

WWW.

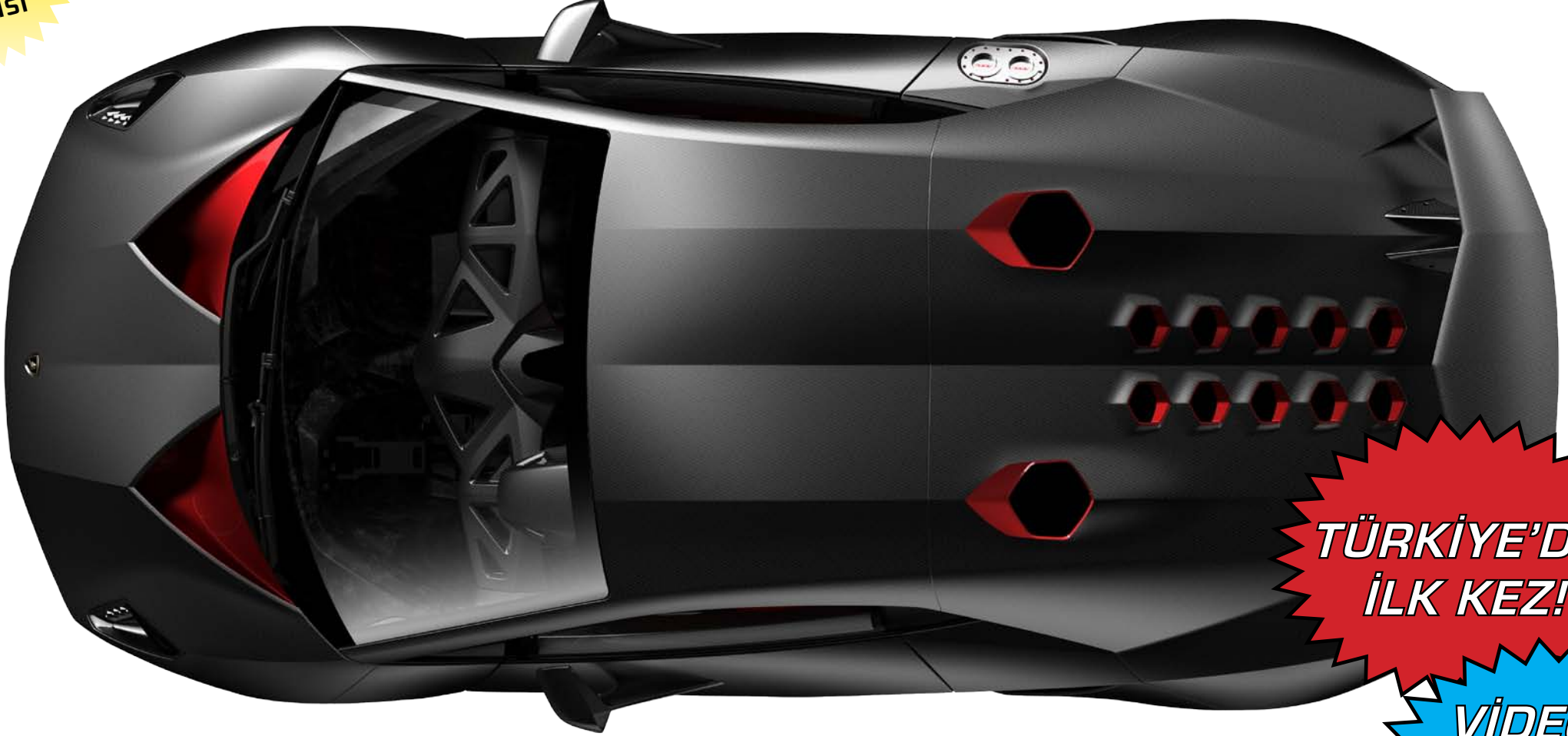
EKİM 2010

SAYI: 28

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ



TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!

VIDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ

YENİLİK

## Lamborghini Sesto Elemento

• BMW 535i • YENİ VW PASSAT • MERCEDES-BENZ E 350 CDI 4MATIC • YENİ NISSAN MICRA • KIA SPORTAGE

## Otomobil testinde yeni dönem

Otomobil testleri hiç kuşkusuz ki otomobil dergilerinin en çok merak edilen konuları arasında. Test ölçümü konusunda en önemli faktörler bilgi, tecrübe ve teknik ekipmanlar. Bundan yaklaşık 5 yıl önce, çalıştığımız haftalık derginin test ölçümlerinde Türkiye'nin ilk GPS'li test cihazını kullanmaya başlamıştık ve aynı sistemi e-otodergi'nin ilk sayısından itibaren çeşitli test ölçümlerinde kullanıp sonuçlarını yayınladık. O dönemde bazı meslektaşlarımız "optic fifth wheel" denilen ölçüm cihazlarını savunuyor olsalar da, günümüzde GPS'li ölçüm cihazları bir endüstri standardı haline geldi ve tüm otomobil üreticileri ve önde gelen otomobil dergileri tarafından kabul gördü.

Şimdi ise otomobil test ve performans ölçümünde yeni bir dönem açılıyor: Videolu test ölçümü! İnternetin öneminin her geçen gün arttığı günümüzde, "gerçeklik" ve "görsellik" öne çıkan olgular arasında.

GPS bağlantılı videolu ölçüm cihazımız sayesinde bu iki özelliği de sizlere fazlasıyla sunabileceğimizi düşünüyoruz. Bu şekilde; teste konu olan otomobilin kelimelerle ne kadar iyi ifade edilse bile insana durağan gelen hızlanmasını, sesini siz okuyucularımıza ve izleyicilerimize aktarabileceğiz, deyim yerindeyse kendinizi direksiyondaymış gibi hissetmenizi sağlayacağız ve çok merak edilen "testleri nasıl yapıyorsunuz?" sorusunun yanıtını şeffaf bir şekilde verebileceğiz.

Bu sayımızda, Türkiye'nin ilk videolu test ölçümlerini BMW 535i ve Mazda3 HB 1.6 LT MZ-CD ile gerçekleştirdik. Bundan sonra her sayımızda, çeşitli otomobillerin videolu test ölçümlerini sunacağız. Test cihazımızla ilgili ayrıntılı bilgiyi ise, ileri ki sayfalarda okuyabilirsiniz.

Videolu test ölçümünü başlatarak, Türk otomobil dergiciliğinde, çıtayı bir hayli yukarı taşımaktan büyük mutluluk duyuyoruz.

Keyifli seyirler dileriz.

**Emre Anamur**  
emre@e-otodergi.com

**Tarık Akagün**  
tarik@e-otodergi.com







### MINI COUNTRYMAN. KAÇAMAK.

Hem 4x4, hem 4 kapılı hem de 4 metre uzunluğunda. Şehir ve şehirden kaçmak için birebir. Sürücü koltuğu size ait. Boş yerler ise ailenize, arkadaşlarınıza, köpeğinize veya macerayı kimlerle paylaşmak istiyorsanız onlara. Şimdi bu sıradışı araç ile go-kart hissini bildiğiniz yolların ötesine taşıma zamanı. Ayrıntılı bilgi Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda.

MINI Cooper S Countryman modelinin CO<sub>2</sub> emisyonu 154 gr/km, ortalama yakıt tüketimi 6,6 lt/100 km'dir.



**YASAL UYARI**

06 e-otodergi hakkında yasal uyarı

**HABERLER**

- 08 Range Rover Evoque
- 10 MINI Countryman
- 12 Lamborghini Sesto Elemento
- 14 Yeni Volkswagen Passat
- 16 Opel Astra GTC
- 19 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 21 Ağustos 2010 otomobil satışları

**BİLGİLENDİRME**

25 Karbondioksit emisyon değerleri tablosu

**İLK SÜRÜŞ**

26 Yeni Nissan Micra 1.2 CVT

**TANITIM**

31 e-otodergi videolu test ölçüm cihazı

**VİDEOLU TESTLER**

- 33 BMW 535i Sedan
- 55 Mazda3 Hatchback 1.6 LT MZ-CD

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 39 Peugeot 4007 2.2 HDi FAP DCS6
- 44 Mercedes-Benz E 350 CDI 4Matic
- 50 Nissan Qashqai+2 1.5 dCi 4x2 M/T
- 60 Kia Sportage 2.0 CRDi

66 Dacia Logan Sedan 1.5 dCi 85 HP

69 Ford Ranger Wildtrak A/T

72 Fiat Fiorino Trekking

**FOTO TEST**

75 Hyundai i20 Troy

**MOTORSPORLARI**

- 81 Formula 1 İtalya GP'si
- 84 Formula 1 Singapur GP'si
- 87 WRC Japonya Rallisi
- 90 IRC San Remo Rallisi
- 92 Eskişehir Mahalli Rallisi
- 96 Moto GP Aragon

# e-otodergi

EKİM 2010 - SAYI 28

**Sahibi**

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

**Editörler**

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

**Görsel Yönetmen**

Zeynep Siren  
zeynep@e-otodergi.com

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com

**Katkıda Bulunan**

İsa Demir

**Reklam**

reklam@e-otodergi.com

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



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz





# KEYİF, HAYIR DENEMEYECEĞİNİ BİLMEKTİR.

BMW 316i şimdi çok uygun ödeme seçenekleri sunuyor. Dilediğiniz ödeme planını seçin, rahat rahat ödeyin. Keyif, sizi çok özel ödeme planı seçenekleri ile Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda bekliyor.

## KEYİF, GELECEĞİN ŞİMDİKİ HALİDİR.

**BMW EfficientDynamics**  
Daha az emisyon. Daha fazla sürüş keyfi.



### Ödeme Planı-1

Peşinat	19.000 TL
Kredi Tutarı	50.000 TL
Kredi Vadesi	48 ay
Aylık Ödeme	965 TL
Son Ödeme	20.425 TL
Faiz Oranı	%0.79

### Ödeme Planı-2

Peşinat	11.000 TL
Kredi Tutarı	58.000 TL
Kredi Vadesi	60 ay
Aylık Ödeme	1.065 TL
Son Ödeme	16.400 TL
Faiz Oranı	%0.79

### Ödeme Planı-3

Peşinat	18.000 TL
Kredi Tutarı	51.000 TL
Kredi Vadesi	48 ay
Aylık Ödeme	1.316 TL
Son Ödeme	-
Faiz Oranı	%0.79

Yukarıdaki ödeme planları gerçek kişiler için geçerli olup, 69.000 TL araç bedeli baz alınarak hesaplanmıştır. Satışa sunulan otomobiller, görseldeki otomobile göre farklılık gösterebilir. Koşullar stoklarla sınırlıdır.

**Borusan Otomotiv İthalat ve Dağıtım A.Ş. // Adana** Borusan Oto Adana - Mersin (324) 615 06 15 **Ankara** Borusan Oto Çankaya (312) 459 80 80 Borusan Oto Esenboğa (312) 840 52 52 **Antalya** Kosifler Oto Antalya (242) 340 21 28 **Bursa** Teknik Oto (224) 280 49 20 **Eskişehir** Teknik Oto (222) 226 98 00 **Gaziantep** Borusan Oto Gaziantep (342) 322 83 83 **İstanbul** Borusan Oto Avcılar (212) 412 04 12 Borusan Oto İstinye (212) 359 30 30 Kosifler Oto Bostancı (216) 578 33 33 **İzmir** Özgörkey Otomotiv (232) 388 19 90 **Kocaeli** Özturun Oto (262) 444 12 69 **Konya** Köprülü Oto (332) 342 33 33

## **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](http://www.e-otodergi.com) ve aynı şirkete ait olan haber portalı [www.otomobil.com.tr](http://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](http://www.e-otodergi.com) ve Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan [www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr) ve [www.testyilligi.com](http://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.**



## Test Yıllığı 1'i ilk dört ayda 59.259 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yılığı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı ilk dört ayda 59.259 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.



## Skoda Yeti'de yeni seçenek

Skoda Yeti yeni bir seçeneğe kavuştu. 2.0 dizel motorlu, DSG şanzımanlı ve 4x4 aktarma sistemli araç Ambiente ve Experience adlı iki donanıma sahip. Aracın fiyatları ise 64.990 TL ve 71.990 TL. Otomobilde 1968 cc hacminde turbodizel motor bulunuyor. Manuel şanzımanlı versiyonda 170 HP güce sahip olan Yeti, DSG şanzımanlı versiyonunda 140 HP güç üretiyor. Motorun maksimum torku ise 320 Nm. Otomobil 0-100 km/s hızlanmasını 10.2 saniyede tamamlıyor. Yakıt tüketimi ise 6.5 lt/100 km.



# “AUTO” HER YERDE, “SHOW” BURADA!

İstanbul Autoshow'da Chevrolet standına gelin,  
Corvette ve Camaro'yu ilk gören siz olun!



İstanbul Autoshow  
29 Ekim - 7 Kasım 2010 CNR 5. Salon

Dünya çapında en uzun süredir üretilen spor otomobil unvanına sahip olan efsane Chevrolet Corvette ve 2010 yılı “Dünyada Yılın Otomobil Tasarımı” ödüllü otomobil Chevrolet Camaro, 29 Ekim - 7 Kasım tarihleri arasında İstanbul Autoshow'da! Üstelik Euro NCAP'ten 5 yıldızlı Cruze, segmentinin en çok satan SUV 4x4'ü Captiva ve tasarım harikası Spark, 2011 modelleriyle Chevrolet standında sizi bekliyor!

İletişim Hattı: (0216) 651 77 88 | [www.chevrolet.com.tr](http://www.chevrolet.com.tr)





## Range Rover Evoque 2011'i bekliyor

Range Rover Evoque'un kokpiti de gün ışığına çıktı. Evoque'un kokpitinde, markanın diğer tüm modellerinde olduğu gibi, kaliteli bir atmosfer yaratıldığı fotoğraftan bile anlaşılıyor. Orta konsolda 8 inç'lik dokunmatik ekrana yer verilmiş. Otomatik şanzımanın kumanda birimi ise Jaguar modellerini andırıyor (Tata Motors bir süre önce Land Rover ve Jaguar'ı satın almıştı). Range Rover Evoque'ta en yeni teknolojilere ve üst düzey konfora yer verileceği de ge-



len bilgiler arasında. iPod ve USB bağlantı noktalarının yanı sıra GPS navigasyon, çevre kamera sistemi ile bluetooth sürücü ve yolcuların hizmetinde olacak. Öte yandan 17 speaker'lı Meridian ses sistemi aracın içini konser salonuna dönüştürmeyi hedefliyor. Evoque'un arka koltuğu için de çeşitli eğlence sistemleri satın alınabilecek. Range Rover Evoque'ta üç motor seçeneğine yer verilecek. Otomobil, 2011 yılının yaz aylarında satışa sunulacak.



# SAYGI DURUŞU

## IBIZA BOCANEGRA ve IBIZA CUPRA



Performansı ile saygı uyandıran Ibiza'nın yeni sportif modelleri yola çıkıyor. Çift turbo motoru, 7 ileri DSG teknolojisi, zengin donanımları ve soluk kesen tasarımlarıyla sizi pistlerin heyecanı ile buluşturuyor. **SEAT Yetkili Satıcıları'na uğrayın, Ibiza Bocanegra ve Ibiza Cupra 1.4 lt TSI 180 hp DSG ile performansı zirvede yaşayın!**

17" Alüminyum Alaşım Jantlar • Dönüşe Duyarlı Bi-Xenon Far Sistemi • Elektrikli / Isıtılabilir / Katlanabilir Yan Aynalar • Koyu Yeşil Karartılmış Arka Camlar • Arka Park Sensörü • Otomatik Klima • Yağmur Sensörü • Radyo / CD / MP3 Çalar, Aux Girişi, Direksiyondan Kumandalı Ses Sistemi • USB Girişi / Bluetooth • Deri Direksiyon ve Vites Topuzu • Direksiyondan Kumanda Edilebilen Vites Sistemi • Özel Spor Koltuklar • ABS • ESP / XDS / Hill Holder (Yokuş Kalkış Desteği) • Sürücü / Yolcu Ön ve Yan Hava Yastıkları



GENİŞ  
İÇ HACİM

7 KOLTUK

# YENİ NISSAN QASHQAI +2 ŞİMDİ TÜRKİYE'DE!

Daha fazlasını isteyenler için 7 koltuğu, geniş iç hacmi ve baştan çıkarıcı dış görünüşüyle Nissan Qashqai +2.

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



Nissan Otomotiv A.Ş.



EURO NCAP TESTLERİNİN EN YÜKSEK DERECESİ



SHIFT\_the way you move



## MINI Countryman satışa sunuldu

MINI Countryman modelinin satışa sunulmasıyla birlikte MINI ailesi dört modele çıktı (HB, Cabrio, Clubman ve Countryman). Ailenin en yeni üyesi olan MINI Countryman'ın tanıtımı için, 25 Eylül 2010 tarihinde İstanbul Maçka Sanat Parkı'nda bir etkinlik düzenlendi. Basın mensuplarının yanı sıra seçkin bir davetli topluluğunun katıldığı organizasyona, MINI Türkiye Distribü-

törü Borusan Otomotiv'in yöneticileri ev sahipliği yaptılar. Etkinlikte DJ Bora Uzer özel bir performans sergiledi. Türkiye'de Cooper (122 HP) ve Cooper S (184 HP) olmak üzere iki farklı benzinli motor seçeneğiyle satışa sunulan MINI Countryman'ın baz fiyatı 26.500 Euro olarak açıklandı. Öte yandan; organizasyonda MINI Countryman'ın yanı sıra yenilenen yüzleriyle diğer

MINI modelleri de sergilendi. Önemli bir açıklama da bu modeller için geldi: MINI Hatchback, MINI Cabrio ve MINI Clubman modellerinin fiyatlarında indirimle gidildi. Artık MINI'nin baz fiyatı 21.320 Euro (MINI One). MINI Cooper Countryman'ın fiyatı 26.525 Euro, MINI Cooper S Countryman'ın fiyatı 31.617 Euro, MINI Cooper Countryman ALL4'ün fiyatı ise 33.291 Euro.



**MINI ÜRÜN GAMI,  
COUNTRYMAN İLE  
BİRLİKTE DÖRDÜNCÜ  
MODELİNE KAVUŞTU.**

## Captiva makyajlandı



Chevrolet Captiva 2011 model yılı kapsamında makyajlandı. Yeni çift parçalı radyatör ızgarası, yeni tamponlar ve LED'li sinyalleri ile daha modern bir havaya bürünen otomobilin iç mekanında da yenileştirmeler var. Makyajlı Chevrolet Captiva'da ikisi benzinli, ikisi turbodizel olmak üzere toplam dört motor seçeneği söz konusu. Turbodizel gamında 2.2 litrelik 163 HP ve 184 HP'lik iki versiyon mevcutken, benzinli motor ailesi 2.4 litrelik, değişken supap zamanlamalı 171 HP'lik ve 3.0 litrelik, direkt enjeksiyonlu, değişken supap zamanlamalı 258 HP'lik V6 motordan oluşacak. Makyajlı Captiva'nın Avrupa'da satışına 2011 ilkbahar aylarında başlanacak.



200

SİZ  
ONU  
SATIN ALIRSINIZ



O S İ Z E  
S A H İ P  
O L U R

EURO PECC ISTANBUL



i-Phone'unuzla  
RCZ'in tadını çıkarın.  
RCZ uygulamasını  
App Store'dan ücretsiz  
indirebilirsiniz.

PEUGEOT TAVSİYE EDİYOR TOTAL

Peugeot Müşteri İlişkileri (0216) 579 94 44

PEUGEOT  
ASSISTANCEPEUGEOT  
FINANS\* RCZ Yearling 1.6 THP 156 hp otomatik modelin ortalama CO<sub>2</sub> emisyon değeri 168 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 5.5 lt/100 km'dir. İlanda yer alan fotoğraf ve ekipmanlar Türkiye ürün gamındaki araçlardan farklılık gösterebilir.

www.peugeot.com.tr

THE MOST BEAUTIFUL CAR OF THE YEAR 2009

25<sup>th</sup> FESTIVAL AUTOMOBILE INTERNATIONALreddot design award  
best of the best 2010

### PEUGEOT RCZ: SIRA DIŞI

Peugeot mühendislerinin ve tasarımcılarının müthiş iş birliği, bir rüya otomobili hayata geçirdi. Sonuç RCZ; markanın eşi ve benzeri olmayan özel otomobili. Peugeot RCZ, 25. Uluslararası Otomotiv Festival'i süresince otomobil severler tarafından "2009 yılının en güzel aracı" seçildi. Sıra dışı tasarımıyla RCZ, Reddot 2010 En iyi tasarım ödülüne de layık görüldü. Şimdi soru şu: Dünya sıra dışı tasarımıyla RCZ'i ödüllendiriyor, siz kendinizi ne ile ödüllendireceksiniz?

YENİ PEUGEOT **RCZ**

PEUGEOT  
MOTION & EMOTION

# Lamborghini'den 6'ncı element

Lamborghini'nin yeni konsepti Sesto Elemento (6'ncı element) adını taşıyor. Konsept araç, ultra hafif karbonfiber karosere sahip ve V10 motor ile dört tekerlekten çekiş sistemine yer verilmiş olmasına karşın bu süperspor otomobilin boş ağırlığı sadece 999 kg. Hemen belirtelim ki: Sınıfının en hafif otomobili olan Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera'nın ağırlığı 1340 kg. Lam-

orghini Sesto Elemento'da sürücünün arkasına uzunlamasına yerleştirilmiş olan 5204 cc hacminde V10 motor, 8000 d/d'de 570 HP güç ve 6500 d/d'de 540 Nm tork üretiyor. Motor gücünü dört tekerleğe birden aktarıyor. 6 kademe- li otomatik şanzımanla kumanda edilen otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise sadece 2.5 saniye. Otomobilin HP başına ağırlığı ise 1,75 kg. Bu per-



**KONSEPT ARAÇ,  
ADINI 6'NCI  
ELEMENT OLAN  
KARBONDAN  
ALMIŞ.**





formansa karşın Lamborghini Sesto Elemento'nun yakıt tüketiminin, diğer Lamborghini modellerimden daha düşük olduğu belirtiliyor. Bunun nedenlerinin başında ise hafif karoser gösteriliyor. Otomobilin adı İtalyancada altıncı element anlamına geliyor. Bunun nedeni ise karbonun kimyasal elementlerin sıralandığı periyodik tabloda, karbonun altıncı sırada yer alması. Lamborghini Sesto Elemento'nun geliştirilme aş-

masında 3D tasarım yazılımları ve CFRP (Carbon Fiber Reinforced Plastics) teknolojisi kullanılmış. Sesto Elemento'nun geliştirilmesi sırasında, bugüne kadar otomotiv endüstrisinde uygulanmayan bir yöntem tercih edilmiş. Lamborghini, tıpkı uçak şirketi Boeing gibi, ACRC (Advanced Composite Research Center) ve ACSL'den (Advanced Composite Structures Laboratory) destek almış ve bu çalışmalarda birçok patent alınmış.



www.**e-otodergi**.com

**İLK ÖZEL SAYIMIZ  
YAYINDA!**

**36**  
**marka**

**154**  
**model**

**683**  
**sayfa**

**TEST YILLIĞI 1**

**Buraya tıklayıp indirebilirsiniz**



# Volkswagen Passat'a yeni yüz

VW'nin orta sınıftaki modeli Passat'ın yeni versiyonu, Paris Fuarı'nın dikkat çeken modelleri arasındaydı. Volkswagen tarafından 7'nci nesil olarak tanımlanan bu araç, aslında 2005 yılından beri yollarda olan 6'ncı nesil Passat'ın kapsamlı makyaj görmüş bir versiyonu.

Yandan görünüm olarak silüetini koruyan otomobilin stop lambaları da sade tasarım çizgisiyle uyumlu olacak biçimde şekillendirilmiş. Yeni VW Passat'ın uzunluğu 4769 mm (+5 mm), genişliği 1820 mm, yüksekliği ise 1474 mm (+2 mm). Station karoserli genişliği sedan ile aynı olmakla birlikte yüksekliği 43 mm, uzunluğu ise 2 mm daha fazla.

2011 VW Passat'ta 122 HP (1.4 TSI), 160 HP (1.8 TSI), 211 HP (2.0 TSI) 300 HP (V6) benzinli motor seçeneklerinin yanı sıra; 105 HP (1.6 TDI), 140 HP (2.0 TDI ve 2.0 BlueTDI) ve 170 HP (2.0 TDI) motor seçenekleri sunulacak.

Bunlarla birlikte 1.4 TSI motorun MultiFuel (yüzde 85 etanol) 160 HP'lik ve doğalgazlı 150 HP'lik alternatifleri de değişik pazarlarda görev yapacak. Yeni Passat'ın en üst versiyonu V6'da otomatik şanzıman standart olarak sunulacak. Diğer modellerde opsiyon olacak.





## Hyundai ix20 Paris'te tanıtıldı



Hyundai'nin ix20 modelinin kamuoyu gösterimi 2010 Paris Otomobil Fuarı'nda yapıldı. Fluidic adı verilen tasarım anlayışına göre şekillendirilen otomobilde 1.4 litre, 1.6 litre benzinli ve 1.4 litre turbodizel motor seçenekleri sunulacak.

## Hyundai i10'a 2011 makyajı



Makyajlı Hyundai i10, 2010 Paris Otomobil Fuarı'nda yüzünü gösteren modeller arasındaydı. Hyundai'nin ix35 ile başlattığı tasarım anlayışı çerçevesinde daha sert bir görünüme kavuşan i10'un yeni 1.0 litrelik motoru 99 g/km'lik emisyon değerine sahip.

*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

# Opel Astra GTC Concept tanıtıldı

Opel Tasarım Direktörü Mark Adams, bu otomobil geliştirilmeye başlanmadan önce ekibine şu briefi vermiş: "Bana Opel'in yeni tasarım anlayışının en tutkulu yönünü gösterin". Yeni jenerasyon Astra ailesinde yer alan ve Astra Sports Tourer ile birlikte Paris'te sergilenen Astra GTC Concept, 4,46 metre uzunluğunda bir spor otomobil. 3 kapılı araç; pe-

tek dokulu ön ızgarası, spor koltukları ve köşelere yerleştirilmiş çift egzoz çıkışıyla dikkat çekiyor. Son derece kaslı bir görünüme sahip olan Astra GTC Concept, ilk kez Insignia'da kullanılan ve dış dikiz aynası bölgesinden doğarak gövdenin yan tarafını boydan boya kat eden modern çizgiyle de dikkat çekiyor. Astra GTC Concept'te günümüzün olmaz-

sa olmazı LED'li gündüz farlarına da yer verilmiş. Paris'te 21 inç'lik jantlarla sergilenecek olan otomobilde, yeni bir süspansiyon sistemine de yer verildiği belirtiliyor. Otomobilde 2.0 litrelik 4 silindireli direkt enjeksiyonlu turbo benzinli motor bulunuyor. Astra GTC Concept'te 6 ileri manuel şanzıma-na yer verilmiş.





## BMW 6 Serisi Konsept hazır

Güncel 6 Serisi'nden sonra yollara çıkacak (2011) yeni nesil 6 Serisi BMW'nin bir ön çalışması niteliğinde olan bu konsept, klasik coupe oranlarıyla göze hoş geliyor. Halen satılmakta olan Chris Bangle tasarımı güncel BMW 6 Serisi ilk çıktığında sıra dışı tasarım unsurlarıyla bazı kesimler tarafından çok beğenilmişti, bazıları tarafından ise hiç beğenilmemişti. Adrian van Hooydonk tara-

findan tasarlanan bu araç ise, tasarım yönünden maceraya atılmayan fakat dinamik bir görünüm sunuyor. 2+2 oturma düzenine sahip otomobil burun tasarımı olarak BMW 5 Serisi'ni andırırsa da, dikkatlice bakıldığında farların ve tampon tasarımının bu modele özgü olduğu hemen fark ediliyor.



## Maserati'den Paris sürprizi: GT MC Stradale

İtalyan üretici Maserati, Paris Otomobil Fuarı'nda GranTurismo modelinin 450 HP'lik MC Stradale versiyonunu tanıttı. Maserati ürün gamının en hızlı, en güçlü ve en hafif modeli olmasıyla dikkatleri üzerine çeken GranTurismo



MC Stradale, 450 HP'lik V8 motoruyla ön plana çıkıyor. Başarılı yol tutuş özellikleri sunduğu belirtilen otomobilin maksimum hızının 300 km/s'nin üzerinde olduğu açıklandı.

## Yeni Ford Focus ST Paris'te tanıtıldı

Yeni nesil Focus'un 2012'de pazara sunulacak olan yüksek performanslı 250 HP'lik Focus ST modelinin dünya tanıtımı Paris'te gerçekleştirildi. 2012 yılının ilk aylarında satışa sunulacak olan yeni Ford Focus ST'de 2,0 litrelik 4 silindirli benzinli motor bulunuyor. Ailenin 250 HP gücünde, yüksek performanslı modeli olarak dikkat çekecek olan yeni Ford Focus ST, markanın Almanya'daki ürün geliştirme merkezinde geliştirilmiş. Otomobil, 10 değişik modelin üretileceği global C segmenti platformuna sahip.



# Seat'ın tasarım evrimi: IBE

Seat, 2010 Paris Otomobil Fuarı'nda IBE adını verdiği elektrikli otomobil konseptini sergiledi. İlk versiyonu Cenevre'de gösterilen otomobil, yeni haliyle geleceğin kompakt sportif Seat'larının ipuçlarını veriyor. Alçak ve geniş görünümüyle yere sağlam basan bir izlenim veren IBE'nin keskin hatları ve LED'li aydınlatmaları otomobile sert bir ifade katmış. 2+2 oturma düzenine sahip bu araç 3.83

metre uzunluğa, 1.77 metre genişliğe ve 1.23 metrelik yüksekliğe sahip. Maksimum 75 kW-102 HP güç (sürekli 68 HP) ve 200 Nm tork üreten elektrik motoruna sahip IBE 18 kWh'lik batarya grubuna sahip ve 130 km'lik menzile ulaşabiliyor. Maksimum hızı 160 km/s olan IBE 0-100 km/s hızlanması 9.7 saniyede, 0-80 km/s hızlanmasını 6.6 saniyede, 0-50 km/s hızlanmasını ise 3.6 saniyede tamamlayabiliyor.



**IBE, SEAT'IN YENİ TASARIM DİLİNİN HABERCİSİ.**



## BD Otomotiv, elektrikli araç şarj istasyonu açtı



BD Otomotiv, İstanbul İçerenköy'de, Carrefour Alışveriş Merkezi'nin otoparkında elektrikli araçların şarj edilebilmesine yönelik ilk şarj istasyonunu açtı. Alışveriş merkezinin 2 numaralı giriş kapısının karşısındaki otopark alanına yerleştirilen ve şimdilik sadece 1 adet olan şarj istasyonu, elektrikli aracı yanaştırıp kablo-sunu prize takınca aracı şarj etmeye başlıyor. BD Otomotiv, talep artışına paralel olarak ünite sayısını arttıracak.



# 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-

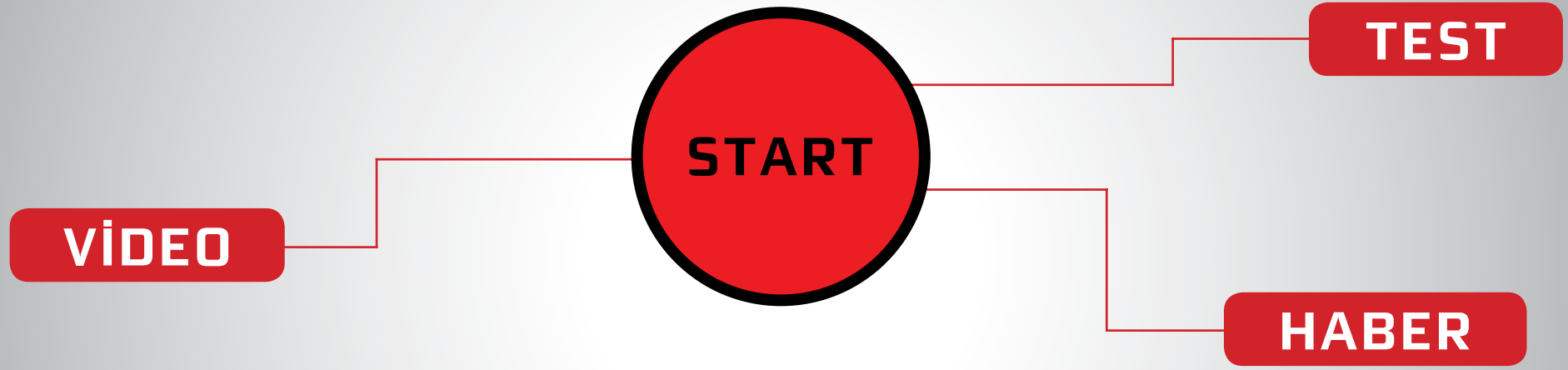
lemeniz yeterli)

- 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 kiskanılan oto-mobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşün-müştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (İlana tıklayın reklamveren-in si-tesine gidin ya da bir tıkla dergi içinde video seyredin)
- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda bir klasör açıp içine tüm e-otodergi'leri doldurabilirsiniz. Bilgisayarınız haricin-de flash bellek ya da CD'de de arşiv-

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

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

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



[www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)

# 2010'un en iyi ayı

Ağustos ayında 10.863 adedi yerli, 31.359 adedi ise ithal olmak üzere toplam 42.222 adet satışa ulaşıldı. Bu satış adedi, ilk sekiz ay içerisinde en yüksek satış yapılan ay oldu.

**Yazı: İsa Demir**

Büyüme rakamlarının dünyada en iyi olduğu ülkelerden birinin Türkiye olması ekonominin iyiye gittiğinin bir göstergesi. Ekonominin iyiye gittiğiyle ilgili diğer bir gösterge de artan otomobil satışları. Zira Ağustos ayındaki satışlar, bu yılın ilk sekiz ayındaki en iyi satışlar oldu.

Ağustos ayında 10.863 adet yerli otomobil satıldı. Yerli markalar arasında satışları biraz düşse de Renault açık ara önde gidiyor: 4776 adet satışla Ağustos ayında da birinciliğini devam ettirdi. Satışlarında biraz kıpırdanma olan Hyundai, 2900 adetlik satışla ikinci oldu. 1986 adetlik satışla Fiat üçüncü olabildi. İthal pazarda Ağustos ayında 31.359 adetlik satışa ulaşıldı. Mayıs ayından beri satışları iyi giden Ford, Ağustos'ta satışlarını daha da arttırarak 5092 adet satışla birinci olmayı başardı. Toyota Temmuz ayında sıçrama yaparken, Ağustos ayında ise Opel, satışlarını dikkat çekici bir şekilde arttırarak ikinci oldu. Toyota 2565 adet satışla üçüncü olurken, Volkswagen'in biraz gerilere düşmesi dikkat çekici.

Model bazında baktığımız zaman

uzun bir aradan sonra Hyundai Accent Era'nın 2427 adet satışla tekrar liderlik koltuğuna yerleştiğini görüyoruz. Toyota Corolla 2023 adet satışla ikinci olurken, ondan sadece bir adet eksik satan Opel Astra HB ise üçüncülüğe yerleşti (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....	2009 (Adet)	2010 (Adet)
Ocak .....	13.173	12.594
Şubat.....	14.492	20.651
Mart .....	40.622	33.958
Nisan.....	36.202	36.549
Mayıs.....	44.188	40.467
Haziran.....	41.019	42.086
Temmuz.....	16.637	41.399
Ağustos.....	22.537	42.222
Eylül .....	-	-
Ekim .....	-	-
Kasım .....	-	-
Aralık.....	-	-
<b>Toplam .....</b>	<b>228.870</b>	<b>269.926</b>

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1 .... Ford .....	5092	29.133
2 .... Opel.....	4235	19.093
3 .... Toyota .....	2565	15.408
4 .... Volkswagen.....	2258	23.782
5 .... Chevrolet .....	1774	9186
6 .... Peugeot .....	1535	10.803
7 .... Hyundai.....	1467	10.844
8 .... Mercedes-Benz ....	1339	6314
9 .... BMW .....	1219	4617
10 ... Citroen .....	1136	6216
11 ... Audi .....	1100	5840
12 ... Dacia .....	1073	6712
13 ... Nissan.....	924	4946
14 ... Kia .....	855	4419
15 ... Fiat .....	805	4062
16 ... Skoda .....	557	3130
17 ... Renault.....	520	3065
18 ... Honda .....	506	3058
19 ... Seat.....	482	2604
20 ... Land Rover .....	250	1238
21 ... Volvo .....	225	1807
22 ... Mazda.....	190	1431
23 ... Geely .....	171	1036
24 ... Suzuki.....	160	969
25 ... Chery .....	144	1402
26 ... SsangYong .....	125	609
27 ... Mitsubishi.....	110	982
28 ... Subaru.....	82	621
29 ... Alfa Romeo.....	79	189
30 ... Proton .....	72	587

Sıra Marka	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
31 ... Jaguar .....	59	142
32 ... Porsche.....	48	219
33 ... Daihatsu .....	47	330
34 ... Jeep .....	33	394
35 ... MINI.....	28	207
36 ... Lancia .....	26	230
37 ... Chrysler.....	21	126
38 ... Tata .....	17	411
39 ... IKCO .....	6	107
40 ... Dodge .....	6	53
41 ... smart .....	5	27
42 ... Lada.....	4	71
43 ... Ferrari .....	2	14
44 ... Maserati .....	0	14
45 ... Bentley.....	0	8
46 ... Lamborghini .....	0	3
47 ... Saab.....	0	2
<b>Toplam .....</b>	<b>31.359</b>	<b>186.510</b>

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1 .... Renault.....	4776	36.469
2 .... Hyundai.....	2900	18.105
3 .... Fiat .....	1986	18.764
4 .... Honda .....	680	5899
5 .... Toyota .....	521	4179
<b>Toplam .....</b>	<b>10.863</b>	<b>83.416</b>





### Spark liderliği ele aldı

Chevrolet Spark, piyasaya ilk çıktığından beri tasarımıyla ve özellikleriyle dikkat çekiyordu. Ancak ne var ki, fiyatı satışlarının sınırlı kalmasına neden oluyordu. Fakat yine de Ağustos ayında A segmentinde en fazla tercih edilen model olmayı başardı. Onun ardında, kendisiyle aynı ülkeden gelen Hyundai i10 var. Kampanya yapılan Peugeot 107 modeli de satışlarını arttırarak üçüncülüğe çıktı.

#### A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1	Chevrolet Spark	46	255
2	Hyundai i10	40	372
3	Peugeot 107	27	132
4	Suzuki Alto	22	151
5	Citroen C1	14	90

### Accent Era ikinciliğe ara verdi

Birkaç aydır lider olamayan Hyundai Accent Era, sessizliğini bozarak 2427 adetlik satışla tekrar liderlik koltuğuna oturdu. Renault Symbol biraz gerilere düşerken, araya Ford Fiesta girdi. Ford Fiesta'nın son zamanlardaki başarısı zaten gözlerden kaçmıyor. Opel Corsa dördüncü, Hyundai Getz beşinci olurken, Volkswagen Polo'nun Ağustos ayında ilk 10'a girememesi akla fiyatının yüksek oluşunu getiriyor.



#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1	Hyundai Accent Era	2427	16.699
2	Ford Fiesta	2003	11.042
3	Renault Symbol	1811	14.994
4	Opel Corsa	1128	6255
5	Hyundai Getz	968	7117
6	Fiat Albea	754	7865
7	Fiat Punto Evo	671	3336
8	Dacia Sandero	514	3008
9	Citroen C3	488	2520
10	Hyundai i20	439	1303



### Bir adet farkla Corolla önde

Makyajlandıktan sonra daha fazla dikkat çekmeye başlayan Corolla, Toyota'nın hizmete sokmuş olduğu özel ödeme şekliyle satışlarını arttırmayı başardı. Yeni Opel Astra modeli de arzuladığı ilgiyi görmeye başladı ve segmentinde ikinciliğe kadar yükseldi. Belki birinci de olabilirdi ancak sadece 1 adetlik farkla geride kaldı. Az da olsa gerilere düşmeye başlayan Renault Fluence modelinde ise hemen kampanya başlatıldı.

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1	Toyota Corolla	2023	11.417
2	Opel Astra HB	2022	7659
3	Renault Fluence	1978	13.249
4	Ford Focus Sedan	1785	10.574
5	Fiat Linea	988	8950
6	Ford Focus HB	790	4558
7	Opel Astra Sedan	721	2710
8	Honda Civic	682	5906
9	Renault Megane HB	500	3731
10	Chevrolet Cruze	473	4079



### D'de premium farkı

Premium markalar olan Audi, BMW ve Mercedes-Benz'in temsilcilerinin D segmentine damga vurması Ağustos ayında dikkat çeken ayrıntılardandı. Mercedes-Benz C Sınıfı 700 adetle lider olurken, 680 adetlik satışla BMW 3 Serisi ikinci oldu. Bu rekabet ortamında Volkswagen Passat üçüncülüğe kadar geriledi. Opel Insignia ise emin adımlarla satışlarını artırıyor.

### BMW 5 Serisi gaza basıyor

Türk insanı bekledi, bekledi ve BMW 5 Serisi'ne hak ettiği ilgiyi göstermeye başladı. Piyasaya ilk çıktığında insanların BMW 5 Serisi'ne biraz mesafeli durduğunu belirtmiştik. Ağustos ayında sadece BMW 5 Serisi değil, Audi A6 ve Mercedes-Benz modelinin de satışları yükseldi. Jaguar XF modelinin bir aylık satışı, markanın geçmişte tüm yılda sattığı otomobilden daha fazla. Fiyatı düşmesine karşın hala Volvo S80'nin satışlarının artmaması ise dikkat çekici.



### S Sınıfı tekrar toparlandı

Bir aylık bir aradan sonra Mercedes-Benz S Sınıfı tekrar öne geçmeyi başardı. Mercedes-Benz S Sınıfı, genelde orta yaşlı işadamları ve kamu kurumları tarafından tercih ederlerken, genç işadamları ve sportif ruhlu insanlar ise BMW 7 Serisi'ni kullanmak istiyorlar. Porsche Panamera şimdilik başarılı ilerlerken, A8 modelinin, büyük A6 olarak algılanması, satışlarının düşük kalmasına neden oluyor.

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	700	3579
2	BMW 3 Serisi	680	2401
3	Volkswagen Passat	626	7252
4	Opel Insignia	324	2180
5	Audi A4	297	1384
6	Citroen C5	287	1562
7	Toyota Avensis	143	1187
8	Ford Mondeo	134	1108
9	Volvo S40	120	883
10	Renault Laguna	97	593

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1	BMW 5 Serisi	349	1008
2	Mercedes-Benz E Sınıfı	281	1212
3	Audi A6	249	1204
4	Jaguar XF	55	122
5	Volvo S80	44	281

#### F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1	Mercedes-Benz S Sınıfı	29	143
2	BMW 7 Serisi	17	101
3	Porsche Panamera	12	43
4	Jaguar XJ	4	14
5	Audi A8	2	15



**Captiva liderliği kaptı**

SUV segmentinde liderlik genelde Nissan Qashqai ile Volkswagen Tiguan arasında değişiyordu. Ancak Chevrolet Captiva, Haziran ayından itibaren bu ikilinin önüne geçerek liderlik koltuğunu kaptı. Yılların iddialı modeli Kia Sorento, yenilendikten sonra listelere bile giremezken, bu boşluğu Chevrolet Captiva iyi değerlendirdi.

**Range Rover hep önde**

Son haliyle daha sportif çizgilere sahip olan Land Rover Range Rover Sport modeli, beklenen ilgiyi görmeye devam ediyor. Artık BMW X5'in güncelliğini kaybetmesi, BMW X6'nın marjinal tasarımı ve Audi Q7'nin ağır havası Range Rover Sport'un öne çıkmasını sağlıyor. Yenilendikten sonra satışlarını arttıran Volkswagen Touareg şimdilik doğru yolda olduğunu gösteriyor.

**Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili**

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1	Chevrolet Captiva	695	2558
2	Nissan Qashqai	597	3525
3	Honda CR-V	165	988
4	Hyundai ix35	127	626
5	Dacia Duster	126	1179
6	Volkswagen Tiguan	119	1699
7	SsangYong Kyron	108	499
8	Ford Kuga	106	227
9	Land Rover Freelander	103	542
10	Audi Q5	102	429

**Lüks SUV'lerden en çok satan 5 otomobil**

	Ağustos 2010	Ocak Ağustos 2010
1 .....Land Rover Range Rover Sport...	94.....	356
2 .....Volkswagen Touareg.....	37.....	112
3 .....Porsche Cayenne .....	33.....	133
4 .....Land Rover Discovery.....	32.....	208
5 .....Mercedes-Benz M Sınıfı.....	21.....	110

*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

# Hangi otomobil ne kadar çevreci?

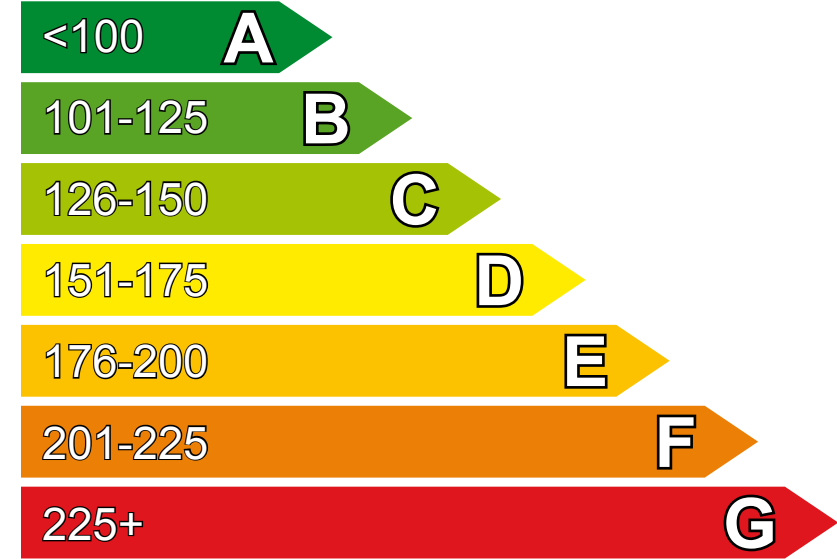
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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.

## CO<sub>2</sub> 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.





# ARTIK UNISEX

Selefinde yüzde 70'e varan oranda kadınlar tarafından tercih edilen Nissan Micra, yeni jenerasyonunda bu oranı yüzde 50-50'ye çekecek.

Yazı: Emre Anamur/Kopenhag-Danimarka

Fotoğraflar: Nissan Medya





Nissan'ın B segmentinde temsil eden hatchback model Micra, 1983 yılından bu yana yollarda. Global anlamda bugüne kadar 5,7 milyon adet satılan Micra'nın Danimarka-Kopenhag'da kullanma fırsatı bulduğumuz dördüncü jenerasyonu, 2013 yılına kadar iki yeni modelin (biri küçük sedan, diğeri MPV) daha üretilceği yeni V platformunda geliştirilmiş. Nissan, bu üç yeni modelden yılda 1 milyon adetlik satış hedefliyor. Peki, neden Nissan A ve B segmentlerine bu kadar yatırım yapıyor? Sorunun cevabı basit: Bu iki segmentteki satışlarda, 2010-2015 yılları arasında yüzde 30 oranında artış bekleniyor.

### “Sevimli” sıfatı geride kaldı

Üçüncü nesil Micra, her zaman “sevimli” olarak hatırlanacak. Yuvarlak hatlı ve sempatik tasarımı, iç mekânında kullanılan farklı malzemeler ve kolay kullanımıyla Micra, kadınların adeta sevgilisi olmuştu. Yeni Micra ise erkekleri de içine alan bir hedef kitleye sahip ve eskinin “şirin” tasarımı, bilerek ve isteyerek terk edilmiş. Eski nesilde yüzde 67 oranında



**YENİ MICRA'NIN KOKPİTİNDE SERT PLASTİK KULLANILMIŞ. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. KLİMA, YUVARLAK BİR BİRİMDE TOPLANMIŞ. İKİ TORMİDO GÖZÜ FAYDALI.**





**YENİ MICRA 61 MM DAHA UZUN. TEST SÜRÜŞÜNE EMRE ANAMUR KATILDI.**



olan kadın kullanıcıların, bu nesilde erkeklerle aynı orana, yani yüzde 50'ye çekilmesi hedeflenmiş.

### **Daha sportif bir karosere sahip**

Uzunluğu 61 mm artan, genişliği 15 mm artan, yüksekliği ise 10 mm azalan yeni Micra, artık daha dinamik bir görünüm sergiliyor. Hatta bu durum, sadece görünümle de kalmıyor, rüzgâr direnç katsayısını da 0,33 cd'ye düşürüyor. Öte yandan tavan çizgisinin, arka tarafa gildiğinde bile düz devam etmesi, arka koltukta eskisinden daha başarılı bir baş mesafesi sunmasını sağlıyor. 20 mm artarak 2450 mm'ye ulaşan dingil mesafesi de, iç mekânın bir diğer artışı. Yeni Micra'nın tavanının üstünde yer alan bu merang şeklindeki tasarımın ise, gövde-

nin rijitliğini arttırdığı belirtiliyor. Otomobilin bagaj hacmi, yeni nesilde 251 lt'den 265 litreye çıkmış. Bu hacim, arka koltuklar öne yatırıldığında 511 litreye çıkıyor.

### **İç mekân sınıfına göre ferah**

Yeni Micra'nın iç mekânı, kalınlığı azaltılan A sütunu ve büyüyen ön cam sayesinde sürücü ve yolculara daha ferah ve aydınlık bir atmosfer sağlıyor. Artan dingil mesafesi, genişlik ve baş mesafesi de kokpiti olumlu şekilde yanı- sıyor. Ancak selefinde yer alan kızaklı arka koltuk sisteminden neden vazgeçilmiş olduğunu anlamadık. Bence iki kişi yolculuk ederken arka koltukları kızaklı şekilde öne alarak bagaj hacmini genişletmek çok da başarılı bir seçenektir. Kokpit, eşya gözü ve bardaklık konusun-

da son derece cömert. Özellikle iki adet kapaklı torpido ve bunların arasında bir de açık eşya gözü bulunması, bu sınıfta alışık olmadığımız bir donanım. Ancak malzeme kalitesi konusunda benzer övgü cümleleri kuramayacağız. Birçok Japon markasından alıştığımız sert plastik kullanımı, yeni Micra'da da kendini gösteriyor. Sade tasarımlı orta konsolda kullanımı zor bir kumanda birimi bulunmuyor. Göstergeler de son derece kolay anlaşılacak bir yapıda tasarlanmış.

### **Sadece 1.2 benzinli motorla sunuluyor**

Yeni Micra, 1.2 litrelik benzinli motora sahip. 3 silindirli bu motor, 80 HP güç ve 110 Nm tork üretiyor. Seçenek olarak ise 5 ileri manuel ve CVT şanzıman-

lar sunuluyor. Ürün gamında dizel motor bulunmuyor ve gerek olmayacağı için bulunmayacağı ifade ediliyor. Elektrikli versiyonunun da üretilmeyeceği açıklanan yeni Micra'da, 2011 yılının ilkbaharından itibaren aşırı beslemeli, 98 HP güç ve 142 Nm tork üreten yeni bir seçenek daha yollara çıkacak. Kopenhag'da kullandığımız versiyona geri dönecek olursak; yeni Micra'da, selefinden farklı olarak CVT şanzımana yer verilmiş. 1.2 benzinli motorla uyum içinde çalışan CVT, her ne kadar manuel kullanıma imkân tanımasa da (Manuel müdahale için sadece "L" modu bulunuyor), yeterli konforu sunmayı başarıyor. 3 silindirli motor, hız arttıkça gürültülü çalışmaya başlıyor ve özellikle de sollamalarda gürültüsünün yanına sarsıntıyı da ek-

liyor. Yeni Micra, performans konusunda da iddialı değil. Onun amacı, şehir içinde pratik bir kullanım sunmak ve az yakıt tüketmek. 125 g/km'lik karbondioksit salınımıyla emisyon değerleri tablosunda B harfiyle ödüllendirilen otomobil, fabrika verilerine göre ortalama 5.4 lt/100 km yakıt tüketiyor. Öte yandan, benzin tüketimi, şehir dışı kullanımında 4.6 lt/100 km'ye kadar düşüyor. Bu veriler, Nissan'ın neden dizel Micra üretmeyeceği konusundaki dayanak noktası.

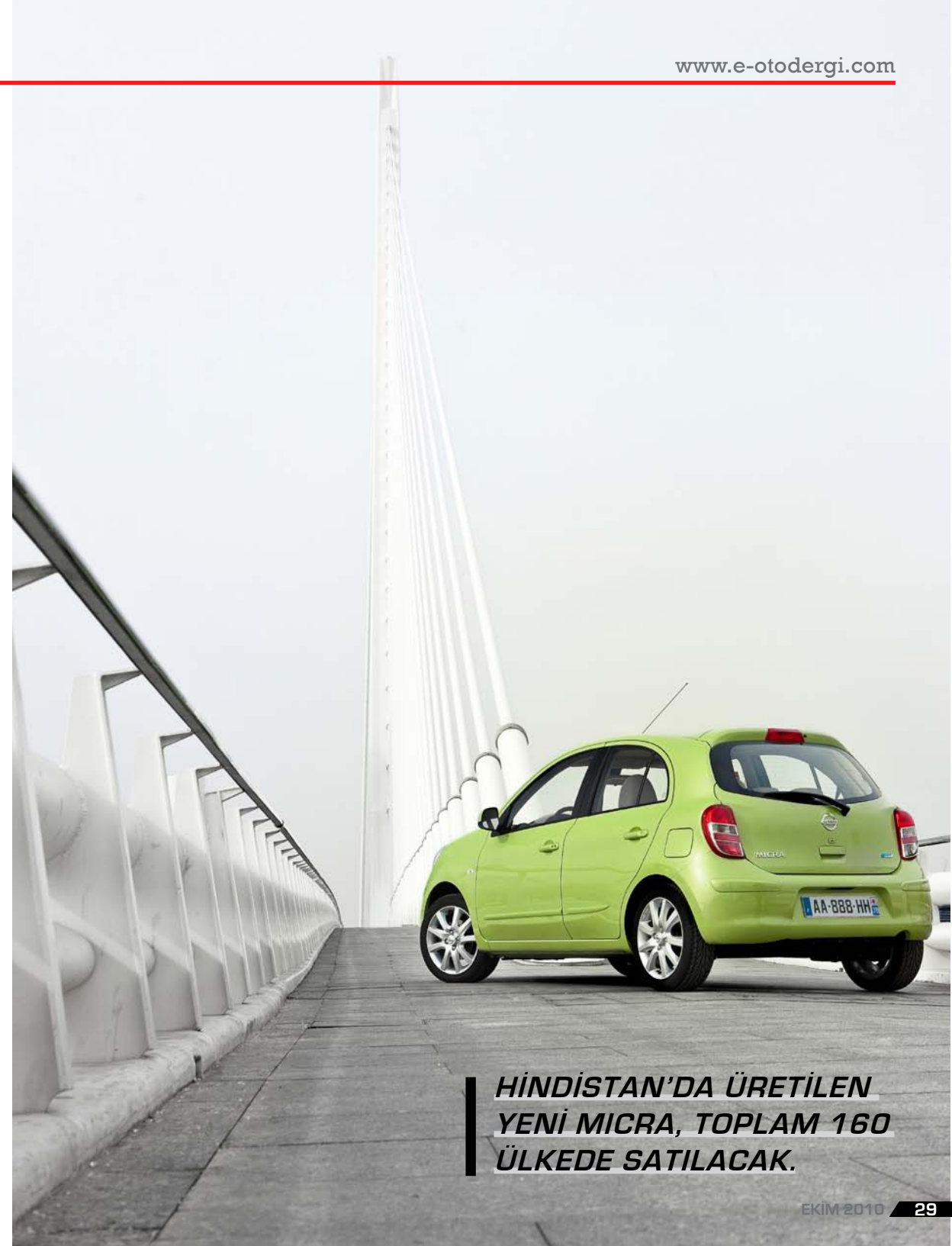
### ESP ve 6 havayastığı standart

Yeni Micra'nın sürüş özelliklerini anlatmaya başlamadan önce, Türkiye de dahil olmak üzere 160 pazarda satışa sunulacağını ve ESP ile 6 havayastığının standart donanımında bulunduğunu belirtelim. Görüş açıları ferah olan otomobil, 4,5 metrelik dönüş yarı çapıyla övgüyü hak ediyor. Bu sayede şehir içinde yüksek manevra kabiliyeti kazanan yeni Micra, CVT şanzımanı ile da son derece konforlu. Otomobil, kullanıcıyı düşük performansıyla üzmesine rağmen, düşük yakıt tüketimiyle bu dezavantajını unutturmayı hedefliyor. Direksiyon simidi konforu destekleyecek şekilde tasarlanmış, hem verdiği tepkiler hem de tasarımı nedeniyle zaten sportif kullanıma uygun değil. Koltuklar rahat, sürüş pozisyonu kolay ayarlanıyor ve başarılı. 20 mm ileriye alınan pedal takımı, bu böl-

gede bir rahatlama sağlamış. Opsiyonel olan park yeri ölçme sistemi, sokaktaki boş alanları tarayarak aracın boyunun yeteceği bir boşluk bulduğunda sürücüyü uyarıyor, ama bazı araçlarda test ettiğimiz aksine, kendi kendine park etme becerisine sahip değil. Bu nedenle de bence gereksiz bir donanım.

### Türkiye'deki hedef yüzde 3 segment payı

Selefi İngiltere'de üretilen ama yeni nesilde Hindistan'dan ithal edilecek olan Micra, İstanbul Autoshow'da tanıtılmasının ardından Kasım ayında satışa sunulacak. Henüz fiyatı açıklanmayan otomobilden, Kasım ve Aralık 2010'da toplam 800-1000 adet satılması amaçlanıyor. 2011 yılındaki satış hedefi ise 3500-4000 adet. Bu da segmentin yüzde 3'üne denk gelecek. Yeni Micra'nın Türkiye ürün gamında 1.2 benzinli motorun hem 5 ileri manuel hem de CVT şanzımanlı versiyonları bulunacak. Donanım seçenekleri olaraksa "Passion", "Tekna" ve "Tekna Pack" sunulacak. Şu ana kadar Tayland, Japonya, Hindistan ve Çin'de yollara çıkan yeni Micra, bu pazarlarda ilk 6 ayda toplam 54.000 adet satılarak hedeflenenden yüksek bir satış yakalamış durumda. Otomobilin Türkiye'de göstereceği performansı, Kasım ayından itibaren görmeye başlayacağız.



**HİNDİSTAN'DA ÜRETİLEN  
YENİ MICRA, TOPLAM 160  
ÜLKEDE SATILACAK.**



**Nissan Micra 1.2 80 HP CVT****Fabrika verileri**

Motor:	1198 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
Şanzıman:	CVT
Maksimum güç:	80 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	110 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	161 km/s
0-100 km/s:	14.5 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3780 / 1675 / 1520 mm
Bagaj hacmi (standart/koltuklar yatırılınca):	265/511 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.7 / 4.6 / 5.4 lt/100 km
Satışa sunulma tarihi/Fiyat:	Kasım 2010/Henüz açıklanmadı

- + Düşük yakıt tüketimi, eşya gözleri, dönüş çapı
- Performans, malzeme kalitesi, hızlandıkça artan gürültü

**125 g/km B**



# 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

Bu aydan itibaren otomobil test ölçümlerinde bir dönemi kapatıp yeni bir dönem başlatıyoruz! Artık testleri siz yapmışsınız gibi seyredecek, test ölçümlerini gözlerinizle göreceksiniz, doğruluğundan en ufak bir şüphe etmeyeceksiniz.

## 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 EKLAN, YARDIMCI**  
**EKLAN, 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 28 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamak 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 40.000'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 duyacak, hızlanırken hız kadranını izleyecek, fren yaparken oluşan G gücünü gözlerinizle göreceksiniz.

### **Test videoları iki mecra da yayınlanacak**

Bu özel görüntüleri, aylık otomobil dergimiz e-otodergi ve www.otomobil.com.tr haber portalımızda yayınlayacağız. 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.**





# ÇİFT TURBO, ÇİFTE KEYİF

BMW 5 Serisi'ndeki 306 HP'lik çift turbolu benzinli motor, sürüş zevkini adeta ikiye katlıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Bir dönem boyunca ürettiği benzinli motorlara turbo uygulamayan BMW, 2006 yılında tanıttığı ve ilk defa 335i'de kullanılan 3.0 litrelik çift turbolu motorla bu fikrini değiştirmişti. O günden beri çeşitli BMW modellerinde görev yapan

bu motor yeni nesil BMW 5 Serisi'nde hizmet veriyor.

Deyim yerindeyse tam bir keyif makinesi olan sıralı 6 silindirli bu motor, değişken supap zamanlaması Valvetronic'e ve TwinScroll prensibiyle çalışan çift tur-

boya sahip. Sarsıntısız ve yumuşak bir çalışma karakterine sahip motor, hangi viteste ve hızda giderseniz gidin, gaz pedalından gelen emirlere hemen cevap veriyor. Maksimum torkunu 1200-5000 d/d gibi geniş bir devir bandında

sunan 3.0 litrelik makine, 7000 d/d'ye kadar devir çevirebiliyor. Maksimum torkun neredeyse rölanti devrine bu kadar yakın çıkması gerçekten büyük bir başarı ve kullanımda büyük esneklik sağlıyor. Devir yükseldikçe çıkan sesi ise za-







**KALİTE HİSSİ YÜKSEK ÖN  
KONSOL BİRİMLERİ KOLAY  
KULLANIMLI. KAVŞAK  
KAMERASI FAYDALI.  
SÜRÜŞ DİNAMİKLERİ  
3 FARKLI KONUMDA  
AYARLANABİLİYOR.**





ten videoda duyacağınızdan burada gereksiz kelime kalabalığı yapmaya gerek yok. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 6.1 saniyede tamamlayan BMW 535i Sedan, bizim çift yönlü ölçüm ortalamamızda 6.15 saniyelik bir değer yakaladı. Fren performansı olarak da beklentimizi karşılayan otomobil 100 km/s ile yapılan frenlemede 38.3 metrede durdu. Test ölçümlerini de kapsayan ve 500 km'yi bulan karma kullanımımızda elde ettiğimiz tüketim değeri ise 12.0 lt/100 km oldu. Bu değer, alınan performansa göre fazla sayılmaz.

### Şanzıman 8 ileri

8 ileri oranlı otomatik şanzıman çabuk vites değişimleriyle performansı olumsuz etkilememesinin yanında (manuel şanzımanlı versiyondan sadece 0.1 saniye daha yavaş) ayrıca vites değişimlerini hissettirmiyor.

Test aracımızda, daha önce e-otodergi'nin 24. sayısında yayınladığımız BMW 530d testindeki araçtan farklı olarak sürüş dinamiği kontrol sistemi vardı. Bu sistemde aracın direksiyon tepkileri, gaz pedalı tepkileri, elektronik sürüş destek sistemlerinin etkinliği ayarlanabiliyor. Normal konumunda rahat gezintilere olanak sağlayan bu sistem Sport modunda aracı daha keyifli hale getiri-



***306 HP'LİK ARKADAN  
İTİŞLİ OTOMOBİL.  
ASFALTTA İZ BIRAKIYOR.  
GEREK ÖN KOLTUKLAR,  
GEREKSE ARKA  
KOLTUKLAR RAHAT.***



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	00.0
0-80 km/s	00.0
0-100 km/s	00.0
0-120 km/s	00.0

**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

**OTOMOBİL  
TESTİNDE YENİ  
BİR DÖNEM  
BAŞLADI:  
ARTIK TESTLER  
TABLOLARDAN  
DEĞİL,  
VİDEOLARDAN  
İZLENECEK!**

yor. Sport + seçeneğinde ise sürüş destek sistemlerinin yardımları iyice kısıtlanıyor. Bileğine güvenen sürücüler vites konsolundaki "off" düğmesine 5 saniye kadar basarak kendilerini daha özgür hissedebilirler.

Yol tutuş ve sportiflik olarak Mercedes E Sınıfı'nın önünde olan BMW 5 Serisi, süspansiyon konforu konusunda kendisini eskiye göre çok geliştirmiş olmasına rağmen biraz geride kalıyor.

Daha önceden BMW 530d'nin testinde otomobilin tasarımdan bahsettiğimizden ve zaten fotoğraflarda da görüldüğünden uzun uzadıya anlatmaya gerek görmüyoruz. 7 Serisi platformundan türetilen 5 Serisi; uzun motor kaputu, ön

tampona yakın tekerlekler, "Hofmeister kink" adı verilen ters açıyla iniş yapan C sütunu gibi geleneksel BMW tasarım öğelerini; iç-dışbükey yapılarıyla ışık oyunlarına imkan tanıyan gövde panelleri ve enine çizgili stop lambalarıyla bir araya getiriyor.

### Sonuç

Bu motor seçeneğinin çok fazla satmayacağı gerçek olsa da; sürüşten ekstra zevk almak isteyen patronların düşünmesi gereken seçeneklerden birisi.





## BMW 535i

## Fabrika verileri

Motor:	2979 cc, 6 silindirli, çift turbo
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	306 HP @ 5800 d/d
Maksimum tork:	400 Nm @ 1200-5000 d/d
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	6.1 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4899 / 1860 / 1464 mm
Boş ağırlık:	1775 kg
Bagaj hacmi:	520 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	11.9 / 6.9 / 8.4 lt/100 km
Baz fiyat:	100.269 Euro (535i)

## Test verileri

## Hızlanma:

0-50 km/s:	2.45 sn
0-80 km/s:	4.35 sn
0-100 km/s:	6.15 sn
0-120 km/s:	8.20 sn
0-400 m:	14.85 sn

## Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	4.00 sn
80-120 km/s (D'de):	4.30 sn

## Frenleme:

100-0 km/s:	38.3 m
80-0 km/s:	24.3 m
50-0 km/s:	9.5 m

+ Performans, teknoloji

- Konforlu ama sert kasısları sevmiyor

195 g/km

E



# JAPON PEUGEOT'SU

Fransız üretici Peugeot'nun ürün gamında, kuzeni Mitsubishi Outlander'dan aldığı özellikler kendi DNA'sının önüne geçtiği için "Japon Peugeot'su" olarak nitelendirebileceğimiz bir model var: 4007.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





***MITSUBISHI OUTLANDER'I ANDIRAN KOKPİT, AZ SAYIDA BUTONA EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR. ZENGİN DONANIM, BERABERİNDE YÜKSEK KONFOR GETİRİYOR. KOLTUKLAR RAHAT. GÖRÜŞ AÇILARI BAŞARILI. EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK SAYISI YETERLİ.***

Bir süre önce otomatik şanzımana kavuşmasıyla birlikte manuel şanzımanlı versiyonunun satışına son verilen Peugeot 4007; tek donanım (Premium Pack), tek motor (2.2 HDi) ve tek şanzıman (6 kademeli otomatik) seçeneğiyle yola devam ediyor.

### **Sanki Peugeot değil**

Kuzeni Mitsubishi Outlander ile aynı platformu ve teknolojiyi paylaşan Peugeot 4007, her otomobil severin anladığı ve hatta bazı Peugeot çalışanlarının da itiraf ettikleri gibi “sanki bir Peugeot modeli değil”. Hani aracın çeşitli yerlerindeki logoları kapatsanız, “Bu bir Peugeot modeli” diyenler azınlıkta kalacaklardır. Öyle ki, sustalı vites kolu ve yol bilgisayarına erişmek için direksiyonun sol arka tarafına yerleştirilen “Info” butonu gibi ayrıntılar bile onun Peugeot DNA’sından ne kadar uzakta olduğunu gösteriyor. Buna konsolda, deri kaplı yerler haricinde kullanılan sert plastik de dâhil.

### **Arazi için donanımlı**

4007’nin Mitsubishi’den aldığı bir





özellik de arazi donanımı. Karoser olarak pek içaıcı değerler sunmasa da (yaklaşma açısı 22, rampa açısı 19 ve uzaklaşma açısı 21 derece, yerden yüksekliği ise 174 mm), Japon markanın 4x4 çekiş sistemi, arazi kullanımı için biçilmiş kaftan. Burada Mitsubishi'nin Dakar başarılarını hatırlatmakta fayda var. Araçta yer verilen 4x4 sistemi, kokpitteki döner buton aracılığıyla "4WD", "2WD" ve "Lock" olmak üzere üç modda kullanılabiliyor. 4WD otomatik ayarı ifade eder-

ken, 2WD'de 4x2 sürüş modunu, Lock'ta ise 4x4 sürüş modunu seçmiş oluyorsunuz.

### İç mekân konforlu

4007'nin geniş ve ferah iç mekânında bolca eşya gözü ve bardaklık bulunuyor. Çift kapaklı torpido gözü bulunması da bir avantaj. Yüksek oturma konumu ve büyük ön cam trafiğe hâkim bir sürüş pozisyonu sağlıyor. Kumanda birimleri (Info butonu hariç) ergonomik yerleş-

tirilmiş. Sade tasarımlı göstergeler kolay okunuyor. Ön koltuklar rahat. Orta sıradaki koltukların 80 mm ileri-geri kaydırılabilmesi ve sırtlıklarının da yatırılabilmesi övgüyü hak ediyor. Burada diz, baş ve omuz mesafeleri de başarılı. Bunda 2672 mm'lik dingil mesafesinin de etkisi var. Üçüncü sıra koltuklar ise sadece bebek ya da küçük çocuklar için düşünülmüş. Bu sıradaki koltuklar, kullanılmadığı zaman bagaj zemininde kayboluyor. Opsiyonel olarak 5000 TL'ye satın

alınan Telematik Paketi (Navigasyon sistemi, DVD oynatıcı, park yardım kamera sistemi), konforu bir adım öteye taşıyor. Rockford Fosgate ses sistemi de, aracın içini konser salonuna dönüştürüyor. Orta konsoldaki dokunmatik ekran, birçok birime birden kumanda ediyor. Aracı geri vitese taktığınızda bu ekrandan gösterilen renkli geri görüş sistemi güvenli kullanım sağlıyor. 4007'nin bagaj kapağı iki kademeli olarak açılıyor. Yatay bölüm 200 kg taşıma kapasiteli. 60 cm'lik yük-







***SUSTALI VİTES KOLU VE INFO BUTONU, PEUGEOT DNA'SINA AYKIRI UNSURLAR. RENKLİ GERİ GÖRÜŞ KAMERASI İYİ ÇALIŞIYOR. 4X4 ÇEKİŞ SİSTEMİ MITSUBISHI ÜRÜNÜ.***



leme eşiği, eşya indirme-bindirmeyi kolaylaştırıyor. Bagaj hacmi 7 kişilikten 2 kişilik kullanıma kadar değişik kombinasyonlarda 185 litreden 1686 litreye kadar farklı hacimler sunuyor.

### **2.2 litrelik motor, vergi dezavantajına sahip**

Otomobil üreticileri, daha küçük hacimlerden daha fazla güç almanın ve bunu yaparken de daha düşük yakıt tüketip daha az karbondioksit salınımına sahip olmanın peşindeler. Aslında Peugeot da bu markalardan biri, ama 4007'de şu an 2.2 litrelik HDi dizel motor bulunuyor ve bu motor hem ilk satın alma sırasın-

da hem de kullanırken vergi dezavantajına sahip. Bu noktada hemen belirtelim: Kuzeni Outlander'da 2.0 litrelik dizel motor bulunuyor ama manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Bunun yanı sıra fiyatı da 4007 ile neredeyse aynı. 4007'ye dönecek olursak; artık çift kavramalı (DCS – Dual Clutch System) 6 kademeli robotize şanzımana sahip olan 4007, 156 HP güç ve 380 Nm tork üretiyor. Aracın boş ağırlığının 1770 kg olması, performansı engelliyor ve ortalama yakıt tüketimini 7.3 lt/100 km'de, karbondioksit salınımını ise 192 g/km'lik değerle "E" harfinde tutuyor. Robotize şanzıman, ister tam otomatik ister manuel olarak kullanılabilir.

Manuel kullanım için de ister vites kolu, ister direksiyonun arkasındaki kollar kullanılıyor. Normal ve Spor modlarının bulunduğu şanzıman, araçta bulunan "Hill Asist" sistemi sayesinde yokuşta kalkarken geri kaydırmıyor. Motor ile şanzıman uyumlu çalışıyor. Ancak 4007'den yüksek performans beklenmemesi gerektiğini de belirtelim. Bu motorda üzerinde durulması gereken bir diğer konu ise partikül filtresi. Motorinin motor içinde yanması sırasında ortaya çıkan gazları arıtarak çevreye önemli oranda katkı sağlayan bu filtre, Türkiye'de çok sık görmesek de, artık birçok dizel motorun ortak özelliği.



**Fiyatı 96.000 TL**

Prestijli görünüşleri, güven veren kullanımları ve bozuk yollarda sorunsuz ilerleme kabiliyetleri nedeniyle her geçen gün biraz daha fazla ilgi gören SUV'lar arasında çok yoğun bir rekabet yaşanıyor. Burada en önemli konulardan biri de fiyat elbette. Peugeot 4007, Türkiye'deki mevcut vergi mevzuatına göre, bu noktada 2.2 litrelik motorunun kurbanı oluyor. 96.000 TL'lik fiyat ve görece yüksek Motorlu Taşıtlar Vergisi (yıllık 2690 TL), rakipleri karşısında elini zayıflatıyor.

**Peugeot 4007 2.2 HDi FAP DCS6 Premium Pack****Fabrika verileri**

Motor: .....2179 cc, 4 silindirli, 16V, partikül filtreli dizel  
Şanzıman: ..... 6 kademeli otomatik  
Maksimum güç: ..... 156 HP @ 4000 d/d  
Maksimum tork: ..... 380 Nm @ 2000 d/d  
Maksimum hız: ..... 198 km/s  
0-100 km/s: ..... 11.1 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): .....4637 / 1805 / 1715 mm  
Bagaj hacmi: .....185/441/502/1686 lt  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 9.3 / 6.1 / 7.3 lt/100 km  
Fiyat: .....96.000 TL

- + Donanım, geniş ve fonksiyonel iç mekân, müzik sistemi
- Sanki Peugeot değil, fiyat, yüksek MTV, performans

192 g/km

E





# HUZUR KAYNAĞI

E 350 CDI 4Matic hem konforuyla, hem de dört tekerlekten çekiş sisteminin avantajıyla her yol koşulunda huzurlu bir yolculuk imkanı sağlıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







**KLASİK MERCEDES-BENZ ÇİZGİSİNDEKİ KONSOL DERİ KAPLI. MAT AHŞAP ŞIK GÖRÜNÜYOR. RADYOYA ÇEVİRMELİ KUMANDADAN HÜKMETMEK MÜMKÜN. VİTESLER MANUEL OLARAK DEĞİŞTİRİLEBİLİYOR.**



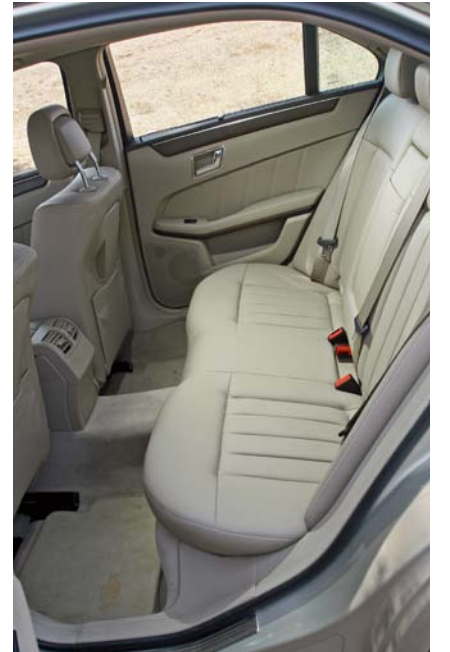
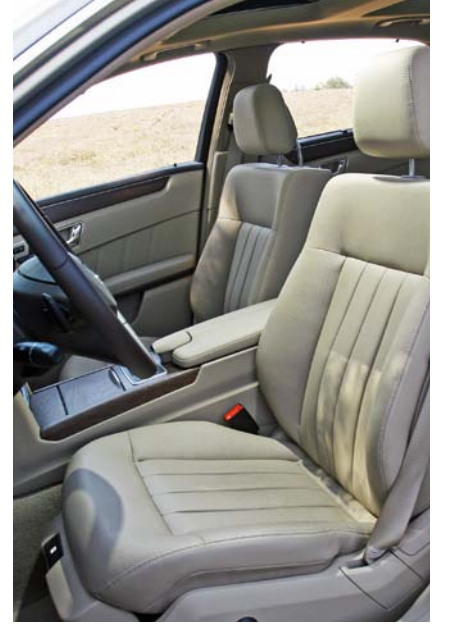
Üst orta sınıf otomobilleri, lüksün ve prestijin gerçek anlamda başladığı modeller olarak değerlendirebiliriz. Genelde arkadan itişli versiyonların revaçta olduğu bu sınıfta, zorlu yollarda sıkıntı yaşamak istemeyenler için E 350 CDI 4Matic gibi dört tekerlekten çekişli seçenekler de mevcut.

Sayfalarımıza konuk olan Elegance donanım seviyesindeki E 350 CDI 4Matic, 90.905 Euro'luk başlangıç fiyatına sahip. Bu fiyat, test aracımızdaki ısıtmalı-soğutmalı ön koltuklar (1773 Euro), gerçek deri döşeme (2764 Euro), şerit takip sistemi (1628 Euro), tam elektrik ayarlı ve hafızalı ön koltuklar (2714 Euro) ve metalik boya (1890 Euro) gibi ekstralarla 101.634 Euro'ya ulaşıyor. Bu arada aynı (Premium) donanım seviyesindeki arkadan itişli ve 4Matic E350 CDI'lar arasında yaklaşık 4500 Euro'luk bir fark olduğunu da belirtelim.

### **Tasarım-iç mekan**

İlk defa Audi modellerinde görmeye başladığımız LED'li gündüz farları ar-





*KESKİN HATLARIN KULLANILDIĞI OTOMOBİLİN ARKA ÇAMURLUKLARINDAKİ ŞİŞKİNLİK, 1950'LERİN PONTON MERCEDES'LERİNE GÖNDERMELER YAPIYOR. AÇIK RENKLİ DÖŞEMELER İÇ MEKANA FERAH BİR HAVA VERMİŞ. KOLTUKLARA OTURANLAR İNMEK İSTEMEYECEKLERDİR.*



tık birçok otomobilde karşımıza çıkıyor ve bunlardan biri de Mercedes E Sınıfı. Köşeli çizgilerin sıkça kullanıldığı otomobilin arka çamurluğundaki kıvrım ise 1950'lerin Ponton Mercedes'lerinin anısını yaşatan güzel bir nostaljik tasarım detayı.

Gelelim iç mekana. Otomobilin iç mekanı klasik Mercedes çizgisinde. Sportiflikten çok rahatlığın ön planda tutulduğu kokpitte anlaşılması zor bir kumanda yok. Bu arada Mayıs 2009 tarihli 11. sayımızda yayınladığımız Emre Anamur imzalı E 250 CDI sürüş izleniminde otomobilin iç mekanındaki kalite hissini eleştirmiştik. Şimdiki test aracımız ise deri kaplı ön konsolu, eskitilmiş ahşap kaplamaları ile seçkin bir atmosfer sağlıyor. Koltukları çok rahat olan araçta ısıtma ve soğutma özellikli koltuk opsiyonunu özellikle tavsiye ederiz. Diz ve baş mesafesi böyle bir araçtan bekleneceği gibi sorunsuz.

### Sürüş özellikleri

E 350 CDI 4Matic'te 231 HP güç ve 540 Nm tork üreten V6 silindirli, 3.0 litrelik turbodizel görev motor yapıyor. 7 ileri oranlı otomatik şanzımanla birlikte

görev yapan bu motor, benzinli motorları aratmayacak kadar rafine ve yumuşak. E 350 CDI'a eklenen 4Matic çekiş sistemi otomobile 65 kg ağırlaştırmış. Fabrika verilene göre 0-100 km/s hızlanmada arkadan itişli kardeşine göre 0.1 saniye daha yavaş ve ortalama 0.2 lt/100 km daha yüksek tüketime sahip. Ama bunlar göz ardı edilebilecek farklar.

Hidromekanik amortisörlerin görev yaptığı Direct Control adı verilen süspansiyon sistemi sayesinde asfalt üzerinde kayarcasına giden otomobil, BMW 5 Serisi gibi rakipleri süspansiyon konforu konusunda ilerlemeler kaydetmiş olmasına rağmen bu konuda halen daha iyi. Otomobilin farkı kuşkusuz ki 4Matic. Çok diskli merkezi bir diferansiyele sahip olan sistem, normal koşullarda ön-arka arasında güç dağılımını 45:55 oranında yapıyor. Değişen zemin koşullarına göre bu oran 30:70 veya 70:30 arasında oynayabiliyor. Temiz asfalt yüzeylerde pek fark yaratmayan sistem; ıslak, tozlu asfaltta gücün yere daha etkin aktarılmasını sağlayarak etkileyici bir çekiş-traksiyon sunuyor. Otoyol kullanımlarında çok stabil olan E 350 CDI 4Matic, virajlarda da sorunsuz.



**231 HP GÜÇ VE 540 NM TORK ÜRETEN TURBODİZEL MOTOR, EKONOMİK VE PERFORMANSLI. İÇ MEKAN AMBİYANS AYDINLATMASI OTOMOBİLİN RAFİNE HAVASINI TAMAMLİYOR.**





## Mercedes-Benz E 350 CDI 4Matic Elegance

## Fabrika verileri

Motor: ..... 2987 cc, V6 silindirli, turbodizel  
Şanzıman: ..... 7 ileri otomatik  
Maksimum güç: ..... 231 HP @ 3800 d/d  
Maksimum tork: ..... 540 Nm @ 1600-2400 d/d  
Maksimum hız: ..... 245 km/s  
0-100 km/s: ..... 7.1 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4868 / 1854 / 1470 mm  
Boş ağırlık: ..... 1890 kg  
Bagaj hacmi: ..... 540 lt  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 9.2 / 7.2 / 6.0 lt/100 km  
Baz fiyat: ..... 90.905 Euro

+ Çekiş, stabilite, tatminkar performans

- Sinyal kolunun pozisyonu

188 g/km

E

## Sonuç

Arkadan itişli E 350 CDI'dan 65 kg daha ağır olan E 350 4Matic, fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmada 0.3 saniye daha yavaş ve ortalama 0.2 lt/100 km daha yüksek tüketime sahip. Ama bunlar göz ardı edilebilecek fark-

lar. E Serisi 4Matic ailesi üreticisi tarafından kış mevsiminin rüyası olarak tanımlanıyor. E 350 CDI 4 Matic; konfor, prestij ve performanstan ödün vermeden, kaygan zeminde ekstra çekiş ve sürüş güvenliği isteyenler için uygun bir seçim.





**www.e-otodergi.com**

**İLK ÖZEL SAYIMIZ YAYINDA!**

**36**

**marka**

**154**

**model**

**683**

**sayfa**

**TEST YILLIĞI 1**

[Buraya tıklayıp indirebilirsiniz](#)



# KALABALIK ASİLERE

“Asi şehirli” sloganıyla kompakt SUV segmentinin liderliğini elden bırakmayan Nissan Qashqai, şimdi daha büyük bir karoserde 7 kişilik iç mekân sunan Qashqai+2 modeliyle kalabalık asilere hitap ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





*ADETA BUKALEMUN:  
PARK HALİNDEYKEN  
SİYAH GÖZÜKEN GÖVDE  
RENGİ, IŞIK DEĞİŞİMİYLE  
MORA DÖNÜŞÜYOR.*



Qashqai ürün gamına eklenen "+2" adlı model, adından da anlaşılacağı üzere 5 koltuklu standart Qashqai'ye 2 koltuk eklenerek 7 kişilik hale getirilmiş bir model. Ancak Nissan mühendisleri, bu işi yaparken mevcut karosere iki koltuk ekleyerek işi geçiştirmemişler, X-Trail platformunda adeta yeni bir model yaratmışlar. Öyle ki, Qashqai+2'nin 4541 mm'lik

uzunluğu, standart Qashqai'ye göre 211 mm daha fazla. Benzer şekilde, 2765 mm'lik dingil mesafesi de kardeşinden 134 mm daha fazla. Tasarım bakımından ise; önden bakıldığında neredeyse kardeşiyle aynı görünüme sahip olan Qashqai+2, yan ve arka tasarımlarda farkını ortaya koyuyor. Qashqai+2'nin arka kapıları ve bu bölgedeki kelebek camları kar-

deşinden daha büyük, ayrıca arka tasarımı da daha farklı. Büyüyen boyutlara paralel olarak bagaj hacminde de bir artış söz konusu: Standart Qashqai'de 410 litre olan kapasite Qashqai+2'de 450 litre.

### **İç mekân 7 kişilik**

Qashqai+2'nin 7 kişilik iç mekânı; 10 mm artan baş mesafesi ve ikinci koltuk

arasında 15 mm artan diz mesafesi nedeniyle 5 kişilik kardeşinden daha ferah. Uzunluktaki artışın büyük bir kısmı ise üçüncü koltuk sırasında kullanılmış. Bu bölgedeki sınırlı baş mesafesi nedeniyle yetişkinler için pek de uygun olmayan üçüncü sıra koltuk sırası, kalabalık yolculuklarda çocukların oturması için uygun. İkinci sıradaki koltukların öne kay-



dırılabilmesi ve aynı anda sırtlarının da öne yatması, üçüncü koltuk sırasına geçişi kolaylaştırıyor. Üçüncü sıradaki koltuklar, kullanılmadıkları zaman bagaj zemininde kayboluyor. Qashqai+2'nin iç mekânı, koltuk kombinasyonları haricinde kardeşiyle aynı. Her testimizde beğenimizi kazanan kokpit, gerek malzeme-işçilik kalitesi, gerekse işlevsellik açısından beklentileri karşılıyor.

### 1.5 dCi motor cep dostu

Test aracımızda yer alan ve birçok Renault ve Dacia modelinden de tanıdığımız 1.5 dCi turbodizel motor, bu modelde 106 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. Düşük yakıt tüketimi ile sahibini, düşük karbondioksit salınımıyla da doğayı üzmeyen ünite, Qashqai+2'ye yüksek performanstan ziyade, tutumlu bir kullanım sağlıyor. Öte yandan, makyajla birlikte akustik ve süspansiyon konforunda yapılan iyileştirme, Qashqai+2'de de hissediliyor. Yol tutuş konusunda kardeşinin az da olsa gerisinde kalan Qashqai+2, hızlı ve etkin çalışan ESP ve diğer sürüş destek sistemleri sayesinde güvenlikten ödün vermiyor. 1.5 dCi



***QASHQAI+2'NİN KOKPİTİ BAŞARILI. SADE GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. 6 İLERİ MANUEL ŞANZİMAN YAKIT TASARRUFU SAĞLIYOR.***





motor sadece 6 ileri manuel şanzıman seçeneğine sahip. Şanzıman motorla uyum içerisinde çalışıyor ve vites geçişleri net. 6'ncı vites, yakıt tüketiminde önemli bir tasarruf sağlıyor. Dizel-otomatik arayışında olanlar ise, bütçelerini 4x4 çekiş sistemli 2.0 dCi motor için gözden geçirmek zorundalar. 4x2 aktarma sistemli test aracımız, 180 mm'lik yerden yüksekliğiyle bozuk yollarda sorunsuzca ilerleyebiliyor, ama bu durum, arazide sorun yaşamayacağı anlamına gelmiyor. 17,4 derecelik yaklaşma açısı son de-

rece yetersiz. Aracın uzaklaşma açısı ise 30,2 derece.

### **Baz fiyatı 63.990 TL**

Qashqai+2 1.5 dCi 4x2, 63.990 TL'lik baz fiyata sahip. En yüksek donanım olan Platinum paketli test aracımızın fiyatı ise 71.990 TL. Şu an Nissan'ın en çok satan modeli olan Qashqai, aileye yeni katılan 7 kişilik Qashqai+2 ile, daha kalabalık bir kullanım için daha geniş bir iç mekân ve daha büyük bir bagaj isteyen ailelerin beğenisini kazanacaktır.



***BAGAJ HACMİ  
130-450-1520  
LİTRE ARASINDA  
DEĞİŞİYOR.  
ARAÇTA BEŞ  
YETİŞKİN VE İKİ  
ÇOCUK RAHATÇA  
YOLCULUK  
EDEBİLİR.***





**5 KOLTUKLU KARDEŞİNDEN DAHA UZUN OLAN  
QASHQAI+2, DAHA BÜYÜK ARKA KAPILARA SAHİP.**



### Nissan Qashqai+2 1.5 dCi 4x2 M/T Platinum

#### Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	106 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	174 km/s
0-100 km/s:	13 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4541 / 1783 / 1645 mm
Bagaj hacmi:	130/450/1520 lt
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	6.0 / 4.8 / 5.2 lt/100 km
1.5 dCi 4x2 baz fiyat/Platinum:	63.990 TL/71.990 TL
	(1 Ekim 2010)

- + Yakıt tüketimi, zengin donanım, kalite hissi
- 3'üncü koltuk sırasında baş mesafesi, arka tasarım

138 g/km

C





# DİZEL SEÇENEĞE KAVUŞTU

Bugüne kadar gerçekleştirdiğimiz tüm Mazda3 testlerinde dizel motor eksikliğinden söz etmiştik. Mazda mühendisleri, Mazda3'ü nihayet dizel motorla buluşturdular.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**MAZDA3 HB'NİN İÇ MEKANI, DIŞ TASARIMDAKİ SPORTİFLİĞİ DEVAM ETTİRİYOR. YUVARLAK HATLI KUMANDALAR, ÜÇ KOLLU DİREKSİYON BUNU DESTEKLİYOR.**

Çok özel bir cihaz kullanarak, Türkiye'de ilk kez uygulamaya başladığımız videolu test ölçümüne tabi tuttuğumuz Mazda3 HB 1.6 dizel, hem Mazda kullanıcılarının hem de potansiyel müşterilerin sabırla bekledikleri bir model. Daha önce sadece 1.6 benzinli motor seçeneği bulunan Mazda3, artık dizel motor cazibesine de sahip.

### **Sportif tasarıma sahip**

Mazda3, kompakt hatchback sınıfının en güzel tasarımlı modellerinden biri. Hem önden hem de arkadan bakıldığında akıcı ve sportif hatlara sahip olan otomobil, bu görünümünü geniş ve alçak karoseriyle de destekliyor. Çekik far ve stop lambalarıyla "Ben Japonum" diye bağırان Mazda3 HB, 5 kişilik bir iç mekâna ve 340 litrelik küçük bir bagaja sahip.

### **Sportiflik iç mekânda da sürüyor**

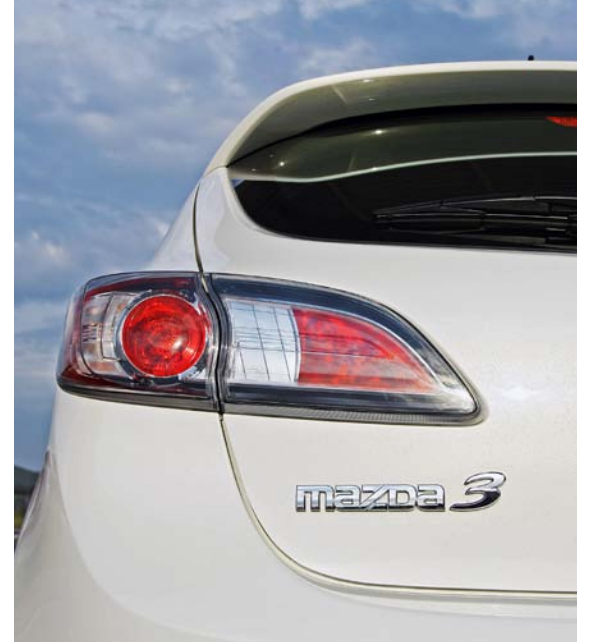
Otomobilin dış tasarımındaki sportiflik, kokpitte de devam ettirilmiş. Bunu daha koltuğa oturur oturmaz anlıyorsunuz, çünkü sürücü koltuğunun yan des-







**7 KOLLU ALÜMİNYUM  
ALAŞIMLI JANTLAR,  
ŞIK TASARIMIYLA  
DİKKAT ÇEKİYOR.**



**MAZDA3 HB, ÇEKİK  
GÖZLÜ FAR VE  
STOPLARLA "BEN  
JAPONUM" DİYOR.**

tekleri sizi hemen sarıyor. Etrafı krom görünümlü yuvarlak göstergeler, üç kollu direksiyon simidi ve sürücüye yakın konumlandırılmış vites kolu da bu anlayışı tamamlıyor. Hem önde hem de arkada çok da geniş yaşam alanları sunamayan otomobil, eşya gözü ve bardaklık sayısı bakımından tatminkâr. Küçük arka cam görüşü biraz engellerken, diğer açılarda görüş sorunu bulunmuyor. Orta

konsolda bulunan butonların anlaşılması ve kullanımı kolay. Kapı içine yerleştirilmiş cam açma-kapama butonlarına ulaşmak ise biraz zahmetli. Sportif tasarımın ürünü olan kapı açma kolu, bu butonlara ulaşmak istediğinizde bileğinize engel oluyor. Öte yandan, ön yolcuya yakın konumlandırılmış olan el freni kolu da, eğer burada biri oturuyorsa, kullanım sırasında kolunuzun bu kişiye çarpmasına yol

açıyor. Bir de orta konsolun üst kısmındaki iki farklı bilgi ekranının neden tek bir ekranda birleştirilmediğini ve neden farklı renklerde yazılara sahip olduğunu anlamadık. Tek bir ekran ve tek bir renk çok daha iyi olurmuş. Kokpitteki malzeme ve işçilik kalitesi ise yeterli.

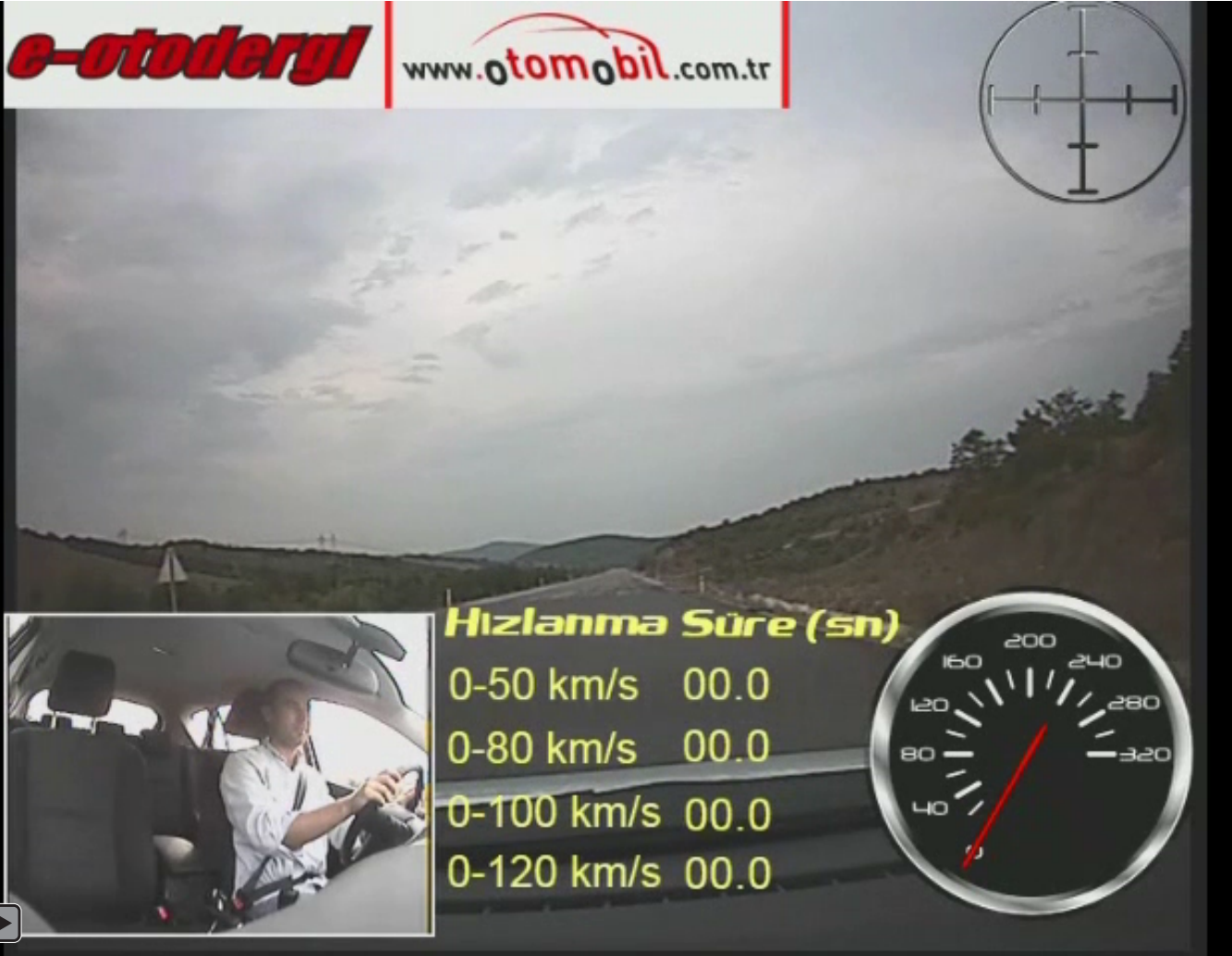
#### **Nihayet dizel motor**

Mazda3'te ilk kez kullanılan ve hem

hatchback hem de sedan karoser seçeneklerinde yer verilen dizel motor 1.6 litre hacminde. 109 HP güç 240 Nm tork üreten motor, otomobile 187 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, otomobili fabrika verilerine göre 11 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Aracın ortalama yakıt tüketimi 4.5 lt/100 km, karbondioksit salınımı ise 119 g/km (B).



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.



**TÜRKİYE'DE  
İLK KEZ!**

**VİDEOLU  
TEST  
ÖLÇÜMÜ**

**OTOMOBİL  
TESTİNDE YENİ  
BİR DÖNEM  
BAŞLADI:  
ARTIK TESTLER  
TABLOLARDAN  
DEĞİL,  
VİDEOLARDAN  
İZLENECEK!**

### Türkiye'de bir ilk: Videolu test ölçümü

Ayrıntılarını önceki sayfalarımızda bulabileceğiniz ve Türkiye'de ilk kez bizim tarafımızdan uygulanan videolu test ölçümü, artık test ölçümlerinde kuşkuya yer bırakmıyor. Mazda3 1.6 LT MZ-CD'nin çeşitli performans değerlerini, aracı videolu test ölçüm cihazımıza bağlayıp tespit ettik. Bu noktada hemen belirtmek gerekir ki; aracın kilometre sayacı, ölçümümüz sırasında 10.000 km'nin biraz üzerindeydi. Bunun da elbette performans değerlerine olumsuz yönde etkisi olabilir. Kimbilir? Belki bu tarihten itibaren otomobil şirketleri test aracı verme sırasında e-otodergi'yi öne çekebilirler.

### 0-100 km/s 12.95 saniye

Videolu test ölçümümüzün ayrıntılarını test verileri tablosundan okuyup, videodan izleyebilirsiniz. Bu noktada belirtmek gerekir ki, hem hızlanma hem de frenleme testlerinde, aynı yolda her iki yönde de ölçüm yapıp bunların ortalamasını alıyoruz. Bu sayede rüzgâr, yol eğimi vb. faktörler sıfırlanmış oluyor. Dizel motorlu Mazda3, 12.95 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı gösterdi. Bu rakam, fabrika verisinin bir hayli gerisinde kaldı. 0-50 km/s 4.15 sn, 0-80 km/s: 8.95 sn, 0-120 km/s ise 19.90





sn'de tamamlandı. 0-400 metre parkurunu bitirmesi ise 18.5 saniye sürdü. Otomobil, ara hızlanma testlerinde 4. viteste 60-100 km/s için 10.2 saniye, 5. viteste 80-120 km/s içinse 12.5 saniyeye gerek duydu. Otomobilin 100 km/s ile giderken yapılan frenlemedeki performansı ise 39.4 metre oldu.

### Yol tutuşu başarılı

Mazda3'ün sürüş özellikleri, performansı pek de yüksek olmasa da, sportif tasarımını destekler nitelikte. Sert süspansiyonun bir getirisi olarak başarılı bir yol tutuş sunan otomobil, bunun karşılığı olarak, yol bozukluklarını iç mekâna fazlaca yansıtıyor. Direksiyon simidi biraz ince tasarlanmış ama tepkileri

net ve hızlı. Şanzımanın vites geçişleri başarılı, kemikli yapısı keyif veriyor. Ama artık bu dönemde 6 ileri olmalı.

### Fiyatı yüksek kalıyor

Dizel motora kavuşan Mazda3 HB, iki donanım seçeneği sunan sedan kardeşinden farklı olarak sadece Touring donanım paketiyle satılıyor. Tasarım güzel, motor ekonomik, kullanım keyifli, donanım zengin, ama fiyat 47.664 TL. Kompakt sınıfta 50.000 TL'ye yaklaşan bu fiyat; potansiyel müşterileri marka imajı daha yüksek, Türkiye'deki bayi ve servis ağı daha geniş, ikinci eli daha kuvvetli olan markalara ve hatta belki bir üst sınıf modellere yönlendirebilir.

## Mazda3 Hatchback 1.6 LT MZ-CD Touring

### Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	109 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	187 km/s
0-100 km/s:	11.0 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4545 / 1760 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	340 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.8 / 3.8 / 4.5 lt/100 km
Fiyat:	47.664 TL (1 Ekim 2010)

### Test verileri

#### Hızlanma:

0-50 km/s:	4.15 sn
0-80 km/s:	8.95 sn
0-100 km/s:	12.95 sn
0-120 km/s:	19.90 sn
0-400 m:	18.5 sn

#### Ara hızlanma:

60-100 km/s (4. viteste):	10.2 sn
80-120 km/s (5. viteste):	12.5 sn

#### Frenleme:

100-0 km/s:	39.4 m
80-0 km/s:	25.0 m
50-0 km/s:	9.8 m

- + Yakıt tüketimi, tasarım, yol tutuş, donanım, emisyon
- Bilgi ekranları, cam butonunun ve el freninin ergonomisi, yüksek fiyat

119 g/km **B**



# TEK EKSİĞİ GÜÇ

Yeni nesliyle tasarım ve kalite gibi konularda eskisinden çok daha ileride olan Kia'nın kompakt SUV'u Sportage'ın 2.0 litrelik turbodizel motordan elde ettiği 136 HP güç, günümüz şartlarında biraz az.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Geçen sayımızda Bodrum'da düzenlenen basın toplantısına katıldığımız ve Bodrum civarındaki yollar da kullandığımız Kia Sportage'ı bu sefer İstanbul'da daha kapsamlı bir şekilde kullandık. Kompakt SUV liginin köklü oyuncularından olan Kia Sportage, üçüncü nesliyle yollara iddialı bir şekilde çıkıyor. En iddialı olduğu konularsa tasarım ve donanım. 2004 yılında yollara çıkan ikinci nesil Sportage, o dönemde Kia için büyük bir adımdı. Geçen süreçte 160.000'i Batı Avrupa'da olmak üzere toplamda 860.000 adet satılan eski nesil Sportage'ın; kompakt SUV sınıfında yeni modellerin çıkması ve rekabetin çetinleşmesiyle yetersiz kalmaya başladığını geçen ayki ilk sürüş yazımızda belirtmiştik. Şimdi Kia'nın elinde daha iddialı bir silah var, yeni Sportage. Bu sayfalara konuk olan 2.0 litre turbodizel 136 HP'lik Kia Sportage 42.500 Euro+1147 TL'lik etikete sahipken, Sportage satışlarının yaklaşık yüzde 80'ini oluşturması beklenen ve Eylül'ün son haftasına satışa sunulan 1.6 litre benzinli 135 HP'lik mo-

***YENİ KIA SPORTAGE, ÖNCEKİ JENERASYONA GÖRE DAHA UZUN (+90 MM), DAHA ALÇAK (+15 MM) VE DAHA GENİŞ (+60 MM) BİR KAROSERE SAHİP.***







**DİREKSİYONUN SOLUNDA FAR YÜKSEKLİK AYARI, REOSTA, ACTIVE ECO, EĞİM İNİŞ DESTEK BUTONLARI VAR. KADRAN SPORTİF. USB GİRİŞİ GÜNÜMÜZDE İHTİYAÇ.**

tor seçeneğinin 49.000 TL'lik tavsiye edilen anahtar teslim fiyatına sahip.

### Audi mi?

Bu soruyu otomobilden fazla anlama-yan bir arkadaşım Sportage'ı park yerinde arkadan gördüğünde sordu. Audi sanılmak Kia'nın bir başarısı olarak görülebilir, sonuçta bundan birkaç yıl önce Audi tasarlayan Peter Schreyer artık Kia'nın tasarım diline yön veriyor. Otomobilin iç mekanına geçildiğinde de olumlu izlenimler devam ediyor. İç mekanda yer yer sert plastıklere yer verilmiş olsa da (mesela kapı içleri) bu görsel olarak bir rahatsızlık vermiyor. Otomobilin arka koltuklarında diz mesafesi yönünden sıkışıklık yaşanmıyor. Ama baş mesafesi cam tavanın iç mekan döşemesi nedeniyle biraz azalmış.

### Sürüş özellikleri

Sportage'da son dönemde sıkça görmeye başladığımız anahtarsız çalıştırma sistemi mevcut. Yani araç, anahtar cebinizdeyken ön konsoldaki çalıştırma düğmesine basarak çalışıyor. Anahtarı cebinde taşımak istemeyenler için kol dayama yerinin içinde anahtar yuvası da mevcut, ama bizce biraz saçma bir yer.

Otomobilin fazla gürültü yapmayan motoru 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla birlikte görev yapıyor. Motorun 136 HP'lik gücü yeterli olsa da, kuzeni



YENİ SPORTAGE, ESKİSİNE  
GÖRE DAHA FAZLA  
ŞEHİRLİ. AMA PATIKA  
YOLLAR, HAFİF ARAZİ VE  
PİKNIK KULLANIMLARI  
İÇİN HALEN YETERLİ.





Hyundai ix35'in aynı silindir hacmine sahip 184 HP'lik motora sahip olduğu da bir gerçek. Sportage'ın 136 HP'lik gücü günlük aile kullanımı için yeterli fakat bu güç eksikliği özellikle 80-90 km/s'den sonra hızlanmak istendiğinde insanda

biraz daha güçlü bir motor isteği uyandırıyor. Active Eco düğmesine ise adından da anlaşılacağı gibi ekonomiyi ön planda tutmak için.

Önceki yazımızda da belirttiğimiz gibi eski nesil Sportage; bir dağ keçisi

olmasa da, hafif arazi şartlarında gayet yetenekliydi. Fakat güncel modelin sürüş özellikleri şehir kullanımına daha yatkın. Normal kullanımda önden çekişli olarak ilerleyen otomobil, eğer lastiklerde bir patinaj olursa otomatik olarak gücü arka

tekerleklerle aktarıyor. 4WD Lock özelliği ise 40 km/s hıza kadar aktif. Zemin yüksekliği eskisine göre 25 mm azaltılan (170 mm) otomobil, hem alçak olması, hem de daha başarılı süspansiyon sistemi sayesinde eskisinden daha iyi yol





tutuyor ve asfalt kullanım yanı daha ağır basıyor. Yumuşaklığı sayesinde yormayan bir kullanım sağlayan direksiyon sisteminin tepkileri sportif olmasa da, kötü de sayılmaz. Şehiriçi kullanımda kalın A sütunları ön çapraz görüşü, kalın C sütunları da arka çapraz görüşü olumsuz etkiliyor.

### Sonuç

Uzun bir standart donanım listesine sahip (LED'li gündüz farları, eğim iniş kontrolü, yokuşta kalkış desteği, deri döşemeler, çift bölge otomatik klima, geri görüş kamerası, cam tavan vs.) Sportage 2.0 CRDi 16V, görsel açıdan şık ve çekici. Ama bizce fiyat-performans olarak dersine biraz daha çalışmalı.

## OTOMOBİLİN KÜÇÜK CAM YÜZEYLERİ ARACIN SAĞLAM DURUŞUNDA PAY SAHİBİ.

### Kia Sportage 2.0 CRDi 4WD A/T

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel  
 Şanzıman: ..... 6 ileri otomatik  
 Maksimum güç: ..... 136 HP @ 4000 d/d  
 Maksimum tork: ..... 319 Nm @ 1800-2500 d/d  
 Maksimum hız: ..... 180 km/s  
 0-100 km/s: ..... 12.1 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4440 / 1855 / 1635 mm  
 Boş ağırlık: ..... 1601 kg  
 Bagaj hacmi: ..... 564-1353 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 8.9 / 5.9 / 7.0 lt/100 km  
 Fiyat: ..... 42.500 Euro + 1147 TL

+ Donanım, şanzıman

- Rakiplerinden güçsüz motor, arka çapraz görüş

183 g/km

E





# AİLELERİN GÖZDESİ

Dacia Logan Sedan, 70 ve 85 HP'lik iki farklı 1.5 dCi motor seçeneğiyle, hem satın alırken hem de kullanırken ekonomik olmayı başarıyor. Bozuk yollardaki süspansiyon konforu, geniş iç mekân ve büyük bagaj da cabası.

**Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur**





Bildiğiniz gibi Türkiye bir sedan pazarı. Bu nedenle sedan otomobiller, rekabete en az 1-0 önde başlıyor. Öte yandan; Dacia Logan'ın maçı kazanması için başka avantajları da var: Cazip fiyat, Renault teknolojisine sahip düşük tüketimli 1.5 dCi motor, geniş iç mekân, büyük bagaj ve Türkiye geneline yayılmış uygun fiyatlı servis ve yedek parça ağı. Peki, Logan Sedan'ın hiç mi dezavantajı yok. Elbette var: Malzeme kalitesi, bazı ergonomi sorunları ve prestij eksikliği. Zaten Dacia'da karar kılanlar, yukarıda yazdıklarımızın farkındalar ve verdikleri para karşılığında neler satın aldıklarını biliyorlar.

### Kokpit de, bagaj da beş kişilik

Dacia, özellikle de Logan Sedan ve Logan MCV modelleriyle, kalabalık aileleri hedefliyor. Bu testimize konuk olan Logan Sedan, 4288 mm uzunluğa ve 2630 mm dingil mesafesine sahip. Bu boyutlar da hem ön hem de arka koltuklarda geniş yeterli bir diz mesafesi sağlıyor. 1740 mm'lik genişlik, arka koltukta üç yetişkine yeterli omuz mesafesi sunarken, 1535 mm'lik yükseklik de iç mekânda sorun-

suz baş mesafesi vaat ediyor. 510 litrelik bagaj hacmi, bir üst sınıftaki birçok otomobilden bile fazla.

### İç mekânda sade tasarım hâkim

Laureate kodlu üst donanıma sahip test aracımızın iç mekânı, sade bir tasarıma ve orta konsolda az sayıda butona ev sahipliği yapıyor. Elektrikli cam açma-kapama butonları, elektrikli dış dikiz aynalarının butonları ve korna, alışkanlık gerektirecek yerlere yerleştirilmiş, yani ergonomik değil. Sert plastik malzemenin kullanıldığı orta konsol, bu donanımda alüminyum görünümlü kaplama ve yine alüminyum görünümlü havalandırma kanallarının çerçeveleri sayesinde daha şık görünüyor. Logan Sedan, eşya gözü ve bardaklık konusunda yeterli. Sekiz litre hacimli kapaklı torpido gözü ve tavandaki gözlük saklama cebi işlevselliği artırıyor.

### Motorda Renault imzası

Test aracımızda yer alan 1.5 dCi motor Renault imzasını taşıyor. 85 HP güç ve 200 Nm tork üreten 1461 cc'lik turbodizel motor, performanstan çok düşük ya-



***TAVANDAKİ KAPAKLI GÖZLÜK KABI FONKSİYONEL. KAPI KOLU OPEL INSIGNIA'YI ANDIRIYOR. KOKPİT SADE VE GÖSTERİŞSİZ. MALZEME KALİTESİ VE İŞÇİLİK VASAT.***





kıt tüketimiyle göz dolduruyor (Bu motorun bir de 70 HP'lik versiyonu var). Logan Sedan 1.5 dCi 85 HP'nin ortalama yakıt tüketimi sadece 4.6 lt/100 km. 120 g/km'lik karbondioksit salınımı ise, otomobili emisyon tablosunda son derece çevreci bir değer olan "B" harfine layık görüyor. Depoyu doldurduğunuzda, yol

bilgisayarında 1000 km'yi bile aşan bir menzile ulaşmak, yakıt fiyatlarının çok pahalı olduğu ülkemizde insanın yüreğine su serpiyor.

### Mantıklı bir seçim

Dacia Logan Sedan 1.5 dCi; otomobili bir prestij göstergesinden çok ulaşım

aracı olarak gören, sahip olduğu araçtan hem satın alırken hem de kullanırken ekonomi bekleyen otomobil severler için biçilmiş kaftan. Ama dersiniz ki "Benim satın alacağım araç, yukarıdaki iki özelliği kaybetmeden gösterişli de gözüksün", Dacia böyle düşünenler için Duster modelini satışa sundu bile.



**YÜKSEK ARKA KISIM,  
510 LİTRELİK BAGAJA  
EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR.**



### Dacia Logan Sedan 1.5 dCi 85 HP Laureate

#### Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	85 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1900 d/d
Maksimum hız:	167 km/s
0-100 km/s:	13.0 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4288 / 1740 / 1535 mm
Bagaj hacmi:	510 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.3 / 4.2 / 4.6 lt/100 km
1.5 dCi fiyat (70 HP/85 HP Laureate):	23.000 TL/27.400 TL

- + Fiyat, tüketim, geniş kokpit, büyük bagaj, servis-yedek parça ağı
- Performans, malzeme kalitesi, bazı butonlarının ergonomisi, prestij

120 g/km **B**



# GÖREV BEKLİYOR

Ford Ranger 4x4 Wildtrak, sunduğu özelliklerle görev aracı olarak kullanılabilecek yapıda.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







### İÇ MEKAN TİPİK PICK-UP ÖZELLİKLERİNDE SERT MALZEMELERDEN ÜRETİLMİŞ.



Pick-up'ların yalnızca yükleme aracı olarak kullanıldıkları dönemler geride kalmış olsa da, bu sınıftaki birçok araç gibi Ford Ranger'da genlerinde zorlu koşullara uygunluk yatıyor. Bu sınıfta arzu edilen şeylerin başında kuşkusuz ki gösterişli bir tasarım yatıyor. Mazda B Serisi pick-up'larla yürüyen aksam ve motor yönünden aynı olan Ford Ranger Wildtrak'da bu özellik fazlasıyla mevcut. Araç, Ford'un yeni tasarım çizgisi kinetik dizaynı tam olarak yansıtamasa da gayet albenili bir görünüme sahip.

### İç mekan

Ranger'ın kokpiti bir pick-up'tan bekleneceği gibi sert malzemelerle üretilmiş ve Wildtrak donanımına özgü turuncu dikişli koltuklar, paspaslar ile diğer versiyonlara göre daha özgün bir görünüm elde edilmiş. İç mekanda en fazla dikkat çeken bölüm kuşkusuz ki bu donanıma has "multimetre" adı verilen üçlü gösterge grubu. Bu gösterge grubu pusula, ısı ve eğim gibi faydalı bilgileri gösteriyor. Ön koltukları yeterince rahat olan aracın arka koltukları ise bu tip araçların birçoğunun ortak özelliği olarak rahatsız.

### Sürüş özellikleri

Ranger'la yola çıkmak için motoru ça-

lıştırdıktan sonra, eski model araçları hatırlatan ve sürücünün sağ dizinin hizasında olan el freni kolunu hafifçe çevirip itirmeniz gerekiyor. İlk çalıştırma anında biraz gürültülü olan motor ısındıkça sessizleşse de dizel sesi hep hissediliyor. 3.0 litrelik Duratorq TDCi motor görev yapıyor. 156 HP güç ve 380 Nm tork üreten bu turbodizel ünite, sınıfının en güçlüsü olmasa da, 2.5 litrelik versiyondan hissedilir derecede daha yüksek çekişe sahip. Üstelik yakıt tüketimi de 2.5 litrelik, otomatik şanzımanlı 4x2 Ranger'dan yüksek değil. Test aracının altında arazi şartlarına daha uygun fabrika çıkışlı Bridgestone Dueler'ların yerine asfalt kullanımına daha yatkın olan Pirelli Scorpion Verde (245/70 R16) lastikler kullanılması asfaltta sürüş konforunu biraz iyileştirmiş olsa da bu tarz bir araçtan bir binek otomobilin sürüş konforunu beklemek hayalcilik olur. Özellikle yapraklı arka süspansiyonun titreşimleri arka koltuk yolcuları tarafından daha çok hissediliyor. Sonuçta bu tip süspansiyonların birinci önceliği sağlamlık ve yük taşımaya uygunluk olduğunu kabul etmek gerek. Otoyol sürüşlerinde yan rüzgarlardan hissedilir derecede etkilenen Ranger'ın viraj tutumu, direksiyon tepkileri zaman zaman tedirgin edici olabiliyor.



Arazide zorlanmadan ilerleyen Ford Ranger 4x4'te üç sürüş modu arasında seçim yapılabilir: 4x2: Düz yol kullanımı için, 4x4 Yüksek: Kaygan zeminlerde ve arazi şartlarında kullanım için, 4x4 Düşük: Ağır arazi şartları için.

Bunun dışında 750 mm'lik su geçiş yeteneği ve 207 mm'lik zemin yüksekliği de bu aracın araziye uyumunu arttı-

ran özellikler.

### Sonuç

Önümüzdeki yıl yenilenmesi beklenen Ford Ranger, Wildtrak versiyonuyla geleneksel pick-up özelliklerini, yeterli bir donanım seviyesiyle sunuyor. Ama daha rafine rakiplerinin olduğunun da unutmamak lazım.



### Ford Ranger 4X4 Çift Kabin Wildtrak

#### Fabrika verileri

Motor:	2953 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri otomatik
Maksimum güç:	156 HP @ 3200 d/d
Maksimum tork:	380 Nm @ 1800 d/d
Maksimum hız:	170 km/s
0-100 km/s:	13.3 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	5175 / 1805 / 1795 mm
Kargo alanı (uz / gen / yük):	1530 / 1456 / 457 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	10.9 / 7.8 / 8.9 lt/100 km
Ağırlık:	1890 kg
Fiyat:	56.795 TL

+ Donanım, su geçiş yüksekliği

- Daha rafine rakipleri var, konfor, yol tutuş, emisyon

271 g/km

G





# TİCARETE VE HOBİYE

Fiat Fiorino Trekking; Fiorino'nun bilindik artılarını doğada zaman geçiren hobi sahiplerini de düşünecek şekilde genişletiyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar/Tarık Akagün



Kombivanlar kullanışlı yapılarıyla hem ticari hayatta, hem de aile kullanımında adeta MPV'lerin rolünü üstlenerek kendilerine yer buluyorlar. Küçük kombivan sınıfındaki Fiorino ise, Trekking seçeneği ile yerden yaklaşık 20 mm yükseltilmiş karoseri sayesinde kendisine patika yollarda da yer bulabiliyor. Bu özelliği sayesinde doğada zaman geçiren hobi sahiplerine de hitap edebiliyor.

### Görsel farklar

Combi üzerinde geliştirilen Trekking; siyah renkli tamponları, tampon altı muhafazası, geniş yan koruma yüzeyleriyle diğer versiyonlardan ayrılıyor. Combi'nin konsol yapısı Trekking'de de aynen korunmuş. Kolay kullanımlı ve pratik ön konsolu diğer versiyonlardan ayıran fark, Traction Plus butonu. Gevşek ve çamurlu zeminlerde kullanılmak üzere hazırlanmış bir çekiş kontrol sistemi olan Traction Plus, 30 km/s hıza kadar kilitli diferansiyel etkisi yapacak şekilde çalışıyor. Bu sayede eğer ön tekerleklerden biri patinaja düşerse, patinaj yapan tekerleğe fren uygulanıyor ve güç aktarımı patinaj olmayan tekerlekten yapılıyor. Bu sistemi çamurlu, toprak yüzeyli yokuşlarda

denedik. Elektronik sistem elinden geleni yapsa da Pirelli kataloglarında 4 mevsim lastik bölümü altında bulunan M+S (Mud+Snow-Çamur+Kar) ibareli Pirelli 2500 lastiklerin elverdiği kadar ilerleyebildik. Sonuç olarak bu lastikler ağır çamurdan çok, hafif çamurlu zeminlere daha uygun. Bu arada araçta sunulan yokuş kalkış desteğinin özellikle dik yokuşlarda rahatlık sağladığını ekleyelim.

Otomobilin iç mekanındaki en büyük olumsuzluk bagaj hacmini genişletmek için arka koltuklar katlandığında ortaya çıkıyor. Öne doğru devrilerle katlanan arka koltuklar, oldukça fazla alan kaplıyorlar.

### Sürüş özellikleri

Şehir içinde rahat kullanılan Fiorino Trekking, otoyola çıkıldığı zaman yüksek yapısı ve geniş yan yüzeyleri nedeniyle yan rüzgarlardan biraz etkileniyor. Bunun dışında yol tutuş virajlarda tedirgin edici değil. ESP'nin sunulması da ek bir sigorta olarak güven veriyor. Motor ise ekonomisi ve güvenilirliği ile kendisini kanıtlamış 1.3 Multijet. 75 HP güç üreten bu motor özellikle alt devirlerde fazla performans sağlamıyor ve dik yokuşlar-



**KUMANDA BİRİMLERİ ERGONOMİK OLAN FIORINO'NUN KAPI İÇİ GÖZLERİ DE YETERLİ. 356 LT'LİK BAGAJ ARKA KOLTUKLARIN YATIRILMASIYLA 2500 LT'YE ULAŞIYOR.**





da biraz zorlanabiliyor. Direksiyon tepkileri bir kombivan için başarılı olan Fiorino Trekking'in vites değişimleri de rahat.

### Sonuç

Fiorino Trekking; 4x4 aktarma siste-

mine gerek olmayacak şekilde (yani ağır araziler yerine piknik ortamları, patikalar gibi) doğada zaman geçiren, pratik kullanım özellikleri, makul bakım maliyetleri gibi konulara odaklanmış kişiler için uygun bir seçim.

#### Fiat Fiorino Combi 1.3 Multijet Trekking

##### Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	75 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	190 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	155 km/s
0-100 km/s:	- sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3864 / 1716 / 1721 mm
Boş ağırlık:	1190 kg
Bagaj hacmi:	356-2500 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	3.9 / 4.6 / 5.9 lt/100 km
Baz fiyat:	31.050 TL

+ Ekonomi, donanım, pratiklik

- Yan rüzgarlardan etkileniyor





## Foto Test devam ediyor

Türkiye'de ilk kez e-otodergi tarafından yayınlanan foto test formatına, Hyundai i20 Troy 1.2 modeliyle devam ediyoruz. Bu test formatında, otomobili sadece fotoğraflarla değerlendiriyoruz.



i20'NİN KÜÇÜK BOYUTLARI ONU  
PRATİK BİR ŞEHİRLİ YAPIYOR.



OTOMOBİLİN ARKA TASARIMI ÖN TARAFLA  
UYUM İÇERİSİNDE.



JANT KAPAĞINA  
YER VERİLMİŞ.



295 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, SINIFININ EN  
BÜYÜK DEĞERLERİNDEN BİRİ.



ARKA PARK SENSÖRÜ PARK  
ETME SIRASINDA İŞLEVSEL.

### RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

ORTA KARAR

OLUMSUZ - KÖTÜ



ARKA KOLTUKTA DİZ MESAFESİ  
SINIF ORTALAMALARINDA.



*MAYIS 2010'DAN BU YANA TÜRKİYE'DE ÜRETİLEN  
HYUNDAI i20 TROY, AKICI TASARIMI VE CANLI  
RENKLERİYLE İLGİ GÖRÜYOR.*







MINİMALİST ETKİ İÇ MEKANDA DA GÖRÜLÜYOR. BUTON SAYISI AZ. KAFA KARIŞTIRACAK KUMANDA BİRİMİ BULUNMUYOR.



SADE TASARIMLI GÖSTERGE RAHAT OKUNUYOR.



YOL BİLGİSAYARI BİLGİLERİ ORTA KONSOLDAKİ EKRANDA.



KLİMA, BİRAZ GÜRÜLTÜLÜ AMA ETKİN ÇALIŞIYOR.



KAPAKLI TORPİDO GÖZÜ YETERİNCE BÜYÜK.



5 İLERİ ŞANZİMANIN VİTES GEÇİŞLERİ RAHAT.



iPOD BAĞLANTISI, SES SİSTEMİNE RENK KATIYOR.



SÜRÜCÜ KOLTUĞUNDA YÜKSEKLİK AYARI VAR.



DİREKSİYONDA SES BUTONLARI VAR.



ÖN CAM VE Ayna ELEKTRİKLİ.

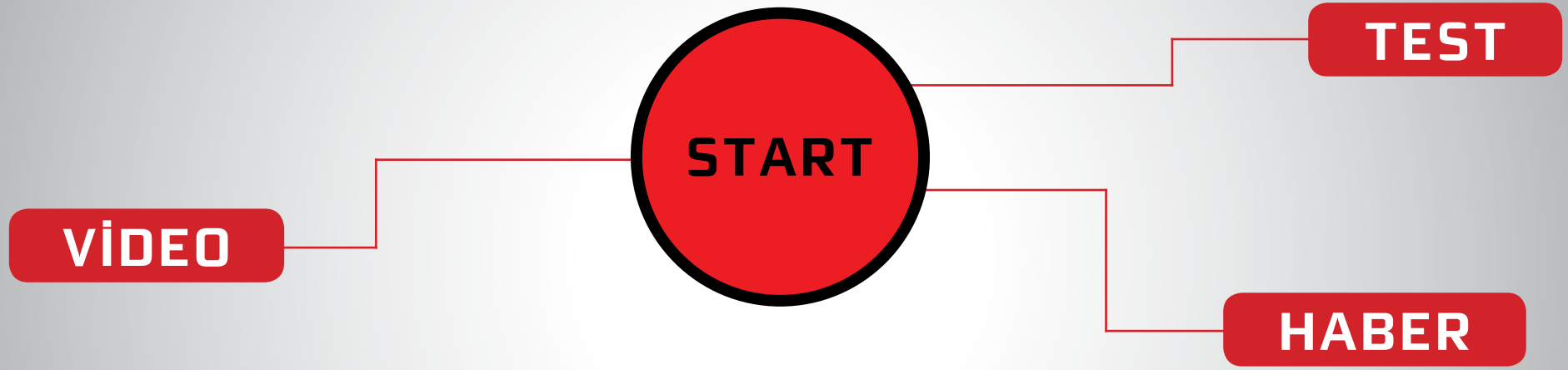
### Hyundai i20 Troy 1.2

#### Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maks. güç:	78 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	119 Nm @ 4000 d/d
Maks. hız:	165 km/s
0-100 km/s:	12.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3940 / 1710 / 1490 mm
Bagaj hacmi:	295 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	6.5 / 4.3 / 5.1 lt/100 km
Baz fiyat:	26.900 TL



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



[www.otomobil.com.tr](http://www.otomobil.com.tr)



## Aşk-ı şehrin ardından

Ülkemizde son yıllarda biraz da yaşanan ekonomik krizin de etkisiyle gide-rek gerileme dönemine giren otomobil sporlarımızda ralli branşı da bundan fazlasıyla nasibini alır hale gelmişti. Özellikle İstanbul haricindeki kulüplerin cüzi maddi imkanlarla yaptığı ralliler günü kurtarmak ve sıra savmaktan öteye geçmezken, kayıt sayısının azlığı ve yok denecek kadar az olan seyirci sayısı da dikkat çekiyordu.

2007 senesinde Isparta'da düzenlenen mahalli rallide start alan ekiplerin (sayısı yanılmıyorsa 30'a yakındı) adedi ve start ile finiş podyumundaki devasa seyirci ilgisi etaplarda da devam edince uzun yıllardır devam eden bir tartışma yeniden alevlendi: Farklı şehirlerde ilk kez ralli düzenlemek... O senenin sonunda Mardin'de de bir ralli yapıldı ve bölgenin coğrafi ve ekonomik şartları göz önüne alındığında Isparta kadar sükse yakalanamadı. Geçen sene de yine aynı yerdeki rallide benzer manzara vardı. Bu sene ise uzun yıllardır Eskişehir'de bir ralli düzenlemek için yılmadan çalışan yerel kulüp ESOK, beklenen yarışmacı ve sponsor desteğini alarak geride bıraktığımız ay Eskişehir Mahalli Rallisi'ni organize etti. Bu yarışla birlikte son se-

nelerde pek görülmeyen start sayısı rekoru kırıldı: 51 kayıt.

Eskişehir Rallisi'ni yerinde izleyenlerden aldığım bilgiye göre etaplarda ve start finiş noktasında azımsanmayacak derecede ilgi olduğu söylendi. Uzun yıllardır biz basın mensuplarının üzerine basa basa söylediği gibi otomobil sporları eğer gelişecekse bunun başlıca yolu rallinin ya da başka bir dalın (otokros, tırmanma vs.) hiç girmedeği şehirlere sporu götürmekten geçiyor. Geçmişteki Isparta ve en son Eskişehir örneğinde görüldüğü gibi yarın da diğer illerde ön ayak olunmayıp halen hiç yarış düzenleyememiş yerel kulüplere destek verilmezse yine biz bu köşelerde, yarış severler de internet ortamında yakınır dururuz...

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com



## Sebastien Loeb 2011'de emekliye ayrılıyor

**Dünya Ralli Şampiyonası'nın son yedi senesinde adeta damgasını vuran efsane Fransız pilot Sebastien Loeb, 2011 sezonunun sonunda yarışmayı bırakacağını açıkladı.**

2001 senesinde JWRC'de şampiyon olduktan sonra Citroen Xsara WRC'ye geçen, 2003 sezonunda Petter Solberg'e son yarışta kaptırdığı şampiyonluktan sonra 2004'den itibaren bu unvana ambargo koyan Sebastien Loeb efsanesi önümüzdeki yıl sona erecek. Fransızların (bu haberin yazıldığı Eylül ayına kadar) 59 ralli galibiyetiyle kırılması güç rekora imza atan efsane ismi ayrıca 6 kez Dünya Ralli Pilotlar Şampiyonu oldu. Geçtiğimiz ay Paris Match dergisine bir röportaj veren Loeb, önümüzdeki sezonun büyük ihtimalle kendisi açısından parkurlara veda senesi olacağını açıkladı. Artık ailesine ve 3 yaşındaki kızı Severine'e daha çok vakit ayırmak istediğini söyleyen Loeb, bu zamana kadar hedefe ulaşmak için çok riskler aldığını ve artık bunun için daha fazla kendisini zorlamak istemeyeceğini sözlerine ekledi.

**Loeb: Kariyerime son noktayı başkası koyamayacak**

Sebastien Loeb ayrıca yaptığı açıklamada "Takım arkadaşım Sebastien

Ogier şu an oldukça hızlandı ve zirveyi zorlamaya başladı. Belli bir noktadan sonra şansımı zorlamak çok anlamlı gelmiyor bana. Önümüzdeki sezon kullanacağımız yeni otomobilimiz Citroen DS3 WRC ile yine hedefim zirve olacak. Ancak tabi ki kariyerime son noktayı koyacak olan kesinlikle bir başkası olmayacak. Bu kararı yalnızca ben verebilirim ve sanırım bu 2011 sezonundan sonra olacak. Şu an tek motivasyonum aldığım keyif. Citroen ile geçirdiğim her sezon benim için çok özeldi. İyi kötü çok anılarımız oldu ama kesinlikle iyi olanlar daha fazlaydı." şeklinde konuştu.





## Yeni WRC'ler gün ışığına çıktı

FIA'nın 2011'den itibaren yürürlüğe koyacağı yeni kurallarla farklı bir görünüme bürünen yeni WRC otomobilleri kamuoyuna tanıtıldı.

2010 Paris Otomobil Fuarı'nda yeni Ford Fiesta ve Citroen C4'ün 2011'de parkura çıkacak WRC otomobilleri kamuoyuna tanıtıldı. FIA'nın koyduğu yeni kurallar neticesinde 1.6 litrelik turbo motora sahip olan bu yeni otomobillerden Ford Fiesta WRC, geçen sene yarış parkurlarına merhaba diyen Fiesta S2000 ralli otomobili baz alınarak Ford Avrupa ve M-Sport tasarım ekipleri ile dizayn edildi. 2011'de yine Finli Mikko Hirvonen ve Jari Latvala'nın pilotajında şampiyonayı kovalayacak olan Ford takımı, yeni otomobilleri ile son yıllarda en

büyük rakipleri Citroen'den geride kaldıkları sezonlara sünger çekmeyi arzuluyor. Ford Takım direktörü Malcolm Wilson yeni ralli otomobilleri hakkında "Fiesta RS WRC'nin bu noktaya gelmesi için sayısız saatler harcandı ve otomobilin ilk kez kamuoyunun karşısına çıkması da bizim için gurur verici bir an. Geliştirme çalışmalarımız şu an planlarımıza uygun gidiyor ve şu ana kadar ki testlerden memnunuz. Ekim ayı başında otomobil ilk kez teste çıktığında önemli bir adım daha atmış olacağız." açıklamasını yaptı. Citroen de yeni DS3 WRC'nin Dün-

ya lansmanını Paris otomobil Fuarı'nda gerçekleştirdi. 2011'de yine Fransız pilotları Sebastien Loeb ve Sebastien Ogier ile parkurlarda zafer kovalayacak ekipte Daniel Sordo'nun durumu ise henüz netleşmedi. Otomobil ile asfalt ve toprakta uzun bir test süreci geçiren ekipte 2011'de yine aynı sponsorların renkleri yer alacak.

### MINI ilk pilotunu açıkladı: Kris Meeke

2011'de parkura çıkacak başka bir ekip olan ve Prodrive'ın teknik desteğiyle

le yeni MINI Countryman WRC'yi tanıtan MINI takımında 2009 IRC şampiyonu İngiliz pilot Kris Meeke'in pilotluk yapacağı açıklandı. Paris Motorshow'da 2011 planlarını açıklayan üçüncü ve son marka olan MINI takımında şu an otomobilin testlerini gerçekleştiren Marcus Gronholm ise henüz kesin kararını vermediğini söylerken, adı geçen başka bir isim olan Per Gunnar Andersson için de henüz resmi bir açıklama yapılmadı. Kris Meeke MINI Countryman WRC ile ilk kez 2011 sezonunun altıncı ayağı olan San Remo Rallisi'nde start alacak.

MINI Countryman WRC



Ford Fiesta RS WRC



Citroen C4 WRC







# Alonso Ferrari'nin evinde galip geldi

Fernando Alonso, Ferrari takımına dört yıl aranın ardından İtalya GP'sinde özlenen zaferi kazandırmayı başardı.

Yazı: Gürkan Çağlar





**Ferrari takımının podyumda iki sürücüsüyle yer alması pisti çevreleyen ev sahibi İtalyan tifosileri sevince boğdu.**



**McLaren'in yarışı bitirebilen tek pilotu olan Jenson Button, ikinciliğin kendisi için iyi bir sonuç olduğunu belirtti.**

Yarıştan bir gün önce yapılan sıralama turlarında en iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda başlayan ancak start ile birlikte McLaren takımından Jenson Button'a geçilen Fernando Alonso ilk pit stoplara kadar yarışı ikinci sırada sürdürdü. Ancak Button'ın pite girmesinin ardından önü açılan ve hızlı bir tur atan Fernando Alonso, bir tur sonra pite girerek elde ettiği avantaj ile piste çıkışında McLaren pilotunu geçmeyi başardı ve finiş çizgisine

kadar yerini koruyarak Monza Pisti'nde zafere ulaşarak İtalyan tifosileri sevince boğdu. Zafer için yarışa iştahlı başlayan Jenson Button çok iyi bir mücadele sergilemesine rağmen İtalya GP'sini ikinci sırada noktaladı. Ferrari'nin diğer pilotu Felipe Massa ise üçüncü sırada başladığı yarışı aynı yerde tamamlayarak takımının sevincini katmerledi. İlk turda Felipe Massa ile bir temas yaşayan Lewis Hamilton sağ ön süspansiyonunun kırılma-

sı ile yarış dışı kalarak şampiyonluk yolunda değerli puanlardan oldu. Red Bull takımının bu yarış öncesi belirlediği eşi görülmemiş taktik gereği son tura kadar pite girmeyen Sebastian Vettel ise bu stratejinin ödülünü dördüncülükle aldı. Alman pilotu Mercedes GP'den Nico Rosberg ve Red Bull'un şampiyona lideri Avustralyalı pilotu Mark Webber izledi. Williams takımı adına iyi bir yarış çıkartan Nico Hulkenberg yarışın sonlarına doğru

Mark Webber'e geçilince Renault'dan Robert Kubica'nın ardından yedinciliği elde etti. Sezon sonunda yeniden emekliye ayrılacağı dedikoduları yapılmaya başlayan Michael Schumacher daha önce defalarca zafer kazandığı pistten dokuzuncu sırada ayrılırken, Rubens Barrichello da eski takım arkadaşının ardından finiş 10'uncu sırada geldi. Yarışta ne hızlı turu 1:24.139 ile Alonso atarken, dört pilot da İtalya GP'sini tamamlayamadı.





Brezilyalı pilot Felipe Massa, üçüncü geldiği yarışta Ferrari'nin podyumda yer alan ikinci ismiydi.

### Alonso: "Artık istikrarlı olmamız lazım"

İtalya Grand Prix'sinde kazanarak şampiyonluk umutlarını yeniden kazanan Ferrari pilotu Fernando Alonso, son beş yarış için istikrarlı olmaları gerektiğini söylerken: "Zaferin bütün takıma ekstra güven ve iyi motivasyon verdiğini düşünüyorum. Çok çalışmayı sürdüreceğiz ve pes etmeyeceğiz. Bir yarış şampiyonadaki herşeyi değiştirebilir. Bu iyi bir haftasonuydu, geçtiğimiz Spa ise kötü bir haftasonu. Son beş yarışta istikrar bulmalıyız. İşte bu anahtar olacak. Bu yarış çok iyi motivasyon sağladı, ama son beş yarış daha önemli olacak. Burada aldığım zaferi sadece 2006'da Barcelona'da evimde aldığım zafer ile kıyaslayabili-

rim. Çok özel bir andı. Bu da aynı şekilde özel bir an. Bu fantastik bir duygu." şeklinde konuştu. İkincilikten memnun görünen Jenson Button ise "İyi bir haftasonu geçirdik ve ikincilik harika bir sonuç. Üçümüz de burada çok değerli puanlar alarak şampiyonluk umutlarımızı Avrupa sezonu biterken korumayı başardık." derken, üçüncü Felipe Massa ise "Sonuç gayet iyiydi. Belki başta ikinci virajda Jenson ile sorun yaşayan Fernando'yu geçme şansım vardı. O sonraki virajda da içeride kalmıştı ve asıl pitte iyi iş çıkarmıştı. Harika bir yarışı ve buraya gelip pisti tamamiyle görmememizi sağlayan taraftarları görmek çok özeldi, burada podyuma çıkmak harika bir his." açıklamasını yaptı.



Vettel dördüncü olarak şampiyona için puan toplamaya devam etti.



Nico Rosberg beşinci sırada damalı bayrağın altından geçti.



Şampiyona lideri Mark Webber bu kez altıncı oldu.



Williams pilotu Hulkenberg yedincilikten ötürü memnundu.

### F1 İtalya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.	Fernando ALONSO	Ferrari	1:16:24.572
2.	Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+2.938
3.	Felipe MASSA	Ferrari	+4.223
4.	Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	+28.193
5.	Nico ROSBERG	Mercedes	+29.942
6.	Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+31.276
7.	Nico HULKENBERG	Williams-Cosworth	+32.812
8.	Robert KUBICA	Renault	+34.028
9.	Michael SCHUMACHER	Mercedes	+44.948
10.	Rubens BARRICHELLO	Williams-Cosworth	+1:04.200





# Singapur'a Alonso damgası

Ferrari'nin şampiyon İspanyol pilotu Fernando Alonso, İtalya'nın ardından Singapur'da da zafere ulaşan isim oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

# H

"Hayallerimin takımına geldim" diyerek transfer olduğu Ferrari'deki ilk sezonuna başarılı bir başlangıç yapmasına rağmen sezonun geri kalanında zirveyi zorlamaktan uzak kalan Fernando Alonso, bir önceki yarış olan İtalya GP'si ile başladığı zaferler

serisini Singapur'da kazanarak sürdürdü. Formula 1 yarış takvimindeki Monaco ve Valencia'dan sonra üçüncü cadde pisti olan ve akşam karanlığında yapılan yarışa Alonso sıralama turlarında pole pozisyonunda başladı ve damalı bayrağın altından ilk sırada







**Red Bull pilotu Sebastian Vettel, yarış boyunca Alonso'yu yakından takip etse de geçmek için beklediği fırsatı bulamadı.**

geçene kadar rakiplerine de zirve şansı tanımadı. Sezon boyunca inişli çıkışlı bir grafik çizen Sebastian Vettel de önündeki İspanyol rakibi ile arasındaki farkı açmadan yarışı ikinci sırada tamamlamayı başardı. Sebastian Vettel'in takım arkadaşı Mark Webber ise takımın belirlediği strateji gereği gerilere düşmesine rağmen podyuma üçüncü sırada çıktı. İki kez güvenlik aracının girdiği mücadelede pist yeniden yarışa açılır açılmaz Mark Webber'e karşı atak yapan Lewis Hamilton yaşanan temas sonrası sağ süspansiyon sistemine hasar vererek şampiyonluk yolunda işini riske atmış oldu. Ya-

şanan bu olay yarış esnasında komiserler tarafından inceleme altına alınmasına rağmen herhangi bir kural dışı hareket olarak sayılmayıp ceza uygulanmadı. McLaren'ın son şampiyon pilotu Jenson Button ise yarışı start aldığı sıra ile aynı yerde dördüncü sırada bitirdi. Podyum hasreti halen süren Mercedes takımından Nico Rosberg'i Williams'ın emektar pilotu Rubens Barrichello takip ederken, Renault takımında gelecek sene yer alıp almayacağı soru işareti olan ve Ferrari'ye geçebileceği söylenen Robert Kubica yedinciliği elde etti. Sezon başındaki hızlarını kaybettiği görülen ve üst

## **CADDEDEKİ PİSTTE YAPILAN SİNGAPUR GP'Sİ AKŞAM SAATLERİNDE IŞIKLAR ALTINDA DÜZENLENDİ.**



**Şampiyonada lider durumda bulunan Avustralyalı Mark Webber, ilk üçe girerek yerini korumayı başardı.**



**Jenson Button bu kez podyuma çıkmayı başaramadı ve dördüncülükte kaldı.**

sıralara uzak kalan Force India takımından Adrian Sutil sekizinci, Williams'dan Nico Hulkenberg ve yarışa en geriden başlayan Felipe Massa'da dokuzuncu ve 10. sıralarda yer aldılar. Yarıştaki en hızlı turu 1:47.976 ile Fernando Alonso atarken, 8 pilot da yarış dışı kaldı.

### **Alonso: "Herkesin şampiyonluk şansı var"**

Singapur GP'sinde ikinci kez zafere ulaşan Fernando Alonso yarış sonrası düzenlenen basın toplantısında "Mücadele hala çok sıkı. Tüm 5 rakip de aşağı yukarı aynı şanstaki. Mark, kötü bir haf-

ta sonu geçirmek için daha fazla marjine sahip. Diğerlerinin ise onu yakalaması gerekiyor, yapabilirsek. Sezonunun sonuna kadar elimizden gelenin en iyisini yapacağız, bu gayretlerimizin Abu Dabi'de şampiyonluk mücadelesi vermek için yeterli olup olmayacağını bilmiyorum fakat herkes emin olsun ki, sonuna kadar mücadele edeceğiz. Bu önümüzdeki dört yarışta herhangi bir aday iki veya üç yarışı arkaya kazanıp iyi bir pozisyonda olabilir. Ancak hata yaparsanız bu mücadelenin dışında kalabilirsiniz. Bizim konsantrasyonumuzu sürdürmemiz lazım, umarız hatasız bir





Artık 2011'e odaklanan Mercedes GP takımından Nico Rosberg beşinci oldu. Tecrübeli Rubens Barrichello Singapur'dan altıncılıkla ayrıldı. Robert Kubica bu yarışta da üst sıralara uzak kaldı.

Geri döndüğü pistlerde eski günlerini mumla arayan Michael Schumacher bu yarış öncesinde, yeniden emekliye ayrılacağını kesin dille yalanladı.

## SİNGAPUR GP'SİNDE TÜM HAFTASONU FERNANDO ALONSO'NUN HAKİMİYETİ ALTINDA GEÇTİ.

şekilde bugün olduğu gibi Japonya'da da devam ederiz. Bu yarış benim açımdan çok zor geçti. Buraya gelmeden önce de bunu biliyorduk gerçi. Singapur fiziksel olarak sezonun en zorlu yarışı. Nem altında iki saat boyunca cadde pistinde sürüş yapmak zor. Bu zafer çok şey ifade ediyor. Singapur'un benzersiz bir pist olduğunu biliyoruz. Önümüzde dört yarış var, her pistte rekabetçi

olabiliriz gibi görünüyor" açıklamasını yaptı. İkinci olan Vettel ise yarıştaki sonucun kendisini tatmin ettiğini belirterek, Fernando Alonso'ya karşı zafer mücadelesinde risk alarak herşeyi kaybetmektense güçlü bir bir puanla eve dönmeyi daha iyi olduğunu söyledi. Üçüncü Mark Webber ise elde ettiği sonuçla şampiyona liderliğini sürdürmekten dolayı çok mutlu olduğunu belirtti.

### Formula1 Singapur GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Otomobil	Zaman
1.	....Fernando ALONSO	Ferrari	1:57:53.579
2.	....Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	+0.293
3.	....Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+29.141
4.	....Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+30.384
5.	....Nico ROSBERG	Mercedes	+49.394
6.	....Rubens BARRICHELLO	Williams-Cosworth	+56.101
7.	....Robert KUBICA	Renault	+1:26.559
8.	....Felipe MASSA	Ferrari	+1:53.297
9.	....Adrian SUTIL	Force India-Mercedes	+2:12.416
10.	....Nico HULKENBERG	Williams-Cosworth	+2:12.791





# Son Samuray Sebastien Ogier oldu

Citroen takımının Fransız pilotu Sebastien Ogier, Japonya Rallisi'nde bu sezon ikinci galibiyetini kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Japonya'nın ormanlık dar toprak etaplarında rallinin ilk iki gününde Petter Solberg yarış lideri durumda sürdürürken, Norveçli pilot otomobilinin aktarma sisteminde yaşadığı arıza nedeniyle zaferi Sebastien Ogier'e kaptırdı. Üçüncü sırayı ralli boyunca istikrarlı bir sürüş sergileyen Ford takımından Jari Latvala elde ederken, Dani Sordo da Finli rakibini dördüncü sırada takip etti. Şampiyonada lider durumda bulunan Sebastien Loeb ise her zamankinin aksine kontrollü pilotajıyla sadece üst sıralarda bitirip puan alma stratejisinin sonucunu beşincilikle aldı. Petter Solberg gibi yarışın son günü Ford Focus WRC'sinde diferansiyel pompası sorunu yaşamasıyla ikinciliğe veda eden Mikko Hirvonen altıncı sırada finiş gelerek mutsuz bir yarış daha geride bıraktı. Üst sıralardaki rakiplerine bu yarışta da yetişemeyen Henning Solberg yedinci olurken, Munchi's Ford ta-

kımının Arjantinli pilotu Federico Villagra Nırveçli rakibini takip etti. Finli pilot Jari Ketomaa ise dokuzuncu sırada finiş görerek Ford Fiesta S2000 otomobiliyle bu sezon üçüncü kez S-WRC sınıfı birincilik kupasını aldı. Ketomaa'nın rakibi Çek sürücü Martin Prokop da ilk 10 sırada yarışını noktalamayı başararak S-WRC sınıfında da ikinciliği elde etti.

### Ogier: "Benim için mükemmel bir sonuç oldu"

Japonya Rallisi'nin finişinde zafer şampiyasını patlatan ve objektiflere mutlulukla poz veren Sebastien Ogier "Açıkçası bu rallide pek zirve hesabı yapmamıştım. Buraya gelirken "Tamam, benim için zor bir ralli olacak. Bu tür etaplardan hoşlanmıyorum. Çok bozuk bir yol dedim. Fakat hemen iyi bir ritim yakaladık ve şimdi de kazanmış durumdayız. Bu benim kariyerimdeki mükemmel ve

### SEBASTIEN OGIER'İN JAPONYA'DAKİ BU ZAFERİ CITROEN TAKIMINA 2011 İÇİN UMUT VERDİ.



Ford takımının Fin pilotu Jari Latvala, podyumun son basamağına çıkarak Ford takımına teselli oldu. Latvala bu derecesiyle 2011 için takımıyla güven tazeledi.



Sebastien Loeb, Japon hayranlarının yoğun ilgisine maruz kaldı.



Citroen takımından Dani Sordo yarış dördüncü sırada noktalandı.





Formsuz bir sezon geçiren Hirvonen, yaşadığı sorunların ardından altıncı oldu.



Fin Jari Ketomaa Japonya'da sezonun üçüncü S-WRC zaferini elde etti.



Pilotlar, yarış öncesinde Japonların geleneksel yemeği sushi yapmayı denediler.

## JAPONYA RALLİSİ'NDE İLK İKİ GÜN PETTER SOLBERG'İN ÜSTÜNLÜĞÜ İLE GEÇERKEN, SON AYAKTA NORVEÇLİ PİLOTUN YAŞADIĞI MEKANİK ARIZA SEBASTIEN OGIER'E UZAKDOĞU'DAKİ İLK ZAFERİNİ KAZANDIRDI.

unutulmaz bir sonuç " diye konuştu. Son gün yaşadığı problem nedeniyle yarış ikinci tamamlayan Petter Solberg, yarış boyunca sağlık problemleri ile de boğuştuğunu söyleyerek, "Açıkçası grip, ateş ve diğer (problemlere) rağmen bu kadar iyi süreceğimi düşünmemiştim. Yarışın başında kendimi berbat hissediyordum. Fakat yarış otomobilimiz gerçekten çok iyiydi. İçimde herşey için iyi bir his vardı. Ama maalesef araçta böyle bir mekanik problem yaşadık. Fakat her şeye rağmen sonuç olarak takımım ve sponsorlarım adına gerçekten mut-

luyum" açıklamasını yaptı. Bu yarışta birincilik sevinci yaşayamayan Ford takımının direktörü Malcolm Wilson ise Geçtiğimiz hafta koşulan Japonya Rallisi ardından Ford Takımı Direktörü Malcolm Wilson, Sebastien Ogier hakkında "Ogier'in bu sene bitmeden ikinci yarışını Loeb ve Sordo'yu geçerek kazanması çok ciddi bir başarı. Ama Ogier'in Loeb gibi şampiyonayı domine edebileceğine inanmıyorum. Pilotlarımız Hirvonen ve Latvala onunla mücadele edebilecek seviyede kaliteli sürücülerdir" dedi.

### WRC Japonya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Otomobil	Zaman
1.....	Sebastien OGIER – Julien INGRASSIA	Citroen C4 WRC	3s10d26.4s
2.....	Petter SOLBERG – Chris PATTERSON	Citroen C4 WRC	+ 15.7s
3.....	Jari-Matti LATVALA – Miikka ANTILA	Ford Focus WRC	+ 26.0s
4.....	Dani SORDO – Diego VALLEJO	Citroen C4 WRC	+ 35.2s
5.....	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	+ 53.3s
6.....	Mikko HIRVONEN – Jarmo LEHTINEN	Ford Focus WRC	+ 1m13.5s
7.....	Henning SOLBERG – Ilkka MINOR	Ford Focus WRC	+ 3m03.1s
8.....	Federico VILLAGRA- Jorge Perez COMPANC...	Ford Focus WRC	+ 10m17.9s
9.....	Jari KETOMAA – Mika STENBERG	Ford Fiesta S2000.....	+ 14m47.1s
10. ....	Martin PROKOP – Jan TOMANEK	Ford Fiesta S2000.....	+ 15m20.8s





# Andreucci evinde galip

IRC'nin İtalya'da düzenlenen San Remo Rallisi'nde tecrübeli İtalyan pilot Paolo Andreucci zafere ulaştı.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

Peugeot İtalya takımının 45 yaşındaki tecrübeli pilotu Paolo Andreucci, bu zafere ile kariyerinde ilk kez bir IRC rallisini kazanmış oldu. 32'si S2000 otomobilin olduğu ve 114 ekibin kayıt yaptırdığı rallinin ilk iki gününde vatandaşları Giandomenico Basso ve Luca Rossetti ile sıkı bir çekişmeye giren Andreucci, son gün bitime bir etap kala kaza yapan Rossetti'nin ve diferansiyel sorunu yaşayan Basso'nun şanssızlıklarıyla son gün galibiyete uzanmayı başardı. İtalyan rakiplerinin yaşadığı sorunlarla genel klasmanda bir anda ikinciliğe yükselen Juho Hanninen, lider sürdürdüğü IRC pilotlar klasmanında şampiyonluk yolunda çok değerli puanlar aldı. Bu sezon şampiyonanın tüm asfalt yarışlarını kazanan Freddy Loix ise Skoda Fabia S2000'i ile podyumun üçüncü basamağına çıkmayı başardı. Geçen yıl bu ralliyi kazanarak büyük sükse yapan ve önümüzdeki sene yeni kurulan Mini takımında WRC kullanacak olan Kris Mecke, dördüncülüğü elde ederken, bitime bir etap kala kaza yaparak kendi evindeki rallide podyum hayallerine veda eden Luca Rossetti ise beşinci sırada finişe geldi. Özellikle rallinin ikinci günü yaptığı yanlış lastik seçimleri nedeniyle iddialı olduğu asfalt etaplarda kötü etap zamanları yapan Jan Ko-



pecky altıncı sırada kalarak mutsuz bir hafta sonu geçirdi. 90'lı yıllarda yarıştığı Ford Sierra ve Escort Cosworth yarış otomobilleri ile başarılı etap dereceleri yapan ve 1993 senesinde bu ralliyi kazanan Franco Cunico, Peugeot 207 S2000 ile katıldığı mücadeleyi genç rakiplerinin gerisinde sekizinci olarak tamamladı.

### Peugeot Sport Türkiye de San Remo Rallisi'ndeydi

Ülkemizi bu sene IRC'de Peugeot 207 S2000 yarış otomobilleriyle Peugeot Sport Türkiye adına temsil eden Burcu Çetinkaya - Çiçek Güney ekibi de San Remo Rallisi'nde start aldı. Asfalt zeminde üç gün boyunca yarışan Burcu Çetinkaya, yarışı Super 2000 araçlar arasında 21. genel klasmanda ise 25. ola-

rak tamamladı. Burcu Çetinkaya yarışın ardından: "Zor ve rekabetin yüksek olduğu bir asfalt yarışı daha geride bıraktık. Yağmurla mücadelemiz ise sürüyor. Başlarda sık sık değişiklik gösteren hava şartları, yağmur ve dar zemin bizi zorlasa da yarışın sonlarına doğru oldukça adapte olabildik. Sırada ise heyecanla beklediğimiz toprak yarış olan İskoçya Rallisi var. Uzun bir aradan sonra daha tecrübeli olduğumuz toprak zemine dönecek olmak bizi heyecanlandırıyor." açıklamasını yaparken, copilotu Çiçek Güney ise "Sezonun zorlu yarışlarından bir tanesini daha geride bıraktık. Bu zorlu, dar ve bol virajlı italyan asfaltında notlarımızı da geliştirerek tecrübemizi arttırdık. Hedefimiz bu çizgiyi koruyarak daha da yukarıya taşımak" şeklinde konuştu

### BURCU ÇETINKAYA - ÇİÇEK GÜNEY EKİBİ AY YILDIZLI BAYRAĞIMIZI İTALYA'DA TEMSİL ETTİ.



Hanninen rallinin ardından, ilk üçte bitirmeyi beklemediğini itiraf etti.



"Hızlı Freddie" lakaplı tecrübeli pilot Loix, bu kez üçüncülükte kaldı.

### IRC San Remo Rallisi Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Otomobil	Zaman
1	Paolo ANDREUCCI - Anna ANDREUSSI	Peugeot 207 S2000	2:35'32.7
2	Juho HANNINEN - Mirko MARKKULA	Skoda Fabia S2000	2:35'37.1
3	Freddy LOIX - Frederic MICLOTTE	Skoda Fabia S2000	2:35'56.8
4	Kris MEEKE - Paul NAGLE	Peugeot 207 S2000	2:36'11.0
5	Luca ROSSETTI - Matteo CHIARCOSSI	Abarth Grande Punto S2000	2:37'32.6
6	Jan KOPECKY - Petr STARY	Skoda Fabia S2000	2:37'32.6
7	Giandomenico BASSO - Mitia DOTTA	Abarth Grande Punto S2000	2:37'50.6
8	Thierry NEUVILLE - Nicolas KLINGER	Peugeot 207 S2000	2:38'07.7



# Aşk-ı Şehir'de ralli heyecanı

Tarihinde ilk kez bir ralliye ev sahipliği yapan Eskişehir'de düzenlenen mahalli yarışta Uğur Soylu – Fatih İnan ekibi birinciliği elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar





Kısa adı ESOK olan Eskişehir Otomobil Kulübü tarafından düzenlenen rallide ayrıca 2010 senesinin start alan ekip sayısı açısından bir rekor kırıldı. 51 ekibin katıldığı ralli, bu ilgi sebebiyle daha önce çeşitli ortamlarda hep dile getirilen yeni şehirlerde yarış yapılması halinde ilginin ne derece yüksek olacağının da göstergesi oldu. 18 Eylül Cumartesi günü Espark'da yapılan seramonik startın ardından 19 Eylül sabahı 58 kilometrelik Yunus Emre, Taner Türkkan ve Eskişehir Gözetmen Kurulu etaplarından oluşan ralliyi 31 ekip tamamlayabildi. Kütahya Yapı Kimyasalları sponsorluğunda düzenlenen ralliye ayrıca bu sene İtalya Toprak Ralli Şampiyonası'nda ülkemizi temsil eden Volkan Işık da onur konluğu olarak yer aldı. Bu sezon ST Racing takımı adına Pinti.net sponsorluğunda yarışan Uğur Soylu - Fatih İnan ekibi baştan sona üstün götürdükleri ralliyi zirvede noktalamayı başarırken, Mitsubishi Lancer Evo7 ile Hakan Kargın - Burçin Korkmaz ikilisi de podyuma ikinci olarak çıktılar. Kırmızı Lancer Evo6'sı ile katıldığı yarışlarda üst sıralarda yer alarak "Evo 7-8-9 avcısı" laka-



**İzmit'ten Ford Fiesta ST ile ralliye katılan Ferhat Tanrıbilir N/3 sınıfında birinci oldu.**



**İlk kez bir rallide start alan Antalyalı Ayşe Kar, finişte Bayanlar Kupası ile poz verirken mutluydu.**

**Delta Sport'un servis desteğinde bu sezon Mitsubishi Lancer Evo7 ile yarışan Hakan Kargın ralliyi ikinci sırada tamamladı.**





bıyla anılan Sinan Pulat – Tibet Celepgil ise ilk üç sırayı tamamlayan son ekip oldular.

### Ralliyeye amatörlerin ilgisi yoğundu.

Düşük bütçe ile yarışan amatör sürücülerin yoğun katılımına sahne olan rallide ilk kez yarışan Bursalı Tezcan Dalfidan-Eda Özer ekibi N/2 sınıf birinciliğini elde ederken, Onofis ana sponsorluğunda ve otolansman.com co-sponsorluğunda

start alan Kemal Çetinkaya-Ünsal Deniz ikilisi bu sınıfta ikinci sırada finiş gördüler. 90'lı yılların başlarında Murat 131 ve Renault 11 Flash ile yarışan, en son Padio Cup'da mücadele ettikten yıllar sonra yeniden direksiyon başına geçen Eskişehirli ev sahibi pilot Ender Banaz, oğlu Buğra Banaz'ın co-pilotluğunda Mitsubishi Lancer Evo IX ile Eskişehir'den yarışa katılanlar arasında en iyi dereceyi yaptı. Bayanlar klasmanında ise ilk

kez bir rallide start alan Antalyalı Ayşe Kar birinci olurken Can Çimir kendisine sağ koltuğunda eşlik etti. Opel Corsa Kit Car yarış otomobilini aldığından beri bir rallide yüzü gülmeyen Ahmet Kaya'ya bu yarış öncesinde otomobili yetişmeyince son anda kiraladığı Citroen Saxo VTS ile start almak zorunda kaldı. Ayrıca ilk kez Erhan Arıkan'ın co-pilotluğunda start alan Ahmet Kaya, ilk etapta yol dışına çıkıp, kalan 5 etapta ön tamponsuz

ve risk almadan yarıştı. İkili yaşadıkları tüm sıkıntılara rağmen 6 etabın sonunda finiş gelerek Citroen Saxo VTS ile hem Gr.A, hem de Sınıf A6 Üçüncülüğü'nü kazanmayı başardı. Bu yarışa Pegasus Racing'den kiraladıkları Fiat Punto S2000 ile katılan Bursalı Ünal Şenbahar – Emire Cantürk çiftinin otomobillerinin amortisörleri kırılınca podyum hayallerine veda etmek zorunda kaldılar. İlk kez Super 2000 otomobil ile start alan Mende-



Bursalı Tezcan Dalfidan da ilk kez katıldığı bir rallide N/2 sınıfında zafere ulaştı.



Son dakikada kiraladığı Saxo'ya çabuk alışan Ahmet Kaya finiş sevinci yaşadı.





**İzmirli Kemal Çetinkaya – Ünsal Deniz ekibi N/2 sınıfında ikinci oldu.**



**Ev sahibi Okan Karaçam Grup H'de ikinciliği elde etti.**



**Bülent Şimşek Ford Escort'u ile Grup H kupasını kazanmayı başardı.**

res Okur – Aras Dinçer ekibi bu yarışta da altıncı sırada finişe gelirken, üzerlerine yapışan “daimi altıncı” sıfatından da kurtulmayı başaramadılar.

#### **Yarışan ekipler organizasyondan memnun kaldılar**

Eskişehir'de ilk kez düzenlenen bir ralli organizasyonunda start alan ekiplerin neredeyse tamamı rallinin ardından yaptıkları açıklamalarda organizasyondan memnun kaldıklarını belirttiler. Espark AVM'deki start ve finiş podiumuna yoğun bir izleyici katılımı oldu-

ğu gözlenirken, etaplarda da yüksek derecede seyirci olması bu konuda sıkıntılar yaşanan otomobil sporumuzda gelecek için iyi sinyaller verdi. Eskişehir Rallisi'nin önümüzdeki yıllarda Türkiye Ralli Şampiyonası'na dahil olarak düzenlenmesi ön görülüyor. Yıllardır çeşitli in-

ternet forum ortamlarında ve biz medya mensuplarının yazılarında belirttiği gibi 2007'de Isparta örneğinde görüldüğü gibi yeni illerde ralli düzenlenmesi halkın ilgisinin artması ve sporun gelişimi açısından en büyük atılım olacağı bir kez daha kanıtlanmış oldu.



**Yıllar sonra bir rallide oğlu ile start alan Ender Banaz sekizinci sırada finişe geldi.**

#### **Eskişehir Mahalli Rallisi Genel Klasmanı**

Sıra..	Ekip .....	Otomobil .....	Zaman .....
1 .....	Uğur SOYLU - Fatih İNAN .....	Mitsubishi Evo 9 .....	0:47:18,2
2 .....	Hakan KARGIN - Burçin KORKMAZ .....	Mitsubishi Evo 7 .....	0:49:41,0
3 .....	Sinan PULAT - Tibet CELEPGİL .....	Mitsubishi Evo 6 .....	0:49:42,0
4 .....	Vedat DİKER - Erdal ORAL .....	Mitsubishi Evo 9 .....	0:49:46,5
5 .....	Menderes OKUR - Aras DİNÇER .....	Fiat Punto S2000 .....	0:50:00,3
6 .....	Cem ÖZDEMİROĞLU - Ufuk ULUOCAK .....	Mitsubishi Evo 9 .....	0:50:33,3
7 .....	Ferhat TANRIBİLİR - Soner TAMER .....	Ford Fiesta ST .....	0:52:49,8
8 .....	Ender BANAZ - Nejat BANAZ .....	Mitsubishi Evo 9 .....	0:52:54,2
9 .....	Halim ATEŞ - Ekrem AYDIN .....	Mitsubishi Evo 9 .....	0:53:29,9
10 .....	Tunç TUNCER – Can HERGÜNER .....	Honda Civic Type-R .....	0:54:02,8



# Stoner muradına erdi

Moto GP'nin Aragon Pisti'ndeki yarışında Ducati takımı sürücüsü Casey Stoner bu sezon ilk zaferini kazandı.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

İspanya'ya bağlı bir krallık olan Aragon'da 19 Eylül Pazar günü düzenlenen yarışta bir gün önce yapılan sıralama turlarında Casey Stoner en iyi zamanı yaparak pole pozisyonu aldı. Yarışta startın verilmesiyle ilk turlarda şampiyona lideri Fiat Yamaha sürücüsü Jorge Lorenzo ile sıkı bir mücadeleye giren Casey Stoner buna rağmen ön sırayı kaptırmayarak bu sezon ilk galibiyetine uzandı. Dani Pedrosa ise çoğu yarışta sergilediği iyi start alma özelliğini kendi evindeki pistte sergileyemedi. Start ile birlikte beşinci sıraya kadar gerileyen Pedrosa, daha sonra temposunu arttırarak önce Nicky Hayden'ı ve ardından da Lorenzo'yu geçti. İkinciliğe yükselen Pedrosa önündeki Casey Stoner'a 1 saniye kadar yaklaşıp da Avustralyalı rakibi kendisine yaklaşma izni vermedi. Ducati takımının motorlarında yaptığı yeni düzenlemelerle bu sezon üst sıralara yakın bir performans sergilemeye başlayan Nicky Hayden, yarış boyunca Jorge Lorenzo'nun arkasına takıldı ve son turda yaptığı cesur atak ile üçüncü sırayı ele geçirerek podyumun son ba-

samağına çıkma hakkı kazandı. Ben Spies ve İtalyan Andrea Dovizioso son tura kadar beşincilik için kıyasıya mücadele ettiler. Bu çekişmede Andrea Dovizioso son turda düşerek yarışa veda etti. Valentino Rossi ise bu yarışta finiş çizgisini altıncı sırada geçti. Aragon'da yarış kariyerinin 100'üncü startını alan Amerikalı Colin Edwards ise bu anlamlı yarışında kötü bir performans sergileyerek 12. sırada damalı bayrağın altından geçti. LCR Honda sürücüsü Randy De Puniet de yarış dışı kalan diğer sürücü oldu.

**Stoner: "Bu zafer beni çok rahatlattı"**

Aragon'da kazandığı zafer ile bir anlamda muradına da ermiş olan Casey Stoner, yarışın ardından "Dürüst olmak gerekirse bu zafer ile bir hayli rahatladım. Bu sezon benim açımdan bilindiği gibi bir hayli problemli geçti ve İspanyol rakiplerim Lorenzo ve Stoner ile şampiyonluk mücadelesi vermekten uzak kaldım. Bu hafta sonu ise kazanmak için tüm doğruları yaptık ve zaferi kazanmayı başardık." şeklinde konuştu.



**Dani Pedrosa evindeki yarışta zafer sevinci yaşayamadı.**



**Nicky Hayden üçüncü olarak Ducati'ye çifte sevinç yaşattı.**



**Ducati sürücüsü Casey Stoner zaferini tek teker yaparak kutladı.**

## MotoGP Aragon Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü .....	Motosiklet .....	Zaman .....
1.....	Casey STONER .....	Ducati .....	42m16.530s
2.....	Dani PEDROSA .....	Honda .....	+ 5.148s
3.....	Nicky HAYDEN .....	Ducati .....	+ 9.496s
4.....	Jorge LORENZO .....	Yamaha .....	+ 9.580s
5.....	Ben SPIES .....	Tech 3 Yamaha .....	+ 13.771s
6.....	Valentino ROSSI .....	Yamaha .....	+ 27.330s
7.....	Marco SIMONCELLI .....	Gresini Honda .....	+ 28.511s
8.....	Alvaro BAUTISTA .....	Suzuki .....	+ 35.254s
9.....	Marco MELANDRI .....	Gresini Honda .....	+ 35.393s
10. ....	Aleix ESPARGARO .....	Pramac Ducati .....	+ 35.467s





## Kenan Sofuoğlu Moto2'de Tomizawa'nın yerine yarışacak

Dünya Süpersport Motosiklet Şampiyonası'nda yarışan milli süücümüz Kenan Sofuoğlu, Moto2 Dünya Şampiyonası'nda sezonun son iki yarışında start alacak. Geçtiğimiz San Marino Grand Prix'sinde geçirdiği kaza sonucu yaşamını yitiren Shoya Tomizawa'nın yerine piste çıkacak olan Kenan Sofuoğlu. Japon sürücünün takımından gelen teklife olumlu yanıt verdi. Fransız Technomag-CIP takımında Moto2'nin Portekiz ve İspanya'da yapılacak son iki ayağında Kenan Sofuoğlu kendisini bu şampiyonada test etme imkanı da bulacak. Gelecek sezon Moto GP'nin alt dalı olan Moto2'de yarışmak isteyen Sofuoğlu, gelecek sene katılmayı düşündüğü Dünya Moto2 Şampiyonası'nda sezonun son iki yarışı için Fransız ekipten gelen teklife çok sevindiğini ve kabul ettiğini belirtirken, bu şansı en iyi şekilde kullanıp 2011'de ülkemizi en iyi şekilde bu arenada temsil etmeyi istediğini belirtti.

## Pirelli F1 lastikleri İzmit'te üretilecek

Kocaeli'nde kurulu bulunan Pirelli Lastik Fabrikası, Formula 1 araçları için lastik üretecek. Önümüzdeki sene Formula 1'e geçeceğini açıklayan Pirelli'nin F1'deki takımlara sunacağı lastiklerin ülkemizde imal edileceği açıklandı. Pirelli'nin Köseköy'deki fabrikasında düzenlenen basın toplantısında bir açıklama yapan firmanın CEO'su Marco Tronchetti Provera "2011 yılında Formula 1 için 50.000 adet lastik üreteceğiz. Formula 1 lastikleri 1000'i aşkın mühendis ve teknisyenin bulunduğu Pirelli araştırma ve geliştirme merkezinde geliştirilen simülasyon modelleri, bileşenler ve yapılar esas alınarak sadece İzmit fabrikasında üretilenler. 15.000 metrekarelik alana yayılan ve toplam 140 çalışanın görev yaptığı Formula 1 hattı, en gelişmiş spor lastiği üretim ekipmanlarıyla çalışacak" açıklamasını yaptı.



## Murat Bostancı Sliven'den başarıyla ayrıldı

Pirelli Star Driver Doğu Avrupa Seçmeleri'nin yapıldığı Bulgaristan'ın Sliven şehrinde koşulan Sliven Rallisi'nde Castrol Ford Team Türkiye pilotu Murat Bostancı, co-pilotu Bahadır Gücenmez ile start aldığı rallide Pirelli Star Driver Doğu Avrupa birincisi oldu. Vlad Cosma ve Nikolay Dikov'u rallinin birinci gününde geçilen asfalt karakterli sekiz özel etabın tamamında geride bırakmayı başaran Murat Bostancı, en hızlı Pirelli Star Driver adayı oldu. Pirelli Star Driver seçmelerinde ikinci sırayı Romanya'dan seçmelere katılan Vlad Cosma alırken, ralliye ev sahipliği yapan Bulgaristan'ın genç pilotu Nikolay Dikov ise üçüncü oldu. Murat Bostancı, Sliven Rallisi ile kariyerinde bir çok ilke imza attı. Fiesta R2 ile ilk kez Sliven Rallisi'nde start alan Murat Bostancı, ayrıca bu yarışta kariyerinin ilk asfalt ralli sınavına çıktı. Sliven Rallisi 1988 doğumlu Murat Bostancı'nın kariyerindeki ilk uluslararası ralli oldu. PSD'nin bir sonraki elemeleri için tarih daha sonra açıklanacak.



## Raikkonen yeniden Formula 1'e dönebilir

Geçtiğimiz sene sonunda Ferrari takımından Alonso'nun transferi ile ayrılarak Dünya Ralli Şampiyonası'na geçen 2007 şampiyonu Finli Kimi Raikkonen'in 2011'de Renault takımında Formula 1'e geri döneceği dedikoduları başladı. Renault takım patronu Eric Boullier, Raikkonen'in, Formula 1'e dönmeye ne kadar istekli olduğunu daha iyi anlayabilmek için yüz yüze görüşmek istediğini açıkladı. Bu arada takımda halen yer alan Robert Kubica'nın Ferrari'ye geçebileceği söylentileri de çıkmaya başladı. Takımdaki ikinci pilot olan Vitaly Petrov'un halen sergilediği performansta memnun kalmayan Renault yönetimi buna rağmen Rus sürücünün seneye yanında iyi bir sponsor desteği getirmesi halinde yerinin olabileceğini belirterek bir anlamda Petrov'a açık kapı bıraktı. Raikkonen'in menajeri Steve Robertson, Finli pilotun Formula 1'e dönmesi konusunda Renault ile görüştüğünü doğrularken, 2011 için tüm seçenekleri değerlendirdiklerini açıkladı.



## Yücel Özbek Brno'dan memnun ayrıldı

Grid Concept tarafından organize edilen PORSCHE GT3 Cup Challenge Eastern Europe'nın beşinci ayağı ve yurtdışındaki ilk mücadelesinde Brno Pistinden memnun ayrılan isim Yücel Özbek oldu. Uluslar arası Autodrom Brno pistinde koşulan yarışta, 8 Türk pilotun yanı sıra, Yunanistan, Çek Cumhuriyeti, Slovakya ve Polonya'dan katılan 4 yabancı pilot da mücadele etti. Oluşan yağışlı bir havada start alan yarışta, Anton Wossos spin atarak yarış dışı kaldı. Start sıralamasındaki yerini koruyarak beşinci ayağın ilk yarışını lider tamamlayan Yücel Özbek'i Cenk Ceyişakar ve Cengiz Oğuzhan takip etti. İkinci yarışta ise hızlı bir dönüş yapan Anton Wossos, elde ettiği üstünlüğü tüm mücadele boyunca sürdürerek Özbek ve Ceyişakar'ın önünde damalı bayrağı gördü. İkinci yarış sonunda Anton Wossos birincilik kupasını kaldırırken, Yücel Özbek ikinci, Cenk Ceyişakar ise üçüncülüğün sahibi oldu. Bu sonuçlara göre, Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe'un yurtdışındaki ilk mücadelesinde Yücel Özbek, Cenk Ceyişakar ile aralarındaki farkı biraz daha kapattı.

## Volkan Işık New York Rallisi'nde yarıştı

Lassa Rally Team adına bu sene İtalya Ralli Şampiyonası'nda yarışan Volkan Işık, Vedat Bostancı'nın co-pilotluğunda geçtiğimiz ay New York Rallisi'nde start aldı. Subaru Impreza WRX ile yarışan ikili yarış uzun süre önde götürmelerine rağmen rallinin bitiminde organizasyon tarafından kural ihlali yaptıkları nedeniyle 45 dakikalık zaman cezası alarak sekizinci sırada finişe geldiler. Rallinin ilk gününde lastik patlatan Volkan Işık – Vedat Bostancı ekibi normal etapta lastiklerini değiştirirken servis elemanlarının da yanlarında bulunması sebebiyle yarışın direktörleri tarafından kural ihlali yapıldığı belirtildi. Amerika'daki kurallara göre servis elemanlarının kendilerine verilen alan haricinde ralli otomobillerine yaklaşmasına izin verilmiyor. Etap zamanlarına bakıldığında yarış birinci olarak tamamlaması beklenen Volkan Işık, aldığı ceza nedeniyle zirveye veda etmiş oldu. New York Rallisi'nde ard arda ikinci kez İrlandalı Thomas Lawless – Brian Sharkey ekibi zafere ulaşan ekip oldu.





## 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



www.

# e-otodergi.com

28'inci sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz. 5'inci sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. Bir sonraki sayımız olan **Kasım 2010** tarihli 29'uncu sayımız, **2 Kasım 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.