

WWW.

EYLÜL 2011

SAYI: 39

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ



Haber: 64'üncü Frankfurt Otomobil Fuarı

• EURO NCAP • BMW 640i CABRIO • KIA SOUL • VW POLO & GOLF BLUEMOTION • CHEVROLET AVEO • VOLVO S60 • CITROEN C4

Toyota yolda kalmaz mı?

Toyota'nın hem yaratıcı fikir hem de rol alan güzel kadın sayesinde gösterildiği dönemde akıllara kazınan tv reklamını hatırlarsınız. Hani Toyota'sıyla yolda kalmış güzel bir kadın yoldan geçmekte olan bir araçtan yardım istiyordu ama o aracın sürücüsü, bir Toyota'nın yolda kalmayacağını, bunun bir tuzak olduğunu düşünüp durmuyordu. Gerçekten de o güzel kız maskesini çıkarttığında çirkin bir adama dönüşüyordu. Ağustos ayında Toyota'nın PR ajansından medyaya e-posta yoluyla gönderilen ve "Toyota Asistanım" konulu basın bülteni de, Toyota yetkilileri hâlâ o reklamın etkisinde kalmış olacaklar ki, içerdiği görsel malzemeler açısından son derece ilginçti. Yolda kalan Toyota sahipleri için geliştirilmiş bir yol yardımı hizmeti olan "Toyota Asistanım" bülteniyle birlikte bir adet Toyota Avensis fotoğrafı (stüdyoda çekilmiş, hiç de arızalı gibi durmuyor) ve bir adet de yolda kalmış Hyundai Santa Fe fotoğrafı gönderildi. Daha sonra "Acil" koduyla gönderilen ikinci bir e-postada Hyundai fotoğrafı "teknik bir nedenden ötürü" açıklamasıyla geri çekildi ve sadece Avensis fotoğrafının yayınlanması istendi. Burada benim anlamadığım konu ise şu: Toyota sahiplerine yönelik bir hizmet olan "Toyota Asistanım" da Hyundai'nin ne işi var? Hani burada rakip bir marka karalanmak bile istense, zaten o markanın kullanıcılarına hizmet veren bir yol yardım sistemi var ve bu insanların yolda kalsalar bile Toyota'yı aramayacakları aşikâr. Toyota yetkililerinin görseldeki otomobili Toyota zannedip bülteni servis edeceklerine ise ihtimal dahi vermiyorum. Kısacası işin içinden çıkmak biraz zor. Başlıktaki soruma gelirsek, elbette Toyota da yolda kalır. Zaten bu yüzden Toyota'nın da yol yardımı hizmeti var.

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

Kazalar neden oluyor?

Otomobillerdeki güvenlik teknolojisi her geçen gün ilerliyor. Fren sistemleri eskisinden daha iyi, araçların yol tutuşları eskisinden daha iyi. Fakat kaza sayılarında belirgin bir düşüş yok. Mesela Ramazan Bayramını da kapsayan 9 günlük tatil boyunca bu satırların yazıldığı 4 Eylül Pazar günü akşamüstüne kadar olan kazalarda 162 kişi öldü ve 907 kişi yaralandı. Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre 2011'in ilk yedi ayında gerçekleşen 156.436 trafik kazasında (trafıkların anlaşarak kendi aralarında tutanak tanzim ettiği maddi hasarlı trafik kazaları hariç) 1384 kişi öldü ve 105.357 kişi yaralandı. Şimdi gelelim yukarıdaki sorunun yanıtına. Yapılan kampanyaların çoğunda aşırı hız unsurunun öne çıkartıldığını görmüşüzdür. Bu kısmen doğru olsa da "Polis Sorumluluk Bölgesi"nde gerçekleşen kaza istatistiklerinde ilk sırada araç hızını yol ve trafik şartlarına uydurmamak geliyor. Yani 60 km/s aşırı hız sayılmaz ama 40 km/s ile gidilmesi gereken bir yolda 60 km/s ile gitmeye çalışmak kazaya davetiye çıkartmak anlamına gelebilir. Bunu dönüş kurallarına uymamak, yakın takip gibi sürücü hataları takip ediyor. Aşırı hız ise 11. sırada. Kazaların olma nedeninin temelinde ise büyük oranda insan faktörü yer alıyor. Çoğu zaman kendini usta sürücü sanan kişiler, genel olarak bilinçsizlik ve "bir şey olmazcılık" nedeniyle bu kazalara karışıyor. Sonuçta otomobiller, kamyonlar, uçaklar, gemiler ve diğer tüm taşıtlar fizik kuralları çerçevesinde hareket eder. Bunların sürücülerini de hem kendi limitlerini, hem fizik kurallarını, hem de trafik kurallarını bilmeli ve trafikte yaptıklarını neden-sonuç ilişkisi içinde değerlendirebilmeliler.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

YENİ PEUGEOT 308 KARAKTERİNİ GÖSTER



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

PEUGEOT TAVSİYE EDER: **TOTAL**

Peugeot Müşteri İlişkileri (0216) 579 94 44

PEUGEOT
ASSISTANCE

PEUGEOT
FINANS

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

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

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

YENİ PEUGEOT **308**



PEUGEOT
MOTION & EMOTION

HABERLER

- 06 64'üncü Frankfurt Otomobil Fuarı
- 17 Peugeot Otomotiv A.Ş.
- 18 Euro NCAP çarpışma testleri
- 22 Temmuz 2011 otomobil satışları
- 26 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 27 Karbondioksit emisyon değerleri

VİDEOLU TESTLER

- 28 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 38 Citroen C4 1.6 THP 156 HP MCP
- 43 Volvo S60 T4
- 49 Kia Soul 1.6 CRDi VGT X-TRA A/T

İKİLİ SÜRÜŞ İZLENİMİ

- 54 Volkswagen Polo & Golf
BlueMotion

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 61 Chevrolet Aveo HB 1.4 16V LTZ
- 66 MINI Cooper S Countryman ALL4

YASAL UYARI

- 70 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 71 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 72 F1 Belçika GP'si
- 75 WRC Almanya Rallisi
- 78 MotoGP Amerika
- 80 Volkcar V1 Autodrom Yarışı
- 82 Kısa haberler

RAPOR

- 84 e-otodergi okuyucu sayıları

30

VİDEOLU TEST
BMW 640i
Cabrio



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

EYLÜL 2011 - SAYI 39

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

CR-Z ile farklı ol

SPORTİF HİBRİT

Üstün Honda teknolojisi ve sportif ruh, hibrit otomobillerin yeni kahramanı CR-Z'de birleşti. 3 farklı sürüş modu ve heyecan veren tasarımıyla, karşınızda doğa dostu Honda ECO serisinin yeni temsilcisi **CR-Z**.



BLUE SKIES FOR
OUR CHILDREN





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

Şov başlıyor

Bu yıl 15-25 Eylül tarihleri arasında düzenlenecek olan 64'üncü Frankfurt Otomobil Fuarı, onlarca yeni modele ve teknolojiye ev sahipliği yapacak.

Paris Otomobil Fuarı'yla dönüşümlü olarak iki yılda bir düzenlenen Frankfurt Motorshow, bu yıl 15 Eylül'de kapılarını açacak. 210.000 metrekarelik alanda gerçekleştirilecek olan fuarda 30 ülkeden 900'ün üzerinde katılımcı yer alacak. Basın günleri olarak açıklanan 13 ve 14 Eylül tarihlerinde e-otodergi olarak bizim de ziyaret edeceğimiz fuar en son 2009 yılında düzenlenmiş ve 850.000 otomobil severi ağırlamıştı. 15-16 Eylül tarihleri "Ticaret Günleri" olarak belirlenmiş. Bugünlerde giriş bileti 45 Euro'ya satılacak. Fuarın halka açılacağı 17 Eylül tarihinden itibaren, biletler haftaiçi 13 Euro, haftasonu 15 Euro'dan satılacak. Öğrenci ve askerler ise fuara 7,50 Euro'luk biletlerle giriş yapabilecekler. 7 yaşından küçük çocuklar ve tekerlekli sandalye kullanan engelliler fuara bir refakatçiyle birlikte ücretsiz girebilecekler. Uygulamada bir de "akşam bileti" yer alıyor. Fuarı 19-23 Eylül tarihleri arasında saat 15:00'ten itibaren gezecek yetişkinler için 8 Euro, öğrenciler içinse 4,50 Euro'luk özel fiyat uygulanacak. e-otodergi'nin Ekim sayısında fuarın tüm ayrıntılarına kendi çekeceğimiz fotoğraflar eşliğinde yer vereceğiz. Bu sayfalarda ise fuarda öne çıkacak bazı yeni modelleri bulabilirsiniz.



Ferrari 458 Spider



Future comes as standard



>> IAA

September 15 - 25, 2011
Frankfurt/Main



IAA September 15 - 25, 2011
Frankfurt/Main

VDA



Ferrari 458 Italia'nın Cabrio versiyonu olarak tanımlayabileceğimiz 458 Spider'da kardeşiyle aynı motor bulunuyor. 4.5 litrelik atmosferik V8 motor 9000 d/d'de 570 HP güç ve 6000 d/d'de 540 Nm tork üreti-

yor. Litre başına 127 HP güce sahip olan Spider, 0-100 km/s hızlanmasını 3.5 saniyenin altında tamamlıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 320 km/s'nin üzerinde. Çift kavramalı 7 ileri F1 şanzımanına yer verilen

458 Spider'ın önemli bir özelliği ise, Ferrari'nin bu modelle birlikte ilk kez 2 kişilik seri üretim bir modelinde katlanır metal tavana yer vermesi. Spider'ın üstünü açmak ya da kapamak 14 saniye sürüyor. Spider'ın

1430 kg'lık boş ağırlığı, coupe kardeşinden 50 kg daha fazla. Fiyatı henüz açıklanmayan otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 11.8 lt/100 km. Karbondioksit salınımı ise hayli fazla: 275 g/km.



Porsche 911 Carrera

Future comes as standard



>>IAA

September 15 - 25, 2011
Frankfurt/Main

VDA



Daha güçlü, daha hızlı ve daha tutumlu olarak öne çıkacak olan yeni Porsche 911 Carrera, geleneksel tasarım çizgisini bozmadan yeni teknolojilere kavuşmuş gibi görünüyor. Eskisinden 45 kg daha hafif olan otomobil, 4491 mm'lik değerle eskisinden 56 mm daha uzun. Dingil mesafesindeki artış ise daha etkileyici: 100 mm. Ön iz mesafesi de 52 mm arttırılan yeni 911 Carrera'da el freni yerini elektronik sisteme bırakmış. Orta konsolun Panamera'daki gibi öne doğru yükseldiği kokpitte devir göstergesinin sağında yüksek çözünürlüklü ve çok fonksiyonlu bir ekrana yer verilmiş. Manuel ve PDK şanzıman seçenekleri bulunan yeni 911 Carrera'da 3436 cc'lik motor bulunuyor. Bu motor 350 HP güç ve 390 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanmasını 4.8 saniyede (PDK 4.6) tamamlayan otomobilin maksimum hızı ise 289 km/s (PDK 287). Carrera'nın ortalama yakıt tüketimi ise 9.0 lt/100 km (PDK 8.2). 3800 cc'lik motora sahip Carrera S ise 400 HP güç ve 440 Nm tork üretiyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanması 4.5 saniye (PDK 4.3). Maksimum hızı 304 km/s (PDK 302) olan otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 9.5 lt/100 km (PDK 8.7).



PORSCHE YETKİLİLERİ, YENİ 911 CARRERA'YI YARATIRKEN GELENEKSEL TASARIMI BOZMADAN YENİ TEKNOLOJİLER EKLEMİYİ BAŞARMISLAR.



Future comes as standard



IAA

September 15 - 25, 2011
Frankfurt/Main



Yeni Mercedes-Benz B Sınıfı

Yeni Mercedes-Benz B Sınıfı da, Frankfurt'ta sergilenecek otomobiller arasında. Compact Sports Tourer olarak tanımlanan bu MPV 1557 mm'lik yüksekliği ile eskisinden yaklaşık 50 mm daha alçak. Fakat buna rağmen iç mekanda daha fazla hacim sunduğu ifade ediliyor. Rüzgar direnç katsayısı 0.26 Cd olan yeni B Sınıfı'ndaki en dikkat çeken yenilik 7G-DCT adlı çift kavramalı 7 ileri oranlı şanzıman olacak.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Peugeot HX1



Future comes as standard

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

Peugeot'nun Frankfurt'ta sergileyeceği HX1 konsepti, markanın gelecekteki crossover-MPV çizgisi hakkında ipuçları veriyor. 4954 mm'lik uzunluğa, 1990 mm'lik genişliğe sahip otomobilin yüksekliği ise 1373 mm. Yayvan bir görünüme sahip HX1 iniş-binişi kolaylaştıracak ifade edilen makas şeklinde açılan kapılara sahip ve iç mekanda 6 kişiyi ağırlayabiliyor. Araçta HYbrid4 adlı ilk defa 3008'de kullanılan hibrid altyapı mevcut. Bu sistemde 6 ileri otomatik şanzıman ile görev yapan 204 HP güç üreten 2.2 litrelik turbodizel HDi ve 95 HP (70 kW) güç üreten elektrik motoru yer alıyor. İki motorun birleşiminden doğan toplan güç ise 220 kW (299 HP). 30 km mesafeye kadar sadece elektrikli olarak yol alabilen otomobilin ortalama tüketimi ise 3.2 lt/100 km.

**ALTI KİŞİLİK BİR ARAÇ OLAN
PEUGEOT HX1 KONSEPTİ DİZEL
HİBRİD MOTORA SAHİP.**





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

Audi S7 ve S8

Audi'nin amiral gemisi A8, S8 adındaki performanslı versiyonu ile Frankfurt'ta boy gösterecek. Otomobilin V8 silindirli, 4.0 litrelik, çift turbo- lu TFSI motoru 520 HP güç ve 650 Nm tork üretiyor. 8 ileri oranlı otomatik şanzımanla kombine edilmiş bu motor S8'i 4.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartıyor. Maksimum hız ise 250 km/s ile sınırlandırılmış. Silindir deakti-

vasyon teknolojisine sahip bu motor 100 km mesafede ortalama 10.2 lt yakıtı ihtiyaç duyuyor. S6'nın motor ve mekanizmasına sahip S7 Sportback'te de 4.0 litrelik V8 silindirli TFSI motor bulunuyor. Motor gücü 420 HP, maksimum torkuysa 550 Nm. 0-100 km/s hızlanmasını 4.9 saniyede tamamlayan otomobil fabrika verilerine göre ortalama 9.7 lt/100 km tüketiyor.

Audi S7



Audi S8



**HER İKİ MODELDE DE
4.0 LİTRELİK V8 MOTOR
GÖREV YAPIYOR. S7'İN
MOTOR GÜCÜ 420 HP,
S8'İN MOTOR GÜCÜYSE
520 HP.**





>>IAA

September 15 - 25, 2011
Frankfurt/Main

VDA

Ford Evos Concept





İLKİ 2012'DE TANITILACAK OLAN
YENİ NESİL FORD MODELLERİ EVOS
CONCEPT'İN YÜZÜNE SAHİP OLACAK.

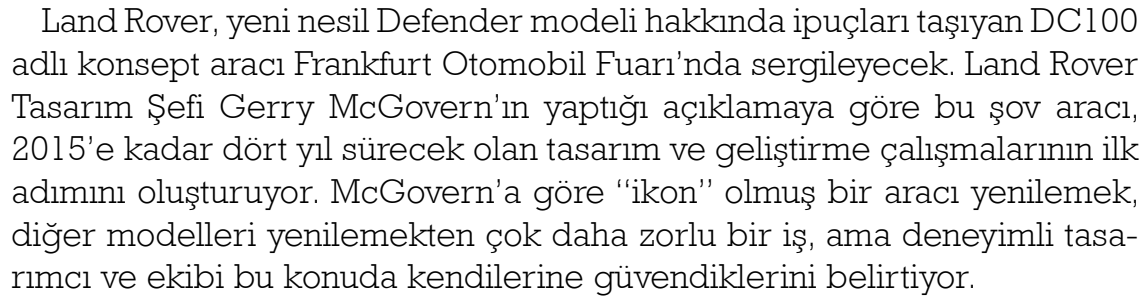
Future comes as standard



IAA September 15 - 25, 2011
Frankfurt/Main

Ford'un Frankfurt'ta sergileyeceği Evos konsepti, gelecek nesil Ford modelleri için bir baz teşkil edecek. Tasarımdan Sorumlu Grup Başkan Yardımcısı ve Genel Tasarım Şefi J Mays'e göre bu konsept araç, şu anki global Ford ürün yelpazesinin bir özelliği olan kinetik tasarım dilinin cesur bir evrimini oluşturuyor. Ford modellerinin sahip olacağı yeni yüz hakkında ipuçları vermek için geliştirilen Evos Concept'te "fastback" adı verilen bir tavan profiline yer verilmiş. Hem güzel bir tasarım elde etmek hem de aerodinamik verimlilik sağlamak üzere geliştirildiği vurgulanan bu tavan, çizgilerin aracın arkasına doğru birleşmesiyle elde edilen su damlası şekliyle dikkat çekiyor. Ön ve arka çamurluklardaki kaslı çıkıntılar ve gövdenin alt kısmında yer alan uzun geniş karakter çizgisiyle öne çıkan Evos konsepti, Ford'un 1150 kişinin çalıştığı sekiz tasarım stüdyosunda şekillendirilmiş. Bu konseptten türetilen ilk model 2012'de tanıtılacak.

>> IAA
64th International Motor Show
September 15 – 25, 2011
Frankfurt/Main



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

Peugeot'da yönetim değişiyor

Peugeot Otomotiv Pazarlama A.Ş.'nin üst düzey yönetim kadrosunda görev değişikliği gerçekleşiyor. Eylül 2007 tarihinden itibaren Peugeot Türkiye Genel Müdürü olarak görev yapan Jean Pierre Vieux, Fransa'da Peugeot Merkezi'nde yeni bir göreve atanırken, Kasım 2011 tarihinden itibaren Peugeot Türkiye Genel Müdürlüğü görevine Marc Bergeretti atanıyor. Eylül 2007 tarihinden bugüne kadar Peugeot Cezayir Genel Müdürü olarak görev yapan Marc Bergeretti, bu görev öncesinde Peugeot 206 Sedan ihracat projesinden sorumlu Peugeot Uluslararası Departmanı'nda İran Bölümü Müdür Yardımcısı ve Türkiye ve Balkan Ülkeleri Bölge İhracat Yöneticisi gibi çeşitli görevlerde bulundu. Marc Bergeretti, Peugeot Marka Direktörlüğü bünyesinde yer alan Güney Avrupa Direktörlüğü'ne bağlı olacaktır. Güney Avrupa Direktörlüğü'nde Türkiye'nin yanı sıra İspanya, Portekiz, İtalya, Yunanistan, Kıbrıs ve Malta bulunuyor. Kasım 2008 tarihinden itibaren Peugeot Türkiye Pazarlama Direktörü olarak görev yapan Vincent Ricoux'nun yerine Christopher Chevasson; Eylül 2007 tarihinden itibaren Peugeot Türkiye İdari İşler ve Finans Direktörü olarak görev yapan Hans Ostling'in yerine ise Xavier de Belenet atanıyor. Christopher Chevasson, Peugeot Marka Direktörlüğü'ne bağlı Uluslararası Operasyonlar Direktörlüğü'nde Fas Peugeot Ticari Delegatesi olarak görev yapmaktaydı. Xavier de Belenet, Markalar Direktörlüğü'ne bağlı Finansal Yönetim Direktörlüğü'nde Peugeot Uluslararası Ekonomi Müdürü olarak görev yapmaktaydı. Tüm bu değişikliklerden sonra, 1 Kasım tarihi itibarıyla Peugeot Türkiye Yönetimi; Genel Müdür Marc Bergeretti, İdari İşler ve Finans Direktörü Xavier de Belenet, Satış Direktörü Bekir Hassan, Kalite ve Bayi Geliştirme Direktörü Alpay Türker, Filo ve 2. El Satış Direktörü Emre Doğueri, Parça ve Servisler Direktörü Michel Furth, Pazarlama Direktörü Christopher Chevasson, Basın ve Halkla İlişkiler Direktörü Elçin Uğuzluoğlu ve İnsan Kaynakları Direktörü Pascale Mourre Tankurt'tan oluşacak.



**JEAN-PIERRE VIEUX,
GENEL MÜDÜRLÜK
KOLTUĞUNU 1
KASIM'DA MARC
BERGERETTI'YE
BIRAKACAK.**

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM



**ÇARPIŞMA
TESTLERİNİN YOUTUBE
SAYFAMIZDAKİ
VİDEOLARINI İZLEMELİK
İÇİN FOTOĞRAFLARIN
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

10 modelin 9'u 5 yıldız almayı başardı

Euro NCAP, 24 Ağustos 2011 tarihinde 10 yeni çarpışma testi sonucunu açıkladı. Testlere katılan araçlardan dokuzu 5 yıldız, bir tanesi ise (yeni Kia Picanto) 4 yıldız aldı.

	Audi A6	BMW X3	Chevrolet Aveo
Yetişkin koruma	33 puan (yüzde 91)	32 puan (yüzde 88)	34 puan (yüzde 95)
Çocuk koruma	41 puan (yüzde 83)	41 puan (yüzde 83)	43 puan (yüzde 87)
Yaya koruma	15 puan (yüzde 41)	19 puan (yüzde 53)	19 puan (yüzde 54)
Güvenlik desteği	6 puan (yüzde 86)	5 puan (yüzde 71)	7 puan (yüzde 93)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★





**ÇARPIŞMA
TESTLERİNİN YOUTUBE
SAYFAMIZDAKİ
VİDEOLARINI İZLEMELİK
İÇİN FOTOĞRAFLARIN
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

**YETİŞKİN KORUMA KRİTERİNDE BU FAZIN EN YÜKSEK
PUANINI VOLKSWAGEN GOLF CABRIO ALDI.**

	Chevrolet Orlando	Citroen DS5	Hyundai i40
Yetişkin koruma	34 puan (yüzde 95)	32 puan (yüzde 89)	33 puan (yüzde 92)
Çocuk koruma	39 puan (yüzde 79)	41 puan (yüzde 83)	42 puan (yüzde 86)
Yaya koruma	18 puan (yüzde 49)	15 puan (yüzde 40)	16 puan (yüzde 43)
Güvenlik desteği	5 puan (yüzde 71)	7 puan (yüzde 97)	6 puan (yüzde 86)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★





**ÇARPIŞMA
TESTLERİNİN YOUTUBE
SAYFAMIZDAKİ
VİDEOLARINI İZLEMELİK
İÇİN FOTOĞRAFLARIN
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

**ÇOCUK KORUMA KRİTERİNDE BU FAZIN EN YÜKSEK
PUANINI CHEVROLET AVEO ALDI.**

	Kia Picanto.....	Opel/Vauxhall Ampera.....	Volkswagen Golf Cabrio.....
Yetişkin koruma.....	31 puan (yüzde 86).....	30 puan (yüzde 85).....	35 puan (yüzde 96)
Çocuk koruma	40 puan (yüzde 83)	38 puan (yüzde 78)	42 puan (yüzde 86)
Yaya koruma	17 puan (yüzde 47)	15 puan (yüzde 41)	19 puan (yüzde 53)
Güvenlik desteği.....	3 puan (yüzde 43)	6 puan (yüzde 86)	5 puan (yüzde 71)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★





YAYA KORUMA
KRİTERİNDE
BU FAZIN EN
YÜKSEK PUANINI
VOLKSWAGEN
JETTA ALDI.

**ÇARPIŞMA
TESTLERİNİN YOUTUBE
SAYFAMIZDAKİ
VİDEOLARINI İZLEMEK
İÇİN FOTOĞRAFLARIN
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

..... Volkswagen Jetta

Yetişkin koruma.....34 puan (yüzde 94)
Çocuk koruma42 puan (yüzde 86)
Yaya koruma20 puan (yüzde 56)
Güvenlik desteği.....5 puan (yüzde 71)



**TÜRKİYE’NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN**

START

www.otomobil.com.tr

Satışlar yatay seyre geçti

Satışlarda yatay seyir başladı. Temmuz ayında toplam satış, 13.956 adedi yerli, 29.562 adedi ise ithal olmak üzere 43.518 adede geriledi.

Yazı: İsa Demir

Bu yıl satışlar iyi gidiyordu. Ancak ilginç bir şekilde satışların artış oranı, geçen yıla göre her ay düzenli olarak azalıyor. Şöyle ki; Bu yılın Ocak ayındaki satışlar geçen yılın aynı ayına göre yüzde 137 oranında artış göstermişti. Şubat ayındaki artış yüzde 88, Mart ayındaki artış yüzde 59 oranında gerçekleşti. Nisan ayında artış hızı yüzde 47 oranına düşerken, Mayıs ayında yüzde 39, Haziran ayında ise yüzde 34 oranında artış kaydedilmişti. En son Temmuz ayında ise artış oranı yüzde 5'e kadar geriledi.

Temmuz'da 13.956 adet yerli otomobil satıldı. Bu sene liderliği kimseye bırakmayan Renault, Temmuz ayında da 7169 adet satışla yine yerli piyasanın en önde gelen firması oldu. Onun ardından 3320 adet satışla Fiat ve 1859 adet satışla Hyundai geldi. İthal pazarda liderin ismi yine değişti. Temmuz ayında 5271 adet satışa ulaşan Ford birinci olmayı başardı. 4422 adet satışla Opel ikinci olurken, 3490 adet satan Volkswagen ise üçüncü

geldi. Mayıs ayından bu yana en fazla satan model olan Fiat Linea, 2786 adet satarak ikinciliğe düşerken, 3258 adetle Renault Symbol tekrar liderlik koltuğuna yerleşti. 2446 adet satışla Opel Astra HB üçüncü, 2213 adet satışla Renault Fluence dördüncü ve 1924 adet satışla Ford Fiesta ise beşinci oldu (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay.....	2010	2011
Ocak	12.594	29.868
Şubat.....	20.651	39.004
Mart	33.958	54.023
Nisan	36.549	53.835
Mayıs.....	40.467	56.302
Haziran.....	42.086	56.714
Temmuz.....	41.399	43.518
Ağustos.....		
Eylül.....		
Ekim.....		
Kasım.....		
Aralık.....		
Toplam.....	227.704	333.264

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Temmuz 2011	Ocak-Temmuz 2011
1 Ford	5271	36.103
2 Opel.....	4422	28.503
3 Volkswagen.....	3490	30.939
4 Toyota	1903	14.414
5 Dacia	1529	9591
6 Nissan.....	1490	9105
7 Chevrolet	1414	11.735
8 Hyundai.....	1237	7466
9 Citroen	1126	8502
10 ... Fiat.....	844	7701
11 ... Peugeot.....	843	9163
12 ... Mercedes-Benz	728	6764
13 ... Kia.....	697	5734
14 ... BMW.....	645	7750
15 ... Renault.....	637	4031
16 ... Audi	574	6400
17 ... Skoda	505	4421
18 ... Seat.....	351	3476
19 ... Volvo.....	317	2846
20 ... Honda.....	248	3458
21 ... Mitsubishi.....	154	1746
22 ... Chery	145	1508
23 ... Land Rover	130	954
24 ... Geely.....	120	427
25 ... Tata	106	680
26 ... SsangYong	88	638
27 ... Proton	81	523
28 ... MINI.....	79	928
29 ... Mazda.....	78	942
30 ... Alfa Romeo.....	74	468

Sıra Marka	Temmuz 2011	Ocak-Temmuz 2011
31 ... Suzuki.....	67	770
32 ... Jeep	62	544
33 ... Porsche.....	32	248
34 ... Subaru.....	29	543
35 ... Daihatsu	27	344
36 ... Lancia	6	85
37 ... Infiniti.....	5	54
38 ... Maserati	2	11
39 ... Smart.....	2	35
40 ... Aston Martin	2	15
41 ... Ferrari	1	11
42 ... Bentley.....	1	3
43 ... Chrysler.....	0	45
44 ... Lamborghini	0	4
45 ... Jaguar	0	68
46 ... Lada.....	0	10
47 ... Dodge	0	1
48 ... IKCO.....	0	0
49 ... Saab.....	0	0
Toplam.....	29.562	229.707

Not: Sıralamalar Temmuz ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Temmuz 2011	Ocak-Temmuz 2011
1 Renault.....	7169	49.670
2 Fiat.....	3320	26.434
3 Hyundai.....	1859	18.017
4 Toyota	1096	5085
5 Honda.....	512	4351
Toplam.....	13.956	103.557



Kia Picanto öne geçti

Bu segmentte satış adetleri çok az olduğundan otomobiller küçük farklarla lider olabiliyor. 60 adet satan Kia Picanto, 24 adet satan Chevrolet Spark'ın önüne geçerek lider olmayı başardı. Bu pazarda zaten toplansanız aylık olarak yaklaşık 100-120 arası araç satılıyor. Bu da o markaların bayileri için bazen 2-3 aylık sürede sadece bir otomobil satmak anlamına geliyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2011	Ocak- Temmuz 2011
1	Kia Picanto	60	225
2	Chevrolet Spark	24	178
3	Citroen C1	19	138
4	Suzuki Alto	16	193
5	Peugeot 107	4	68

Symbol'e sedan rakip yok!

Renault Symbol, 3258 adet satışla hem kendi segmentinin hem de tüm modeller arasında en fazla satan otomobil unvanını elde etti. Symbol'den sonra gelen otomobillere baktığımız zaman Ford Fiesta ve Volkswagen Polo olduğunu görüyoruz. Yani ortada sedan karoserli bir rakip yok. Bu noktada neden Fiat'ın ısrarla Albea'yı yenilemediğini anlamak güç.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2011	Ocak- Temmuz 2011
1	Renault Symbol	3258	21.835
2	Ford Fiesta	1924	13.592
3	Volkswagen Polo	1056	7842
4	Hyundai Accent Era	999	11.199
5	Opel Corsa	888	7226
6	Hyundai i20 Troy	828	6621
7	Fiat Grande Punto	648	6173
8	Renault Clio HB	600	3662
9	Fiat Albea	371	5523
10	Nissan Micra	274	1426



Satışı azalsa da Linea önde

Daha önceki aylarla kıyaslandığında Fiat Linea modelinin satışı düştü ancak yine de C segmentinde liderlik koltuğunu bırakmadı. Dizel versiyonunun fiyatı avantajlı hale getirilen Fiat Linea'nın arkasından Opel Astra HB modeli geliyor. Burada da Opel, elinde yeterli stoğun olması avantajını kullanıyor. Çünkü özellikle Volkswagen müşterileri araç yokluğundan başka modellere yöneliyorlar.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2011	Ocak- Temmuz 2011
1	Fiat Linea	2786	19.013
2	Opel Astra HB	2446	13.748
3	Renault Fluence	2213	16.885
4	Toyota Corolla	1223	9936
5	Ford Focus Sedan	1145	7865
6	Volkswagen Jetta	1065	8749
7	Renault Megane HB	823	5311
8	Ford Focus HB	820	6804
9	Toyota Auris	680	4214
10	Yeni Ford Focus Sedan	665	1806



Segmentte satışlar iyice düştü

D segmentindeki satışlar genel düşüş oranından daha fazla gerçekleşti. Öyle ki bir önceki ay 610 adet satışla dördüncü olan BMW 3 Serisi Temmuz ayında ilk 10'da yok. Mercedes-Benz C Sınıfı'nın satışı ise yüzde 60 civarında düşüş gösterdi. VW Passat'taki kayıp ise 3'te 1 oranında. Kur artışı ve zamlar en fazla bu segmenti etkilemişe benziyor.

5 Serisi arayı açıyor

BMW 5 Serisi'ne olan ilgi artarak devam ediyor. Temmuz'da 334 adetle birinci olan BMW 5 Serisi'ni 216 adetle Mercedes Benz E Sınıfı takip etti. Audi A6 yenilendiği için ve Temmuz ayı geçiş ayı olduğundan satışları dibe vurdu diyebiliriz. Ancak ilerleyen aylarda Audi A6 modelinin tekrar liderlik koltuğunu zorlayacağını tahmin etmek yanlış olmaz.



BMW 7 Serisi tabuları yıktı

Bu jenerasyona kadar Türkiye'de BMW 7 Serisi'ne bu kadar ilgi pek olmamıştı. BMW 7 Serisi'nin sportif çizgiler taşıyan ağırbaşlı tasarımı Mercedes Benz S Sınıfı'na göre daha çok kabul görmüşe benziyor. En son yenilendikten sonra oldukça büyük stoplara kavuşan Mercedes S Sınıfı'nın bu yönünü eleştirenler de var. Sonuçta rakamlara bakılırsa BMW 7 Serisi daha başarılı görünüyor.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2011	Ocak-Temmuz 2011
1	Volkswagen Passat	489	6257
2	Opel Insignia	456	2846
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	395	3620
4	Toyota Avensis	374	1629
5	Renault Latitude	351	2136
6	Citroen C5	292	2363
7	Peugeot 508	167	1585
8	Ford Mondeo	165	1591
9	Audi A4	148	1380
10	Skoda Superb	106	1093

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2011	Ocak-Temmuz 2011
1	BMW 5 Serisi	334	2814
2	Mercedes E Sınıfı	216	1773
3	Audi A6	62	2053
4	Volvo S80	51	344
5	Chrysler 300C	0	15

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2011	Ocak-Temmuz 2011
1	BMW 7 Serisi	14	187
2	Mercedes S Sınıfı	8	147
3	Audi A8	5	82
4	Porsche Panamera	5	39
5	Jaguar XJ	0	16

Başarı motor ikizlerinde

Kompakt SUV segmentinin lideri konumunda olan Nissan Qashqai, yakaladığı bu rüzgârın da etkisiyle yoluna tam gaz devam diyor. 683 adet satışla Temmuz ayının lideri olurken, ilk 7 ayda 5000 satış adedine yaklaştı. Nissan Qashqai ile aynı motoru kullanan Dacia Duster'a da her geçen gün rağbet artıyor.

**Satışlar gerilese de lider değişmedi**

Üst SUV segmentinin satışlarında da gözle görülür düşüş oldu ancak liderin ismi değişmedi. Land Rover Range Rover 70 adet satışla yine önde gelmeyi başardı. İkinci olan model de birinci ile aynı markayı taşıyor. Bir önceki aya göre satışı yüzde 75'e yakın düşen Jeep Grand Cherokee 28 adette kaldı. Porsche Cayenne ve Volkswagen Touareg aynı adette satış gerçekleştirdi.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2011	Ocak- Temmuz 2011
1	Nissan Qashqai	683	4920
2	Dacia Duster	579	4128
3	Chevrolet Captiva	567	4301
4	Nissan Juke	408	1872
5	Volkswagen Tiguan	214	1505
6	Kia Sportage	193	701
7	Ford Kuga	113	965
8	Honda CR-V	96	979
9	Hyundai ix35	81	603
10	Mitsubishi ASX	73	721

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2011	Ocak- Temmuz 2011
1	Range Rover Sport	70	378
2	Land Rover Discovery	31	168
3	Jeep Grand Cherokee	28	223
4	Porsche Cayenne	22	146
5	Volkswagen Touareg	22	124

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

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

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

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

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

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

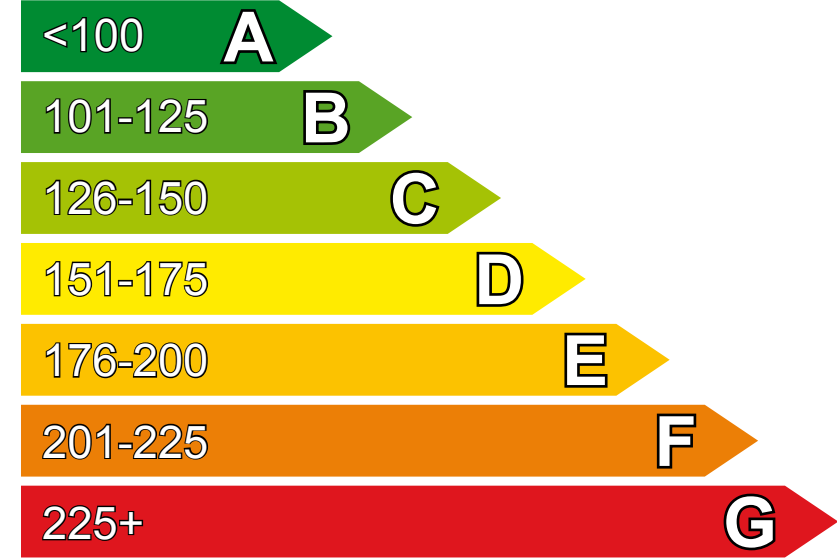
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm otomobil testleri, test ölçüm cihazı bağlanarak (ya da bağlandığı belirtilerek) elde edilen verilerin rakamlar halinde 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 37 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve aylık en az 70.000'in üzerinde okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilirliği ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



YÜKSEK BEKLENTİLER İÇİN

BMW 640i Cabrio tasarımı, konforu, kalitesi ve teknolojiyle yüksek beklentileri olanlar için.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Geçtiğimiz ay coupe karoserli BMW 640i'yi Almanya'da kullanıp, bu sayfalarda ilk sürüş olarak yer vermiştik. Şimdi ise sıra videolu testini gerçekleştirdiğimiz BMW 640i Cabrio'da.

Hatırlanacağı gibi 2010 Los Angeles Otomobil Fuarı'nda görücüye çıkan 6 Serisi Cabrio, coupe karoserli versiyondan daha önce tanıtılmış ve otomobil dünyasında az rastlanan bir durum ortaya çıkmıştı. Çünkü genelde cabrio karoserli otomobiller kendi model aileleri içinde en son tanıtılan modeller olurlar. Cabrio karoseri önce tanıtan BMW, adeta öncelikli modelinin ne olduğunun da sinyalini vermiş oldu.

2+2 oturma düzenine sahip BMW 640i Cabrio, ebatları itibarı ile büyük bir otomobil. Uzunluğu eski nesle göre 74 mm (4894 mm), genişliği 39 mm (1894 mm), dingil mesafesi 75 mm artan (2855 mm) otomobi-



ÖN KONSOL KALİTELİ DERİ KAPLI. SÜRÜŞ KARAKTERİNİ VİTES KOLUNUN YANINDAKİ BUTONDAN DEĞİŞTİRMEK VE BUNU EKRANDAN İZLEMEK MÜMKÜN.





**ARKA KOLTUKLAR ORTA
BOYLU YETİŞKİNLERE
UYGUN. ANAHTARSIZ
ÇALIŞTIRMA BU ARAÇTA
DA VAR. HEAD-UP DISPLAY
KULLANIŞLI.**





TAVAN 40 KM/S HIZA KADAR AÇILIP KAPANABİLİYOR. AÇILMASI İÇİN 19 SN., KAPANMASI İÇİNSE 24 SN. GEREKLİ.



**ELEKTRİKLİ ARKA CAM
AYNI ZAMANDA RÜZGAR
DEFLEKTÖRÜ GÖREVLİ
GÖRÜYOR.**



lin yüksekliği ise 9 mm azalarak 1365 mm olmuş. Son dönemin modası olan katlanan metal tavan furyasının aksine, gerçek cabrio geleneğini tente tavanı ile yaşatan 640i Cabrio uzun motor kaputu, uzun dingil mesafesi ve kısa tampon-tekerlek mesafeleriyle klasikleşmiş dinamik tasarım öğelerine ev sahipliği yapıyor. Ön çamurluktaki hava girişinden geriye doğru ve aşağıya doğru akıp, sonra kapıya doğru kıvrılarak arkaya doğru devam eden kat izleriyse bu otomobilin yandan görünümüne heyecan katan en önemli detay. Otomobilin diğer bir dikkat çeken tasarım unsuruysa tavan tentesinin arka tarafına "yüzgeç" formu verilmiş olması.

İç mekan

Otomobilin ön konsolu geçen ay yayınladığımız coupe karoserli kardeşinden farksız. İç mekan; kaliteli deri ve plastik ve alüminyum malze-

melerden oluşturulmuş. Özellikle ön konsolun yolcu tarafından başlayan ve kol dayama yerine doğru giden kıvrım sıra dışı ve şık. Otomobilin iç mekanında en fazla dikkat çeken bölüm, segmentinde en büyüğü olduğu ifade edilen 10.2 inçlik ekran. iDrive kumandasının da olduğu ön koltuklar arasındaki konsolda ise bu otomobilin üstünü açmaya yarayan düğme yer alıyor. Tavanın açılması için 19 saniye, kapanması için 24 saniye gerekirken, bu işlemleri 40 km/s hıza kadar yapabilmek mümkün. Arka koltuklarda sunulan alansa orta boylu iki yetişkin için gayet yeterli.

Sürüş özellikleri

Otomobilin sürüş özellikleri genel hatlarıyla geçen sayı yer verdiği-miz 640i Coupe ile aynı. Üstü kapalı kullanımda tek fark iç mekana trafikte yol alan diğer araçlarının seslerinin biraz daha fazla girmesi. Ama buna



**320 HP'LİK, 3.0 LİTRELİK
TWIN-SCROLL TURBO
MOTOR SARSINTISIZ VE
GÜÇLÜ.**



*VİRAJLAR BU OTOMOBİL
İÇİN SORUN DEĞİL. NE
YAZIK Kİ VİRAJ İÇİNDEKİ
PROFİL BOYALAR BİRAZ
RAHATSIZLIK VERİYOR.*

rağmen iç mekan birçok üstü kapalı otomobilden daha sessiz. Yol ve lastik sesi neredeyse hiç duyulmuyor.

8 ileri otomatik şanzımanla birlikte görev yapan 3.0 litrelik, çift giriş-

li (twin scroll) turbo beslemeye sahip 6 silindirli motor çok sarsıntısız bir karaktere sahip. 320 HP güç ve 450 Nm tork üreten bu motor gaz pedalından gelen emirlere kesin itaat ediyor. Frenler de aynı oranda başarılı ve

bu gücü etkin şekilde dizginleyebiliyor. Otomobilin sürüş karakterini vites kolunun yan tarafındaki düğmeden değiştirebilmek mümkün. Bu sayede Comfort, Normal, Sport, Sport + seçeneklerinden biri tercih edilebili-

yor. Opsiyonel olarak sunulan adaptif sürüş sistemiyle süspansiyon sertliği değişiyor ve virajlarda otomobilin yana yatma eğilimi minimize ediliyor. Ayrıca otomobilin direksiyon, gaz pedalı tepkisi, vites değişim hızı da se-



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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr

TÜRKİYE'DE İLK KEZ!

VİDEOLU TEST ÖLÇÜMÜ

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	00.5
0-80 km/s	00.5
0-100 km/s	00.5
0-120 km/s	00.5

çilen sürüş moduna göre farklılaşıyor. Sport ve Sport+ konumunda direksiyon adeta vücudunuzun bir parçasıymışçasına direkt tepkiler sunuyor. Yol tutuş çok üst seviyede, yalnız 20 inçlik jantlar nedeniyle eğer viraj içinde asfaltta bir pürüz veya profil boya denilen, belirli bir yüksekliğe sahip enlemesine boyalar var ise araç biraz huzursuz olabiliyor.

Bu arada otomobilimizde yine opsiyonel olarak sunulan integral aktif direksiyon (Integral Active Steering) sisteminin de bulunduğunu söyleyelim. Bu sayede arka tekerlekler de yol tutuşu iyileştirmek ve daha kıvrak bir sürüş için 2.5 derecelik bir açıyla dönebiliyor. 60 km/s hıza kadar arka tekerlekler

ön tekerleklerin ters istikametine dönerken, bu hızdan sonra ön tekerleklerin istikametinde dönerek şerit değiştirme manevralarının daha etkili gerçekleşmesini sağlıyor. Üstü açık kullanımda iç mekanda 120 km/s hıza kadar türbülans oluşmuyor. Bu hızdan itibaren ise arkadaki cam rüzgar deflektörü açık bile olsa rüzgar kendisini hissettirmeye başlıyor.

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

Sonuç

Yeri gelince hızlı, yeri gelince konforlu, fakat her zaman havalı ve kalite-

teli. Başlangıç fiyatı 144.541 Euro olan otomobilin fiyatı test otomobilimizde yer alan uzun ekstra donanım lis-

tesiyle (elektronik kontrollü süspansiyon, ısıtmalı deri direksiyon, Adaptive Drive, infrared korumalı ön cam,

park asistanı, çevre görüş kamerası, head-up display, integral aktif direksiyon gibi) 200.225 Euro'ya ulaşıyor.

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

Motor:	.....2979 cc, 6 silindirli, turbo, direkt enjeksiyon
Şanzıman:	.....8 ileri otomatik
Maksimum güç:	.....320 HP @ 5800-6000 d/d
Maksimum tork:	.....450 Nm @ 1300-4500 d/d
Maksimum hız:	.....250 km/s
0-100 km/s:	.....5.7 sn
Bagaj hacmi:	.....300-350 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	.....4894 / 1894 / 1365
Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):	.....10.9 / 6.2 / 7.9 lt/100 km
Baz fiyat:	.....144.541 Euro

Test verileri**Hızlanma:**

0-50 km/s:	.....2.5 sn
0-80 km/s:	.....4.55 sn
0-100 km/s:	.....6.4 sn
0-120 km/s:	.....8.55 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	.....3.3 sn
80-120 km/s (D'de):	.....4.1 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	.....36.3 m
80-0 km/s:	.....23.2 m
50-0 km/s:	.....9.1 m

+ Stabilite, kalite, teknoloji, frenler

- Pet şişeye uygun olmayan bardaklık, opsiyon fiyatları

SARSAN EKONOMİ

Citroen C4 1.6 THP 156 HP'nin otomatikleştirilmiş şanzımanı, aynı motor ve platforma sahip Peugeot 308'in şanzımanından daha sarsıntılı olsa da daha az yakıt tüketimi sağladığı da gerçek.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Rahatlık mı, yoksa ekonomi mi? Bu, otomobil üreticilerinin ve tüketicilerinin yaşadığı ikilemlerden birisi. Çünkü rahatlık sağlayan otomatik şanzımanlar, yıllarca tüketimi arttırdıkları düşüncesiyle büyük bir kesim tarafından dışlandı. Gelişen teknoloji ve çift kavramalı şanzımanlarla bu ikilem büyük ölçüde aşılmış olsa da, raflarında bu teknolojiye sahip olmayanlar için ikilem devam edebiliyor. İşte PSA Peugeot Citroen Grubu örneği. Mesela Citroen C4 1.6 THP 156 HP'de MCP adı verilen 6 ileri oranlı otomatikleştirilmiş manuel şanzımanı kullanılırken, aynı motor ve platformu kullanan Peugeot 308 1.6 THP 156 HP'de (38. sayımızda testini yayınladık) gerçek bir otomatik şanzıman kullanılmış. Bunun sonucu olarak biraz sarsıntılı ve gecikmeli vites değişimlerine sahip olsa da MCP şanzımanlı Citroen C4 1.6 THP 156 HP fabrika verilerine göre ortalama 6.4 lt/100 km'lik benzin tüketimine sahipken, daha konforlu vites geçişleri sunan otomatik şanzımanlı kuzeni Peugeot 308 1.6 THP 156 HP 7.4 lt/100 km'lik tüketime sahip.



YUMUŞAK DOKUNUŞLU PLASTİKLERİN VERDİĞİ HİS GÜZEL. İŞÇİLİK DE BAŞARILI. KADRAN RENGİNİN DEĞİŞTİRİLEBİLMESİ İNSANIN KENDİ BEĞENİSİNE GÖRE SEÇİM YAPMASINA OLANAK TANIYOR.



Performans olarak tatminkar değerler ortaya koyan Citroen C4 1.6 THP 156 HP MCP'de en iyi kalkışı yapmak için vitesleri manuel olarak değiştirmek gerekiyor. Bu sayede 0-100 km/s hızlanma süresinde otomatik kullanıma göre 1 saniye kadar daha iyi değerler elde etmek mümkün. Aslında eski nesil C4'te şanzımanda sport seçeneği vardı ve bu sayede hem vites değişimleri daha çabuk, hem de motor üst devirlerdeyken vites değişimi yapıliyordu. Ama her nedense yeni C4'ün MCP şanzımanında sport seçeneği yok. Citroen C4 fren performansı olarak da gayet iyi bir sonuç elde etti ve 100 km/s ile yapılan frenlemelerde 37.5 metrede durdu.

Kullanım

Genelde üst sınıf otomobillerde gördüğümüz masaj fonksiyonlu koltuklar C4'ün Exclusive donanım seviyesinde de sürücü ve ön yolcu için mevcut. Süspansiyon konforu temiz asfaltta ve ufak darbelerde iyi. Fakat kısa-sert darbelerde arka süspansiyonun biraz gürültülü çalıştığını söylememiz gerek. Otomobil hızlı virajlarda biraz yana yatsa da yol tutuş güvenli.



BİLGİ EKRANININ ALTINDA KAPAKLI BİR GÖZ MEVCUT. MASAJ YAPMA ÖZELLİKLİ ÖN KOLTUKLAR GENELDE DAHA ÜST SINIF OTOMOBİLLERDE GÖRÜLEN BİR ÖZELLİK. CAM TAVAN İÇİN 1800 TL EK ÖDEME YAPMAK GEREKİYOR.

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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

Hızlanma Süre (sn)

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

İç mekan

Yumuşak dokunuşlu malzemeler, alüminyum görünümlü detaylar iç mekanda kalite hissini artırıyor. İlginç vites topuzu, beş farklı renkte ayarlanabilen gösterge tablosu ve dört farklı tonda ayarlanabilen polifonik uyarı sesleri (Exclusive donanım seviyesinde standart) gibi bir Citroen'den beklenebilecek sıra dışılıklar da halen mevcut. Vites konsolunun ön tarafında bulunan eşya gözü gerçekten kullanışlı. İçindeki ayırıcı sayesinde cep telefonu gibi ufak eşyaları da rahatça barındırabilen bu göze 2 tane yarım litrelik pet şişe su da sığabiliyor. Test aracımızda cam tavanlıydı. Tavan döşemesinin farklı yapısı nedeniyle arkada baş mesafesi si cam tavansız C4'lerden daha kısıtlı.

Sonuç

C4 1.6 THP 156 HP'nin MCP'si, diğer otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlardan daha iyi ama, gerçek otomatik şanzımanlardan daha konforsuz ve yavaş. Ama bu sayede tüketim artışı önlenememiş. Bunun dışında yeterince donanımlı ve performanslı.

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



Citroen C4 1.6 THP 156 HP MCP

Fabrika verileri

Motor:1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, direkt enjeksiyon
 Şanzıman: 6 ileri MCP
 Maksimum güç: 156 HP @ 6000 d/d
 Maksimum tork:240 Nm @ 1400-4000 d/d
 Maksimum hız: 214 km/s
 0-100 km/s:8.7 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4329 / 1789 / 1489 mm
 Bagaj hacmi: 380-408(bagaj zemini altıyla)-1183 lt
 Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.):8.6 / 5.1 / 6.4 lt /100 km
 Baz fiyat: 52.600 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:3.1 sn
 0-80 km/s:6.35 sn
 0-100 km/s:9.45 sn
 0-120 km/s:12.75 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (vites A'da):7.1 sn
 80-120 km/s (vites A'da):5.7 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 37.5 m
 80-0 km/s: 23.1 m
 50-0 km/s: 8.8 m

+ Fren, kalite hissi

- Sesli arka süspansiyon

148 g/km



MANTIKLI SEÇİM

180 HP'lik 1.6 litre motora ve 6 ileri oranlı otomatik şanzımana sahip Volvo S60 T4, 88.340 TL'lik başlangıç fiyatıyla premium D segmenti arayışında olanlar için mantıklı bir seçim.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Volvo'nun orta sınıftaki (D segmenti) temsilcisi bu yılın ilk aylarında ürün gamına eklenen 6 ileri otomatik şanzımanla kombine edilmiş 1.6 litrelik 180 HP gücündeki benzinli motor seçeneği ile Türkiye pazarına uygun bir seçenek sunmaya başladı.

Karosier-iç mekan

Önceki sayılarımızda (e-otodergi sayı 29 ve e-otodergi sayı 34) Volvo S60'ın farklı versiyonlarının sürüşlerine yer verdiğimizden burada otomobilin dış tasarımını uzun uzadıya anlatmayacağız. Ama eğimli tavana ve akıcı çizgilere sahip otomobilin bakır rengiyle daha cazip edici olduğunu söyleyebiliriz. Kalite hissi yüksek ön konsolda kumandalar anlaşılır. Ön konsolun üst orta noktasında bulunan bilgi ekranından klima ve müzik sistemiyle ilgili bilgilerin yanı sıra elektronik sürüş destek sistemi ile ilgili bilgileri görebilmek de mümkün. Ayırı-



SADELİK VE ANLAŞILIRLIK VOLVO'NUN TEMEL PRENSİPLERİNDEN. KÖR NOKTA UYARI SİSTEMİ IŞIKLA SÜRÜCÜYÜ UYARIYOR. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI KOLAYLIK SAĞLIYOR.



ca “ekolojik sürme kılavuzu” adındaki seçenekte de, sürücülere çevreyi daha az kirletecek ip uçları veriliyor. Araçla ilgili kişiselleştirme ayarlarına ulaşmak için öncelikle orta konsoldaki “My Car” (benim otomobilim) düğmesine basmak, sonra da konsolun sağ üstündeki çevirmeli butonla

gerekli seçimleri yapmak gerekiyor. Konsolun alt kısmında yer alan BLIS düğmesi kör nokta uyarı sistemine kumanda ederken, DRiVe düğmesi ise daha ekonomik sürüşün anahtarı konumunda. Arka koltuklarda sunulan diz ve baş mesafesi sınıfının en iyisi olmasa da, gayet yeterli.

Motor-şanzıman

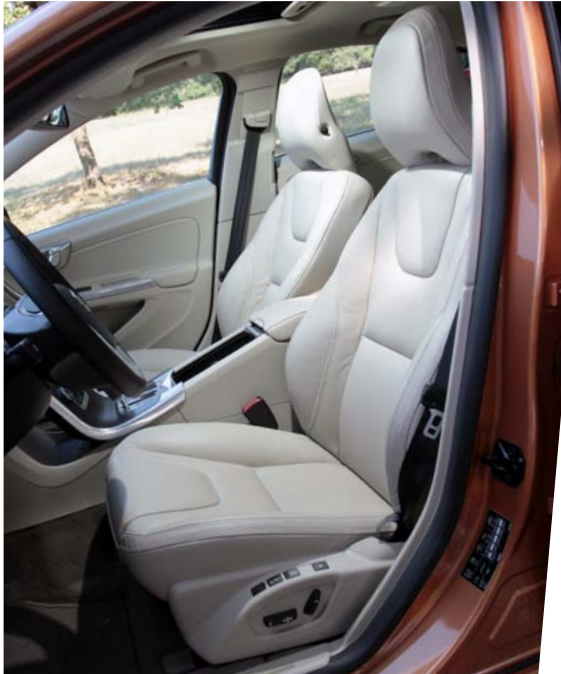
Otomobilde kullanılan 1.6 litrelik direkt enjeksiyonlu turbo beslemeli motor ve Powershift adlı 6 ileri oranlı çift kavramalı şanzıman bize Ford modellerinden tanıdık. 180 HP’lik maksimum gücünü 5700 d/d’de üreten bu motorun maksimum torkuysa 1600-

5000 d/d aralığında 240 Nm (overboost ile 270 Nm). Turbo ışıltısı ve egzozdan gelen hafif bir mırıltıyla sürücüsüne sahip olduğu gücü hatırlatan bu motor otomobili istekli şekilde hızlandırıyor. Sarsıntısız şanzıman da makul hızdaki vites geçişleriyle motora ayak uydurmakta zorlanmıyor. Performans





1.6 LT'LİK TURBO MOTOR, FORD MODELLERİNDEN TANIDIK. KOL DAYAMA YERİNİN İÇİNDE İPHONE GİRİŞİ VAR. ARKA KOLTUKLAR BAGAJ İÇİNDEN YATIRILIYOR.



ÇOK ULUSLU ÜRETİM



TEST ARACINDA ÖN CAM BELÇİKA, KELEBEK CAMLARI ÇİN, ARKA CAM ALMANYA, YAN CAMLAR İSVEÇ MALI.

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

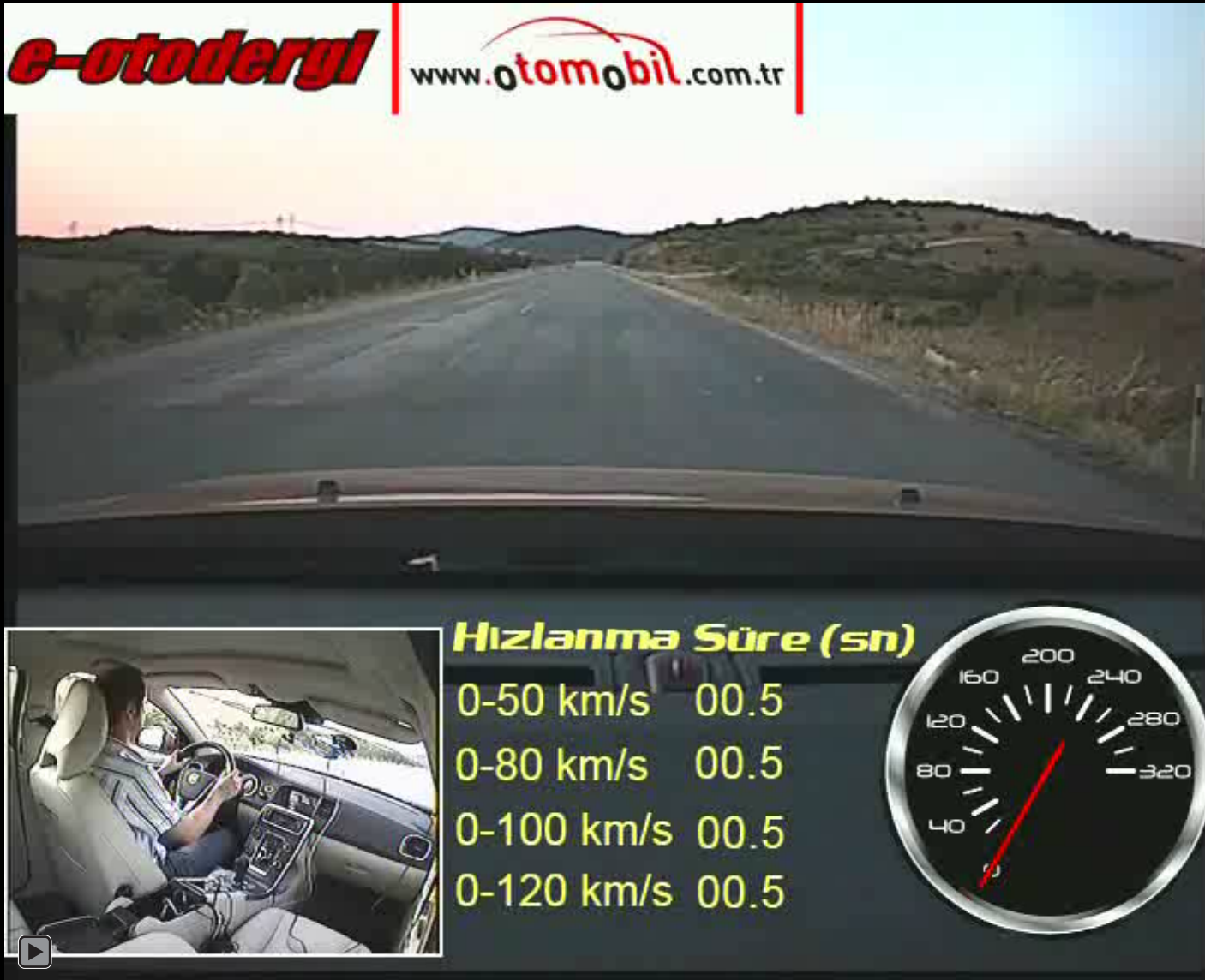




e-otodergi

www.otomobil.com.tr

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	00.5
0-80 km/s	00.5
0-100 km/s	00.5
0-120 km/s	00.5

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

konusunda sıkıntı yaşatmayan otomobilin tüketimi performans ölçümlerini de kapsayan kullanımımızda 9.4 lt/100 km oldu. 0-100 km/s hızlanma süresinde 9.0 saniyelik fabrika verisine yakın bir sonuç yakalayan S60 T4, 100 km/s hızla yapılan frenlemelerde 39.1 metrede durdu.

Önden çekişli aktarmaya sahip S60 yere sağlam basan bir otomobil olmasının yanı sıra; darbe emiş, akustik konfor gibi konularda da başarılı. Direksiyon tepkileri eskisinden daha iyi olması otomobilin dinamiklerini arttırmış. City Safety adlı şehiriçinde 30 km/s hıza kadar öndeki araçlara arkadan çarpmaları önleyen güvenlik sistemiye güvenliğe verilen önemin göstergelerinden birisi.

Sonuç

Orta sınıfta (D segmenti) yer alan otomobillerin ufak silindir hacimli olan seçeneklerin genelde performanstan ödün verdiği bilinen bir gerçek. Volvo S60 T4 ise 180 HP'lik motoruyla bu genellemenin dışında kalan bir seçenek. Üstelik stil sahibi ve kaliteli.

Volvo S60 T4

Fabrika verileri

Motor: 1596 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
 Şanzıman: 6 ileri otomatik
 Maksimum güç: 180 HP @ 5700 d/d
 Maksimum tork: 240 Nm @ 1600-5000 d/d (270 Nm overboost ile)
 Maksimum hız: 225 km/s
 0-100 km/s: 9.0 sn
 Bagaj hacmi: 380 lt
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4628 / 1865 / 1484 mm
 Tüketim (ortalama): 7.4 lt/100 km
 Baz fiyat: 88.340 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 3.0 sn
 0-80 km/s: 6.15 sn
 0-100 km/s: 9.1 sn
 0-120 km/s: 12.45 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 6.2 sn
 80-120 km/s (D'de): 6.9 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 39.1 m
 80-0 km/s: 24.1 m
 50-0 km/s: 9.3 m

+ Güvenlik, yol tutuş

- Bagaj

173 g/km

D



FARK EDİLMEK İSTEYENLERE

Siyah renkli test aracına rağmen meraklı bakışları üstüne çeken Kia Soul, hele bir de 11 renk seçeneğinin arasından portakal, vanilya ya da açık mavi seçilirse, sizi “mıknatıs sürücü” yapacaktır.

Yazı: Emre Anamur

Videolu test ölçümü: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Kia'nın kübik tasarımlı yeni modeli Soul, ülkemizde tek motor, iki donanım, iki motor ve 11 renk seçeneğiyle yollara çıktı. Farklı tasarımıyla bakışları adeta bir mıknatıs gibi üstüne çeken otomobil, modern ve eğlenceli

hatların iç mekânda da devam ettirildiği sempatik bir araç.

İlgi odağı

Soul, gözümüzün alıştığı otomobil tasarımına benzemeyen, daha çok bir

kutuyu andıran görünümüyle epey konuşulacak. Eğer bu otomobile sahipseniz de ilgiyi üzerinizden eksik etmeyecek. Kutu gibi köşeli tasarımın yanı sıra çeşitli girinti-çıkıntılar otomobile modern bir hava katıyor. Ama

bu otomobilin hakkını vermek için test aracımızdaki gibi siyah rengi değil, daha canlı renkler seçmekte fayda var. 4105 mm uzunluğa sahip Soul, şehir içinde kullanmaya uygun. 340 litrelik bagaj hacmi uzun yolculukları



biraz sıkıntıya sokabilir, ama eğer arkada kimse oturmuyorsa koltuklar yatırılınca bu hacim 818 litreye çıkıyor.

İç mekân eğlenceli

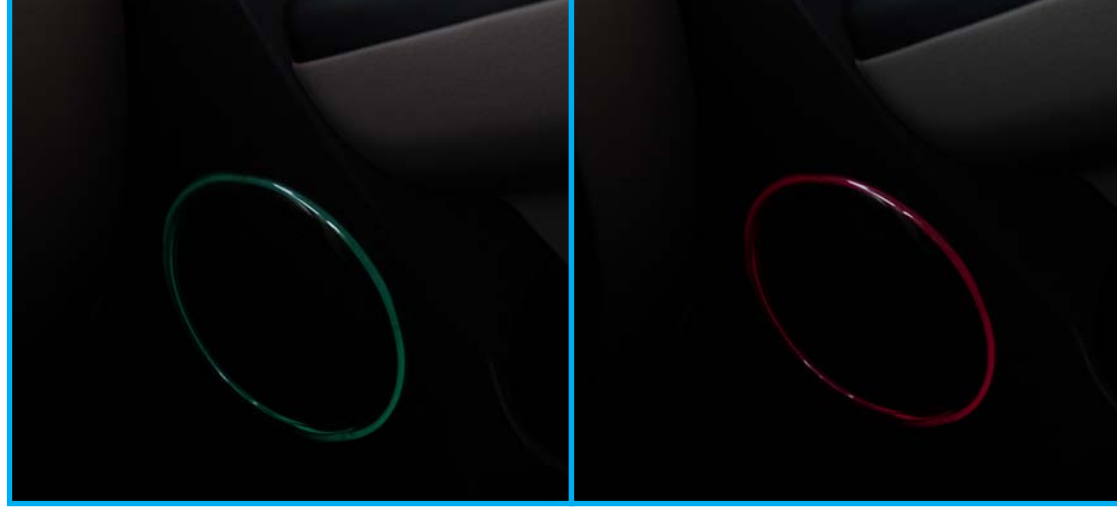
Soul'un iç mekânı, dış tasarımındaki farklılığı devam ettiriyor. Malzeme olarak sert plastiğin tercih edildiği otomobil; zengin donanımı, arka koltukta iki yetişkine baş, diz ve omuz mesafeleri konusunda sıkıntı yaşatmaması (dingil mesafesi 2550 mm) ve çerçevesi renk değiştiren hoparlörleriyle bu olumsuzluğu affettirmeye çalışıyor. Önde oturanlar için eşya gözü ve bardaklık konusunda yeterli olan Soul, büyük-okunaklı gösterge birimleri ve ergonomik yerleştirilmiş kumanda birimleriyle de sorunsuz. Öte yandan arka koltuklarda oturanlar için kapı içlerinde cepler ve koltuk sırtlarında fileler var. Bu da işlevselliği artırıyor. Anahtarsız giriş ve çıkış, iç dikiz aynasında renkli geri görüş kamerası ve USB, AUX ve iPod girişleriyle konfor beklentilerini karşılayan otomobil, güvenlik donanımı konusunda da yeterli.

Tek motorla satılıyor

Kia Soul ülkemize sadece 1.6 litrelik turbodizel motorla ithal ediliyor.



**SOUL'UN İŞLEVSEL
İÇ MEKANINDA
SERT PLASTİK
KULLANILMIŞ.
GÖSTERGELER
RAHAT OKUNUYOR.**



ÇİFT RENKLİ KOLTUKLAR RAHAT. HEM ÖNDE HEM DE ARKADA YETERLİ DİZ, BAŞ VE OMUZ MESAFESİ BULUNUYOR. HOPARLÖRLERİN ÇERÇEVESİ, MÜZİK ÇALARKEN TEMPO TUTARCASINA RENK DEĞİŞTİRİYOR.



RENKLİ GERİ GÖRÜŞ KAMERASI PARK MANEVRASINI KOLAYLAŞTIRIYOR. BAGAJ İKİ KATLI AMA KÜÇÜK.

Manuel ve otomatik şanzıman seçeneklerinin bulunduğu otomobil, videolu testimize 4 kademeli otomatik şanzımanlı versiyonuyla katıldı. 128 HP güç ve 260 Nm tork üreten motor, otomobili 176 km/s hıza ulaştırıyor. Aracın 0-100 km/s hızlanma süresi ise 11.9 saniye. 1285 kg boş ağırlığa sahip otomobili taşımakta zorlanmayan motorun ortalama yakıt tüketimi ise 5.9 lt/100 km. 155 g/km'lik karbondioksit salınımının emisyon tablosunda harf cinsinden karşılığı ise "D". Gerçekleştirmiş olduğumuz videolu testte elde ettiğimiz verilere göre ise; Soul 0'dan 100 km/s hıza 11.65 saniyede ulaşıyor. Bu değer fabrika verisinden 0.25 saniye daha iyi. Aracın 100 km/s hızla giderken fren mesafesi ise 41.4 metre. Diğer tüm test verileri için tabloyu inceleyebilirsiniz.

18 inç yanlıs seçim olmuş

Soul'un baz versiyonu olan X-Pect'te 16 inç'lik alaşım jantlara yer verilirken, test ettiğimiz X-Tra versiyonunda 18 inç'lik jantlar var. Dış tasarımı güzelleştiren bu özellik, kutu tasarımlı karoserin yol tutuş handikapını tolere etmek üzere mümkün olduğunca sert ayarlanmış süspansiyon sistemiyle de birleşince, kullanım sı-

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.



Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	00.0
0-80 km/s	00.0
0-100 km/s	00.0
0-120 km/s	00.0

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

rasında, özellikle de bozuk yollarda tümseklerin iç mekâna fazlaca yansımaya ve lastiklerin de balon yapma riskinin artmasına yol açıyor. Diğer özelliklere gelecek olursak; 4 kademeli olmasıyla biraz demode olan şanzıman, buna karşın hızlı ve sarsıntısız vites değiştiriyor. Manuel olarak da kullanılabilen şanzımanın yokuşta geri kaydırma sorunu da yok. Yükseklik ve derinlik ayarlı direksiyon simidi hem tasarım hem de işlev olarak başarılı. Ama aracın yapısı gereği sportif olduğu da söylenemez. Geri görüş kamerası başarılı.

Fiyatı yüksek

Kia Soul'un fiyatı 49.700 TL'den başlıyor (manuel şanzımanlı X-Pect). Aynı donanımda otomatik şanzıman alınırsa fiyat 52.700 TL'ye çıkıyor. Bu sayfalarda gördüğünüz X-Tra donanımına sahip ve otomatik şanzımanlı üst versiyonun etiketi ise 59.500 TL. Bu fiyatların rekabetçi olduğunu söylemek zor. Ancak dizel-otomatik kombinasyonlu ve farklı tasarıma sahip bir otomobil satın almak isteyenler Kia Soul'u da mutlaka incelemeliler.

Kia Soul 1.6 CRDi VGT X-Tra A/T

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	4 kademeli otomatik
Maksimum güç:	128 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	260 Nm @ 1900-2750 d/d
Maksimum hız:	176 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4105 / 1785 / 1610 mm
Bagaj hacmi:	340-818 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.3 / 5.0 / 5.9 lt/100 km
Fiyat (Baz/Test aracı):	49.700 TL/59.500 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	3.6 sn
0-80 km/s:	7.5 sn
0-100 km/s:	11.65 sn
0-120 km/s:	16.8 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	7.4 sn
80-120 km/s (D'de):	9.3 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	41.4 m
80-0 km/s:	25.8 m
50-0 km/s:	9.9 m

➕ İlgi çeken tasarım, donanım, iç mekân genişliği

➖ Fiyat, şanzıman 4 kademeli, süspansiyon konforsuz

155 g/km

D



İSTASYON KATİLLERİ

Volkswagen Polo ve Golf'ün BlueMotion versiyonları, düşük yakıt tüketimleriyle “istasyon katilleri” terimini hak ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Volkswagen'in en çok satan iki modeli olan Polo ve Golf, modern dış tasarımları ve jenerasyon değişimlerinde fazla oynanmayan durmuş oturma iç mekânlarıyla markayı başarıyla temsil ediyorlar. Benzinli ve dizel olmak üzere çeşitli motor seçe-

nekleri ile 5 ileri manuel, 6 ileri manuel ve 7 ileri DSG gibi çeşitli şanzıman seçenekleri sunan bu modeller, şimdi BlueMotion adı verilen yeni versiyonlarla kullanıcının cebini ve çevreyi düşünüyor. Biz de bu iki modelle İstanbul ve çevresini keşfe çıktık.

Polo'da “depoyu doldur ve unut!”

Hani bir televizyon reklamı vardı: Evlerini kiraya verecek olan yaşlı bir karı-koca, genç bir çifti evi gezdirmiyorlardı ve konu kombiye geldiğinde genç adam “Kombi nerede?” diye soruyordu. Ev sahipleri ise kombinin

yerini unutmuşlardı ve şaşırıp kalıyorlardı. Kombinin sorunsuzluğunu vurgulayan bu reklamdan esinlenerek, ben de size “Polo BlueMotion kullanırken akaryakıt istasyonunun yerini unutabilirsiniz” diyeceğim. Şaka yapmıyorum: Otomobilin yakıt deposu 45

litre. Ama biz her otomobilde olduğu gibi en az 5 litre daha fazla yakıt alacağını düşünerek 50 litre diyelim. Ortalama yakıt tüketimi ise 3.4 lt/100 km. Kısa bir hesaplama, Polo BlueMotion'ın 50 litre yakıtla 1500 km'ye yakın (1470 km) bir menzile sahip olduğu görülmüyor. Biz yine de standart bir kullanıcının fabrika verisi değerden daha fazla yakıt tüketeceğini düşünerek bu menzili 1250 kilometre olarak ele alalım. Eğer yılda yaklaşık 15.000 km yol yapan ortalama bir kullanıcıysanız, bir yılda toplam 12 kez akaryakıt istasyonuna gideceksiniz demektir. Kısacası hem BlueMotion modellerine "istasyon katilleri" derken haklılık payımız var. Eğer yollardaki tüm otomobiller istasyona yılda sadece 12 kez gidecek olsaydı, birçok istasyon işletmecisi başka bir iş alanlarına yönelmek zorunda kalırdı.

1.2 litre, 3 silindirli TDI

Polo BlueMotion'da 3 silindirli dizel motor bulunuyor. 1199 cc'lik 12 supaplı bu motor, 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. 75 HP güç ve 180 Nm torka sahip Polo BlueMotion'ın performans değerleri, beklendiği üzere zayıf. Otomobilin 0-100 km/s hızlanması 13.9 sani-

ye sürüyor. Maksimum hız ise 173 km/s. Gürültülü çalışan motorun yakıt tüketimi ise övgüyü hak ediyor: Şehir içi kullanımında bile sadece 4.1 lt/100 km motorin tüketen motor, şehir dışında 3.0 lt, ortalamada ise 3.4 lt/100 km'lik tüketime sahip. Karbondioksit salınımı ise 89 g/km'lik değerle A sınıfına denk geliyor ve Polo BlueMotion'a yüzde 100 elektrikli otomobillere yakın bir çevreci kimlik sağlıyor.

Tüketimi düşüren ayrıntılar

Düşük yakıt tüketen motorunun yanı sıra Polo BlueMotion'a çevrecilik konusunda yardımcı olan bazı ayrıntılar daha var. Bunlardan biri, otomobilde yuvarlanma direnci düşük lastiklerin kullanılması. Bir diğeri Start&Stop teknolojisi. Bir diğeri ise, gösterge tablosunda yer alan ve sürücüyü vites büyütmesi ya da küçültmesi için uyarı sistem. Sonuncusu da gövdeye takılan ve aracın aerodinamiğini iyileştiren bazı ek parçalar. Tüm bu özellikler, Polo BlueMotion'ın düşük yakıt tüketimi ve emisyonuna olumlu katkı yapıyor. Ancak manuel şanzımanın neden 6 ileri değil de, 5 ileri tasarlandığını anlamış değiliz. Çünkü 5 vites olması, uzun yol kullanımındaki yük-



**POLO
BLUEMOTION,
ORTALAMA
3.4 LT/100
KM YAKIT
TÜKETİMİYLE
DİKKAT ÇEKİYOR.
OTOMOBİLİN
MENZİLİ UZUN.**



sek hızlarda yüksek devir çevirmeyi zorunlu kılıyor. Polo BlueMotion'la ilgili düşüncelerimizi bitirirken; iç mekânda bolca sert plastik bulunduğunu, bagajın 280 litre olduğunu ve düşük yakıt tüketme amacıyla geliştirilmiş bu araçtan yüksek performans beklenmemesi gerektiğini belirtelim. Otomobilin fiyatı ise 39.700 TL. Eğer metalik boyalı bir renk seçerseniz fiyat 800 TL artıyor.

Golf de kardeşi gibi cimri

Kompakt sınıfın yaratıcısı Golf'ü size tanıtmama zaten gerek yok. O nedenle direkt olarak Golf BlueMotion'ın özelliklerine geçmek istiyorum. Kardeşi Polo BlueMotion gibi, düşük yakıt tüketimi ve çevrecilik hedeflenerek geliştirilen Golf BlueMotion'da 1.6 litrelik, 4 silindirli ve 16 supaplı dizel motor bulunuyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor 105 HP güç ve 250 Nm torka sahip. Otomobilin maksimum hızı 190 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 11.3 saniye. Aracın en dikkat çekici özelliği olan yakıt tüketimine baktığımızda ise şehir içinde 4.7 litre, şehir dışında 3.4 litre, ortalamada ise 3.8 lt/100 km motorin tükettiğini görüyoruz. Otomobilin karbondioksit salınımı ise sadece

99 g/km. O da kardeşi Polo BlueMotion gibi emisyon tablosunda A harfiyle ödüllendiriliyor.

Bir "istasyon katili" daha

Gelin Polo için yaptığımız hesabın benzerini Golf BlueMotion için yapalım. Bu otomobilde 55 litrelik bir depo var. Ama en az 60 litre yakıt alır. Bu da 3.8 lt/100 km'lik yakıt tüketimini baz alırsak 1578 km'lik bir menzil eder. Ortalama bir kullanıcının bu menzili 1250 km'ye düşüreceğini düşüsek bile tıpkı kardeşi Polo BlueMotion'da olduğu gibi, bu araçta da yılda sadece 12 kez yakıt almak yeterli olacak. Kısacası, Golf BlueMotion da bir "istasyon katili".

Yan destekler Golf'te de var

Polo BlueMotion'da yer alan yuvarlanma direnci düşük lastikler, Start&Stop teknolojisi, gösterge tablosunda yer alan ve sürücüyü vites büyütmesi ya da küçültmesi için uyarı sistem ve aracın aerodinamiğini iyileştiren ek gövde parçaları Golf BlueMotion'da da bulunuyor. Manuel şanzımanın 6 ileri değil de 5 ileri olması da aynı. Bizce 6 ileri manuel şanzıman kullanılısaydı, özellikle uzun otoyol yolculuklarında tüketim



**ORTALAMA
3.8 LT/100
KM YAKIT
TÜKETEN GOLF
BLUEMOTION,
KONFORUN YANI
SIRA EKONOMİ
DE SUNUYOR.**





**BU İKİ CİMRİ KARDEŞLE
İSTERSENİZ DÜNYA TURUNA
BİLE ÇIKABİLİRSİNİZ.**

daha da düşerdi. Golf BlueMotion'ın iç mekânı konforlu ve rahat. Malzeme kalitesi de iyi. 350 litrelik bagaj hacmi 1305 litreye kadar çıkıyor. Otomobilin fiyatı ise 55.900 TL. Eğer metalik boyalı bir renk seçerseniz fiyat 950 TL artıyor.

Sonuç

Türkiye'de akaryakıt fiyatları ma-

lum... İster benzin, ister motorin kullanın depo doldurmak cesaret ve kabarık bir cüzdan istiyor. Aslında bu duruma bir çözüm var: Otomobil sahibi olmamak. Ama eğer hem otomobil sahibi olmak istiyor hem de "Bir depoyla daha çok kilometre gitmeliyim" diyorsanız Polo ve Golf'ün BlueMotion versiyonlarını incelemenizi tavsiye ederim.

MUHTEMELEN AKARYAKIT İSTASYONU SAHİPLERİ BU TÜR OTOMOBİLLERİN GELİŞTİRİLMESİNE KARŞIDIRLAR. ÇÜNKÜ BUNLAR YÜZÜNDEN İŞSİZ KALABİLİRLER.





Volkswagen Polo BlueMotion

Volkswagen Golf BlueMotion

Fabrika verileri

Motor:	1199 cc, 3 silindirli, 12V, dizel	1598 cc, 4 silindirli, 16V, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel	5 ileri manuel
Maksimum güç:	75 HP @ 4200 d/d	105 HP @ 4400 d/d
Maksimum tork:	180 Nm @ 2000 d/d	250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	173 km/s	190 km/s
0-100 km/s:	13.9 sn	11.3 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3970 / 1682 / 1462 mm	4199 / 1786 / 1480 mm
Bagaj hacmi:	280 lt	350-1305 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	4.1 / 3.0 / 3.4 lt/100 km	4.7 / 3.4 / 3.8 lt/100 km
Fiyat:	39.700 TL	55.900 TL

+ Tüketim, emisyon, uzun menzil

- Performans, malzeme kalitesi, donanım, motor gürültüsü

89 g/km **A**

+ Tüketim, emisyon, kalite

- Fiyat

99 g/km **A**

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

HEYECANLI TASARIM, MONOTON SÜRÜŞ

ESP, sekiz havayastığı gibi güvenlik donanımlarını standart olarak sunan yeni Aveo'nun 1.4 litre motoru 100 HP olsa da, beygirleri biraz ağırkanlı.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Cruze ile yeni bir döneme giren Chevrolet, yeni nesil Aveo ile bu değişimini küçük sınıf olarak da bilinen B segmentinde devam ettiriyor. Hatchback ve sedan olmak üzere iki karoser seçeneği ile satılan Aveo'da 1.2 lt ve 1.4 lt'lik benzinli motor seçenekleri mevcut. 1.3 litrelik dizel motor ise Ekim sonunda satışta olacak.

Tasarım-iç mekan

Cesur ve saldırgan bir görünüme sahip yeni nesil Aveo, kuşkusuz ki görsel açıdan sınıfının en çekici otomobillerinden birisi. Özellikle motosikletten esinlenildiği ifade edilen çift yuvarlak farlı aydınlatma grubu otomobile dinamizm katmış. Bu saldırgan burun tasarımı, çift parçalı ızgara tasarımı ile tamamlanmış.

Otomobilin iç mekanı da, en az dışı kadar sportif görünüyor. 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. Neyse ki arka koltuklardaki diz ve baş mesafesi gayet iyi ve yolcular en azından bu konuda sorun ya-



**OTOMOBİLİN ÖN
TARAFINDAKİLER
İÇİN YETERLİ
EŞYA GÖZÜ VAR.
DİJİTAL-ANALOG
GÖSTERGELER
ALBENİLİ BİR
GÖRÜNÜME
SAHİP.**

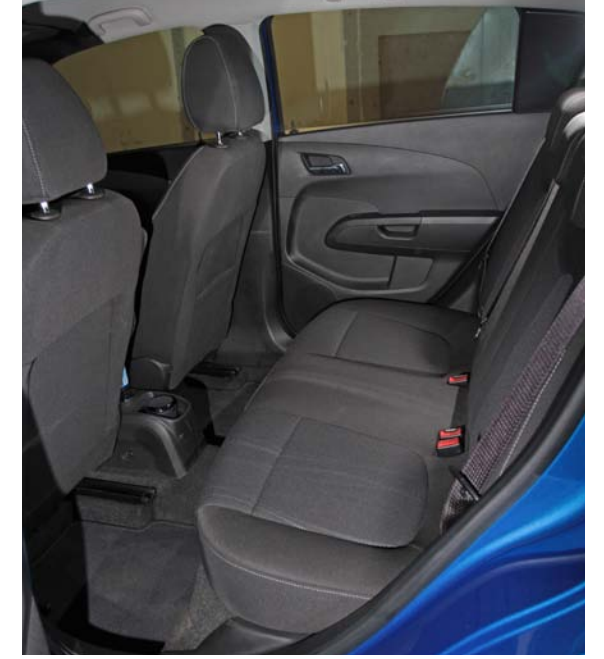


*GERİYE DOĞRU YÜKSELEN
OMUZ ÇİZGİSİ VE ÖN KAPI
ALTINDAN BAŞLAYIP ARKA
ÇAMURLUĞA DEVAM
EDEN KAT İZİ OTOMOBİLE
GERGİN BİR HAVA VERMİŞ.*





ÖN KOLTUKLAR RAHAT. BAGAJ HACMİ 290 LİTRE VE BU SINIF İÇİN BAŞARILI. ARKA KOLTUKLARDA DİZ-BAŞ MESAFESİ İYİ. GİZLİ KAPI KOLU ARKA CAMI UFALTMIŞ.



şamıyor. Otomobilin boyutlarından da kısaca bahsedelim. Uzunluk 119 mm artışla 4039 mm, genişlik 55 mm artışla 1735 mm, yükseklik 12 mm'lik artışla 1517 mm, dingil mesafesi ise 45 mm'lik artışla 2525 mm olmuş.

Motor-performans

Test aracımızda yer alan 4 silindiri, 1.4 litrelik benzinli motorda değişken supap zamanlaması bulunuyor. Bu motor 100 HP güç ve 130 Nm tork üretiyor. Bu veriler kağıt üstünde veya ekranda gayet yeterli olsa da gerçek hayatta durum biraz farklı. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanma-

sı 12.2 saniye olan otomobilin hızlanması eskisinden 0.3 saniye daha kötü. Motor alt devirlerde otomobili isteksiz de olsa taşıyabiliyor. Yani motor devri düşük de olsa, vuruş ve sarıntı gibi sorunlar yaşanmıyor. Ne var ki gazı basıldığında motordan pek bir tepki de alabilmek mümkün değil. Performans alabilmek için devir çevirmek şart. Özellikle ara hızlanmalarda durum daha da sıkıcı bir hal alıyor. Fabrika verilerine göre ortalama 5.9 lt/100 km yakıt tüketen otomobil bizim 400 km'yi bulan kullanımımızda 8.3 lt/100 km'lik değer elde etti. Bu da hayli fazla.

Sürüş özellikleri

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 olmasa da, eskisinden kesinlikle daha iyi. 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. 205/50 R 17 ebadında düşük profil-

li lastiklere rağmen makul bir sürüş konforu var.

Sonuç

LT donanım seviyesinde 31.319 TL'lik etikete sahip Aveo HB 1.4 16V'nin fiyatı LTZ donanımında 32.919 TL'ye çıkıyor. Tüm modellerde ESP, 8 havayastığı ve klima gibi önemli donanımlar standart. LTZ versiyonunda LT'ye ek olarak sis farları, park sensörleri, krom detaylar, deri kaplı direksiyon ve vites topuzu gibi farklar bulunuyor. Aveo 1.4 fazla performans sunamasa da parasının karşılığını veren, şık ve donanımlı bir otomobil.

**OTOMOBİLİN TASARIMINA BÜYÜK ÖZEN GÖSTERİLMİŞ.
BUNU ARKADAN DA FARK ETMEK MÜMKÜN.**



Chevrolet Aveo 1.4 16V

Fabrika verileri

Motor:	1398 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	100 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	130 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	177 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Bagaj hacmi:	290-653 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4039 / 1735 / 1517
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	7.7 / 4.9 / 5.9 lt/100 km
Fiyat:	31.619 TL (LTZ 33.219 TL)

+ Donanım, tasarım, bagaj

- Cansız motor, cam kumandaları aydınlatmasız, geri görüş

139 g/km



BÜYÜK EĞLENCE

MINI Countryman ailesinin en güçlü motoru ile dört tekerlekten çekiş sisteminin birlikteliği, asfaltta olduğu kadar, gevşek zeminli patikalarda da kullanıcısına eğlenceli bir sürüş vaat ediyor.

Yazı: Tarık Akağün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Tıpkı Clubman gibi tarihi köklere sahip olan Countryman ismi, ilk defa Mini'nin yaratıcısı Türkiye doğumlu Alexander Arnold Constantine "Alec" Issigonis'in tasarladığı Austin Seven Countryman'de kullanılmıştı. Şimdi ise MINI bünyesinde tekrar hayat buluyor.

Daha önce 32 sayısında önden çekişli versiyonuna yer verdiğimiz MINI Cooper S Countryman, markayı farklı bir sınıfa ve boyuta taşıyor. Bu sayede MINI crossover segmentinde ve boyu 4 metreyi aşan ilk otomobilini üretmiş oldu.

Kalıpların dışında

MINI hakkındaki temel yargı iç mekanın ufak ve kullanışsız olmasıyla ilgilidir. Ama bu durum Countryman için geçerli değil, çünkü iç mekanda dört kişi için gayet yeterli bir alan mevcut. Otomobilin iç mekanı ile söyleyeceklerimiz önden çekişli versiyon ile aynı. Sürüş pozisyonu, diğer MINI'lere göre hissedilir derecede yüksek. Kalite hissi premium bir marka için ortalama seviyede olan iç mekanın ergonomisi de alçakta kalan bazı kumanda düğmeleri ve kullanı-



STİL SAHİBİ, AMA KOLAY TAKİP EDİLEMİYOR. AMBİYANS AYDINLATMASININ AYARI TAVANDA.





YOL BİLGİSAYARININ KUMANDA BUTONLARI VİTES KONSOLUNUN ARKASINDA YER ALIYOR. ÖN KOLTUKLAR RAHAT VE YAN DESTEKLERİ BAŞARILI.

mı çok rahat olmayan el freni tasarımı nedeniyle pek başarılı sayılmaz.

Motor-performans

Cooper S Countryman'de BMW-Peugeot ortak çalışması sonucu ortaya çıkan 1.6 litrelik twin-scroll (çift girişli) turbo motor bulunuyor. Değişken supap zamanlamalı, direkt benzin enjeksiyonlu bu motor, 184 HP güç üretiyor. 240 Nm'lik maksimum tork ise 1600-5000 d/d aralığında sürücünün hizmetine sunuluyor. Maksimum tork, 0.8 bar olan turbo basıncının anlık olarak 1.0 bar yükseltilmesiyle (sollama tarzı manevralarda dip gaz yapıldığında) 260 Nm'ye ulaşıyor. 0-100 km/s hızlanması önden çekişli otomatik şanzımanlı Cooper S Countryman'e göre 0.4 saniye daha yavaş olsa da, performans bu haliyle bile fazlasıyla yeterli. Bu motorun en güzel yanıysa her devirde istekli olması. Bu arada 6 ileri otomatik şanzıman da övgüyü hak ediyor.

Bu otomobilin fark yaratan noktalarından biri de aktarma sistemi. Sürekli dört tekelekten çekişli olan otomobilde normal şartlarda gücün yüzde 50'si arka tekerleklerle gönderiliyor. Karlı veya kaygan zeminlerde ise güç aktarımı otomatik olarak yüzde 100'e kadar öne veya arkaya iletiliyor. Direksiyon tepkileri çok iyi olan Countryman'in verdiği his, hatchback kadar dinamik olmasa da çok iyi. Araç tatlı sert süspansiyon sistemiyle virajlarda yana yatmayarak güven veriyor.

Sonuç

MINI Cooper S Countryman All4, şehir içinde olduğu kadar gevşek zeminli, toprak zeminli patika yollarında da rahatlıkla kullanılabilecek bir otomobil. Bu sayede performansla olduğu kadar doğa sporlarına meraklı olan ve geniş bir MINI arayan otomobil severleri memnun edebilecek yapıda.



ARKA KOLTUKLAR VE BAGAJ BİR MINI İÇİN ALIŞILMADIK HACİM SUNUYOR. ARKA CAM KUMANDASI ŞALTER GİBİ.



ŞEHİRDE VEYA PATIKA YOLLARDAKİ DOĞA
GEZİNTİLERİNDE... ALL4 İLE HER KOŞULDA
KEYİFLİ SÜRÜŞLER YAPMAK MÜMKÜN



MINI Cooper S Countryman ALL4 Otomatik

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, direkt benzin enjeksiyonlu turbo
Şanzıman: 6 ileri otomatik
Maksimum güç: 184 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork: 240 Nm @ 1600-5000 d/d (overboost ile 260 Nm)
Maksimum hız: 205 km/s
0-100 km/s: 8.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4110 / 1789 / 1561 mm
Bagaj hacmi: 350-1170 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 10.3 / 6.2 / 7.2 lt / 100 km
Baz fiyat: 33.214 Euro

+ Performans, stil, direksiyon hissi

- İşçilik

180 g/km

E

e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Biten bir İstanbul masalı...

Geride kalan Ağustos ayında hiç şüphesiz ülkemiz motorsporları açısından en önemli ve bir o kadar da üzücü olan bir olay İstanbul'un 2012 senesinde Formula 1 takviminden çıkartılmasıydı. İstanbul Park'ta bu sene yapılan yarış öncesinde taslak takvimde yer almamamız zaten yarışın geleceği açısından olumsuz bir gelişmenin habercisi olmuştu. Buna rağmen federasyon ve GSGM ile Formula 1 organizatör şirketi arasında yapılan ücret pazarlıklarında olumlu bir adım atılamayınca ne yazık ki önümüzdeki sene Dünya'nın en önemli Motorsporları heyecanından ülkemiz yarış severleri mahrum kalacaklar. Pist yapılıp 2005 senesinden beri düzenlediğimiz F1 yarışlarında her sene üzerine daha çok koyup geliştireceğimize, hep geriye gittik. Sponsorlar girdi, koşarak uzaklaştılar. Otomotiv devleri hep mesafeli durdu. Pist ne yazık ki ülkemizin yeni sporcularının yetişmesi için bir türlü kullanılamadı. Sonuç da ortada... Bundan sonra akıbeti ne olur bekleyip göreceğiz ama şahsen en büyük endişem umarım bunca para harcanıp inşa edilen İstanbul

Park yıkılıp yerine toplu konutlar yükselmez.

İstanbul Park yapıldığında aynen Almanların meşhur Nürburgring Pisti'nde olduğu gibi çevresinde de çeşitli otomobil ve motorsporları konulu tesislerin olacağını ve Akfırat'ın bir mabed gibi olacağını hayal etmiştim. Fakat gel gör ki pistin çevresinde yükselen sadece gelir düzeyi yüksek insanlara hitap eden lüks konutlar... Türk motorsporları camiasından sevgili bir büyüğüm "Bir binayı inşa ederken önce temelini sağlamlaştırmanız lazım. Siz çatısından aşağıya doğru inşa başlarsanız o yapı uzun ömürlü olmaz, çöker" demişti. Bizim İstanbul Park'ın akıbeti de bu güzel sözlerle ne yazık ki çok benzeşiyor. Zaman ne gösterecek, bekleyip göreceğiz.



Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn

Formula 1 maceramız son buldu

Uluslararası Otomobil Sporları Federasyonu'nun açıkladığı 2012 takviminde Formula 1 İstanbul Grand Prix'si yer almadı.

Kısa adı FIA olan Uluslararası Otomobil Sporları Federasyonu'nun açıkladığı takvimde şampiyonadan çıkarılan Türkiye GP'sinin yerine ABD ayağı dahil edildi. Açıklanan takvimde Formula 1'de sezonun açılışının ise Avustralya'da olacağı belirtildi. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanı Mümtaz Tahincioğlu konuyla ilgili olarak, Bernie Ecclestone ile görüşmelerde Türkiye'nin istenilen 26 milyon doları vermediğini ifade etti ve "Bizden 26 milyon dolar istense de 23-24 milyon dolara bitirebilirdik. Bizim 13 milyon dolar ve 100 bin seyirci garantimizi de Ecclestone kabul etmedi. Ama artık kuş elimizden uçtu. Artık 2012 takvimi için yapılacak birşey kalmadı" dedi.

Yeniden dönüş zor olabilir

Türkiye'nin tekrar Formula 1'e dönmek istemesi halinde rakamların da değişebileceğini dile getiren Tahincioğlu, "Formula 1'e yeni katılan ülkelere alınan rakamları biz-

den istemediler. Yeni giren Rusya, Hindistan, Singapur 35 ile 40 milyon dolar arasında ödeme yapıyorlar. Tekrar takvime girmek istediğimizde umarım bizi aynı kategoriye koymazlar. Umarım bugünkü dile getirdiğimiz rakamlarla konuşuruz. Geçmişte 16 yarış varken bu 20'ye çıktı. Yarış sayısının düşmesi demek, dışarıda kalacak ülke sayısı daha fazla olacak demektir. Yarış alabilmek için rekabet artacak. Arz talep meselesi daha da kızışacak. Şu anda arz talep meselesinden dışarıda kaldık. Çünkü rakamlar arttı. Bizden istenilen rakam verilmeyince otomatik olarak dışarıda kaldık" diye konuştu.





Vettel emin adımlarla mutlu sona doğru

F1'e verilen bir aylık aranın ardından yapılan Belçika GP'sinde Sebastian Vettel zafere ulaşarak şampiyonluk yolunda önemli bir virajı başarıyla döndü.

Yazı: Gürkan Çağlar

Sezonun 12. yarışına pole pozisyonunda başlayan ancak yarış içerisinde liderliği bir kaç kez elinden kaçırarak Vettel, 3 pit stop stratejisinin ardından kalan turlarda sergilediği hatasız bir sürüş ile damalı bayrağı ilk sırada geçmeyi başardı. Alman pilotu takım arkadaşı Mark Webber takip ederken, istikrarlı bir yarış çıkaran Jenson Button podyumun son basamağına çıkmayı başardı. Bu yarışta zirveyi zorlamayı planlayan Fernando Alonso'nun ise evdeki hesap çarlığına uymadı ve son turlarda Webber ve Button'a geçilerek mücadeleyi 4. sırada noktaladı. Sıralama turlarının ilk elemelerinde yaşadığı kaza nedeniyle yarışa son sırada başlayan ve ilk virajdaki kazanın da etkisiyle üst sıralara fırlayan Michael Schumacher, eski günlerini andırırcasına bir sürüş sergileyerek Belçika'dan 5. sırada ayrılmayı başardı. Schumi'yi takım arkadaşı Nico Rosberg takip ederken, Force India'dan Adrian Su-

til 7. oldu. Eski günlerini arayan isimlerden olan Felipe Massa 8. sırada finişe gelirken, Brezilyalı pilotu 9. ve 10. sırayı alan Petrov ve Maldonado takip ettiler. 12. turda Lewis Hamilton Kamui Kobayashi'yi geçtikten sonra Sauber pilotunun teması sonrası Hamilton kaza yaparak yarış dışı kaldı. Belçika GP'sinde en hızlı turu 1:49.883'lük zamanıyla Mark Webber gerçekleştirirken, 5 pilot yarışını tamamlamadı.

Vettel: Tek korkumuz lastiklerdi

Sebastian Vettel, bu sezon yedinci galibiyetini yaşadığı Belçika Grand Prix'deki tek endişesinin, yarışa kibarlıklı lastiklerle başlamak olduğunu söyledi. Sıralamalarda bozulan lastikleri değiştirmek için henüz dördüncü turda pite girmek zorunda kalan Vettel, sıralamalarda kullandıkları yumuşak lastiklerle başlamanın kendileri için risk olduğunu belirtti. Alman pilot "Lastiklerin sıralamalarda



Podyuma ikinci sırada çıkan Red Bull pilotu Mark Webber, yarış öncesi 35'inci yaş gününü ekibiyle pasta keserek kutladı.



Jenson Button başarılı bir yarış çıkartarak üçüncü sırada finişe geldi. Zirve hedefiyle Belçika GP'sine başlayan Fernando Alonso'nun evdeki hesabı çarlığına uymadı.



Hamilton ile Kobayashi'nin çarpışması yarışın en heyecan verici anıydı.



Mercedes ekibinden Nico Rosberg takım arkadaşı Schumi'nin ardından 6. oldu.

aşınmasından sonra yarışa başlarken hayli endişeliydik. Büyük bir risk aldık. Aslında rahat olmamız için her sebep vardı ancak padokta kimse size garanti vermiyor. O yüzden kendimizi rahat hissetmedik ve yarışın he-

nüz başında pite girdik. Yarışın başında ilk hedefimiz, birkaç tur sonra lastiklerin durumunu anlamak ve ona göre devam etmektir" diyen Vettel, "Yarış hızımız çok iyiydi. Kendimi rahat hissediyordum, ötekilerle



Bu yarış öncesinde F1 kariyerinin 20. yılını kutlayan Michael Schumacher'e takımı tarafından 1991'de Sports Car dönemlerinde çekilmiş bir fotoğrafı hediye edildi.

mücadele edebilmem için çok fazla çaba gerekmedi, güvenlik aracı periyodunda Fernando'yu yakaladım ve geçtim, ardından da bir fark açtım. Bu tabii beni daha da rahatlatmıştı" dedi. Aracın önceki yıllara göre Belçika'da

çok daha rekabetçi bir performans ortaya koyduğunu da sözlerine ekleyen Vettel, takımın yarış ve lastik yönetimi konusundaki burada edindiği tecrübeyi gelecek yarışlarda kullanacağını umduğunu açıkladı.

Formula1 Belçika GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.....	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	1h26.44.893
2.....	Mark Webber	Red Bull-Renault	+3.741
3.....	Jenson Button	McLaren-Mercedes	+9.669
4.....	Fernando Alonso	Ferrari	+13.022
5.....	Michael Schumacher	Mercedes	+47.464
6.....	Nico Rosberg	Mercedes	+48.674
7.....	Adrian Sutil	Force India-Mercedes	+59.713
8.....	Felipe Massa	Ferrari	+1m06.076
9.....	Vitaly Petrov	Renault	+1m11.917
10.	Pastor Maldonado	Williams-Cosworth	+1m17.615

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot	Puan
1.....	Sebastian Vettel	259
2.....	Mark Webber	167
3.....	Fernando Alonso	157
4.....	Jenson Button	149
5.....	Lewis Hamilton	146
6.....	Felipe Massa	74
7.....	Nico Rosberg	56
8.....	Michael Schumacher	42
9.....	Vitaly Petrov	34
10.	Nick Heidfeld	34

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault	426
2.....	McLaren-Mercedes	295
3.....	Ferrari	231
4.....	Mercedes	88
5.....	Renault	68
6.....	Sauber-Ferrari	35
7.....	Force India-Mercedes	32
8.....	Toro Rosso-Ferrari	22
9.....	Williams-Cosworth	5

Zirvedeki Sebastien'ler değişti

Sezonun ilk asfalt yarışı olan ve 2002'den beri hep Sébastien Loeb'ün kazandığı Almanya Rallisi'nde bu kez Sebastien Ogier zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Yarış öncesi zirve için tahminlerin yoğunlaştığı ve favori gösterilen Sebastien Loeb ile ilk etaptan itibaren çekişmeye giren Sebastien Ogier, ikinci günün son etabında takım arkadaşının lastik patlatması ile son güne bir dakikalık liderlik ile başladı ve temposunu koruyarak yarışı kazanmayı başardı. Bu sonuçla Loeb'ün 2002 senesinden beri Almanya Rallileri'nde süre gelen zaferler serisi son buldu. WRC ile yarışmaya başladığından beri asfalt rallilerde genelde podyuma çıkmayı başaran Dani Sordo, Mini WRC ile ilk asfalt sınavında da bu geleneği bozmadı. Yarışın başından itibaren istikrarlı bir sürüş sergileyen Sordo, herhangi bir mekanik problem yaşamayarak üçüncü oldu ve yeni takımına gelecek için umut aşıladı. Mikko Hirvonen ise ilk gün lastik patlaması ve aracında yaşadığı problemler nedeniyle istediği hıza ulaşamadı ve dördüncü sırada finişe ulaştı. Norveçli Petter Solberg de lastik patlamaları ile gerilerde kalırken beşinci, seyircilerin en çok ilgi gösterdiği isimlerden olan Kimi Raikkonen de dikkatli bir tempo ile altıncı sırada finişe

ulaştı. Yarışın ilk etabını kazanan Jari Latvala, buna rağmen ilk gün Ford Fiesta WRC'sinin motoru iki silindire düşünce gerilere düştü. Fin pilot, ikinci günde risk alarak iyi zamanlar yapsa da otomobiline hasar verdi ve Süper Ralli ile son güne başlayabildi.

Yarıştaki zafere ulaşarak takım arkadaşları Loeb'ün serisini bozan Citroen'in genç Fransız pilotu Sebastien Ogier, "Müthiş bir hafta sonu idi. Kariyerimin ilk asfalt WRC zaferini burada elde etmek harika. Şampiyonluk için daha iyi bir konuma yükseldik." dedi. İkinci olan Loeb ise, "Yarıştan önce söylemiştim. Her zaman mükemmel süremezsiniz. Burada da bir lastik patlaması bize yarışa mal oldu. Aldığımız puanlardan memnunuz." dedi. Podyuma çıkarak sürpriz bir sonuca imza atan Dani Sordo ise "Bizim için müthiş bir haftasonu idi. Bütün takım adına çalışmalarımızın meyvesini almaya başladığımızın göstergesi oldu." şeklinde konuştu. S-WRC sınıfında birincilik kupasını Ford Fiesta S2000 ile mücadele eden Estonyalı Ott Tanak kazandı.



Sıkıntılı görünen Sebastien Loeb yarış bitiminde takım direktörleri ile hararetli bir görüşme yaptı.



Dani Sordo Mini ile çıktığı ilk asfalt rallide podyuma çıkmayı başarak takımını sevince boğdu.

Citroen'de sular durulmuyor

Almanya Rallisi'nin ardından takımın pilotları Sebastien Loeb ve Ogier arasında daha önceki yarışlarda da yaşanan soğukluk yeniden su yüzüne çıktı. Takım patronu Olivier Quesnel'in ikinci günün ortasında iki ekibinin rakipleri ile açık ara farkla gitmeleri üzerine, ikinci sıradaki pilotu Sebastien Ogier'e lider Loeb'ü sıkıştırmaması ve yavaşlaması talimatı verdiği öğrenildi. Bunun üzerine servis arasında iki Fransız pilot arasında soğuk rüzgârlar estiği gözlemlendi. İkinci günün son etabında Loeb lastik patlatarak zaman kaybedince liderliğe bir dakikalık fark ile yerleşen genç Ogier, "Bu ilahi adalet olmalı. Takım patronlarına gidip ağlayanlar yüzünden yavaşlamak zorunda kalmıştım." dedi. Ogier'in bu imalı açıklamasına Loeb'den "Bence Ogier çok konuşuyor. Bir dakika önümüzde kendisini son gün sıkıştırmayıp takım için önemli puanlar toplayacağız." cevabı geldi. Yarışın sonunda takım direktörü Quesnel'in Sebastien Ogier ile özel bir görüşme yapıp verdiği demeçler konusunda kendisini sertçe uyardığı öğrenildi.



Petter Solberg de lastik patlamalarının kurbanı oldu.



Kimi Raikkonen yarış boyunca yerel medyanın yakın ilgisindeydi.



100. WRC startını alan Mikko Hirvonen yarıştan 4. sırada ayrıldı.



Estonyalı Ott Tanak S-WRC sınıfında zafere ulaştı.



Denis Kuipers ilk 10 sırada yarışı noktaladı.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastien Loeb	192
2.....	Sebastien Ogier	167
3.....	Mikko Hirvonen	156
4.....	Jari-Matti Latvala	96
5.....	Petter Solberg	94
6.....	Mads Ostberg	56
7.....	Matthew Wilson.....	40
8.....	Kimi Raikkonen	34
9.....	Henning Solberg.....	32
10.	Daniel Sordo.....	23

WRC Almanya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
1.	Sebastien Ogier - Julien Ingrassia	Citroen DS3 WRC	3:32:15.9
2.	Sebastien Loeb - Daniel Elena	Citroen DS3 WRC	3:32:55.7
3.	Daniel Sordo - C. Del Barrio	Mini Countryman WRC....	3:34:11.5
4.	Mikko Hirvonen - Jarno Lehtinen	Ford Fiesta WRC	3:34:59.6
5.	Petter Solberg - Chris Patterson.....	Citroen DS3 WRC	3:36:3.9
6.	Kimi Raikkonen - Kai Lindström	Citroen DS3 WRC	3:39:40.5
7.	Henning Solberg - Ilkka Minor	Ford Fiesta WRC	3:40:1.8
8.	Armindo Araujo - Miguel Ramalho	Mini Countryman WRC....	3:41:45.7
9.	P. Van Merksteijn - Ervin Mombaerts.....	Citroen DS3 WRC	3:42:17.5
10.	Denis Kuipers - Frederic Miclotte	Ford Fiesta WRC	3:42:24.9

Stoner zirvede arayı açıyor

Şampiyona lideri olan Casey Stoner, Indianapolis'deki üst üste üçüncü galibiyetini elde ederek rakipleriyle puan farkını arttırdı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Repsol Honda takımında yarışan Avusturalyalı sürücü ilk turda yaptığı hata ile takım arkadaşı Dani Pedrosa ve son şampiyon Jorge Lorenzo'nun gerisine düştü. Zirveyi yeniden ele geçirmek için atak yapmaya başlayan Stoner, 3. turda Lorenzo'dan ye-

rini geri aldı. Kalan turlarda ön sıraya yerleşmek için Pedrosa'ya baskı kuran Stoner, bu sürüşünün sonucunu 9. turda İspanyol takım arkadaşını geçerek aldı. Kalan turlarda ön sırada ardındaki rakipleriyle rahat bir zaman farkı oluşturan Casey Stoner ra-

hat bir şekilde sezonun 3. galibiyetini elde etti. Yarışa 2. sıradan başlayan ev sahibi sürücülerden Ben Spies kötü bir start aldıktan sonra 9. sıraya kadar geriledi. Fakat ardından çok iyi tur zamanları yapan Texas'lı sürücü, vatan- daşı Colin Edwards, Alvaro Bautista,

Nicky Hayden, Andrea Dovizioso ve Marco Simoncelli'yi geride bırakarak 4. sıraya kadar yükseldi. Hızlı sürüşünü devam ettiren Ben Spies, 17. turda takım arkadaşı Jorge Lorenzo'yu da geçti ve podyumun son basamağına çıkmayı başardı. Rizla Suzuki ekibin-



Ev sahibi sürücülerden Ben Spies, 3. sırada finişe gelerek podyuma çıkmayı başardı.

Amerika Moto GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Takım.....	Zaman.....
1.	Casey Stoner	Honda	46m52.786s
2.	Dani Pedrosa	Honda	+ 4.828s
3.	Ben Spies	Yamaha	+ 10.603s
4.	Jorge Lorenzo	Yamaha	+ 16.576s
5.	Andrea Dovizioso	Honda	+ 17.202s
6.	Alvaro Bautista	Suzuki	+ 30.447s
7.	Colin Edwards	Yamaha	+ 39.690s
8.	Randy de Puniet	Ducati	+ 53.416s
9.	Hiroshi Aoyama	Honda	+ 53.790s
10.	Valentino Rossi	Ducati	+ 55.345s

den Alvaro Bautista, 6. olarak takımını mutlu ederken, Ducati'ye geçtiğinden beri zirve mücadelesinden uzak kalan ve hayranlarını üzen Valentino Rossi, motorundaki vites kutusu sorunu ile önemli bir zaman kaybı yaşadı. İtalyan sürücü pite girip çıktıktan sonra finişe 10. sırada vararak sezondaki kötü gidişini sürdürdü.

Kenan Sofuoğlu sakatlandı

Yarışın antrenman turlarında yaptığı kazada ayağı kırılan Kenan Sofuoğlu'nun sağ ayağına 4 vida takıldı. Takımdan yapılan açıklamada Sofuoğlu'nun 1 ay içerisinde tekrardan sürmeye başlayabileceği belirtildi. Şampiyon sürücümüz bu kazanın ardından 2012 sezonu için İtalya takımını Gresini Racing ile görüştü. Kenan Sofuoğlu "11 yıldır yarışıyorum ve ilk kez bir yarışmada vücudumda kırık oluştu. Olumsuzluklar üst üste geldi. Artık benim için sezon bitti. İtalya takımını ayağım kırılmasına rağmen benimle transfer görüşmesi yaptı." dedi. Gresini Racing ile yarışabilmesi için yaklaşık 500 bin euro'luk bütçe desteğine ihtiyacı bulunduğunu belirten sürücümüz, "Eğer bütçe desteği verilirse 3 hafta sonra İtalyan takımıyla anlaşacağım" açıklamasını yaptı.



Bu yarışta da zirve mücadelesinden uzak kalan Valentino Rossi, 10. olarak hayranlarını üzdü.



Yarışın antrenmanlarında kaza geçiren Kenan Sofuoğlu'nun sağ ayağı iki yerinden kırıldı.

V1 Challenge'ta Sofuoğlu fırtınası estİ

V1 Challenge'ın son derece çekişmeli geçen üçüncü yarışında zafer çifte Dünya Supersport motosiklet şampiyonu Kenan Sofuoğlu'nun oldu.

Türkiye motorsporları tarihinin en yeni yarışı olan V1 Challenge'ın 2011 sezonu üçüncü yarışı İstanbul Autodrom'da gerçekleştirildi. Normalde Bursa'da yapılması planlanan mücadele, Nilüfer Pisti'nde oluşan sorunlar nedeniyle organizasyon tarafından Autodrom'a alındı. Bu aygın konuk pilotu olan çifte Dünya Şampiyonu motosiklet sürücümüz Kenan Sofuoğlu sıralama turlarındaki performansı ile iddiasını ortaya koydu ve en iyi zamana imza attı. İkinci en iyi zamanı Can Tolon, üçüncü en iyi zamanı da Melissa Tahincioğlu elde etti.

V1 Challenge'ın İstanbul Autodrom ayağında yarışmacılar üçlü kalkışlı eleme sistemi ile yarışı gerçekleştirdi. Her üçlü grup yarışını kazanan pilot bir üst gruba çıktı. Bu yarışların sonuçlarına göre Melissa Ta-





hincioğlu finalde Kenan Sofuoğlu ve Can Tolon ile yarışmaya hak kazandı. Bu üç pilot 8 turluk yarışta kozlarını paylaştı ve günün en hızlı zamanına imza atan Kenan Sofuoğlu damalı bayrağın altından geçen ilk isim oldu. Yarışı ikinci sırada sürdüren Melissa Tahincioğlu'yla temas yaşayan Can Tolon mücadele sonunda Komiserler Kurulu kararı ile diskalifiye edildi. Böylece Tefal destekli aracıyla Melissa Tahincioğlu ikinci, Metrocity des-

tekli aracıyla da Dağhan Ünlüdoğan üçüncü oldu. V1 Challenge'ın ödülendirme sistemi gereği, Kenan Sofuoğlu 3.000 TL. Melissa Tahincioğlu 2.000 TL ve Dağhan Ünlüdoğan da 1.000 TL'lik para ödülünün sahibi oldu. Kenan Sofuoğlu ödül töreninde yaptığı açıklamada kazandığı para ödülünü Somali'deki yardıma muhtaç insanlara bağışladığını söyledi. Sofuoğlu'nun bu jestini Autodrom'da bulunan seyirciler coşkulu alkışlarıyla tebrik ettiler.





Şampiyon pilotlar talihlilerle buluştu

Türkiye'nin gümrüksüz eşya satış mağazaları işletmecilerinden ATÜ Duty Free'nin noter huzurunda gerçekleştirdiği çekilişte "Co-drive deneyimi" kazanan talihliler, Bonus Parkur Racing'in şampiyon ralli pilotları Ercan Kazaz ve Burak Çukurova ile heyecan dolu bir gün geçirdiler. İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Gidiş Terminali'nde gerçekleştirilen, 30 kişiye İstanbul Şile Cumhuriyet Köyü'nde "Şampiyon Pilotlar ile Co-drive Deneyimi" kampanyasının talihlileri, Bonus Parkur Racing adına Türkiye Ralli Şampiyonası'nda yarışan şampiyon pilotlar Ercan Kazaz ve Burak Çukurova ile heyecan dolu dakikalar yaşadılar. Talihliler bu adrenalin dolu deneyimi yaşarken, araç içi video görüntüleri ve profesyonel fotoğrafçıların çektiği kareler de bu anları ölümsüzleştirdi. ATÜ yöneticileri ve talihlilerin bir araya geldikleri organizasyonda tüm gün DJ performansı, barbekü ve çeşitli ikramlar da servis edildi.

Podyumu saliseler belirledi

Bu sezon uluslararası pist deneyimini arttırmak hedefiyle sadece yurt dışı yarışlardan oluşan 15 yarışlık bir programla yola çıkan 13 yaşındaki milli karting sporcumuz Ayhancan Güven, sezonun 10. startını La Vibrata pistinde aldı. Güven, İtalya Karting Şampiyonası'nın 5. ayağında 48 pilot ile mücadele etti. Sıralama turlarında, trafiğe takılan pilotumuz en iyi zamandan sadece 400 salise farkla 21.sırayı elde edebildi. Güven, Cumartesi günü gerçekleştirilen eleme yarışlarında başarılı performansı ile göz doldurdu. İlk eleme yarışını 11. sırada tamamlayan genç pilot, ikinci eleme yarışında ise 5.liği elde etti. Bu iki eleme yarışının sonuçlarına göre sıralamanın belirlendiği yarı final yarışına 11. sırada başlayan genç pilot, 12 turluk yarış 14. sırada tamamlayabildi. Günün son mücadelesi olan final yarışına 15. sıradan başlayan Güven, 15 turluk yarışta 9. olarak finişe ulaştı.



Kaan Önder Fransa'da Türkiye'yi temsil etti

Borusan Otomotiv Motorsport desteği ile yarışan genç karting pilotu Kaan Önder hafta sonu Fransa'nın Essay pistinde CIK-FIA Karting Akademi'de Türkiye'yi temsil etti. Cumartesi yapılan sıralama turlarında 21. sırada kendisine yer bulan Kaan Önder, mekanik problemler yaşadı. Ardından Pazar günü yapılacak final yarışları için çıkılan heat yarışlarında sorunları devam etmesine rağmen 51 pilot arasında 22. olarak finale çıkma hakkı elde etti. Pazar günü 22. sırada başladığı ilk final yarışını 11. sırada bitiren Kaan Önder, ikinci final yarışında ise 10. oldu ve toplamda 61 puan topladı. Şampiyonaya kabul şartlarına uygun tek Türk pilot olan Kaan Önder, 13-15 yaş gurubu pilotların tek tip şasi ve motor ile yarıştığı bu şampiyonada toplamda üç yarışın ikincisini böylelikle tamamlamış oldu.



Eskişehir yarışa hazırlanıyor

Eskişehir, tarihinin ilk ulusal ralli organizasyonu için çalışmalarını son hız sürdürüyor. Bu yıl ulusal ralli takvimine dahil edilen Eskişehir Rallisi, asfalt zeminde organize edilecek. KYK Yapı Kimyasalları, ESPARK Alışveriş Merkezi ve Banaz Otomotiv'in sponsorluğunda, Tepebaşı Belediyesi ve Anadolu Üniversitesi'nin desteğiyle organize edilecek olan Eskişehir Rallisi'nde ekipler, 130 km'si özel etap olmak üzere toplamda 267 km mesafe kat edecekler. Startı ve finışı, ESPARK Alışveriş Merkezi'nde planlanan yarışın servis alanı, Anadolu Üniversitesi 9 Eylül Kampüsü'nde kurulacak. Toplam 3 loop olarak planlanan yarış, Cumartesi 1 loop, Pazar 2 loop olarak koşulacak. ESOK Yönetimi, Eskişehir Rallisi'nde bir dizi yeni uygulamaya imza atacak. Buna göre; ulusal klasmana kayıt yapan bir ekip, aynı zamanda mahalli klasmanda yarışamayacak. Eskişehir Rallisi hakkında www.esok.org.tr adresinden bilgi alabilirsiniz.



Skoda evinde şov yaptı

IRC ve ERC şampiyonasına dahil olan Barum Zlin Rallisi'nde ev sahibi Skoda pilotu Jan Kopecky yarışa Freddy Loix'in 1.2 saniye önünde kazanırken, geçen yılın şampiyonu Juha Hanninen de podyumda yer alan üçüncü Skoda Fabia Super2000 pilotu oldu. Yarışın üçüncü etabında liderliği ele geçiren ve finişe kadar yerini kaybetmeyen Çek pilot, rakiplerine üstün bir performans sergilerken, geçen senede lider gittiği son günde kaza yaparak yarış dışı kalmıştı. Kopecky, bu sefer aynı hatayı tekrarlamadı ve zafere ulaşmayı başardı. Peugeot pilotlarından Thierry Neuville dördüncü sırada finişe ulaşırken, Bryan Bouffier ise son günün ilk etabında kaza yaparak yarışı bitiremedi. IRC'de Juho Hanninen 98 puanla liderliğini korurken, Jan Kopecky 95 puanla ve Freddy Loix de 88 puanla üçüncü konumda bulunuyor.



Raikkonen, Peugeot 908 direksiyonunda

2007 Formula 1 Dünya Şampiyonu Kimi Raikkonen ilk kez Peugeot 908'in direksiyonuna oturdu ve İspanya'da Aragon Pisti'nde 35 tur yaptı. Peugeot Sport Direktörü Olivier Quesnel : "Bizim sezonun geri kalanına hazırlanmak için uzun süre önceden planladığımız bir test ve antrenman şansından yararlanarak, Kimi'nin 908 ile tanışmasını sağladık. Bu test sürüşüne ileride muhtemel bir devamlılık kazandırmak için hiçbir planımız yoktur." dedi. İlk kez geldiği bu pistte 908'in direksiyonunda 35 tur yaptı. Raikkonen " Peugeot ile böyle bir antrenmana katılmaktan keyif aldım. 908 bir pilot için çok güzel bir otomobil" dedi. Peugeot Sport Team Müdürü Pascal Dimitri ise "Kimi test aracına çok hızlı bir şekilde adapte oldu ve bize son derece yerinde bir teknik geri dönüşte bulundu. Onun gibi pistlerde oldukça deneyimli bir pilotun görüşlerini almak her zaman yararlıdır." şeklinde konuştu.



e-otodergi okuyucu sayıları

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

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

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

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

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

1076



www.

e-otodergi.com

Eylül 2011 tarihli 39'uncu sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz.

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

Ekim 2011 tarihli 40'uncü sayımız 5 Ekim 2011 tarihinde yayına girecektir.

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