

WWW.

EKİM 2011

SAYI:40

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Yenilik: Hyundai i30

• MINI COUPE • RENAULT KOLEOS • AUDI S5 • MERCEDES C 250 COUPE • BMW 1 SERİSİ • NISSAN JUKE • RENAULT MEGANE CC

Standsız Nissan herkesi solladı

Frankfurt Otomobil Fuarı, Eylül ayında 64'üncü kez düzenlendi ve biz Türk otomobil gazetecileri olarak epey kalabalık bir grup olarak oradaydık. Her zaman olduğu gibi dergiciler otomobillerin, günlük gazeteciler ise yöneticilerin peşinden koştu. Bunun doğal bir sonucu olarak da dergilerde fuarda sergilenen yeni modeller, gazetelerdeyse fuarda demec veren yöneticiler yer aldı. İlerleyen sayfalarda, fuarda öne çıkan otomobilleri, çektiğim fotoğraflar eşliğinde sizler için bir araya getirdim. Burada değinmek istediğim markaysa Nissan. Bence fuarın Türk basını gözönüne alınırsa en kârlı markası Nissan oldu. Nedeni ise çok basit: Her ne kadar bazı dergiler, Frankfurt öncesinde hazırladıkları fuar-ön bilgilendirme sayfalarında Nissan'ın fuarda 1.6 lt dizel motorlu Qashqai'yi tanıtacağını yazmış olsalar da Japon üretici Frankfurt'ta stand açmadı. Yani fuar için tek bir kuruş harcamadı. Ama Renault-Nissan Başkanı Carlos Ghosn'la görüşme yapma fırsatı elde eden gazeteciler onun "Türkiye'ye Nissan yatırımı yapmaktan vazgeçmedik" şeklindeki ifadesini doğal olarak büyük puntolarla yayınladılar. Haber önce günlük gazetelerde yayınlandı, ardından da internette hızla yayıldı. Nissan'ın Türkiye'de fabrika kurabileceği ihtimali o günler otomobil forumlarında da bir numaralı konu oluverdi. Kısacası Frankfurt'un Türk medyasındaki en kârlı markası, fuara katılmadan manşetlerde yer alan Nissan oldu.

Beni ve e-otodergi'yi twitter'dan da takip edebileceğinizi hatırlatmak isterim. Adreslerimiz:

www.twitter.com/Emre_Anamur
www.twitter.com/eotodergi

Emre Anamur
 emre@e-otodergi.com
www.twitter.com/Emre_Anamur

Otomobil ve internet

Zamanla birlikte her şey değişiyor. Alışkanlıklar, ihtiyaçlar, beklentiler ve teknoloji de zamanla birlikte değişim geçirip farklılaşıyor. Otomobil sektörü de bu değişimden nasibini fazlasıyla alıyor. Önceden hayal olan birçok özellik; kendi kendine park etme, acil durumlarda otomatik frenleme ve adaptif hız sabitleme sistemleri gibi teknolojiler yavaş yavaş varlıklarını daha da çok hissettiriyorlar. Otomobilden internet erişimi de otomobillerde boy göstermeye başlayan teknolojilerden biri. Ben tam anlamıyla buna adapte olamamış olsam da zamanla alışacağımı düşünüyorum, sonuçta (bu sayıda yazısını bulabileceğiniz Audi S5'te kablosuz bağlantı cihazına terminal hizmeti verilebiliyor) hem otomobil hem de internet insanı özgürleştiren öğeler.

Takip ediliyoruz

Yüzlerce, hatta binlerce yayın organının farklı mecralarda yayın yapması nedeniyle medya takibi, medyada haberleri yer alan firmaların planlama yapmalarında önemli bir kolaylık. Bundan 40 ay önce yola çıktığımızda bazı medya takibi şirketleriyle yaptığımız telefon görüşmelerinde internette yayınlanan dergileri takip etmediklerini ve bunun için elemanları olmadığını ifade etmişlerdi. Yazının başında dediğim gibi zaman değişiyor ve internet yayıncılığının da önemi artıyor ve bunun sonucunda haberlerin takip edilmesi ihtiyacı ortaya çıkıyor. Türkiye'nin önde gelen medya takip kuruluşlarından 58 yıllık bir geçmişi olan Ajans Press, e-otodergi'yi takip ettiği yayınlar arasına aldı. Bu gelişmenin e-otodergi'nin sektördeki yerini ve konumunu daha da belirginleştireceğini söyleyebiliriz.

Tarik Akagün
 tarik@e-otodergi.com

Hatay  Edirne

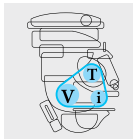
Peugeot 508 1.6 VTi 120 hp Auto6R benzinli ile

benzin bitti demek için
tam 1531 kilometre
bekledik!



PEUGEOT TAVSİYE EDER: **TOTAL** | PEUGEOT FİNANS | PEUGEOT ASSISTANCE | PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ
(0216) 579 94 44

Fabrika seri üretimi ve trafik şartlarına tamamen uygun olan otomobil ile yola çıkmıştır. Edirne'den Çanakkale-İzmir-Uşak-Afyon-Konya-Adana rotası takip edilerek Hatay'da son bulan test sonucunda 72 litre yakıt tüketilerek 1531 km yol katedilmiştir. Katedilen mesafe sonucunda Peugeot 508 1.6 VTi 120 hp Auto6R modeli ile elde edilen ortalama yakıt tüketim değeri 100 km'de 4,7 litre olarak tespit edilmiştir. Bu test Volkan Işık Akademi tarafından TOSFED onayı ile gerçekleştirilmiştir. Peugeot 508 1.6 VTi 120 hp Auto6R için ortalama CO₂ emisyon değeri 144 g/km, şehir dışı yakıt tüketimi 4,6 L/100 km'dir. İlanda yer alan araç görseli temsildir ve model üzerindeki donanımlar ile satılan modeller üzerindeki donanımlar farklılık gösterebilir.



Yeni Peugeot 508 1.6 VTi, Volkan Işık Akademi yönetiminde zoru başardı. Edirne'den Hatay'a uzanan 1531 kilometrelik zorlu parkuru, dağları, rampaları aşarak sadece bir depo Total Excellium benzinle tamamladı ve yepyeni bir rekora imza attı. Zaten Peugeot 508'e de bu yakışırdı!



PEUGEOT
MOTION & EMOTION

YENİ PEUGEOT **508**

HABERLER

- 06** Aston Martin Virage
- 08** Peugeot 4008
- 11** VW Tiguan & Citroen DS4
- 13** ODD 2011 Gladatörleri
- 15** 64'üncü Frankfurt Otomobil Fuarı
- 38** Ağustos 2011 otomobil satışları
- 42** e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

SÖYLEŞİ

- 35** Renault Tasarım Şefi Laurens
Van den Acker

BİLGİLENDİRME

- 43** Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 49** Audi S5 Coupe (Videolu)
- 54** Renault Koleos
- 58** BMW 116i & 118i

VIDEOLU TEST

- 64** Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 66** Hyundai Accent Blue 1.4 Otm.
- 72** Mercedes-Benz C 250 Coupe
- 77** Nissan Juke 1.6 DIG-T 4x2

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 82** BMW X3 xDrive20d
- 86** Renault Megane CC 1.5 dCi EDC

YASAL UYARI

- 91** e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 92** Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 93** F1 İtalya GP'si
- 96** F1 Singapur GP'si
- 99** WRC Avustralya Rallisi
- 101** Aragon Moto GP'si
- 103** World Super Karting
- 104** Haberler

RAPOR

- 106** e-otodergi okuyucu sayıları



44

**VIDEOLU İLK
SÜRÜŞ**
MINI COUPE



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

EKİM 2011 - SAYI 40

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

Yeni BMW 1 Serisi

BMW İletişim Merkezi
0850 2521010
www.bmw.com.tr



Sheer
Driving Pleasure



TEK RUH. İKİ FARKLI BEDEN.

Beklentilerinizi tam anlamıyla karşılayacak farklı tasarım ve donanımlara sahip iki ayrı karakter: Urban Line ve Sport Line. Hangisini seçerseniz seçin, BMW TwinPower Turbo motoruyla daha güçlü, daha ekonomik, daha çevreci ve sınıfının kurallarını baştan yaratan bir otomobile sahip olacaksınız. Modern ve sportif tasarım, sekiz ileri otomatik şanzıman, ekonomik sürüş desteği ECO PRO ve çok daha fazlasıyla Yeni BMW 1 Serisi, Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda sizi bekliyor.

YENİ BMW 1 SERİSİ. URBAN LINE VE SPORT LINE.

BMW EfficientDynamics
Daha az tüketim. Daha fazla sürüş keyfi.

BMW 116i (otomatik şanzıman): 136 bg, ortalama yakıt tüketimi: 5,6 lt/100 km, ortalama CO₂ emisyonu: 131 g/km.
BMW 118i (otomatik şanzıman): 170 bg, ortalama yakıt tüketimi: 5,6 lt/100 km, ortalama CO₂ emisyonu: 131 g/km.

Borusan Otomotiv
İnce zevkler, yüksek standartlar.

Aston Martin Virage satışa sunuldu

Aston Martin'in Türkiye distribütörü Borusan Otomotiv, spor GT serisinin en yeni üyesi olan yeni Virage modelini 386.000 Euro baz fiyatla satışa sundu. Markanın İstanbul'daki showroom'unda Aston Martin severleri bekleyen otomobil DB9 ve DBS modelleri arasında konumlandırılıyor. Mart ayında Cenevre Motor Show'da tanıtılan Aston Martin Virage'da 6.0 litrelik V12 motor bulunuyor.

6500 d/d'de 497 HP güç ve 5750 d/d'de 570 Nm tork üreten motor, otomobili sadece 4.6 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Karbonfiber destekli şafta sahip otomobilde 6 kademeli Touchtronic II otomatik şanzıman bulunuyor. Aracın ağırlık dağılımı ise 50:50. Aston Martin Virage, markanın İngiltere-Gaydon-Warwickshire'daki merkezinde 200 saati aşkın bir el işçiliğiyle üretiliyor.



RANGE ROVER EVOQUE VAR OLMANIN GÜCÜ



Resimdeki araç opsiyonel donanım içermektedir.

Borusan Otomotiv



Peugeot'dan yeni bir 4x4: 4008



Peugeot Frankfurt Otomobil Fuarı'nda yer vermediği bir yeniliği, fuar bittikten sonra basına dağıttığı bilgi ve fotoğraflarla açıkladı. Peugeot'nun yepyeni 4x4 SUV'unun adı 4008. Mart 2012'de düzenlenecek Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak olan Peugeot 4008, 2012 ilkbaharından itibaren ilk etapta Avrupa dışındaki uluslararası pazarlarda satışa sunulacak. Bu modelle birlikte Peugeot'nun SUV segmentinde yer alan model sayısı 4007 ve 3008'le birlikte üçe çıkacak. PSA – Mitsubishi işbirliğinin bir meyvesi olan Peugeot 4008, Peugeot'nun yeni tasarım anlayışında yer alan ön ızgara ve ledli farlara sahip. Otomobilde eller serbest sistemi, 18 inç'lik alüminyum jantlar, dokunmatik ekran navigasyon sistemi ve geri görüş kamerası gibi özellikler bulunacağı belirtiliyor. 4008'in kısmen 4007'den alınan platformunun uzunluğu 4007'den 30 cm daha kısa. Ancak dingil mesafesi ve ön-arka iz genişlikleri aynen korunmuş. 4008 4.34 m uzunluğa,



1.80 m genişliğe ve 1.63 m yüksekliğe sahip. Aracın 4x4 versiyonunda, sürücü üç aktarma sistemi arasından seçim yapabiliyor: «2WD» iki tekerlekten çekişli, «4WD» dört tekerlekten çekişli ve «LOCK» 4x4 kilitleme sistemleri. 4x4 aktarma sisteminin 4008 satışlarının yüzde 80'inden faz-

lasını oluşturacağı planlanıyor. Hatta bazı ülkelerde sadece 4x4 versiyonun pazara sunulacağı açıklandı. 4008'de dört motor seçeneği bulunacak: 1.6 benzinli 116 HP, 2.0 lt benzinli 150 HP, 1.6 lt HDi 112 HP ve 1.8 lt HDi 150 HP. 4008'in Mitsubishi ve Citroen'de kuzenleri bulunuyor.

Nissan Juke ile şehri ele geçirmenin tam zamanı!

Nissan Juke düz ve otomatik vitesli modellerde 13.000 TL için 13 ay %0 faiz. Üstelik Juke dizel versiyonlarda KDV'nin yarısı Nissan'dan!



SIRADANLIĞA NOKTA KOYMAYA EVET



Citroën DS4 1.6 e-HDi 112 HP MCP ortalama yakıt tüketimi 4.4 L/100 km, bileşik CO₂ emisyonu 114 g/km'dir. Detaylı bilgi için citroen.com.tr'yi ziyaret edebilirsiniz.

YENİ CITROËN DS4

Bugüne kadar gördüğünüz her şeyi geride bırakmak için
Yeni Citroën DS4 ile tanışın.

CREATIVE TECHNOLOGIE





Makyajlı Tiguan geldi

Alman üretici Volkswagen'ın kompakt SUV'u Tiguan'ın makyajlanarak yeni bir görünüme kavuşan versiyonu Frankfurt Motor Show sonrasında Türkiye'de 26.400 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Otomobilde ikisi de 1.4 litrelik benzinli TSI olmak üzere 122 HP ve 160 HP'lik motorla-

rın yanı sıra bir de 2.0 litrelik TDI dizel motor seçeneği bulunuyor. Benzinli motorlardan 122 HP gücünde olan versiyon sadece 4x2 aktarma sistemine ve manuel şanzımana sahipken, fiyatı 33.000 Euro'dan başlayan 160 HP'lik versiyon ise sadece 4x4 aktarma sistemi ve manuel şanzımanla satılıyor. 42.000 Euro'luk etiketle en pahalı Tiguan olan 2.0 TDI ise 140 HP gücünde motora, 4x4 aktarma sistemine ve DSG şanzımana sahip. Makyajlı Tiguan'da üç donanım seviyesine yer verilmiş: Trend&Fun, Sport&Style ve White Night.



Yeni tanrıça bayilerde

Citroen'in Fransızcada "Tanrıça" anlamına gelen "Déesse" (dees okunur) kelimesinin kısaltmasıyla oluşturduğu DS serisinin yeni modeli DS4, 50.250 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı. Fransız üretici Citroen, DS3'ün ardından DS4'le karşımızda. Türkiye'de 1.6 VTi 120 HP, 1.6 THP 156 HP ve 1.6 e-HDi 112 HP olmak üzere iki benzinli ve bir dizel motor seçeneğiyle satışa sunulan otomobil, manuel ve MCP şanzıman seçeneklerine sahip. 4275 mm uzunluğu, 1810 mm genişliği, 1526

mm yüksekliği ve 2612 mm dingil mesafesi bulunan Citroen DS4, Euro NCAP'ten 5 yıldız almış durumda. Citroen'in Türkiye distribütörü Baylas A.Ş., genç ve orta yaşlı erkekler ile 30-45 yaş arası evli çiftleri hedeflediği otomobilden 2011 yılı sonuna kadar 450 adet satmayı planlıyor. DS4, MCP şanzımanla birlikte sunulan ve Stop&Start teknolojisine sahip e-HDi motor seçeneğiyle çok düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonu vaat ediyor. 1.6 e-HDi MCP'nin ortalama tüketimi 4.4 lt/100 km.





CHEVROLET



YENİ CHEVROLET CRUZE

33.905 TL 'den başlayan fiyatlarla.



CHEVROLET



YENİ CHEVROLET AVEO

28.780 TL 'den başlayan fiyatlarla.

ODD 2011 Gladyatörleri 9 Ocak'ta belli olacak



Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (ODD) ilk kez geçen yıl düzenlediği "ODD Satış ve İletişim Ödülleri"nin ikinci organizasyonunda jüri, 9 Ocak 2012 tarihinde düzenlenecek olan ödül gecesinde finale kalan beş çalışma arasından en iyilerini seçecek. Ayrıca bu yıl ilk kez yapılan uygulama ile "Yılın Basın Lansmanı" kategorisindeki ödülü otomotiv medyasının temsilcileri belirleyecek. ODD Satış ve İletişim

Ödülleri 2011 Gladyatörleri'nde "Satış" ve "İletişim" ana kategorilerinde 17 farklı ödül sahiplerini bulacak. İletişim Ödülleri kategorisinde "Yılın TV Reklamı", "Yılın Gazete İlanı", "Yılın Radyo Spotu", "Yılın Dergi İlanı", "Yılın Basın Lansmanı", "Yılın PR/Etkinlik Uygulaması", "Yılın Dijital Uygulaması", "Yılın Outdoor Uygulaması", "Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi", "Yılın Entegre İletişim Kampanyası" seçilecek.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM



NEW
THINKING.
NEW
POSSIBILITIES.



Sıra dışı olmak cesaret ister.



Cesur çizgileriyle, 3 farklı sınıfı bir araya getiren sıra dışı bir otomobil: Amerika'da 24 farklı değerlendirmenin yıldızı yeni Hyundai Elantra!

- 132 PS motor gücü ve 6 ileri H-matic vites alternatifiyle sportif yüksek performans
- D-CVVT Teknolojisi sayesinde 5.2 lt/100 km'ye düşen yakıt tüketimi
- Standart ESP, VSM (Araç Stabilite Yönetim Programı) ve 6 hava yastığıyla "sınıfının tam güvenli" aracı
- Geniş iç hacim, akıcı tasarım, zengin donanım

ELANTRA

Sektör vites yükseltti

Bu yıl 64'üncüsü düzenlenen Frankfurt Otomobil Fuarı'nda 100'e yakın yeni modelin dünya tanıtımı gerçekleşti. Otomotiv sektörüne büyük bir hareket kazandıran fuarda sergilenen yeni Porsche 911 Carrera'nın 7 ileri manuel şanzımanı, gerçek anlamda da vites yükseltildiğinin kanıtı oldu. Fuar haberimizde, Frankfurt'ta öne çıkan ve daha önce haberini yapmamış olduğumuz önemli modellerin fotoğraflarını ve özet bilgilerini sunuyoruz.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur/Frankfurt-Almanya



ALFA ROMEO



210.000 metrekarelik bir alana yayılan fuarda Alfa Romeo standındaki yeni model 4C'ydı. Henüz bir konsept olan ortadan motorlu otomobilin 2013 yılında üretilmesi planlanıyor. 1.8 litrelik motorun gücü 235 HP.



ASTON MARTIN



Virage modelini Türk otomobil severlerle buluşturan Aston Martin, fuarda V12 Zagato'yu tanıttı. Sadece 150 adet üretilmesi planlanan bu özel otomobil 2012 yılının ortasında yollara çıkacak.





AUDI



AUDI, ANA VATANINDAKİ FUARDA A2 CONCEPT VE URBAN CONCEPT'E AĞIRLIK VERDİ. GELECEK NESİL A2'NİN İPUÇLARINI TAŞIYAN CONCEPT İLGİ GÖRDÜ.



BMW



FUARIN EV SAHİPLERİNDEN BMW DEVASA SALONUNDA GÖVDE GÖSTERİSİ YAPTI. ELEKTRİKLİ i3 VE i8 İLK KEZ TANITILIRKEN YENİ 1 SERİSİ'NİN DÜNYA LANSMANI DA GERÇEKLEŞTİRİLDİ.





BENTLEY



**LÜKS VE
PRESTİJİN SİMGE
MARKALARINDAN
BENTLEY, FUARDA
CONTINENTAL
GTC'Yİ SERGİLEDİ.
2.5 TONLUK BU DEV,
DÖRT TEKERLEKTEN
ÇEKİŞ SİSTEMİNE
SAHİP BİR CABRIO.**

CITROEN

**CITROEN'İN
DS AİLESİ
GENİŞLİYOR.
DS3 VE DS4'ÜN
ARDINDAN DS5
DE TANITILDI.
ALTITAKİ
KONSEPTİN
ADI İSE TUBİK.
İKİSİ DE HİBRİD
MOTORLUYDU.**





CHEVROLET



100 YILI DEVİREN MARKA CHEVROLET, FUARDA OPEL INSIGNIA PLATFORMUNU TAŞIYAN MALIBU MODELİNİN YANI SIRA FARKLI TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKEN MIRAY CONCEPT'İ SERGİLEDİ.

FERRARI

TASARIMI, MOTOR TEKNOLOJİSİ VE SÜRÜŞ PERFORMANSIYLA HERKESİN BEĞENİSİNİ KAZANAN FERRARI 458'İN CABRIO VERSİYONU OLAN 458 SPIDER FUARIN GÖZDELERİNDENDİ.





FIAT



**FIAT GRUBU'NUN
STANDI, HER
ULUSLARARASI
FUARDA OLDUĞU GİBİ
NEŞELİ, SEMPATİK VE
GÜZEL MANKENLERLE
DOLUYDU. YENİ
PANDA DA FIAT
STANDININ NEŞESİ
KONUMUNDAYDI.**

FORD

**GEÇEN AYKİ KAPAK KONUMUZ OLAN FORD EVOS CONCEPT,
ZİYARETÇİLERDEN İLGİ GÖRDÜ. FIESTA, FUARDA TANITILAN ST
VERSİYONUYLA 180 HP GÜCE KAVUŞMUŞ OLDU.**





HYUNDAI



Hyundai'nin Avrupa'da en çok satılan modeli olan i30'un yeni modeli Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Avrupalı otomobil kullanıcılarının beğeni ve beklentilerine göre geliştirilen yeni Hyundai i30, 2012 yılının ilk çeyreğinde satışa sunulacak. Hyundai'nin Çek Cumhuriyeti'ndeki fabrikasında üretilen otomobil ilk etapta 5 kapılı hatchback karoserle yollara çıkacak. Hyundai'nin Almanya Rüsselsheim'da bulunan Avrupa Ar-Ge Merkezi'nde geliştirilen yeni Hyundai i30, markanın görsel DNA'sını oluşturan "Akıcı Tasarım" anlayışının son örneği. Dört farklı motor ve altı farklı güç seçeneğine sahip yeni i30, 6

kademeli otomatik veya 6 ileri manuel şanzıman seçenekleri sunacak. Avrupa pazarına ilk kez 2007 yılında sunulan i30, yaklaşık dört yıllık süreçte, toplam 360.000 adetten fazla satıldı. 2010 yılında 115.000 adetlik yıllık satış adediyle kendi rekorunu kıran otomobil, yeni versiyonunda 4300 mm uzunluğa, 1780 mm genişliğe ve 1470 mm yüksekliğe sahip. Bu da onun eskisinden daha uzun, daha geniş ama daha alçak olması anlamına geliyor. Kompakt sınıfta yer alan otomobilin dingil mesafesi ise 2650 mm. Yeni i30, 378 litrelik değerle sefeline göre yüzde 10 daha fazla bagaj hacmi sunuyor. i30, Frankfurt'ta en fazla konuşulan modellerden biriydi.

HONDA

HONDA, FUARDA YENİ CIVIC MODELİNİN DÜNYA TANITIMINI GERÇEKLEŞTİRDİ. ARACIN RADİKAL TASARIMI KORUNMUŞ.



JAGUAR



HİNT ÜRETİCİ TATA MOTORS BÜNYESİNDE FAALİYETLERİNİ SÜRDÜREN JAGUAR, C-X16 KODLU KONSEPT OTOMOBİLİ SERGİLEDİ. ARACIN BAGAJ KAPAĞI YANA DOĞRU AÇILIYOR.

LAND ROVER

TATA MOTORS ÇATISI ALTINDAKİ BİR DİĞER MARKA OLAN LAND ROVER'IN STANDI, İKİ YENİ KONSEPTLE İLGİ ODAĞI OLDU. SOLDAKİ DC100 SPORT VE SAĞDAKİ DC100, 2015 YILINDA ÜRETİLECEK OLAN YENİ DEFENDER'IN ÖNCÜLERİYDİ ADETA.





INFINITI

PREMIUM ÜRETİCİLERDEN INFINITI, KURUMSAL RENGİ OLAN MORU KULLANDIĞI STANDINDA ETHEREA CONCEPT'İ TANITTI. ARAÇTA 2.5 LT'LİK 245 HP GÜÇ ÜRETEBİR MOTOR BULUNUYOR.



KIA



KIA GT CONCEPT'İN 3.3 LT V6 MOTORU 395 HP GÜCÜNDE. ARAÇTA ARKADAN İTİŞ SİSTEMİNE YER VERİLMİŞ.



LANCIA

FIAT GRUBU MARKALARINDAN LANCIA, FLAVIA CABRIO MODELİNİN TANITIMINI YAPTI. CHRYSLER ÜRÜN GAMINDA 200 CABRIO'YA DENK GELEN OTOMOBİLDE 2.4 LİTRELİK MOTOR VE 6 İLERİ OTOMATİK ŞANZİMAN VAR.



LAMBORGHINI



İTALYAN SÜPERSPOR OTOMOBİL MARKASI LAMBORGHINI, GALLARDO LP 570-4 SUPER TROFEO STRADALE'Yİ TANITTI. ZİYARETÇİLER BU STANDDAKİ OTOMOBİL VE MANKENLERDEN GÖZLERİNİ ALAMADILAR.





MASERATI



PORSCHE SUV YAPAR DA MASERATI YAPMAZ MI? HENÜZ KONSEPT DE OLSA, JEEP BAZLI MASERATI KUBANG YOLLARA ÇIKACAK.



MERCEDES-BENZ

10 DÖNÜMLÜK DEVASA SALONUyla FUARIN EV SAHİPLERİNDEN DAIMLER, MERCEDES-BENZ STANDINDA SLS AMG ROADSTER VE YENİ B SINIFI'NI TANITTI. ÜÇ KATLI SALONUN MİMARİSİ GÜZELDİ.



OPEL



EV SAHİBİ MARKALARDAN OLAN ALMAN OPEL; FRANKFURT'TA ZAFIRA TOURER, COMBO, ASTRA GTC MODELLERİNİN YANI SIRA RAK E ADLI KONSPEKTİN DÜNYA TANITIMINI GERÇEKLEŞTİRDİ. DOBLO'NUN KUZENİ OLACAK COMBO TOFAŞ TARAFINDAN BURSA'DA ÜRETİLECEK.



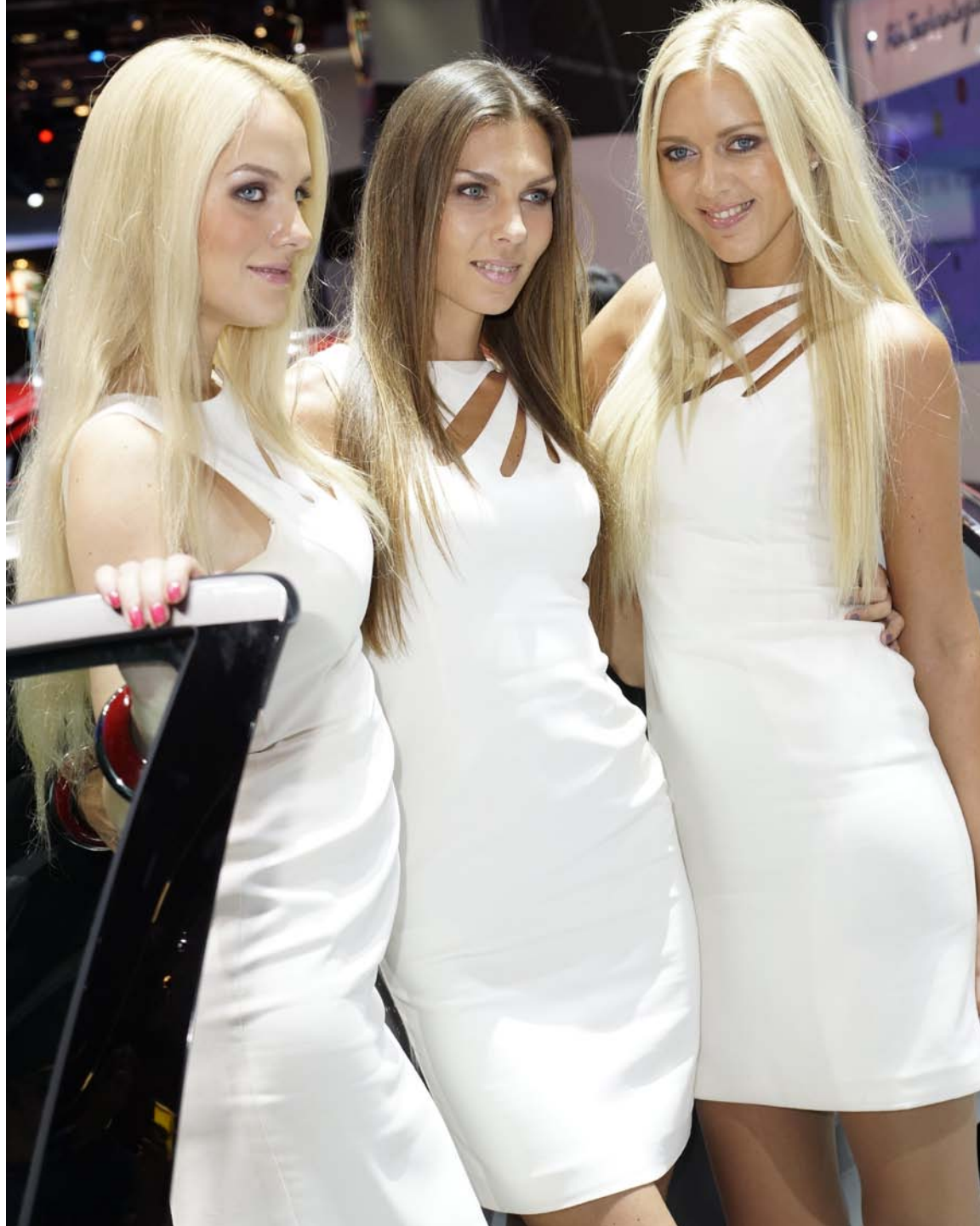


>>IAA September 15 - 25, 2011
Frankfurt/Main

MAZDA



JAPON MAZDA'NIN KOMPAKT SUV MODELİ CX-5'TE 2.0 LT BENZİNLİ VE 2.2 LT DİZEL MOTOR SEÇENEKLERİ BULUNUYOR.



SKODA



SKODA'NIN MISSIONL ADLI KONSEPT OTOMOBİLİ, GÖREVİNİ TAMAMLADIĞINDA MARKANIN YENİ SEDAN MODELİ OLACAK.



>> IAA September 15 - 25, 2011
Frankfurt/Main

PEUGEOT



Peugeot'nun sergilediği HX1 ve 508 RXH adlı araçlar, markanın hibrid teknolojisini taşıyor.



PORSCHE



İşte otomotiv sektörüne vites yükselttiren model: Yeni Porsche 911 Carrera S. 7 ileri manuel şanzımanıyla şaşırtan bu otomobili geçen ayki sayımızda ayrıntılarıyla anlatmıştık. Yakından görmek ayrı bir heyecan oldu bizim için.



RENAULT



Fuarda sergilenen yenilenen Renault Twingo, Fransız markasının gelecekte tanıtacağı tüm yeni modellerde kullanılacak olan yeni tasarım kodlarını taşıyan ilk model olmasıyla öne çıkıyor. 2012 yılının sonuna kadar sekiz tane yeni, 10 tane de makyajlı otomobil tanıtacak olan Renault, Twingo'da 1.2 75 HP ve yine 1.2 TCe 100 HP olmak üzere iki adet benzinli motorun yanı sıra 75 ve 85 HP olmak üzere iki farklı güç çıkışı sunan dCi dizel motor seçenekleri sunacak. 2012 yılının ortasında ise 133 HP'lik RS ve Gordini versiyonları ticarileştirilecek.

Renault Mais'ten yapılan açıklamaya göre Türkiye'ye ithal edilmeyecek olan Twingo, aslında Tasarım Şefi Laurens Van den Acker'in de belirttiği gibi makyajlı bir model. Ama yapılan değişiklikler hem tasarım hem teknoloji hem de malzeme kalitesi olarak makyajdan öte. Dış tasarımında yepyeni bir görünüm sunan otomobil, iç mekanda artan malzeme ve işçilik kalitesiyle dikkat çekiyor. Çeşitli sticker'larla tıpkı Fiat 500'deki gibi artık kişiselleştirilebilecek olan Twingo, modüler iç mekanı ve 230 litrelik bagaj hacmiyle öne çıkıyor.

SUZUKI

Ne Türkiye
ne de Avrupa
pazarında
aktif bir
marka olan
Japon Suzuki
Swift Sport'u
tanıttı.



SMART



Bir diğer Daimler
markası olan
smart, forvision
konseptiyle 2014'te
çıkacak yeni
fortwo modelinin
ipuçlarını verdi.



RIMAC

Türk malı otomobil konusu
sıcakken, Hırvatistan kendi
markasını yarattı. 1088 HP'lik
aracın adı Rimac One.



SEAT



Volkswagen Grubu'nun çatısı altında yer alan İspanyol Seat, fuarda IBL adlı konsept aracı sergiledi. Volkswagen'de Jetta, Audi'de ise A3 Sedan'a denk gelen otomobilin seri üretim adı henüz açıklanmadı.

SUBARU



Japon Subaru
markasının fuar
yeniliği XV adlı araç
oldu. Bir crossover
olan XV'de 1.6 ve
2.0 lt benzinli ile 2.0
dizel motorlara yer
verilmiş.

TOYOTA



Bir diğer Japon üretici Toyota, Subaru tarafından geliştirilen FT-86 II'nin yanı sıra yeni jenerasyonuna kavuşan Yaris modelini sergiledi.



VOLVO

İsveçli Volvo'nun fuar yeniliği ters açılan kapılarıyla dikkat çeken Concept You oldu. Araç Volvo'nun yeni tasarım dilini yansıtıyor.

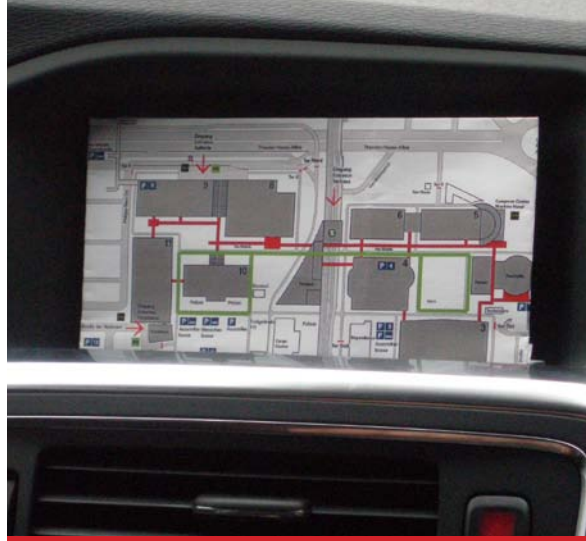


VOLKSWAGEN



Oldukça büyük bir standda birçok yeni model sergileyen VW; up! Eco, up! GT, up! Azzura gibi modellerin yanında elektrikli Nils'i tanıttı.

MAGAZİN



Biraz da magazin haberleri verelim: Otomobillerin etrafı güzel kızlarla çevrilmişti. Basın mensuplarını taşıyan Volvo servis aracının navigasyonu fuar alanının planını gösteriyordu. Kimi markalar basın dosyası verirken basın kartımızdaki barkodu okudular. Klasik Porsche çok dikkat çekiciydi. iPad'den yapılmış kadın çantası da öyle.



e-otodergi iPad'de



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

“Ürün gamı, futbol takımı gibi olmalıdır”

Göreve geldiği Eylül 2009'da yine bir Frankfurt Otomobil Fuarı'nda bir araya geldiğimiz Renault Tasarım Şefi Laurens Van den Acker, aradan geçen iki yıl boyunca Fransız üreticinin gelecekteki modellerini şekillendirme çalışmalarında en üst düzeyde görev ve sorumluluk aldı. Van den Acker görev geldikten sonra tasarlanan ilk seri üretim model olan Twingo'nun dünya tanıtımı fuarda gerçekleştirildi. Öte yandan yeni bir konsept araç olan Frendy de Renault standındaki önemli yeniliklerden biriydi. Türk basın mensupları olarak Van den Acker'le yaptığımız toplu söyleşiyi ilgiyle okuyacağınızı düşünüyorum.

Renault modellerinin gelecekteki tasarımlarını şekillendirirken nasıl bir strateji izliyorsunuz?

Göreve geldiğimde çok önemli bir fırsat elde ettim, çünkü beni tasarım konusunda serbest bıraktılar. Bu bir otomobil tasarımcısı için çok nadir bulunan bir fırsattır. Ben de işe Renault'nun marka kimliğiyle başladım. Renault çok insancıl bir marka. Bunu devam ettiriyorum. Yeni tasarımlar da insancıl, sıcak, duygulara hitap eden nitelikte olacak. Öte yandan, global pazarda herkese hitap eden bir marka olduğumuz için de hayatın her aşaması için otomobil tasarlıyoruz. Zaten çeşitli konsept araç-

Frankfurt Otomobil Fuarı'nda Türk gazetecilerle toplu söyleşi yapan Renault Tasarım Şefi Laurens Van den Acker, bir otomobil markasının ürün yelpazesinin, değişik karakterleri olan ama aynı ruha sahip futbolculardan oluşan bir takım gibi olması gerektiğini vurguladı.

**Yazı: Emre Anamur/
Frankfurt-Almanya**

larımız, tüm bu farklı ihtiyaçlara cevap verecek otomobillerin habercisi konumundalar. Yeni tasarım anlayışımızın ön yüzünü bu fuarda tanıttığımız Twingo'yla birlikte ilk kez seri üretim bir modelde görüyorsunuz. Yeni tasarım çizgimizin diğer detayları da 2012'de tanıtacağımız yeni Clio'yla ortaya çıkacak.

Elektrikli otomobillerin tasarım bakımından getirdiği avantaj ve dezavantajlar nelerdir?

Elektrikli otomobiller tasarlarken en önemli fark, piller için yer bulmak gerekmesi. Ancak bu bir avantaj da olabiliyor. Çünkü pilleri birbirinden



ayırıp aracın farklı yerlerine yerleştirmek ya da bir bütün halinde yasası hale getirmek mümkün. Bu da tasarımcıya esneklik kazandırıyor. Zaten bu sayede Kangoo Z.E. normal bir araç gibi görünüyor. Benzer şekilde Fluence Z.E. de, standart Fluence'tan çok da farklı bir tasarıma sahip değil. Öte yandan elektrikli araç tasarlarlarken, termik motorlu olamayacak kadar küçük ve işlevsel modeller de geliştirebiliyorsunuz. Twizy konseptimiz bunlardan biri. Twizy'yi termik motorlu yapamazdık. Ayrıca gelecekle ilgili daha da umutluyum. Üretilen ilk cep telefonlarını düşünün, ne kadar büyük ve ağırdılar. Pil teknolojisi geliştikçe ve piller küçüldükçe, elektrikli otomobil tasarımında daha da özgürleşeceğiz.

Birçok markanın modelleri birbirine benziyor. Renault ürün gamında ise durum farklı. Bunu neye bağlayabiliriz?

Çok haklısınız. Renault modelle bir bütün parçası olmakla beraber, birbirinden farklı karakterlere sahip. Zaten biz de böyle olmasını istiyoruz. Her modelin kimliği farklı olmalı. Ama bir yandan da marka içinde bir tutarlılığı ve dengeyi yakala-



RENAULT'NUN YENİ ÜRÜN GAMINI OLUŞTURAN ACKER, MARKASININ DUYGULARA HİTAP ETTİĞİNİ BELİRTİYOR.

mak gerekiyor. Bir futbol takımı düşünün, futbolcuların her biri farklı tişört giysin. Fransa'da bu oyuncuları belki herkes tanır ama Fransa dışına çıkınca ekibi kimse tanıyamaz. Oysa hep si aynı tişörtü giymeli ama karakterleri ve becerileri farklı olmalı. Biz Audi gibi olmak istemiyoruz. Onlarda sanki her araç aynı tasarıma sahip. Oysa bir ürün gamında çok farklı müşteri-

lere hitap eden ve işlevleri farklı olan araçlar vardır ve kimlikleri farklılaştırılmalıdır. Örneğin bizim model yelpazemizdeki Twingo ile Kangoo'nun ne kullanıcıları ne de kullanım amaçları ortak. Bu nedenle, belirli tasarım anlayışını korumakla birlikte farklı görünümlere sahipler, ama elbette ikisi de Renault takımının birer oyuncusu.

Farklı müşterileri olan Renault ve Dacia markalarını tasarım anlamında nasıl konumlandırıyorsunuz?

Renault ve Dacia, farklı karakterlere ve dolayısıyla da farklı müşterilere sahip iki markamız. Bu markalardan birinin diğer markanın müşterisini almamasına çok dikkat ediyoruz. Renault ve Dacia'nın farklılığını geçmişe oranla daha çok vurguladığımızı düşünüyorum. Renault güneyli, Akdenizli, daha fazla duygulara hitap eden bir marka. Dacia ise daha kuzeyli, sağlamlık vurgusu yapan ve akılcı bir karaktere sahip.

Renault 4 tekrar üretilecek mi?

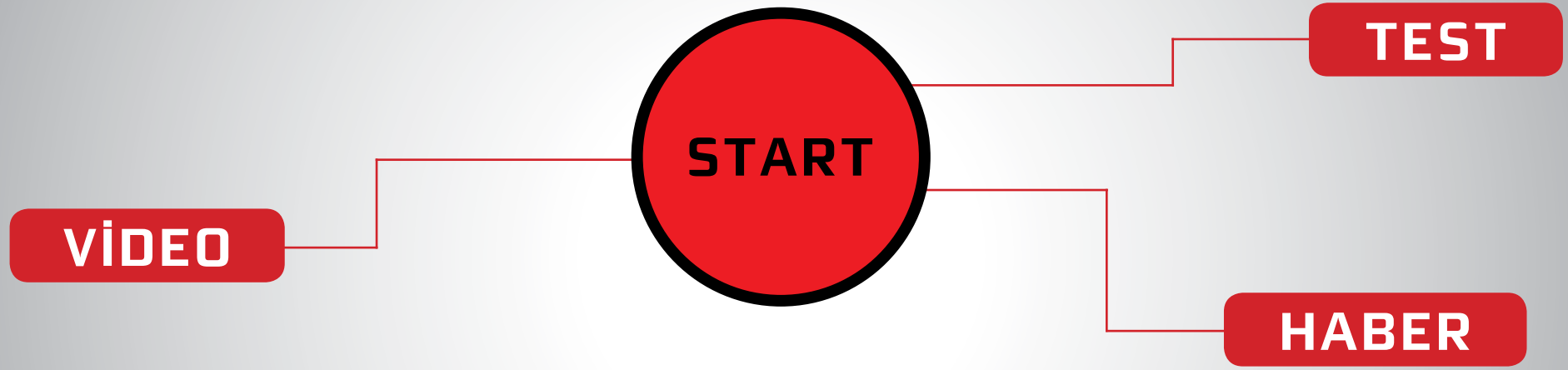
Benim görevim Renault'nun geleceğini tasarlamak. Ama bu markanın geçmişi de çok zengin. Uygun bir fırsat olursa geçmişin ikon tasarımlarını yeniden gündeme getirebiliriz.

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Ve düşüş başladı!

Ağustos ayından itibaren otomobil satışlarında geçen yıla göre düşüş oldu. Ağustos'ta 12.564 adedi yerli, 26.311 adedi ise ithal olmak üzere toplam satış 38.875 adede kadar düştü. **Yazı: İsa Demir**

Yeni model yılının bu yıl Eylül ayına kadar sarkması, Ramazan ayının Ağustos'a denk gelmesi ve insanların yaz sıcağında otomobil alımıyla uğraşmak istememeleri derken Ağustos ayındaki satışlar geçen yıla göre azaldı. Her ne kadar Türkiye'de "kriz yok" denilse de insanların geleceğe tedirgin bakmaları da satışları olumsuz etkiliyor. Ağustos ayında 12.564 adet yerli otomobil satıldı. Bu yıl emin adımlarla ilerleyen Renault, satışları azalmasına karşın Ağustos ayında da 6194 adet satışla yine yerli piyasanın önde gelen markası oldu. Onun ardından 2909 adetlik satışla Fiat ve 2068 adetle Hyundai geldi. İthal pazarda liderin ismi yine değişti. Ağustos ayında 3673 adet satışa ulaşan Opel birinci olmayı başardı. Volkswagen 3386 adetlik satışla ikinci gelirken, 3214 adetle Ford üçüncü oldu. Temmuz ayında liderliği eline geçiren Renault Symbol, Ağustos ayında 2620 adet satışla birinciliğini devam ettirdi. Aynı markanın diğer üye-

si olan Fluence 2280 adet satışla ikinci olurken, onun ardından 2234 adetle Fiat Linea, 1827 adetle Opel Astra ve 1109 adetle Ford Fiesta geldi. Geçen ay yaptığımız tahmin doğru çıktı. Okul masraflarının tavan yaptığı Eylül ayında satışlar biraz daha düşüş gösterebilir.

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır)

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)		
Ay	2010	2011
Ocak	12.594	29.868
Şubat	20.651	39.004
Mart	33.958	54.023
Nisan	36.549	53.835
Mayıs	40.467	56.302
Haziran	42.086	56.714
Temmuz	41.399	43.518
Ağustos	42.222	38.875
Eylül		
Ekim		
Kasım		
Aralık		
Toplam	269.926	372.139

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1	Opel	3673	32.176
2	Volkswagen	3386	34.325
3	Ford	3214	39.317
4	Nissan	1640	10.745
5	Chevrolet	1562	13.297
6	Toyota	1501	15.915
7	Hyundai	1202	8668
8	Dacia	1161	10.752
9	Citroen	898	9400
10	Mercedes-Benz	842	7606
11	Audi	823	7223
12	BMW	811	8561
13	Peugeot	766	9929
14	Fiat	678	8379
15	Kia	672	6406
16	Renault	623	4654
17	Seat	477	3953
18	Skoda	410	4831
19	Honda	350	3808
20	Volvo	333	3179
21	Mitsubishi	244	1990
22	Geely	119	546
23	Mazda	118	1060
24	Suzuki	117	887
25	MINI	87	1015
26	Chery	86	1594
27	Land Rover	72	1026
28	Proton	64	587
29	Subaru	59	602
30	Alfa Romeo	58	526

Sıra	Marka	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
31	Jeep	56	600
32	Tata	55	735
33	SsangYong	52	690
34	Porsche	42	290
35	Lancia	29	114
36	Daihatsu	10	354
37	smart	10	45
38	Infiniti	4	58
39	Ferrari	3	14
40	Maserati	2	13
41	Aston Martin	2	17
42	Bentley	0	3
43	Chrysler	0	45
44	Lamborghini	0	4
45	Jaguar	0	68
46	Lada	0	10
47	Dodge	0	1
48	IKCO	0	0
49	Saab	0	0
Toplam		26.311	256.018

Not: Sıralamalar Ağustos ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1	Renault	6194	55.864
2	Fiat	2909	29.343
3	Hyundai	2068	20.085
4	Toyota	710	5795
5	Honda	683	5034
Toplam		12.564	116.121



Kia Picanto'dan devam kararı

Bu segmentte satış adetleri yüksek değil, rekabet de aslında çok fazla değil. Modeller çok küçük satış adetleriyle sıralamada kendilerine yer buluyorlar. 34 adet satışla Kia Picanto lider olurken, 21 adet satışla Citroen C1 onu izledi. Satışların azlığıyla ilgili bir örnek verirsek: Renault Symbol'ün Ağustos ayındaki bir günlük satışı, bu segmentin ilk beş modelinin toplam satışından iki adet daha fazla.

Satışları düşse de lider

Genel olarak satışlar düştüğünden Renault Symbol'ün de satışlarında azalma oldu ancak Symbol, 2620 adet satışla yine de hem kendi segmentinde hem de tüm modeller arasında en fazla satan otomobil oldu. Symbol'in ardından Ford Fiesta, Hyundai Accent Era ve Volkswagen Polo geldiler. Bu segmentteki ilk 10 modelin 7 adedi hatchback karosere sahip.



Fluence öne geçti

Renault Fluence 2280 adet satışla liderlik koltuğunu Ağustos ayında devraldı. En büyük rakibi Fiat Linea ise ikinciliğe geriledi. 2234 adet satan Fiat Linea'nın ardından 1827 adet satışla Opel Astra, 1019 adetle Toyota Corolla geldi. Şu anda en fazla talep gören modellerden biri olan Volkswagen Jetta "yok" sattığı için (sıra yazılıyor) 879 adetle sıralamada beşinci oldu.

B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1 Renault Symbol	2620	24.455
2 Ford Fiesta	1109	14.701
3 Hyundai Accent Era	1118	12.317
4 Volkswagen Polo	946	8788
5 Hyundai i20 Troy	943	7564
6 Opel Corsa	888	8114
7 Fiat Grande Punto	491	6664
8 Renault Clio HB	407	4069
9 Fiat Albea	391	5914
10 ... Nissan Micra	238	1664

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1 Renault Fluence	2280	19.165
2 Fiat Linea	2234	21.247
3 Opel Astra HB	1827	15.575
4 Toyota Corolla	1019	10.955
5 Volkswagen Jetta	879	9628
6 Renault Megane HB	688	5999
7 Ford Focus Sedan	661	8526
8 Volkswagen Golf	627	5923
9 Ford Focus III Sedan	536	2342
10 ... Toyota Auris	510	4724

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1 Kia Picanto	34	259
2 Citroen C1	21	159
3 Chevrolet Spark	10	188
4 Alfa Romeo Mito	10	40
5 Suzuki Alto	9	202



Satışlar geriliyor

Markalar döviz kurlarındaki artışı fiyatlara tam olarak yansıtmadılar. Buna rağmen satışlar düşüyor. Bunu en fazla D segmentinde gözlemleyebiliyoruz. Satışların neredeyse yarıya düştüğü bu sınıfta Volkswagen Passat 580 adetle lider konumda. 440 adetlik satışla Mercedes-Benz C Sınıfı ikinci olurken, 376 adetle Opel Insignia üçüncü geldi.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1 Volkswagen Passat	580.....	6837
2 Mercedes-Benz C Sınıfı.....	440.....	4060
3 Opel Insignia	376.....	3222
4 BMW 3 Serisi	264.....	2441
5 Renault Latitude	262.....	2398
6 Citroen C5	225.....	2588
7 Toyota Avensis	189.....	1818
8 Ford Mondeo	189.....	1780
9 Audi A4.....	183.....	1563
10 ... Volvo S60	144.....	1025

E Sınıfı 5 Serisi'ni kovalıyor

Son dönemde BMW 5 Serisi ve Mercedes-Benz E Sınıfı'na olan rağbet dikkat çekiyor. İki modelin de makam otomobili olarak kullanılabilmesine karşın sportif karakter sergilemeleri cazibelerini artırıyor. Ledli stop ve park lambalarıyla yollarda görmeye alıştığımız Audi A6 modelinin yenilendikten sonraki satışları şimdilik pek de yüksek değil.



E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1 BMW 5 Serisi	283.....	3097
2 Mercedes-Benz E Sınıfı.....	248.....	2021
3 Audi Yeni A6.....	145.....	249
4 Volvo S80	41.....	385
5 Chrysler 300C.....	0.....	17



BMW 7 Serisi 17 adet sattı

Bir model ne kadar ağırbaşlı ve makam otomobili konumunda olursa olsun, aynı zamanda sportif çizgiler taşıması da önemli. Bunu BMW 7 Serisi çok iyi ispatlıyor. Şimdiye kadar özellikle kamuda makam otomobili olarak Mercedes-Benz S Sınıfı tercih ediliyordu, ancak yeni BMW 7 Serisi bu tabuyu yıkmışa benziyor. Zira BMW 7 serisi önceleri çoğunlukla özel sektörde çalışanların tercihiydi.

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1 BMW 7 Serisi	17.....	204
2 Mercedes-Benz S Sınıfı.....	10.....	157
3 Porsche Panamera.....	8.....	47
4 Audi A8.....	5.....	87
5 Jaguar XJ	0.....	16

Qashqai'den Juke'a destek

Nissan Qashqai'nin başarılı satışı Juke modeline de yarıyor. İnsanlar sadece Qashqai modelini görmek için bile Nissan bayiiine gitseler, "Juke'a da bakalım" diyorlar. Bu da Juke modelinin satışlarının daha da artmasını sağlıyor. Chevrolet Captiva modeli bu ikilinin arkasından geliyor. Dacia Duster'ın da satış adetleri her geçen gün yükseliyor.

**Yine Range Rover Sport**

Land Rover markasını ilk beşte bu sefer tek model temsil ediyor, ama liderliği de elden bırakmıyor. 43 adetle Land Rover Range Rover Sport modeli kendi segmentinin en fazla satan otomobili olurken, 31 adet satışla Porsche Cayenne ikinci, 27 adet satışla Jeep Grand Cherokee üçüncü oldu. Uzun süredir pek sesleri çıkmayan BMW X5 ve X6 modelleri ise listenin devamını oluşturdular.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1	Nissan Qashqai	722	5642
2	Nissan Juke	549	2421
3	Chevrolet Captiva	532	4833
4	Dacia Duster	510	4638
5	Kia Sportage	226	927
6	Volkswagen Tiguan	210	1715
7	Mitsubishi ASX	144	865
8	Honda CR-V	141	1120
9	Hyundai ix35	122	725
10	Ford Kuga	105	1070

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2011	Ocak-Ağustos 2011
1	LR Range Rover Sport	43	421
2	Porsche Cayenne	31	177
3	Jeep Grand Cherokee	27	250
4	BMW X5	23	137
5	BMW X6	22	113

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

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

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

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

● App Store'da kendine özel iPad uygulaması olan ilk Türk otomobil dergisi (26 Haziran 2011)

e-otodergi'nin "EN"leri

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

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

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

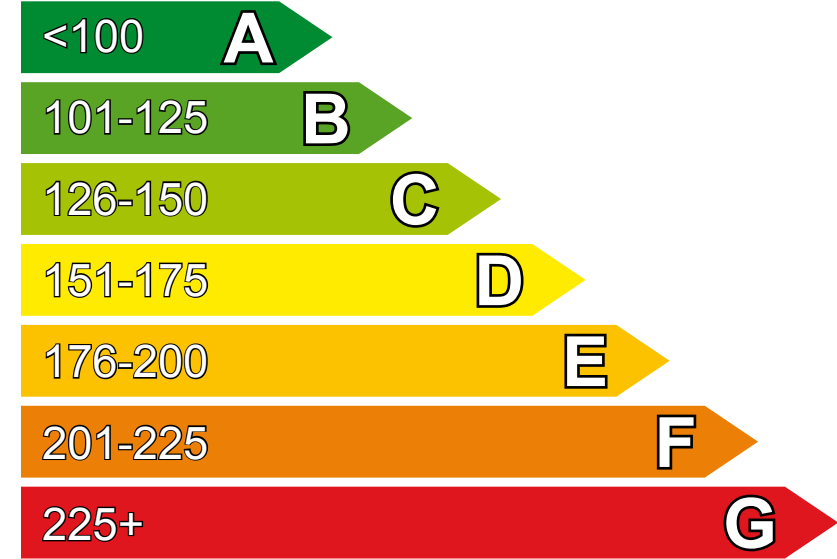
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



DİKKAT! BAĞIMLILIK YAPAR

MINI Coupe'nin en güçlüsü olan John Cooper Works Coupe, yaşattığı sürüş heyecanı ile bağımlılık yapacak türden bir otomobil.

Yazı: Tarık Akagün – Münih/Almanya

Fotoğraflar: MINI Medya



MINI ailesi, ürün gamına yeni katılan “coupe” karoser seçeneği ile beşinci üyesine kavuşmuş oldu. Biz de e-otodergi olarak bu aracın en güçlü versiyonu olan John Cooper Works Coupe’yi Almanya’da hem kapalı pistte, hem de trafikte kullandık. Dergi yayına verildiği an fiyatları açıklanmamış olan (hatchback karoserlilerden yaklaşık 3000 Euro pahalı olacağını tahmin ediyoruz) MINI Coupe’nin 1.6 lt’lik 211 HP gücündeki John Cooper Works versiyonundan başka 1.6 lt 184 HP Cooper S, 1.6 lt 122 HP Cooper, 2.0 lt 143 HP Cooper SD seçenekleri de mevcut.

Daha alçak

Ailenin en sportif üyesi olan MINI Coupe aynı zamanda ilk iki kişilik MINI. Önden görünüm olarak hatchback kardeşleriyle benzeşen coupe, hatchback’e göre daha düz ön camıyla ve 52 mm alçak tavanıyla farkını ortaya koyuyor. Yandan görünüm olarak ise MINI tasarımcılarının “kasket” tarzı adını verdiği bir çizgi söz konusu.



MINI COUPE’NİN ÖN KONSOLU HATCHBACK KARDEŞİNDEN FARKLI SAYILMAZ. ŞALTER TİPİNDEKİ BUTONLAR VE BÜYÜK YUVARLAK GÖSTERGELER BİLİNDİK MINI DETAYLARI.



Bu tasarımda otomobilin tavan kısmı "kep" izlenimi veriyor. Bu kepin arka kısmındaki tavan spoyleleri rüzgârı bagaj üstündeki spoylere yönlendirerek otomobilin yüksek hızda yola daha iyi basmasına katkıda bulunuyor. Bagaj spoyleleri 80 km/s hıza gelince otoma-

tik olarak açılıp, 60 km/s'nin altına düşünce de otomatik olarak kapanıyor. Tabi bu işlemi hızdan bağımsız olarak içerideki bir düğmeye basarak da yapmak mümkün. Tavan spoylelerinin bir faydası da yağışlı havalarda arka camın daha az kirlenmesini sağ-

lıyor olması. Otomobilin ön konsolu alıştığımız MINI çizgisinde ve yuvarlak gösterge grupları ve şalter tipi kumandalar MINI'ye ilk defa binecek olanların dikkatini çekecek detaylar. Kırmızı detaylar ve alüminyum detaylar bu otomobilin renkli karakteri-

ne tam anlamıyla uymuş. Otomobilin sürücü koltuğuna geçildiğinde hatchback MINI'lere göre daha basık bir iç mekan göze çarpsa da, tavan döşemesinin kafa üstüne gelen bölgesine içbükey kıvrım verilmiş olması baş mesafesinde sorun yaşanmasını



KEP FORMLU TAVAN OTOMOBİLİN EN KARAKTERİSTİK YÖNÜ. TAVAN SPOYLERİ, RÜZGARİ BAGAJ SPOYLERİNE YÖNLENDİRMEK İÇİN.



engellemiş. Son dönemde BMW Grubu ürünleri içinde yurtdışında kullandığım hepsinde olduğu gibi bu araçta da internet erişimi mevcuttu. İphone uyumlu MINI Connected adı verilen bu sistemde Google'a girip, Facebook ve Twitter'dan gelen mesajlarınızı okuyabilirsiniz. Bana pek hitap etmese de birçok kişinin hoşuna gidecek bir özellik.

Gelelim benim için bu otomobildeki en önemli noktaya, sürüş özellikleri ve performansa. Kendi gamı içinde seri başı olan John Cooper Works Coupe gerçek bir sürücü ve performans otomobili. Otomobilde bulunan 1.6 litrelik, direkt benzin enjeksiyonlu, çift girişli (twin scroll) turbolu motor, alüminyum bloğa, güçlendirilmiş pistonlara, yüksek dayanımlı silindir kafalarına ve daha çabuk soğuma özelliğine sahip sodyumla doldurulmuş egzoz supaplarına sahip. Bunlar MINI CHALLENGE Clubsport yarış serisinden adapte edilmiş teknik çalışmalar. 211 HP güç ve 260 Nm tork üreten bu motor otomobili kıpır kıpır yapmış. Motor alt devirlerden itibaren devir çevirmeye çok istekli. Bu güç 6 ileri oranlı manuel şanzımanla yola sorunsuz olarak aktarılıyor. Stan-



**SLALOMDA DENGELİ.
MOTOR ÇOK CANLI.**

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





dart versiyondan daha sert süspansiyona, daha kalın viraj demirlerine sahip otomobilin taban yüksekliği de 10 mm azaltılarak ağırlık merkezi aşağıya çekilmiş. Bunları tamamlayansa direkt tepkili direksiyon sistemi.

Sonuç

Özetlemek gerekirse: hızlı, kıvrak ve dengeli. Bu otomobilin tasarımını beğenip beğenmemek kişiden kişiye değişse bile, bu otomobil hakkında tartışma götürmeyecek bir gerçek otomobilin adeta keyif veren maddeler gibi bağımlılık yapacak sürüş dinamikleri.

**BAGAJA
ULAŞMAK
İÇİN KOL-
TUK AR-
KASINDA-
KI KAPA-
ĞI AÇMAK
GEREKİ-
YOR.**

MINI John Cooper Works Coupe

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	211 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	260 Nm @ 1850-5600 d/d (overboost ile 280 Nm)
Maksimum hız:	240 km/s
0-100 km/s:	6.4 sn
Bagaj hacmi:	280 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3734 / 1683 / 1384
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.4 / 5.8 / 7.1 lt/100 km
Fiyat:	Henüz açıklanmadı

+ Direksiyon tepkisi, canlı sürüş

- Çapraz görüş hatchback'e göre kötü

165 g/km

D

MAKYAJ YARAMIŞ

Makyajlanarak daha çekici görünümüne kavuşan A5-S5 gamında motor yelpazesinde de değişimler mevcut.

Yazı: Tarık Akagün – Jerez/İspanya

Fotoğraflar: Audi Medya



Audi'nin makyajlı A5 ve S5 gamının basın test sürüşü, İspanya'nın güney bölgesi Endülüs'ün Jerez kentinde yapıldı. 2007'nin ilk yarısında tanıtılan ve şimdiye kadar 300.000 adetten fazla satılan A5 gamı, Sportback, Coupe ve Cabrio olmak üzere üç karosere sahip. A5 gamında 1.8 TFSI 170 HP, 2.0 TFSI 211 HP, 3.0 TFSI 272 HP, 3.0 TFSI 333 HP (S5) benzinli motorlar ve 2.0 TDI 143 HP, 2.0 TDI 177 HP ve 3.0 V6 TDI 204 HP'lik turbodizel motorlar görev yapıyor. Bizim üzerinde en çok yoğunlaştığımız model ise serinin üstündeki S5 Coupe oldu.

Karışıklığa son

Audi; makyajsız S5 Sportback ve S5 Cabrio'da 3.0 lt silindir hacminde, 333 HP gücünde süper şarjlı (kompresör olarak da bilinir) V6 motor kullanırken; makyajsız S5 Coupe'de 4.2 lt silindir hacminde 354 HP'lik atmosferik bir V8'e görev vermişti. Makyajla birlikte bu karışıklık son buldu. Artık tüm Audi S5'lerde 3.0 lt silindir hacmine sahip, 333 HP güç üreten direkt benzin enjeksiyonlu, süper şarjlı V6 motor kullanılıyor. Coupe'nin aza-



AUDI, KALİTE HİSSİ YÜKSEK İÇ MEKAN ÜRETMEİYLE BİLİNER BİR MARKA. AUDI S5 DE BU GENELLEMENİN DIŞINDA DEĞİL.

lan gücü performans tutkunlarında endişe yaratmasın. Zira katalog verilerine göre 333 HP gücündeki makyajlı Audi S5 Coupe, 0-100 km/s hızlanmasını 354 HP'lik eski S5'den daha kısa sürede tamamlayabiliyor. Bunda en büyük pay ise kuşkusuz şanzımanın. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanlı eski S5 0-100 km/s hızlanmasını 5.4 saniyede tamamlarken 7 ileri çift kavramalı şanzımanlı makyajlı S5'de bu değer 4.9 saniye. Üstelik yakıt tüketimi de 10.7 lt/100 km'den 8.2 lt/100 km'ye inmiş ve bu gerçekten çok büyük bir başarı. Yakıt tüketiminde düşüşte yeni elektromekanik direksiyon sistemin de katkısıysa 0.3 lt/100 km. Otomobilde yakıt tasarrufuna yönelik olarak stop-start sistemi standart olarak sunuluyor.

Otomobilin sesini anlatmaya gerek yok, zaten kısa videomuzdan bunu görüp dinlemeniz mümkün. Otomobilin sürüş karakterini "Drive Select" adlı "sürüş seçim" mönüsünden konfor, otomatik, spor ve verimlilik olmak üzere dört farklı karakterde ayarlayabilmek mümkün. Spor kullanımda gaz pedali, şanzıman ve direksiyon tepkileri hassaslaşıyor. Ayrıca opsiyonel olarak alınabilen adaptif süspansiyon da sürüş seçimine göre sertleşiyor

veya yumuşuyor. Otomobilin viraj tutumu gerçekten övgüye değer. Optimize edilmiş şasi ve amortisörlerle sahip otomobil sürekli dört tekerlekten çekiş sistemiyle tozlu zeminlerde bile başarılı aktarma ve tutunmaya sahip.

Kalite hissi yüksek

Audi her zaman için iç mekân kalite hissi yüksek otomobilleriyle bilinir ve S5'de bu tanımın dışında değil. Bununla birlikte MMI'nin (Multi Media Interface -Multi Medya Arayüzü) kullanımı kolaylaştırılmış ve düğme sayısı azaltılmış. Ön koltukları çok rahat olan otomobilin arka koltuklarında coupe geleneğine bağlı olarak diz ve baş mesafesi sınırlı. Arka koltukta daha fazla alan isteyenlerin Sportback'e yönelmesi yerinde olacaktır.

Teknoloji merkezi

Otomobilde iletişim teknolojisi ve güvenlik teknolojisi olarak birçok detay var. İnternete düşkün kişiler için yeni Audi A5-S5 mutlu edecek özelliklere sahip. Çünkü dört kişilik oturma kapasitesi sunan bu otomobillerde 8 adet taşınabilir bilgisayar, iPad, iPhone veya cep telefonu için internet bağlantısı sunulabiliyor. İşin güvenlik

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



AUDI S5'İN MOTOR SESİ VE HIZLANMA GÖRÜNTÜSÜ VİDEODA!

ARACIN PROFİL GÖRÜNTÜSÜ GÖZE HOŞ GELİYOR. ÖN TAMPONDAN BAŞLAYAN VE STOP LAMBALARINA DOĞRU AKAN ÇİZGİ, AUDİ GÖRSEL KİMLİĞİNİN BİR PARÇASI.



Audi S5 Coupe

Fabrika verileri

Motor: .2995 cc, V6 silindirli, kompresör, direkt benzin enjeksiyon	
Şanzıman:	7 ileri çift kavramalı otomatik
Maksimum güç:	333 HP @ 5500-7000 d/d
Maksimum tork:	440 Nm @ 2900-5300 d/d
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	4.9 sn
Bagaj hacmi:	455-829 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4640 / 1804 / 1369
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	10.7 / 6.6 / 8.1 lt/100 km
Fiyat:	Henüz açıklanmadı

+ Performans, kalite hissi

- Arka koltuk rakiplerinden daha az alan sunuyor

190 g/km

E

teknolojisi tarafındaysa opsiyonel olarak sunulan direksiyona yönlendirme yaptıran şerit takip asistanı, dikiz aynasının arkasındaki kamerayla yolu takip ediyor ve eğer araç şerit dışına çıkarsa direksiyona hafif bir düzeltme hareketi veriyor. Ayrıca son dönemde rastladığımız şehir içi arkadan çarpma önleyicisi de 30 km/s hıza kadar aktif ve tam güçle fren yapabiliyor. Bu özelliği denememiş olsak da, 20 km/

s'ye kadar arkadan çarpmaları tamamen önleyebildiği ifade ediliyor.

Sonuç

Audi S5 Coupe kaliteli, yakışıklı ve hızlı bir otomobil. D segmenti sportif bir premium olan S5, doğal rakipleri olan ve şu an ülkemizdeki fiyat listelerinde yer alamayan BMW 335i Coupe ve Mercedes-Benz C 350 Coupe'den daha güçlü ve hızlı.



BURUN ESTETİĞİ

Yeni burun yapısıyla 2012'ye farklı bir yüzle girecek olan Koleos aynı zamanda eskisinden daha tutumlu ve çevreci.

Yazı: Tarık Akagün – Paris/Fransa

Fotoğraflar: Renault Medya



İlk defa 2008 Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenen ve dünya çapında yaklaşık 126.000 adetlik satışa ulaşan Renault Koleos makyajlandı. 2011 yaz aylarında makyajlı fotoğrafları ortaya çıkan Koleos'un, 2011 Eylül'ündeki Frankfurt Otomobil Fuarı'nda da kamuoyu gösterimi yapıldı. e-otodergi olarak, Türkiye tanıtımını Ekim ayı içinde yapılacak olan bu otomobili bu otomobili Fransa'da düzenlenen etkinlikte kullanma imkanı bulduk.

Dünya vatandaşı

Koleos, Fransız markanın amblemini taşısa da aslında bir dünya vatandaşı. 4x4 sistemi ve mekanik alt yapısını Japon Nissan X-Trail'den (Qashqai'de aynı altyapıya sahip) alan Koleos, Güney Kore'de Samsung Motors tesislerinde burnunda Renault amblemiyle bantlardan iniyor ve Samsung QMX adlı bir de ikizi var. Makyajla birlikte yeni yüze kavuşan otomobilde Latitude etkileri göze çarpıyor. Sanki Renault Uzakdoğu kökenli ürünlerini ayrıştırmış. 40 civarında ülkede sa-

tilan Koleos'un 2010 yılındaki satışlarının yüzde 70'inin Avrupa dışındaki pazarlarda olduğu ifade ediliyor. Bundan dolayı otomobilin yeni tasarımının markanın Avrupa çizgisinden uzak olmasının nedenini anlamak zor olmuyor. Burun kısmında farları, tamponu ve radyatör ızgarasını değiştiren

tasarımcılar, aracın arkasına çok güvindiklerinden olsa gerek burada herhangi bir değişime gitmemiş.

Kalite hissi yüksek iç mekândaysa yenilenen göstergeler ilk başta fark edilen değişiklikler arasında. Kullanım sırasında ön konsoldaki krom

çerçevenin cama yansıması dışında rahatsızlık veren bir nokta yok.

Arka koltuk sırtlık eğimi ayarlanabilen Koleos'un iç mekânı da gayet kullanışlı. Özellikle arka koltukları yatırmak için düşünülen sistem çok pratik. Bunun için iki parçalı açılan bagaj



kapağının karosere birleştiği yerdeki kolu çekmek yeterli. Bundan sonra düz bir zemin ve 1380 lt'lik bagaj hacmi elde ediliyor. Ayrıca bagaj kapağının alt parçasının 200 kg'a kadar ağırlık taşıyabilmesi doğa gezintilerinde verilen molalarda buraya oturma imkanı da sağlayacaktır.

Türkiye dışında 4x2 ve 4x4 aktarmalı versiyonları bulunan Koleos'un motor seçenekleri ise 150 HP ve 175 HP 2.0 dCi turbodizel ile 2.5 litre 170 HP benzinli. Biz 6 ileri oranlı otomatik şanzımana sahip 2.0 dCi 150 HP 4x4'ü otoyolda, virajlı yollarda ve hafif arazide kullanma şansını yakaladık. Açık konuşmak gerekirse otomobilin motor ve sürüş özellikleri eskisinden farklı değil. Motor, kasa için çok güçlü olmasa da dengeli güç çizgisiyle makul bir performans sunuyor. İç mekanda akustik konfor son derece yüksek, motor sesi yalnızca yüksek devirlerde kabine giriyor. Yumuşak süspansiyon nedeniyle hızlı virajlarda araç biraz yana yatsa da sürüş güvenli.

Otomobil teknik anlamda kayda değer gelişim yakıt tüketimi konusunda olmuş. Aerodinamik geliştirmele-

rin yapıldığı ifade edilen otomobilde ESM (Energy Smart Management- Akıllı Enerji Yönetimi) adlı rejeneratif fren sistemi kullanılması neticesinde fabrika verilerine göre 7.9 lt/100 km olan ortalama tüketim 7.1 lt/100 km'ye indirgenmiş. Makyajsız versiyonda 173 km/s olarak ifade edilen maksimum hız da makyajlı versiyonda 180 km/s olarak açıklanıyor. Aracın 12.3 saniyelik 0-100 km/s değerinde ise bir değişiklik söz konusu değil.

Arazi kullanımı

Koleos'un arazi kullanımların bir dağ keçisi olmasa da birçok light 4x4'e göre daha iyi özellikler gösterdiğini makyajsız versiyondan zaten biliyoruz. Aktarma sistemi ayarları orta konsolun alt kısmındaki düğmeden yapılıyor. Auto konumunda sistem güç dağılımını ön ve arka tekerlekler arasında otomatik yapıyor. Yani normal olarak önden çekişli olarak ilerleyen otomobilde ön tekerlekler patinaja düşerse gücün yüzde 50'si arka tekerleklere aktarılabilir. Lock seçeneğindeyse 40 km/s hıza kadar güç sürekli olarak yüzde 50-50 dağılıma sahip. 40 km/s aşıldığında sistem otomatik olarak auto moduna geçiyor. Dilerseniz aracı hep önden çe-



**ÖN YOLCU KOLTUĞUNUN
ÖNE DOĞRU YATMASI
UZUN YÜKLERİN
TAŞINMASINA OLANAK
SAĞLIYOR. ÇİFT PARÇALI
AÇILAN BAGAJ KAPAĞININ
ALT KISMI 200 KG'YE
KADAR AĞIRLIK
TAŞIYABİLİYOR.**

OTOMOBİLİN ARKA TASARIMINDA BİR DEĞİŞİKLİK YOK.



kişli olarak da kullanabilirsiniz. Test için hazırlanan parkur oldukça kolaydı ve ilk önce 4x4 olarak geçtiğimiz bu parkuru, daha sonra 4x2 seçeneğinde hafiften zorlanarak da olsa geçtik.

Sonuç

Sınıfının en yakışıklısı olma iddiasını taşımayan Koleos, makyajla birlikte yine göze batmayan sade bir çizgide. Başarılı aktarmaya sahip aracın kabin ve sürüş kalitesi gayet iyi ve motorun daha ekonomik olması da olumlu.

Renault Koleos 2.0 dCi 150 HP 4x4 Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	150 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	320 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4520 / 1855 / 1710 (tavan rayı ile) mm
Bagaj hacmi:	450-1380 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	8.8 / 6.2 / 7.1 lt / 100 km
Fiyat:	Henüz açıklanmadı

+ Kalite hissi, konfor, pratiklik

- Gösterişsiz tasarım

136 g/km

E

A3 KORKMAYA BAŞLAYABİLİR

Eylül'ün son haftası yeni jenerasyonuyla Türkiye yollarına çıkan BMW 1 Serisi; büyüyen boyutları, modern tasarımı, yeni motorları, başarılı yol tutuşu ve 8 kademeli otomatik şanzımanı ile en büyük rakibi Audi A3'ün uykularını kaçıracak.

Yazı: Emre Anamur/Çeşme-İzmir

Fotoğraflar: BMW Medya



Yeni BMW 1 Serisi, ikisi de 1.6 litre turbo benzinli olmak üzere iki motor seçeneği (biri 136 HP, diğeri 170 HP) ve 25.484 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. 5 kapılı karosere sahip otomobilde 6 ileri manuel ve 8 kademeli otomatik şanzıman seçenekleri bulunuyor. Manuel seçenek sadece "Pure" donanımıyla satılırken, otomatik versiyonda "Advantage", "Comfort", "Premium", "Sport Line" ve "Urban Line" adlı donanımlar arasından seçim yapmak mümkün. En ucuz BMW 1 Serisi, 25.484 Euro etiketli 116i manuel Pure iken, 116i otomatik'in baz fiyatı (Advantage) 29.121 Euro. 118i motor seçeneğinde manuel seçeneğin baz fiyatı (Pure) 28.717 Euro, en ucuz otomatik versiyon (Advantage) ise 32.354 Euro. Yeni BMW 1 Serisi'nin fiyat listesindeki en pahalı seçenek ise 118i Otomatik Urban Line adını taşıyor ve fiyatı 36.396 Euro.

Boyutları büyüdü

Yeni 1 Serisi, ilk jenerasyonuna göre daha uzun (+85 mm) ve daha geniş (+17 mm). Dingil mesafesi de



YENİ 1 SERİSİ'NDE 6 İLERİ MANUEL VE 8 KADEMELİ OTOMATİK ŞANZIMANLAR VAR. GÖSTERGELER SPORTİF, AKILLI ANAHTAR HAYATI KOLAYLAŞTIRIYOR.

30 mm'lik artışla 2690 mm'ye çıkmış. Otomobilin yüksekliğinde ise herhangi bir değişikliğe gidilmemiş. Boyutlardaki bu artış iç mekâna olumlu yansımış. Arka koltuktaki diz mesafesi artarken, eskisi gibi dik inmek yerine kavis çizerek inen B sütunu hem otomobilin dışarıdan bakıldığında daha geniş görünmesini hem de içeride oturanların daha geniş omuz mesafesine sahip olmaları sonucunu doğurmuş. Ama arka koltuk zemininin ortasında yer alan yüksek şaft tüneli aynen korunmuş ve bu nedenle arka koltukta sadece iki yetişkin oturabilir. Otomobilin bagajı 360 litre ve arka koltuklar öne katlandığında 1200 litreye kadar çıkıyor.

Bombeli böbrekler

BMW modellerinin ön yüzünde görmeye alışık olduğumuz böbrekli ızgara, yeni 1 Serisi'nde de korunmakla birlikte artık yere dik inmiyor, hafif bir bombeye sahip. Yandan bakıldığında göze son derece güzel gelen bu tasarım sadece "görüntü" için geliştirilmemiş, bir çarpışma anında yayaya en az zararı verme konusunda da önemli bir görev üstleniyor. Yepyeni ön far ta-



sarımı benim hoşuma gitti. Otomobili olduğundan daha geniş gösteriyor. Sinyaller, far grubunun içine yerleştirilmiş ve plakalığa daha yakın olan lambada yanıyor. Bu nedenle de trafikte aracın yanında seyredenler tarafından görülmüyor. BMW tasarımcıları bunu fark etmiş olacaklar ki, güvenlik zafiyeti doğmaması için dış dikiz aynalarına da sinyal eklemişler. 1 Serisi'nde ilk kez yer verilen köpekbalığı sırtı anten ise bir BMW klasiği. Yandan bakıldığında uzun motor kaputuyla Z3'ü andıran yeni 1 Serisi, ar-

kasından gelenleri Polo stop lambalarıyla geride bırakıyor.

İç mekân sürücü odaklı

BMW modellerinin klasik özelliklerinden biri olan sürücü odaklı kokpit yeni 1 Serisi'nde de göze çarpıyor. Sade ama bir o kadar da sportif tasarlanmış kumanda birimleri cam açma butonları hariç ergonomik yerleştirilmiş. Bu butonlar, makyaj öncesi 3 Serisi Sedan'daki gibi biraz geride kalıyor. Göstergeler rahat okunuyor. Klima verimli ve hızlı çalışıyor. Arka

koltuktakiler için de havalandırma kanalları var. Görüş açıları açık. Koltuklar rahat, yan destekleri başarılı. Eşya gözü ve bardaklık konusunda sorun yok. Malzeme kalitesi, yer yer plastik kullanılmış olmasına karşın tatminkâr.

İki motor seçeneği

Yeni 1 Serisi 116i ve 118i kodlarını taşıyan ama ikisi de 1.6 lt turbo benzinli olan iki motorla yollara çıktı. Borusan Otomotiv yetkilileri, dizel motor seçeneğinin ithal edilmeyeceğini belirttiler. 116i 136 HP güç ve 240 Nm

tork üretirken, bu değerler 118i'de 170 HP ve 250 Nm. 8 kademeli otomatik şanzımanda yakıt tüketimleri birbiriyle aynı olan motorlar sürücüye 210 km/s ve 222 km/s maksimum hızın yanı sıra 9.1 sn ve 7.5 sn 0-100 km/s hızlanma performansı sunuyor. Yine otomatik şanzımanla ortalama 5.6 lt/100 km tüketen motorların karbondioksit emisyonları da aynı: 131 g/km. İki modelde de 6 ileri manuel şanzıman satın alınabildiğini hatırlatalım. Ben Çeşme'deki basın test sürüş organizasyonunda hem 116i Oto-



**ÖNDEN
MODERN
VE SPORTİF,
ARKADAN
POLO
GÖRÜNÜMLÜ.**





BMW'NİN BÖBREKLİ IZGARASI BU KEZ BOMBELİ TASARLANMIŞ VE ÇOK HOŞ DURUYOR. YAN AYNALARA SİNYAL EKLENMİŞ. KÖPEKBALIĞI SIRTİ ANTEN DE BMW 1 SERİSİ'NDE İLK KEZ YER ALIYOR.



matik hem de 118i Otomatik'i kullandım. Direksiyon tepkileri net. Şanzıman geçişleri hızlı ve sarsıntısız. Yol tutuş başarılı. Start/Stop sistemi ve Eco Pro seçeneği yakıt tüketimini düşürüyor. Eco Pro'nun sürücüye ne kadar menzil kazandırdığının gösterilmesi, düşük yakıt tüketimini ve otomobili dikkatli kullanmayı teşvik ediyor. "Comfort", "Sport" ve "Sport+" seçenekleri sürücüye sürüş tarzını seçme imkânı sağlıyor. Arkadan itişli kompakt hatchback kullanmanın keyfi bir başka. Performans yeterli ama motorlar daha da güçlü olsaydı, elbette bu keyif kat be kat artacaktı.

Audi A3 korkmalı

1 Serisi'nin pazardaki tek rakibi şu an için Audi A3 (Volvo C30'u dikkate almak gereksiz). 2010'da premium kompaktlar arasında 3416 adet-

lik satışla lider olan A3'ü 1408 adetle 1 Serisi takip etmişti. A3'ün yenilenmesine de az kaldı ama şu an 1 Serisi; güncellik, motor teknolojisi ve fiyat olarak avantajlı konuma geçti. Öyle ki yüzü eskiyen A3'te 1.6 litrelik benzinli motor sadece 102 HP güç üretiyor. 1.4 TFSI ise 125 HP Yani ikisi de 116i ve 118i'den çok daha güçsüz. Fiyatlara gelince: 1.6 lt 102 HP benzinli motorlu, manuel şanzımanlı ve 5 kapılı (Sportback) A3'ün fiyatı 26.970 Euro. A3 Sportback 1.4 TFSI 125 HP S tronic'te (7 kademeli otomatik) ise fiyat 31.136 Euro'ya çıkıyor. Kısacası yepyeni 1 Serisi; yeni tasarım, daha güçlü motor ve 8 kademeli otomatik şanzıman üstünlüğünün yanı sıra fiyat konusunda da avantajlı. Bunun satışlara yansıyor yansımadığını görmek için beklemek zorundayız. Kesin olan, yoğun bir rekabet yaşanacağı.



BMW 116i Otomatik

BMW 118i Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli	1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	8 kademeli otomatik	8 kademeli otomatik
Maksimum güç:	136 HP @ 4400 d/d	170 HP @ 4800 d/d
Maksimum tork: ...	220 Nm (overboost 240) @ 1500-3500 d/d	250 Nm @ 1500-4500 d/d
Maksimum hız:	210 km/s	222 km/s
0-100 km/s:	9.1 sn	7.5 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4324 / 1765 / 1421 mm	4324 / 1765 / 1421 mm
Bagaj hacmi:	360-1200 lt	360-1200 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.2 / 4.7 / 5.6 lt/100 km	7.2 / 4.7 / 5.6 lt/100 km
Baz fiyat:	29.121 Euro	32.354 Euro

- + Sürüş keyfi, tüketim, performans, şanzıman, yol tutuş, fiyat
- Arka koltuk iki kişilik, cam açma butonları biraz geride, dizel seçenek yok

131 g/km

C

131 g/km

C

BORUSAN OTOMOTİV YÖNETİCİLERİ, YENİ 1 SERİSİ İÇİN HEDEFLERİNİ 2011 YILI SONUNA KADAR 1100 ADET, 2012 TOPLAMINDA DA 3000 ADET OLARAK AÇIKLADILAR.



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 40 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve aylık en az 70.000'in üzerinde okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecra da yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



OTOMATİK RAHATLIĞI

Accent Blue'nun otomatik şanzıman sadece 4 ileri oranlı şanzımanı performanstan biraz çalsa da, sarsıntısız vites geçişleriyle rahat ettiriyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Hyundai'nin B segmentindeki yeni sedanı Accent Blue, bu sefer 1.4 litre benzinli, 109 HP'lik otomatik seçeneği ile videolu testimize konuk oluyor. Hatırlanacağı gibi Accent Blue daha önce 1.4 litre benzinli manuel (35. sayı) ve 1.6 litre turbodizel manuel (38. sayı) versiyonlarıyla sayfalarımızdaydı.

Otomobilin tasarımı ve iç mekânı hakkında daha önceki testimizde dediklerimiz aynen aktaracağız. Modern görünüme sahip otomobil; altıgen burun yapısı, L şeklindeki sis farları ve kısılmış bir göz havası veren farları ile yan yüzeylerdeki kat izleriyle çekici görünüyor. İç mekan göze kaliteli gelse de sert yüzeyli plastik malzemeler bir çok kişinin hoşuna gitmeyecektir. Fakat bu otomobilin küçük sınıf bir sedan olduğunu unutmamak gerek ve genel his rakiplerinden daha iyi seviyede. Otomobilin ön tarafında yolculuk edenlerin kullanışlılık ile ilgili bir sorunları yok. Konsoldaki eşya gözleri yeterli sayıda. Ama keşke eşya gözlerinin alt kısmında



ÖN KONSOL MODERN VE ÇEKİCİ HATLARA SAHİP. HARİCİ MÜZİK SİSTEMİ GİRİŞİ STANDART. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. TEK DOKUNUŞLA AÇILIP KAPANMA ÖZELLİĞİ SADECE SÜRÜCÜ TARAFINDAKİ CAM İÇİN GEÇERLİ.



kauçuk veya benzeri bir zemin olsaymış... Böylece cep telefonu gibi eşyaların araç hareket ettiği zaman ses çıkarması engellenebilirmiş. Bir eleştirimiz de konsolun ortasındaki havalandırma kanalları ile ilgili. Accent Era'da ortadaki havalandırma kanallarında hava akış şiddetini ayarlamak için çevirmeli düğmeler vardı. Accent Blue'da bu düğmeler yok. Büyük bir sorun olmasa da eski Accent'te olup, yenisinde olmaması bir eksiklik. Günümüzün olmazsa olmazlarından USB ve harici müzik çalar girişi bu otomobilde de mevcut.

Arka koltuklardaki baş mesafesi eğimli tavan çizgisi nedeniyle uzun boylular için biraz kısıtlı olsa da, yine de gayet yeterli. Diz mesafesi ile ilgili de bir sorun yok. Ama yine Accent Era'da olan Accent Blue'da unutulmuş bir detaydan bahsetmek gerek. Arka kapı içi eşya gözleri. Özellikle ailece yapılan yolculuklarda bu eşya gözleri (Era'da var, Blue'da yok) önem kazanıyor.

Sürüş özellikleri

Eğimli motor kaputu ve C sütunlarının yapısı otomobilin görüş özelliklerini olumsuz etkilemiş. Sadece yük-



OTOMOBİLİN ÖN KOLTUKLARI RAHAT. ARKADA BAŞ MESAFESİ ALÇALAN TAVAN ÇİZGİSİ NEDENİYLE BİRAZ KISITLANSA DA YETERLİ.



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	01.3
0-80 km/s	01.3
0-100 km/s	01.3
0-120 km/s	01.3

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

seklik ayarı olan direksiyonu ayarlayıp yola çıkıldığında ilk dikkat çeken nokta 1.4 litrelik motorun sessiz ve yumuşak çalışması oluyor. Özellikle rölantide çok sessiz ve titreşimsiz. Otomobilde bulunan manuel kullanıma da olanak tanıyan 4 ileri oranlı

otomatik şanzıman motorun performansını biraz kısıtlamış. Özellikle ilk kalkış anında bir ağırlıklılık hissediliyor. Zaten bunu videodan da görmemiz mümkün. Şanzımanın en olumlu yanıysa

vites değişimlerini hızlı ve pürüzsüz yapması. Yakıt tüketimi doğal olarak manuel versiyondan biraz daha yüksek ama yine de kabul edilebilir bir seviyede. Biz test ölçümlerini de kapsayan kullanımız boyunca orta-

lama 8.2 lt/100 km'lik bir değer

elde ettik. Temiz asfaltta konforlu şekilde yol alan otomobil, tıpkı daha önceden kullandığımız manuel kardeşi gibi bozuk zeminlerde sarsıntıları hissettirmeye başlıyor. Bunda 195/50 R16 ebadındaki lastiklerin de etkisinin olduğu muhakkak. Yol tutuş mükemmel olmasa da ait olduğu sınıfa göre tatminkar. ESP'nin standart olması artı bir puan.

Hyundai Accent Blue 1.4 CCVT Otomatik

Fabrika verileri

Motor: ..1396 cc, 4 silindirli, 16V, değişken supap zamanlaması
 Şanzıman: 4 ileri otomatik
 Maksimum güç: 109 HP @ 6300 d/d
 Maksimum tork: 136 Nm @ 5000 d/d
 Maksimum hız: 182 km/s
 0-100 km/s: 13.2 sn
 Bagaj hacmi: 465 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4370 / 1700 / 1457 mm
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.5 / 5.0 / 6.3 lt/100 km
 Baz fiyat: 39.800 TL / Test aracı: 43.100 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 4.55 sn
 0-80 km/s: 9.45 sn
 0-100 km/s: 13.5 sn
 0-120 km/s: 20.25 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 8.1 sn
 80-120 km/s (D'de): 10.9 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 41.9 m
 80-0 km/s: 26.7 m
 50.0 km/s: 10.1 m

+ Sessiz motor, tasarım, donanım

- Fiyat

146 g/km



Sonuç

Accent Blue kötü bir otomobil değil. Ama fiyat listesine göz atınca (2012 model yılı) Mode donanım seviyesinde 1.4 CVVT otomatik almak için 39.800 TL, bu sayfalardaki gibi test Prime donanım seviyesinde 1.4 CVVT otomatik almak için 43.100 TL'lik fiyatların biraz fazla olduğu görülüyor. Çünkü bu fiyata yakın fiyatlara daha üst sınıf otomatik şanzımanlı seçenekler mevcut.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

KONFORLU COUPE

Mercedes-Benz C 250 Coupe, Türkiye'deki standart donanımında sahip olduğu AMG Spor Paketi'ne rağmen, sportif olmaktan daha çok konforlu bir coupe.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Coupe görünümlü sedan otomobillerle hatta SUV'larla karşı karşıya kaldığımız şu yıllarda gerçek bir coupe'yle beraberiz. Coupe otomobillerin tanımında yer alan "iki kapılı karoser"e sahip olan Mercedes-Benz C Coupe, otomobillere biraz geleneksel yaklaşan ve birçok yeni melez karoser tipinden pek de hoşlanmayan biri olarak beni fazlasıyla memnun ediyor doğrusu. O gerçek bir coupe ve bu sayede nelerle karşılaşacağınızı biliyorsunuz: Sportif bir ön tasarım, çerçevesiz camlar, arkaya doğru gidildikçe azalan tavan yüksekliği ve sadece kapağı açılarak arkadan erişilebilen bagaj. C Coupe'nin tasarımı konusundaki görüşüme gelince, o da şöyle: Mercedes-Benz tasarımcıları, markanın birçok modelinde olduğu gibi bu modelde de abartıya kaçmadan ve risk almadan, son derece sade çizgilerle güzelliği yakalamışlar.

Konfor standart donanımda

İster coupe olsun, ister başka bir karoser; ister dizel olsun, ister benzinli... Mercedes-Benz modellerinde değişmeyen özelliklerden biri konfordur (elbette performansı ile öne çıkan bazı istisnalar var). Zaten o yüz-



**KOKPİT
MERCEDES-BENZ
KONFORUNA VE
RAHATLIĞINA
SAHİP. KOLTUK
AYARI, ELEKTRİKLİ
VE MANUEL
KARIŞIMI.**



den en büyük rakiplerinden biri olan BMW hep sportiflik ve sürüş keyfi konularının üzerinde durmuyor mu? C 250 Coupe'de de konfor ön planda. AMG paketiyle gelen spor yürüyen aksam ve 18 inç'lik jantlar dahi bu modelin konforlu olmasını engelleyememiş. Gerçi sedan yerine coupe karoseri tercih edenler, bu konfor-

dan memnun mu kalırlar, yoksa "keşke biraz daha sert olsaydı" mı derler bilemiyorum ama durum bu. Neredeyse kusursuz iklimlendirme yapan klima (arkadaki yolcular için de havalandırma kanalları var), yeterli sayıdaki eşya gözü ve bardaklık, arka koltukta iki yetişkinin çok da zorlanmadan yolculuk edebilmesi ve 450 litre-

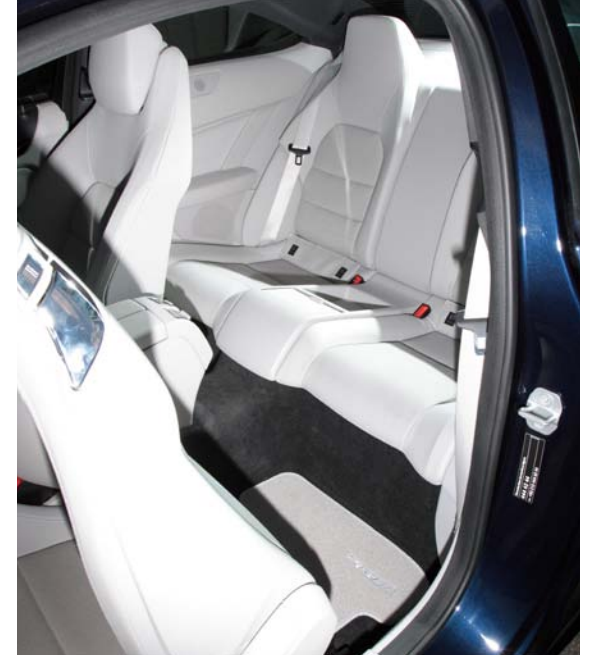
lik bagaj hacmi de (sedandan sadece 25 lt daha az) konforu destekliyor. Panoramik açılır tavan ise iç mekânı ferah ve aydınlık kılıyor.

Adı 250, kendisi 1.8

Model adının motorla uyuşmaması, BMW ve Mercedes-Benz modellerinde sıkça karşılaştığımız bir durum-

dur. Sayfalarımızı süsleyen C 250 Coupe için de aynı özellik söz konusu. Adından 250 geçen otomobilin kaputunun altında 1.8 litrelik 4 silindirli benzinli turbo bir motor yatıyor. 204 HP güç ve 310 Nm tork üreten makine, 7 kademeli otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Vitesler direksiyon simidinin arkasındaki kolcuk-





SON DERECE RAHAT OLAN KOLTUKLAR UZUN YOLCULUKLARA UYGUN. ELEKTRİKLİ AÇILIR TAVAN İÇ MEKANI FERAH VE AYDINLIK KILIYOR. İKİ KİŞİLİK ARKA KOLTUK SIRASINA GEÇİŞ HER COUPE'DE OLDUĞU GİBİ BİRAZ ZAHMETLİ.

larla da değiştirilebiliyor. Maksimum 240 km/s hıza ulaşabilen otomobilin 0-100 km/s hızlanma performansı ise 7.2 saniye. Bu model, Türkiye'deki standart donanımında AMG Spor Paketi'ne sahip. Bu pakette spor yürüyen aksam, hıza duyarlı direksiyon ve 18 inç'lik yedi kollu hafif alaşım jantlar yer alıyor. 1550 kg boş ağırlığa sahip otomobilin 100 km'deki ortalama yakıt tüketimi 6.5 lt olarak veriliyor. Biz ağırlıklı olarak şehir içinde kullandığımız C 250 Coupe'yle 9.0 lt/100 km'lik bir tüketim elde ettik.

Her şey yerli yerinde

C 250 Coupe'nin kokpitinde her şey Mercedes-Benz modellerinden tanıdığımız bildiğimiz gibi... Ergonomik açıdan bir sorun yok. Sade ve anlaşılır göstergeler, kolay kullanılan kumanda birimleri ve rahat koltuklar yolculukları keyfe dönüştürüyor. Direksiyon tepkileri net, şanzıman hızlı ve sarsıntısız çalışıyor. Ancak motorun özellikle de alt devirlerde çok da canlı olmadığını belirtelim. Bunda 1550 kg'lık boş ağırlığın ve şanzıman oranlarının düşük yakıt tüketimi

mi amaçlanarak seçilmesinin de etkisi var. Daha yüksek performans isteyen sürücüler şanzımanı ekonomi sağlayan "E" konumundan çıkartıp "S" (Sport) konumuna getirebilirler. AMG spor paketiyle gelen spor yürüyen aksam görevini iyi yapıyor ve otomobile başarılı bir yol tutuş sağlıyor. Ancak C 250 Coupe'nin arkadan itişli olduğunu ve gaz tepkilerini ona göre ayarlamak gerektiğini hatırlatalım. Yoksa ESP'nin sık devreye girmesi kaçınılmaz oluyor. Ses izolasyonu çok başarılı, kokpit sanki elektrikli bir

otomobilde yolculuk ediyormuş gibi sessiz. Fren performansı iyi. Ön ve arkada yer alan park sensörleri kolaylık sağlıyor.

66.130 Euro'dan başlıyor

C 250 Coupe'nin baz fiyatı 66.130 Euro. Test aracında ise metalik boya (770 Euro) ve tam boy stepne (275 Euro) opsiyonlarıyla fiyat 67.175 Euro olmuş. Konforlu, prestijli, zengin donanımlı, 7 kademeli otomatik şanzımanlı, 204 HP gücünde premium bir coupe için değer.



**COUPE KAROSERLİ C SINIFI,
HANGİ AÇIDAN BAKARSANIZ
BAKIN GÜZEL GÖRÜNÜYOR.**

Mercedes-Benz C 250 Coupe

Fabrika verileri

Motor: 1796 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 7 kademeli otomatik
 Maksimum güç: 204 HP @ 5500 d/d
 Maksimum tork: 310 Nm @ 2300-4300 d/d
 Maksimum hız: 240 km/s
 0-100 km/s: 7.2 sn
 Boyutlar (uz/gen/yük): 4590/1770 (aynalarla 1997)/1406 mm
 Bagaj hacmi: 450 lt
 Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.): 8.8 / 5.2 / 6.5 lt/100 km
 Fiyat (Baz/Test aracı): 66.130 Euro/67.175 Euro

- + Tasarım, konfor, ergonomi, şanzıman
- Bir coupe'den beklenen sportiflik yok

152 g/km

D



“R”SİZ

*“Arsız” diye okuyunuz.

GT-R’da kullanılan motorla donatılan Juke R Kasım ayının ilk günlerinde İspanya’da tanıtılacak ve ben de orada olacağım. Şimdi ise 190 HP güç üreten 1.6 lt turbo motorlu Juke’la karşınızdayım ve 3.8 lt çift turbolu V8 motora sahip o canavar yollara çıkana kadar en güçlü Juke bu!

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Bundan iki yıl önce, 2009'da yollara çıkan ve farklı tasarımıyla ilgi çeken Nissan Juke, Türkiye'de 1.6 benzinli 117 HP, 1.5 dizel 110 HP ve bu sayfalarda gördüğünüz 1.6 benzinli turbo 190 HP olmak üzere üç farklı motora sahip. 4x2 ve 4x4 aktarma seçenekleri sunan otomobilde manuel ve CVT şanzıman opsiyonları da bulunuyor. Bu ay Juke ailesinin şimdilik (Juke R yollara çıkana kadar) en güçlüsü olan 190 HP'lik Juke 1.6 DIG-T 4x2'yle birlikteyiz. Sport Pack adlı donanım ve 65.660 TL etiketle satılan bu model, özellikle performans düşkününü gençlerden büyük ilgi görüyor.

Yollardaki konsept

Juke, Mart 2009'da Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenen Qazana adlı konseptin yollara çıkmış hali ve tasarım anlamında neredeyse Qazana'yla aynı. Bu da bize "yollardaki konsept" ifadesini kullanma hakkını veriyor. Farklı ve dikkat çekici tasarımıyla tüm bakışları üstüne çeken Juke, yollarda fark edilmek isteyenler için biçilmiş kaftan. Öte yandan çarpıcı dış detaylar, otomobilin iç mekânında da devam ediyor. Motosikletlerden esinlenilerek geliştiril-



**MOTOSİKLETLERDEN
ESİNLENEREK
TASARLANMIŞ İÇ
MEKANDA GÜZEL
GÖRÜNÜM VE
İŞLEVSELLİK BİR ARADA.**

miş orta konsol ve gösterge birimleri hem tasarım anlamında hoş duruyor hem de zevkli bir kullanım sunuyor.

Ağabeyinin izinde

Ürün gamında Qashqai'nin kardeşi olarak konumlandırılan Juke, elde ettiği başarılı satış rakamlarıyla sınıf birincisi ağabeyinin izinde olduğunu gösteriyor. 4135 mm'lik uzunluğuyla Qashqai'den 195 mm daha kısa olan otomobil, 2530 mm'lik dingil mesafesiyle hem ön hem de arkada yeterli oturma alanı sunuyor. Ancak 251 litrelik bagaj hacmi 4-5 kişilik yolculuklar için küçük. Ama arka koltuk sırası öne katlandığında hacmin 830 litreye kadar çıktığını da belirtelim. Juke ailesinde yeni sunulmaya başlanan ve her modelde 1000 TL + KDV'ye satın alınabilen ön ve arka tampon kitinin tasarımı çevremdeki bazı insanlardan beğeni görmekle birlikte, bazı tanıdıklarım tarafından da sevilmedi. İşte bu yüzden güzellik için "göreceli bir kavram" diyoruz değil mi?

Ah o 19 cc!

Hiçbir Japon, bir motorun 19 cc daha fazla silindir hacmine sahip olmasının fiyatını arttıracakını tahmin edemezdi! Ama oldu, çünkü burası Türkiye... Otomobillerden "yaş" ve "motor hacmi"ne göre vergi alınan

bir ülkede yaşayınca ve ödenen vergi "1600 cc ve üzeri" diye bir tabirle bir üst dilime çıkıyorsa, 1599 cc yerine 1618 cc'lik motoru olan Juke'un da bu durumdan negatif anlamda etkilenmesi kaçınılmaz oluyor. 19 cc'lik

fark, hem satın alırken (ÖTV ve KDV) hem de kullanırken (MTV) ekstra vergi doğuruyor. Ama Nissan Türkiye'nin fiyatlandırma yaparken bunu dikkate alarak müşteriye destek sunduğu da bir gerçek.

190 HP keyif veriyor

Test aracımızdaki DIG-T kodlu 1.6 litrelik benzinli turbo motor, 190 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. Bu motor 1286 kg boş ağırlığa sahip Juke'u 215 km/s'lik maksimum hıza ve 8.0 saniye-

de 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen bu agresif motorun ortalama yakıt tüketimi ise 6.9 lt/100 km. Biz testimiz boyunca yaklaşık 9.0 lt/100 km'lik bir ortalama elde ettik. 17 inç'lik jantlara





**JUKE'UN GÖSTERGELERİ
ÖZELLİKLE GENÇLERE
HİTAP EDEN OYUNCAKLI
BİRİMLER OLARAK
TASARLANMIŞ. DEĞİŞKEN
YAPI KEYİF VERİYOR.**



sahip otomobil, istekli motoru ve başarılı yol tutuşuyla keyifli ve sportif bir sürüş sağlıyor. Ayrıca sürüş stiline göre "Sport", "Normal" ve "Eco" seçenekleri arasından seçim yapabiliyorsunuz. 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri net. Yüksek hızda 6'ncı vitesin tercih edilmesi tüketimi düşürüyor. Ama motordan maksimum performansı almak isteyenler 4 ve 5'inci vitestlerin yüksek devirlerinde gezineceklerdir. Manuel şanzımanlı versiyon 4x2 aktarma sistemine (önden çekiş) sahip, eğer 82.050 TL verip CVT şanzımanlı modeli tercih ederseniz o za-

man Juke gücünü dört tekerleğe birden aktarıyor.

Baz fiyatı 42.512 TL

42.512 TL'den başlayan (1.6 Visia) ve 82.050 TL'ye kadar çıkan (1.6 DIG-T 190 HP 4x4 CVT) fiyatlarla satılan Juke, çeşitli istek ve beklentilere cevap veren modellerden oluşan geniş ürün gamıyla başarılı satış adetlerini yakalamış durumda. 190 HP'lik en şimdilik güçlü versiyon, performans beklentisi olan gençleri tatmin edecek özelliklere ve keyifli bir sürüşe sahip.



ÖN TASARIMDAKİ FARKLILIK ARKA KISMINDA DA DEVAM EDİYOR. BUMERANG TİPİ STOP LAMBALARI BU FARKLILIĞI PEKİŞTİRİYOR.



Nissan Juke 1.6 DIG-T Sport Pack 4x2

Fabrika verileri

Motor:	1618 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	190 HP @ 5600 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	215 km/s
0-100 km/s:	8.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4135 / 1765 / 1565 mm
Bagaj hacmi:	251-550-830 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	9.1 / 5.6 / 6.9 lt / 100 km
Juke baz fiyat/Test aracının fiyatı:	42.512 TL / 65.660 TL

- + Tasarım, göstergeler, tarz sahibi detaylar, performans
- Sert plastik konsol, bazı görüş açıları, bagaj hacmi, 1618 cc

159 g/km

D

HER YÖNDE İLERLEME

X3'ün ikinci nesli hem konfor hem de iç mekân özellikleri konusunda önemli ilerlemeler kaydetmiş.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



B BMW'nin SAV (Sports Activity Vehicle) adını verdiği SUV ailesinin or-tanca üyesi olan X3'ün ilk nesli 2004 yılında tanıtılmıştı ve 2010 yılı sonları-na kadar 614.824 adetlik satışa ulaşarak üreticisinin yüzünü güldürmüştü. Şimdi ikinci nesil X3 sahnede.

Boyutlar büyümüş

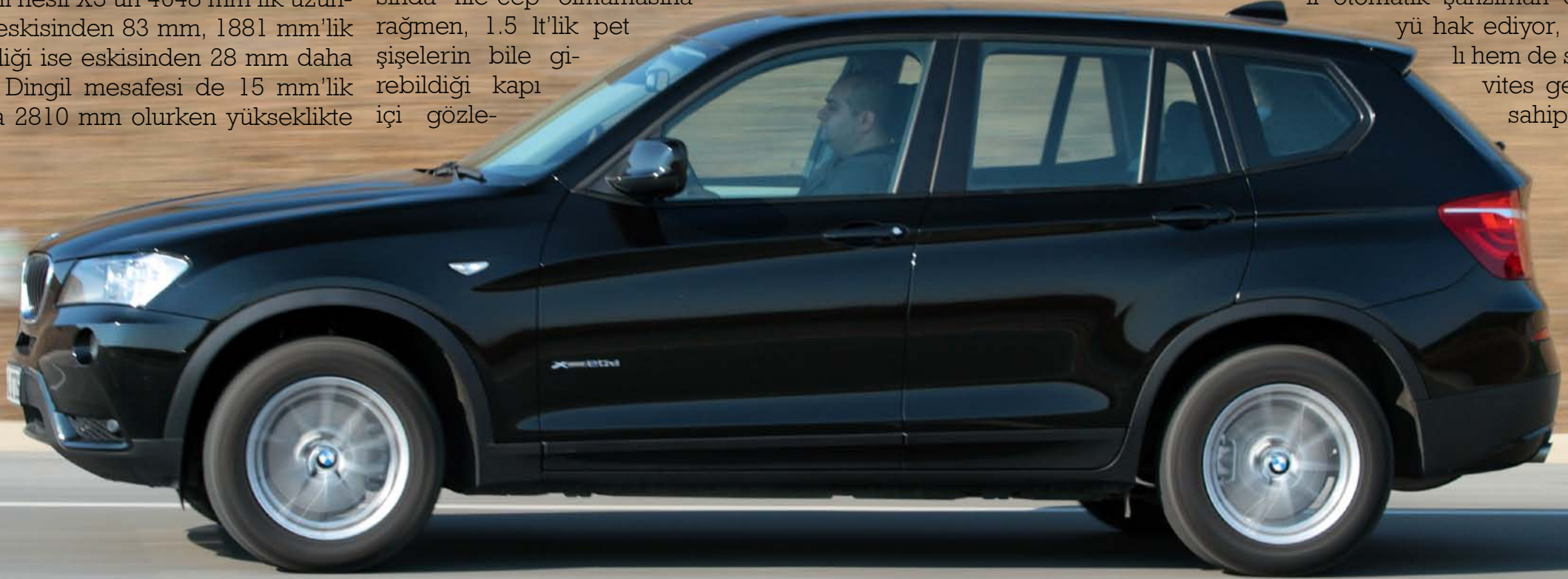
Yeni nesil X3'ün 4648 mm'lik uzun-luğu eskisinden 83 mm, 1881 mm'lik genişliği ise eskisinden 28 mm daha fazla. Dingil mesafesi de 15 mm'lik artışla 2810 mm olurken yükseklikte

de 12 mm'lik bir artış söz konusu. Ta-sarım olarak özellikle arka çaprazdan X5'i andıran otomobilin iç mekanına geçildiğinde boyutlardaki büyüme-nin burada da hissedilir olduğu göze çarpıyor. Arka ve ön koltuklarında diz ve baş mesafesi ile ilgili sorun olma-yan otomobilin içi kullanışlı ve ku-mandalar ergonomik. Ön koltuk arka-sında file-cep olmamasına rağmen, 1.5 lt'lik pet şişelerin bile gi-rebildiği kapı içi gözle-

ri bu açığı büyük oranda kapattırıyor. BMW'nin ABD'deki tesislerinde üretilen araçta işçilik yönünden problem yok.

BMW'nin 2.0 litrelik turbodizel mo-toru eskisinden 7 HP daha fazla güç (184 HP) ve 30 Nm daha fazla tork (380 Nm) üretiyor. Bu artan gücün

8 ileri oranlı şanzımanla birlikte ne-ler yapabileceğini görmek için start düğmesine basıp vitesi D'ye alıp yola çıkıyorum. Motor ilk çalıştırma anın-da biraz gürültülü. Fazla rahatsız edici olmayan bu ses zaten motor ısındıkça azalıyor. Motor alt devirlerde eskisin-den daha istekli ve bu istek üst devir-lerde de devam ediyor. 8 ileri oran-lı otomatik şanzıman da övgü-yü hak ediyor, hem hız-lı hem de sarsıntısız vites geçişlerine sahip. Fabrika



verilerine göre 0-100 km/s hızlanması 8.5 saniyede tamamlayan X3 xDrive20d, bu konuda 0.7 saniye iyileşme sağlamış. Tüketim konusunda da haberler iyi ve fabrika verilerine göre ortalama tüketim 1.1lt/100 km'lik bir düşüş göstererek 5.6 lt/100 km olmuş. Bizim 300 km'yi aşan kullanımımızda ise tüketim 8.4 lt/100 km olarak gerçekleşti. Stop-start sistemi, dur-kalk trafikte yakıt tüketiminin artmasının önüne geçen faydalı bir uygulama.

Bir şehir SUV'u olan X3'ün şehiriçi trafikte kullanımı rahat. Özellikle ön görüş açısı çok temiz ve aracın burnunun bittiği yeri kestirebiliyorsunuz. Süspansiyon konforu bazı kişilere sert gelse de eskisinden daha konforlu. En azından bizim kullandığımız standart lastik ölçülerine (225/60 R 17) sahip araç için bu geçerli. Direksiyon sistemi de eskisinden daha yumuşak ve hassasiyeti de daha iyi.

Başarılı süspansiyon geometrisi, tekerlek iz açıklıklarının 92 mm arttırılmış olması, ağırlık dağılımının yüzde 50-50 olması otomobilin asfalt üzerindeki yol tutuş becerisini ve dengesini yükseltmiş. Açık konuşmak gerekirse kompakt sınıftaki otomobiller kadar, hatta bazılarından daha da iyi yol tutuşa sahip. Motor kontrol ünitesi, sta-



bilite kontrol sistemi DSC ve sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi xDrive birbirleriyle koordinasyon halinde. Bu sayede sistem arkadan kayma hissederse, ön tekerleklere aktarılan

gücü arttırarak arkadan kaymayı dengeleyebiliyor.

Sonuç

BMW X3 xDrive20d eskisinden her

konuda daha ileride. Özellikle asfalt kullanımında kendi sınıfında en iyi örneklerden olan bu araç; 50 mm derinliğindeki sulardan geçebilmesi, 212 mm'lik taban yüksekliği, 25.7 dere-

celik yaklaşma, 22.6 derecelik uzaklaşma, 19.4 derecelik rampa açısıyla da patikalarda ilerleyebiliyor ve doğa sporlarına meraklı kişilere hizmet verebiliyor.



BMW X3 xDrive20d

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum güç:	184 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	380 Nm @ 1750-2850 d/d
Maksimum hız:	210 km/s
0-100 km/s:	8.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4648 / 1881 / 1661 mm
Bagaj hacmi:	550-1600 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	6.1 / 5.3 / 5.6 lt / 100 km
Fiyat:	62.032 Euro

+ Direksiyon hissi, performans, şanzıman, iç hacim

- Soğukken gürültülü motor

147 g/km

C

CABRIO SEVERLERE

Ülkemize sadece 1.5 dCi motor ve 6 kademeli otomatik şanzımanla ithal edilen yeni Megane CC düşük tüketimi ve cam tavanıyla dikkat çekiyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Her ne kadar ülkemizde cabrio kültürü fazla gelişmiş olmasa ve cabrio otomobil satışları çok düşük seviyelerde kalsa da Renault Mais, bir önceki nesilde olduğu gibi yeni Megane'da da cabrio seçeneğini biraz gecikmeli de olsa Türkiye yollarına çıkardı. Mart 2010'da Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan otomobil, Avrupa'daki motor ve şanzıman seçeneği bolluğunun aksine ülkemizde sadece 1.5 dCi motor ve 6 kademeli çift kavramalı EDC şanzımanla satılıyor. Ama bu da cabrio otomobillerin az satıldığı bir pazar için gayet normal.

Üstü kapalıyken bile ferah

Renault mühendisleri, Megane CC'nin üstü kapalıyken bile ferah ve aydınlık bir otomobil olmasını amaçlamışlar ki, elektrikli olan açılıp kapatılabilen tavanı camdan imal etmişler. Böylece üstü açıkken güneşin ya da yıldızların altında seyahat ettiğiniz otomobil, üstü kapalıyken de bu özelliği korumuş. Ancak bu noktada bir eleştirimiz var: Cam tavanın alt kısmındaki perde petekli bir dokuya sahip ve adeta örgüsü sık bir file





O BİR SUPERMEN! FABRİKA VERİLERİNE GÖRE 21, BİZİM ÖLÇÜMLERİMİZE GÖRE 25 SANİYEDE KILIK DEĞİŞTİRİYOR. BUNUN İÇİN TELEFON KULÜBESİNE DE GEREK YOK! AMA DİKKAT, TAVAN AÇILIRKEN MEKANİZMA GERİYE TAŞIYOR.



GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. BENCE SES VE KLİMA KUMANDALARI YER DEĞİŞTİRMELİ.

gibi. Bu nedenle iç mekân, her ne kadar cam tavan atermik olsa da, güneş ışınlarının çok sert ve yakıcı geldiği yaz aylarında sıcaktan pek de korunamayacaktır. Keşke birçok açılır tavanın perdesi gibi daha sert ve deliksiz bir perde olsaydı.

25 saniyede üstsüz kalıyor

Coupe cabrio otomobillerin en sevilen özelliği aracı iki farklı şekilde kullanabilmektir. Onu ister bir coupe, ister bir cabrio gibi kullanır, arkadaşlarınıza "bir otomobil fiyatına iki otomobil satın aldım" şakasını yapabilirsiniz. Megane CC'nin üstünü açmak ya da kapamak için vites kolu bölgesindeki buton ileri itiliyor ya da geri çekiliyor. Böylece tüm işlem elektronik olarak gerçekleşiyor. Otomobilin kataloğunda 21 saniye olarak belirtilen üst açma işini bizim kronometremiz 25 saniye olarak ölçtü. Aynı süre

otomobilin üstünü kapatırken de geçerli. Ancak bu sürelerle üst açarken camları açmak ve üst kapadıktan sonra camları kapamak dâhil değil. Bu işlem için (tüm camları birden açmak ya da kapamak) sürücü kapı içinde pratik bir buton var. Coupe cabrio'larda diğer önemli konu ise bagaj hacmidir. Megane CC'de bu hacim otomobilin üstü açıkken 210 litre, üstü kapalıyken ise 415 litre. Megane CC sahiplerine uyarıda bulunmam gereken önemli bir nokta var: Tavan açılırken, bir ara mekanizma otomobilin arka tarafına doğru taşıyor. Bu da eğer arkanızda bir engel varsa karserin buna çarpacağı anlamına geliyor. Aman dikkat!

Tek motor, tek şanzıman

Yukarıda da bahsettiğim gibi Megane CC ülkemizin yollarına tek seçenекle çıktı: 1.5 dCi EDC. Renault'nun



TAVAN AÇMA-KAPAMA İŞLEMİ VE EL FRENİ ELEKTRONİK SİSTEMLİ.



DSG'si olarak da tanımlayabileceğimiz çift kavramalı 6 ileri otomatik şanzıman EDC, Fransız üreticinin başarısını kanıtlamış 1.5 dCi motoruyla kombine edilmiş. Daha önce Fluence modelinde test ettiğimiz bu kombinasyonu, hem sağladığı konfor hem yeterli performansı sunması hem de düşük yakıt tüketmesi bakımından çok başarılı bulmuştuk. Bu başarı Megane CC'de de aynen korunmuş. 1535 kg ağırlığındaki otomobil 190 km/s maksimum hıza zorlanmadan çıkaran motor, 13.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değerine sahip. Bu iki veriden de anlaşılacağı üzere Megane CC, yukarıda belirttiğimiz gibi "yeterli" bir performans sunuyor, asla "yüksek" performans beklememek gerek. Motor-şanzımanın hüneri ise asıl yakıt tüketiminde ortaya çıkıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi 5.0 lt/100 km. Bu da onu cep ve çevre dostu yapıyor.

Süspansiyon sert

Coupe cabrio olmasına karşın yüksek performanstan ziyade düşük yakıt tüketimiyle öne çıkan Megane CC, sakin ve telaşsız sürüşleri seviyor. Gerçi süspansiyon sistemi Megane HB'ye göre oldukça sert ve tümsek geçişlerini ve bozuk yolları iç mekâna fazlaca yansıtıyor. Birçok oy-



CABRIO KULLANIMDA TAVAN BAGAJA GİRİYOR VE HACİM 210 LT'YE DÜŞÜYOR. TAVAN KAPALIYKENKİ HACİM İSE 415 LİTRE. KIRMIZI-SİYAH KOLTUK DÖŞEMESİ OTOMOBİLE RENK VE SPORTİFLİK KATIYOR.





Renault Megane CC 1.5 dCi EDC

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	13.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4485 / 1810 / 1425 mm
Bagaj hacmi:	210-415 lt
Tüketim (ş.ıç/ş.dış/ort.):	6.1 / 4.4 / 5.0 lt / 100 km
Fiyat:	74.600 TL

➕ Düşük tüketim, çift kavramalı otomatik şanzıman

➖ Tek motor-şanzıman var, süspansiyon sert

130 g/km

C

nar parçaya sahip olmasının bir dezavantajı olarak da kokpitte bazı tıkırtılar duymak mümkün. Sert süspansiyonun yol tutuşa olumlu etki var diyeceğim ama motor-şanzıman kombi-nasyonu zaten yüksek performanslı sürüşleri desteklemiyor. Bu nedenle daha yumuşak bir süspansiyon tercih edilebilirmiş. Megane CC satın almaya karar vererseniz, "hangisini seçe-

yim?" diye bir derdiniz de yok. Tek motor, şanzıman ve donanımına sahip olan otomobilin fiyatı 74.600 TL. Bu fiyatın karşılığında modern tasarımı, düşük yakıt tüketimli, yeterli performansı sunan, çift kavramalı 6 ileri otomatik vites konforu yaşatan ve ister coupe ister cabrio olarak kullanabileceğiniz bir otomobile sahip olabilirsiniz.

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Ya sonra?

Geride bıraktığımız Eylül ayının sonlarına doğru Türk Otomobil Sporları açısından ülkemizi sevindirici bir haber aldık. Milli sporcumuz Berkay Besler, World Super Karting (WSK) Master Series'in beşinci ve son ayağı için gittiği İtalya'dan Dünya Üçüncüsü olarak döndü. 2005 Türkiye Ralli Şampiyonu Mehmet Besler'in oğlu olan Berkay Besler'in sponsorsuz, tamamen ailevi desteklerle yarıştığı sezonda elde ettiği bu başarı hakikaten takdiri hak ediyor. Bu yarış öncesinde Spor Bakanlığı'na kendi kişisel web sitesinden bir mektup yazarak devlet desteği isteyen sevgili Berkay için artık bir şeyler yapılmasının zamanı geldi de geçiyor. Daha önce ülkemizi, belki de Formula 1 parkurlarında hakkıyla temsil edebilecek Ahmet Cemil Çıpa ve Can Artam ne yazık ki gereken desteği bulamadıkları için spordan uzaklaşmak zorunda kalmışlardı. Cemil ve Can ağabeylerinin yaşadığı akıbeti Berkay'ın da yaşamaması için derhal düğmeye basılması gerekiyor.

Bir yandan da iki kez Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonu olmasına rağmen ülkemiz medyasında ve de sponsorluk bakımından halen hak ettiği değeri bulamayan Kenan Sofuoğlu'nun yaşadıklarını görünce de karamsarlığa düşmeden edemiyor insan... Her ne kadar F1'de yarışmayı asla hak etmeseler de arkalarındaki büyük maddi destekler sayesinde takımlarda kendilerine koltuk bulan pilotları gördükçe iç çekmeden edemiyorum. Şu dönem itibariyle artık Formula 1 yapamayan bir ülke olsak da en azından bu arenaya doğru sporcular yetiştirirsek ülkemizin tanıtımı için de büyük bir fırsatı kaçırmamış olacağız. O yüzden Berkay Besler ve Ayhancan Güven gibi gelecek vaat eden yeteneklerin de mutlaka arkalarında durulması gerekiyor.



Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com
www.twitter.com/caglar_grkn

Asfaltın hızlıları Körfez Pisti'ne merhaba dedi

Türkiye Pist Şampiyonası'nda mücadele uzun bir aranın ardından yeniden Körfez Pisti'ne taşındı.

Sezonun beşinci ayağında yaşanan müthiş mücadeleye Borusan Otomotiv Motorsport ile Ülkü Motorspor arasındaki mücadele damgasını vurdu. Hafta sonunun galipleri ise Maxi Grup'ta birer yarış galibiyeti alan Borusan Otomotiv Motorsport pilotu Aytaç Biter olurken, Süper Grup'ta Borusan Otomotiv Motorsport pilotları İbrahim Okyay ve Kaan Gürgenç galibiyetleri paylaştılar. Kaan Gürgenç Körfez Pisti'nde kazandığı puanlarla beraber 2011 Türkiye Pist Şampiyonası'nda Süper Grup Şampiyonluğu'nu ilan etti. Yarışmalara geçilmeden önce tüm sporcular, mekanikerler ve organizasyon görevlileri geçirdiği elim bir trafik kazasıyla vefat eden merhum TOSFED Genel Sekreteri Mazhar Demiralp için düzenlenen anma töreninde hazır bulundular.

Türkiye Pist Şampiyonası'nda sezonun beşinci yarışı, pilotlar için olduğu kadar otomobiller açısından da oldukça zorlu geçti. Özellikle ilk

viraja önde girmek için kapışan pilotların araçları arasında yaşanan temaslar bütün otomobillerde irili ufaklı hasarlara yol açtı. Bu yarışın ardından Maxi Grup'ta Aytaç Biter liderliğini korurken, Ümit Ülkü liderin sekiz puan gerisinde yer alıyor. Süper Grup'ta ise şampiyonluğunu ilan eden Kaan Gürgenç'i takım arkadaşı İbrahim Okyay izliyor. Türkiye Pist Takımlar Şampiyonası'nda ise Borusan Otomotiv Motorsport ve Ülkü Motorspor arasındaki mücadelede düğümü İstanbul Park'ta çözülecek. Ülkü Motorspor, son ayak öncesinde puanını 124'e yükselten Borusan Otomotiv Motorsport'u 110 puanla izliyor.



Vettel emin adımlarla ilerliyor

F1 İtalya GP'sinde sezonun sekizinci zaferini kazanan Red Bull takımının Alman pilotu Sebastian Vettel, bu zaferiyle şampiyonluğa doğru yürüyüşünü sürdürdü.

Yazı: Gürkan Çağlar



Efsanevi Monza Pisti'nde düzenlenen yarışa pole pozisyonunda başlayan Vettel ilk virajda iddialı ev sahibi Ferrari takımından Fernando Alonso'ya geçildi. Alman pilot buna rağmen güvenlik aracının pistten çıktığı turda atağını yaparak yarış liderliğini tekrar eline geçirdi. Vettel zirveyi ele geçirdikten sonra geleneği bozmayarak her turda aradaki farkı daha da açarak finiş çizgisine ilk sırada ulaşmayı başardı. İkinciliği ise yarışa kötü bir başlangıç yapmasına rağmen daha sonra hızlı bir performans sergileyerek podyuma çıkma başarısı elde eden Jenson Button elde etti. Geçen yıl burada zafere ulaşan ve tifosilerin yoğun desteğini arkasına alan Fernando Alonso ise son turlarda Lewis Hamilton'ın baskısına rağmen eski takım arkadaşına geçilmeyerek yarışı üçüncü sırada tamamladı. Lewis Hamilton yarış içerisinde özellikle şampiyonadaki pilotların ağabeyi Michael Schumacher ile sıkı mücadeleler sergiledi. İngiliz pilot son turlarda hızlı gözükmesine rağmen İtalya'da podyuma çık-



Start sonrası ilk şikanda Vitantoino Liuzzi'nin Nico Rosberg ve Vitaly Petrov'a çarpması heyecan yarattı.

mayı başaramadı. Mark Webber yarışın başlarında Felipe Massa ile bir temas yaşadıktan sonra pite dönme-ye çalışırken yarış dışı kalarak bu sezon ilk kez bir yarış puansız noktalandı. Dokuz pilot yarış dışı kalırken, en hızlı turu Lewis Hamilton attı.

Vettel: "Duygusal bir zafer oldu"

Sebastian Vettel, ilk zaferini kazandığı Monza'da bu sefer Red Bull ile



McLaren takımının İngiliz pilotu Jenson Button finişte ikinci sırada gelerek istikrarını korudu.



Ferrari'nin evinde zafer parolasıyla yarışa başlayan Fernando Alonso umduğunu bulamadı.



Felipe Massa ile çarpışan Mark Webber aracı çekilirken üzüldü.



Lewis Hamilton özellikle Schumi ile çekişmeli mücadele sergiledi.



Ferrari takımının iki pilotu Fernando Alonso ve Felipe Massa yarış öncesi objektiflere oldukça neşeli pozlar verdiler.

kazanıp puanlamada arayı açması-
nı çok duygusal olarak nitelendir-
di. Vettel, "Çok duygusalım, bu pist
benim için her zaman özel olmuş-
tur - ilk zaferim buradaydı ve finiş
çizgisini geçmemi her karesine ka-
dar hatırlıyorum. Bu inanılmaz. Bura-

sı bizim hep rekabetçi olmakta zor-
landığımız bir pistti ve bu sene gel-
diğimizde harika bir araca sahiptik.
Start pek de iyi değildi, birinci vira-
ja üç kişi girdiğimizi görmem zaman
aldı. Ama yarış yeniden başladığında
Alonso'yu geçebildim. Bana pek yer

bırakmamıştı, benim hangi tarafta ol-
duğumu bildiğinden emin değildim.
Bugün bir kumar oynadığımızı dü-
şünmüyorum, kumarı dün sıralama-
larda oynadık. Herkes maksimum hı-
zımızın az olduğunu ve vites oranla-
rımızın düşük olduğunu gördü, ama

bugün oldukça rahattık. Dürüst ol-
mak gerekirse inanılmaz bir sezon
geçiriyoruz ve sürekli daha güçlü ol-
maya çalışıyoruz. Singapur'da da di-
ğer yarışlarda ne yapıyorsak onu ya-
pacağız, adım adım ilerleyeceğiz"
şeklinde konuştu.

Formula1 İtalya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1s20:46.172
2	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+9.590
3	Fernando Alonso	Ferrari	+16.909
4	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+17.471
5	Michael Schumacher	Mercedes	+32.677
6	Felipe Massa	Ferrari	+42.993
7	Jaime Alguersuari	Toro Rosso-Ferrari	+1 tur
8	Paul Di Resta	Force India-Mercedes	+1 tur
9	Bruno Senna	Renault	+1 tur
10	Sebastien Buemi	Toro Rosso-Ferrari	+1 tur

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot	Puan
1	Sebastian Vettel	284
2	Fernando Alonso	172
3	Mark Webber	167
4	Jenson Button	167
5	Lewis Hamilton	158
6	Felipe Massa	82
7	Nico Rosberg	56
8	Michael Schumacher	52
9	Vitaly Petrov	34

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1	Red Bull-Renault	451
2	McLaren-Mercedes	325
3	Ferrari	254
4	Mercedes	108
5	Renault	70
6	Force India-Mercedes	36
7	Sauber-Ferrari	35
8	Toro Rosso-Ferrari	29
9	Williams-Cosworth	5



Singapur Grand Prix'sini Red Bull'un şampiyon pilotu Sebastian Vettel kazandı. Alman pilota mutlu son için kalan yarışlarda sadece 1 puan alması yetecek.

Yazı: Gürkan Çağlar

Vettel Şampiyo...

Singapur caddelerinde oluşturulan ve bir Türk firması tarafından aydınlatılmış pistte yapılan gece yarışında ikinci sırayı son yarışlarda istikrarlı bir çizgi yakalayan McLaren'dan Jenson Button alırken, Red Bull takımının ikinci pilotu Mark Webber podyumun üçüncülük basamağına çıktı. Sezon boyunca alışılan görüntü Singapur'da da değişmedi ve yarışa hızlı başlayan Vettel kısa sürede arkasındaki pilotlarla farkı açarak rahat bir zafer elde etti. Michael Schumacher'in kazasının ardından güvenlik aracının girmesi bir anda Vettel'in hesaplarını karıştırabilir mi diye düşünülse de son şampiyon Alman pilot güvenlik aracının ardından farkı tekrar açarak finiş kadar lider gitti ve damalı bayrağın altından ilk sırada geçti. Bu yarışta yine vuslatı başka bahara bırakan Fernando Alonso'nun dördüncü sırayı aldığı yarışta büyük sorunlar ya-



Mark Webber üçüncü sırada podyuma çıkarak Red Bull takımına puan kazandırdı.

şayıp bir ara Felipe Massa'ya yandan çarparak ön kanadını hasara uğratan ve pite girmek zorunda kalan Lewis Hamilton buna rağmen beşinci olarak finişe geldi. Üç pilotun yarış dışı kaldığı yarışın en hızlı turunu Jenson Button gerçekleştirdi. Sebastian Vettel'in bu zaferinin ardından

Alman pilotun şampiyonluk kutlaması Japonya GP'sine ertelendi. Kalan yarışlarda sezon zaferi için sadece 1 puan alması yetecek olan Sebastian Vettel bundan sonraki yarışlarda Jenson Button'ın tüm yarışları kazanması ve kendisinin de puan alamaması halinde şampiyon olamayacak.



İkinci olan Jenson Button yarış sonrası derecesinden memnun görünüyordu.



Fernando Alonso bu kez podyuma çıkmayı başaramadı.

Vettel: "Tam olarak şampiyonum diyemem"

Bu sezon dokuzuncu kez galibiyet sevinci yaşayan Sebastian Vettel, tur yiyen pilotların kendisini ara ara zorlamasına rağmen durumu kontrol altında tuttuğunu belirtti. Vettel ayrıca: "Her şeyden önce sonuçtan çok mut-



Force India'nın Britanyalı pilotu Paul Di Resta altıncı olarak takımını sevindirdi.



Lewis Hamilton yine olaylı bir yarış geçirdi.



Mercedes takımından Nico Rosberg yine bekleneni veremedi.

luyum. Yarışın sonuna doğru geriden gelen gruptaki beş araçla karşılaştım, çok fazla fark yoktu ama kontrolü kaybetmedim. Harika bir sonuç. Bu pisti gerçekten seviyorum. Zorlukları seviyorum. Sanırım bu en uzun yarıştı" yorumunu yaptı. Red Bull pilotu ayrıca, şampiyonluk şansının bir sonraki yarışa kalmış göründüğünü ifade etti. Her şeye rağmen sonuçta bu 1 puanı almak zorunda olduğunu kaydeden Vettel, "Şu ana kadar

ki yarışlarda bir problem yaşamadık ama tam bitmeden tam bitmiş diyemeyiz" dedi. Red Bull takım patronu Christian Horner ise sezonun kalan yarışlarında da taktik ve stratejilerinin aynı olacağını belirterek "Daha önceki yarışlara nasıl hazırlandysak, Japonya GP'sine de öyle hazırlanacağız. Japonya'da Vettel'in yarışı kazanarak kariyerinin 2. şampiyonluğuna ulaşmasını arzuluyoruz" şeklinde konuştu.



Yarıştan önce iddialı pilotların maskeleriyle poz veren Singapurlu pit kızları objektiflere esprili görüntüler sundu.

Formula1 Singapur GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1	.....Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault.....	1s:59:06.537
2	.....Jenson Button.....	McLaren-Mercedes.....	+1.737
3	.....Mark Webber	Red Bull-Renault.....	+29.279
4	.....Fernando Alonso.....	Ferrari	+55.449
5	.....Lewis Hamilton.....	McLaren-Mercedes.....	+1:07.766
6	.....Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+1:51.067
7	.....Nico Rosberg	Mercedes	+1 tur
8	.....Adrian Sutil	Force India-Mercedes.....	+1 tur
9	.....Felipe Massa	Ferrari	+1 tur
10	.....Sergio Perez	Sauber-Ferrari.....	+1 tur

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1	.....Sebastian Vettel.....	309
2	.....Jenson Button.....	185
3	.....Fernando Alonso.....	184
4	.....Mark Webber	182
5	.....Lewis Hamilton.....	168
6	.....Felipe Massa	84
7	.....Nico Rosberg	62
8	.....Michael Schumacher	52
9	.....Nick Heidfeld	34

Takımlar Şampiyonası

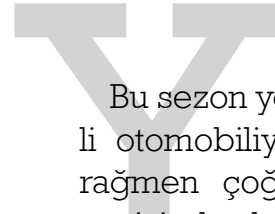
Sıra..	Takım	Puan
1	.....Red Bull-Renault.....	491
2	.....McLaren-Mercedes	353
3	.....Ferrari	268
4	.....Mercedes.....	114
5	.....Renault	70
6	.....Force India-Mercedes.....	48
7	.....Sauber-Ferrari.....	36
8	.....Toro Rosso-Ferrari.....	29
9	.....Williams-Cosworth.....	5



Hirvonen'e Avustralya piyangosu

Ford takımının
Fin pilotu Mikko
Hirvonen Avustralya
Rallisi'nde sezonun
ikinci zaferini
kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Bu sezon yeni Ford Fiesta WRC ralli otomobiliyle umutlu başlamasına rağmen çoğu yarışta Citroen'lerin gerisinde kalmaktan kurtulamayan Mikko Hirvonen, Sebastien Loeb ve Sebastien Ogier'in yaşadığı kazalar sonucu zirveden uzaklaşmalarıyla Avustralya'da galibiyete uzandı. Şeytanın bacağını kıran Fin pilot, yağ-

murla başlayan ve takım emirleriyle sona eren Avustralya Rallisi'nde BP Ford Abu Dhabi takımına ilk Avustralya Rallisi galibiyetini de hediye etmiş oldu. Mikko Hirvonen'in takım arkadaşı Jari-Matti Latvala da ikinci olarak takımına markalar puanları kazandırmayı başardı. Sezonun açılış rallisi olan İsveç Rallisi'nden bu yana

galibiyet alamayan Hirvonen, bu zaferiyle sezonun bitimine üç ralli kala şampiyona lideri Sebastien Loeb'ün 15 puan gerisinde zirve yarışına da ortak oldu. Rallinin ilk günü ağır yağmurdan dolayı oluşan kaygan zeminin etkisiyle galibiyet mücadelesine girişen Citroen pilotları Sebastien Loeb and Sebastien Ogier peş peşe hatalar yaptılar. Loeb bir anlık gözünü yoldan ayırıp önündeki göstergelere bakıp dikkatinin dağıtarak takla attı. Sonraki etapta Ogier de ağaca çarpınca Ford pilotlarının başlarına devlet kuşu kondu ve Hirvonen ile Latvala kendilerini ilk iki sırada buldular.

Şampiyonluk şansı Hirvonen'e göre daha az olan Latvala, rallinin son günü takım arkadaşına yolu süpürmek için cumartesi gününü takım emriyle lider olarak tamamladı. Son gün de takım politikası gereği liderliği Hirvonen'e bırakarak zaferi kendi elleriyle vatandaşına devretti.

İlk gün abandone olan Citroen'in Sebastien'leri Loeb ve Ogier, yarışa Süperalli yaparak devam ettiler. Pazar günü ise devreye bu kez Citroen cephesinde takım emirleri gere-

ği Ogier zaman kontrol noktasına kasıtlı olarak geç geldi ve cezayla beraber Loeb'ün puan almasını sağladı. Takım emirlerinin damgasını vurduğu yarışta Petter Solberg üçüncü olurken, Matthew Wilson ve Khalid Al Qassimi dördüncü ve beşinci olarak Dünya Ralli Şampiyonası kariyerlerindeki en iyi derecelere imza attılar. WRC klasmanında iddialı ekip-lerin abandoneleri ile P-WRC sürücüler kendilerine ilk 10 sırada yer buldular. Hayden Paddon 6. sırada finiş görürken ayrıca 2011 sezonunun PWRC sınıfında şampiyonu oldu. Sebastien Loeb ise 10'uncu sırada finiş gelerek en azından bu yarış puanı-ansız geçmeyen isim oldu.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1	Sebastien Loeb	196
2	Mikko Hirvonen	181
3	Sebastien Ogier	167
4	Jari Latvala	116
5	Petter Solberg	110
6	Mads Ostberg	56
7	Matthew Wilson.....	52
8	Kimi Raikkonen	34
9	Henning Solberg.....	32
10	Daniel Sordo.....	23



Jari Latvala yarış öncesinde yunuslar ile eğlenceli anlar geçirdi.



Solberg iddialı pilotların abandonesine rağmen yine yarış kazanamadı.



Matthew Wilson dördüncü olarak kariyerinin en iyi derecesini elde etti.



Şampiyona lideri Loeb'ün taklası yarışın en büyük sürpriziydi.

WRC Avustralya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
1	Mikko Hirvonen – Jarno Lehtinen	Ford Fiesta WRC	3:35:59.0
2	Jari Latvala – Miikka Anttila.....	Ford Fiesta WRC	3:36:13.7
3	Petter Solberg – Chris Patterson	Citroen DS3 WRC	3:36:43.8
4	Matthew Wilson – Scott Martin	Ford Fiesta WRC	3:44:44.2
5	Khalid Al Quassimi – Michael Orr	Ford Fiesta WRC	3:48:32.3
6	Hayden Paddon – John Kennard.....	Subaru Impreza STI	3:53:28.3
7	Michal Kosciuszko - Maciej Szczepaniak.....	Mitsubishi Evo X	3:55:00.3
8	Oleksandre Saliuk - Pavel Cherepin	Mitsubishi Evo 9	3:57:07.5
9	Benito Guerra – Borja Rozada	Mitsubishi Evo X	3:58:47.9
10	Sebastien Loeb – Daniel Elena	Citroen DS3 WRC	4:06:01.9

Stoner'ın Aragon keyfi

Bu sezon Repsol Honda takımında adeta fırtına gibi esen Casey Stoner, Aragon GP'sini de kazanarak takipçisi Jorge Lorenzo ile puan farkını 44'e yükseltti.

Yazı: Gürkan Çağlar



A Aragon Pisti'ndeki mücadeleye pole poisyonda başlayan Casey Stoner, startta Dani Pedrosa ile Ben Spies'a geçilmesine rağmen ilk tur içinde liderliği yeniden eline aldı. Avustralyalı sürücü damalı bayrağa kadar arayı rakiplerinin kendisine yaklaşmasına izin vermeyecek kadar açarak zafere uzandı. Böylece Casey Stoner bu zaferiyle sezonun sekizinci galibiyetini elde etmiş oldu. Dani Pedrosa yarışın ilk bölümlerinde takım arkadaşı Stoner'a yakın bir tempo tutturalırsa de liderliği zorlayamadı ve finişte ikinci sırada ulaştı. Casey Stoner'ın şampiyonadaki en yakın takipçisi olan Jor-

ge Lorenzo, Marco Simoncelli ve Ben Spies'e karşı verdiği mücadeleyi kazanarak podyumun son basamağına çıkarak zirve takibini sürdürdü. Sezonun olaylı mücadelelerine imza atan İtalyan sürücü Marco Simoncelli, yarışın orta bölümünde üçüncülüğe çıkmayı başardıktan sonra sol uzun bir virajda pist dışına çıkarak beşinciliğe geriledi. Buna rağmen Simoncelli yarışın son bölümlerinde Ben Spies'ı tekrar yakaladı ve dördüncü sırayı yeniden ele geçirdi. Orta sıradaki sıkı çekişmenin üç kahramanı olan Alvaro Bautista, Hector Barbera ve Nicky Hayden altıncılık mücadelesi verdiler. Mücadelenin galibi Suzuki sürücüsü Bautista olurken, Ducati sürücüsü Hayden, Barbera'yı son turda geçmeyi başardı. Halen eski günlerini arayan Valentino Rossi ise yarış öncesinde sezonluk motor değiştirme kotasını doldurduğu için pit yolundan başladığı mücadelenin ilk bölümlerinde hızlı bir tempo tutturalarak yükseldi. Fakat son turlara doğru performansı düşünce sezonun çaylak sürücülerinden Cal Crutchlow'a dokuzunculuğu kaptırarak 10'uncu-



Jorge Lorenzo evindeki yarışta podyuma çıkan son sürücü oldu.

Aragon GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Takım	Zaman
1	Casey Stoner	Repsol Honda	42m17.427s
2	Dani Pedrosa	Repsol Honda	+ 8.162s
3	Jorge Lorenzo	Yamaha	+ 14.209s
4	Marco Simoncelli	Gresini Honda	+ 20.646s
5	Ben Spies	Yamaha	+ 27.739s
6	Alvaro Bautista	Rizla Suzuki	+ 30.373s
7	Nicky Hayden	Ducati	+ 34.288s
8	Hector Barbera	Aspar Ducati	+ 37.305s
9	Cal Crutchlow	Tech 3 Yamaha	+ 39.652s
10	Valentino Rossi	Ducati	+ 39.832s

luğa razı oldu. Yarışın bitimine yedi tur kala Loris Capirossi ve Toni Elias birbirlerine temas edince düştüler ve yarış dışında kaldılar. Sezonun bitimine dört yarış kala Casey Stoner 280 puanla liderliğini sürdürürken, Avustralyalı sürücüyü 240 puanla Jorge Lorenzo, 185 puanla da Andrea Dovizioso izliyor.

Stoner: “İyi bir ritim yakaladık”

Önde götürdüğü sezonda Aragon Pisti'nde de zafer kazanarak liderliğini sürdüren Casey Stoner yarışın ardından “Bizim için keyifli bir hafta sonu oldu. Cuma günkü antrenman turlarında şiddetli rüzgar yüzünden ideal ayarları bir türlü bulamamıştık. Sıralama turlarında ise bütün şartlar bizim istediğimiz şekilde gelişti ve pole pozisyonu kazandım. Yarışta da ideal ayarlarımızı lastiklerimizden aldığımız maksimum performansla birleştirerek ben ve takım arkadaşım Dani ilk iki sırada tamamlamayı başardık. Bu sezon ekip olarak iyi bir ritim yakaladık ve bunu bitimine kadar sürdürmek istiyoruz. Tüm takımımıza hafta sonu boyunca gösterdikleri başarılı çalışmalar için teşekkür borçluyum. Güzel anılarla bu pistten ayrılıyoruz” şeklinde konuştu.



Dani Pedrosa takımı Repsol Honda'ya podyumda dubleyi getirdi.



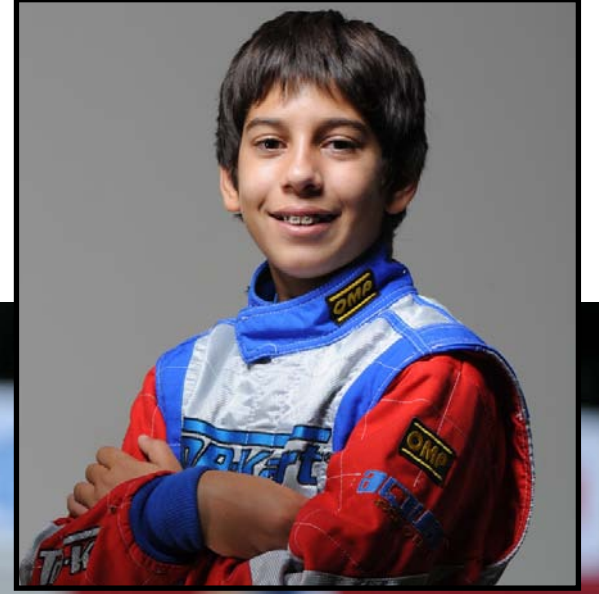
Valentino Rossi, Ducati takımında kötü geçen sezona bir halka daha ekledi.

Besler dünya üçüncüsü oldu

Milli karting sporcumuz Berkay Besler, World Super Karting (WSK) Master Series'in beşinci ve son ayağı için gittiği İtalya'dan dünya üçüncüsü olarak döndü.

Şampiyonanın son ayağına şampiyona liderinin 15 puan gerisinde üçüncü olarak giden ve 60 mini kategorisinde mücadele eden 12 yaşındaki milli sporcu, yarışma hafta sonunda 22 ülkeden 59 rakibine karşı oldukça rekabetçi bir mücadele sergiledi. Eleme yarışları öncesinde yapılan antrenman turlarında hızlı olduğunu gösteren Besler, sıralama turlarından da 1dk 01.493 saniyelik derecesiyle yarışa en ön sıradan başlama hakkını da kimseye bırakmadı.

Hareketli start uygulamasıyla koşulan dört eleme yarışının ikisinde konvoyu start çizgisine hızlı getirdiği gerekçesiyle bir yarışta 4, diğer yarışta ise 2 saniye ceza alınca ön final ve şampiyonun belirleneceği final yarışına arka sıralardan başlamak zorun-



da kaldı. Kendisini trafiğin içinde bulan sporcunun yarışı bu durumdan dolayı sıralama turları ve antrenmanlarda gösterdiği performansa oranla umduğu gibi geçmedi. Böylelikle milli sporcu bu sezon kovaladığı ve

başarılı sonuçlarıyla göz doldurduğu WSKarting'i 60 Mini Dünya Üçüncüsü olarak tamamladı. WSKarting gibi rekabetin çok yüksek olduğu bir şampiyonada dünya üçüncüsü olmak hiç de küçümsenmeyecek bir başa-

rı olsa da yaşadığı talihsizlik sonucu dünya şampiyonluğunu kaçırdığı için üzgün olduğu gözlenen genç sporcu gelecekte elde etmek istediği başarılar için de ne kadar istekli olduğunu gözler önüne sermiş oldu.



Asfaltta otokros keyfi

2011 Türkiye Otokros Şampiyonası'nın üçüncü ayağı, Başkent Otomobil Off-Road ve Motorsporları Kulübü (BOOS) tarafından hazırlanan parkurda 24-25 Eylül günü düzenlendi. Asaş Stadı otoparkında asfalt zemini üstünde hazırlanan parkurdaki yarışın en hızlı zamanını Kategori 4'te mücadele eden Halim Ateş yaptı. Kategorilerde ise Kategori2'nin galibi Renault Clio ile Bülent Gürkan oldu. Kategorinin ikinci sırasını Emir Küçükşarı elde etti. Hafta sonunun en hızlı zamanına imza atan Mitsubishi Evo9 pilotu Halim Ateş Kategori4'ün de galibi oldu. Kategori 4'te lideri takip eden isimler Fiat Palio S1600'lü Mustafa Göçer olurken, Gökhan Ulusoy Peugeot 306 GTI ile üçüncü oldu. Kategori 5'te Renault Clio'lu Aslan Acar hafta sonunu kategorisinin lideri olarak kapattı. Bir diğer Clio pilotu Erkan Güral ikinci, Tan Uydaş yıllara meydan okuyan otomobili Opel Kadett ile üçüncü sırada yarışı noktaladı.

İtalya'dan mutlu haber

İtalya'da WSK Master Series Dünya Şampiyonası mücadele eden Ayhancan Güven, başarılı sonuçlar almaya devam ediyor. 13 yaşındaki milli karting sporcumuz, 13 ülkeden 86 pilotun kayıt yaptırdığı organizasyonda, eleme yarışlarındaki birinciliği ile dikkat çekti ve final yarışını beşinci sırada tamamladı. 13 yaşındaki milli karting sporcumuz, sıralama turlarını kendi grubunda beşinci, genel sıralamada ise 1:01.798'lik zamanı ile liderin 305 salise ardında 9. sırada tamamladı. Uluslararası Viterbo Karting Pisti'nde ilk yarışı dokuzuncu, ikinci yarışı ikinci, üçüncü yarışı birinci ve dördüncü yarışı da beşinci sırada tamamlayan Ayhancan, bu dereceleri ile final yarışına sekizinci sırada başlamaya hak kazandı. 34 pilotun start aldığı 10 turluk final mücadelesinde üç rakibini geride bırakmayı başaran genç pilot, damalı bayrağı beşinci sırada geçerek uluslararası başarılarına bir yenisini daha eklemiş oldu.



Burcu Çetinkaya yeniden IRC sahnesine çıkıyor

Geçtiğimiz sezon mücadele ettiği IRC'ye geri dönmek için uzun süredir uğraşan Burcu Çetinkaya, sponsorluk çalışmalarını sonuçlandırarak yeni IRC projesinin detaylarını açıkladı. Gençlik ve Spor Bakanlığı ile Spor Toto Teşkilatı'nın ana sponsorluk desteğini alan Burcu Çetinkaya; Ansell, Red Bull, Sonax, Golden Bay Turizm ve Teknotel'in desteğiyle Rene Georges Motorsport tarafından hazırlanan Skoda Fabia S2000 ile 7-9 Ekim tarihleri arasında İskoçya Rallisi'ne katılıyor. Parkur Racing ve Dexter'in desteğini de alan Burcu Çetinkaya'ya, IRC mücadelesinde Simon Jean Joseph ve Ercan Kazaz da tecrübelerini genç pilotla paylaşacak ve koçluk yapacak. Türk bayrağının renkleri, kırmızı beyazın ağırlıklı olduğu bir brandingle yarışa katılacak olan Burcu Çetinkaya bir sonraki yarış olan Güney Kıbrıs Rallisi'ne de start alacak.



San Remo'da son gülen Neuville

oldu 2011 Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nın San Remo'da koşulan dokuzuncu ayağını Belçikalı Thierry Neuville kazandı. Yarışın son gününde Skoda ile yarışan Freddy Loix ve Andreas Mikkelsen ile oldukça sıkı bir mücadele sergileyen Neuville, son iki etapta önce liderliği ele geçirip daha sonra da yarışı kazanmayı başardı. Mikkelsen'in ikinci olduğu yarışta podyumun son basamağına da Peugeot ile yarışan Bryan Bouffier çıktı. Tecrübeli Freddy Loix etabın ortalarında iniş kısmında sol arka lastiğini toprağa kaptı ve spin atarak aracına hasar verip yarış dışı kaldı. İki çeker otomobillerde Renault Clio Super 1600 ile David Medici zafere ulaşırken, Grup N'de İsviçreli Florian Gonon bir kez daha kazanarak şampiyonluğu garantileyen isim oldu. San Remo Rallisi sonrasında Jan Kopecky 128 puanla lider konumda iken ikinciliği iki Belçikalı pilot Freddy Loix ve Thierry Neuville 103 puan ile paylaşıyorlar.



Peugeot Total takımından yeni zafer

Peugeot Total Team takımında Peugeot 908 ile yarışan Sebastien Bourdais ve Simon Pagnaud, Silverstone 6 Saat Yarışı'nı kazandılar. Takımın bu sezondaki üçüncü başarısı ve Franck Montagny ve Stephane Sarrazin'in (8 numaralı Peugeot) yarışı sekizinci sırada bitirmesi, Peugeot'yu art arda ikinci üreticiler şampiyonluğuna bir adım daha yaklaştırdı. Peugeot Sport Direktörü Olivier Quesnel, sonucu "Bir kere daha her iki aracımızın da finişe varışını gördük ve ana rakibimizden iki puan fazla kazandık. Peugeot'nun Sebring'de ve sonra Spa-Francorchamps'da yarışı kazandığını, 24 Saat Le Mans Yarışı'nda 2'nci, 3'üncü ve 4'üncü olduğunu, Imola'da double yaptığını ve Silverstone'da gücünü herkese kanıtladığını görüyoruz. Road Atlanta ve sonrasında Zhuhai'de de iyi bir sonuç almak istiyoruz." şeklinde konuştu.

Volkcar'lar Aydın'dan geçti

V1 Challenge'ın dördüncü yarışı 18 Eylül Pazar günü Aydın şehir merkezinde koşuldu. Aydın Belediyesi'nin katkılarıyla şehir merkezinde trafiğe kapatılmış caddelerde gerçekleştirilen mücadelede alanı dolduran seyirciler ilk kez bir yarış izledi. Belediye Başkanı Özlem Çerçioğlu tarafından verilen startla yarışmacılar dörderli gruplar halinde yarıştı. Bu yarışların sonuçlarına göre Burak Çukurova, Dağhan Ünlüdoğan, Can Tolon ve Serhat Öztemir finalde yarışmaya hak kazandı. Bu dört hızlı pilot on turluk yarışta kozlarını paylaştı ve günün en hızlı zamanına imza atan Burak Çukurova damalı bayrağın altında geçen ilk pilot oldu. Burak Çukurova'nın ardından ikinciliği KYK pilotu Serhat Öztemir üçüncülüğü ise Ankamall aracında yarışan Dağhan Ünlüdoğan kazandı. V1 Challenge'ın ödüllendirme sistemi gereği, Burak Çukurova 3000 TL, Serhat Öztemir 2000 TL ve Dağhan Ünlüdoğan da 1000 TL'lik para ödülünün sahibi oldu.



e-otodergi okuyucu sayıları

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

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

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

2011	Sayı	Okuyucu sayısı
Ocak	31	En az* 54.519
Şubat	32	En az* 58.846
Mart	33	En az* 62.115
Nisan	34	En az* 64.203
Mayıs	35	En az* 67.042
Haziran	36	En az* 71.019
Temmuz	37	En az* 71.210
Ağustos	38	En az* 71.532
Eylül	39	En az* 72.366

**3 Ekim 2011
tarihine kadar
App Store'daki
e-otodergi
iPad
uygulamamızı
indiren kişi
sayısı**

1352



www.

e-otodergi.com

Ekim 2011 tarihli 40'ıncı sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz.

5'inci sayımızdan bu yana Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz.

Kasım 2011 tarihli 41'inci sayımız 3 Kasım 2011 tarihinde yayına girecektir.

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