

WWW.

EKİM 2012

SAYI:52

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Haber: Paris Otomobil Fuarı

•BMW'NİN YENİ 1.5 LT MOTORU •CLS 350 CDI 4MATIC •208 1.6 HDi AUTO6R •FOCUS 1.0 ECOBOOST •ZAFIRA TOURER

Yine bir fuar, yine bir rekor

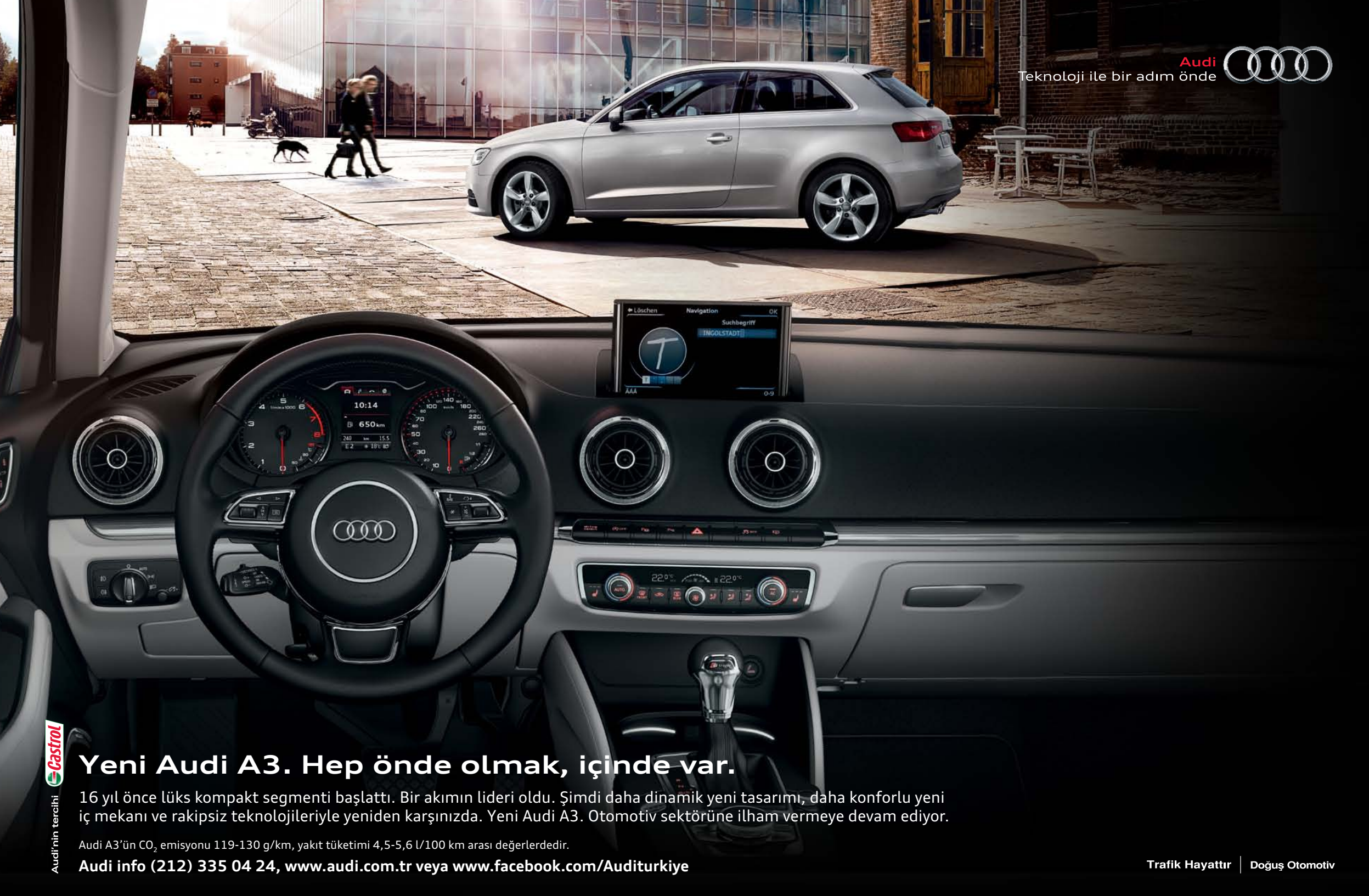
Hemen başlığa bir açıklama getireyim: Fuar Fransızlardan, rekor ise bizden. Paris Otomobil Fuarı kapılarını biz basın mensuplarına 27 Eylül tarihinde açtı ve yerinde izlediğimiz fuarda, o güne kadar “Paris’te tanıtılacak” ifadesiyle yayınladığımız yeni modellerle tanıştık. Sonrasında da onların haber, video ve fotoğraf galerilerini sıcaklığına, kardeş yayın organımız www.otomobil.com.tr otomobil haber portalımızda yayınladık. O kadar görsel malzeme biriktirdik ki, Ekim’in ilk günlerinde bile Paris Fuarı’ndan haber yayınlamaya devam ettik. Rekorumuza gelince; 1 Nisan 2009’daki ilk açılışından sonra, 17 Ekim 2011’de yeni yazılım, tasarım ve içeriğe, dolayısıyla da ikinci jenerasyonuna kavuşturduğumuz www.otomobil.com.tr haber portalımız, Mart 2012’deki Cenevre Otomobil Fuarı’nda kendi ziyaretçi rekorunu kırmıştı. Paris Otomobil Fuarı’nda ise o rekor da geride kaldı. Hiçbir ortağı bulunmayan, hiçbir büyük gruba dâhil olmayan, tam bağımsız ve tarafsız olarak yayın yapan sitemiz, artık aylık 100.000’e varan tekil ziyaretçiye ve 500.000’in üzerinde sayfa görüntülemesine sahip. Ayrıca bu sitenin, sadece otomobil haberi yayınlayan bir haber portalı olduğunu, otomobil ilanı yayınlamadığımızı da, yani bu ziyaretçi trafiğinin yüzde 100’ünün otomobil haberleri için oluştuğunu vurgulamak isterim. Bu rakamların her biri, bizim için yeni çita belirleme konusunda yeni motivasyon kaynaklarıdır. Kasım ayı başında ülkemizde gerçekleştirilecek olan İstanbul Auto Show 2012 süresince bu rekoru da kıracağımızdan kuşku yok. Bu vesileyle, bize rekorlar kırdıran siz değerli okuyucularımıza bir kez daha teşekkür etmek istiyorum.

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

Sıcak sıcak

Son günlerde hem ülkenin hem de otomobil dünyasının gündemi oldukça sıcak. Bir yandan komşu devletlerle olan ilişkilerde sorunların yaşanması, diğer taraftan çeşitli ürünlerde yaşanan fiyat artışları ülkenin gündemini meşgul eder vaziyette. Daha önce lüks olarak kabul edilen 1.6 lt üzerinde motor silindir hacmine sahip otomobiller için gerçekleştirilen ÖTV oranının arttırılması uygulaması, geçtiğimiz günlerde 1.6 lt’nin altında silindir hacmine sahip motorlu araçlar için de gerçekleştirildi. Yani yüksek ÖTV’den artık kimsenin kaçıışı kalmadı. Asıl kaçış, bu fiyat farkları otomobillerin etiketlerine yaklaşık 1 ay kadar sonra yansıyınca başlayabilir. Çünkü bu fiyat farkı, birçok otomotiv firması tarafından kampanya olarak bir süre boyunca karşılanıyor ve arada oluşacak birkaç bin TL’lik fiyat farkı 1.6 lt’nin müşteri kitlesi için anlamlı bir fark. Cari açığı ve ithalatı azaltmak için verginin arttırılması, satışların düşüp, toplam vergi gelirinin azalmasına da neden olabilir. Bunun dışında içkide yükselen ÖTV, diğer bir keyif verici madde akaryakıtta da arttı. Akaryakıt fiyatlarındaki artış da otomobil kullanmanın tadını iyice kaçırdı. Jeti olanlar içinse bir sorun yok, çünkü resmi gazetede yayınlanan karara göre jet yakıtının vergisi sıfır. 2002 yılında hayatımıza giren ÖTV, zaman geçtikçe hayatımızın daha da içinde olacağını bir defa daha göstermiş oldu. Cari açık, ürettiğinden fazla harcayanlar için doğal bir sonuçtur. Gelelim otomobil dünyasındaki yeniliklere. Bir süre sonra 3 silindirli düşük cc’li motora sahip otomobilleri daha fazla hayatımızda göreceğiz. Bunun dışında dokunmatik ekranlar da artık küçük sınıftaki otomobillerde de daha da çok kişi tarafından kullanılabilir olacaklar.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com



Castrol

Audi'nin tercihi

Yeni Audi A3. Hep önde olmak, içinde var.

16 yıl önce lüks kompakt segmenti başlattı. Bir akımın lideri oldu. Şimdi daha dinamik yeni tasarımı, daha konforlu yeni iç mekanı ve rakipsiz teknolojileriyle yeniden karşınızda. Yeni Audi A3. Otomotiv sektörüne ilham vermeye devam ediyor.

Audi A3'ün CO₂ emisyonu 119-130 g/km, yakıt tüketimi 4,5-5,6 l/100 km arası değerlerdedir.

Audi info (212) 335 04 24, www.audi.com.tr veya www.facebook.com/Auditurkiye

HABERLER

- 31** Ağustos 2012 otomobil satışları
35 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 36** Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 37** BMW 1.5 lt TwinPower
 benzinli motor

VİDEOLU TESTLER

- 42** Ölçümler nasıl yapılıyor?
44 Mercedes-Benz
 CLS 350 CDI 4Matic

- 51** Peugeot 208 1.6 HDi Auto6R
57 Ford Focus 1.0 EcoBoost 125 HP

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 64** Opel Zafira Tourer 2.0 CDTi
 Active Select
70 Isuzu D-Max 2.5 4x4 Çift Kabin
 Otomatik
76 Skoda Fabia Combi Scout 1.6 TDI
81 Chevrolet Aveo Sedan 1.3 Dizel
85 Goodyear Sürüş Etkinliği

YASAL UYARI

- 87** e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 88** Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
89 World Supersport Portekiz
92 F1 İtalya GP'si
95 F1 Singapur GP'si
98 IRC Yalta Rallisi
101 IRC Sliven Rallisi
102 WRC İngiltere Rallisi
105 San Marino Moto GP'si
107 Aragon Moto GP'si
109 Haberler



9 **PARİS OTOMOBİL
FUARI**

**Okumak istediğiniz konunun sayfa
numarasına tıklayabilirsiniz!**

e-otodergi

EKİM 2012 - SAYI 52

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 Bulunanlar

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.

BMW 5 Serisi GT'ye 2.0 lt dizel motor

BMW 5 Serisi GT modeli, 520d modelinde de yer alan 2.0 litrelik 4 silindirli turbo dizel motora kavuştu. Bilindiği gibi Gran Turismo modeli bugüne kadar 3.0 litrelik 6 silindirli 245 HP'lik turbo dizel motorla satılıyordu. 3.0 litrelik motora göre Türkiye'de vergi dilimi bakımından avantajlı olan 2.0 litrelik motor 184 HP güç üretiyor. 5 Serisi GT'yi 8.9 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştıran motorun ortalama yakıt tüketimi ise 5.3 lt/100 km. BMW Gran Turismo adıyla BMW Türkiye satış lis-

tesine giren otomobilin fiyatı 90.000 Euro. Öte yandan BMW 530d xDrive GT'nin de satışı sürüyor. O modelin fiyatı ise 135.619 Euro.



Makyajlı BMW 7 Serisi Türkiye'de

BMW'nin lüks segmentteki temsilcisi BMW 7 Serisi, makyajlı versiyonunda ön far ve arka farlar ile tamponlarda yapılan küçük değişikliklerle daha güncel ve sert bir görüntüye kavuşurken, iç mekânda bulunan teknolojik yenilikleriyle dikkat çe-

kıyor. 8 ileri otomatik şanzımanın standart olarak sunulduğu otomobilde kısmen yeniden tasarlanmış BMW TwinPower Turbo motorlar yakıt tüketimini azaltıyor. Makyajlı BMW 730d xDrive'in Türkiye fiyatı 226.535 Euro olarak açıklandı. Makyajlı BMW 730Ld'nin fiyatı da aynı.



TUTKUNUN BİR RENGİ VARDI,
ŞİMDİ BİR DE ŞEKLİ
VAR.



www.renault.com.tr /renaultturkiye /renaultturkey YouTube /renaultturkey /+RenaultTurkiye



HER ŞEY UNUTULUR, İLKLER KALIR
YENİ RENAULT CLIO

DRIVE THE CHANGE

- Yeni benzinli motor: Turbo 90 bg Stop & Start, 4,5 lt/100 km*
- Euro NCAP'ten 5 yıldız!**
- Renault R-NAV navigasyonlu dokunmatik multimedia sistemi



* Optimize versiyon. Onaylı tüketim (karma parkurda). ** Turbo 90 bg Stop & Start «Touch» versiyonu ile. Renault'nun tercihi elf



Yeni **MOKKA**

ZOR BEĞENENLER ÇOK BEĞENECEK.

Göster kendini.

➤ Ayrıntılı bilgi için.



Wir leben Autos.

Hyundai i30 Cross Wagon bayilerde

Yeni Hyundai i30 Cross Wagon Türkiye'de satışa sunuldu. Yeni Hyundai i30'un station wagon gövdeli versiyonu olan i30 Cross Wagon 4485 mm'lik uzunluğuyla i30 hatchback modeline göre 185 mm daha uzun ve 1500 mm ile 30 mm daha yüksek. Bu artan boyutlar sayesinde hatchback'e göre 150 litre daha geniş bir bagaj hacmi sunuyor. i30 CW'nin 528 lit-

relik bagaj hacmi, arka koltuklar tamamen yatırıldığında 1642 litre gibi oldukça büyük bir yükleme alanı sunuyor. Sadece dizel motor ve iki farklı şanzımanla satışa sunulan yeni i30 CW, Style ve Elite donanım seçeneklerine sahip. i30 CW 1.6 CRDi Style 52.200 TL, Style Otomatik 55.100 TL ve Elite Otomatik ise 61.100 TL fiyatla bayilerde yer aldı.



Yeni Clio 10 Ekim'de satışta

Yeni Clio 4 Hatchback 2013 Türkiye'de 10 Ekim 2012 tarihinde 29.490 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor. Yeni Clio Joy, Touch ve Icon olmak üzere üç farklı donanım seviyesi ve iki benzinli, iki dizel motor seçeneğiyle tüketicinin beğenisine sunulacak. Yeni Clio Sport Tourer ise 2013 yılının ilk çeyreğinde pazara sunuluyor olacak. Renault'nun Fransa Flins ve Türkiye Bursa fabrikalarında üretilen yeni Renault Clio HB 2013'te yeni 898 cc 3 silindirli turbo benzinli motor Energy TCe 90 olarak

adlandırılıyor ve 5250 d/d'de 90 HP güç, 2500 d/d'de 135 Nm tork üretiyor. Stop&Start donanımlı Energy TCe 90, 4.5 lt/100 km'lik yakıt tüketimi ve 105 g/km karbondioksit salımıyla dikkat çekiyor. Dizel motor seçeneklerinin 1.5 dCi 75 HP ve Stop&Start sistemli 1.5 dCi 90 HP'nin oluşturduğu yeni Clio IV'te dördüncü motor seçeneğini ise 1.2 lt 16V 75 HP benzinli motor oluşturuyor.



Yaratıcı ruhun eşsiz ürünü yeni FORD B-MAX

Eşsiz gövde tasarımı ve sunduğu yüksek teknolojik özellikleri ile dikkat çeken B-MAX yüksek güvenlik standartlarına sahip olduğunu EuroNCAP çarpışma testlerinden 5 yıldız elde ederek kanıtladı.



Opel Mokka Türkiye'de

Opel'in B segmentinde yer alan küçük SUV modeli Mokka 52.250 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı. Bu yılın Mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı 2012'de tanıtılan Opel Mokka, Türkiye'ye 1.4 lt turbo benzinli 140 HP ve 1.6 lt 115 atmosferik benzinli motorlarla ithal ediliyor. 1.6 litre motora sahip olan Mokka önden çekişli iken, 1.4 140 HP'lik Mokka modelleri AWD (4x4 – dört tekerlekten çekişli) sistemine sahip. Şimdi sizlere Enjoy ve Cosmo olmak üzere iki farklı donanım seçeneği sunan Opel Mokka'nın Türkiye fiyat listesinde 1.6 115 HP Enjoy 52.250 TL, 1.4 140 HP AWD Enjoy 59.000 TL, 1.6 115 HP Cosmo 58.250 TL, 1.4 140 HP AWD Cosmo ise 65.000 TL'lik etikete sahip.



Amarok'a otomatik şanzıman

Volkswagen Amarok, 8 ileri otomatik şanzımanlı seçeneğe kavuştu. 2.0 lt turbo dizel motorlu araç, 180 HP güce, 1750 d/d'de 420 Nm torka ve dört tekerlekten çekiş sistemine (4Motion) sahip. Araç Türkiye'ye Highline donanımıyla ithal ediliyor ve fiyatı 76.680 TL. VW Amarok Dizel Otomatik'in ortalama yakıt tüketimi 8.2 lt/100 km. 4Motion adlı sürekli 4 tekerlekten çekiş sistemi, ön ve arka aksdaki çekiş gücüne göre tork dağılımını 60:40 – 20:80 aralığında otomatik olarak ayarlıyor. Normal şartlarda ise güç 40:60 şeklinde dağılıyor. Amarok Otomatik'in Highline donanım seviyesinde; krom çatalı gövde rengi dolgulu geri dönüşümlü tamponlar, krom kaplamalı basamaklı arka tampon, elektrik kumandalı ısıtmalı yan aynalar, yükseklik ayarlı halojen farlar, alaşımlı jantlar, gövde rengi kapı kolları, kısmi krom kaplamalı yan aynalar, krom çerçeveli ön sis farları, krom kaplı ön panjur ve karartılmış arka camlar, arka park mesafe sensörü standart olarak sunuluyor.



Yeni Mercedes-Benz A Sınıfı geldi

Daha önceden MPV tarzı bir karosere sahip olan, şimdiye kompakt hatchback sınıfında yer alan Mercedes-Benz A Sınıfı'nın yeni nesli Türkiye'de. Otomobilde ilk etapta 1.6 lt 122 HP benzinli (A 180), 1.6 lt 156 HP benzinli (A 200), 2.0 lt 211 HP benzinli (A 250 Sport), 1.5 lt 109 HP dizel (A 180 CDI) olmak üzere dört motor seçeneği mevcut. A 180 başlangıç fiyatı 66.811 TL olarak açıklanırken, A 200 81.576 TL'lik, A 250 134.400 TL'lik, A 180 CDI ise 68.884 TL'lik baz fiyata sahip.

PARİS OTOMOBİL FUARI 2012

Frankfurt Otomobil Fuarı'yla dönüşümlü olarak iki yılda bir düzenlenen Paris Otomobil Fuarı bu yıl kapılarını 29 Eylül'de açtı. 14 Ekim'e kadar açık kalacak olan fuar toplam 96.000 metrekare kapalı alanda gerçekleştiriliyor. Bu yıl 21 ülkeden 270 markanın katıldığı Paris Motor Show, 103 ülkeden 13.000 gazeteciyi ağırlayacak. 80'in üzerinde dünya tanıtımının gerçekleştirildiği fuar, 2010 yılında 1.263.467 kişi tarafından ziyaret edilmişti. 2011'de düzenlenen Frankfurt Otomobil Fuarı'na 928.100 kişi, Tokyo Otomobil Fuarı'na ise 842.600 kişi giriş yapmıştı. Şimdi sizlere, yerinde izlemiş olduğumuz fuarda öne çıkan modelleri sunuyoruz.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur – Tarık Akagün / Paris - Fransa



AUDI

dial de l'automobile Paris 2012



**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**

Audi A3 Sportback , 3 kapılı kardeşinden 73 mm daha uzun, bagajı da 380 litrelik değerle 15 litre daha büyük. Audi'nin fuar sürprizi olan Crosslane Concept ise, Q model ailesinin geleceğinden ipuçları taşıması bakımından önemli bir model.



BENTLEY



625 HP güç ve 800 Nm tork değeriyle bugüne kadar üretilmiş en güçlü Bentley yol otomobili olan Continental GT Speed fuarda ilgi gördü. GT3 Concept ise Bentley'nin 2013 sonunda motorsporlarına döneceğini müjdeledi.



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

BMW

**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**

**VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ**

**BMW Concept
Active Tourer
(üstte), Alman
üreticinin
gelecekteki
kompakt
MPV modeli
hakkında
ipuçları veriyor.
Elektrikli model
ailesinin en
küçüğü olan i3
de fuardaydı.**



CHEVROLET



**Paris'te dünya
tanıtımı yapılan
Chevrolet'nin
yeni küçük
SUV modeli
Trax, markanın
Manchester
United futbol
takımının
sponsoru olması
dolayısıyla
bu şekilde
giydirilmişti.**

Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

CITROEN



Fuarın ev sahiplerinden olan Fransız Citroen, yeni kompakt sedan modeli C-Elysees'nin yanı sıra DS3 Cabrio modelini ve DS ailesinin geleceğine ışık tutan DS Numero 9 adlı konsept aracı tanıttı. Fiyatı açıklanmayan C-Elysess, Kasım'da satışa sunulacak.



**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr



DACIA

**VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ**



Dacia modelleri, iç mekanda daha işlevsel bir direksiyon simidine ve dokunmatik multimedya ekranına kavuştu.

**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**



Dacia, Paris Fuarı'nda adeta gövde gösterisi yaptı. Markaya yeni eklenen Lodgy ve Dokker modellerinin yanı sıra yeni jenerasyon Logan (üstte), Sandero (sağda) ve Sandero Stepway (solda) basın mensuplarından büyük ilgi gördü.



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

FORD



Şu an Türkiye’de en çok satan B segmenti modeli olan Ford Fiesta, Paris’te Aston Martin modellerini andıran bir yüze kavuştu.

VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ

Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr



**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**



Birçok yeni modeliyle en fazla ziyaret edilen standlardan biri olan Ford standında, yeni Mondeo'nun sedan ve SW karoserlerinin yanı sıra makyajlı Fiesta ST, yenilenen Kuga, yeni küçük SUV EcoSport ve Türkiye'de üretilen yeni Tourneo Connect'in de tanıtımı gerçekleştirildi.



**VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ**

Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

HONDA



Japon üretici Honda, fuarda yeni 1.6 litrelik dizel motorunu makyajlı Civic HB karoserinde tanıttı. Bu motor İstanbul Auto Show'da da yer alacak. Standın diğer önemli araçları ise makyajlı CR-Z ve yeni CR-V idi.



FIAT



Fiat Panda, Paris'te 4x4 versiyonuna kavuştu. Araçta 0.9 lt TwinAir 85 HP ve 1.3 Multijet 75 HP motorlar yer alıyor.

JAGUAR



Fuarın en güzel araçlarından biri Jaguar F-Type'tı. Aracın son hızı 300 km/s.

Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

HYUNDAI



Hyundai, yeni i30'un 3 kapılı karoserinin dünya tanıtımını Paris'te yaptı. i20'den geliştirilen WRC modeli ise motorsporlarına dönüşü müjdeledi.

**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**



KIA

CARENS

world Premiere



Kia markasının fuardaki en önemli modelleri arasında yeni Carens (en üstte) ve yeni pro_ceed (üstte) yer aldı.

Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

LAMBORGHINI



Her fuarda olduğu gibi büyük bir ilgi gören Lamborghini standında makyajlı Gallardo 560-4 tanıtıldı. Japon Lexus ise aşağıda fotoğrafı görülen LF-CC Concept ile sahnedeydi.

LEXUS



LAND ROVER



Lüks arazi aracı Range Rover (üstte), Paris Otomobil Fuarı'nda dördüncü jenerasyonuna kavuştu. Yeni Range Rover eskisinden 420 kg daha hafif. Maserati ise Gran Cabrio (altta) modeliyle ilgi odağı oldu.

MASERATI



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr



McLAREN

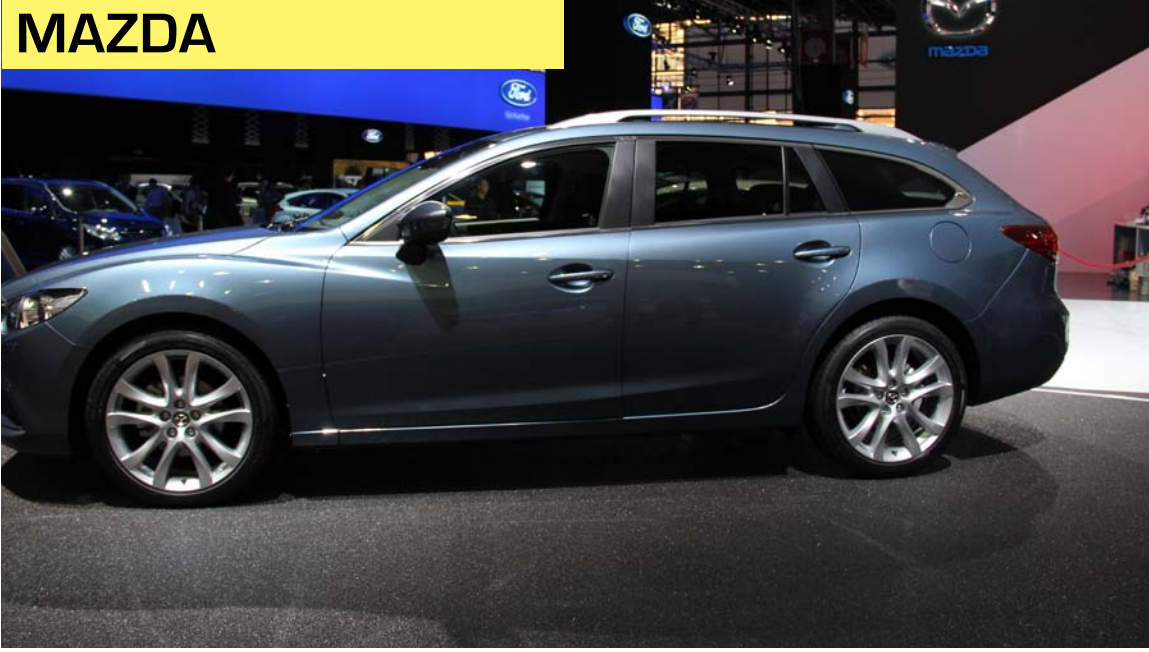


**VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ**

McLaren P1, 2013 yılı içinde yollara çıkması beklenen, ortadan motorlu bir süper spor otomobil. Teknik özellikleri henüz açıklanmayan bu otomobil dünyadaki en iyi sürücü otomobili olma iddiasında.

Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

MAZDA



KODO tasarım anlayışı ile şekillendirilen Mazda6 Wagon, Skyactive teknolojilerine sahip. Paceman, MINI'nin Sport Activity Coupe'si.

MINI



**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**

MERCEDES-BENZ



SLS AMG Electric Drive, 552 kW güç, 1000 Nm tork üreten elektrik motoruyla 0-100 km/s hızlanmasını 3.9 saniyede tamamlıyor.



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

MITSUBISHI



Outlander Plug in Hybrid,
2.0 litrelik benzinli motor ve
iki adet 60 kW'lik elektrik
motoruna sahip.

NISSAN



TeRRA Concept, hidrojen yakıt
hücreli deneysel bir çalışma.

**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**

**VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ**

OPEL



**VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ**



**Opel'in küçük lifestyle otomobili ADAM geniş bir kişiselleştirme
yelpazesine sahip. 2013'ün ilk çeyreğinde satışa sunulacak otomobilde
ilk etapta 1.2 lt 70 HP ve 1.4 lt 100 HP benzinli motorlar olacak.**



PEUGEOT



208 GTI, 1.6 lt'lik 200 HP motora sahip. Onyx konsepti (üstte) Peugeot'nun süperspor otomobil denemesi. 301, gelişmekte olan ülkeleri hedefleyen bir kompakt sedan. 2008 Concept ise Avrupa, Çin ve Latin Amerika öncelikli bir şehir SUV'u olarak düşünülmüş. Makyajlanan RCZ, aslan ağzı yerine daha uysal bir buruna sahip.



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

PORSCHÉ

**VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ**



**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**

Porsche'nin hibrid konsepti Panamera Sport Turismo, markanın geleceği hakkında ipuçları veriyor. Carrera 4S'ler de ilk kez Paris'te sergilendi.



SEAT



**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**

Skoda Rapid ile kardeş olan Toledo, öncelikli olarak gelişmekte olan ülkeleri hedefliyor. Leon, yeni Golf bazlı

**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**



**VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ**

Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

RENAULT



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr



Türkiye'de üretilen Renault Clio Hatchback ve Clio Grand Tour, Renault'nun en önemli yenilikleri olarak öne çıktı. 1.6 lt 200 HP'lik R.S. versiyonu 5 kapısı ve EDC şanzımanıyla hızlı hatchback tutkunlarını şaşırttı.



Yeni nesil Clio HB'nin satışı 10 Ekim 2012'de başlarken, station karoser isteyenlerin 2013'ün ilk çeyreğine kadar beklemeleri gerekecek.

SKODA



Türkiye’de 2013’ün başında satışa sunulacak olan Skoda Rapid’de 1.2 lt (75 HP), 1.2 lt TSI (105 HP) ve 1.4 lt TSI (122 HP) benzinli motorların yanı sıra 1.6 TDI (90 HP) ve 1.6 lt TDI (105 HP) dizel motorlar olacak.

SUZUKI



SMART

**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**



İki kişilik smart forsters concept’in en ilginç özelliği burun kısmında bir projeksiyon cihazının olması. Suzuki S-Cross konsepti, Japon markanın yeni tasarım dilinin öncüsü.



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

VOLKSWAGEN



**VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ**

**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**



VW'nin Paris sürprizi Golf GTI konsepti oldu. 2013'ün ilk yarısında yollarda olacak Golf GTI'da 220 ve 230 HP'lik 2.0 LT motor seçenekleri olacak.

Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

TOYOTA



**FOTOĞRAF
GALERİSİ İÇİN
TIKLAYINIZ**

Makyajlı
Verso
Türkiye'de
üretilecek.
Auris
ise yeni
nesliyle
daha
iddialı.



VOLVO



V40 Cross Country, bir hatchback crossover. Oturma pozisyonu standart V40'tan 40 mm daha yüksekte. Fuarda V40 R-Design da sergilendi.



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr



MANKEN KIZLAR



**FOTOĞRAF
GALERİSİ 1 İÇİN
TIKLAYINIZ**



**FOTOĞRAF
GALERİSİ 2 İÇİN
TIKLAYINIZ**



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr



VIDEOSU İÇİN
TIKLAYINIZ



Fuarın tüm ayrıntıları için: www.otomobil.com.tr

Satışlarda yatay seyir var

Ağustos 2012'deki satışlar Temmuz ayına göre düşerken, Ağustos 2011'e göre artış gösterdi. Temmuz ayında 9589 adedi yerli, 31.647 adedi ise ithal olmak üzere toplam 41.236 adet otomobil satıldı.

Yazı: İsa Demir

Ağustos ayında 9589 adet yerli otomobil satıldı. Satışları düşmeye devam eden Renault, Ağustos ayında 3829 adet satışla yerli piyasanın yine önde gelen firması oldu. Ağustos ayında 2409 adet satan Fiat ikinci olurken, onun ardından 1199 adet satışla Toyota geldi. 1084 adetlik satışla Hyundai dördüncü olurken, 1068 adet satışla Honda beşinci geldi.

Ağustos ayında ithal pazarda 31.647 adet otomobil satıldı. 5424 adet satan Volkswagen ithal pazarın lideri oldu. Hatta Volkswagen Ağustos ayında, yerli markalar da dahil olmak üzere en fazla satan marka oldu. Bu başarıda tasarımları klasik hatlar taşıyan modellerin yanı sıra bu otomobillerde kullanılan TSI ve TDI motorların da payı büyük. Burada diğer firmaların da dikkat etmesi gereken bir konu var. Bazı markalar çok satan bir model yakaladıkları zaman sadece o modelin üzerine yoğunlaşıyorlar ancak hata yapıyorlar. Fakat Volkswa-

gen B, C, D ve SUV segmentlerinin hepsinde de iddialı. Ford, 3827 adetle ikinciliğe yükselirken, 3196 adet satışla Opel üçüncülüğe düştü.

Ağustos ayında en fazla satan model Fiat Linea oldu. 2375 adet satan Fiat Linea'nın arkasından 1944 adet satışla Ford Fiesta ve 1550 adetle Volkswagen Jetta geldi.

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır)

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2011	2012
Ocak	29.868	21.077
Şubat.....	39.004	29.189
Mart	54.023	47.270
Nisan.....	53.835	45.645
Mayıs.....	56.302	50.460
Haziran.....	56.714	50.849
Temmuz	43.518	44.531
Ağustos.....	38.875	41.236
Toplam.....	372.139	330.257

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ağustos 2012	Ocak-Ağustos 2012
1 Volkswagen.....	5424	40.945
2 Ford	3827	29.250
3 Opel.....	3196	27.242
4 Hyundai.....	2205	13.659
5 Dacia	2001	15.730
6 Toyota	1463	10.405
7 Nissan.....	1437	10.868
8 BMW	1394	9.247
9 Audi	1330	8.413
10 ... Chevrolet	1268	12.916
11 ... Citroen	1148	8.371
12 ... Mercedes-Benz	1025	6.475
13 ... Peugeot	982	7.579
14 ... Skoda	971	5.879
15 ... Kia.....	861	6.814
16 ... Fiat.....	614	4.717
17 ... Seat.....	501	2.932
18 ... Volvo.....	426	3.237
19 ... Renault.....	406	3.946
20 ... Honda	166	1.887
21 ... Suzuki.....	151	998
22 ... MINI.....	113	1.100
23 ... Land Rover	113	1.018
24 ... Mitsubishi.....	113	880
25 ... Geely	105	680
26 ... Alfa Romeo.....	82	619
27 ... Tata	61	376
28 ... Jeep	47	377
29 ... Chery	43	557
30 ... SsangYong	41	528

Sıra Marka	Ağustos 2012	Ocak-Ağustos 2012
31 ... Subaru.....	34	308
32 ... Lancia	26	147
33 ... Mazda.....	25	548
34 ... Proton	20	699
35 ... Porsche.....	18	279
36 ... Jaguar	3	39
37 ... Bentley.....	3	11
38 ... Maserati	2	10
39 ... Infiniti.....	2	10
40 ... smart	0	72
41 ... Ferrari	0	10
42 ... Aston Martin	0	4
43 ... Lamborghini	0	2
Toplam.....	31.647	239.784

Not: Sıralamalar Ağustos ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ağustos 2012	Ocak-Ağustos 2012
1 Renault.....	3829	41.132
2 Fiat	2409	22.678
3 Toyota	1199	7.148
4 Hyundai.....	1084	11.348
5 Honda	1068	8.167
Toplam.....	9589	90.473



Aynı banttandır çıkan ancak üzerlerinde farklı logolar taşıyan ikizler Ağustos ayının lideri oldu. Aynı adet satış gerçekleştiren Peugeot 107 ve Citroen C1'den bahsediyoruz. Fiat 500 ve Kia Picanto ise 11'er adet satış gerçekleştirdi. Chevrolet Spark 9 adetle beşinci geldi. Bu segmentte liderlik koltuğunda oturan modelin ismi çok sık değişiyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2012	Ocak-Ağustos 2012
1	Peugeot 107	21	120
2	Citroen C1	21	106
3	Fiat 500	11	111
4	Kia Picanto	11	70
5	Chevrolet Spark	9	115

Hatchback egemenliği

B segmentinde artık hatchback egemenliğinden söz edersek yanılmayız. Zira ilk altı modelin hepsi HB karosere sahip. 1944 adet satan Ford Fiesta lider olurken, 1100 adetle Opel Corsa ikinci, 1079 adetle Hyundai i20 üçüncü oldu. Artık sadece bireysel müşteriler değil, filo müşterileri de bu segmentteki araçları tercih eder oldular.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2012	Ocak-Ağustos 2012
1	Ford Fiesta	1944	13.790
2	Opel Corsa	1100	10.118
3	Hyundai i20	1079	8072
4	Renault Clio HB	993	4548
5	Volkswagen Polo	839	9899
6	Dacia Sandero	714	5080
7	Renault Symbol	704	13.420
8	Chevrolet Aveo Sedan	580	4764
9	Fiat Grande Punto	573	3940
10	Renault Clio SW	565	3720



Fiat Linea yine önde

Satışlar fazla olduğu zaman sıralama da fazla değişmiyor. Daha önceki aylarda olduğu gibi Fiat Linea yine liderlik koltuğunu kimseye bırakmadı. Ancak sürpriz bir atak gerçekleştiren Volkswagen Jetta ikinciliğe kadar yükseldi. Opel Astra HB üçüncü olurken, satışları belirli bir istikrar yakalayan Toyota Auris dördüncülüğe yerleşti. Renault Fluence ve Toyota Corolla ise ilk beşte yer alamadı.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2012	Ocak-Ağustos 2012
1	Fiat Linea	2375	20.956
2	Volkswagen Jetta	1550	9572
3	Opel Astra HB	1358	12.308
4	Toyota Auris	1182	6897
5	Ford Focus Sedan	1133	10.006
6	Hyundai Accent Blue	1107	5157
7	Renault Fluence	1071	15.330
8	Honda Civic	1068	8167
9	Volkswagen Golf	1010	7478
10	Toyota Corolla	873	6452



VW Passat arayı açtı

Volkswagen Passat geçmiş yıllarda olduğu gibi tartışmasız liderlik koltuğuna yerleşti ve onu pek de bırakacağı benzemiyor. 1.6 TwinPower turbo motorla performansın yanı sıra düşük yakıt tüketim vaat eden yeni BMW 3 Serisi'nin satışları dikkat çekici bir şekilde arttı. Onun ardından Mercedes-Benz C Sınıfı ve Audi A4 geldi.

Lider değişmedi

Ağustos'ta da Temmuz ayındaki liderin ismi değişmedi: Mercedes-Benz E Sınıfı. 265 adet satış gerçekleştiren Mercedes-Benz E Sınıfı'nın ardından BMW 5 Serisi geldi. Satışlarında biraz düşüş olan Audi A6 ise 204 adetlik satışla üçünlüğe geriledi. Bu segmentte motor hacmi 1.6 litrenin altında olup da performansı iyi olan bir model geldiğinde, o modelin tartışmasız lider olacağını öngörebiliriz.



Audi A8'den sürpriz atak

Türkiye'de bu duruma pek alışık olmasak da Audi A8 sürpriz bir şekilde sadece 1 adet farkla liderlik koltuğuna yerleşti. A8'in tasarımı A6'yı andırdığı için insanlar aradaki farkı pek algılayamıyorlar ve bu bazen dezavantaj olabiliyor. Ancak ilk sekiz aylık satışlarda da Audi A8'in en fazla satan model olması artık Türkiye'de de karşılık bulmaya başladığının bir göstergesi olsa gerek.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2012	Ocak-Ağustos 2012
1	Volkswagen Passat	1109	8211
2	BMW 3 Serisi	651	3771
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	555	3513
4	Audi A4	346	2052
5	Opel Insignia	267	1880
6	Volkswagen CC	234	1648
7	Volvo S60	233	1515
8	Peugeot 508	224	1754
9	Skoda Superb	186	1180
10	Toyota Avensis	137	1406

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2012	Ocak-Ağustos 2012
1	Mercedes-Benz E Sınıfı	265	1.694
2	BMW 5 Serisi	244	2.188
3	Audi A6	204	1.227
4	Volvo S80	40	203
5	Jaguar XF	3	36

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2012	Ocak-Ağustos 2012
1	Audi A8	8	77
2	Porsche Panamera	7	64
3	Mercedes-Benz S Sınıfı	7	69
4	BMW 7 Serisi	2	47
5	Jaguar XJ	0	3

Nissan Qashqai'den devam

Temmuz ayında öne geçen Nissan Qashqai, Ağustos ayında da liderliğini devam ettirdi. Benzinli motorlu versiyonunda otomatik vites seçeneğinin olması satışların biraz toparlanmasını sağladı. Ancak esas ivmelenme, 1.5 EDC satışa sunulursa gerçekleşir. Dacia Duster ikinci olurken, Volkswagen Tiguan başarılı bir şekilde üçüncü geldi.



Liderliğini korudu

Lüks SUV segmentinde Temmuz ayının lideri olan Range Rover Sport 34 adetlik satışla Ağustos ayında da bu unvanını korudu. Ancak BMW X5'in ciddi bir atakla 32 adet satıp ikinciliğe kadar yükselmesi daha dikkat çekici bir durum olsa gerek. Jeep Grand Cherokee ve Mercedes-Benz M Sınıfı aynı adet satarak bu iki modelin arkasından geldi. Ağustos ayında Porsche Cayenne'in satışlarında düşüş oldu

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak-Ağustos 2012
1	Nissan Qashqai	807	5680
2	Dacia Duster	583	5284
3	Volkswagen Tiguan	522	2888
4	Hyundai ix35	403	3380
5	Kia Sportage	360	3085
6	Nissan Juke	294	2884
7	Chevrolet Captiva	209	2476
8	Skoda Yeti	198	1430
9	Nissan Qashqai+2	82	434
10	Peugeot 3008	74	671

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2012	Ocak-Ağustos 2012
1	Range Rover Sport	34	241
2	BMW X5	32	84
3	Jeep Grand Cherokee	20	177
4	Mercedes-Benz M Sınıfı	20	154
5	Porsche Cayenne	11	186

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)
- 3D video yayınlayan ilk Türk otomobil dergisi (3 Ağustos 2012)

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Web + iPad olmak üzere 100.000'e yakın 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 (Birçok 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 otomo-

bil dergisi (Linkli ilanlar, flash uygulamaları, videolar vb.)

● Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda/iPad'inizde, 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 kolay ulaşılan otomobil dergisi (e-otodergi'ye dünyanın neresinde olursanız olun, bir web adresi yazarak ya da iPad uygulamamızı indirerek ulaşabilirsiniz. Dergiyi bulamama sorunu da yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

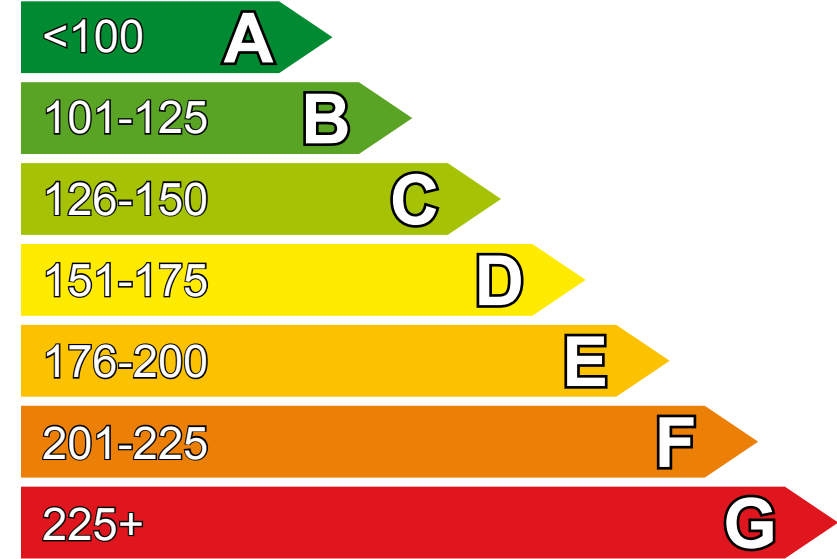
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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 bilgilendirildiği “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.



DEĞİŞİMİN ÖNCÜSÜ

BMW'nin yeni motor ailesinin ilk örneği olan 1.5 litrelik, 3 silindirli, turbo beslemeli motoru Almanya'da kullandık.

Yazı: Tarık Akagün - Münih/Almanya

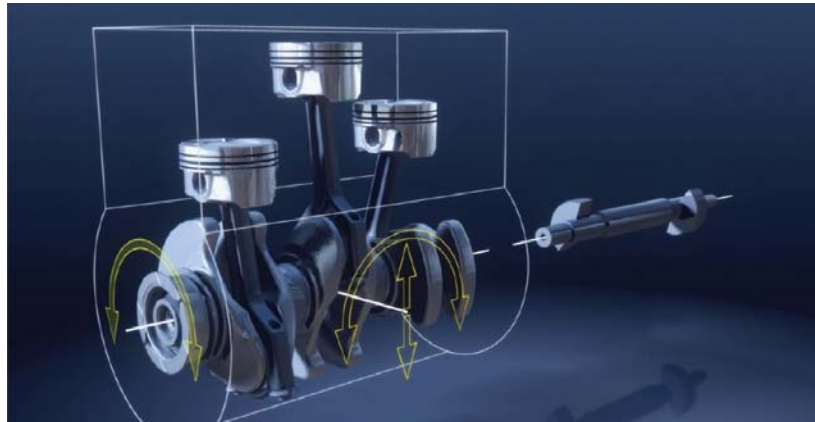
Fotoğraflar: BMW Medya

BMW Group'un 2013 yılı içinde yollara çıkartmayı planladığı yeni motor ailesinin ilk örneği olan 1.5 litrelik, 3 silindirli, direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motoru Almanya'da, Münih yakınlarındaki eski bir askeri havaalanında kısa bir süre de olsa test etme imkanı bulduk. Dünya üzerinde kısıtlı sayıda basın mensubunun katıldığı bu sürüş etkinliğinde BMW'nin henüz prototip aşamasında olan yeni motoru, 5 kapılı karosere sahip güncel BMW 1 Serisi'ne monte edilmişti.

Yeni motor ailesinde ortak parça kullanımı

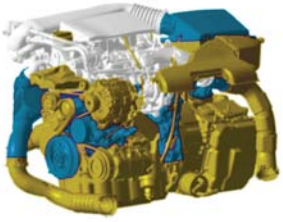
Öncelikle BMW'nin bu yeni motor ailesinden kısaca bahsedelim. İlk örneği 2012 Paris Otomobil Fuarı'nda sergilenen, önden çekişli MPV Concept Active Tourer'da 1.5 litrelik versiyonuyla kamuoyuna gösterilen bu motor ailesi dizel ve benzinli olmak üzere iki kola sahip. Hem dizel motorlar, hem de benzinli motorlarda 3 silindirli, 4 silindirli ve 6 silindirli üyeler bulunacak.

Bu motor ailesinin en ilginç özelliği ise dizel ve benzinli motor grupla-

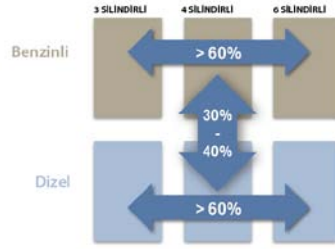


1.5 LİTRELİK, 3 SİLİNDİRLİ YENİ MOTORUN PROTOTİP HALİNİ GÜNCEL 1 SERİSİ KAROSERİNDE DENEDİK. 3 SİLİNDİRLİ MOTORLARIN SARSINTI SORUNU BİR DENGELİLE ÇÖZÜME KAVUŞTURULMUŞ.

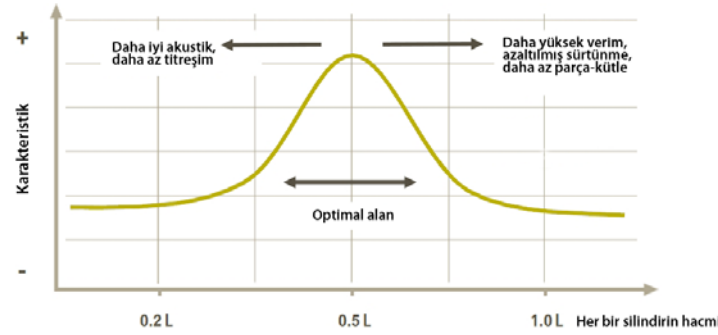
3 SİLİNDİRLİ BENZİNLİ VE DİZEL MOTOR ORTAK PARÇA KULLANIMI



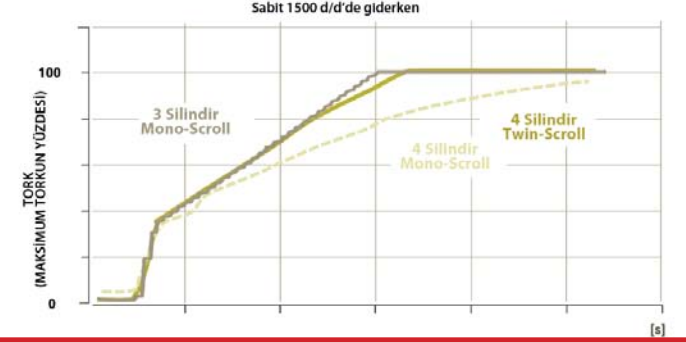
AYNI PARÇALAR
BENZER PARÇALAR
FARKLI PARÇALAR



TEK BİR SİLİNDİR İÇİN VERİMLİLİK ŞEMASI



MONO-SCROLL TURBOLU BMW TWIN POWER TURBO 3 SİLİNDİRLİ MOTORUN KARAKTERİSTİĞİ



rında başta motor bloğu olmak üzere yüzde 30-40 gibi bir ortak parça kullanımının söz konusu olması. Dizel ve benzinlilerin kendi yakıt türlerindeki kardeşleriyle ortak parça kullanımı ise yüzde 60. Bu ortak parça kullanımı ve aynı bantta üretim yapılması BMW'ye motor üretimi anlamında büyük bir esneklik ve maliyet avantajı kazandıracak.

Silindirlerin her biri 500 cc

BMW mühendisleri yaptıkları çalışmalarda her bir silindir için en ideal hacmin 500 cc olduğu sonucuna varmışlar. Bu değerlendirmeyi yaparlarken akustik, düşük sürtünme-verimlilik ve devir çevirme gibi kriterleri göz önüne almışlar. Motor verileri henüz kesin olarak açıklanmasa benzinli motorlardaki her bir silindi-

rin 40 HP-67 HP arasında güç, 60 Nm-90 Nm arasında tork üreteceği; dizel motorlardaki her bir silindirin ise 27 HP- 60 HP güç, 75 Nm-100 Nm arasında tork üreteceği söyleniyor.

3 silindirli BMW 1.5 lt TwinPower

Almanya'da kullanma şansı bulduğumuz Efficient Dynamics ailesinin bir ferdi olan 3 silindirli 1.5 lt TwinPower Turbo motor, 8 ileri otomatik şanzımanla kombine edilmişti ve 180 HP civarında güç ve 270 Nm civarında tork ürettiği belirtildi. Boğuk sportif sesi ile mevcut 4 silindirli 1.6 lt'lik motordan ayrılan 1.5 lt'lik motor, alışılmış 3 silindirli motorlara göre son derece yumuşak ve sarsıntısız. Bilindiği gibi 3 silindirli motorlar titreşimli ve sarsıntılı bir çalışma karakterine sahiptirler. BMW mühendisleri bunun üstesinden

HEM DİZEL, HEM DE BENZİNLİ MOTORLARDAKİ ORTAK PARÇALARIN KULLANILACAK VE BU MOTORLARIN AYNI BANTTAN İNECEK OLMASI, BMW'YE ÜRETİM SÜRECİNDE ESNEKLİK VE MALİYET AVANTAJI SAĞLAYACAK. BMW MÜHENDİSLERİ TEK BİR SİLİNDİR İÇİN İDEAL HACMİN 500 CC OLDUĞUNU SÖYLÜYOR.



dengeleyici bir mil sayesinde gelmişler. Mevcut 1.6 litrelik motordan 10 kg daha hafif olan bu motorun çıkardığı sesin frekansı da dört silindirli motorlara göre yüzde 50 daha yüksek olması, kulaklarda dolgun bir tını bırakıyor. Motor çok canlı ve gaz pedalı tepkileri özellikle 1500 d/d civarında 4 silindirli turbo motorlara göre daha iyi. Yakıt tüketiminin de mevcut 1.6 lt'lik benzinli motorlardan biraz daha düşük olacağı söyleniyor.

Sonuç

BMW motor üretimi konusunda uzmanlığını bir defa daha göstererek ortak motor parçalarına sahip dizel ve benzinli motorları aynı üretim bandı üzerinde üretmeye olanak sağlayacak ilginç ve esnek bir motor stratejisi geliştirmiş. Yeni motor ailesinin ilk üyesi olan 1.5 litrelik 3 silindirli motoru dünya üzerinde kullanan ilk medya mensuplarından biri olarak bu motorun güncel 1 Serisi'ne çok güzel uyum sağladığını, akustik ve performans olarak beklentilerimi çok rahat şekilde karşıladığını belirtmek isterim. Bu motor önümüzdeki yıllarda mevcut 1.6 motorun yerini alacak ve BMW ürün gamıyla birlikte MINI ürün gamında da hizmet verecek.



**YENİ 1.5 LT'LİK MOTOR, GAZ PEDALI TEPKİLERİ
VE SUNDUĞU PERFORMANSLA MEVCUT 1.6
MOTORDAN GERİDE DEĞİL.**



e-otodergi

facebook

SAYFAMIZI
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



**VIDEOLU TEST CİHAZI;
UYDU ANTENİ, İŞLEMCI,
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 51 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve şu an aylık 100.000'e yakın okuyucuya ulaşıyor. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



DAHA YETENEKLİ

Mercedes-Benz'in 4 kapılı coupe'si CLS, dört tekerlekten çekiş sistemiyle gevşek ve kaygan zeminlerde arkadan itişli kardeşine göre daha yetenekli.

Yazı ve test ölçümleri: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Üst orta sınıf ve lüks otomobil denilince akla gelen aktarma sistemi büyük ihtimalle “arkadan itiş” olacaktır. Ama bu tarz otomobillerin yüksek güçlü versiyonları, ülkemizin tozlu ve kayganlaşmış yollarında tüm gelişmiş elektronik sürüş destek sistemlerine rağmen zaman zaman güçlerinin tamamını yola aktarmakta zorlanıyorlar. Bu aktarma sorununun çözümü ise dört tekerlekten çekiş sisteminde. Daha önceden arkadan itişli versiyonuyla e-otodergi'nin 33'üncü sayısına konuk olan Mercedes-Benz CLS 350 CDI, şimdi dört tekerlekten çekişli 4Matic versiyonuyla karşımızda.

Zarif iç mekan

Otomobilin direksiz ve alüminyumdan üretilmiş kapısı açılıp (motor kaputu, bagaj kapağı gibi donanımlar da alüminyum) iç mekana geçildiğinde pırıltılı bir iç mekanla karşılaşırsunuz. Parlak piyano siyahı kaplamalar, mat alüminyum düğmeler ve deri



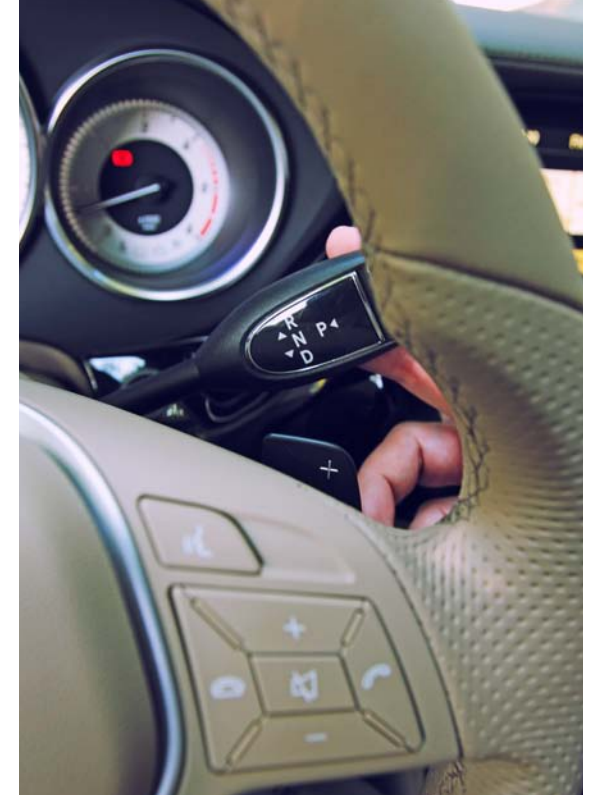
kaplamalar, çok iyi işçilikle bir araya getirilmiş. Açıkçası bu otomobilin içine geçildiğinde E Sınıfı ile aynı altyapıyı paylaştığını hiç hissetmiyorsunuz. Otomobilin arka kısmında iki ayrı koltuk var. Bu koltukların orta kısmındaki bölüm eşya gözü olarak hizmet veriyor. Arka koltuklara binerken tasarım nedeniyle başı doğal olarak biraz eğmek gerekiyor ama bu bir kusur olarak sayılmamalı, çünkü aracın tasarımı zaten belli. Baş mesafesi ise platformunu paylaştığı E Sınıfı'ndan biraz daha az, ama yine de yeterli. Eğer otomobili bir coupe olarak değerlendirirseniz, arka koltuklardaki baş mesafesi oldukça iyi. Sedan olarak değerlendirirseniz biraz yetersiz kalıyor. Otomobilde yer alan 265 HP güç ve 620 Nm tork üreten, 3.0 litrelik, V6 silindirli, turbodizel motor yumuşak çalışma karakterine sahip. Bu motor gücünü 7G-Tronic Plus adlı, direksiyondan manuel olarak da kumanda edilebilen 7 ileri oranlı otomatik şanzımanla dört tekerleğe birden aktarıyor. Çok diskli merkezi bir diferansiyelle sahip olan sistem, normal koşullarda ön-arka arasında güç dağılımını 45:55 oranında yapıyor. Değişen zemin koşullarına göre bu oran 30:70 veya 70:30 arasında değişebi-



liyor. 4Matic sisteminin faydasını normal kullanımda temiz asfaltta anlamak pek mümkün değil. Ancak ıslak ve tozlu zeminlerde dip gazla yapılan kalkışlarda otomobilin stabil şekilde ivmelenmesiyle sistemin başarısını net olarak anlamak mümkün. Kuru ve temiz asfaltlı virajlarda tutunması arkadan itişli kardeşinden farklı olmayan CLS 350 4Matic, otoyolda da stabil. Süspansiyon sistemi aracın virajlarda yana yatmasını engelleyecek kadar sıkı, ama yol bozukluklarında da konforlu. Üstelik test aracımızda opsiyonel olarak alınan Airmatic yoktu, yani standart süspansiyon sistemine sahipti. Karşılaştırma yapmak gerekirse süspansiyon sistemi iki sayı önceki BMW 640d Gran Coupe'ye



GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. VİTES KOLU DİREKSİYON KOLONUNDA. VİTES DEĞİŞİMLERİYSE KULAKÇIKLARDAN YAPILIYOR. BİLGİ EKRANININ ÇÖZÜNÜRLÜĞÜ BU OTOMOBİLE YAKIŞMAMIŞ.





LED'Lİ AYDINLATMALAR,
GERİYE DOĞRU ALÇALAN
TAVAN ÇİZGİSİ VE KIVRIMLI
HATLAR BU OTOMOBİLİ
FARKLI KILIYOR.



RAHAT ÖN KOLTUKLARDA SOĞUTMA VE ISITMA FONKSİYONU BULUNUYOR. ŞIK VE KOLAY KULLANIMLI KLİMA DÜĞMELERİ ARTIK KLASİK. ARKA KOLTUKLARA BİNERKEN ARACIN TASARIM ÖZELLİĞİNDEN DOLAYI KAFAYI BİRAZ EĞMEK GEREK. MOTOR YUMUŞAK VE GÜÇLÜ. BAGAJ HACMİ 520 LT OLARAK AÇIKLANIYOR.



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

göre daha konforlu ama onun kadar dinamik değil. Tabi her güzelin bir kusuru olduğu gibi CLS 350 CDI 4Matic'in de ufak tefek kusurları var. 1875 kg'lık boş ağırlığı arkadan itişli kardeşine göre 60 kg daha fazla olan

CLS 350 CDI 4Matic'in fabrika verilerine göre 6.9 lt/100 km olan ortalama yakıt tüketimi de arkadan itişli versiyondan 0.8 lt/100 km daha fazla. Biz performans ölçümünü de kapsayan test sürecinde 8.9 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde ettik. Performans konusundaysa CLS 350 4Matic'in fabrika verilerine göre 6.4 sn'lik 0-100 km/s değerinin 0.2 saniye daha yavaş olması ihmal edilebilecek bir fark.

Direksiyon tepkileri de arkadan itişli kardeşine göre biraz daha isteksiz.

Sonuç

Çekici tasarıma, çok çekici iç mekana ve başarılı bir aktarma sistemine sahip araç, 364.600 TL'den başlayan fiyatlarıyla parayı dert etmeyen ve Mercedes-Benz prestijini farklı bir karoserde yaşamak isteyen kişiler için ideal.

Mercedes-Benz CLS 350 CDI 4Matic BlueEfficiency

Fabrika verileri

Motor:	2987 cc, V6 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	265 HP @ 3800 d/d
Maksimum tork:	620 Nm @ 1600-2400 d/d
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	6.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4940 / 1881 / 1416 mm
Bagaj hacmi:	520 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	8.8 / 5.8 / 6.9 lt / 100 km
Baz fiyat:	364.600 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s:	2.1 sn
0-80 km/s:	4.45 sn
0-100 km/s:	6.35 sn
0-120 km/s:	8.9 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (D'de):	4.2 sn
80-120 km/s (D'de):	5.3 sn

Frenleme

100-0 km/s:	37.5 m
80-0 km/s:	23.8 m
50-0 kms:	9.3 m

+ Kalite hissi, prestij, performans, aktarma

- Fiyat

181 g/km

E



BÜYÜK GÖREV

Peugeot, küçük sınıftaki yeni otomobili 208'e büyük görevler yüklemiş. Bu görevlerden en önemlisi markanın yeni dönemini başlatmak. Biz de büyük görevler yüklenen bu küçük otomobilin 92 HP'lik dizel motorlusunu test ettik.

Yazı ve test ölçümleri: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Ünlü ve başarılı insanların çocuklarında da hayatta aynı başarıyı göstermeleri beklense de bu beklenti çoğu zaman gerçekleşmeyebilir. Mesela ünlü bir bestecinin, başarılı bir sporunun çocukları, kendilerinden önce gelen büyüklerin başarılarını geçemeyebilir. Hele ki önce gelen bir efsaneyse, arkadan gelenin işi daha da zorlaşır. Yani “boynuz kulağı geçti” deyimini söyletmek kolay değildir. Peugeot yetkilileri de marka tarihinde 208’den önce ve 208’den sonra iki ayrı dönem olacağını söyleyerek bu modelle ilgili olarak yüksek beklentilerini ifade ediyorlar.

Tasarım ve iç mekan

PSA Grubu’nun Platform 1 adlı platformu kullanılarak geliştirilen 208 ebat olarak, 207’den daha küçük. 208, 207’den yaklaşık 7 cm daha kısa, 2 cm daha dar ve 1 cm daha alçak. Bu alışılmışın dışında bir durum çünkü otomobiller her nesilde daha büyük ebatlara kavuşuyorlar. Küçülen ebatlarla birlikte ağırlık da azalmış. 208’in tasarımı ise çok farklı bir çizgide. Artık alışılmış “aslan ağzı” tarzı burun yapısı söz konusu değil. Peugeot yet-



HER ŞEYİYLE YENİ. PEUGEOT TASARIMCILARI 208’LE YEPYENİ BİR BAŞLANGIÇ YAPMIŞLAR. KÜÇÜK ÇAPLI DİREKSİYON SPORTİF. OTURMA POZİSYONUNA ALIŞMAKSA ZAMAN ALIYOR.



kilileri havada asılı ve ayrık gibi duran radyatör ızgarasıyla farklı bir hava yarattıklarını düşünseler de burun yapısının görsel olarak herkesin hoşuna gitmeyeceği bir gerçek. Arkadan görünüm ise benim kendi kişisel görüşüme göre ön görünümünden daha şık.

Otomobilin asıl sürprizi iç mekanda. Kalite hissi yüksek olan bu iç mekan deyim yerindeyse direksiyon simidine göre şekillendirilmiş. Sportif görünümü ve küçük çapıyla dikkat çeken bu direksiyon simidinin arkasına gösterge tablosu yerleştirmek mümkün olamayacağı için, gösterge tablosu daha yüksek ve geride konumlandırılmış. SMEG adı verilen dokunmatik multimedya ekranı da bu otomobilin yeniliklerinden. Allure donanım seviyesinde standart olan bu ekrandan sürüşle ilgili bilgilere ulaşmak, akıllı telefon bağlantısını yapabilmek mümkün. Ön konsolda herhangi bir CD çalar girişi aramak ise yersiz. Çünkü bunun yeri torpido gözünün içinde. İç mekanda, gösterge tablosunun üstünde ve SMEG ekranının çevresindeki parlak kaplamalar iç mekana şıklık katsalar da, güneşli günlerde güneşin gelme açısına göre parlayarak gözleri rahatsız ede-



VİTES GEÇİŞLERİ BİRAZ SARSINTILI OLSA DA OTOMATİKLEŞTİRİLMİŞ MANUELLER ARASINDA İYİLER ARASINDA. TAVANDA NEDEN TUTAMAK YOK? DOKUNMATİK EKRAN MODAYA UYGUN.



biliyor. Otomobilin ölçülerinin ufalmış olması iç mekanda bir daralmaya neden olmamış. Peugeot tasarımcıları var olan alanı daha verimli kullanarak arkada diz mesafesini yaklaşık 5 cm arttırmışlar. Bagaj hacmi de 16 lt'lik artışla 286 lt olmuş.

Sürüşü nasıl?

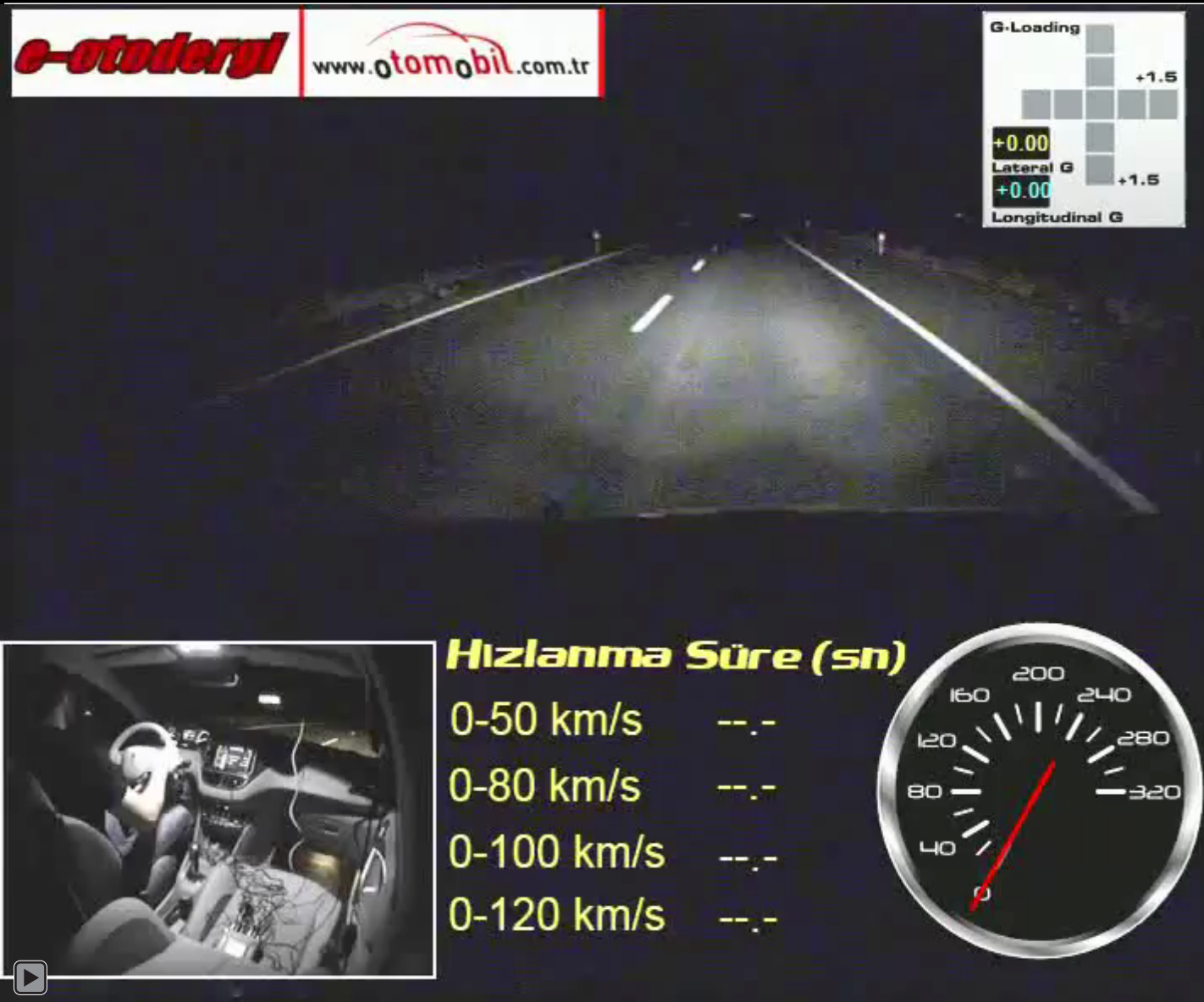
Öncelikle sürüş pozisyonuna alışmak zaman gerektiriyor. Çünkü direksiyon simidi en yukarı pozisyondayken bile alçakta duruyor hissi veriyor. Yola çıkıldığında özellikle süspansiyon sisteminin 207'den daha konforlu ve daha tok, kısa-sert darbeleri daha iyi sönümlendiği net şekilde belli. Direksiyon tepkileri ise çok direkt ve itaatkar. Belki de bu otomobilin en keyifli yanı da tepkili direksiyon sistemi. Çünkü 208, bu sınıfta az görülen direktlikte bir direksiyon sistemi sunuyor. Geçen sayıda yayınladığımız ilk sürüşte Yaman Yılmaz direksiyonun ele iyi oturduğunu söylese de ben aynı fikirde değilim. Bunun nedeniyse direksiyon simidinde başparmak koyacak yerin fazla belirgin olmaması ve eğer uzun parmaklıysanız direksiyonun arkasında kalan parmaklar için alanın biraz yetersiz kaldığı hissinin olması. 208'in yol tutu-



KAPI İÇLERİNDEKİ EŞYA GÖZLERİ BÜYÜK. ÖN KOLTUKLAR EN AZ DİREKSİYON KADAR SPORTİF VE YANAL DESTEKLERİ ÇOK İYİ. DIŞ BOYUTLAR UFALMIŞ OLMASINA RAĞMEN ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ 207'DEN İYİ. KONSOL TASARIMI ÖN YOLCUYA GENİŞ DİZ MESAFESİ SAĞLIYOR.



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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

şu ve stabilitesi ise iyi seviyede. 1.6 lt'lik start-stop teknoloji e-HDi motor 92 HP güç ve 1750 d/d tork üretiyor. 6 ileri otomatikleştirilmiş manuel şanzımanla birlikte görev yapan bu motorun çalışması gürültülü değil ama yine de kendini belli ediyor. Motorla ilgili eleştirilebilecek fazla bir nokta yok. Ekonomik, yeterli çekiş ve makul bir performans sunuyor. 800 km'yi bulan ve test ölçümlerini de kapsayan süreçte ortalama 5.5 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde ettik. Auto6R şanzımanı, otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlar arasında en iyi örnekler arasında olsa da doğası gereği zaman zaman sarsıntılı ve yavaş. Bu arada bu otomobilin şanzımanında "spor" kullanıma yö-

nelik bir düğme olmasını beklerdik. Ayrıca otomatik konumda manuel vites değişim yapıldığında da hangi vites geçildiğinin görülmemesi bir eksiklik. Otomobilin hızlanma ve fren performansını videolu testte görebileceğinizden bu konuda fazla bir şey söylemeye gerek yok. Frenler güvenli ama biz bu otomobilden daha iyisini bekliyorduk.

Peugeot 208 1.6 e-HDi 92 HP Auto6R

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli,turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatikleştirilmiş manuel
Maksimum güç:	92 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	230 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	183 km/s
0-100 km/s:	11.8 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	3962 / 1829 / 1460 mm
Bagaj hacmi:	286-1076 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	4.3 / 3.5 / 3.8 lt /100 km
Fiyat:	49.400 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.9 sn
0-80 km/s:	8.4 sn
0-100 km/s:	12.3 sn
0-120 km/s:	18.3 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (A'da):	7.5 sn
80-120 km/s (A'da):	10.5 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	39.6 m
80-0 km/s:	25.2 m
50-0 km/s:	9.9 m

+ Yol tutuş, tüketim

- Sürüş pozisyonu, ön konsoldaki yansımalar

99 g/km A

Sonuç

Peugeot, 208 ile özellikle iç mekan konusunda deneysel bir çalışmayı, gerçeğe dönüştürmüş gibi. Bu yüzden bazı özelliklerine alışmak zaman alabiliyor. Direksiyon tepkileri ve düşük tüketimiyle beğeni toplayan otomobilin 49.400 TL'lik fiyatıysa yorum yapmayı yersiz kılıyor.



KÜÇÜK YÜREK BÜYÜK TEKNOLOJİ

999 cc hacminde, 3 silindirli, 12 supaplı, turbo benzinli motora sahip olan Ford Focus Hatchback, küçük kalbinde büyük bir teknoloji taşıyor.

Yazı: Emre Anamur

Test ölçümleri: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İlk etapta 1.6 litrelik motorları 1.4 ve 1.2 litre seviyesine indiren downsizing akımı, şimdilerde biz otomobil gazetecilerine 0.9 ve 1.0 litrelik benzinli turbo motorları test ettirme noktasına geldi. Bu ayki videolu testlerimizin belki de sonuçları en çok merak edilenlerden biri, bu sayfalarda gördüğünüz Focus HB 1.0 EcoBoost 125 HP.

Üçüncü jenerasyon Focus

2011 yılının Ocak ayında yeni jenerasyonuna kavuşan Ford Focus ailesinin en dinamik üyesi olan Focus HB, son derece modern bir tasarıma ve dinamik hatlara sahip. Bazıları opsiyonel donanım listesinde olsa da, en yeni güvenlik ve konfor teknolojilerine ev sahipliği yapan otomobilin uzunluğu 4358 mm, genişliği 1823 mm ve yüksekliği 1484 mm. Dingil mesafesi 2648 mm olan Focus Hatchback hem önde hem de arkada yolcularına yeterli oturma alanı sunuyor. Otomobilin bagaj hacmi ise 277 litre (Tam boy stepneli modelde, 5 kişilik kullanımda bagaj örtüsüne kadar



**DIŞ TASARIMDAKİ
SPORTİF ÇİZGİLERİN
İÇ MEKANDA DA
DEVAM EDİYOR.
ARAÇTA BİRÇOK
YENİ TEKNOLOJİYE
YER VERİLMİŞ.**





BLUETOOTH ARAÇ KİTİ VE ISITMALI KOLTUKLARLA SÜRÜCÜ VE YOLCULARINA EKSTRA KONFOR SUNAN FOCUS, AERODİNAMİK KAROSERİYLE DİKKAT ÇEKİYOR.



yüklenince) ile 1148 litre (arka koltuk sırası öne katlandığında) arasında değişiyor.

Yılın en iyi motoru

100 HP ve 125 HP'lik versiyonları bulunan 1.0 litrelik EcoBoost motor, Haziran ayında, International Engine of the Year organizasyonu ta-

rafından bir motora verilen en yüksek puan olan 401 puanla "2012 - Yılın Motoru" seçildi. 999 cc hacminde, 3 silindirli, 12 supaplı, turbo benzinli motor, Focus ailesinde 125 HP'lik versiyonuyla yer alıyor. Son derece küçük boyutlu olan bu yenilikçi motor (motor bloğu sadece bir A4 kağıdı büyüklüğünde), 6000 d/d'de 125 HP

güç ve 1500-4500 d/d aralığında 170 Nm tork üretiyor. Bu tork değeri, ihtiyaç halinde gaza sonuna kadar bastığınızda turbo basıncının ani yükseltilmesiyle geçici olarak 200 Nm'ye kadar çıkıyor. Şu an için sadece 6 ileri manuel şanzımanla satılan (2013 başında Powershift seçeneği de sunulacak) 1.0 EcoBoost 125 HP, Focus

HB'ye 11.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 193 km/s. Ortalama karbondioksit salımı 114 g/km olan (B harfine denk geliyor) motorun ortalama yakıt tüketimi ise fabrika verilerine göre 5.0 lt/100 km. İsterseniz bu yeni motoru, Focus HB'nin 1.6 litre atmosferik benzinli motoruyla kar-



YILIN MOTORU ÖDÜLÜNE LAYIK GÖRÜLEN 1.0 LİTRELİK ECOBOOST, 100 VE 125 HP GÜÇ ÇIKIŞLARINA SAHİP. TEST ARACIMIZDA 125 HP'LİK VERSİYON BULUNUYORDU. KOLTUKLARDAKİ DİZ VE BAŞ MESAFELERİ YETERLİ.

şılaştıralım: 1.0 EcoBoost, mevcut 4 silindirli 1.6 litrelik 125 HP güç üreten Duratec atmosferik benzinli motorla aynı güce sahip. Bunun ötesinde, 170 Nm'lik değerle ondan daha fazla tork üretiyor (1.6 motor: 4000 d/d'de 159 Nm) ve 5.0 lt/100 km'lik değerle ondan daha düşük yakıt tüketiyor (1.6 motor: 6.0 lt/100 km). 114 g/km'lik karbondioksit salımı da daha düşük (1.6 motor: 139 g/km). Performans değerlerinde ise; 198 km/s ve

11.0 saniyelik değerlerle 1.6 motor az farkla önde. Öte yandan 1.0 lt'de 6 ileri, 1.6 lt'de ise 5 ileri manuel şanzıman var.

Ölçüm sonuçları nasıl?

Sıra geldi merakla beklenen test sonuçlarını açıklamaya... Bildiğiniz gibi otomobilleri Türkiye yol koşullarında özel test cihazımızla video olarak test ediyoruz. Videodan da izleyebileceğiniz gibi Focus HB 1.0

EcoBoost 0'dan 100 km/s'ye fabrika verisinden 0.2 saniye daha iyi bir sürede, 11.1 saniyede çıktı. Otomobilin 0-50 km/s hızlanması 3.5 saniye, 0-80 km/s hızlanması 7.35 saniye ve 0-120 km/s hızlanması ise 15.45 saniye sürdü. Ara hızlanma değerleri ise 60-100 km/s (4./5. viteste) 9.8 sn / 12.8 sn ve 80-120 km/s (5./6. viteste) 12.3 sn / 17.9 sn olarak gerçekleşti. Focus HB 1.0 EcoBoost fren konusunda ise 39.8 metrelik performansla ortalama bir

değer elde etti.

Sürüş hissi nasıl?

Birçok kişinin "1.0 litrelik motor bu kasayı taşımaz" diye düşüneceğini biliyorum, ama onlara tavsiyem bu otomobili kullanmadan karar vermemele. Çünkü otomobil kullanan birçok kişiyi bu otomobile bindirsem ve kullandırsam, daha sonra da "Sence bu otomobilde ne motor var?" diye sorsam, alacağım cevap 1.4 ya da 1.6 lt

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



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

benzinli olacaktır. 3 silindirli motorun çıkardığı sesteki farkı algılayacak kişi sayısı son derece düşük kalacaktır. Bunda da elbette Ford mühendislerinin payı büyük, çünkü motorda herhangi bir titreşim hissedilmiyor. Çıkan ses de çok tiz değil. Maksimum torkun 1500-4500 d/d aralığında kesintisiz bir şekilde alınması da son derece olumlu. Yakıt tüketimi konusunda ise testimizin ortalamasında 7.8 lt/100 km'lik değer elde ettik. Testimiz boyunca şehir içi (kalabalık trafik) ve şehir dışı (yüksek hız) deneyimler yaşadığımızı ve videolu test ölçümleri sırasında motoru tam güç çalıştırdığımızı belirtiyim.

Baz fiyatı 45.275 TL

Focus 1.0 EcoBoost 125 HP Türkiye'de "Trend X" ve "Style" olmak üzere iki farklı donanımla satılıyor. Baz donanım Trend X'in fiyatı 45.275 TL, Style donanımının fiyatı ise 48.275 TL. Fiyatı 1.6 lt benzinli ile 1.6 dizel modellerin arasında kalan 1.0 EcoBoost, bence tıpkı bu sayfalardaki gibi, testleri yayınlandıkça ve potansiyel müşteriler tarafından da kullanılıp anlaşılınca daha çok satacaktır.

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

Ford Focus Hatchback 1.0 EcoBoost 125 HP

Fabrika verileri

Motor:999 cc, 3 silindirli, 12V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 125 HP @ 6000 d/d
 Maksimum tork: 170 Nm @ 1500-4500 d/d (overboost ile 200 Nm)
 Maksimum hız: 193 km/s
 0-100 km/s: 11.3 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4358 / 1823 / 1484 mm
 Bagaj hacmi: 277-1148 lt
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): 6.3 / 4.2 / 5.0 lt/100 km
 Baz fiyat: 45.275 TL

Test verileri

Hızlanma

0-50 km/s: 3.5 sn
 0-80 km/s: 7.35 sn
 0-100 km/s: 11.1 sn
 0-120 km/s: 15.45 sn

Ara hızlanma

60-100 km/s (4./5. viteste): 9.8 / 12.8 sn
 80-120 km/s (5./6. viteste): 12.3 / 17.9 sn

Frenleme

100-0 km/s: 39.8 m
 80-0 km/s: 24.6 m
 50-0 kms: 10.0 m

+ Emisyon, düşük MTV, yol tutuş, akıllı teknolojiler

- Hızlanma performansı

114 g/km **B**



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

AİLEYE MAHSUSTUR

Opel Zafira Tourer; koltukları birçok farklı kombinasyonda kullanılabilen 7 kişilik iç mekanı, bol miktardaki saklama gözü ve büyük bagajıyla kalabalık aileler için biçilmiş kaftan.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Adının sonuna "Tourer" ekini alarak yeni jenerasyonuna kavuşan Opel Zafira, ülkemizde 1.4 lt turbo benzinli 140 HP ve 2.0 lt turbo dizel 165 HP motor seçenekleri ve Active Select adı verilen 6 ileri otomatik şanzımanla ithal ediliyor. 7 kişilik iç mekana sahip bu kompakt MPV, e-otodergi Ekim sayısına 2.0 litrelik dizel-otomatik seçeneğiyle konuk oldu.

Modern tasarım

Her şeyden önce Opel Zafira Tourer şık bir kompakt MPV, tasarımı modern ve çekici. Hatları da dinamik (Yüksek bir araç olmasına karşın rüzgar sürtünme katsayısı 0.30 Cd). Test aracımızın dış rengi ve iç döşemeleri-konsolu, Zafira Tourer'a çok yakışmış ve onu son derece elit gösteriyor. 4658 mm uzunluğa, 1885 mm genişliğe ve 1685 mm yüksekliğe sahip aracın dingil mesafesi 2760 mm. 7 kişilik iç mekana sahip Zafira Tourer'ın 2.0 CDTI versiyonunda boş ağırlık ise 1658 kg. Güncel modellerde yer verilen yeni Opel yüzünün yer aldığı otomobilde, genelde stop lambalarında görmeye alışık olduğumuz bumerang tipi lambalara önde yer verilmiş. Kısa-uzun farlar, sinyaller ve sis farları bumerang tasarımlı bölüme entegre edilmiş. Arka kısım ise, yine modern çizgiler eşliğinde büyük bir bagaj kapağına ev sahipliği yapıyor. Zafira Tourer, yandan bakıldığında da, diğer Opel modellerinde de var olan ve arka kapının üst kısmından çıkarak ön kapının alt kısmına doğru giden sportif yan çizgiye sahip.

İşlevsel iç mekan

Zafira Tourer, eğer opsiyonel donanımlar olan Lounge Oturma Sistemi (1314 TL), panoramik ön cam (3942



**KONSOL TASARIMI GÜZEL.
6 İLERİ ACTIVE SELECT
OTOMATİK SANZIMAN
KONFORU ARTTIRIYOR.**

TL) ve FlexConsole (1314 TL) satın alınırsa tam bir sihirbaza dönüşüyor. Böylece 7 kişilik iç mekanda çeşitli koltuk kombinasyonları yapmak, pratik eşya gözü ve bardaklıklardan yararlanmak ve iç mekanı gündüz-gece ferah kılmak mümkün oluyor. Lounge Oturma Sistemi'nin en güzel özelliklerinden biri, eğer ikinci koltuk sıra-

sında iki kişi oturacaksa, bu sıradaki orta koltuğu öne katlayıp sırtındaki iki ayrı parçayı kol dayama olarak kullanmak ve yanlarda kalan iki bağımsız koltuğu geriye-içeriye alarak çok geniş bir diz (28 cm) ve omuz mesafesi elde etme imkanı. Ama elbette otomobilde 7 kişi seyahat etmek de mümkün. Bu durumda ikinci sıra-

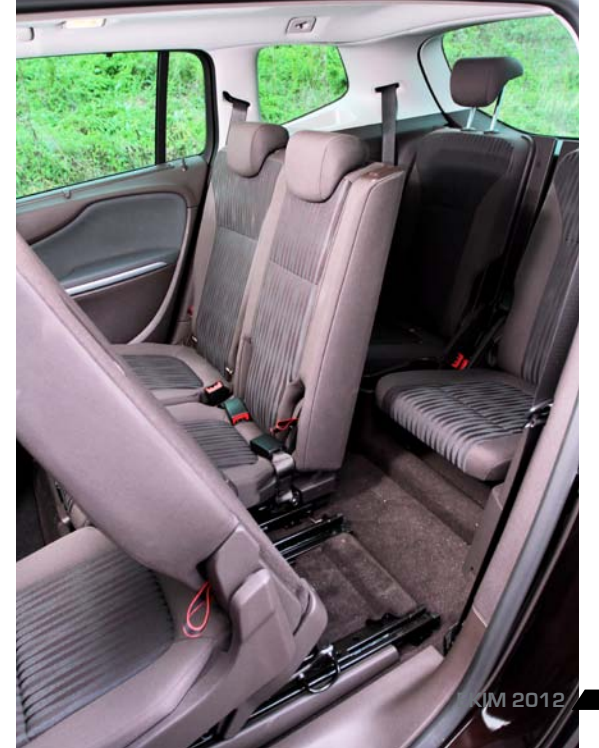


nın kenarlarındaki koltuklar, sırtlıkları ve oturma alanlarıyla birlikte öne katlanabildiği için üçüncü sıraya geçiş hayli kolay. Ama bu sırada sadece çocuklara yetecek kadar diz mesafesi var. Öte yandan, 2 ve 5 kişilik kullanımlarda, kullanılmayan koltukların öne katlanarak düz bir yükleme zemini (otomobille verilen bagaj halısının da yardımıyla) sunduğunu da belirtelim. Ayrıca ikinci sıradaki üç koltuk, birbirinden bağımsız olarak ileri-geri (21 cm) kaydırılabilir. FlexConsole'a gelecek olursak; "Esnek orta konsol" olarak Türkçeye çevirebileceğimiz bu özellik, orta konsolun çok yönlü kullanımını kapsıyor.

Öyle ki, ileri-geri gidebilen kol dayama ve onun alt kısmındaki bardaklık sayesinde, bu alanı ihtiyacınıza göre şekillendirebiliyorsunuz. Yani ister kol dayama, ister kol dayama+bardaklık, ister kol dayama+eşya gözü olarak kullanabilirsiniz. Bunun mümkün olmasını sağlayan ise, akıllıca tasarlanmış alüminyum ray sistemi. Ancak Zafira Tourer'ın bu bölümün haricinde de son derece işlevsel özellikler taşıdığını, çeşitli kapaklı-kapaksız gözlemlere, çift torpidoya, ön konsolda aux-usb girişine ve geniş kapı içi ceplere sahip olduğunu belirtelim. Panoramik ön cam ise, sürücü ve ön yolcu tarafından manuel olarak açılıp kapa-

EŞYA GÖZLERİ, BARDAKLIKLAR, KOLTUK VE BAGAJ KOMBİNASYONLARININ VIDEOSUNU İZLEMELİK İÇİN BURAYA TIKLAYINIZ.

OPSİYONEL OLARAK ALINAN LOUNGE OTurma SİSTEMİNDE, BİRÇOK FARKLI KOLTUK KOMBİNASYONU VAR. İKİNCİ SIRADA İKİ KİŞİ SEYAHAT EDECEKSE, O ALANI GENİŞLETMEK VE ORTADAKİ KOLTUĞUN SIRTINI KOL DAYAMA OLARAK KULLANMAK MÜMKÜN.





**PANORAMİK ÖN CAM
ÇOK FERAH BİR İÇ
MEKAN SAĞLIYOR. ÇİFT
TORPİDO, RENKLİ GERİ
GÖRÜŞ KAMERASI VE
USB-AUX BAĞLANTILARI
İŞLEVSELLİĞİ ARTTIRIYOR.**

tilabilen perdesi sayesinde, istendiğinde gökyüzünü iç mekana taşıyan bir donanım. Güneşli günlerde kullanılmak biraz zor ama, gece yıldızları seyretmek için ideal olduğunu düşünüyorum. Öte yandan, kırmızı ışık yeşile dönüşünü beklerken kafanızı öne eğmemenizi sağlaması da faydalı. İç dikiz aynasının küçük olmasının haricinde, görüş açıları geniş olan Zafira

Tourer, 5 kişilik kullanımda 710 litre, 3 kişilik kullanımda ise 1860 litre bagaj hacmi sunuyor. 7 kişilik kullanımda bile bagaj hacmi, diğer birçok 7 kişilik aracın aksine, yeterli bir yüklenme alanı sunuyor.

2.0 lt diesel-otomatik

Test aracımızda yer alan 2.0 litrelik 4 silindirli CDTI turbo dizel motor 165

HP güç ve 350 Nm tork üretiyor. Gücünü Active Select adı verilen 6 ileri otomatik şanzımana ön tekerleklere ileten Zafira Tourer, fabrika verilerine göre 0'dan 100 km/s'ye 9.9 saniyede çıkıyor, otomobilin maksimum hızı ise 205 km/s. Ortalama yakıt tüketimi 6.0 lt/100 km olarak açıklanan otomobilin karbondioksit salımı ise 159 g/km. Zafira Tourer'da 3942 TL karşılığında

opsiyonel olarak satın alınabilen Flex-Ride sistemi (test aracımızda yoktu), sürüş sırasında "Sport" ve "Tour" ayarlarının yapılabilmesine olanak tanıyor ve bence gerekli bir donanım. Çünkü tek bir ayara sahip olan test aracımız 2234 TL karşılığında opsiyonel olarak takılmış olan 19 inç'lik lastiklerin de etkisiyle, bozuk yollardaki darbeleri iç mekana hissettirdi. Oysa



ESNEK KONSOL (FLEXCONSOLE) YAPISI, O ALANI ÇEŞİTLİ KOMBİNASYONLARDA KULLANMAYA OLANAK TANIYOR. BAGAJ HACMI 5 KİŞİLİK KULLANIMDA 710 LİTREYKEN, 2 KİŞİLİK KULLANIMDA 1860 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.

“Tour” butonuna basıp bunu azaltma imkanımız olabilirdi. Ancak Zafira Tourer’in yol tutuşunun bir kompakt MPV’ye göre oldukça başarılı olduğunu da belirtelim. Bunda da elbette önde Insignia’dan alınan MacPherson, arkada ise Astra’dan alınan Watt’s bağlantılı süspansiyon sisteminin etkisi var. Direksiyonun hissi iyi, tepkileri başarılı. Otomatik şanzıman da bir DSG kadar olmasa da hızlı ve sarsıntısız vites değiştiriyor. Şerit ihlali

ve kör nokta uyarı sistemleri gibi teknolojiler, sürüşün daha güvenli gerçekleşmesine olanak sağlıyor. 3613 TL karşılığında opsiyonel olarak satın alınan Park & Go sistemi ise, paralel park etmeyi kolaylaştırıyor. Ama birçok otomobilde kendi kendine tamamen otomatik olarak park eden sistemleri kullanmış biri olarak, kendi kendine park etmeyen ve sürücüye direksiyonu çevirme açısını ve daha ne kadar ileri-geri manevra yapabile-

ceğini söyleyen bir sistem bence yetersiz. Karbon filtreli elektronik klima görevini hızlı ve etkin bir şekilde yapıyor. 7 inç’lik bilgi ekranı da, tüm bilgilere kolay ulaşım sağlaması bakımından işlevsel.

Fiyatı pahalı

Opel Zafira Tourer’in 2.0 lt dizel motorlu, otomatik şanzımanlı ve Prestij donanımlı versiyonunun baz fiyatı 101.400 TL. Bu sayfalarda gör-

düğünüz test aracının etiketi ise, sahip olduğu opsiyonel donanımlar nedeniyle 113.817 TL. Bu nedenle, birçok yönden başarılı bir kompakt MPV olan Zafira Tourer satın almak isterseniz, fiyatı 66.900 TL’den başlayan (Enjoy donanım) 1.4 140 HP’lik benzinli-otomatik seçeneğine yönelmenizi tavsiye ederim (Prestij donanımı 72.400 TL). Ancak onda da fiyatın opsiyonel donanımlarla 80.000 TL seviyesine çıkacağını belirtirim.

Opel Zafira Tourer 2.0 CDTI Active Select Prestij

Fabrika verileri

Motor: 1956 cc, 4 silindirli, turbo, dizel
Şanzıman: 6 ileri otomatik (Active Select)
Maksimum güç: 165 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 350 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız: 205 km/s
0-100 km/s: 9.9 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4658 / 1885 / 1685 mm
Bagaj hacmi: 710-1860 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 8.0 / 4.9 / 6.0 lt/100 km
Baz fiyat (2.0 CDTI Otm.)/Test aracının fiyatı: 101.400/113.817 TL

+ Tasarım, işlevsel iç mekân, bagaj hacmi

- Fiyat, en önemli donanımlar opsiyonel

159 g/km

D



İŞ ADAMI GÖRÜNÜMLÜ HAMAL

Yeni Isuzu D-Max, SUV'lara benzeyen modern tasarımı ve zengin donanımıyla prestijli bir iş adamı görüntüsü çizerken, arazideki başarısı ve 3 ton römork taşıma kapasitesiyle aslında tam bir hamal.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**YENİ D-MAX'İN KOKPİTİ
MODERN BİR TASARIMA
SAHİP. GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. 4x4'E GEÇİŞ
DÖNER BUTONLA YAPILIYOR.**

Yeni Isuzu D-Max kısa bir süre önce 4x2 tek kabin, 4x2 çift kabin ve 4x4 çift kabin seçenekleriyle Türkiye yollarına çıktı. 2.5 litrelik 4 silindirli çift turbolu dizel motoru ve manuel-otomatik şanzıman seçenekleri bulunan araç, en zengin donanımlı versiyonuyla e-otodergi'nin bu ayki konuklarından biri oldu.

SUV prestiji

Bilindiği gibi ülkemizde SUV'lara karşı büyük bir ilgi var ve bu araçlar adeta birer prestij göstergesi. İri cüsseleri ve trafiğe tepeden bakan yapıları, onların park imkanının kısıtlı olduğu kalabalık şehirlerde bile tercih edilmesini sağlıyor. Son dönemde pick-up modelleri de, SUV'ların bu müşteri çeken özelliğini paylaşma yolunda epey mesafe kat ettiler. Örneğin Nissan Navara, Volkswagen Amarok ve yeni Ford Ranger, hem dış tasarım hem de iç mekan nakımından pick-up'tan çok SUV havasındalar. Artık Isuzu D-Max de bu kervana katıldı ve yeni jenerasyonunda SUV'larla yarışır bir görünüm ve donanım sunar oldu.



Araziye uygun özellikler

Yeni D-Max'in uzunluğu 5295 mm, genişliği 1860 mm, yüksekliği 1795 mm, dingil mesafesi ise 3095 mm. Sadece bu boyutlar bile, onun şehirlerden çok geniş araziler için geliştirildiğini ortaya koyuyor. 4x4 aktarma sistemli test aracımızın araziye yönelik özelliklerine gelince: D-Max'in yerden yüksekliği 235 mm, yani 23.5 cm. Aracın yaklaşma açısı 30, uzaklaşma açısı 23 ve rampa açısı 22 derece. Yan eğim açısının ise 49 derece olduğu belirtiliyor. Kargo alanının uzunluğu 1640 mm, genişliği ise 1530 mm olan aracın taşıma kapasite-

tesi 933 kg, römork çekme kapasitesi ise frensiz 750 kg, frenli 3 ton. Önde çift salıncaklı, arkada ise yaprak yaylı süspansiyonlar, 4x4 aktarma sistemi ve düşük devirde elde edilen 400 Nm maksimum tork, yeni D-Max'i her türlü arazide yükünüzü taşıyacak bir pick-up haline getiriyor.

Zengin donanım

Bu sayfalarda gördüğünüz D-Max; 4x4 aktarma sistemli, otomatik şanzımanlı, V-Cross donanımlı ve çift kabinli. Bu da onu, şu an Türkiye'de satın alınabilecek en pahalı D-Max yapıyor. 76.700 TL fiyat etiketli bu araç,

bir pick-up modelinden beklenenin hayli üzerinde olan zengin donanımıyla dikkat çekiyor. Ancak o kadar konfor ve güvenlik donanımının arasında, boyu 5 metreyi aşan bir araçta neden arka park sensörü bulunmadığını da merak ettik açıkçası. Bu aracı satın alanların bu sensörden taktırmasını tavsiye ederim. Komple sert plastik kullanılmış olan iç mekân, eşya gözü ve bardaklık sayısı bakımından cömert. Ön konsolun en sağında ve en solundaki ekstra bardaklıklar işlevsel. Çift torpido, orta kol dayama, ön konsolun orta kısmındaki kapaklı göz ve tavandaki gözlük kabı bu iş-

levselliği artırıyor. Görüş açıları geniş. Hem dış dikiz aynaları hem de iç dikiz aynası büyük. Kumanda birimleri genel olarak ergonomik, ancak ses açma kapama butonunun sürüye uzak olması alışkanlık gerektiriyor. Ses sistemi geliştirilirken, muhtemelen sağdan direksiyonlu versiyonlar göz önüne alınmış. Neyse ki, en azından test aracımızda, ses sistemine direksiyon simidinden de kumanda edilebiliyor. ESC ve TSC'ye kumanda eden buton da direksiyon simidinin sol arka tarafına gizlenmiş ve kullanımı zahmetli. Gösterge birimleri rahat okunuyor. Klimanın kullanımı



FAR KOLUNU SONUNA KADAR ÇEVİRİNCE ARKA SİSLERİN YANMASI KÖTÜ. BİRÇOK KİŞİ BİLMEYEN YAKACAKTIR. ELEKTRONİK ÇEKİŞ KONTROL SİSTEMİNİN KAPAMA BUTONU KÖTÜ YERDE. KLİMA HIZLI VE ETKİN ÇALIŞIYOR. UZAKTA KALAN SES KUMANDASI SAĞDAN DİREKSİYONLU MODELLERE GÖRE TASARLANMIŞ.



da kolay. Kısa farları yakmak için, far kumanda kolunu sonuna kadar çevirdiğinizde farlarla birlikte arka sis farlarının da çalışması ise, birçok sürücünün fark etmeyeceği ve gereksiz yere sis farlarıyla yol alması sonucunu doğuracak olumsuz bir özellik. Keşke ön sis farları gibi, arka sis farları için de ayrı bir kumanda olsaydı. Arka koltuk sırasını incelediğimizde, hem iniş-binişin rahat olduğunu hem de bu koltuk sırasındaki diz ve baş mesafelerinin pick-up standartlarının üzerinde olduğunu gördük. Kol dayama ve bardaklık konforu da sunan bu üç kişilik koltuk, kullanılmadığı zaman farklı şekillerde katlanarak ekstra yük taşıma alanı olarak da kullanılabilir.

2.5 lt çift turbolu dizel motor

Yeni Isuzu D-Max'ın yeni motoru 2499 cc hacminde ve 4 silindirli. Çift turbolu dizel motor 163 HP güç ve 1800-2000 d/d aralığında 400 Nm tork üretiyor. Test aracımızda 5 ileri otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, araca 180 km/s maksimum hız sağlıyor. Motorun fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi ise 8.4 lt/100 km. Isuzu D-Max, performanstan ziyade yük taşıma ve sağlamlık üzerine kurulu bir araç. Düşük devirde elde edilen 400 Nm'lik tork, onun 3 tona kadar

römork çekmesini ve 933 kg ağırlık taşıyabilmesini mümkün kılıyor.

Amacı yük taşımak

D-Max yük taşıma amaçlı geliştirilmiş bir araç olduğu için, onu yüksüz kullandıktan sonra eleştirme konusunda kendimde hak görmüyorum.

Ama elbette belirtmem gerekir ki, yüksüz kullanımda arka aks-taki yaprak yaylı süspansiyon sistemi aracın zıplaya zıplaya yol almasına yol açıyor. Böbrek taşı olan birini bu ızdıraptan kurtarmak için onu arka koltuğa oturtup İstanbul'da dolaştırabilirsiniz. Ama daha önce belirttiğim

gibi, her aracı kendi geliştiriliş amacına göre yorumlamak gerekir. D-Max, her ne kadar bir SUV görünümüne ve zengin donanımına sahip olsa da, yüksüz kullanımda gezmek için değil, yük taşımak için kullanılmalı. Direksiyonun çok turlu olması da, şehir içindeki manevralarda hayli zorlayıcı bir





ÇİFT TORPİDO VE ÖN KONSOLUN SAĞINDA-SOLUNDA YER ALAN EKSTRA BARDAKLIKLAR İŞLEVSELLİĞİ ARTTIRIYOR. ÖNDE RAHAT VE YOLA HAKİM BİR POZİSYON SUNAN KOLTUKLAR, ARKA SIRADA DA BİR PİCİ-UP'TAN BEKLENMEYECEK KADAR BAŞARILI. SIRTЛИKLARI ÖNE VE MİNDERLERİ YUKARI KALDIRILABİLİYOR. BAŞ MESAFESİ DE İYİ.



unsurken, arazide yük taşırken avantaj sağlıyor.

Fiyatı 58.800 TL'den başlıyor

Manuel şanzımanlı ve çift kabinli Isuzu D-Max 4x2 58.800 TL'den başlayan fiyata sahip. Bu fiyat, en pahalı seçenek olan otomatik şanzımanlı ve çift kabinli D-Max 4x4'te 76.700 TL'ye çıkıyor. 2004 yılında, 4x4 modelde ara-

zi vitesi yerine bir buton (Shift on the fly) aracılığıyla 4x2'den 4x4'e geçmeyi sağlayan ilk pick-up olan D-Max, aynı yıl ilk otomatik şanzımanlı pick-up unvanını da almıştı. Isuzu D-Max, yeni jenerasyonunda ise şık görünümünün altında gizlenen yüksek taşıma kapasitesi ve çekiş gücüyle adından söz ettirecek.

Isuzu D-Max 2.5 4x4 V-Cross Çift Kabin Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	.....2499 cc, 4 silindirli, çift turbo, dizel
Şanzıman:	.....5 ileri otomatik
Maksimum güç:	.....163 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork:	.....400 Nm @ 1400-2000 d/d
Maksimum hız:	.....180 km/s
Yerden yükseklik:	.....235 mm
Açılar (Yaklaşma / Uzaklaşma / Rampa):	.....30 / 23 / 22 derece
Yan eğim açısı:	.....49 derece
Taşıma kapasitesi:	.....933 kg
Römork kapasitesi (Frensiz / Frenli):	.....750 kg / 3000 kg
Boyutlar (uz./gen./yük.):	.....5295 / 1860 / 1795 mm
Kargo alanı (Uzunluk / Genişlik):	.....1640 mm / 1530 mm
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	.....10.1 / 7.3 / 8.4 lt/100 km
Baz fiyat (4x2 Tek Kabin) / Test aracının fiyatı:	... 48.700 / 76.700 TL

+ Tasarım, donanım, taşıma kapasitesi, tork

- Yüksüz kullanımda konfor, şehirde park etme sorunu



ALIRKEN PAHALI KULLANIRKEN CİMRİ

Düşük tüketimli 1.6 TDI motora sahip Skoda Fabia Combi Scout, 43.500 TL'lik fiyatı göz önüne alındığında başlıkta da belirttiğimiz gibi satın alırken pahalı ama kullanırken işletme gideri düşük bir otomobil.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Skoda'yı B segmentinde temsil eden Fabia'nın station karoserli modeli, Türkiye'de sadece hem görsel hem de işlevsel bazı eklemelerin yapılmış olduğu Scout donanımıyla satılıyor. 1.4 lt 85 HP benzinli ve 1.6 lt 90 HP TDI turbo dizel motor seçenekleri bulunan otomobilde otomatik şanzıman seçeneği yok. Bu ayki sayımıza konuk olan Fabia Combi Scout versiyonu ise 1.6 TDI CR 90 HP.

Görsel-işlevsel dokunuşlar

Fabia Combi Scout'un dış tasarımında göze çarpan ve otomobili çevre saran plastik kaplamalar, otomobile hem görsel farklılık hem de hafif arazide daha sorunsuz yol almasını sağlayan bir yapı kazandırıyor. Bu plastik kaplamalar, şehir içindeki hafif çarpma ve sürtünmelerin de sorun olmamasını sağlıyor. Uzunluğu 4275 mm, genişliği 1658 mm ve yüksekliği 1542 mm olan araç, bu boyutların da ortaya koyduğu üzere küçük sınıfta yer alan bir station. Dingil mesafesi 2451 mm olan Fabia Combi



*SERT VE YUMUŞAK
PLASTİK
KARIŞIMINDAN
OLUŞAN ÖN
KONSOL SADE
TASARIMLI.
GÖSTERGELER
RAHAT OKUNUYOR.*





Scout, 1.6 TDI versiyonunda 1224 kg boş ağırlığa sahip. Otomobilin bagaj hacmi, 5 koltuklu kullanımda 480 litre. Bu hacim arka koltuklar öne katlandığında 1660 litreye kadar çıkıyor. Bagaj içindeki eşya sabitleme alanı işe yarıyor. Ayrıca bagaj kapağının büyük ve yükleme eşiğinin alçak olması yükleme-boşaltmayı kolaylaştırıyor.

Kullanışlı iç mekân

Otomobilin iç mekânı son derece sade bir tasarıma sahip. Volkswagen Grubu'ndaki birçok modelde olduğu gibi buton kalabalığından kaçınılmış. Fabia Combi Scout, eşya gözü ve bardaklık (önde 2, arkada 1 adet) konusunda cömert. Kapı içi cepleri geniş. Çift torpido ve kapaklı-kapaksız

gözler kullanışlı. Kokpitte iki farklı malzeme kullanılmış: Ön konsolda koyu renkli olan üst kısım yumuşak malzemeyle kaplı, açık renkli bölümler ise sert plastikten oluşuyor. İşçilik bakımından test aracında bir kusur yoktu. Koltuklar rahat, ayarlanması da kolay. Tüm gösterge birimlerinde aynı font ve rengin kullanılmış olması kokpitte bütünlük sağlıyor. Beyaz renkli yazı ve rakamlar her ışıkta kolay okunuyor. Ön konsolda; ses sisteminin aşağıda, klima kumandalarının ise yukarıda olması, kullanım sırasında karışıklık yaratıyor ve aynı zamanda mantıklı da değil. En çok kullanılan birimlerden biri olan ses sisteminin yukarıda olması gerekirdi. Otomobilde görüş açıları iyi. Aynalar ye-

terli büyüklükte. Donanım da yeterli konfor ve güvenliği sunuyor. El freni bölgesindeki aux girişi işlevsel, ama bununla birlikte usb girişi de olmalıydı. Klima hızlı ve etkin çalışıyor. Ses sisteminin kalitesi de yeterli. Arka koltukta diz ve baş mesafeleri sınıf ortalamalarında ve yeterli. Yüksek şaft tüneli, arka koltuğun ortasında oturmayı zorlaştırıyor.

Cimri motor

VW Grubu'nun artık herkes tarafından çok iyi tanınan 1.6 litrelik TDI turbo dizel motoru, Fabia Combi Scout'ta 90 HP güç ve 230 Nm tork üretiyor. Otomobili 12.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştıran motorun sağladığı maksimum hız 177



OTOMOBİLİN KOLTUKLARI RAHAT. ARKA SIRADA BU SINIF İÇİN YETERLİ BİR DİZ VE BAŞ MESAFESİ SUNULUYOR. OMUZ MESAFESİ İSE ÜÇ YETİŞKİN İÇİN ZORLAYICI OLACAKTIR. FAR KUMANDALARININ ALMAN TİPİ OLDUĞU ARAÇTA YER ALAN ÇİFT TORPİDO İŞLEVSEL.



km/s. Bu değerler, otomobilin performans konusunda zayıf olduğunu işaret etse de, cimri yakıt tüketimi değerleri, bu otomobile sahip olanları sevindirecektir. Karbondioksit salımı 109 g/km olan otomobilin ortalama yakıt tüketimi 5.1 lt/100 km. Biz de karma kullanımımız sonucunda ortalama 5.0 lt/100 km'lik bir değer elde ettik (yol bilgisayarı verisidir). Kullanım sırasında, özellikle de belirli bir hıza ulaştıktan sonra, 6'ncı vites ihtiyacının doğduğunu da belirtelim. Öte yandan otomobilde Stop&Start sistemi de bulunmuyor. 6 ileri şanzıman ve Stop&Start olsaydı, tüketim daha da düşerdi diye düşünüyorum. Gösterge panelindeki vites yükseltme-düşürme uyarısı ise yararlı bir özellik. İlk çalıştırma anında gürültülü çalışan 1.6 TDI motor, ısındıkça sessizleşiyor. Manuel vitesin değişimleri biraz kemikli. Direksiyon yumuşak, tepkileri hızlı değil ama bu performans-taki bir otomobil için yeterli.

Pahalı fiyat

Bu sayfalarda gördüğünüz Skoda Fabia Combi Scout'un fiyatı 43.500 TL. 1.4 85 HP seçeneğinin etiketi ise 37.000 TL. Kompakt sınıf otomobillere erişen bu fiyatlar, Fabia Combi Scout satın almak isteyenleri düşündürecek.



ÖN TAMPON, ÇAMURLUKLAR, YAN KISIM VE ARKA TAMPONA GİYDİRİLMİŞ OLAN PLASTİK KORUYUCULAR, İŞLEVİNİN YANI SIRA GÖRÜNÜM BAKIMINDAN DA ARACI FARKLILAŞTIRIYOR. STANDARTTA 480 LT OLAN BAGAJ 1660 LT'YE KADAR ÇIKIYOR.



Skoda Fabia Combi Scout 1.6 TDI

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, dizel
Şanzıman: 5 ileri manuel
Maksimum güç: 90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 230 Nm @ 1500 d/d
Maksimum hız: 177 km/s
0-100 km/s: 12.2 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4275 / 1658 / 1542 mm
Bagaj hacmi: 480-1660 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 3.6 / 4.2 / 5.1 lt/100 km
Fiyat: 43.500 TL

+ Tüketim, bagaj hacmi, işlevsellik

- Fiyat, performans, şanzıman 5 ileri

109 g/km **B**



AZLA YETİNİMESİNİ BİLİYOR

Chevrolet'nin küçük sınıftaki sedanı Aveo 1.3 Dizel 95 HP, tüketim olarak aza kanaat etse de, fiyat olarak bir üst sınıftaki, daha büyük motorlu, otomatik şanzımanlı ağabeyi Cruze Sedan'ı zorluyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Türkiye, küçük ve kompakt sedanlara sevgi duyulan bir ülke. Hele ki bu karoser türü, 1.6 litre silindir hacminin altında dizel bir motorla tamamlanırsa, benzinli versiyonlarla arasındaki hatırı sayılır fiyat farklarına rağmen birçok kişi için ilgi çekici olabiliyor. Chevrolet'in küçük sınıftaki sedanı Aveo ülkemizde 1.2 lt 86 HP benzinli, 1.4 lt 100 HP benzinli ile 75 HP'lik ve 95 HP'lik iki 1.3 litre turbodizel motor seçeneklerine sahip. 1.2 lt'nin başlangıç fiyatı 30.317 TL olarak açıklanırken, 1.4 lt 33.945 TL'lik, 1.3 dizel 75 HP 37.161 TL'lik başlangıç fiyatına sahip. Sadece LTZ adı verilen en üst donanım seviyesiyle satışan 1.3 dizel 95 HP'nin fiyatıysa 42.821 TL.



Tasarım ve iç mekan

Daha önceki yazılarımızda da ifade ettiğimiz gibi Aveo, cesur ve saldırgan bir görünümüyle görsel açıdan sınıfının en çekici otomobillerinden birisi. Özellikle motosikletten esinlendiği ifade edilen çift yuvarlak farlı aydınlatma grubu otomobile dinamizm katmış. Bu saldırgan burun tasarımı, çift parçalı ızgara tasarımı ile tamamlanmış. Otomobilin iç mekânı da sıra dışı. Gösterge tablosu motosikletlerden esinlenilmiş gibi. Devir saati dışındaki göstergeleri dijital olan otomobilin ön konsolundaki bazı kumanda birimleri Cruze'dan tanıdık. Eşya gözü konusunda ön yolcularına sorun yaşatmayan otomobilin arka koltuk yolcuları bu konuda pek şanslı sayılmaz. Ayrıca geriye doğru alçalan tavan çizgisi nedeniyle arka baş mesafesi hatchback kardeşine göre biraz daha az. 502 lt'lik bagaj hacmiyse gayet başarılı

Sürüşü nasıl?

Test aracımızda 1.3 litrelik, 16V, common rail yakıt enjeksiyonlu turbodizel motor mevcuttu. Temeli Fiat ve GM tarafından ortak geliştirilen bu motor, yıllar içinde her iki grubun otomobillerinde de başarıyla hizmet verdi. 95 HP'lik versiyonunu kullandığımız bu motor 210 Nm'lik



MODERN ÖN KONSOLDAKİ EŞYA GÖZLERİ KULLANIŞLI. GÖSTERGE TABLOSU MOTOSİKLET STİLİ.



maksimum torkunu 1750 d/d'de veriyor. 1750 d/d'nin altında çekiş doğal olarak çok güçlü olmasa da yeterli sayılır. Maksimum hızı 174 km/s olarak açıklanan otomobilin fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasıysa 12.6 saniye. Gündelik kullanımda rahat kullanım sunan kıkırdaklı geçişe sahip 6 ileri oranlı manuel şanzıman performanslı kullanımdaysa fazla keyifli değil. Bizce vites geçişleri daha pürüzsüz olmalı. Tüketimse yüz güldürüyor. Biz 400 km'yi bulan kullanımda 5.6 lt/100 km'lik bir değer elde ettik. Bu arada otomobilde stop-start sisteminin bulunduğunu ve çalışmasının hızlı ve sarsıntısız olduğunu ekleyelim.

Önden çekişli Aveo'da önde McPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon sistemine yer verilmiş. Elektronik sürüş destek sistemlerinin (stabilite kontrol ve çekiş kontrol sistemi) standart olarak sunulduğu otomobil bir yol tutuş ustası değil ve hızlı virajlarda biraz yana yatıyor. Elektronik sürüş destek sistemlerini kapatmaya yarayan düğme el freni konsolunda ve bu düğmeye kısa basıldığında çekiş kontrol sistemi, uzun süre basılı tutulduğundaysa stabilite kontrol sistemi devre dışı bırakılabiliyor. ESP devre dışında iken otomobilin limitlerdeki tepkileri biraz tedirginlik verebilir. Yoldan gelen darbeler abartılı olmadığı sürece süspansiyon

konforu gayet iyi.

Sonuç

Chevrolet Aveo Sedan 1.3 Dizel 95 HP LTZ, düşük tüketime ve zengin donanımına sahip. Ama fiyatı sedan olsun veya olmasın birçok B segmenti dizel otomobilde olduğu gibi benzinli versiyonlara göre hayli yüksek. Yakın fiyata yine hatırı sayılır donanım sunan ve bir üst sınıftaki benzinli sedan Cruze 1.6 LT AT'yi (44.094 TL) veya daha zayıf donanımlı yan ve perde havayastıklarının sunulmadığı, ESP'nin 1250 TL'ye opsiyonel olarak sunulduğu, Fiat Linea 1.3 Multijet 95 HP'yi 38.930 TL'den alabilmek mümkün.



ÇİFT PARÇALI TORPİDO GÖZÜNÜN ÜST KISMINDA USB GİRİŞİ VAR. ÖN KOLTUKLAR SORUNSUZ. ARKADA İSE BAŞ MESAFESİ HATCHBACK'E GÖRE DAHA AZ. ESP STANDART.

BİRÇOK KÜÇÜK SINIF SEDAN SONRADAN EKLENMİŞ BAGAJLARI NEDENİYLE KAMBUR BİR GÖRÜNÜM SUNARKEN, AVEO SEDAN UYUMLU BİR ÇİZGİYE SAHİP.



Chevrolet Aveo Sedan 1.3 95HP Dizel LTZ

Fabrika verileri

Motor: 1248 cc, 4 silindirli, 16V,turbodizel
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 95 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 210 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız: 174 km/s
0-100 km/s: 12.6 sn
Bagaj hacmi: 502 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4399 / 1735 / 1517
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 4.8 / 3.6 / 4.1 lt/100 km
Fiyat: 42.821 TL

+ Donanım, tasarım, bagaj hacmi, tüketim, stop-start sistemi

- Cam kumandaları aydınlatmasız, geri görüş

109 g/km

B

GOODYEAR İLE İZMİR'DE BİR GÜN

Dünyanın önde gelen lastik üreticilerinden olan Goodyear, Türkiye'de ilk kez UltraGrip 8 Performance kış lastiği ile Efficientgrip, EfficientGrip SUV ve Eagle F1 Asymmetric 2 lastiklerini İzmir'de medya mensuplarına sürüş etkinlikleriyle tanıttı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Goodyear Medya



Yazın son günleri olmasına rağmen hala yüksek sıcaklığın hüküm sürdüğü İzmir'de iki günlük Goodyear sürüş etkinliklerinde firmanın yeni UltraGrip 8 performance kış lastiği ile halen satışta olan Efficientgrip, EfficientGrip SUV ve Eagle F1 Asymetric 2 lastiklerini test etme imkanı bulduk. Ayrıca pist dışı aktivitelerde ise katılımcılar 130 kilometre süren "gezi parkuru" etkinliği kapsamında asfalt, toprak, çimen gibi farklı yol koşullarında oluşturulan on-road ve off-road parkurda Goodyear lastiklerinin performanslarını deneme fırsatı yakaladılar. Etkinliğin sonunda ise suni buzlu parkurda kış ile normal lastikler arasındaki farkı izleyerek test gününü tamamladık. Biz medya mensuplarının sürüşleri boyunca yanımızda bulunan ve kendisi de bizzat Goodyear lastiklerini test eden Goodyear Lastikleri Genel Müdürü Emin Özkan, "Goodyear olarak değerli bayilerimiz ve basın mensupları ile birlikte olmaktan memnuniyet duyuyoruz. Müşterilerimize ulaşmamızı sağlayan bayilerimize ve medya mensuplarına ürünlerimiz hakkında bilgilendirme imkanı bulduğumuz için mutluyuz" şeklinde konuştu. Lastik sürüş



**MEDYA MENSUPLARI
GOODYEAR'IN EFFICIENTGRIP,
EFFICIENTGRIP SUV VE EAGLE
F1 ASYMETRIC LASTİKLERİNİ
PİSTTE TEST ETTİLER.**

etkinliklerinin sonunda slalom testlerinde en iyi zamanı gerçekleştiren iki medya mensubu, BMW M3'ün sağ koltuğunda Ülkü Yarış Pisti'nde bir tur atma hakkı kazandılar.

Goodyear UltraGrip 8 Performance ile iddialı

Goodyear 3D-BIS (3 Boyutlu Blok Kilitleme Sistemi) Teknolojisi'ne sahip yüksek performanslı kış lastiği UltraGrip 8 Performance'ı etkinlikte tanıtımını yaparak Türkiye'de bu ürünü ilk kez görücüye çıkarmış oldu. Firma genel müdürü Emin Özkan, "Son yıllarda tüketicilerin kış lastiklerinin önemi hakkında daha bilinçli olma-

sı ile birlikte kış lastikleri pazarı çok büyük bir ivme ile büyümektedir. Kış koşullarında kış lastiği kullanımının ülkemizde de zorunlu olmasının gündemde olması, yol güvenliği için doğru lastik seçiminin önemini bir kez daha vurguluyor" dedi. Goodyear Türkiye Tüketici Lastikleri Direktörü Sibel Raif ise "Kar ve buz koşulları ile başa çıkabilecek yüksek performanslı bir lastik üretmek için oldukça büyük çaba sarf ettik. Yüksek kaliteli, güvenli ve güvenilir bir lastik sunduğumuzdan emin olmak, karşımıza çıkması muhtemel en küçük sorunları bile çözmek için çabalıyoruz" şeklinde konuştu.



e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

Lütfen her ay yayınlanan e-otodergi sayılarını ve yılda bir kez yayınladığımız Test Yıllığı gibi özel sayılarımızı sadece www.e-otodergi.com ve www.testyilligi.com adresleriyle başlayan linklerden indiriniz. Ayrıca iPad App Store'daki e-otodergi uygulamasını da indirebilirsiniz.

Şirketimiz, diğer web sitelerinden ya da linklerden indireceğiniz e-otodergi adlı pdf dosyaların orijinal ve virüssüz olduğunu garanti etmemektedir.

Önemle duyurulur.

Sevinç ve hüznün

Geride bıraktığımız Eylül ayı ülkemiz motorsporları açısından sevindirici gelişmelere sahne oldu. İlk olarak IRC Yalta Rallisi'nde Doğu Avrupa Şampiyonası planları dahilinde start alan Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ekibi üç gün süren zorlu yarışta zafere ulaşarak göğsümüzü kabarttılar. Avcı – Gücenmez ikilisi, önlerinde yer alan iddialı Ukraynalı ve Fin ekip-lerin abandoneleri ile zirveye yerleştikleri rallinin son gününde kendilerine altın tepside ikram edilen bu zaferi geri çevirmeyip Türk otomobil sporları için tarihi bir zafere imza atıldılar. Ayrıca bu yarışta 2WD Ford Fiesta R2 ile yarışan Murat Bostancı – Onur Vatansever ekibi de dikkat çekici zamanlara imza atarak seyredenlere “Eğer S2000 otomobil ile yarışsalar- dı zirveyi zorlardı” dedirttiler.

Eylül ayı sonlarına doğru ise Kenan Sofuoğlu'ndan gelen yeni bir şampiyonluk haberiyle milletçe yine gururlandık. Bir yıl aradan sonra geri döndüğü World Supersport'da sezonun bitimine bir yarış kala kariyerinin üçüncü şampiyonluğuna ulaşmayı başardı. Sezon içinde yaşadığı sakat-

lıklarla boğuşan, bu yüzden belki de kariyerinin en zor şampiyonluğuna ulaşan milli sürücümüz, her şeye rağmen tecrübesini konuşturarak sıkı rakiplerine rağmen mutlu sona ulaşmayı başardı. Red Bull ve Türkiye Motosiklet Federasyonu'nun destekleri ile yarışan Sofuoğlu'nun üzerinde kazanılan bu şampiyonluğa rağmen halen bir Türk sponsor firmanın olmaması üzücüydü.

Yine geçtiğimiz ay Türk motosiklet camiası çok önemli bir ismini kaybetti. Ülkemizi yıllardır Dakar Rallisi'nde başarıyla temsil eden “Çöl Kaplanı” lakaplı Kemal Merkit ağabeyimizi Transanatolia Rallisi'nde kaybettik. Motosiklet ve otomobil sporları camiasında da çok sevilen ve yüzünden gülümsemesi eksik olmayan Kemal Merkit'i her zaman çok özleyecek ve saygıyla anacağız. Gittiğin yerde nur- lar üzerinde olsun Kemal ağabeyim...

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



Kemal Merkit'i kaybettik

Ülkemizi yıllardır Dünya parkurlarında başarıyla temsil eden Kemal Merkit'in ölümü sporseverleri yasa boğdu.

“Çöl Kaplanı” lakaplı 52 yaşındaki motosiklet yarışçısı Kemal Merkit, bu yıl 3'üncüsü gerçekleştirilen Transanatolia Rallisi'nde geçirdiği kaza sonucu hayatını kaybetti. 7 Eylül Cuma sabahı yaşanan kazada Kemal Merkit'e çarpan Hollandalı motosiklet yarışçısı Wouter Vaar Kamp da hayatını kaybetti. Kemal Merkit'in cenazesi Levent Adet Yolal Camii'nde kılıcak ikindi namazından sonra Kilyos Mezarlığı'nda toprağa verildi. 7 Haziran 1960 doğumlu Kemal Kerkit, Avusturya Lisesi'nden mezun olduktan sonra Viyana'da işletme alanında lisans eğitim yaptı. Birçok farklı motosiklet disiplininde yarışlara katıldı. 2002 yılında Dakar Rallisi'ne katılan ilk Türk pilot oldu. 2010 Dakar Rallisi'nde “servis desteği olmadan yarışanlar” kategorisinde birinci oldu, 2011 yılında aynı klasmanda ikinci oldu. 2012 yılında ise mekanik sorunlarla yarış dışı kaldı. Kemal Merkit iki çocuk babasıydı ve KTM motosikletlerinin Türkiye Mümessili olan Spormoto'da

yönetici olarak çalışıyordu.

Mehmet Baykan: Acımız büyük

Spor Genel Müdürü Mehmet Baykan, Merkit'in vefatının ardından yayınladığı başsağlığı mesajında, “Milli motosikletçimiz Kemal Merkit, Türk sporuna büyük başarılar kazandırmış sporcuydu. Uluslararası arenada ülkemizi en iyi şekilde temsil etmiş, sporla içiçe yaşamış ve genç sporcu adaylarına örnek olmuş bir kişiydi. Kendisine Allah'tan rahmet, kederli ailesine, yakınlarına ve spor camiamıza sabırlar diliyorum” ifadelerine yer verdi.



Kenan şampiyonlukları üçledi

Ülkemizi bu sezon Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda temsil eden Kenan Sofuoğlu, sezonun bitimine bir yarış kala Dünya Şampiyonluğu'nu ilan etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Portimao Pisti'nde düzenlenen yarışta matematiksel olarak şampiyonluğunu ilan edebilmesi için ilk 4 sırada finişe gelmesi yeterli olan Kenan Sofuoğlu, bu avantajına rağmen zirveyi zorlayan bir sürüş sergiledi. Zaman zaman öne geçen milli sürücümüz, iki kez pist dışına çıkmasına rağmen ilk 4 sırada kalma- yı başardı. Son turlarda atak yaparak 2. sıraya yükselen Kenan Sofuoğlu, yarışı şampiyonada kendisini takip eden rakibi Jules Cluzel'in ardından ikinci sırada bitirerek kariyerindeki 3. Dünya Supersport Sürücüler Şampiyonluğu'na imza attı. Kawasaki Deltafin Lorenzini takımı adına yarışan Kenan Sofuoğlu daha önce bu unvanı 2007 ve 2010 senelerinde elde etmişti. Finişi geçtikten sonra Türk bayrakları ile kendisini pist kenarında karşılayan hayranlarının yanında duran Sofuoğlu, burada yarış



Kenan Sofuoğlu yarışın başlarında takım arkadaşı Sheridan Morais'in yakın markajındaydı.

botlarını altın sarısı olanlarla değiştirip, üzerine şampiyonluk t-shirt'ü giyerek zafer turu attı.

Kenan Sofuoğlu: "Zor oldu ama değ-di"

Üçüncü kez mutlu sona ulaşan Ke-

nan Sofuoğlu, yurda döndükten sonra düzenlenen basın toplantısında: "'Uzun sezonu şampiyon bitirmek beni mutlu etti. Ayrıca bu benim üçüncü dünya şampiyonluğum. Dünya Supersport'da benden önce üç kez şampiyon olan yok. İki kez şam-

piyon olan iki sporcu var. Ben üç kez şampiyon oldum ve bu rekor şu anda bende" diye konuştu. Yeni sezon hedefleriyle ilgili bilgi de veren Kenan Sofuoğlu, bir yıl daha Supersport'ta yarışacağını söyledi. Kawasaki takımıyla görüşüğünü ve iki hafta için-

de bu anlaşmayı imzalayacaklarına dikkati çeken Sofuoğlu, "Bir yıl daha Supersport, daha sonra başka planlarım var" dedi. Kenan Sofuoğlu son olarak, Türkiye'de 2 yere çok güvendiğini belirterek, Türkiye Motosiklet Federasyonu'na ve sponsoru Red Bull'a teşekkür etti. Türkiye Motosiklet Federasyonu Başkanı Bekir Yunus Uçar da, Kenan Sofuoğlu isminin bir marka haline geldiğini ve dünyanın

en hızlı delikanlısını sunmaktan onur duyduğunu dile getirdi. Uçar, "Federasyonumuz gurur duyduğu bir oyuncusunu yeniden zirvede gördü. Bundan dolayı da çok mutluyuz. Kenan Sofuoğlu ismi anlatılmaya gerek kalmayan bir marka haline geldi. Kenan'ın hatırına Türkiye'de Motosiklet Federasyonu kuruldu. Biz de kendisiyle her zaman gurur duyduk" şeklinde konuştu.



Kenan Sofuoğlu kariyerinin üçüncü şampiyonluk kupasını Portimao'da kaldırdı.



Şampiyonumuz yarış sonrası basın toplantısında kupasıyla oldukça mutluydu.

**KENAN SOFUOĞLU
BU KEZ KAZANDIĞI
ŞAMPİYONLUĞU
"OLDUKÇA ZORLU"
OLARAK TANIMLADI.**



Şampiyonluğunu ilan eden sürücümüz yarışın bitiminde Türk bayrağının altında şov yaptı.



Hamilton Monza'da rahat kazandı

McLaren pilotu Lewis Hamilton, Monza'daki yarışı baştan sona domine ederek zafere ulaştı ve şampiyonada ikinciliğe yükseldi.

Yazı: Gürkan Çağlar

İngiliz pilot bu zaferiyle kariyerinin 20. Formula 1 zaferine ulaşmış oldu. Ferrari'nin anavatanında tifosilerin yoğun desteği altında yarışan Fernando Alonso ise 10. sıradan başladığı yarışta podyuma çıkarak şampiyonluk yürüyüşünü sürdürdü. Yarışın ortalarında Sebastian Vettel ile sıkı bir mücadeleye giren İspanyol pilot, Alman rakibi pitten geçme cezası alınca baskıdan kurtuldu. Jenson Button da mekanik arızadan yarışa veda edince üçüncü sırada damalı bayrağın altından geçti.

Yarışın başında aracından ideal performansı yakalayamayan ancak sonradan açılarak Alonso ile çekişecek hızı bulan Vettel, finişe beş tur kala alternatör arızası ile yarışa nokta koydu. Takım arkadaşı Felipe Massa'yı zorlanmadan geçen Alonso ikinci sıraya yükselirken, pite en son gelen isim Perez, orta sert lastikleriyle üst üste en hızlı tur zamanlarını yapmaya başlayarak Alonso'yu da geride bıraktı. Sergio Perez, Hamilton'dan tur başına yaklaşık 1.1s hızlı olmasına rağmen yeterli tur sa-

yısı olmayınca rüya gibi geçen sezonunda üçüncü kez podyuma çıktı. Felipe Massa 4. sırada finiş görürken, Lotus'tan Kimi Raikkonen de beşinci oldu. Mercedes takımının Alman pilotları Michael Schumacher altıncı ve yarıştaki en hızlı tur zamanını son turda elde eden Nico Rosberg de yedinci sırada finişe geldiler.

Hamilton: "İtalyanların evinde kazanmak güzeldi"

McLaren takımına bir İtalya zaferi kazandıran Lewis Hamilton yarışın ardından: "Sergio Perez'in son turlardaki hızı beni asla tedirgin etmedi. Yarışın bitimine altı tur kala belki yedi saniye gerideydi. Üzerimde büyük bir baskı yaptığını söyleyemem. Fakat bu hızla daha yakın olsaydı o zaman oldukça zor olurdu. Ancak son birkaç hızlanmak zorunda kaldım. Fernando'nun ikinci sıraya yükseldiğini duyunca, 'nasıl yani?' diye düşündüm. Sonra kendime kendime "Peki tamam, yarış bitirmek zorundayım" dedim. Sergio'nun geçtiğini duyunca da, "işte bu harika" dedim. Monza, Silverstone veya Mona-



Sauber Ferrari takımının Meksikalı pilotu Sergio Perez, bu sezon üçüncü kez podyuma çıkma mutluluğunu yaşıyor.



Fernando Alonso sıralama turlarında rakiplerini izlerken yanında Ferrari'nin patronu Montezomolo'nun yakın markajındaydı.



Felipe Massa, sıralama turlarında üçüncü olmasına rağmen yarıştan 4.lükle ayrıldı.



Monza'da zamanında yenilmeyen Schumi, eski günlerini aradı.



Kimi Raikkonen Monza'da zirve mücadelesinde yer alamadı.



Nico Rosberg takım arkadaşı Schumacher'in ardından 7. oldu.

ko kadar özel değil ancak bu özel Grand Prix'lerden biri. Oldukça tarihi bir pist. Ferrari'nin İtalyan taraf kalabalığının arasında duran, harika İngiliz taraftarlarının seslerini duyabiliyordum" diye konuştu. İkinci olan Meksikalı Perez ise Takımım ve benim için mükemmel bir yarıştı. Monza'da takımımın podyumda olmak inanılmaz. Bu çok özel bir duy-

gu. Yarışın başında sert lastiklerle başlayarak, yarışın son bölümünde yumuşak hamura geçme şansı elde ettim. İnanılmaz bir yarıştı." derken, üçüncü olarak şampiyonada liderliği sürdüren Alonso ise "Sıralamalarda kötü bir gün geçirmememe rağmen Monza'da podyuma çıkmam benim açımdan mükemmel bir sonuç" açıklamasını yaptı.

Formula1 İtalya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.....	Lewis Hamilton.....	McLaren-Mercedes.....	1:19:41.221
2.....	Sergio Perez.....	Sauber-Ferrari.....	+4.356
3.....	Fernando Alonso.....	Ferrari.....	+20.594
4.....	Felipe Massa.....	Ferrari.....	+29.667
5.....	Kimi Raikkonen.....	Lotus-Renault.....	+30.881
6.....	Michael Schumacher.....	Mercedes.....	+31.259
7.....	Nico Rosberg.....	Mercedes.....	+33.550
8.....	Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+41.057
9.....	Kamui Kobayashi.....	Sauber-Ferrari.....	+43.898
10.	Bruno Senna.....	Williams-Renault.....	+48.144

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Fernando Alonso.....	179
2.....	Lewis Hamilton.....	142
3.....	Kimi Raikkonen.....	141
4.....	Sebastian Vettel.....	140
5.....	Mark Webber.....	132
6.....	Jenson Button.....	101
7.....	Nico Rosberg.....	83
8.....	Romain Grosjean.....	76
9.....	Sergio Perez.....	65
10.	Felipe Massa.....	47

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım.....	Puan
1.....	Red Bull.....	272
2.....	McLaren.....	243
3.....	Ferrari.....	226
4.....	Lotus.....	217
5.....	Mercedes.....	126
6.....	Sauber.....	100
7.....	Force India.....	63
8.....	Williams.....	54
9.....	Toro Rosso.....	12

Vettel Singapur'da şeytanın bacağını kırdı

Bu sene son iki sezondaki performansından uzak olan Sebastian Vettel, Singapur'da zafere ulaşarak şampiyonluk yarışına ortak oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Yarışın 22. turuna kadar ilk pit-stopların ardından liderliğe yerleşen ve arayı açarak rahat bir sürüş sergileyen Lewis Hamilton, bu turda aracındaki vites kutusu sorunu nedeniyle abandone olunca Sebastian Vettel önü alarak damalı bayrağın ardından ilk sırada geçti. Alman şampiyon pilot, bu sezon ikinci zaferini Singapur'da elde ederken, yeniden şampiyonluk mücadelesine ortak olduğu için mutlu görünüyordu. İstikrarlı sürüşünü Singapur'da da sürdüren Jenson Button ikinci sırada finişe gelirken, İngiliz pilotu Fernando Alonso podyumda üçüncü sırada takip etti ve şampiyonadaki liderliğini sürdürdü. Hafta sonu çok iyi bir performans sergileyen Paul Di Resta dördüncü sırayı elde ederken, Nico Rosberg de İngiliz rakibinin ardından beşinci oldu. Lotus Renault pilotları Kimi Raikkonen ve Roman Grosjean altıncı ve yedinci olarak genel klasmanda yer alırlarken, Ferrari'deki koltuğu halen



Fernando Alonso Singapur'da da üçüncü oldu ve liderliğini korudu.

sallantıda olan Felipe Massa da sekizinci olarak yine mutsuz bir şekilde Singapur'dan ayrıldı. Yarıştaki en hızlı turu Nico Hulkenberg atarken, 5 pilot finişe gelememi.

Vettel yarıştan sonra gerçekçi konuştu

Beş ay sonra yeniden zafer yüzü gören Sebastian Vettel, Singapur'da en hızlı araca sahip olmamalarına rağmen zafere ulaştıklarını söyleye-



İstikrar abidesi Jenson Button, yine bu unvanından taviz vermedi ve ikinci olarak podyuma çıktı.



Paul Di Resta dördüncü olarak kariyerinin en iyi derecesini elde etti.

rek realist bir yaklaşımda bulundu. Alman pilot "Bu hafta sonu en hızlı pakete sahip değildik. Fakat sonuçta kazandık ve çok mutluyum. Kendimizi geliştirmek zorundayız. Hala kat etmemiz gereken bir mesafe var. Şu an McLaren muhtemelen en hızlı araca sahip. Ferrari her alanda başarılı ve mücadelenin içinde. Daha önce olduğundan daha iyi görünüyor. Singapur öncesine göre 10 puan daha iyi durumdayım, daha epey yarış var. Neler olur tahminde bulunmak güç. Herşeyden önce yarışları bitirmemiz lazım" dedi. Vettel ayrıca "Hızımız ortada. Eğer yarış kazanmak için yeterince hızlı değilsek yarış bitirmemiz gerekiyor. Zor bir sezon yaşıyoruz, ancak hala şampiyonluk mücadelesinin içindeyiz" açıklamasını yaptı. Üçüncü olan ve halen şampiyonada lider durumda bulunan Fernando Alonso ise "Bu yıl, tahmin edilmesi zor bir sezon geçiriyoruz. Ancak en olursa olsun, burada gördüğümüz performansımızı geliştirmemiz gerekiyor. Suzuka'da daha iyi bir pozisyonda olmamız gerekiyor. Monza'da Sebastian yarış dışı kaldı. Burada Sebastian kazandı, Lewis yarış dışı kaldı. Böyle devam ederlerse benim için problem yok" dedi.



Nico Rosberg beşinci sırada finiş geldi.



Roman Grosjean Singapur'da üst sıraları zorlayamadı.



Felipe Massa hala kendisinden beklenen patlamayı yapamadı.



Yarışın en büyük sürprizi lider durumdaki Hamilton'ın abandone oluşuydu.

Formula 1 Singapur GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	2:00:26.144
2.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+8.959
3.	Fernando Alonso	Ferrari	+15.227
4.	Paul Di Resta	Force India-Mercedes	+19.063
5.	Nico Rosberg	Mercedes	+34.759
6.	Kimi Raikkonen	Lotus-Renault	+35.700
7.	Roman Grosjean	Lotus-Renault	+36.600
8.	Felipe Massa	Ferrari	+42.800
9.	Daniele Ricciardo	Toro Rosso-Ferrari	+45.800
10.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+47.100

Sürücüler Şampiyonası:

Sıra..	Pilot	Puan
1.	Fernando Alonso	194
2.	Sebastian Vettel	165
3.	Kimi Raikkonen	149
4.	Lewis Hamilton	142
5.	Mark Webber	132
6.	Jenson Button	119
7.	Nico Rosberg	93
8.	Romain Grosjean	82
9.	Sergio Perez	66
10.	Felipe Massa	51

Takımlar Şampiyonası:

Sıra..	Takım	Puan
1.	Red Bull	297
2.	McLaren	261
3.	Ferrari	245
4.	Lotus	231
5.	Mercedes	136
6.	Sauber	101
7.	Force India	75
8.	Williams	54
9.	Toro Rosso	14

Yağız Avcı Yalta'yı fethetti

Castrol-Ford takımından Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ikilisi Yalta Rallisi'nde zafere ulaşarak IRC'de yarış kazanan ilk Türk ekip olarak tarihe geçtiler.

Yazı: Gürkan Çağlar



Bu sezon Türkiye Ralli Şampiyonası'nın yanı sıra Doğu Avrupa Ralli Şampiyonası'nda da mücadele eden Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ekibi aynı zamana IRC'ye de puan veren Ukrayna Yalta Rallisi'nde zafere ulaşmayı başardılar. 14-16 Eylül tarihleri arasında yapılan yarışın ilk gününde temkinli bir pilotaj sergileyerek ikinci sırada yer alan ekip, son gün ise ev sahibi Ukraynalı pilot Yuri Protasov'un yarış dışı kalmasıyla rahatlayarak kalan etapları temkinli geçip rallinin galibi olarak Türk bayrağımızı podyumda dalgalandırma gururunu yaşadılar. Geçen sene de ülkemizde yapılan ERC Boğaziçi Rallisi'nde zafere ulaşan Avcı-Gücenmez ikilisi IRC'de de mutluluğu yaşama başarısı gösterdiler. Türkiye Ralli Şampiyonası'nda Ford Fiesta S2000 ile yarışan Murat Bostancı, co-pilotu Onur Vatansever ile Ukrayna'da da Fiesta R2 ile yarıştılar. Ayrıca Ford Fiesta R2 ile ferdi olarak



Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ekibi, Ukrayna'nın asfalt parkurunda hatasız bir performans sergileyerek zafere ulaşmayı başardılar.



Yağız Avcı son serviste takım elemanları ile kucaklaştı.



Bu yarışa Fiesta R2 ile katılan Murat Bostancı – Onur Vatansever ekibi 2 WD sınıfında 3. oldular.

yarışa katılan Eytan Halfon - Sedat Bostancı da genel klasmanda 11. sırada finişe geldiler. Üç günlük yarışta iki çeker klasmanında önlerde yer alan ekip, lbirkaç etapta genel klasmanda ilk beş içerisinde etap zamanına imza atarak Yalta Rallisi'ni genel klasman 7'ncisi ve iki çeker 3'üncüsü olarak bitirdiler. Türkiye'nin ilk IRC galibi Avcı, IRC ve Doğu Avrupa Şampiyonası için verilen puanlara ilave olarak Yalta Rallisi'nden Türkiye Ralli Şampiyonası'na da puan taşıdı. Yağız Avcı, Doğu Avrupa Ralli Şampiyonası'nın yanı sıra Türkiye Ralli Şampiyonası'nda da liderliğe yükseldi.

Serdar Bostancı: "Türkiye'ye bu gururu yaşadığımız için mutluyuz"

İlk kez bir IRC yarışında zafere ulaşmayı başaran Castrol Ford Team Türkiye Takım Direktörü Serdar Bostancı, "Doğru hedefler ve doğru stratejileri deneyimimiz, yetenekli genç ekibimiz ve dayanıklı otomobillerimizle birleştirdiğimizde zaferlerin bize uzak olmadığını biliyorduk. Bu yarış kazanmamızla birlikte Ford'un 2010 yılından bu yana Fiesta S2000 ile IRC'de zafere ulaşan ilk ekip olmamızdan dolayı da gururluyuz. Bugün sadece Türk Ralli Sporuna için de-

ğil, Türk sporu için de anlamlı ve unutulmayacak bir gün. Yıllardır rallide hasret kalınan dünya çapında sportif başarıyı Castrol Ford Team Türkiye olarak vatandaşlarımıza yaşattığımız için çok mutluyuz. Fiesta'larımız, pilotlarımız, co-pilotlarımız, ekibimiz ve tüm sponsorlarımıza teşekkürlerimi iletiyorum" dedi.



Castrol – Ford takımı servis elemanları yine yarış boyunca canla başla çalıştılar.



Yalta Rallisi'nin startında Avcı – Gücenmez ekibine Ukraynalı ralliseverlerin yoğun bir ilgi vardı.

Yağız Avcı komşudan beşincilikle ayrıldı

Yağız Avcı, 27-30 Eylül tarihlerinde Bulgaristan'da gerçekleştirilen Sliven Rallisi'nde elde ettiği genel klasman 5'inciliği ile Doğu Avrupa Kupası'ndaki liderliğini sürdürdü.

Yazı: Gürkan Çağlar

IRC Yalta Rallisi'nde kazandığı zaferle yurt dışında büyük sükse yapan ve Türkiye Ralli Şampiyonası'nda da zirveye yerleşen Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ekibi, şampiyonanın bir sonraki yarışı olan Sliven Rallisi'nden de beşincilikle ayrıldı. 27-30 Eylül tarihleri arasında Bulgaristan'ın asfalt etaplarında koşulan rallide kazanılan bu beşincilikle Avcı – Gücenmez ikilisi Doğu Avrupa Şampiyonluğu için önemli puanlar aldılar. Bu yarışta da Fiesta R2 ile yarışan Murat Bostancı - Onur Vatansever ile birlikte genel klasman yedinciliğiyle iki çeker klasmanında zafere yaklaştı. Ayrıca kariyerinde ilk kez bir yurt dışı yarışta mücadele eden Buğra Banaz – Burak Erdener ekibi de Castrol Ford Rallye Team Türkiye adına tecrübe kazandılar.

Serdar Bostancı: “Hedefimize emin adımlarla ilerliyoruz”

Castrol Ford Team Türkiye Takım Direktörü Serdar Bostancı, “Bu yıl pilot, co-pilot ve araçlarımızla Doğu Avrupa Kupası birinciliğine ulaşabileceğimizi herkese gösterdik. Yalta

Rallisi'nde elde ettiğimiz zafer bize büyük moral verdi. Takımımız IRC'de bile zafer elde edebilecek güçte. Bizi tüm süreçlerde destekleyen ve yalnız bırakmayan büyük Castrol Ford Team ailesini ve tüm sponsorlarımıza teşekkürlerimi iletiyorum” dedi.



Galler prensi Latvala

Jari Latvala Ford'a kendi evinde zafer kazandırırken, ikinci olan Sebastien Loeb de şampiyonluk yolunda değerli puanlar aldı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Galler bölgesindeki etaplarda koşulan İngiltere Rallisi'nde yarışın başından sonuna kadar Jari Latvala'nın üstünlüğü vardı. Finli pilot finişe ilk sırada gelmeyi başarıp büyük mutluluk yaşarken, şampiyonluk yolunda elinde iyi bir puan avantajı olan Sebastien Loeb ise Latvala ile zafer çekişmesine girmekten ziyade podyumda yer almayı hedefledi. Fransız pilot, yarış boyunca Petter Solberg

ile girdiği ikincilik çekişmesinden galip ayrılmayı bilerek karlı bir yarış geride bıraktı. Solberg ise podyumda yer alan ikinci Ford takımı pilotu olarak takımının sevincini katmerledi. Sezonun istikrarlı isimlerinden Mads Ostberg dördüncü sırada yer alırken, Norveçli pilotu Mikko Hirvonen takip etti. Hirvonen ayrıca yarışın power stage etabında en iyi zamanı yaparak ekstradan puan almayı ba-

şardı. Denis Giraduet'in sakatlığında sağ koltuğuna misafir olan İlka Minor ile yarışan Evgeny Novikov altıncı sırayı alırken, Thierry Neuville'de yedinci sırada finişe geldi. Monte Carlo Rallisi ardından sakatlık yaşayan ve uzun bir aradan sonra start alan Matthew Wilson ise Fiesta'sı ile sekizinciliği elde etti. Sebastien Ogier Volkswagen adına yarıştığı Fabia S2000 ile sınıfını bu sezon dokuzun-

cu kez domine ederken, S-WRC serisini takip etmediğinden zafer Craig Breen'in oldu. Craig Breen üç ay önce Targa Florio'da yaşadıkları kaza sonucu hayatını kaybeden co-pilota Gareth Roberts'a adadığı zafer podyumunda gözyaşlarına hakim olamadı. Galler Rallisi ardından Sebastien Loeb 219 puanla sürücüler klasmanında lider iken, takım arkadaşı Mikko Hirvonen 158 puanla ikinci ve Pet-



Sebastien Loeb bu kez zirveden ziyade podyumu hedefledi ve ikincilikle yarışta noktalandı.



Petter Solberg son etapta Loeb'e kaybederek üçüncülükte kaldı.



Mads Ostberg dördüncü olarak istikrarını korudu.

ter Solberg 119 puanla üçüncü sırada bulunuyor.

Latvala: "Müthiş duygular yaşıyorum"

Galler Rallisi ardından konuşan Jari Latvala, "Müthiş duygular yaşıyorum. Galler her zaman favori yarışlarımdan biri olmuştur. Bu sezon takvimde yerinin öne gelmesi bizim için avantaj oldu. Daha az çamur ve daha çok tutunma vardı. Bu zafer müthiş bir takım çalışmasının ürünü." dedi. İkinci

olan ve dokuzuncu şampiyonluğuna doğru emin adımlarla yürüyen Loeb ise " Bizim için kolay bir hafta sonu olmadı. Ama en iyi yerde bitirdiğimiz için mutluyum," derken, üçüncü olan Petter Solberg, "Son etaba Loeb'ün 0,1 saniye önünde başladık. Çok daha hızlı olmam lazımdı ama basit bir hatadan zaman verdik. Yine de podyumda olduğumuz ve takım için değerli puanlar kazandığımız için mutluyum." açıklamasını yaptı.



Mikko Hirvonen podyumda yer alamadı ama power stage birincisi oldu.



Evgeny Novikov bu yarışta Ilkka Minor ile yarıştı.



Thierry Neuville tecrübe kazanmaya devam etti.



Yarış sonrası podyumda Ford üstünlüğü vardı.

WRC İNGİLTERE RALLİSİ

Sıra....	Pilot/Co-pilot.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Jari-Matti Latvala - Miikka Anttila	Ford Fiesta WRC	2:54:47.4
2.....	Sebastien Loeb - Daniel Elena	Citroen Ds3 WRC	2:55:15.5
3.....	Petter Solberg - Chris Patterson.....	Ford Fiesta WRC	2:55:15.6
4.....	Mads Ostberg - Jonas Andersson	Ford Fiesta WRC	2:55:56.8
5.....	Mikko Hirvonen - Jarmo Lehtinen	Citroen Ds3 WRC	2:56:18.4
6.....	Evgeny Novikov- Ilkka Minor	Ford Fiesta WRC	2:58:16.7
7.....	Thierry Neuville - Nicolas Gilsoul	Citroen DS3 WRC	2:58:56.2
8.....	Matthew Wilson - Scott Martin.....	Ford Fiesta WRC	3:00:39.8
9.....	Martin Prokop - Zdenek Hruza.....	Ford Fiesta WRC	3:01:35.9
10.	Chris Atkinson - Stephane Prevot.....	MINI JCW WRC.....	3:02:49.4

Lorenzo Misano'da çok rahattı

Misano Pisti'nde yapılan yarışta Yamaha takımından Jorge Lorenzo zafere ulaşarak şampiyonluk şansını yükseltti.

Yazı: Gürkan Çağlar

Jorge Lorenzo'nunu şampiyonadaki en büyük rakibi Dani Pedrosa'nın düşerek yarış dışı kaldığı mücadelede İspanyol sürücü bu zaferiyle şampiyonluk için çok değerli puanlar aldı. Pedrosa, startla birlikte yaşadığı sorunlar yüzünden pit yolundan yarışa başladı. Atak sürüşüyle klasmanda yükselişe geçen İspanyol sürücü 10. sıraya kadar yükselmişti fakat Hector Barbera ile temas yaşamasının ardından yarışa ve kıymetli puanlara veda etti. Yarışa 6. sıradan başlayan Valentino Rossi ise çok bir startın ardından finişte ikinci sırada gelmeyi başardı. İtalyanların efsane sürücüsü bu sonuçla Ducati'de kuru zeminde ki en iyi derecesini elde etti. Valentino Rossi, yarış sonrası açıklamasında podyumu geçtiğimiz sene



hayatını kaybeden kadim dostu Marco Simoncelli'ye ithaf ettiğini söyledi. Gresini Honda adına yarışan Alvaro Bautista ise üçüncü olarak kariyerinin en iyi MotoGP yarışı sonucuna ulaştı. Yamaha Tech 3 sürücüsü Andrea Dovizioso damalı bayrağın ardından geçene kadar Bautista'yı çok zorlamasına rağmen İspanyol rakibine kıl payı podyumu kaptırdı. Önümüzdeki sezon için Pramac Ducati takımıyla yarışacağı dedikoduları yapılan Ben Spies beşinci olurken, sezonun flaş çaylağı Stefan Bradl Amerikalı sürücünün ardından altıncı geldi. Sakatlanan eli düzeldikten sonra pistlere geri dönen Nicky Hayden yedinciliği elde ederken, Repsol Honda'da sakatlığı nedeniyle yarışmayan Casey Stoner'ın yerine mücadele eden World Superbike sürücüsü Jonathan Rea ise, 9. sırada başladığı yarışı 8. sırada noktaladı. Misano'daki yarışın ardından Lorenzo şampiyonadaki puanını 270'e yükseltip liderliğini sürdürürken, Dani Pedrosa 232 puanla ikinci sırada bulunuyor.

Lorenzo Rossi'yi övdü

Misano'da zafere ulaşarak şampiyonluğa doğru emin adımlarla ilerleyen Jorge Lorenzo, yarışı ikinci bitiren



Valentino Rossi, kendi evinde podyuma çıkma mutluluğu yaşadı.

ren Rossi'yi övdü. Lorenzo, Rossi hakkında, "Dürüst olmak gerekirse, Rossi bugün çok cesurdu. Çok iyi bir sürüş gerçekleştirdi. Sadece 4 saniye arkamda finişe ulaştı ve bu Ducati için oldukça iyi olmalı. Özellikle yarışın ortalarında benimle olan farkı kapatmaya başladı ve ben de hızlanmaya başladım. Yarışta işler Ducati ve Rossi için iyi gitti." dedi. Valentino Rossi ise "Isınma turlarında iyi bir ayar bulduk ve böylece virajlarda daha hızlı olabildim. Keyifli bir haftasonu oldu" açıklamasını yaptı.



Gresini Honda sürücüsü Alvaro Bautista üçüncü olarak en iyi kariyer derecesini elde etti.

San Marino Moto GP'si

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.....	Jorge Lorenzo.....	Yamaha	42:49.836
2.....	Valentino Rossi.....	Ducati	+4.398
3.....	Alvaro Bautista	Gresini Honda.....	+6.055
4.....	Andrea Dovizioso	Tech 3 Yamaha	+6.058
5.....	Ben Spies.....	Yamaha	+7.543
6.....	Stefan Bradl	LCR Honda	+13.272
7.....	Nicky Hayden	Ducati	+40.907
8.....	Jonathan Rea	Honda.....	+43.162
9.....	Randy de Puniet	Aspar Aprilia	+1:09.627
10.....	Michele Pirro	Gresini FTR-Honda.....	+1:13.605

Pedrosa evinde mutlu

Aragon'da en büyük rakibi Jorge Lorenzo'ya açık farkla zafere ulaşan Dani Pedrosa, şampiyonluk ümidini sürdürdü.

Yazı: Gürkan Çağlar



Şampiyonada baş başa kalan iki İspanyol sürücünün ülkelerindeki yarışta sıralama turlarında en iyi zamanı yapan Jorge Lorenzo pole pozisyonunda yarışa başladı. Yarışın ortalarına doğru rakibini yakın takibe alan Dani Pedrosa, beşinci turda istediği atağı yapacak fırsatı bulunca Lorenzo'yu geçerek kalan turlarda aradaki farkı 6 saniyeye kadar çıkararak zafere ulaştı. Podyumun üçüncü sırasında ise son metrelere kadar takım arkadaşı Cal Crutchlow ile büyük çekişmeye giren Andrea Dovizioso yer aldı. Bir ara üçüncü sıraya kadar yükselen Ben Spies, daha sonra Yamaha Tech III sürücülerinin hızlarına karşı koyamayarak yarışı 5. sırada noktaladı. Bir önceki Misano yarışında podyuma çıkarak büyük sükses yapan Alvaro Bautista bu kez altıncı olurken, kendisini Casey Stoner'ın yokluğunda bir kez daha Repsol Honda'da misafir sürücü olarak yer alan Jonathan Rea izledi. Yine geçen yarış Ducati ile ilk kez kuru zeminde podyuma çıkmayı başaran Valen-

tino Rossi, ilk turlarda bir sol virajda frenajı kaçırarak son sıraya kadar geriledi. Daha sonra rakiplerini tek tek geçen İtalyanların efsane sürücüsü, finişe Rea'nın ardından sekizinci sırada geldi. Rossi'nin Amerikalı takım arkadaşı Nicky Hayden ise 16. virajda motorunun dengesini kaybederek reklam panolarına kadar kayarak çarptı. Amerikalı sürücü herhangi bir sorun olup olmadığını anlamak adına pistteki tıp merkezine götürüldü. Burada yapılan kontroller sonucunda Hayden'ın herhangi ciddi bir sağlık sorunu olmadığı açıklandı. En iyi CRT sürücüsü birkez daha Aspar takımından Aleix Espargaro oldu.

Pedrosa: "Umudumuz bitmedi"

Bir önceki yarışın yapıldığı Misano'da düşerek puansız ayrılan ve doğum gününün ertesinde ülkesinde zafer kazanan Dani Pedrosa yarışın ardından: "Misano'da yaşa-

dığımız şanssızlıktan sonra şampiyonadaki iddiamızı sürdürmek adına burada mutlaka galip gelmemiz gerekiyordu. Lorenzo'yu geçmek için uygun zamanı kolladım ve kendisini geride bıraktıktan sonra farkı açarak kazanmayı başardım. Lorenzo şampiyonada benden daha iyi puan avantajına sahip ama bizim takım olarak halen umudumuz sürüyor. Bundan sonraki yarışlarda kazanmayı hedefleyip rakibimizin puan kaybetmesini beklemekten başka çaremiz yok. Önümüzde bir Japonya yarışı var ve Honda'ya evinde güzel bir galibiyet armağan etmek istiyorum" dedi. Şampiyonada Jorge Lorenzo 290 puanla lider durumda bulunurken, kendisini Dani Pedrosa 257 puanla takip ediyor. Sakatlığının ardından Japonya'daki yarışla birlikte pistlere dönmesi beklenen Casey Stoner ise 180 puanla üçüncü sırada bulunuyor.



Podyumda sürücülerin şampanya savaşı güzel görüntülere sahne oldu.



Yarıştan önce bazı sürücüler Dakar şampiyonu kamyonu ile tanıştı.



Jorge Lorenzo 2. olmasına karşın liderliğini sürdürmesini ön tekeri havada finişe gelerek kutladı.

Aragon Moto GP'si Genel Klasman

Sıra....	Pilot.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1.....	Dani Pedrosa.....	Honda.....	42:10.444
2.....	Jorge Lorenzo.....	Yamaha.....	+ 6.472
3.....	Andrea Dovizioso	Tech 3 Yamaha	+ 11.047
4.....	Cal Crutchlow.....	Tech 3 Yamaha	+ 11.184
5.....	Ben Spies.....	Yamaha.....	+ 13.786
6.....	Alvaro Bautista	Gresini Honda.....	+ 28.166
7.....	Jonathan Rea	Honda.....	+ 32.290
8.....	Valentino Rossi.....	Ducati.....	+ 44.432
9.....	Karel Abraham.....	Cardion Ducati.....	+ 57.417
10.	Alex Espargaro	Aspar Aprilia.....	+ 58.525



Gaziantep'de gülen ECI Cosmetics oldu

Işıklar Dünya Offshore 225 Şampiyonası'nın Gaziantep Grand Prix 2 yarışında ECI Men Cosmetics takımı 13. birincilik kupasını arka arkaya kazanarak, kendi rekorlarını egale etmeyi başardılar. Kerem Tuncer-Alpay Akdilek ikilisinden oluşan 88 numaralı takım 31.56.744'lük zamana imza atarken, arkalarında Murat Leki-Tuğberk Uca'dan oluşan BJK takımı yarış başındaki talihsizliklerine rağmen podyumda ikinciliği kimseye bırakmadılar. Podyumun üçüncü takımı ise 2 numaralı YKM Sport oldu. Kerim Zorlu-Saruhan Tan ikilisi 33.16.054'lük zamanla kazandıkları üçüncülükle podyumda kalmayı başardılar. Tek pitstopun yapıldığı yarışta 17.turda Polimersan takımı şanzıman arızasıyla yarışa veda etti. Beşiktaş-Miele ile Efe Project Mitsubishi Electric Racing Team arasında yarım tur boyunca devam eden mücadele ise Beşiktaş-Miele'nin lehine sonuçlandı.

Hamilton Mercedes'e transfer oldu

2007 sezonundan beri McLaren Mercedes takımında mücadele eden ve 2008'de şampiyonluk kazanan Lewis Hamilton, 3 yıllığına Mercedes Petronas takımı ile anlaşma imzaladı. Formula 1 kariyerinde Mercedes'le yeni bir sayfa açmaktan dolayı çok heyecanlı olduğunu dile getiren Hamilton, "Mercedes-Benz, motor sporlarında inanılmaz bir mirasa ve benim de paylaştığım kazanma tutkusuna sahip bir takım. Birlikte büyüebilir ve yeni başarılar elde edebiliriz" dedi. Mercedes takım patronu Ross Brawn ise "Lewis çapında bir pilotun takıma gelişi, Mercedes-Benz'in Formula 1'deki duruşunun en iyi göstergesidir. Lewis'in bizim vizyonumuzu, Gümüş Oklar'ın başarı tutkusunu paylaşmasından gurur duyuyorum" dedi. Yeni takım arkadaşı Nico Rosberg ise kişisel Twitter hesabına bu transferden dolayı çok mutlu olduğunu yazdı.



Demir Berberoğlu yeni TOSFED başkan adayı

Yıllardır otomobil sporuyla uğraşan eski milletvekili Demir Berberoğlu, kısa adı TOSFED olan Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu 3.Olağan Genel Kurulu öncesinde, başkanlığa adaylığını gerçekleştirdiği basın toplantısı ile resmen açıkladı. Çırağan Kempinsky Otel'deki basın toplantısında konuşan Demir Berberoğlu "Aktif Ayrımcılık" adını verdiği ilkesiyle göreve talip olduğunu söylerken, ilk hedefinin camiadaki küskünlüklere son verip birleştirici rol oynamak ve sporun yurt geneline yayılmasını sağlamak olduğunu açıkladı. 1953 Ankara doğumlu olan Demir Berberoğlu, halen serbest avukatlık yapıyor. Berberoğlu ayrıca yarış hayatına 1971 yılında yapılan Hitit Rallisi'ne katılarak başladı. Birçok ulusal ve uluslararası birinciliklerinin yanında 2003 Türkiye Klasik Otomobil Şampiyonluğu, 2010 Türkiye Historic Rally Kategori 1 Şampiyonluğu yer alıyor. 14 yıldan bu yana TOSFED Spor Kurulu Başkanlığı görevini yürüten Metin Çeker de mevcut görevinden istifa ederek, seçilme si halinde Demir Berberoğlu'nun ekibinde yer alacağını açıkladı.



Muhip Kazım Aksoyer anısına ralli

Geçtiğimiz Haziran ayında kaybettiğimiz, Türk Ralli Sporlu'nun sevilen isimlerinden biri olan İzmirli amatör ralli pilotu Muhip Kazım Aksoyer anısına bir ralli düzenleniyor. BMS – Batı Anadolu Motorsporları Kulübü, 6-7 Ekim'de toprak zeminde ve mahalli statüde bir ralli organize etmek için çalışmalarını tamamladı. 6 Ekim Cumartesi günü idari kontrol, teknik kontrol ve antrenmanların yapılacağı 1. Muhip Kazım Aksoyer Rallisi, 7 Ekim Pazar günü 11:45'te start alacak. Batı Anadolu Otomobil ve Motor Sporları Kulübü yöneticileri, rallinin start noktası olarak Urla Meydanı'nı belirlerken, finiş noktası da yine Urla Meydanı olarak kararlaştırıldı. Yarışın servis alanıysa Çeşmealtı'nda kurulacak. Hüseyin Teloğlu'nun yarışma direktörlüğünü üstlendiği Muhip Kazım Aksoyer Anma Rallisi, tek etabın 2 etaplık 2 loop halinde geçilmesi şeklinde koşulacak. Yarışmacılar 27.60 km'si özel etap olmak üzere 82.30 km mesafe katedecekler.



Ralliye katılacak isimler arasında; Öğül Orhan, Berkay Hakkı Şavkay, Ümit Ülkü, Tunç Tuncer, Mithat Diker ve Orçun Nural gibi isimler bulunuyor.



Otokrosta heyecan doruktaydı

Türkiye Otokros Şampiyonası 5. yarışı, Ankara Otomobil Sporları Kulübü (ANOK) tarafından Gölbaşı Ballıkpınar'da düzenlenen motorsporları festivali kapsamında gerçekleştirildi. Ulusal ve mahalli olmak üzere iki ayrı klasman ve 5 ayrı kategoride toplam 26 yarışmacının katılımına sahne olan organizasyon her iki gün iki farklı yarış olarak koşuldu. İlk gün yapılan 9. ayak yarışlarında kategori 1'de Team 47 Motorsports'tan Ümit Can Özdemir bir kez daha birincilik kürsüsünde yer alırken, Kategori 2'de Ankaralı Nebil Erbil birinciliğin sahibi oldu. Kategori 3'de Team 47 Motorsports'tan Özgür Gür birinciliğe uzanırken, Kategori 4'de birinciliği Sinan Saatçi, Kategori 5'te de tüm sezon olduğu gibi zirvedeki isim Team 47 Motorsports'tan Halim Ateş oldu. Mahalli kategoride her iki günü de Kategori 1 üçüncüsü olarak tamamlayan Ankaralı Pegasus Racing pilotu Oya Eren, Filiz Taşlı'yı geride bırakarak en iyi bayan pilot olmayı başardı.

Pistteki çekişme devam etti

Türkiye Pist Şampiyonası'nın 4. ayak yarışları 22-23 Eylül tarihlerinde Körfez Yarış Pisti'nde gerçekleştirildi. 29 pilotun üç farklı kategoride katıldığı Türkiye Pist Şampiyonası'nda Maxi Grupta cumartesi günü gerçekleştirilen ilk yarışlarda; Ülkü Motorsporları takımından Ümit Ülkü birinciliği elde etti. Pazar günü koşulan Maxi Grup ikinci yarışlarında ise genç pilot Levent Kocabıyık birinci oldu. Super Grup ilk gün yarışlarında Loft Oil T-Max Racing Team takımından Ayhan Germirli Opel Corsa S1600 ile birinciliğin sahibi olurken, Borusan Otomotiv Motorsport takımından Kaan Gürgenç ikinci ve Ümit Ülkü üçüncülüğü elde ettiler. Pazar günü koşulan Super Grup ikinci yarışlarında ise Kaan Gürgenç birinciliği rakiplerine bırakmadı. Tek yarış olarak konuşan Grup 1600'de ise takımından Egemen Çivicioğlu birinciliğin sahibi olurken, Serhat Susuzluoğlu ikinci ve Sedat Yılmaz üçüncü oldular.



e-otodergi, Türkiye'nin orijinal elektronik dergisi



**TÜM ESKİ SAYILARIMIZA,
WEB SİTEMİZDEKİ ARŞİV
BÖLÜMÜNDEN YA DA
iPad UYGULAMAMIZDAN
ULAŞABİLİRSİNİZ.
HER SAYIMIZ HER
AN YAYINDADIR VE
İNDİRİLEBİLİR.**

**EYLÜL 2012 SAYIMIZI,
6 EKİM TARİHİNDE
ALDIĞIMIZ RAPORA GÖRE
WEB'DEN 68.812 KİŞİ,
iPad'den İSE 30.313 KİŞİ
İNDİRMİŞTİ.**

e-otodergi