLI GÖSTERGE BİRİMLERİ GENÇLERİN FAVORİSİ OLMAYA ADAY. SERT PLASTİKLİ MALZEME KALİTESİ İSE KÖTÜ.



hacmi sadece 251 litre. Uzun yolculuklar için pek de yeterli olmayan bu hacim, neyse ki arka koltuklar öne katlandığında 830 litreye kadar çıkıyor. Qazana'dan nerdeyse aynen korunan ön tasarım, en üstte park ışıklarını ve sinyalleri, ortada kısa ve uzun farları, en altta ise sis farlarını barındıran bir yapıya sahip. Juke'un farlarında led teknolojisine yer verilmemiş olması, her üreticinin led'li farlara yöneldiği bir dönemde bazılarına ilginç gelebilir. Ama tek bir gerçek var, o da Juke'un ön tasarımının çok çarpıcı olduğu. Aslında arka tasarım da önden geri kalmıyor. Bumerang şekilli stoplar, yüksek bagaj kapağı ve üst kısımdaki spoiler, Juke'un farklı görünümünü devam ettiriyor.

Kokpitte motosiklet izleri

Juke'un iç mekânına geçtiğinizde, dışarıdaki farklı çizgilerin içeride de devam ettiğini görüyorsunuz. Konsolda sert plastik kullanılmış olması ilk izlenim olarak biraz moral bozsa da, değişken dijital göstergeler, tarz sahibi kapı kolları, Infiniti modellerinden alınan direksiyon simidi ve motosikletlerin benzin deposuna benzer şekilde tasarlanmış olan vites kolu bölgesi, Juke'un kokpitini sevmenizi sağlıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda yeterli olan Juke, rahat okunan göstergelere ve genelde ergonomik kumanda birimlerine sahip. Kullanmak



VİTES KOLONU ALTINDAKİ BÖLÜM TIPKI BİR MOTOSİKLETİN DEPOSU! ORTA KONSOLDAKİ EKRAN VE ETRAFINDAKİ BUTONLAR DEĞİŞKEN YAPIDA. RENKLİ GERİ GÖRÜŞ KAMERASI GÜVENLİĞİ ARTTIRIYOR.

için kolunuzu direksiyon simidinin ortasından ileriye doğru uzatmanızı gerektiren yol bilgisayarı butonu ise zor kullanılıyor. Platinum donanımından itibaren standart olan Nissan Connect Multimedia Sistemi, dokunmatik ekranı ve renkli geri görüş kamerasıyla son derece fonksiyonel. Juke'a çok şey katan NDSC (Nissan Dynamic Control System) ise Tekna donanımından itibaren emrinize amade. Bu sistemde yer alan renkli led ekranın görünümünü ve onun etrafındaki butonların fonksiyonları, "Climate" (klima) ve "D-Mode" (D konumu) arasındaki seçiminize bağlı olarak değişiyor. Yani bu ekran ve butonlarla ister klimanızı ayarlıyor, ister sürüş sırasındaki G kuvvetini seyreliyor, ister aracın ayarlarını ("Sport", "Normal" ve "Eco") yapıyor, ister sürüş kronometrenizi sıfırdan başlatarak sürüş süresi, ortalama hız ve gidilen kilometre gibi bilgileri zevkli bir şekilde elde edi-

yorsunuz. Gerçekten de akılcıca bir uygulama.

Şehirde otomatik keyfi

Ağabey Qashqai'nin en büyük eksikliği olan 1.6 litre benzinli motor ve otomatik şanzıman kombinasyonu Juke'ta giderildi. Test aracımız bu aranan özelliğe sahip. 117 HP güç ve 158 Nm tork üreten 1.6 litrelik benzinli motor CVT şanzımanla kumanda ediliyor. Test aracımızın fabrika verisi maksimum hızı 170 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 11.5 saniye. Ortalama 6.3 lt/100 km yakıt tükettiği belirtilen Juke 1.6 CVT, bizim karma kullanımımızda 7.2 lt/100 km'lik tüketime ulaştı. Ancak şanzımanı biraz daha yüksek performans almak için S konumuna alıp (bunun için vites kolunun solundaki butona basmak gerekiyor) biraz devirli kullandığımızda tüketim 7.9 lt/100 km olarak gerçekleşti. Juke, 1.5 dCi ve at-





DİKKATLİ OKUYUCULARIMIZ BU FOTOĞRAFI MART 2009 KAPAĞIMIZDAN HATIRLAYACAKLARDIR. AMA O ARAÇ QAZANA KONSEPTİYDİ VE O KONSEPTİN ÖNDEN GÖRÜNÜMÜ NEREDEYSE HİÇ DEĞİŞMEDİ.

mosferik benzinli motora sahip 1.6 versiyonlarında önden çekişli olarak geliyor. 1.6 turbo benzinli (190 HP) motorda ise 4x2 ve 4x4 seçeneği sunuluyor. Ancak bu versiyonların fiyatları, motor 1618 cc olduğu ve Türkiye'de bir üst vergi dilimine girdiği için hayli yüksek (1.6 Turbo CVT 4x4 Platinum 74.990 TL).

Haylaz çocuk

Görünümüyle ilgi odağı olan Juke, 1.6 benzinli motor ve CVT şanzıman kombinasyonu ile yüksek performans konusunda pek de iddialı değil. Ama yeterli performansı sunduğunu da belirtelim. Sportif tasarım adına, görüş açlarından biraz taviz verilmiş. Örneğin aracın sağ ön tarafını (özellikle de bir mantar, kuka ya da kaldırım varsa) göremiyorsunuz. Direksiyon simidinin derinlik ayarı olmaması da, sizi koltuk pozisyonunuzu seçme konusunda biraz kısıtlıyor. Motor-şanzıman uyumu, daha ziyade "az tüketmek" amaçlı geliştirilmiş.

Zaten yüksek performans isteyenler için 190 HP'lik seçenek de hazır. CVT şanzıman, yüksek devirli kullanımda biraz gürültü çıkartıyor ama bu ses rahatsız edici boyutlara varmıyor. Henüz Euro NCAP çarpışma testine girmeyen Juke, zengin güvenlik donanımına sahip. Aktif ve pasif güvenlik sistemleri, güvenli bir yol tutuş ve frenlemenin yanı sıra kaza anında da maksimum koruma sağlayacak şekilde dizayn edilmiş. Juke direksiyon simidi Infiniti modellerinden tanıdık ve başıyla yapıyor.

Boynuz kulağı geçer mi?

Juke için konulacak çıta epey yüksekte olacak. Çünkü ağabey Qashqai, Nissan tarihine geçen bir satış başarısına imza attı. Ama Juke'un da eli kuvvetli. Çarpıcı tasarım, 1.6 benzinli-otomatik versiyon ve tarz sahibi iç mekana sahip. Belki de bu tatlı-sert kardeş kavgasındaki tek handikapı, bazı versiyonlarda Qashqai'yi geçen fiyatı.





Nissan Juke 1.6 CVT 4x2 Platinum Leather

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman: CVT
Maksimum güç: 117 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork: 158 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız: 170 km/s
0-100 km/s: 11.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4135 / 1765 / 1565 mm
Bagaj hacmi: 251-550-830 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.1 / 5.3 / 6.3 lt / 100 km
Baz fiyat/Test aracının fiyatı: 39.990 TL / 53.990 TL

+ Tasarım, değişken dijital göstergeler, tarz sahibi detaylar

- Sert plastik, görüş açıları, Qashqai'ye yakın fiyat, bagaj

145 g/km



DURURKEN BİLE HAREKETLİ

Sportif tasarım, turbo motor ve arkadan itiş biraraya getiren Genesis Coupe, fotoğraftaki yansımada olduğu gibi, park halindeyken bile sanki yerinden fırlayacakmış gibi duruyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İstanbul Autoshow'da tanıtılarak satışa sunulan Hyundai Genesis Coupe, aslında Amerikalı otomobilseverler tarafından yaklaşık iki yıldır kullanılıyor. Avrupa pazarına yeni merhaba diyen araç, ağabeyi Genesis Sedan'la aynı platformda geliştirilmiş.

Tasarımı, performans beklentisi yaratıyor

Bazı medya organlarında aksi çıksa da, onun Hyundai Coupe'nin yerini aldığını sanmayın! Hyundai'den aldığımız bilgiye göre, Hyundai Coupe'nin yenilenmesine de az kaldı. Genesis Coupe ise, Genesis Sedan'la başlayan yeni bir ailenin ikinci üyesi. Tasarımı, bir coupe'den beklendiği gibi sportif. Dingil mesafesi de bu durumu destekliyor: 4630 mm uzunluğa, 1865 mm genişliğe ve 1385 mm yüksekliğe sahip Genesis Coupe'nin 2820 mm'lik dingil mesafesi, iç mekânda rahat diz mesafeleri sunmasının yanı sıra, başarılı bir yol tutuşun habercisi. Bu konuya daha sonra değineceğim. Çekik gözlü ön far ve stoplar onun Asya kökenli olduğunu ortaya koyarken, 19 inç'lik jantların tasarımı ve büyük arka spoyler, sportif tasarımı pekiştiriyor. 213 HP'lik güç ve çift egzoz çıkışı ise, yüksek performans bek-



MOTORU START-STOP BUTONUyla ÇALIŞTIRILAN GENESIS COUPE'NİN GÖSTERGELERİ RAHAT OKUNUYOR. MALZEME KALİTESİ İSE GENESIS SEDAN'A YAKLAŞAMIYOR.



lentisi yaratıyor. Bagaj hacmi ise, bu dış ölçülere sahip bir otomobilden beklenmeyecek kadar küçük: 283 litre (Benzer ölçülerdeki Renault Laguna Coupe'ninki 423 lt). Ayrıca bagaj kapağının sadece anahtar üstünden ve kapı içindeki butondan açılması da bir olumsuzluk.

Kokpitte koltuklar öne çıkıyor

Genesis Coupe'nin iç mekanında ilk dikkatimizi çeken sportif ve bir o kadar da şık koltuklar oldu. Vücudu iyi sa-

ran deri koltuklar (keşke ısıtmanın yanı sıra soğutma fonksiyonu da olsaydı), tasarım olarak da övgüyü hak ediyor. Coupe'lerde çok önemli bir konu olan "ön koltukların öne katlanma mekanizması" da kolay ve hızlı çalışıyor. Ancak kokpitin genel malzeme hissi için aynı övgüleri sıralayamayacağız. Ön konsolun alt kısmı sert plastik, üst kısmı ise daha kaliteli malzemeye kaplı. Butonların dokunma hissi de Genesis Sedan'dan uzakta. Direksiyon simidinde derinlik

ayarı bulunmuyor. Bu durum bazı sürücüler için sorun yaratabilir. Gösterge tablosu rahat okunuyor. Gün ışığındaki kullanımda, gösterge panelinde ve ön konsoldaki ekranda iki farklı ışıklandırma sistemi varmış gibi görünen kokpit, gece sürüşlerinde sadece mavi aydınlatmasıyla hem gözü yormuyor hem de hoş bir atmosfer sunuyor. İç mekân; irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız eşya gözü ve bardaklı bakımından yeterli. Direksiyon simidinin sol arka tarafındaki yol bil-

gisayarı (trip) butonunun haricinde, kokpitte ergonomik yerleştirilmeyen bir birim bulunmuyor.

Şanzıman performansı kısıtlıyor

Türkiye'de satışa sunulan Genesis Coupe'de tek motor, tek şanzıman ve tek donanım seçeneği bulunuyor. Avrupa'da satışta olan 3.8 V6 motorlu versiyon Türkiye'ye ithal edilmedi. Önde uzunlamasına yerleştirilmiş, 2.0 litrelik, 4 silindirdirli, 16 supaplı, benzinli turbo motor,





**ARACIN ÖN KOLTUKLARI
ÖVGÜYÜ HAK EDİYOR.
ARKA KISIM İSE
YETİŞKİNLER İÇİN DEĞİL.**



213 HP güç ve 303 Nm tork üretiyor. 223 km/s maksimum hız vaat eden motor, otomobili 8.3 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Ortalama 9.6 lt/100 km yakıt tüketen aracın karbondioksit salınımı ise 224 g/km. Bu da onu emisyon değerleri tablosunda F gibi kötü bir harfle sınıflandırıyor ama bu durum spor otomobiller için normal. Genesis Coupe'de yer verilen H-Matic adlı 5 kademeli otomatik şanzıman ise, hem vites sayısı hem de vites oranları nedeniyle, aracın performans potansiyelini düşürüyor hem de bence daha fazla yakıt tüketmesine de yol açıyor. Vites kolunu manuel konuma getirdikten sonra, vites kolunu ileri-geri iterek veya direksiyon simidinin arkasındaki kolcukları kullanarak vites değiştirebiliyorsunuz. Ancak özellikle de vites yükseltirken, şanzıman 1 saniye kadar geç tepki veriyor. Arkadan itişli Genesis Coupe, sürücüsüne sportif kullanım hissi yaşıyor ancak bu hissin de beklentilerimizin altında kaldığını belirtelim.



Yol tutuş başarılı

Genesis Coupe, performans konusunda bekleneni veremiyor olsa da, yol tutuş konusunda hakkını vermek lazım. Direkt ve hızlı çalışan direksiyon sistemi, sert süspansiyon, büyük arka spoiler ve çeşitli elektronik destek sistemleri sayesinde, araç yoluna güvenle devam ediyor. Başarılı fren sistemi de, bu güvenlik unsurlarını destekliyor. Sert süspansiyonun olumsuz tarafı ise, bozuk yol kullanımları ve kasis geçişlerinde iç mekândakilerin fazlaca sarsılmaları. Öyle ki, baş mesafesi kısıtlı olan arka koltukta oturan bir yetişkin, bir kasis geçilirken kafasını tavana vurabilir. Sürücünün görüş açısı geniş. Büyük arka spoiler, geri görüşü biraz kısıtlıyor ama park manevrası sırasında arka park sensörü sayesinde sorun yaşanmıyor.

En önemli rakibi Laguna Coupe

Genesis Coupe, 83.000 TL'lik fiyatla bayilerde. En önemli rakibi ise bir Fran-



**KOLTUK MEKANİZMASI
PRATİK. TRIP BUTONU
UZAKTA. DİREKSİYONDA
VİTES KOLCUKLARI VAR.**



sız: Renault Laguna Coupe. Yine 2.0 litrelik turbo benzinli motora ve otomatik şanzımana sahip olan Laguna Coupe 170 HP güç ve 270 Nm tork üretiyor. Otomatik şanzımanı 6 kademeli. Fiyatı ise 39.580 Euro. Ayrıca Laguna Coupe'de manuel şanzımanlı 2.0 dCi dizel motor seçeneği de bulunuyor. Kısacası Genesis Coupe ile Laguna Coupe arasında ciddi bir savaş çıktı bile. Bakalım kazanan kim olacak?



Hyundai Genesis Coupe 2.0 TCI Otomatik

Fabrika verileri

Motor: 1998 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 5 kademeli otomatik (H-Matic)
 Maksimum güç: 213 HP @ 6000 d/d
 Maksimum tork: 303 Nm @ 2000 d/d
 Maksimum hız: 223 km/s
 0-100 km/s: 8.3 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4630 / 1865 / 1385 mm
 Bagaj hacmi: 283 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 13.7 / 7.2 / 9.6 lt / 100 km
 Fiyat: 83.000 TL

- + Tasarım, ön koltuklar, yol tutuş, hızlı tepki veren direksiyon, frenler
- Şanzıman, performans, tüketim, sert süspansiyon, yer yer malzeme kalitesi, bagaj hacmi

224 g/km

F

TÜRKİYE YOLLARININ EN YENİ İKİ COUPE MODELİ! SINIFLARI FARKLI AMA MOTOR GÜÇLERİ VE FİYATLARI BİRBİRİNE ÇOK YAKIN: 213 HP'LİK GENESIS COUPE 83.000 TL, 200 HP'LİK RCZ İSE 78.250 TL. TERCİH COUPE SEVERLERİN!



YOLDAKİ KONSEPT

Fuardan yola çıkmış bir konsept havasında olan Peugeot'un kompakt coupe'si RCZ, görüntüsüyle olduğu kadar sürüş özellikleriyle de zevk veriyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





DERİ DÖŞEMELER VE DERİ KAPLI ÖN KONSOL KALİTE HİSSİNİ ARTTIRIYOR. ÇİFT BOMBELİ TAVAN VE KROM TAVAN ÇİZGİSİ SON DERECE ÇEKİCİ.

Peugeot; 2007 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda "308 RC Z" konseptini tanıttığında birçok kişi otomobili çok beğenmiş olmasına rağmen, bu cesur tasarımın neredeyse değişmeden seri üretime geçmesini kimse beklemiyordu. Öyle ya, "double bubble" adı verilen çift bombeli tavan, gerilmiş yay gibi duran tavan çizgisi ve dolgun çamurluk hatlarıyla bu otomobil gerçekten çok hayal gibiydi. Ama 2009'da bu otomobilin seri üretim versiyonunun RCZ adıyla tanıtılmasıyla Pininfarina tasarımlı 406 Coupe'den beri üretilmiş en çekici Peugeot ortaya çıkmış oldu.

İlgi görüyor

RCZ, çok az Peugeot modeline nasip olabilecek bir ilgi görüyor. Açıkçası



ARKA SPOYLERİN 91 DERECELİK İLK KADEMESİ 85 KM/S'DE AÇILIP, 55 KM/S'DE KAPANIYOR. 34 DERECELİK AÇI YAPAN İKİNCİ KADEMEYSE 155 KM/S'DE AÇILIP, 145 KM/S'DE İLK KADEMEYE GEÇİYOR.



şimdiye kadar onlarca Peugeot otomobil testi gerçekleştirmiş olsam da, şimdiye kadar hiçbirinin yanında hatıra fotoğrafı çektiren kişiler görmemiştim.

Otomobilin diğer ilginç özelliği ise, Peugeot markasının numara taşımayan

ilk modeli olması. Araçla ilgili olarak "Peugeot kaç bu?" sorularına RCZ cevabını vermek insanları oldukça şaşırtıyor.

Konsol 308'i hatırlatıyor

Üst düzey kalite hissi sunan otomobilin ön konsolu Peugeot 308 ile bü-

yük oranda aynı olsa da bazı detaylarla daha hareketli bir görünüm sağlanmış. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi doğal olarak yetersiz, ama Peugeot RCZ gerçek bir coupe olduğundan bunu eleştirmek pek doğru değil. Sonuçta bu otomobil iki kişilik olsaydı, "arka koltuk-

lar küçük" şeklinde bir eleştiri olması da mümkün olamayacaktı. Zaten üreticisi de, arka koltukların kısa mesafede ve zorunlu hallerde kullanılmak için olduğunu belirtiyor. Ön koltuklar ise hem rahat, hem de yeterli yan destekleriyle virajlı yollarda vücudu iyi destekliyor.



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

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s 02.8
0-80 km/s 05.5
0-100 km/s 07.0
0-120 km/s 07.0

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

Her şey sürüş zevki için

Sportif coupe'lerin birincil görevleri, detaylar ve sürüş zevkiyle sürücüye mutluluk vermektir. Karbon görünüm-lü çift bombeli tavan, deri döşemeler ve deri kaplı ön konsol bu otomobili farklı kılan detaylardan.

Sürüş zevki ise çok iyi yol tutuş ve itaatkar direksiyon sistemiyle birlikte; egzoz ve motordan gelen emiş sesiyle sağlanıyor. "Sound System" adlı sistem sayesinde gaza bastığınız zaman melodik bir motor sesiyle ödüllendirilmiş oluyorsunuz. PSA-BMW ortak çalışması olan, çift girişli (twin scroll) turboya, direkt benzin enjeksiyonuna sahip modern 1.6 litrelik motorun 200 HP'lik gücü gerek kağıt üzerinde, gerekse kullanımda fazlasıyla yeterli. Ne var ki otomobilin

fabrika verilerine göre 7.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanmasının biraz daha iyi olmasını beklerdim. Dengeli tork dağılımı ile alt devirlerde bile otomobili çok rahat taşıyan motor, özellikle 5000 d/d civarında hem çıkardığı sesle hem de canlılığı ile beğeni toplasa da, 200 HP'den daha az güce sahipmiş hissi veriyor.

Sonuç

RCZ, son dönemde üretilmiş kullanımı en zevki ve en çekici tasarımlı Peugeot.

Peugeot RCZ 1.6 THP 200 HP

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	200 HP @ 5500-6800 d/d
Maksimum tork:	275 Nm @ 1700-4500 d/d
Maksimum hız:	240 km/s
0-100 km/s:	7.5 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4287 / 1845 / 1359 mm
Boş ağırlık:	1289 kg
Bagaj hacmi:	321-639 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.1 / 5.6 / 6.9 lt/100 km
Baz fiyat:	78.250 TL (1.6 THP 200 HP)

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	2.65 sn
0-80 km/s:	5.35 sn
0-100 km/s:	7.75 sn
0-120 km/s:	10.10 sn
0-400 m:	14.2 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4./5. viteste):	5.25 / 6.0 sn
80-120 km/s (5./6. viteste):	7.05 / 7.5 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	36.6 m
80-0 km/s:	23.6 m
50-0 km/s:	9.2 m

+ Tasarım, yol tutuş, fren, arka görüş açısı

- A sütunu çapraz görüşü biraz kısıtlıyor

158 g/km

D



GERÇEK SERİ BAŞI

520d; 5 Serisi BMW'ler arasında en güçsüz versiyon olmasına rağmen, ailesinin satış anlamında itici gücü olması nedeniyle gerçek "seri başı" unvanını hak ediyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Daha önce yayınladığımız BMW 530d ve 535i sürüş ve testlerinden şimdi sıra ailenin en çok merak edilen modeli 520d'de. Bu modelin en çok merak edilen 5 Serisi olmasının nedeni fiyat-fayda olarak kendi ailesi içinde en uygun model olması.

Mayıs 2010 tarihli 23. sayımızda, Haziran 2010 tarihli 24. sayımızda ve Ekim 2010 tarihli 28. sayımızda BMW 520d'nin tasarım ve iç mekan özelliklerini anlattığımızdan burada tekrar uzunca anlatmayıp, iç mekanın kaliteli ve konforlu olduğunu söylemekle yetineceğiz.

2.0 litre 184 HP'lik motor cazip

Ülkemiz vergi mevzuatı nedeniyle yönetici ve patron otomobili olarak görev yapan üst orta sınıf otomobillerde de 2.0 litrelik motorlar tercih sebebi. Bu durum çok doğal çünkü insanlar aynı konfor ve güvenlik seviyesindeki karoserin daha ucuz olanını alarak sınıf atlamak istiyorlar.

Son nesil commonrail enjeksiyon ve değişken geometrilili turbo beslemeye sahip 2.0 litrelik dizel motorun yanma



SADE GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. ORTA KONSOLDAKİ RENKLİ EKRANDAN OTOMOBİLE İLGİLİ BİLGİLERİ TAKİP EDEBİLMEK MÜMKÜN.



odasında, silindir kafalarında yapılan iyileştirmeler ve hareketli parçaların sürtünmelerinin azaltılmasıyla eski nesildeki 177 HP güç, 184 HP'ye; 350 Nm olan torksa 380 Nm'ye ulaşmış. 8 ileri otomatik şanzımanla kombine edilen motor 1720 kg toplam ağırlığa sahip otomobili alt devirlerden itibaren çok rahat hızlandırıyor ve model gamının giriş sevi-

yesi olmasına rağmen kullanıcıyı performans yönünden tatmin ediyor

Üstelik bunu yaparken neredeyse kompakt hatchback'ler kadar yakıt tüketmesi de mutluluk verici. 400 km'ye yaklaşan kullanım boyunca ortalama 6.9 lt/100 km seviyesinde gerçekleşen tüketim değerleri, otoyol sürüşlerinde dikkat edildiği zaman rahatlıkla 5.0 lt/100

km'ye inebiliyor. Motorla ilgili tek olumsuzluk, bizce sesinin fazla etkileyici olmaması.

Süspansiyon konforu olarak eski 5 Serisi'sinin önünde olan yeni nesil, halen bu konuda Mercedes E Sınıfı'nın biraz gerisinde. BMW'nin önde olduğu noktaysa dinamizm ve sportiflik. Direksiyon tepkileri dinamizm de pay sahibi.

Sonuç

Prestijli, sportif, yeterince hızlı ve düşük tüketimli bir otomobil olan 520d'nin bizce tek eksiği daha sportif bir motor sesi. Motor sesi rahatsız etmese de daha etkileyici bir ses bu otomobile yakışacaktır. 75.577 Euro'luk başlangıç fiyatıysa Audi A6 2.0 TDI'dan fazla, Mercedes E 250 CDI'dan yüksek.



**PERFORMANS YÖNÜNDEN BEKLENTİLERİ KARŞILAYAN
520d, TÜKETİM OLARAK DA İYİ DEĞERLER ELDE EDİYOR.**



BMW 520d Sedan

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	184 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	380Nm @ 1900-2750 d/d
Maksimum hız:	225 km/s
0-100 km/s:	8.1 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4899 / 1860 / 1464 mm
Boş ağırlık:	1720 kg
Bagaj hacmi:	520 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	6.4 / 4.5 / 5.2 lt/100 km
Baz fiyat:	75.577 Euro

- + Tüketim, direksiyon, şanzıman
- Kısa ve sert darbeleri sevmiyor

137 g/km

C

DACIA'NIN ZİRVEŞİ

Başlangıç fiyatı 43.400 TL olan Duster 1.5 dCi 110 HP 4x4 Laureate; deri döşeme, ESP gibi opsiyonlarla Dacia gamının zirvesinde.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



ESP, deri döşemeler, deri direksiyon simidi... Bir Dacia'da görmeye alışık olmadığımız bu donanımlar Duster 1.5 dCi 110 HP Laureate'ın opsiyonları arasında. 43.400 TL'ye makul sayılabilecek bir donanım seviyesi sunan (ABS, 2 havayastığı, sis farları, elektrikli yan aynalar, manuel klima vb.) otomobilin fiyatı, test aracımızda görülen (metalik renk: 400 TL; krom renkli koruma kızakları, eteklikler, dikiz aynaları, tavan barları + karartılmış arka camlardan oluşan Look Paketi: 1300 TL; deri döşeme paketi: 1500 TL; ESP + ASR: 800 TL) donanımlar eklendiğinde 47.800 TL'ye ulaşıyor.

Gösterişli ve sağlam bir duruşa sahip Duster'ın bu görünümünde geniş çamurluklar büyük pay sahibi. Otomobilin iç mekanına geçildiğinde, ön konsolun diğer Dacia'lardan pek de farklı olmadığı görülüyor. Sert plastikler ve anlaşılır kumandalar Duster'da da mevcut. Konsolun alt tarafındaysa Duster 4x4'ü, önden çekişli kardeşlerinden ayıran çevirmeli 4x4 kumanda düğmesi mevcut. Nissan'dan alınan çekiş sistemi Auto,



NISSAN'DAN ALINAN DAİRESEL KUMANDALI 4X4 SİSTEMİ ARAZİDE GÖREVİNİ EKSİKSİZ YERİNE GETİRİYOR. İÇ MEKANIN HATLARI DİĞER DACIA'LARDAN FARKSIZ.



*DUSTER 4X4 TOPRAK
PARKURLARDA
KENDİSİNİ ÇOK RAHAT
HİSSEDİYOR.*



Lock ve 2WD olmak üzere üç farklı aya-ra sahip. Auto seçeneğinde normalde önden çekişli olarak ilerleyen otomobil, ön lastiklerde çekiş kaybı meydana geldiğinde bunu algılayarak gerektiği kadar gücü arka tekerleklerle aktarıyor. 2WD seçeneğindeyse otomobil tamamen önden çekişli olarak yol alıyor ve bu sayede daha düşük tüketim hedefleniyor. Lock modu ise arazi (kum, çamur, kar vs.) kullanımında tercih edilmesi gereken seçim. Lock modunda aktarmanın sürekli 4x4 olmasının yanı sıra, gaz pedalı ve fren pedalı tepkileri de arazi kullanımına daha uygun hale getiriliyor. Bu seçimde ön ve arka akslar arasında güç dağılımı sürekli olarak yüzde 50-50.

23'üncü sayımızdaki Dacia Duster ilk sürüş yazısında Duster 4x4'ün; 210 mm'lik yerden yüksekliği 30 derecelik yaklaşma, 36 derecelik uzaklaşma ve 23 derecelik rampa açısıyla ortalama bir kullanıcının arazide karşılaşacağı engellerin üstesinden rahatlıkla gelebilecek yapıda olduğunu belirtmiştik. Fakat bu sayıdaki test aracındaki opsiyonel krom basamaklar, bozuk arazide zemine sürterek aracın arazi yeteneğini olumsuz etkiledi. Duster'la araziye çıkmaya niyeti olanlara bu donanımı tavsiye etmiyoruz. Duster 4x4'ün arazide sürücüsünün işini kolaylaştıracak bir özelliği kısa birinci vitese oranı. Duster 4x4, bu sayede gaz pe-

dalına basmadan fazla dik olmayan tepeleri aşabiliyor. 1. viteste 1000 d/d'deki 5.79 km/s'lik hız da özellikle yavaş gidilmesi gereken kayalık yerlerde kullanım kolaylığı sağlıyor.

Farkı ne?

Duster 1.5 dCi 4x4, Türkiye'de satılan 1.5 dCi 4x2 kardeşinden farklı olarak 25 HP daha güçlü motora, bağımsız arka süspansiyona, 5 mm daha fazla taban yüksekliğine (210 mm) ve 6 ileri oranlı şanzımana sahip. Fakat bagaj hacmi 4x4 aktarma sisteminin parçaları nedeniyle 67 lt daha küçük.

Asfaltta nasıl?

Arazide (yan basamak olmamak kaydıyla) ve bozuk yolda başarılı olan Duster, doğal olarak asfaltta çok iddialı değil. Normal şartlarda konfor ve yol tutuş olarak kabul edilebilir seviyede olan otomobil, hızlı virajlarda yüksek profilli lastikleri ve yumuşak süspansiyonu nedeniyle hissedilir derecede yana yatıyor. Renault motoru performansta başarılı ve düşük tüketime sahip.

Sonuç

Dacia Duster 1.5 dCi 4x4, ilk anda bir Dacia için pahalı gelebilir. Fakat bu sınıfta makul iç mekan hacmini, dizel motor seçeneği ve 4x4 ile bu fiyata sunan başka bir model olmadığı da bir gerçek.



BAŞARILI AKTARMA SİSTEMİ ARACIN ARAZİ YETENEĞİNİ ARTTIRIYOR. BAGAJ 4X2'LERE GÖRE UFAK.



ŞİŞKİN ÇAMURLUKLAR VE KASLI TASARIM, BU OTOMOBİLİN KARAKTERİSTİK ÖZELLİKLERİ ARASINDA.



Dacia Duster 1.5 dCi 110 HP 4x4

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 8V, 4 sil.
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	110 HP @4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @1750 d/d
Maksimum hız:	168 km/s
0-100 km/s:	12.5 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4315 / 1822 / 1695 mm
Boş ağırlık:	1294 kg
Bagaj hacmi:	408 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.5 / 5.3 / 5.6 lt/100 km
Baz fiyat:	43.400 TL (1.5 dCi 110 HP 4x4)

+ Bozuk yola uyum, başarılı 4x4 sistemi

- Stabilitate

145 g/km



İNDİRİMLİ YENİLİK

Seat Leon ailesine Ağustos ayında katılan 1.2 TSI motorlu en yeni versiyon, kampanya dahilindeki 3500 TL indirimle 36.400 TL'lik cazip bir etikete sahip oldu. Leon 1.2 TSI; sportif tasarım, iyi bir performans-yakıt tüketimi oranı ve yeterli donanımı birlikte sunmayı başarıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İspanyol üretici Seat'ın kompakt hatchback modeli Leon, Mayıs 2009'da makajlanarak bugünkü görünümüne kavuşmuştu. Ağustos ayında ise Volkswagen Grubu'nun diğer modellerinden de tanıdığımız 1.2 litrelik TSI benzinli motor Leon ürün gamına eklendi. Böylece motor yelpazesindeki TSI motor sayısı, 1.4 TSI 125 HP ve 2.0 TSI 240 HP ile birlikte üçe çıkmış oldu.

Dış sportif, içi biraz tekdüze

Seat Leon, sportif dış tasarımıyla beğenimizi topluyor. Ancak bu durum iç mekânda devam etmiyor. İç mekân, hem yer yer malzeme kalitesi hem de tasarım bakımından çok da yeterli değil. Ama hemen belirtelim ki, aracın sade iç kokpitini beğenen otomobilseverler de vardır. Bu biraz da kişisel bir düşünce. Öte yandan iç mekânda ulaşılması zor bir kumanda birimi de bulunmuyor. Eşya gözü ve bardaklı konusunda da bir sorun yok. Klimanın üstte, ses sisteminin ise altta olması ise alışılmadık bir tasarım. 2578 mm'lik dingil mesafesi, arka koltukta yeterli diz mesafesini sağlıyor. 341 litrelik bagaj hacmi ise, sınıfına göre ne fazla ne de az.



DIŞ TASARIMI SON DERECE SPORTİF OLAN SEAT LEON'UN KOKPİTİ BU ANLAYIŞI PEK DE DESTEKLEMİYOR. SADE OLAN KONSOLDA DİKKAT ÇEKEN KONU; KLİMANIN ÜSTTE, SES SİSTEMİNİN ALTTA YER ALMASI.

Performans-tüketim oranı başarılı

6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen 1.2 litrelik benzinli TSI motor, sadece Style donanım paketiyle satın alınabiliyor. Kampanyalı 36.400 TL'lik fiyatıyla dikkat çeken otomobil, 105 HP güç ve 175 Nm torka sahip. Maksimum hızı 187 km/s olan Leon 1.2 TSI, 0'dan 100 km/s hıza 10.9 saniyede ulaşıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi 5.7 lt/100 km, karbondioksit salınımı ise 132 g/km. Bu değerler onu, yüksek performanslı değil ama, yeterli performansı minimum tüketimle sunan bir otomobil yapıyor. Bunun

da günümüzde birçok sürücünün öncelikli isteği olduğunu biliyoruz. Yol tutuş ve frenleme konusunda da sorun yaşatmayan otomobilin vites geçişleri de rahat.

Cazip bir seçenek

Volkswagen Grubu teknolojisini Volkswagen markasından daha uygun bir fiyata sunan bir marka olan Seat, Leon 1.2 TSI modeliyle, Golf'te bulunmayan bir motor seçeneğini uygun fiyata sunuyor. Hem de kullanıcılarının en düşük motorlu taşıtlar vergisini ödemelerini de garanti ederek.

Seat Leon 1.2 TSI 105 HP Style**Fabrika verileri**

Motor:1197 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 105 HP @ 5000 d/d
Maksimum tork: 175 Nm @ 1550-4100 d/d
Maksimum hız: 187 km/s
0-100 km/s: 10.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4315 / 1768 / 1455 mm
Bagaj hacmi: 341 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.): 7.1 / 4.9 / 5.7 lt / 100 km
Fiyat: 36.400 TL

+ Tasarım, motor, şanzıman, tüketim, fiyat

- Yer yer malzeme kalitesi, heyecandan uzak kokpit

132 g/km



www.**e-otodergi**.com

İLK ÖZEL SAYIMIZ YAYINDA!

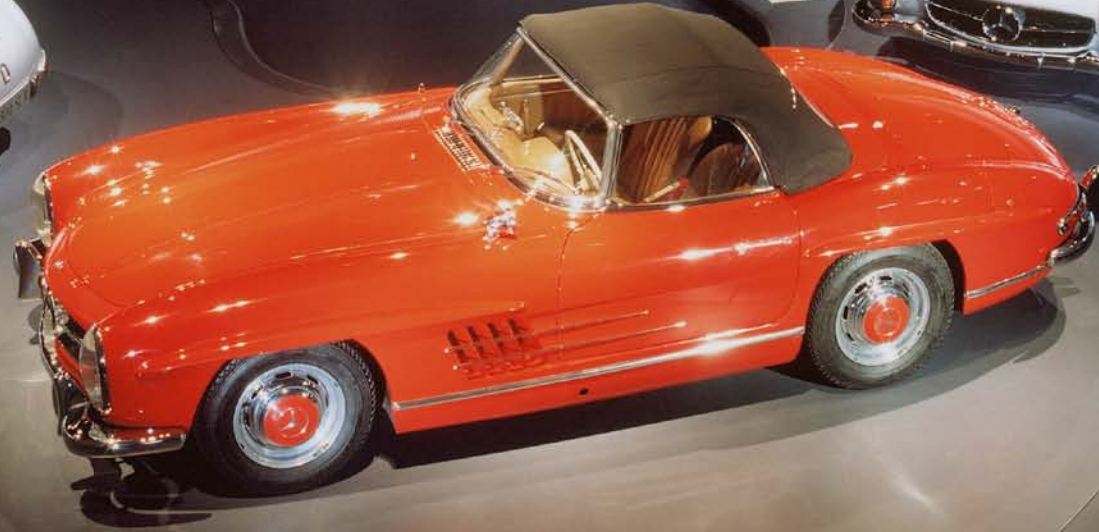
36
marka

154
model

683
sayfa

TEST YILLIĞI 1

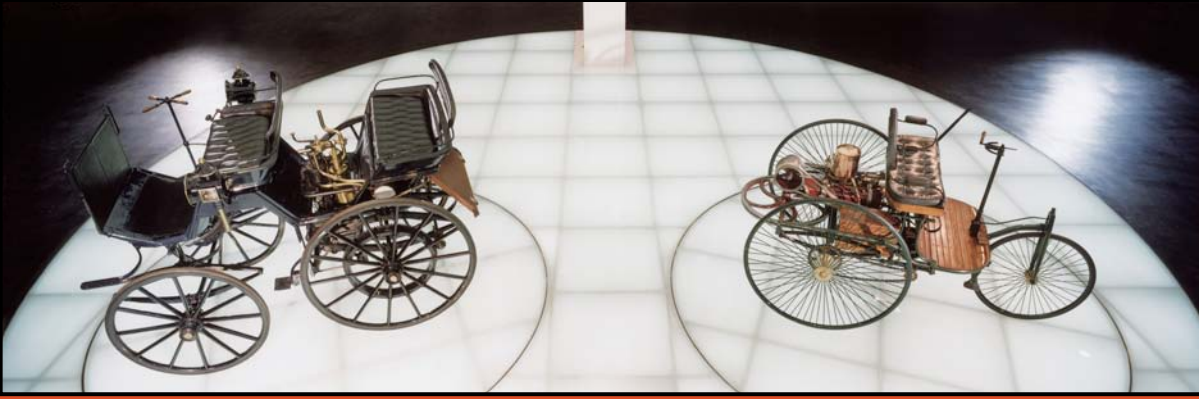
Buraya tıklayıp indirebilirsiniz



ZAMANDA YOLCULUK

Stuttgart'taki Mercedes-Benz Müzesi, otomotiv tarihine ışık tutan bir hazine niteliğinde. Mayıs 2006'da hizmete giren Stuttgart'taki Mercedes-Benz Müzesi, adeta otomotiv endüstrisinin nereden nereye geldiğini ortaya koyuyor. Toplam alanı 16.500 metrakare olan dokuz katlı müzede 160'tan fazla araç sergileniyor.

Yazı: Tarık Akagün/Stuttgart-Almanya
Fotoğraflar: Daimler Medya & Tarık Akagün

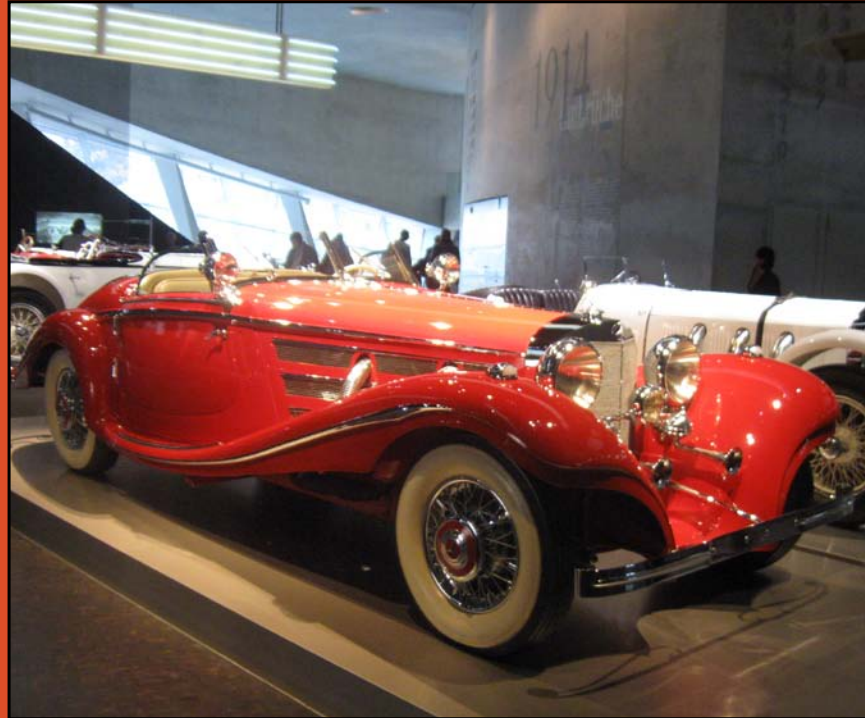


1886 Daimler Motorkutsche (üstte solda): Dünyanın ilk dört tekerlekli otomobili olan bu araç 1.1 HP güç üreten, 462 cc'lik 1 silindirli bir motora sahip. Maksimum hız 18 km/s.
1886 Benz Patent Wagen (üstte sağda): Bu araç dünyanın ilk benzinli otomobili. Replika olan bu aracın orijinali bir yangında yanmış. 0.75 HP güç üreten, 954 cc'lik, 1 silindirli motora sahip ilk otomobilin maksimum hızı 16 km/s.

1954 Mercedes-Benz Cabriolet 300A: 1951-1954 yılları arasında 560 adet üretilen bu model, Ponton çizgisinin ilham kaynağı oldu. 150 HP güç üreten 2996 cc'lik 6 silindirli motora sahip 300A, maksimum 175 km/s'ye çıkabiliyor (Altta).



1902 Mercedes Simplex 40 HP: Şu an yeryüzünde Mercedes adını taşıyan en eski otomobil. Uzun dingil mesafesi, gövdenin lastiklerin arasına alınmış gibi olması teknik detaylar; otomobil tekniğinde bir devrim niteliğindedir. 40 HP güç üreten, 6875 cc'lik, 4 silindirli motor aracı 80 km/s'ye çıkartabiliyor (üstte).

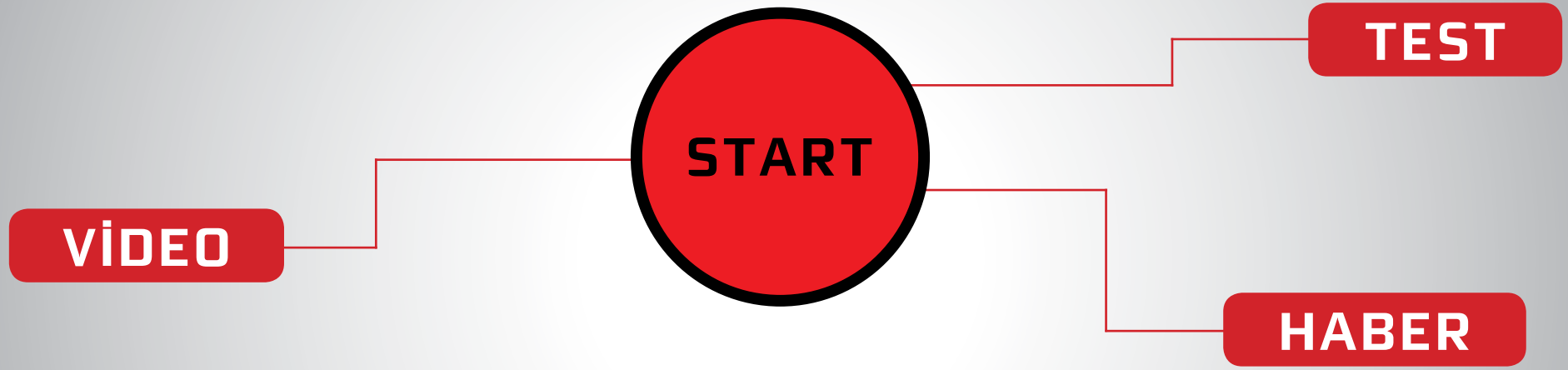


1935 Mercedes-Benz 500 K Special Roadster: Zamanının en hızlı Mercedes'inin isminin sonundaki K, kompresör sistemini işaret ediyor. 160 HP üreten 5018 cc'lik 8 silindirli motora sahip otomobilin maksimum hızı 160 km/s (solda).



1954 Mercedes-Benz 300 SL "Martı Kanat": 215 HP güç üreten 2996 cc'lik 6 silindirli motora sahip olan Martı Kanat, bugün için bile yüksek bir hız sayılan 250 km/s'ye ulaşabiliyordu (üstte).

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

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

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın **e-otodergi** okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Ayrımcılık

Geçtiğimiz ayın başında Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe 2010 ödül töreni için İstanbul'umuzun sosyetik eğlence mekanı Reina'daydım. Burada bulunmamın başlıca sebebi ise organizasyona katkılarımdan ötürü otomobil medyasından birkaç meslekdaşım ile birlikte teşekkür plaketi alacak olmamdı. Yapılan ön sunumun ardından hepimiz sırayla sahneye çağrılıp ismimize özel yaptırılan plaketlerimizi aldık ve Murat Doruk'un bize sarfettiği güzel sözleri ilgiyle dinledik. Şahsım ve dergimiz e-otodergi adına böyle bir plaketle onurlandırıldığımdan dolayı tüm organizatör ekibe teşekkür ediyorum.

Plaket konusuna girmişken geçen sene TOSFED'in düzenlediği şampiyonlar gecesinde medyaya yönelik bir skandal yaşandı. Senelerdir bu sporun ceremesini çeken, emeklerinin karşılığını hiçbir zaman görememiş başta meslek büyüklerim ve bizler dururken, gözlerimizin önünde yarışlara gelip gelmediği meçhul olan bir kulüp TV kanalı ile bir gazete ve aylık otomobil dergisi mensubuna şükran plaketi sunuldu. Devletin federasyonun yaptığı bu ayrımcılığa akıl sır erdirmek mümkün değildi. Zaten son aylarda kendisine yönelik açılan soruş-

turmalar ve yönetim katında kaynayan kazandan dolayı can çekişen federasyonumuz –pek sanmıyorum ama- geçen sene medyaya yönelik yaptığı bu büyük hatadan döner ve “gerçek” motorsporu gazetecilerini “görmeyi” akıl eder. Bir motorsporu ekibinin becerdiği şeyi devletin federasyonu yapabilecek mi bakalım? Sezon sonu ödül töreninde göreceğiz.

Deveye boynun niye eğri diye sorulmuş, “Nerem doğru ki” cevabını vermiş. Anlı şanlı federasyonumuzun durumu da şimdi aynen bu hesap.

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Bonus Parkur'dan Mardin'de üç birincilik

Bonus Parkur Racing, Mardin'de düzenlenen 3. Mezopotamya Rallisi sonrası Özen Özer'le 2010 Türkiye Ralli Gençler Birinciliği'ni garantileyerek sezonu üç birincilikle tamamladı.

Güneydoğu Anadolu'nun tarihi merkezi olan Mardin, üçüncü kez Mezopotamya Rallisi'ne ev sahipliği yaptı. 13 Kasım Cumartesi sabahı 09:30'da Tarihi Vali Konağı önünden start seremonisi ile başlayan ralli, 85.65 km'si özel etap olmak üzere toplamda 315.90 kilometrelik parkurda iki gün koşuldu. Çağlar, Mardin, Sancar, Kabala-Bilen etaplarının üçer kez geçilmesi ile tamamlanan 3. Mezopotamya Rallisi, 13 Kasım Pazar günü sona erdi.

Mezopotamya Rallisi öncesinde 2010 Türkiye Ralli Takımlar Birinciliği ile Türkiye Ralli Grup N Birinciliği'ni garantileyen Bonus Parkur Racing, bu yarışa Özen Özer-Burak Söğüt ve Ömür Yıldırım-Ercan Kerelti olmak üzere iki genç ekip ile katıldı. Mitsubishi Lancer Evo IX ile yarışan Menderes Okur-Aras Dinçer ikilisinin liderliği ile sonuçlanan rallide ikinciliği Bonus Parkur Racing adına yarışan ve ilk gün yaşadığı aks problemi ile oldukça zaman kaybeden Özen Özer-Burak Söğüt elde ederken, Ankaralı ekip Nebil Erbil-Oğuz Boz-

kurt da yarışı üçüncü sırada tamamladı. Bu sezon Bosphorus Rally ve Hitit Rallisi'ni Gençler Birincisi olarak tamamlayan ve Yeşil Bursa Rallisi'nde Genel Klasman beşincisi olarak dikkat çeken Özen Özer, bu yarışta da Gençler Birincisi olarak tamamlayarak 2010 Türkiye Ralli Gençler Birinciliği'ni garantiledi. Bonus Parkur Racing Takım Menajeri Ercan Kazaz “Özen Özer'e geçen seneden beri yatırım yapıyorduk. Mezopotamya Rallisi'nde gelen Gençler Birinciliği ile de takım olarak tekrar podiuma çıkmak bizleri mutlu etti. Bizim spora yaklaşımımız belli. Parkurda kazanmak için spor ve kuralları içerisinde mücadele etmek bizim aile terbiyemizde var” açıklamasını yaptı.



Sezonun en büyüğü Vettel oldu

Red Bull Racing takımının Alman pilotu Sebastian Vettel, sezonun son yarışı olan Abu Dabi GP'sini kazanarak F1 tarihinin en genç şampiyonu unvanını elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar

Son yılların en heyecanlı yarışı öncesinde şampiyonada üçüncü sırada bulunan Sebastian Vettel rakiplerinin geride kalması ile büyük bir avantaj yakalayarak sezonu şampiyonlukla noktalama başardı. Yarış öncesinde şampiyonluğun en büyük favorisi olarak gösterilen Ferrari'den Fernando Alonso'nun kariyerinde üçüncü kez bu unvanı ilan etmesi için Vettel kazansa bile dördüncü sırada yer alması yeterli olacaktı. Ancak yarış düzeninin erken bozulması nedeniyle Vitali Petrov'un gerisine düşen Alonso, mücadelenin büyük bir bölümünü Rus rakibinin arkasında geçirmek zorunda kalınca 7. sıradan yukarı çıkamadı ve vuslatı başka bahara bıraktı. McLaren takımının son iki sezonda şampiyon olmuş pilotları Lewis Hamilton ve Jenson Button ikinci ve üçüncü





Lewis Hamilton yarışı ikinci sırada tamamlayarak sezonu dördüncü olarak noktaladı.



Mercedes takımının genç pilotu Nico Rosberg bu sezon umduğunu bulamadı.



Geçen yılın şampiyonu Jenson Button bu sene tacını Sebastian Vettel'e devretti.

sırada damalı bayrağın altından geçtiler. Nico Rosberg ve Renault takımının pilotları Robert Kubica ve Vitaly Petrov, yarışın ilk bölümünde yaşanan güvenlik aracı periyodunda kullandıkları stratejileri ile Hamilton ve Button'ın arkasından genel klasmanda sıralandılar. Kariyerinde ilk kez bu sezon şampiyonluk potasına giren Mark Webber de zorlamasına rağmen Alonso'yu geçemedi. Toro Rosso takımının genç İspanyol pilotu Jaime Alguersuari yarışı 9. sırada ve Felipe Massa'nın önünde tamamlama başarısı gösterdi.

2010, Vettel ve Red Bull takımının yılı oldu

Sezonun sondan bir önceki ya-

rışı olan Brezilya GP'sinde Takımlar Şampiyonluğu'nu ilan eden Red Bull Racing'de pilotlar klasmanında da Vettel'in galip gelmesi ekibe çifte sevinç yaşattı. Takımın kurulduğu zamandan itibaren en iyi sezonunu geçirdiği yıl bu sene oldu. Özellikle hız konusunda rakiplerinden bir hayli ileride bir araca sahip olan ekip, bunun karşılığını da çoğu yarışta zirveyi zorlayarak aldı. Öte yandan şampiyon Sebastian Vettel, yarış sonrası basın toplantısında yaptığı açıklamada takımın yarışa konsantrasyonunu kaybetmemesi için son ana kadar durum hakkında kendisine bilgi vermediğini ifade etti. Vettel, "Dürüst olmak gerekirse, durum hakkında bir şey bilmiyordum. Me-

rak da ediyordum, son 10 turda mühendisim Rocky benden aracı finişe götürmemi istiyordu. Ben niçin bu kadar gergin olduğumu merak etmiştim" dedi. Alman pilot, "İyi bir pozisyonda olduğumu biliyordum, Bana 'durum iyi görünüyor' diyorlardı. Fakat bunun (şampiyonluğa gidiyorsun) demek olduğunu bilmiyordum. Sadece kendime yoğunlaşmışım. Sonunda telsizden dünya şampiyonu olduk diye çığlık attılar. Ben bir süre söyleyecek kelime bulamadım açıkçası. Bir anda demek istediklerini anlayamadım. İnanılmazdı" diye konuştu. Bu sezon 5 kez podyumun tepesine çıkmasına karşılık, kazalar ve dayanıklılık problemleri sebebiyle inişli çıkışlı bir yıl geçirdiğini hatırlatan Vettel, "Bu sıkı bir

rekabetin yaşandığı, inanılmaz bir mücadelenin olduğu bir sezon gördük. Bu sezon liderin kaç defa değiştiğini bilmiyorum. Daha yüksek pozisyonlarda bitirebileceğim yarışlar hakkında bir kitap yazabilirim. Yarış dışı oldu, hepimiz inişler çıkışlar yaşadık. Yoğun ve zor bir sezondur. İnsanların bazen söylediklerine kulak asmadık ve kendi işimizi yapmaya çalıştık. Bu zaten benim yarışlara çıkmadan önceki yaklaşımım" dedi. Alman pilot ayrıca "Hepimiz için inanılmaz zor bir sezon oldu, gerek fiziksel olarak, gerekse de daha önemli psikolojik olarak... Kendime inanmaya devam ettim, bugün özel bir gün oldu. Şimdi artık ekip olarak parti yapma zamanı" açıklamasını yaptı.



SON YILLARIN EN ÇEKİŞMELİ SEZON FİNALİNE SAHNE OLAN ABU DABİ GP'Sİ, ADINA YAKIŞIR BİÇİMDE BİR HEYECAN FIRTINASI İÇİNDE GEÇTİ.



Mark Webber bu sezon ilk kez şampiyonluğa çok yaklaştı.



Felipe Massa sezonu altıncı sırada bitirdi.

Formula1 Abu Dabi GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Takım	Zaman
1.....	Sebastian VETTEL.....	Red Bull-Renault	1:39:36.837
2.....	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	+10.1s
3.....	Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+1.0s
4.....	Nico ROSBERG	Mercedes	+30.7s
5.....	Robert KUBICA	Renault	+39.0s
6.....	Vitaly PETROV	Renault	+43.5s
7.....	Fernando ALONSO.....	Ferrari	+43.7s
8.....	Mark WEBBER.....	Red Bull-Renault.....	+44.2s
9.....	Jaime ALGUERSUARI.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+50.2s
10.	Felipe MASSA	Ferrari	+50.8s

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot	Puan
1.....	Sebastian VETTEL.....	256
2.....	Fernando ALONSO.....	252
3.....	Mark WEBBER.....	242
4.....	Lewis HAMILTON	240
5.....	Jenson BUTTON	214
6.....	Felipe MASSA	144
7.....	Nico ROSBERG	142
8.....	Robert KUBICA	136
9.....	Michael SCHUMACHER.....	72
10.	Rubens BARRICHELLO	47

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault.....	498
2.....	McLaren-Mercedes	454
3.....	Ferrari	396
4.....	Mercedes.....	214
5.....	Renault	163
6.....	Williams-Cosworth.....	69
7.....	Force India-Mercedes.....	68
8.....	Sauber-Ferrari.....	44
9.....	Toro Rosso-Ferrari.....	13

Sezon finalini Loeb yaptı

Fransa Rallisi'nde kariyerinin yedinci şampiyonluğuna ulaşan Sebastien Loeb, sezonun son yarışı olan İngiltere Rallisi'nde de zafer kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Sezonun son rallisi olan İngiltere Rallisi'nde ralli boyunca Sebastien Loeb ve iki kez bu yarışı kazanmış Petter Solberg ile çekişmeli bir mücadele yaşadı. Rallinin başlarında Loeb'ün veliahtı olarak gösterilen Sebastien Ogier ve Jari-

Matti Latvala da bu kompetisyonun içindeydiler. Fakat rallinin ilk günü 8. özel etapta takla atarak yarış dışı kalan Ogier mücadeleden koparken, Latvala da yaşadığı lastik sorunu problemiyle zaman kaybederek zirve takibinden vazgeç-

mek zorunda kaldı. 2 litrelik motora sahip WRC otomobillerin de son kez şampiyona parkurlarında sahne aldığı rallide Pazar gününe kadar Solberg ve Loeb zaman zaman yer değiştirseler de aralarında sadece 3.6 saniyelik bir fark var-

dı. Ancak son yedi sezonun değişmeyen şampiyonu Sebastien Loeb, rallinin son günü yakaladığı tempo ile farkı 19 saniyeye çıkararak sezon finalinde galibiyete ulaşan isim oldu. Sezonun özellikle ikinci yarısında elde ettiği istikralı sonuç-



Petter Solberg zafer için çok zorladı ama Loeb'ü yine geçemedi.



Andreas Mikkelsen S-WRC sınıfında birincilik kupasını kazandı.

larla takımdakini yerini sağlama alan Jari Latvala, geriye düşmesinin ardından tutturduğu hızlı tempo ile yeniden 3.lüğe kadar çıkmayı başardı. Finli pilot bu sonuçla şampiyonayı 2. sırada tamamlayarak kariyerinin en iyi derecesini elde etti. Geçen sezon şampiyonluğu son yarışa kadar kovalamasına rağmen Loeb'e teslim olan Mikko Hirvonen ise formsuz geçen yılı takım arkadaşının gerisinde 4. sırada finişe geleerek tamamladı. Citroen'de sezon ortasında 3. pilot konumuna düşen İspanyol Dani Sordo ise Hirvonen'in ardından 5. sırada İngiltere Rallisi'ni noktalamıştı. Stobart takımı pilotları Henning Solberg ve Matthew Wilson 6. ve 7. sırada finişe gelirlerken, 8. sırada finişe gelen Kimi Raikkonen ilk sezonunda uzun süredir hasretini çektiği finişe gelme

özlemini de gidermiş oldu. Mads Ostberg yaşadığı sorunlarla birlikte 9. sırayı elde etti.

Loeb: "Bizim için zor ama eğlenceli bir yarış oldu"

Loeb rallinin ardından yaptığı açıklamada "Buraya şampiyon olarak gelmiştik ve en azından üzerimizde bu konuda bir baskı yoktu. O yüzden önceki yarışlara nazaran daha rahat bir şekilde start aldık. Özellikle burada daha önce kazanmış olan Petter Solberg bir hayli hızlıydı. Neredeyse hiç hata yapmadı ve çok rekabetçiydi. Kendi açımdan İngiltere Rallisi'nde çok eğlendiğimi söyleyebilirim." açıklamasını yaptı. Öte yandan S-WRC sınıfında şampiyonluğu Xavier Pons elde etti. P-WRC'de ise sezonun galibi Armindo Araujo oldu.



Hirvonen unutmak istediği sezonun son yarışında dördüncü sırada finiş gördü.

WRC İngiltere Rallisi Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Otomobil	Zaman
1	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	3:14:54.0
2	Petter SOLBERG – Chris PATTERSON	Citroen C4 WRC	3:15:13.1
3	Jari LATVALA – Miikka ANTTILA	Ford Focus WRC	3:16:29.3
4	Mikko HIRVONEN – Jarmo LEHTINEN	Ford Focus WRC	3:16:47.3
5	Daniel SORDO – Diego VALLEJO	Citroen C4 WRC	3:17:06.2
6	Henning SOLBERG - Stephane PREVOT	Ford Focus WRC	3:21:20.5
7	Matthew WILSON- Scott MARTIN	Ford Focus WRC	3:23:31.8
8	Kimi RAIKKONEN – Kai LINDSTROM	Citroen C4 WRC	3:25:21.9
9	Mads OSTBERG – Jonas ANDERSSON	Subaru Impreza WRC	+12m13.7s
10	Andreas MIKKELSEN – Ola FLOENE	Skoda Fabia S2000	+14m01.2s

İlk yarışın galibi Menderes Okur

İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışı 28 Kasım Pazar günü yapıldı. Altı özel etabın ardından Menderes Okur – Aras Dinçer ikilisi zafere ulaşan ekip oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Harun Özdemir



i

İstanbul Otomobil Sporları Kulübü İSOK tarafından organize edilen ve Via/Port'da başlayan yarışta toprak zemine sahip Via/Port, Riva ve Cumhuriyet etaplarının ikişer kez geçildi. 27 Kasım Cumartesi günü Via/Port Alışveriş Merkezi'nin içindeki Gençlik Meydanı'ndan start alan ve 53 otomobilin kayıt yaptırdığı yarışta Pazar günü biri 14,90 Km diğeri 8,10 Km olmak üzere zorlu iki adet orman etabını geçen yarışmacılar, aynı zamanda Via/Port'un içinde organize edilen süper



Ünal Şenbahar iddialı başladığı yarışta son etapta lastik patlatarak zaferi elinden kaçırdı.



Hakan Kargın ilk yarışı podyumda tamamlama başarısını gösterdi.



Kemal Gangam, ilk kez bir yarışta kullandığı Evo9'a alışmaya çalıştı.



Rallideki en yeni otomobille yarışan Ferhat Tanrıbilir A/6 sınıfında birinci oldu.

seyirci etabında İstanbullu yarış severlerin huzuruna çıktılar.

ile geçtiler.

Cem Özdemiroğlu ilk etapta takla attı

1. İstanbul Rallisi'nin ilk özel etabı olan Riva'da yarışa üst sıralarda finish görme amacıyla başlayan Cem Özdemiroğlu, Mitsubishi Lancer Evo9'u ile sol hızlı bir virajda otomobilini bankete kaptırarak takla attı. Bu takla esnasında eli otomobilinin kaportası ve rollcage'i arasına sıkışarak sakatlanan Cem Özdemiroğlu'nun durumunun ambulans gerektirmesi sebebiyle etaba sağlık ekibi girdi. Yapılan müdahalenin ardından bu etap iptal edilerek Cem Özdemiroğlu'nun gerisinden start alan ekipler parkuru normal etap temposu

İlk üç sıra için Okur, Şenbahar ve Kargın kıyasıya çekişti

Rallinin genel klasmanı için tahminlerin yoğunlaştığı üç isim olan Ünal Şenbahar, Hakan Kargın ve Menderes Okur beklenildiği gibi büyük bir çekişmeye girerek yarış severleri yanıltmadı. Özellikle aynı garaj olan Tok Sport'dan servis olarak yarışan Ünal Şenbahar ve Menderes Okur, Türkiye Ralli Şampiyonası'ndaki alışlagelmiş rekabetlerini mahalli heyecanına da taşıdılar. Via/port seyirci özel etabında ralliye hızlı başlayan Menderes Okur, Ünal Şenbahar'ı 6 saniye geride bıraktı. Ünal Şenbahar ise bir sonraki özel etap olan Cumhuriyet 1'de 3 saniye daha iyi za-



Son dakikada bulduğu destekle şampiyonaya başlayan Murat Günarslan N/2 sınıfında yarıştı.

Antalyalı misafir bayan ekip Ayşe Kar – Gamze Çalışkan ikilisi tecrübe kazanma amacıyla parkurda yer aldılar.

Kısıtlı imkanlarla şampiyonaya başlayan Bülent Şimşek, buna rağmen objektiflere güzel görüntüler sundu.

manı gerçekleştirerek aradaki farkı 3 saniyeye indirdi. Via/port 2'de ise 2 saniye daha iyi zaman yapan Menderes Okur, aradaki farkı yine 6 saniyeye yükseltti. Riva 2'den en iyi zamanla ayrılan Şenbahar, son özel etap öncesi farkı 2 saniyeye düşürdü. Nefeslerin tutulduğu son özel etap olan Cumhuriyet 2'de ise lastik patlatan Ünal Şenbahar ezeli rakibinden 6 saniye kötü zaman yapınca, Menderes Okur 7.9 sn farkla ilk mahalli mücadelede zaferi elde etti. Mitsubishi Lancer Evo7'leri ile Hakan Kargın- Burçin Korkmaz ekibi ise podiumun son basamağına çıktı. Türkiye Ralli Şampiyonası Klasik Otomobiller Kategorisi'nde şampiyonluğa ulaşmış olan Kemal Gamgam – Birol Otağ ikilisi ilk kez yarıştıkları Mitsubishi Lancer Evo9 otomobilleri ile 4. sırada fini-

şe geldiler. Yarışın başlamasına günler kala hazırlanması tamamlanan ve şampiyonanın en yeni ralli otomobili olan Ford Fiesta R2'si ile start alan Ferhat Tanrıbilir – Soner Tamer çifti 5. ve A/6 sınıfı 1.'lik kupasını kaldırdılar. Klasik kategorisinde Anadol STC ile yarışan Erdal Tokcan - Duygu Deniz ekibi birinci olurken, genç pilotlar kupasını kaldıran isim Bora Kabatepe oldu. En iyi kadın co-pilot Osman Tüter ile yarışan Nehir Yılmaz olurken, en iyi kadın sürücü ise Burcu Burkut Erenkul idi. Grup H'da ise Ümit Kemal Coşkun – Özgür Gür-lük ikilisi Renault 19 16S ile birinciliği elde etti.

Yarış sonrası açıklama yapan Yarışma Direktörü Vedat Bostancı " Başarı ile organize ettiğimiz bir yarışın daha sonu-

na geldik ancak bu 3 yarışlık bir şampiyona ve kalan iki yarışta daha da iyisini yapmak için çalışacağız. İSOK yönetim kurulunda ve yarışta beraber çalıştığım tüm arkadaşlarıma gösterdikle-

ri üstün çaba ve gayretleri için teşekkür ederim. İlk etapta yaşanan kaza ile ilgili de Tok Sport ekibine ve Cem Özdemiroğlu'na geçmiş olsun diliyorum." açıklamasını yaptı.

1. İstanbul Mahalli Rallisi Genel Klansmanı

Sıra..	Ekip.....	Otomobil	Zaman
1.....	Menderes OKUR - Aras DİNCER	Mitsubishi Lancer Evo9	22:39.9
2.....	Ünal SENBAHAR - Cem BAKANÇOCUKLARI.....	Fiat Punto S2000	22:47.8
3.....	Hakan KARGIN - Burçin KORKMAZ.....	Mitsubishi Lancer Evo7	23:34.5
4.....	Kemal GAMGAM - Birol OTAĞ.....	Mitsubishi Lancer Evo9	24:21.7
5.....	Ferhat TANRIBİLİR - Soner TAMER.....	Ford Fiesta R2	24:51.3
6.....	Mustafa ÇAKAL - Mehmet KÖLEOĞLU	Ford Fiesta ST	24:59.9
7.....	Nebil ERBİL - Onur AHISKALI	Ford Fiesta ST	25:07.6
8.....	Ümit Kemal COŞKUN - Ozgur GÜRLÜK	Renault 19 16S	25:41.7
9.....	Osman TÜTER - Nehir YILMAZ	Fiat Palio	25:43.6
10.	Ahmet İskender KAYA - Erhan ARIKAN.....	Fiat Punto S2000	26:01.1

Antalya'da otokros rüzgarı esti

Antalya Motorsporları Kulübü (AMK) tarafından düzenlenen Türkiye Otokros Şampiyonası'nın üçüncü ayağı 6-7 Kasım tarihlerinde Akdeniz Üniversitesi kampüsü içerisinde bulunan Dünya Ralli Şampiyonası Özel Seyirci Etabı'nda düzenlendi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Harun Özdemir

İlk olarak 6 Kasım Cumartesi günü Antalya Mahalli Otokros yarışı koşuldu. Yarışın antrenman turlarında 64 kapı numarası taşıyan Erhan Torun yarışa devam edemedi. Yarış arasında ve sonrasında Pegasus racing takımı tarafından Antalya'ya davet edilen son Avrupa Şampiyonu İtalyan pilot Luca Rossetti yaptığı şovlarla Antalya halkının ilgisini çekti. Aynı günün akşamı ise ertesi gün yapı-



lacak ulusal yarışın seremonik startı Kemer Belediyesi başkanı Mustafa Gül'ün katılımıyla Beach Park'ta gerçekleştirildi. Yine Luca Rossetti'nin şov sürüşüyle renklendirdiği start töreni Antalya'yı kuş bakışı gören Beach Park varyantlarında yerel halkın yoğun ilgisi gözlemlendi.

7 Kasım Pazar günü ise Türkiye Otokros Şampiyonası'nın 3. ayağının teknik kontrolünün ardından antrenman ve sıralama turları ile yarışlar devam etti. Kategori 1'de Sinan Saatçi sıralama turlarında en iyi zamanı elde ederken, Kategori 2'de Emir Küçüksarı kategorisinde parkura ilk çıkma hakkını elde etti. Kategori 3'te Yunus Emre Zümrüt en iyi dereceyi alırken büyük çekişmenin geçtiği Kategori 4'te Mustafa Söylemez en iyi zamanı elde etti. Kategori 5'te Cem Acar Abarth Grande Punto S2000'i ile parkurda tozu dumana katarak parkura ilk çıkma hakkını elde etti. Kategori 6'da ise Taner Canbolat kategorisinin en iyi derecesini gerçekleştirdi. Kategori 1'de yarışan Hakan Ünsal ile kategori 4'te yarışan Taner Şengezer araçlarının azizliğine uğrayıp seansı tamamlayamazken Kategori 3'te yarışan Mehmet Pınarbaşı takla attığı için derece alamadı.

Halim Ateş yine zaferi rakiplerine kaptırmadı

Sıralama turlarının ardından başlayan



Parkurlarımızdaki en iyi ralli otomobili parkına sahip olan Cem Acar, Punto S2000'i ile Kat5'te zafere ulaştı.



Bursalı Yunus Emre Zümrüt kendi kategorisinde ikinci oldu.



Çağrı Tarık Zeybek, halen toprakta 4WD otomobiline alışmaya çalışıyor.



Adil Küçüksarı'nın kardeşi Emir, ağabeyinin otomobiliyle yarıştı.

yarışlarda Kategori 6'da Egemen Çivici-oğlu birinci olurken, yılların eskitemediği Ankaralı pilot Tan Uydaş ikinciliği aldı. Üçüncülük ünvanı ise Taner Canpolat'ın oldu. Kategori 5'te Cem Acar Abarth Grande Punto S2000'i ile kategorisinin birinciliğini alırken, Sabri Ünver ikinciliği ve Çağrı Tarık Zeybek üçüncülüğü elde etti. Kategori 4'ü ise Team 47 adına yarışan Halim Ateş kazanırken, salise farkı ile Mustafa Söylemez birinciliği kapatarak ikinci oldu. Rakipleri ile aynı otomobil ile yarışan Taner Şengezener ise podyumun son basamağına çıktı. Kategori 3'te sıralamada yaptığı kazaya rağmen aracını yarışa yetiştiren Antalyalı Pilot Mehmet Pınarbaşı birinciliği alırken; Yunus Emre Zümrüt ikinci, Nebil Erbil üçüncü oldu. Kategori 2'de Emir Küçük-sarı birinci, Tansel Tunca ikinci ve Bülent Gürkan üçüncü oldu. Kategori 1'de ise Ankaralı Sinan Saatçi birinci ve Serdar Komaç ikinci gelirken yarışın en genç pilotu Mehmet Çağlayan üçüncülüğün sahibi oldu.

Yarışın ardından son kez Luca Rossetti Abarth Grande Punto S2000'i ile otokros pistinde tozu dumana katarak veda şovunu gerçekleştirdi. Şovun ardından servis alanında hayranlarını kırmayarak birlikte fotoğraf çekti. Düzenlenen törenle kupa alanlara ödülleri verilerek iki günlük mücadele noktalandı.



Avrupa Şampiyonu Luca Rossetti, yaptığı şovla izleyenleri mest etti.



Yarıştaki bayan pilotlardan Ayşe Kar, Palio'suyla tecrübe kazanmaya çalıştı.



Antalyalı genç pilot Mehmet Çağlayan, Palio'sunu limitlerde kullandı.



Ev sahibi pilotlardan Mehmet Pınarbaşı, sıralama turlarında attığı bu taklaya rağmen Kat3'te birinciliği kaptırmadı.



F1'de 2011 takım kadroları açıklandı

Uluslararası Otomobil Federasyonu FIA, 2011'de takımların yarışacakları resmi sürücü kadrolarını açıkladı. Buna göre şampiyonada yer alacak 6 takımın sürücü kadrosu henüz belli olmadı. Red Bull, McLaren, Ferrari, Mercedes, Sauber ve Lotus'un kadroları dolarken, Sauber'in yeni imza attığı Sergio Perez, listedeki tek çaylak pilot oldu. FIA tarafından resmen açıklanan 2011 pilot ve kapı numarası listesi aşağıdaki gibi oldu.

Red Bull Racing

1. Sebastian Vettel
2. Mark Webber

Vodafone McLaren Mercedes

3. Jenson Button
4. Lewis Hamilton

Scuderia Ferrari Marlboro

5. Fernando Alonso
6. Felipe Massa

Mercedes GP Petronas F1 Team

7. Michael Schumacher
8. Nico Rosberg

Renault F1 Team

9. Robert Kubica
10. TBA

AT&T Williams

11. Rubens Barrichello
12. TBA

Force India F1 Team

14. TBA
15. TBA

Sauber F1 Team

16. Kamui Kobayashi
17. Sergio Perez

Scuderia Toro Rosso

18. TBA
19. TBA

Team Lotus

20. Jarno Trulli
21. Heikki Kovalainen

HRT F1 Team

22. TBA
23. TBA

Marussia Virgin Racing

24. TBA
25. TBA

Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe 2010 ödülleri sahiplerini buldu

Grid Concept tarafından organize edilen Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe 2010'da dereceye giren pilotlar, Reina'da düzenlenen bir After-Party ile ödülleri kavuştu. 7 ayak sonunda rakiplerini geride bırakarak bu yılın şampiyonu olan Cenk Ceyişakar, kupasını Doğu Otomotiv CEO'su Ali Bilaloğlu ve Porsche Genel Müdürü Anıl Gürsoy'un elinden aldı. Ulusal ve yabancı basın mensuplarının da katıldığı partide, ayrıca başta Porsche GT3 Cup olmak üzere motor sporlarının gelişimine katkısı bulunan gazetecilere de plaket verildi. Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe 2010'da Cenk Ceyişakar, 247 puanla şampiyonluğunu ilan ederken, Yücel Özbek 220 puanla ikinci, Yadel Oskan ise 186 puanla üçüncü oldu. Toplamda 7 ayaktan oluşan Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe 2010'da 8 pilot yarıştı. Şampiyonanın beşinci ve altıncı ayakları Çek Cumhuriyeti ve Yunanistan'da gerçekleşti.



Rossi omzundan ameliyat oldu

İtalyanların MotoGP'deki efsanevi sürücüsü Valentino Rossi, omzunda olan sakatlıktan dolayı 14 Kasım Pazar günü ameliyat oldu. İtalyan sürücü geçtiğimiz Nisan ayında geçirdiği Motocross kazasında omzunu sakatlamış ve ardından Mugello'da da ayağını kırarak bir süre yarışamamıştı. Rossi daha sonra iyileşerek pistlere geri dönmesine rağmen, omzundaki sakatlık kendisini sürekli rahatsız ediyordu. İtalyan sürücü Cattolica Hastanesi'nde supraspinal kasi ve glenoid bağı üzerinde 2 saatlik bir ameliyat geçirdi. Ameliyatı yapan Dr. Alex Castagna, ameliyatın ardından 'Omzunun durumu gerçekten kritikti. Valentino böyle bir sakatlıkla yarışabilirdi çok güçlü birisi olmalı. Dinlenmesi için 90 güne ihtiyacı var, fakat O'nu vaktinde yetiştirebilmek için elimizden geleni yapacağız.' şeklinde konuştu. Rossi ise ameliyatın ardından yaptığı esprili açıklamada "Bana ameliyatla yeni bir omuz verdiler ve ben O'nu test etmek için sabırsızlanıyorum" şeklinde konuştu.

Off-Road sezonu Şile'de sona erdi

TOSFED'in takviminde bulunan 2010 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın 6. ayak yarışı, İstanbul Off-Road Kulübü'nün (İSOFF) organizasyonu ile 27-28 Kasım 2010 tarihlerinde İstanbul Şile'de koşuldu. Türkiye Şampiyonası'nda puan almak ve şampiyon olabilmek için birbirleri ile kıyasıya mücadele eden ekipler, sezonun son yarışında 1 ayak, 2 kısım toplam 7 özel etapta 58,78 km., normal etapta 59,19 km. olmak üzere toplam 114,97 kilometre yol aldılar. Gün sonunda Genel Klasmanda Monroe Amortisör sponsorluğunda yarışan Nihat Keskin-Yasemin Toker ekibi birinci olurken, Birlas&Ağaoğlu Off-Road takımından Volkan Gönülalan-Necmi İnan ekibi ikinci, İnci Akü Off-Road takımından Ahmet Tınkır-Rafet Yılmaz ekibi ise üçüncü sırada yer aldılar. Sınıflarda S1'de Cengiz İnceli-Sevgin Atabey, S2 'de Monroe'nun ürün desteği sağladığı Aroma Off-Road takımından Erkan Birinci-Arman Özdemir, S3'te Birlas&Ağaoğlu Off-Road takımından Volkan Gönülalan-Necmi İnan, S4'de Monroe Amortisör sponsorluğunda Nihat Keskin-Yasemin Toker ekipleri birinci oldu.



Kenan Sofuoğlu yeni takımını seçti

Dünya Supersport Şampiyonu Kenan Sofuoğlu, Moto2'nin son iki yarışında tulumunu giydiği Fransa'nın Technomag-CIP takımıyla 1 yılına anlaştı. Kenan Sofuoğlu yaptığı açıklamada, "Technomag-CIP takımı motosikletine güveniyor. Ben de burada şampiyon olacağıma inanıyorum" dedi. Moto2'de sporcuların sponsor bulması gerektiğini ve diğer takımların Technomag-CIP'ten daha fazla sponsor desteği istediklerini ifade eden Sofuoğlu "Technomag-CIP, bana değer veriyor. Fransız takımıyla bir yıllık sözleşme imzaladım. Moto2'de öncelikli olarak kendimi görmek istiyorum. Bu nedenle de 1 yıllık anlaşma yaptım. Anlaşma için kaybedecek zamanım yoktu. Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü (GSGM) de bana onay verdi. Anlaşmış takımın bütçesinin bir kısmını da Fransa Motosiklet Federasyonu veriyor" dedi. Moto2'de pilotların, takımlarına sponsor da getirdiğini belirten Sofuoğlu şöyle devam etti: "Takımlar, her bir pilot için sezonluk yaklaşık 1 milyon dolar harcama yapıyor. Ayrıca pilotların birçoğundan da bu tutarda sponsorluk desteği istiyorlar. Ama benden bu kadar rakam talep etmediler".

Citroen ve Ford yeni WRC'leri ile testlere devam ediyor

2010 Dünya Ralli Şampiyonası'nda sezon Galler'de yapılan İngiltere Rallisi ile sona ererken, takımlar 2011 sezonu hazırlıklarına İngiltere'den ayrılmadan yeni araçları ile devam etti. DS3 WRC'nin testlerine devam eden Sebastien Loeb, "İngiltere Rallisi'nden hemen sonra elimiz soğumadan testlere devam etmek harika oldu. Hala yarış ritminde olduğumuzdan istediğimiz dataları elde etmek daha kolaylaştı." dedi. Citroen takımı patronu Olivier Quesnel ise, "Havanın bir kuru bir yağışlı gitmesi aracımızı her türlü toprak koşulda test imkanına olanak verdi. Takımdaki bütün herkes bundan çok memnun" dedi. Quesnel, İskandinav bayilerden gelen baskılara rağmen şu an Petter Solberg için müşteri otomobili üretmeyi düşünmediklerini, ancak sezon başlayana kadar her şeyin değişebileceğini söyledi. Ford takımı ise Fiesta WRC ile asfalt ve toprak testlerini sürdürürken, takımın iki numaralı pilotu Latvala, "Testlerde her şey yolunda gidiyor. Beklediğimizden daha ilerideyiz. Aracımız dengeli ve güçlü." dedi. Takımlar aralık ayında kış testleri için İskandinavya bölgesine hareket edecekler.



ALADAĞLAR'DA JEEP KEYFİ

Bir Jeep'in kendini evinde hissettiği yer bol oksijenli, topraklı, bol ağaçlı ve kayalı yüksek zirveler ise, biz de İstanbul'un gökdelenlerinden sıkılan Jeep'leri evlerine doğru; Aladağlar'a götürerek bu özlemlerini gidermeye çalıştık.

Yazı: Nihat Karataş

Fotoğraflar: Savaş Yılmaz

H

Her geçen gün çok daha hızlı bir şekilde küreselleşen otomotiv sektörü, bizim gibi otomobil meraklıları için bazen şaşırtıcı ve pek beğenmediğimiz; ne olduğu belli olmayan, hiçbir sınıfa ve yere konumlandırımadığımız modellerle karşımıza çıksa da, bazı markalar var ki kuruluş amaçlarına hâlâ sıkı sıkıya bağlı ve bizi hiç hayal kırıklığına uğratmayan ürün ve işlere imza atıyorlar. Jeep de bu mar-

kaların başında geliyor. Arazi geleneklerine sıkı sıkıya bağlı Jeep'in tüm modellerinden sizi her koşulda yolda bırakmayacak arazi performansı sunmasını haklı olarak beklerken, içinde "Jeep" geçen bir aktiviteden de çok sakın, temiz, topraklu ayakkabı ya da papyonla katılacağınız bir aktivite beklememelisiniz. İşte bu efsane markayla son buluşmamız ve hatıralarımızı tazelememiz de yine böy-



le; tozlu, topraklı, çamurlu bir organizasyonla Bolu Aladağlar'da yüksek rakımlı ve bol oksijenli oldu.

Sabahın erken saatlerinde Zincirlikuyu Çiftçiler Otomotiv'de buluştuğumuz Jeep yetkilileri ve Grand Cherokee'lerle başlayan günün ilk dakikaları sonrasın-

da iki günlük programın ve rotanın anlatıldığı küçük bir toplantıyla devam etti. Bu ufak detayların ardından sürücü koltuğuna geçtiğimiz Grand Cherokee'yle Aladağlar'ın yaylalarına uzanan yolculuğumuzun ilk etabı otoyoldan Bolu'ya kadar hızlı bir şekilde devam etti ve

Jeep'lerimizi dağlara vurmadan önce son bir kez daha yakıt almak için Bolu'da durduk. Bu son moladan sonra hem araçlarımız hem de tüm ekip artık maceraya hazır. Aladağlar'ın eteklerinden başlayan macera yaklaşık 1500 metre rakımdaki yaylalara ulaştığımızda las-

tiklerin asfalttan toprağa geçişiyle devam etti. Tüm öğleden sonrayı Jeep'lerle Aladağlar'ın yaylalarında geçirirken birçok farklı yol ve arazi koşuluyla da karşılaştık ve Jeep'lerin arazide ne kadar kabiliyetli olduklarına bir kez daha şahit olduk. Su geçişleri, toprak yollar, büyük kayaların arasından yaptığımız inişler ve ilerleyen saatle birlikte havanın da kararmasıyla dönüş yolundaki çamurlu yollardan devam eden maceramız, yine Aladağlar yaylalarında yer alan kamp alanına ulaşmamızla sürdü. Kamp ateşi başında geçen gece ve koyu bir muhabbetin ardından bol oksijen, şehirli vücutlarımıza adeta bir detoks etkisi yaptı. Sabahın ilk ışıklarıyla çadırlarımızdan çıkıp dönüş yoluna doğru hazırlıklarımız başladı.

İstanbul'a dönerken ve hatta İstanbul'a vardığımızda bile hala aklımızda Aladağlar'ın o güzel havası ve manzarası vardı. Jeep gibi markalar var oldukça içimizdeki bu otomobil sevgisi de ilk günkü gibi devam edecek. Jeep bunu bize bir kez daha gösterdi ve yaşattı.

**AKTİVİTE SIRASINDA
AĞIRLIKLIL OLARAK
ARAZİDE KULLANILAN
JEEP GRAND CHEROKEE,
KENDİNİ ADETA EVİNDE
HİSSETTİ.**



e-otodergi okuyucu sayıları

Tarih	Sayı	Okuyucu sayısı
Temmuz 2008	1	En az* 6347
Ağustos 2008	2	En az* 7011
Eylül 2008	3	En az* 7530
Ekim 2008	4	En az* 10.042
Kasım 2008	5	En az* 15.220
Aralık 2008	6	En az* 15.873
Ocak 2009	7	En az* 15.903
Şubat 2009	8	En az* 15.923
Mart 2009	9	En az* 15.967
Nisan 2009	10	En az* 16.337
Mayıs 2009	11	En az* 16.823
Haziran 2009	12	En az* 17.245
Temmuz 2009	13	En az* 17.433
Ağustos 2009	14	En az* 18.287
Eylül 2009	15	En az* 18.385
Ekim 2009	16	En az* 20.579
Kasım 2009	17	En az* 20.682
Aralık 2009	18	En az* 22.468
Ocak 2010	19	En az* 22.632
Şubat 2010	20	En az* 23.967
Mart 2010	21	En az* 26.483
Nisan 2010	22	En az* 31.053
Mayıs 2010	23	En az* 31.152
Haziran 2010	24	En az* 33.240
Temmuz 2010	25	En az* 36.025
Ağustos 2010	26	En az* 38.114
Eylül 2010	27	En az* 40.681
Ekim 2010	28	En az* 45.142
Kasım 2010	29	En az* 48.315



www.

e-otodergi.com

30'uncu sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz. 5'inci sayımızdan bu yana Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. Bir sonraki sayımız olan **Ocak 2010** tarihli 31'inci sayımız, **4 Ocak 2010** tarihinde yayına girecektir.

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