

WWW.

HAZİRAN 2011

SAYI: 36

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

Haber: BMW 328 Hommage

• GRAND CHEROKEE • 508 SW & 308 • AMAROK • C 180 BLUEEFFICIENCY • POLO GTI

Her şeyin başı “elektrik”

Bu yazıyı şarjlı ışıldak ışığında ve dizüstü bilgisayarımın 30 dakikalık pili kalmış bir halde gece saat 1 civarında yazıyorum. Birkaç seçenek içinden bu ayki editör yazımın konusunu seçmeye çalışırken elektrik kesildi ve hayat durdu. Elektrik dağıtım şirketini aradığımda yine bir bahane duydum ve elektriğin sabah saat 6 gibi geleceğini öğrendim. Telefondaki kişi bir de müjde verdi: Sadece Şişli ilçesi değil, Levent ve Beşiktaş'ta da elektrik kesikmiş! Hani “Sizin gibilerin sayısı çok demeye getiriyor”. Peki, bir düşüneyim... Hayatımda ne kadar çok şey elektriğe bağlı? Televizyonum, dizüstü bilgisayarım, cep telefonum, radyom, kablosuz ev telefonum, iPad'im, iPod'um, adsl modemim, kombim (neyse ki hava sıcak soğukta kalmadım), evime tazyikli su sağlayan hidroforum, buzlukunda et ve balıklarımın olduğu buzdolabım (umarım yiyeceklerimin buzu çözülmez)... Bunlar ilk aklıma gelenler. 1991'de ağabeyim Strasbourg'da yaşarken yanına gittiğimde, bir gün oturduğu apartmanın kapısına yapıştırılmış olan kâğıdı hatırladım: “Bakım çalışması nedeniyle şu tarihte şu saatler arasında elektrik 1 saatliğine kesilecektir. Tedbirinizi almanızı diler, özür dileriz”. Yıl 1991 Fransa: 15 gün sonra elektriğin 1 saatliğine kesileceğine dair bir uyarı!

Ve yıl 2011 İstanbul: Aniden kesilen elektrik! Ama hayatında bardağın hep dolu tarafını görmeye çalışan biri olarak, bu durumda bile sevinecek bir şey buldum: Elektrikli otomobilim yok. Olsaydı pillerini sabaha kadar şarj edememiştim ve yarın yaya kalmıştım! Neyse ki hala fosil yakıtlar var ve beni yolda bırakmıyor. Keşke şu an “Pil seviyesi kritik, işlerinizi kaydedip bilgisayarınızı kapatın” uyarısı veren dizüstü bilgisayarım da fosil yakıtla çalışabilseydi.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Değişen alışkanlıklar

Bazı otomotiv firmaları halen internetin önemini kavrayamamış ve devekuşu misali kafalarını kuma gömmüşler gibi (bazılarının atılan e-mailleri yanıtı bırakmayı alışkanlık haline getirmelerinden bu sonuca ulaşmak mümkün) günümüz dünyasının gerçeklerini göremeseler de, araç alma sürecindeki tüketicilerin otomobille ilgili bilgi toplama alışkanlıklarında eskiye göre bir değişim olduğu gerçek. Google tarafından 2010 yılı içinde otomobil almış toplam 1000 kişiyle gerçekleştirilen “İnternet ve otomobil alıcıları” araştırmasında otomobil alıcılarının yüzde 74'ünün araç araştırmak için interneti kullandığı sonucu çıkmış. Daha da ilginç araç araştıranların yüzde 64'ü online otomobil videosu izlemiş ve videoların araç hakkında bilgi edinmek için iyi bir yol olduğunu düşündüklerini ifade etmişler. Yüzde 70'lik bir kısım ise online otomobil videolarının olumlu, fakat yetersiz olduklarını, daha fazla videoya erişmek istediklerini beyan etmişler. Bu konuda bilimsel bir araştırma yaptırmamış olsak da, bize gelen istek ve tepkilerden bu gerçeği fark etmiştik. Bundan dolayı derginin dosya boyutunu arttırmasına ve indirme süresini uzatmasına rağmen e-otodergi'nin en büyük özelliklerinden olan videolu testlerin sayısını arttırdık.

Son dönemde gerek bireysel kullanımda, gerekse şirket kullanımında sosyal paylaşım sitesi çılgınlığının yaşandığı bir gerçek. Fakat otomobil alımında bilgi için başvuru kaynakları arasında sosyal paylaşım sitelerinin payı sadece yüzde 5. Araştırmanın otomobil firmalarını ilgilendiren en önemli sonuçlarından biri de yüzde 76 oranındaki tüketicilerin, firmaların resmi internet sitelerinde daha fazla video görmek istemeleri.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com



ÇEVRECİ EMNİYET LASTİĞİ BRIDGESTONE ECOPIA

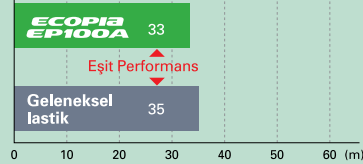
Emniyetten ödün vermeden
yakıt tasarrufu sağlayan çevre dostu Ecopia,
ailenizin ve doğanın emniyeti için,
şimdi Türkiye'de.



Emniyetten ödün vermez.

Bridgestone'un ileri teknolojisi, ıslak zeminde fren performansını korurken, yuvarlanma direncini azaltır. Ecopia hem kuru, hem ıslak zeminde en iyisini sunan yeni nesil bir lastiktir.

Islak zeminde fren mesafesi



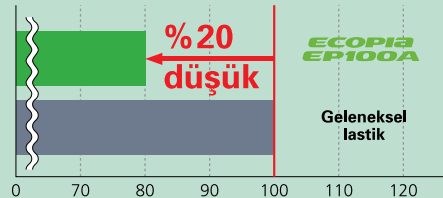
Test Koşulları

Ebat: 195/65R15
Test Yeri:
Bridgestone
Deneme Alanı
Otomobil:
Honda Civic

Yakıt tasarrufu sağlar.

Ecopia'nın yuvarlanma direnci %20 daha düşüktür. Yuvarlanma direnci daha düşük olan lastikler, daha az enerjiye ihtiyaç duyarlar. Ecopia, geleneksel lastiklere oranla **%3,1** daha fazla tasarruf sağlar.

Yuvarlanma direnci endeksi



Test Koşulları

Ebat: 195/65R15
Test Yeri:
Bridgestone Proving
Ground-Japonya
Otomobil:
Honda Civic

Çevre dostudur.

Ecopia kullanımıyla lastik başına 8 kg CO₂ emisyonu önlenir. Tüm Türkiye lastik pazarında Ecopia lastikleri kullanıldığı takdirde yılda

13.000 ton CO₂ emisyonu önlenir. Bu miktar, Belgrad Ormanları'nın sağladığı oksijenin yarısı kadardır.

Bir lastiğin yaşam döngüsü sürecindeki karbondioksit emisyonları



Bir lastiğin CO₂ emisyonunun %87'si kullanım sırasında açığa çıkar.

Test 185/70R14 binek araç lastiği kullanılarak yapılmıştır. Bir lastik için toplam CO₂ emisyonu 296,4 kg olarak belirlenmiştir. (Kaynak: Japonya Kauçuk Üreticileri Birliği)

ECOPIA

HABERLER

- 06 Dünya Çevre Günü
- 08 Mercedes SLS AMG Roadster
- 10 BMW 328 Hommage
- 13 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 14 Nisan 2011 otomobil satışları
- 18 Toyota 2020 vizyonu
- 19 Euro NCAP çarpışma testleri

BİLGİLENDİRME

- 21 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞLER

- 22 Peugeot 308 1.6 e-HDi 112 HP
- 26 Peugeot 508 SW 2.0 HDi Otm.

- 35 Kia Picanto 1.25 Otomatik

ADVERTORIAL

- 39 Bridgestone Ecopia EP100A

SÜRÜŞ İZLENİMİ

- 47 MINI ürün gamı

VIDEO LU TESTLER

- 52 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 54 Volkswagen Polo GTI 1.4 TSI DSG
- 60 Mercedes-Benz C 180
- 67 Volkswagen Amarok 2.0 TDI 4x4

YASAL UYARI

- 73 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 74 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 75 F1 Türkiye GP'si
- 79 F1 Monaco GP'si
- 82 WRC Sardunya Rallisi
- 85 WRC Arjantin Rallisi
- 88 Fransa Moto GP'si
- 91 Haberler
- 93 e-otodergi okuyucu sayıları

RAPOR

- 93 e-otodergi okuyucu sayıları

31
İLK SÜRÜŞ
Yeni Jeep
Grand Cherokee



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi
HAZİRAN 2011 - SAYI 36

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.

BMW 1 Serisi'nde büyük değişim

BMW 1 Serisi'nin adı 2 Serisi olarak deęiőecek. Bunun amacı ise, ürün gamında güncel 1 Serisi'nin altına konumlandırılacak olan önden çekişli yeni modele yer açmak. Öte yandan BMW, "M2" adını ABD ve Almanya'da tescil ettirdi. Bu da 1 Serisi M Coupe'nin yerini gelecekte M2'nin alacağını garanti ediyor. Marka içinden sızan bilgilere göre řu an geliştirilmekte olan 2 Serisi Coupe'nin kod adı F22, 2 Serisi Cabrio'nun kod adı ise F23. M2'ninse 5 kapılı olacağı ifade ediliyor.



Makyajlı Jeep Compass Türkiye'de

2006'da piyasaya sunulan ve bu yıl makyaj geçiren Jeep Compass 59.800 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı. Makyajlı Jeep Compass'ta yeni ön çamurluklar, yeni tampon, yeni ön farlar bulunuyor. Yeni arka tampon, gövde renginde yeni arka rüzgarlık ve yeni LED park lambalarına kavuşan otomobilin iç mekanındaki yeniliklerden bazıları ise şunlar: Yeni orta



kol dayanağı, çok fonksiyonlu direksiyon, kumaş kaplama ön koltuklar, kalitesi arttırılmış iç mekan kaplamaları, hız kontrolü, arkadan aydınlatmalı kapı kolları, kapı kilitleri, elektrikli camlar ve elektrikli aynalar. Compass, 2.0 litre benzinli motora sahip ve 156 HP güç ve 190 Nm tork üretiyor. Başlangıç fiyatı ise 59.800 TL.



**KUSURSUZ OLAN
SONSUZA DEK YAŞAR.**
YENİ GRAND CHEROKEE

Jeep

www.yenigrandcherokee.com

Dünya Çevre Günü kutlu olsun

5 Haziran Dünya Çevre Günü ve 5-11 Haziran arasında kutlanacak olan Çevre Koruma Haftası, çevre duyarlılığını arttırmak üzere güzel bir fırsat. Bir Kızılderili atasözü vardır: "Biz bu yerküreyi babalarımızdan, dedelerimizden miras almadık; çocuklarımızdan ve torunlarımızdan ödünç aldık". Aslında sadece bu atasözü bile, çevreye vermemiz gereken önemi açıkça ortaya koyuyor. Dünyanın devamlılı-

ğı için, onu kirletmemeli ya da Kızılderililerin dediği gibi onu kızdırmamalıyız. Çeşitli gazların atmosferin hazmedebileceğinden fazla salınması sonucunda ortaya çıkan sera etkisi ve iklim değişikliği, birçok doğal afetin artmasına ve iklimlerin normalden farklı seyretmesine yol açıyor. Tüm bu olumsuzlukların önüne geçebilmek için, hem bireysel hem de toplumsal olarak ciddi önlemler almamız gerekiyor. Birçok

devlet, çevreye duyarlı davranıp çeşitli anlaşmalara imza koyarak daha çevreci bir hayata başlıyor ve ülkelerinde üretim yapan kamu kuruluşlarına ve özel sektöre bazı çevreci sınırlamalar getiriyor. Biz de bireysel bazda bu önemli çabaya katkıda bulunabiliriz. Bunu da küçük önlemler alarak ve yaşam tarzımızı çevreci bir yaklaşımla yeniden şekillendirerek hayata geçirebiliriz. Çünkü herkes bilmelidir ki, herkesin alaca-

ğı küçük önlemler, toplanınca devasa tasarruflara dönüşecektir. Naçizane önerilerimizi şöyle sıralayabiliriz: Gereksiz yere elektrik harcamamak, çöpleri ayrıştırarak atmak, geri dönüşümlü nesneler kullanmaya özen göstermek, plastik yerine camı tercih etmek, mümkün oldukça toplu ulaşım ile yolculuk etmek, çevreye duyarlı ürünlere yönelmek, yakıt tasarrufu sağlayacak modern motora sahip otomobil, kaliteli akaryakıt ve çevreci lastik kullanmak. Zaten e-otodergi okuyarak; baskı için kâğıt ve mürekkep, dağıtım için kamyon kullanmayan ve iadesi olmadığı için satılmayan nüshaları atık yaratmayan Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisine destek oluyorsunuz. Diğer önlemleri de uygulamanız dileğiyle, hepinizin Dünya Çevre Günü'nü kutluyoruz.



HAYLAZLIK ŞEHRE JUKE* OTURDU

O şehrin haylazı, kabına sığmayan enerjisiyle şehrin altını üstüne getiriyor. Nerede eğlence nerede serüven, hemen oraya yetişiyor. Ona eşlik etmeye var mısınız? Öyleyse haydi. Yeni Nissan Juke. Şehrin haylazı.

*Türkçede "Juk" okunur.

DÜZELTME

Mayıs 2011 tarihli 35'inci sayımızda "Yeni Impreza geliyor" başlıklı haberde yeni Subaru Impreza'nın motorunun 145 Nm olarak yazmış olduğumuz maksimum tork değeri 196.6 Nm olacaktır. Düzeltiriz.

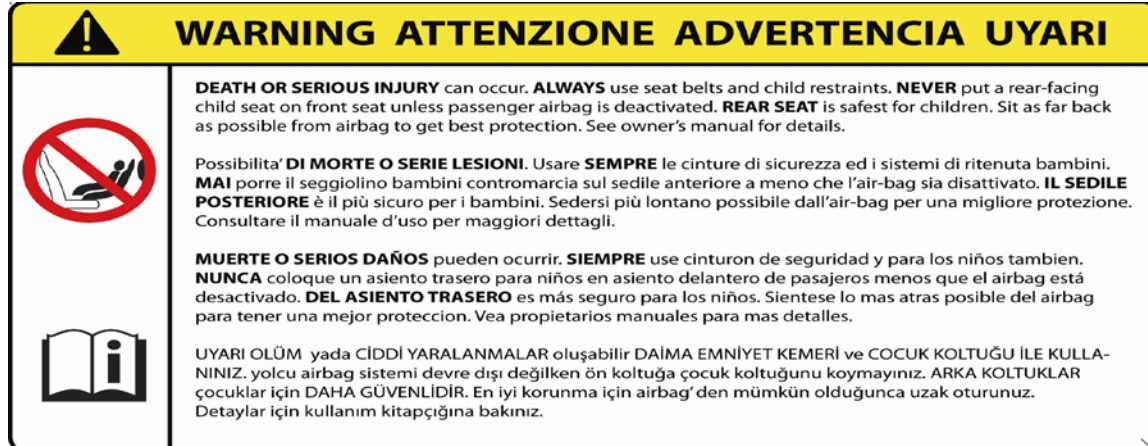
Test Yıllığı 1'i bir yılda 106.556 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yılı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı bir yıl boyunca 106.556 kişi indirdi. Bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında bir rekora imza atan Test Yıllığı 1 bu ay yerini Test Yıllığı 2'ye bırakacak. e-otodergi.com web sitesinden ücretsiz olarak indirilen 683 pdf sayfalık bu özel sayıda, 36 markadan toplam 154 otomobilin testi yer alıyor.

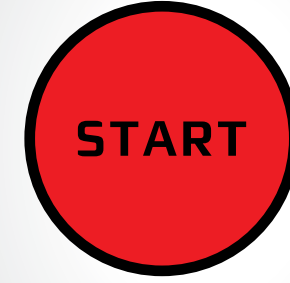


Tata, Türkçe uyarı etiketini düzeltti

Mayıs sayımızdaki Tata Vista sürüş izleniminde, aracın siperliğindeki Türkçe uyarıların çok kötü bir dille yazılmış olduğunu belirtmiştik. Tata Türkiye'den gelen açıklamada hatanın düzeltildiği belirtildi. Yeni gelecek olan Tata Vista'larda aşağıdaki uyarı etiketi yer alacak.



TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN



www.otomobil.com.tr

SLS AMG üstünü açtı

Mercedes-Benz SLS AMG Roadster, 571 HP güç ve 650 Nm tork üreten V8 motoruyla adeta üstü açık bir zevk makinesi.



Kamuoyu gösterimi 2011 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirilecek ve 2012 model olarak yollara çıkacak Mercedes-Benz SLS AMG Roadster'ın resmi bilgileri açıklandı. Üstü açık otomobil kullanım zevki ile dinamik sürüşü başarılı şekilde birleştireceği ifade edilen SLS AMG Roadster'da 571 HP güç ve 650 Nm tork üreten, 6208 cc'lik V8 silindirli bir motor görev yapıyor. Ürettiği gücü AMG Speedshift DCT 7 adlı

çift kavramalı şanzımanla arka tekerleklerle aktaran motor, otomobili 3.7 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırırken, maksimum 317 km/'ye çıkartabiliyor. Tente tavanlı bu otomobilin üstünü 50 km/s hıza kadar 7 saniyede açıp-kapatmak mümkün. Avrupa'da 1 Haziran 2011'den itibaren siparişleri alınmaya başlanacak otomobil, 2011'in sonbahar aylarında sahiplerine teslim edilecek. Almanya fiyatı 196.160 Euro olarak açıklandı.



**ROADSTER'IN İÇ
MEKANI KALİTELİ
VE SPORTİF.**



GEÇMİŞİN IŞIĞINDA

1930'lu yılların efsane BMW 328'inin 75'inci yaşı Hommage konseptiyle kutlandı.



1930'lu yılların en dikkat çekici spor otomobillerinden olan ve hafif materyaller kullanılarak üretilmiş olan BMW 328, BMW'de bugün halen geçerli olan dinamik, estetik ve yenilikçilik gibi kaygılarla üretilmiş bir otomobildi. BMW bu yıl 75. yaşını kutlayan bu otomobil anısına tasarlanan BMW 328 Hommage'i İtalya'da Como Gölü yakınlarında düzenlenen Concorso d'Eleganza Villa d'Este klasik otomobil etkinliğinde göster-

di. 780 kg ağırlığındaki bu otomobilin üretiminde karbon fiber malzemelerden kullanılmış. Böylece hafiflik ve sağlamlık aynı anda elde edilmiş. Atası gibi iki kişilik bir roadster olan 328 Hommage'ın iç mekanında alüminyum ve deri malzemeler kullanılarak, karbon fiberin yarattığı teknik görünümün yanına duygusallık da katılmış. Otomobilin teknik özellikleri, sadece tasarım konsepti olması nedeniyle belirtilmiyor.



**75'İNCİ YAŞINI KUTLAYAN BMW 328 VE ONUN ANISINA
GELİŞTİRİLEN 328 HOMMAGE DEDE-TORUN GİBİ YANYANA.**



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)

e-otodergi'nin "EN"leri

● Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi (Her ay artmakla birlikte, 65.000'in üzerinde okuyucu)

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

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi (Forumları incelemeniz yeterli)

● Türkiye'nin en çok taklit edilen otomobil dergisi (Şu ana kadar 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 bilgisayarınızda, ister flash bellek ya da CD'de

arşivleyebilirsiniz. e-otodergi sayıları sararmaz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı silmediğiniz takdirde, 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 bayiiine gitme, orada dergiyi bulamama sorunu yaşamazsınız. e-otodergi tükenmez, her ay sınırsız sayıda indirilebilir)

Satışlar yüzde 70 arttı

Yılın ilk dört ayını değerlendirdiğimizde; 2011'de satışlar bir önceki yıla göre yüzde 70 oranında artmış görünüyor. Nisan ayında 16.850 adedi yerli, 36.985 adedi ise ithal olmak üzere toplam 53.835 adetlik satışa ulaşıldı.

Yazı: İsa Demir

Seçim öncesinde olmamıza karşın otomobil satışlarının bu kadar iyi gitmesi herkesi şaşırtmışa benziyor. Satışların artış göstermesi sevindirici, fakat aşırı yükseliş beraberinde bazen sıkıntıları da getirebiliyor. Nisan ayında 16.850 adet yerli otomobil satıldı. Nisan ayındaki yerli otomobil satışları Mart ayını geçti. Renault 7757 adet satış gerçekleştirdi ve bu yıl açık ara önde gidiyor. Öyle ki; Renault, yerli otomobil satışında, kendisinden sonra gelen üç markanın toplamını yakalamış durumda. Renault'nun ardından 4943 adet satışla Fiat ve 3071 adet satışla Hyundai geldi. İthal pazarda satışlar 36.985 adet olarak gerçekleşti. Nisan ayında çok ilginç bir olay gerçekleşti ve Ford, bir adet farkla Volkswagen'in önüne geçti. 5282 adet satışla Ford lider olurken, 5281 adet satışla Volkswagen ikinci oldu. 3450 adet satışla Opel üçüncü, 2613 adet satışla Toyota dördüncü ve 1990 adet satışla Peugeot beşinci ol-

dular. Nisan ayında Renault Symbol 3471 adet satarak yine en fazla satan model unvanını elde etti. Onun arkasından 3377 adet satışla Fiat Linea, 2587 adet satışla Renault Fluence ve 1888 adet satışla Toyota Corolla geldiler (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		
Haziran		
Temmuz		
Ağustos		
Eylül		
Ekim		
Kasım		
Aralık		
Toplam	103.752	176.730

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	Ford	5282	17.338
2	Volkswagen	5281	17.215
3	Opel	3450	12.950
4	Toyota	2613	9783
5	Peugeot	1990	4992
6	Chevrolet	1927	6696
7	Dacia	1590	5296
8	Hyundai	1495	3638
9	Citroen	1484	4543
10	Audi	1404	3794
11	BMW	1386	3923
12	Fiat	1372	4298
13	Kia	1064	3337
14	Nissan	1025	4520
15	Mercedes-Benz	720	3056
16	Skoda	691	2655
17	Seat	649	2039
18	Renault	601	2072
19	Honda	532	2426
20	Volvo	430	1701
21	Mitsubishi	368	1014
22	MINI	282	500
23	Mazda	198	548
24	Land Rover	162	492
25	Subaru	141	399
26	Chery	133	869
27	Suzuki	118	503
28	Tata	92	392
29	Proton	84	269
30	SsangYong	74	371

Sıra	Marka	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
31	Alfa Romeo	74	248
32	Jeep	60	202
33	Geely	56	196
34	Daihatsu	55	126
35	Porsche	40	124
36	Lancia	19	53
37	Jaguar	19	47
38	smart	10	27
39	Chrysler	9	36
40	Infiniti	3	28
41	Maserati	2	4
42	Lada	0	10
43	Ferrari	0	2
44	Lamborghini	0	1
45	Dodge	0	1
46	Bentley	0	1
47	IKCO	0	0
48	Saab	0	0
Toplam		36.985	122.790

Not: Sıralamalar Nisan ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	Renault	7757	25.962
2	Fiat	4943	12.284
3	Hyundai	3071	10.349
4	Toyota	741	2586
5	Honda	338	2759
Toplam		16.850	53.940



Avrupa Uzakdoğu savaşı

Küçük sınıfta Uzakdoğulu markalar ağırlık gösteriyor ancak bazen Avrupa kökenli markalardan da ses çıkabiliyor. Citroen C1 az bir farkla da olsa Nisan ayında liderlik koltuğuna oturdu. İlk beşteki diğer üç marka Uzakdoğulu iken, bir tanesi Avrupalı. Fakat rakamlara baktığımız bu sınıftaki otomobillerin çok fazla satış adetlerine ulaşamadıklarını görüyoruz, bu da fiyatların yüksek oluşundan kaynaklanıyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	Citroen C1	29	66
2	Suzuki Alto	27	128
3	Chevrolet Spark	26	92
4	Hyundai i10	25	112
5	Fiat 500	25	79

Symbol arayı açıyor

Renault Symbol, kendisini takip eden rakibinin iki katı kadar satmayı başararak arayı açıyor. İlk piyasaya sürüldüğünde bu kadar satış başarısı gösterememişti ancak şu sıralar tartışmasız en fazla satan otomobil olma unvanını sürdürüyor. Ford Fiesta, Volkswagen Polo ve Hyundai Accent Era bir-birlerine yakın sayılarda satış adetlerine ulaştılar.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	Renault Symbol	3471	11.607
2	Ford Fiesta	1763	7223
3	Volkswagen Polo	1713	3994
4	Hyundai Accent Era	1704	6799
5	Hyundai i20 Troy	1302	3327
6	Fiat Albea	1246	3538
7	Fiat Grande Punto	1065	3438
8	Opel Corsa	839	3324
9	Renault Clio HB	751	2118
10	Hyundai Getz	621	1750



Sürpriz oldu, Linea öne geçti

Özellikle otomobil kiralama ve filo şirketlerinin de tercih ettiği Fiat Linea, sürpriz bir atakla Nisan ayında segmentinin en fazla satan otomobili oldu. Otomobil kiralama şirketlerine özel indirimler sağlandığı için C segmentinde ulaşılabilir fiyatıyla dikkat çeken Fiat Linea, dizel motoru, konforunun yanında otomatik vitesiyle tercih edilebiliyor. Renault Fluence ise bu kez ikinci geldi.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	Fiat Linea	3377	7701
2	Renault Fluence	2587	8423
3	Toyota Corolla	1888	6872
4	Opel Astra HB	1619	6021
5	Ford Focus Sedan	1518	3701
6	Ford Focus HB	1071	3398
7	Volkswagen Jetta	1063	5066
8	Volkswagen Golf	842	2747
9	Renault Megane HB	705	2893
10	Chevrolet Cruze	610	2077



Motor hacmi artışı C Sınıfı'nı onunculuğa düşürdü

Mercedes-Benz C Sınıfı'nın motor hacminin 1.6 litrenin üzerine çıkması satış sıralamasında ilk 10'un son sırasına düşmesine neden oldu. Halbuki Mercedes-Benz Türk, bu aracın fiyatını 1.6 lit'lik versiyonla aynı tutmuştu. Passat'ın satışları iyi gidiyor ancak 508'in satışı çok dikkat çekici.

Audi'nin dikkat çeken başarısı

Audi markası Türkiye'de genelde BMW ve Mercedes-Benz markalarından sonra geliyordu. Ancak bu yıl Audi'nin satışları iyi gidiyor. Tasarım olarak sportif çizgilere yer verilmesi, ledli aydınlatma elemanlarının kullanılması ve fiyatların rakiplerine oranla daha uygun olması satış adetlerini yükseltiyor. BMW 5 Serisi'nin de satışları iyi gidiyor ve onun da çizgileri sportif özellikler taşıyor.



Başbakanda gören almış

Son aylarda başbakanlığa kiralanan zırhlı BMW 7 Serisi'nden sıkça bahsedilir oldu. Belki bunun da etkisiyle Nisan ayında BMW 7 Serisi'nin satışlarında patlama yaşandı. Öyle ki; BMW 7 Serisi'nin satışı, kendisinden sonra gelen dört modelin toplamının yaklaşık üç katı. Ayrıca BMW 7 Serisi'nin Nisan satışı, Mart ayında bu segmentte satılan toplam otomobil sayısından (93 adetti) daha fazla.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	Volkswagen Passat	1234	3970
2	Peugeot 508	604	682
3	Citroen C5	531	1279
4	Renault Latitude	361	1005
5	Opel Insignia	318	1307
6	BMW 3 Serisi	318	1004
7	Ford Mondeo	301	881
8	Toyota Avensis	257	818
9	Audi A4	250	632
10	Mercedes-Benz C Sınıfı	243	1301

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	Audi A6	605	1550
2	BMW 5 Serisi	595	1656
3	Mercedes E Sınıfı	232	962
4	Volvo S80	40	143
5	Jaguar XF	17	38

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	BMW 7 Serisi	94	136
2	Mercedes S Sınıfı	19	93
3	Audi A8	11	55
4	Porsche Panamera	4	12
5	Jaguar XJ	2	9

Yıllar geçtikçe satışlar artıyor

Chevrolet Captiva Nisan ayında elde ettiği 667 adetlik satışla ipi lider göğüsledi. Dacia Duster da reklamlarının sık yayınlanmaya başlamasından sonra daha fazla satmaya başladı. Nissan Qashqai ise satışları artan bu iki modelin arkasından üçüncü konumda. VW Tiguan şu anda dördüncü, ancak 1.6 TDI modeli gelirse tartışmasız lider olur.



Yine Range Rover

A sınıfının tersine, lüks SUV segmentinde Avrupa kökenli modeller daha çok boy gösteriyor. Tartışmasız Range Rover Sport modeli ipi açık ara önde götürüyor. Bu başarıda rakip modellerin yüzlerinin eskimesi ve yenilense bile genelde küçük makyaj geçirmesi de etkili. Bu yüzden BMW X5 ve Audi Q7 modellerinin daha dikkat çekici yeni yüzlere kavuşması gerekiyor.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	Chevrolet Captiva	667	2317
2	Dacia Duster	631	2275
3	Nissan Qashqai	550	2769
4	Volkswagen Tiguan	222	713
5	Mitsubishi ASX	182	354
6	Nissan Juke	174	790
7	Kia Sportage	148	205
8	Ford Kuga	139	487
9	Honda CR-V	132	717
10	Opel Antara	124	428

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2011	Ocak-Nisan 2011
1	Range Rover Sport	64	161
2	Land Rover Discovery	23	74
3	Volkswagen Touareg	23	50
4	Porsche Cayenne	18	64
5	Range Rover	17	71

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



ÖNCE KALİTE VE MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ

Toyota Satış ve Pazarlama A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt, 2020'de Türkiye pazarında en çok satan marka olmayı hedeflediklerini ve Toyota için kalite ve müşteri memnuniyetinin ön planda olduğunu söyledi.

Yazı: Tarık Akagün – Fethiye



Toyota Satış ve Pazarlama A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt, 10-11 Mayıs 2011 tarihlerinde Fethiye'de düzenlenen organizasyonda, markanın 2020 yılı global vizyonunu basın mensuplarıyla paylaştı. Toplantıda Toyota için bölgesel pazarların öneminin altının çizileceği bir dönem başladığı ifade edildi. Farklı bölgelerde yaşayan ve farklı beklentileri olan tü-

keticilerin ihtiyaçlarına cevap verebilmek için bölge yönetimlerin yetkilerini artıran bir "Toyota Kültürü" oluşturmaya başladığı söylenen toplantıda, Avrupa bölgesinin bir parçası olan Türkiye'de de Avrupa pazarına yönelik stratejilerin daha fazla hissedileceğinin öngörüldüğü vurgusu yapıldı. Toyota'nın Avrupa'daki çalışmalarının öncelikli olarak küçük ve çev-

reci araçlara yönelik olacağı belirtilirken, Avrupa'daki yoğun rekabet sebebiyle, Avrupa, Toyota'nın A,B ve C segmentlerindeki global planlama merkezi olarak konumlandırılacağı ifade edildi. Toplantıda en çok konuşulan konulardan biri de yaşanan tsunami sonrası Japonya – Fukushima'daki nükleer santralde oluşan radyoaktif sızıntının araçlara bulaşma ihtima-

li olup olmaması konusu oldu. Bu konuya açıklık getiren ve araçlarda radyasyon olmadığını belirten Bozkurt, nükleer santralin Toyota üretim tesislerine yaklaşık 750 km mesafede olduğunu, ayrıca otomobillere beş ayrı noktada (üretim tesisi, Japonya limanında, Avrupa'ya gelince Pire limanında, Türkiye limanlarında ve Toyota Türkiye'nin stok alanında) radyasyon ölçümü yapıldığını belirtti. Bu yıl 50.000 adetlik hedefleri olduğunu söyleyen Bozkurt, 2020'de Türkiye pazarında en çok satan marka olmayı hedeflediklerini ve Toyota için kalite ve müşteri memnuniyetinin ön planda olduğunu sözlerine ekledi.

Verso Active'in satış zamanı belli değil

Ocak 2011'de Toyota'dan yapılan açıklamada, Verso'nun ticari versiyonu olan Verso Active'in satışına başlanacağı duyurulmuştu. Fakat aradan geçen zamana rağmen bu aracın satışa sunulmamıştı. Doğal olarak bu aracı merak eden okuyucularımızdan bize e-postalar gelmeye başladı. Konuyu Toyota Satış ve Pazarlama A.Ş. CEO'su Ali Haydar Bozkurt'a sordüğümüzda Kendisi ilgili bakanlıkla bazı prosedür sorunları yaşadıklarını ifade etti ve bu aracın satışının bu nedenle mümkün olmadığını, aracın satış tarihinin henüz belli olmadığını söyledi.





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

Altı yeni çarpışma testi sonucu açıklandı

Euro NCAP, 25 Mayıs 2011 tarihinde altı yeni çarpışma testi sonucunu açıkladı. Testlere katılan tüm araçlar 5 yıldız almayı başardı.

	Citroen DS4	Ford Focus	Lexus CT200h
Yetişkin koruma.....	32 puan (yüzde 90)	33 puan (yüzde 92)	34 puan (yüzde 94)
Çocuk koruma	39 puan (yüzde 80)	40 puan (yüzde 82)	41 puan (yüzde 84)
Yaya koruma	15 puan (yüzde 43)	26 puan (yüzde 72)	20 puan (yüzde 55)
Güvenlik desteği.....	7 puan (yüzde 97)	5 puan (yüzde 71)	6 puan (yüzde 86)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★





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

***YETİŞKİN KORUMA KRİTERİNDE BU FAZIN EN YÜKSEK
PUANINI LEXUS CT200h İLE VOLVO V60 ALDILAR.***

	Nissan Leaf	Peugeot 508	Volvo V60
Yetişkin koruma.....	32 puan (yüzde 89)	32 puan (yüzde 90)	34 puan (yüzde 94)
Çocuk koruma	40 puan (yüzde 83)	43 puan (yüzde 87)	40 puan (yüzde 82)
Yaya koruma	23 puan (yüzde 65)	15 puan (yüzde 41)	23 puan (yüzde 64)
Güvenlik desteği.....	6 puan (yüzde 84)	7 puan (yüzde 97)	7 puan (yüzde 100)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★



Hangi otomobil ne kadar çevreci?

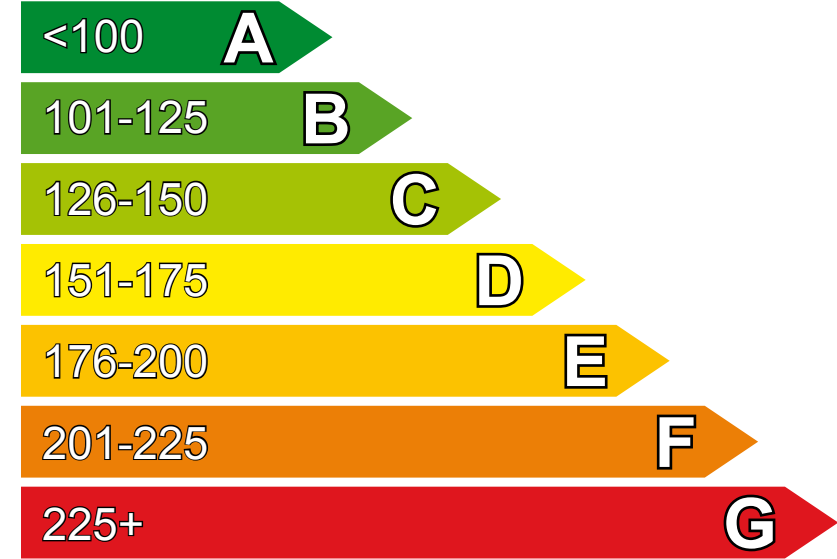
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



SEGMENTTEN YÜZDE 10 PAY İSTİYOR

Makyajlı versiyonu 17 Haziran'da satışa sunulacak olan Peugeot 308, kompakt hatchback segmentinden bu yıl yüzde 6.6, 2012'de ise yüzde 10 pay almayı hedefliyor.

Yazı: Emre Anamur/Rodos Adası-Yunanistan

Fotoğraflar: Peugeot Medya

M

Mart ayında düzenlenen Cenevre Otomobil Fuarı'nda görücüye çıkan makyajlı Peugeot 308'i Yunanistan'ın Rodos Adası'nda kullanma fırsatı bulduk. Özellikle ön tasarımıyla önemli bir değişime gidilen otomobil; artan malzeme kalitesi, sahip olduğu yeni teknolojiler ve zengin donanımıyla dikkat çekti.

Yeni marka yüzü 308'de

2007'deki lansmanından bu yana dünya genelinde 900.000 adetlik satışa ulaşan Peugeot 308, Haziran ayından itibaren yoluna makyajlı versiyonuyla devam ediyor. Türkiye'de 17 Haziran'da satışa sunulacak ve henüz fiyatları açıklanmamış olan 308, markanın yakın gelecekte tüm modeller-



rine uygulanacak olan yeni ön yüzüne kavuştu. İlk kez SR1 adlı konsept araçta sergilenen bu yüz, güzel olmasının yanı sıra sportif de. Ledli gündüz farlarıyla desteklenen 308, onu sınıfında lider yapan bir sürtünme katsayısına sahip: 0.28 Cd. Otomobille yandan bakıldığında herhangi bir değişim göze çarpmazken, arka tasarımı logonun büyüyerek ortaya alınması ve altında Peugeot yazması dikkat çekiyor. Yatay krom çita da arka kısımdaki yeniliklerden biri.

İç mekânda kalite artışı

Satışa sunulduğundan bu yana geniş ve konforlu iç mekânıyla övgü dolu sözler alan 308, bu özelliğini makyaj sonrasında da devam ettiriyor. Öte yandan iç mekândaki malzeme ve işçilik kalitesi de arttırılmış. Kabin içinde toplam 42 litreyi bulan irili ufaklı, kapaklı kapaksız eşya gözleri sürücüye işlevsel bir kullanım sunarken bardaklık konusunda da sorun yok. 2608 mm'lik dingil mesafesi, arka koltukta yeterli diz mesafesi sunulmasını sağlıyor. Panoramik cam tavan, toplam cam alanını 4.86 metrekareye çıkartırken, yaşam alanını aydınlık ve ferah kılıyor. Cam tavanın alt kısmındaki perde, istendiğinde elekt-



MAKYAJLI 308'İN İÇ MEKANINDA MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ ARTTIRILMIŞ. KOKPİT GENİŞ VE FERAH.

rikli olarak kapatılabiliyor.

Mikro hibrid e-HDi teknolojisine kavuştu

Makyajlı 308'de yaşanan en çarpıcı değişim yakıt tüketimine ve çevreye yönelik. Daha önce PSA Grubu'nun diğer markası olan Citroen modellerinde tanıştığımız mikro hibrid e-HDi teknolojisi, bünyesinde barındırdığı bazı teknolojik özellikler sayesinde

hem yakıt tüketimini hem de karbon-dioksit salımını düşürüyor. Bu özellikler ise şunlar: Stop&Start fonksiyonu, çift işlevli alternatör, yavaşlama anında enerji kazanımı sağlayan alternatör kumanda sistemi volt control, o enerjiyi stoklayan ve kalkışta ekstra enerji sağlayan e-booster, bir üst vites geçmeniz gerektiğinde sizi uyarıran vites değişim uyarısı, sistem sayesinde ne kadar tasarruf ettiğinizi tes-

pit eden ekonomi sayacı, 6 ileri şanzıman, yuvarlanma direnci düşük lastikler ve düşük sürtünme katsayılı tasarım. Tüm bunlar birleştiğinde daha az yakıt tüketmeniz kaçınılmaz oluyor. Mikro hibrid e-HDi teknolojisi konusunda önemli bir ilk ise, bu teknolojinin 308 ürün gamında hem manuel hem de robotize olmak üzere iki farklı şanzıman seçeneğiyle sunuluyor olması. Öte yandan, Stop&Start sistemi-



Peugeot 308 1.6 e-HDi 112 HP

Fabrika verileri

Motor: 1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 112 HP @ 3600 d/d
 Maksimum tork: 270 Nm @ 1750 d/d (overboost ile 285 Nm)
 Maksimum hız: 190 km/s
 0-100 km/s: 11.4 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4276 / 1815 / 1498 mm
 Bagaj hacmi: 350 / 1200 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 5.3 / 3.9 / 4.4 lt/100 km
 Satışa sunulma tarihi: 17 Haziran 2011

+ Ön tasarım, geniş iç mekan, tüketim, emisyon, teknoloji

- Arka tasarım, aynı anda yenilenen Focus ve C4

115 g/km **B**

**OTOMOBİLİN
 ARKA
 KISMINDA
 YENİ LOGO VE
 YATAY KROM
 ÇİTA DİKKAT
 ÇEKİYOR.
 STOPLARIN
 TASARIMI
 AYNEN
 KORUNMUŞ.**

nin, rakiplerinden yüzde 40 daha hızlı (motor 400 milisaniyede çalışıyor) ve daha sessiz olduğu vurgulanıyor.

Dört farklı motorla geliyor

Peugeot 308; 1.6 VTi 120 HP ve 1.6 THP 156 HP benzinli, 1.6 HDi 92 HP ve 1.6 HDi 112 HP dizel olmak üzere dört farklı motora sahip. 120 HP'lik motorda manuel ve otomatik, 156 HP'lik motorda sadece otomatik, 92 HP'lik motorda sadece manuel, 112 HP'lik motorda ise şimdilik sadece manuel şanzıman bulunuyor. Bu motorda Auto6R şanzıman Temmuz'dan itibaren sunulacak ve 104 g/km'lik emisyonuyla öne çıkacak (98 g/km'lik emisyonla segment rekorunu kırarak olan versiyonu ise şu an homologasyon aşamasında).

Yeterli performans, düşük tüketim

Rodos Adası'nda kullandığım 308 1.6 e-HDi, yeterli performans sunmasının yanı sıra teknolojisiyle göz doldurdu. Stop&Start sisteminin hızlı, etkin ve sessiz çalıştığı otomobil, ortalama 4.4 lt/100 km'lik motorin tüketimiyle sahibinin cebini düşünüyor. Tüm ürün gamında standart olarak sunulan ABS, elektronik fren gücü

dağılımı, acil fren yardımı ve ESP ile güvenlikten taviz vermeyen makyajlı 308, konfora yönelik süspansiyon sistemiyle adanın bozuk yollarında dahi sorun yaratmadı. Geniş cam alanlar sayesinde görüş açılarında herhangi bir sorun bulunmuyor. Büyük dikiz aynaları da bunu destekliyor. Adada yüksek hıza çıkamadığımız, sert virajlara hızlı giremediğimiz, ayrıca ani-sert frenleme ve şerit değiştirme konularında da herhangi bir izlenim elde edemediğimiz için bu tür yorumlarımızı İstanbul'da yapacağımız testimize saklayalım.

17 Haziran'da yollarda

Makyajlı 308, 17 Haziran tarihinde Türkiye yollarına çıkacak. Fiyatı henüz açıklanmadı ama rekabetçi olacağı belirtildi. Donanımının da baz versiyondan itibaren zengin olacağı söyleniyor. Bu yılı 2500 adedi makyajlı olmak üzere toplam 4000 adet 308 ve segmentten yüzde 6.6 payla tamamlamak isteyen Peugeot'un 2012 hedefi ise hayli iddialı: Yüzde 10 segment payı. 308'i yenilenen rakipleri Focus ve C4'ün yanı sıra geçen yılın segment lideri Astra (16.286 adet), Auris ve Megane'la çetin bir mücadele bekliyor.

*100 YIL ÖNCESİNE KADAR TÜRK TOPRAĞI OLAN RODOS,
GÜNÜMÜZDE YUNANİSTAN'A AİT. FONDAKİ KALE,
MARİNA VE DEV YOLCU GEMİLERİNİ AĞIRLAYAN LİMAN,
ADANIN EN TURİSTİK BÖLGELERİ ARASINDA YER ALIYOR.*



SPORTİF WAGON

Peugeot'yu orta sınıfta temsil eden station karoserli model 508 SW, sportif tasarımı sayesinde adındaki "SW" ifadesinin "Station Wagon" yerine "Sportif Wagon" olarak algılanmasını sağlıyor.

Yazı: Emre Anamur/Rodos Adası-Yunanistan

Fotoğraflar: Peugeot Medya





KOKPİTİNİ SEDAN KARDEŞİYLE PAYLAŞAN SW; ÇOK FONKSİYONLU DİREKSİYON SİMİDİNE, ELEKTRONİK EL FRENİNE VE RENKLİ HEAD-UP DİSPLAY'E SAHİP.



Peuget 407 ile 607 modellerinin nimetlerini birarada sunmayı başaran yepyeni 508 modeli ülkemizde 15 Mart tarihinde iki karoser seçeneğiyle satışa sunulmuştu. Sedan karoserli 508'in videolu testini Mayıs 2011 tarihli 35'inci sayımızda yayınlamıştık. Şimdi sıra 508 SW'de. Sportif tasarımıyla dikkat çeken bu otomobili Yunanistan'ın Rodos Adası'nda kullandık.

Tasarımı şık ve sportif

508 SW'nin dış tasarımı, bir station modelden beklenenin ötesinde sportiflikte. Özellikle de otomobile yandan bakıldığında, geriye doğru gidildikçe alçalan tavan ve daralan yan cam, 508 SW'ye neredeyse bir coupe görünümü sağlıyor. Buna karşın iç mekân boyutları son derece cömert. Büyük boyutlar ve 2817 mm'lik dingil mesafesi, otomobilin iç mekânını son derece geniş, rahat ve ferah kılıyor. Buna bir de station modellerinin standart özelliği olan büyük bagaj eklenince (560-1865 lt), 508 SW'nin sunduğu işlevsellik daha da artıyor. Donanım sevi-

yesine bağlı olarak Arkamys ses sistemi, dört bölgeli otomatik klima, navigasyon, ledli xenon far sistemi, deri döşeme, ısıtmalı ön koltuklar vb. üst düzey özellikler sunan otomobil, akıcı arka tasarım sayesinde, bazı rakiplerinin aksine hantal görünmemeyi başarıyor. Otomobilin malzeme ve işçi-

lik kalitesi yüksek. Ergonomik açıdan ise, sol taraftaki bir çekmecenin içine saklanmış ESP, far yükseklik ayarı vb. butonların haricinde bir sorun bulunmuyor. Renkli head-up display (ön cama doğru bakıldığında görülen ve sürüş bilgilerinin gözleri yoldan ayırmadan takip edilmesini sağlayan sis-

tem), güvenli sürüş özellikleri arttırıyor.

Sedanla aynı motor, aynı donanım ve aynı fiyat

Bilindiği gibi ülkemizde station karo-serli otomobillerin satış adetleri çok sınırlı kalıyor. Kartal ve Toros'un

yerini alan modern MPV'ler ve hatta binek otomobil olarak da kullanılan hafif ticari araçlar, station pazarının büyümesini engellemiş durumda. Peugeot yetkilileri de, 508 SW modelinin bu kısıtlı pazarda da olsa kendine iyi bir yer edinebilmesi için fiyatını 508 Sedan'la aynı tutmaya karar ver-



mişler. Bu sayede SW satın almak isteyenlerin önündeki “sedandan fazla fiyat etiketi” olumsuzluğu da kaldırılmış. SW’de sedanla aynı fiyatın yanı sıra aynı donanımlar (“Active” ve “Allure”) ve aynı motor seçenekleri sunuluyor.

Peugeot’nun bu yılki hedefi 5000 adet 508 satmak

Peugeot, Mart ayı ortasında satışa sunduğu 508 modelinden 2011 yılında toplam (sedan ve SW) 5000 adet satmayı hedefliyor. Bu satışla segmentte hedeflenen pay ise yüzde 12.5. 2012 yılı için hedefler ise çok daha yüksek. Bunun nedeni de Peugeot’nun filo ve araç kiralama sektörüne giriş yapacak olması. 2012’de toplam 8000 adet 508 satılması ve segmentten yüzde 20 oranında pay almak hedefleniyor. Segmentteki en büyük rakip ise hiç kuşkusuz sınıf lideri Volkswagen Passat olacak.



PANORAMİK CAM TAVAN İÇ MEKANİ AYDINLIK KILIYOR. KULLANMAK İSTEMEDİĞİNİZDE TAVAN PERDESİNİ ELEKTRİKLİ OLARAK KAPATABİLİYORSUNUZ.

Peugeot 508 SW 2.0 HDi 163 HP Otomatik

Fabrika verileri

Motor: 1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 6 kademeli otomatik
 Maksimum güç: 163 HP @ 3750 d/d
 Maksimum tork: 340 Nm @ 2000 d/d
 Maksimum hız: 223 km/s
 0-100 km/s: 10.5 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4813 / 1853 / 1487 mm
 Bagaj hacmi: 560-1865 lt (VDA normu: 518-1556 lt)
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 7.8 / 4.5 / 5.7 lt/100 km
 Fiyat (2.0 HDi Otm. Allu re): 87.070 TL

+ Tasarım, konforlu iç mekân, donanım, sedanla aynı fiyat

- Station modellerin Türkiye'de fazla ilgi görmemesi

149 g/km



“Türkiye pazarı İspanya’yı geçecek”

Peugeot Türkiye Genel Müdürü Jean-Pierre Vieux, Rodos Adası’ndaki basın toplantısında yaptığı değerlendirmede, Türkiye pazarının bu yıl 850.000 adet olacağını tahmin ettiğini belirtti. Bunun 510.000 adedinin binek otomobil, 340.000 adedinin ise hafif ticari araç olacağını öngören Vieux, Nisan ayındaki gelişme trendinin devam etmesi halinde pazarın 900.000 adet seviyesinde gerçekleşebileceğini ve bu durumda da Türkiye pazarının, 2010 yılında bir sıra arkasında olduğu İspanya’yı geçerek Avrupa’da 5’inci büyük pazar olacağını vurguladı. Vieux, içinde bulunduğumuz yılın; seçimler, Japonya’daki deprem ve tsunaminin bazı markaların tedarik, üretim ve lojistik faaliyetlerine etkisi, döviz kurlarındaki değişim, taşıt kredisi faiz oranlarındaki artış vb. nedenlerle otomotiv sektörü için son derece zor bir yıl olduğunu, ancak kendisi için en önemli olan konunun Türkiye’de 1000 kişiye düşen 140 otomobil sayısının artması gerekliliği olduğunu söyledi.



YENİ SAYFA

Ülkemizde satışına başlanan dördüncü nesil Jeep Grand Cherokee, artan iç mekân kalitesiyle ve konforuyla eski sayfayı kapatıp, yeni bir sayfa açmış.

Yazı: Tarık Akagün / Hatay
Fotoğraflar: Jeep Medya



SUV sınıfındaki araçlar için adeta jenerik isim olan Jeep markasının yeni Grand Cherokee modelinin Türkiye basın toplantısı ve test sürüşü geçtiğimiz ayın son haftasında Hatay'da yapıldı. Ülkemizde 3.0 CRD turbodizel

motor seçeneği ile satılan (3.6 litre benzinli ve 4.7 litre benzinli motorlar özel siparişle getirilecek) yeni Grand Cherokee'de Limited (83.343 Euro) ve Overland (93.971 Euro) olmak üzere iki donanım seçeneği mevcut.

Kalite hissinde artış

Yeni Grand Cherokee'nin iç mekânına geçildiğinde eskisi ile karşılaştırılamayacak kadar kaliteli bir ön konsol göze çarpıyor. Değişen otomotiv dünyasında eski Grand

Cherokee'deki iç mekan malzemeleri ile rekabet edemeyeceğini anlayan Jeep, yeni Grand Cherokee için rafine bir kabin hazırlamış. Orta konsolda 6.5 inçlik dokunmatik ekrana sahip otomobilde modern hayatta birçok



KALİTE HİSSİ ARTTIRILMIŞ İÇ MEKAN ÖVGÜYÜ HAK EDİYOR. SELEC-TERRAIN SİSTEMİ ÖZELLİKLE ARAZİ TECRÜBESİ AZ KULLANICILARIN İŞİNİ KOLAYLAŞTIRACAK BİR DONANIM.



kişi için gereksinim halini alan DVD, MP3 çalarlı müzik sistemi, 30 GB hard disk gibi ekipmanlar standart. Dingil mesafesi eskisinden 135 mm fazla olan otomobilin arka koltuklarında diz mesafesinin 100 mm kadar arttığı ifade ediliyor. Eskisinde arka kapılar 67 derece açıyla açılırken, yeni nesilde 78 derece ile açılıyor. Bu sayede arka koltuk yolcularının inip-binmesi kolaylaştırılmış.

Yeni 3.0 litre turbodizel

Fiat Powertrain'le birlikte geliştirilen ve VM Motori tarafından üretilen 230 kg ağırlığa sahip, 3.0 litrelik, V6 silindirli turbodizel motor 4000 d/d'de 241 HP güç ve 1800-2800 d/d aralığında 550 Nm tork üretiyor. Bu değerler eskisinden 23 HP ve 50 Nm daha fazla olmakla birlikte fabrika verilerine göre 8.3 lt/100 km olan ortalama tüketim değeri de yaklaşık yüzde 19 daha düşük. Garrett VGT 2056 değişken türbin geometrili turbolu bu motor yumuşak bir çalışma karakterine sahip ve performans olarak da 2347 kg'lık ağırlığa sahip yeni Jeep Grand Cherokee'yi tatminkâr şekilde hızlandırıyor. 5 ileri oranlı otomatik şanzıman da yumuşak vites geçişlerine sahip.

Sürüş özellikleri

Asfalt üzerinde akarcasına konforlu olan araç, virajlarda hafifçe yana yatsa da eskisinden daha güvenli yol tutuşa sahip. Sonuçta bu bir Jeep ve BMW X5 tarzında bir viraj yeteneği beklememek gerek. Jeep Grand Cherokee'deki en büyük yenilik kuşkusuz ki Quadra-Lift adı verilen ve Overland donanım seviyesindeki araçlarda standart olan havalı süspansiyon sistemi. Quadra-Lift süspansiyon sisteminin 5 farklı konumu bulunuyor.

Normal sürüş yüksekliği: Bu konumda aracın yerden yüksekliği 20.5 cm

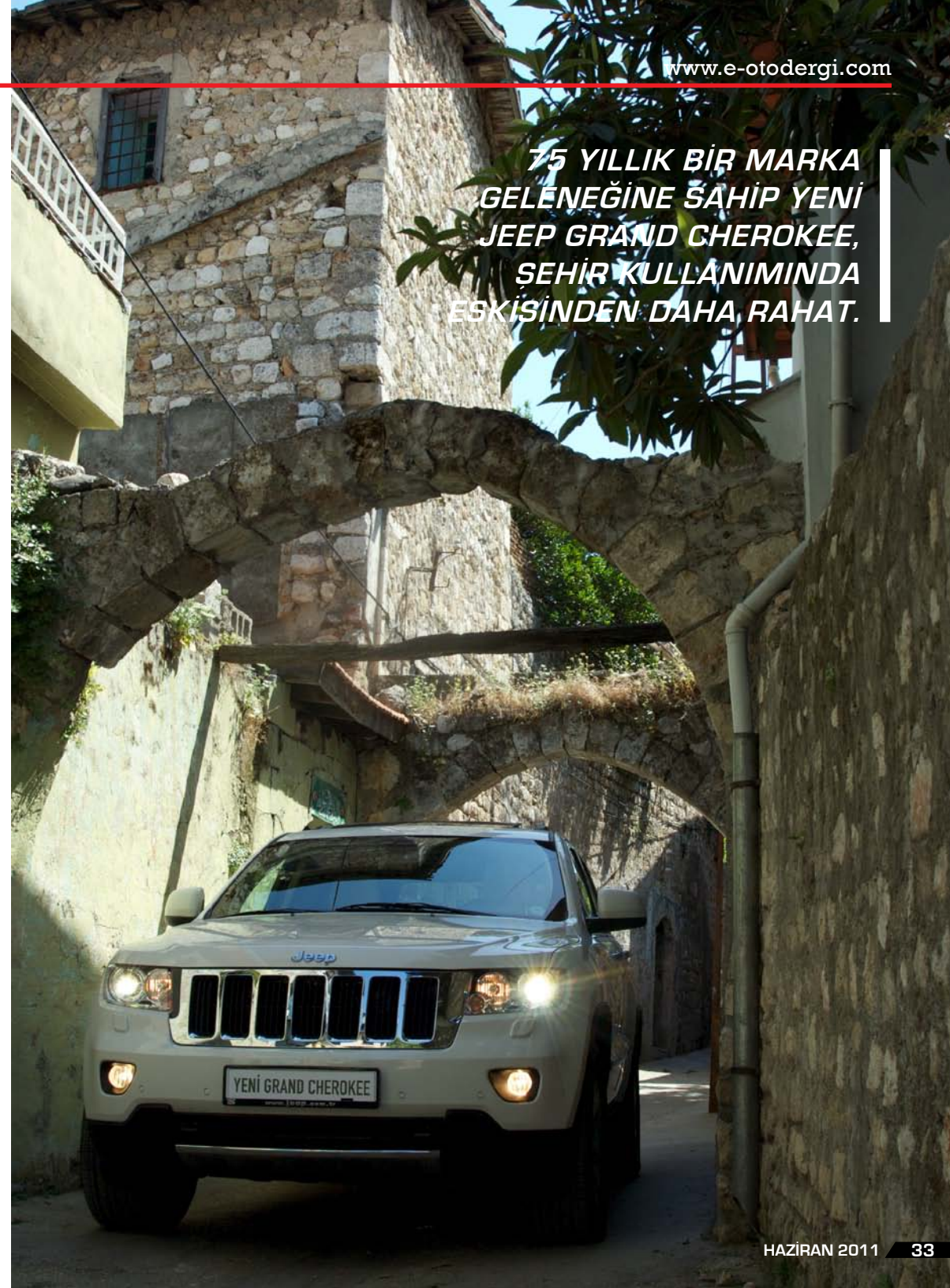
Off-road 1: Arazi kullanımının birinci basamağı olan bu seçenekte yeni Grand Cherokee'nin yerden yüksekliği 24.3 cm oluyor.

Off-road 2: Daha da zorlu koşullara yönelik bu yükseklik seçeneğinde, gövde yerden 28.7 cm yükseltiliyor.

Park: Otomobil park edildiği zaman iniş-binişleri kolaylaştırmak için gövde, normal sürüş yüksekliğine göre 3.8 cm alçaltılıyor.

Aero: Otoyol sürüşlerine yönelik olan bu seçenekte otomobilin yüksekliği 15.2 cm oluyor Quadra-Lift ile

**75 YILLIK BİR MARKA
GELENEĞİNE SAHİP YENİ
JEEP GRAND CHEROKEE,
ŞEHİR KULLANIMINDA
ESKİSİNDEN DAHA RAHAT.**



birlikte aracın arazideki diğer bir silahı ise Selec-Terrain. Quadra-Trac II ve Quadra-Drive II aktarma sistemleri ile birlikte standart olarak sunulacak bu sistemde, tıpkı Land Rover'larda olduğu gibi kum-çamur, kaya, spor ve kar için özel programlar bulunuyor. Bu sayede sürücü değişen yol koşullarına yönelik olarak otomobilin çekiş karakterini ayarlayabiliyor. Quadra-Drive II sisteminin Quadra-Trac II'ye göre en büyük farkı arkada elektronik limitli kaydırmalı diferansiyel kilitli (ELSD) bulunması. Limited'de

Quadra-Trac II, Overland'de ise Quadra-Drive II sistemleri standart. Yeni Grand Cherokee'nin yaklaşma ve uzaklaşma açıları özellikle havalı süspansiyona sahip Overland versiyonunda başarılı (yaklaşma açısı 34 derece, rampa açısı 23 derece, uzaklaşma açısı 27 derece). Bu nedenle aracı bir yere sürme ihtimali daha düşük. Süspansiyonun araziye uyumu konusunda ise eski neslin daha iyi olduğunu belirtmemiz gerek. Aynı parçurda hem eski, hem de yeni Grand Cherokee'yi kullandığımızda eski-

sinin arazideki bozuklukları daha iyi emdiğini ve darbeleri direksiyonda daha az hissettirdiğini gördük.

Sonuç

Fiyat-fayda ve performans olarak baktığımızda yeni Jeep Grand Cherokee sunduğu her iki donanımda da oldukça uzun bir ekipman listesine sahip. Kalite hissi olarak eskisinden çok ileride olan otomobil, Jeep markasının "İstediğin yere git, istediğini yap" mantığını yeni neslinde de devam ettiriyor.

Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD

Fabrika verileri

Motor:	2987 cc, V6 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri otomatik
Maksimum güç:	241 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	550 Nm @ 1800-2800 d/d
Maksimum hız:	202 km/s
0-100 km/s:	8.2 sn
Bagaj hacmi:	782-1554 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4822 / 1943 / 1764 (standart süspansiyon 1781) mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	10.3 / 7.2 / 8.3 lt/100 km
Baz fiyat:	83.343 Euro

- + Artan kalite hissi, motor
- Araziyi hissettiren direksiyon



GÖZÜ YİNE LİDERLİKTE

Türkiye’de 2010 yılını A segmenti lideri olarak kapatan Kia Picanto, uluslararası test sürüş organizasyonu İstanbul’da gerçekleştirilen yeni jenerasyonuyla yine lider olmak istiyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Emre Anamur & Kia Medya

Mini sınıf olarak da tanımlanan A segmentinde yer alan Kia Picanto, ülkemizde 2010 yılını toplam 577 adetlik satışla kuzeni Hyundai i10 (499 adet) ve Chevrolet Spark’ın (462 adet) önünde birinci bitirmişti. Bu yılın Nisan ayında yeni jenerasyonuna kavuşan Picanto’nun uluslararası basın test sürüşü, 16-19 Mayıs tarihleri arasında 14 farklı ülkeden gelen 100’ün üzerinde gazetecinin katılımıyla İstanbul’da gerçekleştirildi. Yeni otomobilleri ilk kez kullanmak üzere genelde yurt dışına giden biz Türk otomobil gazetecileri ise, bu kez yeni bir modeli ken-

di yollarımızda test ettik. Bu da haklı bir gurur yaşamamızı sağladı. Dileriz bu tür organizasyonların sayısı her geçen gün biraz daha artar.

Schreyer’in eli değdi

Peter Schreyer’in çizgileriyle yeniden yorumlanan ve hoş bir tasarıma kavuşan Picanto, eskisinde 60 mm daha uzun: 3595 mm. Otomobilin dingil mesafesi ise 15 mm’lik artışla 2385 mm’ye çıkmış. Genişlik ve yükseklikte ise önemli bir fark bulunmuyor. Öte yandan yeni Picanto’nun bagaj hacmi, yüzde 27’lik artışla 200



litreye ulaşmış. Bu hacim, koltuklar öne katlanınca 870 litreye çıkıyor. Peter Schreyer'in oluşturduğu yeni Kia tasarım felsefesi, bu jenerasyonda Picanto'ya da yansımış durumda. Ön ızgarayla vurgulanan yeni marka yüzü, direksiyon simidi tasarımıyla birlikte kendisini iç mekânda da hissettiriyor. Önde ve arkada kullanılan led teknolojisi, bu küçük otomobile modern olduğu kadar sportif de bir görünüm sağlıyor.

Sürücü daha şanslı

Yüksek fiyatına karşın iç mekânda sert plastik malzeme kullanılan yeni Picanto, az rastlanır bir şekilde, birbirinden farklı sürücü ve ön yolcu koltuklarına sahip. Sürücü koltuğu minderleri daha geniş ve rahat bir his verirken, ön yolcu koltuğu daha kısa minder mesafesine sahip hissi veriyor. Bu nedenle ben, Picanto'nun sürücü koltuğunda olmayı tercih ederim. İç mekân; irili ufaklı eşya gözleri, iki bardaklık, koltuk arkasındaki sırt cepleri, ön yolcu koltuğunun altındaki çekmece ve büyük torpido nedeniyle işlevsel. Ancak malzeme olarak sert plastik kullanılmış. Ergonomik açıdan göze çarpan önemli bir sorunun bulunmadığı otomobilde, büyük



**YENİ PICANTO,
SINIFININ EN GÜZEL
İÇ MEKANLARINDAN
BİRİNE SAHİP. MALZEME
KALİTESİ İSE DÜŞÜK.**

yan aynaların da desteklediği görüş açıları yeterli.

Izgarası kaplan, motoru kedi

Bilindiği gibi yeni Kia'nın yeni marka yüzünü yansıtan ön ızgaraya kaplan burnu deniliyor ve yeni Picanto da bu burna sahip. Ancak motor kaputunun altında, vahşi bir kaplandan ziyade evcil bir kedi var. 1.25 litrelik benzinli motor 85 HP güç ve 121 Nm tork üretiyor. Bu nedenle de performans biraz kısıtlı. Test aracımızda bulunan 4 kademelı otomatik şanzıman, performansı daha da kısıtlıyor. Ama hemen belirtmekte fayda var: 4.9 metrelik dönüş yarı çapıyla dikkat çeken Picanto, hızlı otoyol sürüşlerinden çok sakin şehir içi parkurlar amaçlanarak üretiliyor. 129 g/km'lik değerle emisyon tablosunda kendisine ancak "C" harfinde yer bulabilen otomobilin ortalama 5.5 lt/100 km yakıt tükettiği belirtiliyor. Geleneksel şanzımanın vites değişimleri sarsıntısız ama pek de hızlı olduğu söylenemez. Genelde sessiz olan motor, yüksek hızlarda vızıldıyor. EBD destekli ABS ve BAS bulunan fren sisteminin performansı yeterli. Yol tutuş konusunda fazla bir şey beklememek gereken Picanto'nun süspansiyon sistemi, konfor amaçla-

İSTANBUL BOĞAZI VE SULTANAHMET ÇEVRESİNDE GERÇEKLEŞTİRİLEN TEST SÜRÜŞÜ, YABANCI GAZETECİLERİN HOŞ FOTOĞRAF KARELERİ ELDE ETMELERİNİ SAĞLADI.



narak yumuşak ayarlanmış.

Fiyatı yüksek

Yeni Picanto ülkemizde tek donanımla satışa sunuldu. Manuel şanzımanlı Picanto'nun fiyatı 28.300 TL, bizim kullandığımız otomatik versiyon ise 31.250

TL'den satılıyor. Picanto'nun en önemli rakipleri olan Hyundai i10'un en pahalı versiyonu (1.1 Prime Otm.) 29.050 TL, Chevrolet Spark'ın en pahalısı ise (1.2 16V LT) 27.516 TL fiyata sahip. Bu fiyatlar, piyasaya iddialı bir geri dönüş yapan Picanto'nun satış başarısını gölgeleyebilir.

VIDEO

**PICANTO'NUN ÇOK
ÖZEL VIDEOSUNU
İZLEMEK İÇİN
BURAYA TIKLAYINIZ!**



Kia Picanto 1.25 Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	4 kademeli otomatik
Maksimum güç:	85 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	121 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	160 km/s
0-100 km/s:	13.8 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3595 / 1595 / 1480 mm
Bagaj hacmi:	200 / 870 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.8 / 4.7 / 5.5 lt/100 km
Fiyat:	31.250 TL

+ Tasarım, sınıfına göre geniş ve işlevsel iç mekân

- Fiyat, malzeme, performans, şanzıman, ön yolcu koltuğu

129 g/km

C

DÜŞÜK YAKIT TÜKETİMİ TEMİZ ÇEVRE GÜVENLİ SÜRÜŞ

Az yakıt tüketmek, doğayı korumak ve güvenli sürüş. Bridgestone Ecopia EP100A ile bu üçünü aynı anda yapabilmek mümkün.

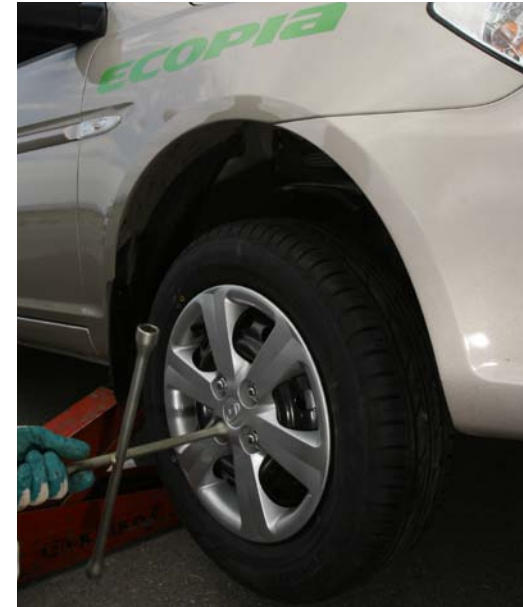
Son yıllarda dünyada öne çıkan en önemli olgu kuşkusuz ki çevrecilik, otomobil dünyasında ise çevrecilik ve güvenlik. İnsanoğlu havasını soluduğu, suyunu içtiği ve üzerinde yaşamakta olduğu gezegeni, çoğu zaman umursamaz şekilde kirletmekte. Sorumluluk bilinci taşıyan firmalarsa bu konuda bir şeyler yapmak için sürekli çalışma halindeler. Çevreyi daha az kirletmenin, daha az yakıt harcamanın ve yakıt masrafını azaltmanın temel anahtarı ise tasarruf. Dünyanın önde gelen lastik üreticisi Bridgestone da sorumluluk bilinci taşıyan lastik firmalarından biri ve araçlarda yakıt tüketimini düşüren, dolayısıyla araçların çevreye daha az CO2 salınımı yapmasını sağlayan düşük yuvarlanma direncine sahip Ecopia serisi lastikleri üretiyor. Biz de e-otodergi olarak Bridgestone'un yeni nesil çevre-

ci emniyet lastiği Bridgestone Ecopia EP100A'yı Türkiye şartlarında test ettik.

Testler kuru zeminde, 23 santigrad derece hava sıcaklığında, denizden 190 m yükseklikte yapıldı. Test aracı olarak Türkiye'nin en çok satılan modellerinden olan Hyundai Accent Era 1.5 CRDi'yi tercih ettik ve testlerde iki adet Accent Era kullandık. Her ikisi de 4000 km civarında olan otomobillerin standart lastikleri sökülerek mavi renkli olana 185/65 R14 ebadında geleneksel lastik, bej renkli olana ise yine aynı ebatla Bridgestone Ecopia EP100A lastik taktık. Tüm lastiklerin hava basıncı otomobil üreticisinin önerdiği değer olan 32 PSI'ya ayarlandı. Testler yuvarlanma direnci testi ve fren mesafesi ölçümü olarak iki bölüm olarak gerçekleştirildi.



LASTİKLER
PROFESYONEL BİR
EKİP TARAFINDAN
DEĞİŞTİRİLDİ.



Yuvarlanma direnci testi



Yüksek teknoloji, düşük sürtünme

Lastik, zemin üzerinde dönerken ne kadar az direnç gösterirse, ilerlemek için o kadar az enerjiye ihtiyaç duyar. Bu da hem çevrenin daha az kirlenmesi, hem de yakıt masrafının azalması demektir. Otomobillerin ileleri doğru hareket etmesine karşı direnç oluşturan etkenler arasında otomobilin kütlesi, aerodinamik katsayısı, aktarma organlarında oluşan sürtünme ve lastik yuvarlanma direnci sayılabilir. Yuvarlanma direnci testinde geleneksel lastik takılı otomobil ile Bridgestone Ecopia EP100A takılı otomobili tamamen aynı şartlarda bir oto kurtarıncının arkasından boş viteste aşağıya salarak ne kadar mesafe kat ettiklerini GPS teknoloji ile videolu test

cihazımızla ölçtük. Bu şekilde, eğimden bırakılan araçlar mevcut potansiyel enerjilerinin kinetik enerjiye dönüşmesiyle, deyim yerindeyse kendi ağırlıklarıyla yol aldılar. Testin düşük hızlarda gerçekleşmesi rüzgâr direnci faktörünün göz ardı edilebilecek kadar az olmasına, yani lastiklerin dirençlerinin daha etkin şekilde gözlemlenmesine olanak sağladı. İlk önce geleneksel lastikli aracı oto kurtarıncının arkasından aşağıya saldı. Geleneksel lastik takılı otomobil 180.5 metre kat ettikten sonra statik konuma geldi. Daha sonra sıra Bridgestone Ecopia EP100A takılı araca geldi. Bu araç aynı şartlarda 240.5 metre giderek yüzde 33 daha fazla yol kat etti.

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.



Yuvarlanma direnci testi

185/65 R14 geleneksel lastik: 180.5 m
185/65 R14 Bridgestone Ecopia EP100A: 240.5 m
Fark: Yüzde 33

Fren testi



En çok merak edilen konu: Fren

Kimse güvenlikten ödün vermek istemez! Düşük yuvarlanma dirençli lastiklerde merak edilen konuların başında kuşkusuz ki düşük yuvarlanma direncinin fren mesafesine olan etkisi, daha doğrusu fren mesafesini uzatıp uzatmayacağı gelir. Çünkü lastiklerin zemine sürtünmesi olarak tanımlanabilecek yuvarlanma direnci aslında aracı yavaşlatan, frenleme etkisi yaratan bir faktördür. Her zaman en yüksek sürüş güvenliğini taahhüt eden Bridgestone; yeni çevreci lastiği Ecopia EP100A'da da bu taahhüdünün arkasında



duruyor. Kuru zeminde gerçekleştirdiğimiz 100-0 km/s fren testlerinde Bridgestone Ecopia EP100A takılı aracın, geleneksel lastik takılı araçtan 3.2 metre daha kısa mesafede durduğunu tespit ettik. Ecopia EP100A takılı aracın durduğu noktada geleneksel lastik takılı aracın hızı yaklaşık 26 km/s'ydı. Lastikleriniz Bridgestone Ecopia EP100A ise, fren mesafesi geleneksel lastiklerden daha kısa, bunun sonucunda da araçtakiler ve trafiğin bir parçası olan diğer araç ve insanlar daha güvende olacaktır.

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.



Fren testi sonuçları

	Ecopia EP100A	Geleneksel lastik
100-0 km/s:	45.0 m	48.2 m
80-0 km/s:	28.6 m	30.6 m
50-0 km/s:	10.9 m	11.7 m



Sonuç

Bridgestone Ecopia EP100A genel kullanım sırasında geleneksel lastiğe göre daha fazla akustik konfor sunmasının yanı sıra, fren mesafesi ve yuvarlanma direnci gibi ölçümlenebilen test sonuçlarında öne çıktı. Sonuç olarak Ecopia EP100A çevreyi, sürüş güvenliğini ve sürücüsünün cebini, geleneksel lastiğe göre daha fazla koruyor.

ECOPIA EP100A'da bulunan ölçüler

- 175/65R15 84H
- 185/55R16 83V
- 185/60R15 84H
- 185/65R14 86H
- 195/60R15 88H
- 195/65R15 91H
- 205/55R16 91V
- 215/55R17 94V
- 215/60R16 95H

“Ecopia EP100A yüzde 3,1 tasarruf sağlıyor”

Brisa Ürün Yönetimi Direktörü Egemen Atış, satışa sundukları Bridgestone Ecopia EP100A binek otomobil lastiğinin güvenlikten taviz vermeden yüzde 3,1 oranında yakıt tasarrufu sağladığını belirtti.

Brisa Ürün Yönetimi Direktörü Egemen Atış ile yaptığımız söyleşide, Bridgestone'un Türkiye'deki faaliyetlerini, yeni logosunu, “Bridgestone'un Özü” kurumsal felsefesini ve Türkiye'de Bridgestone Ecopia lastik ailesinin binek otomobiller için geliştirilmiş ürünü olan Ecopia EP100A'nın tüm ayrıntılarını konuştuk.

Bridgestone'un Türkiye'deki tarihinden, yapılanmasından ve faaliyetlerinden kısaca bahseder misiniz?

Bridgestone, bugün dünya genelinde 133.000'den fazla çalışana sahip dev bir lastik üreticisi. Bridgestone ürün gamında binek otomobil, motosiklet, bisiklet, otobüs, hafif ticari araç, ağır ticari araç, uçak vb. olmak üzere tüm motorlu araçlar için lastik bulunuyor. Ciro bazında

dünyanın en büyük lastik üreticisi olan Bridgestone, Türkiye'deki faaliyetlerine 1988 yılında başladı. Bridgestone ile Sabancı ortaklığında hayat bulan bir şirket olan Brisa 1 Kasım 1988'de kuruldu. Türkiye'deki fabrikanın temeli 1989'da atıldı. İlk üretim ise 1990'da gerçekleştirildi.

Çevreciliğin ve çevreci ürünlerin ön plana çıktığı günümüzde, Bridgestone çevreyi koruma konusunda ne tür faaliyetler yürütüyor?

Bridgestone'un vizyonunda dünyada çevreci ürünlerde lider olmak var. Çevre yaklaşımımız çerçevesinde, operasyonlarda çıkan karbondioksit salınımını minimuma indirmek için çalışıyoruz. Her lastik geliştirilme, üretim, sevkiyat, kullanım ve ömrünü tamamladıktan sonraki atık sürecinde belirli bir karbondioksit salınımına sahiptir. Bu evreler

arasında en fazla karbondioksit salınımına yol açan süreç kullanımdır. Bridgestone olarak tüm bu aşamalarda en düşük karbondioksit salınımını hedefliyoruz. Ecopia lastik ailesinde ise, güvenlikten taviz vermeden CO2 salınımında ciddi tasarruf sağlamış durumdayız. Bridgestone Ecopia EP100A, kullanıcılara yüzde 3,1 oranında yakıt tasarrufu ve buna bağlı olarak da CO2 salınımında azalma sağlamaktadır. Öte yandan, çevrecilikte önemli olan sadece karbon salınımını azaltmak değildir. Kaynakları verimli kullanmak da çok önemlidir. Bu da daha az kaynakla daha fazla iş yapabilmek anlamına gelir. Bridgestone bu amaçla uzun ömürlü lastikler üreterek lastiklerin çevreye olan etkisini azaltmaya çalışıyor. Uzun ömürlü lastikler daha az atık üreterek çevreyi korumaya yardımcı olmaktadır.





ÇEVRECİ EMNİYET LASTİĞİ BRIDGESTONE ECOPIA

Emniyetten ödün vermeden yakıt tasarrufu sağlayan çevre dostu Ecopia, ailenizin ve doğanın emniyeti için, şimdi Türkiye'de.

RFT lastikleri ile de araç ağırlığını azaltarak CO2 salınımının azaltılmasına yardımcı oluyor.

Bridgestone'un yeni lastiği Ecopia EP100A'nın öne çıkan özelliklerini anlatır mısınız?

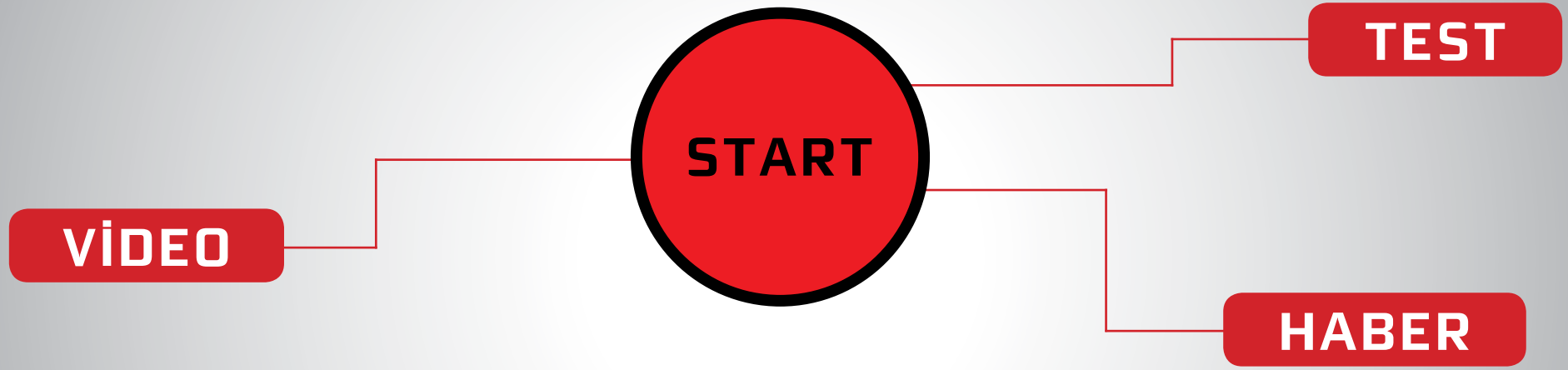
Bridgestone Ecopia EP100A yuvarlanma direnci düşük bir lastiktir. Ancak bu özellik sağlanırken güvenlikten de taviz verilmemiştir. Çünkü sürtünme enerjisini azaltmak, lastiğin fren performansını geriye atabilir. Bridgestone bu Ecopia EP100A'da sadece sürtünmeyi azaltmaya odaklanmak yerine, nano teknolojiyi kullanarak, lastiklerin sürtünmesinden doğan ısı enerjisini azaltıp gücün yola daha fazla iletilmesini sağlamıştır. Bu sayede otomobil aynı miktarda yakıtla daha fazla yol kat edebilmektedir. Öte yandan fren performansında da herhangi bir taviz verilmemiştir.

Ecopia EP100A'nın yakıt tüketimine ve karbondioksit salımına etkileri nelerdir?

Yaptığımız testlerde, Ecopia EP100A'nın, standart lastiğe göre yüzde 3,1 oranında daha az yakıt harcadığı görülmüştür. Yılda 30.000

km kullanılan bir araç, eğer 6,4 lt/100 km yakıt tüketimine sahipse toplam 2000 litre benzin masrafına sahiptir. Bu da yaklaşık 8000 TL eder. Eğer yakıt tüketiminde yüzde 3,1'lik bir tasarruf sağlanırsa 250 TL'lik bir ekonomi elde edilir. Bir başka deyişle iki yılda lastik kendisini amorti eder. Türkiye'de lastik yenileme pazarında yaklaşık 1.6 milyon adet binek otomobil var ve bunların 1 milyon adedi Ecopia EP100A kullanabilecek lastik boyutlarına sahip. Eğer tüm bu araçlar Ecopia EP100A kullanıyor olsa yılda 150 milyon TL tasarruf edilebilir. Öte yandan Ecopia EP100A lastik başına 8 kg CO2 salınımını önlemektedir. Bu da tüm araçlar bu lastiği kullansa, her yıl Belgrad ormanlarının yarısının ürettiği kadar daha temiz havamızın olması anlamına gelir. Desen üzerindeki yuvarlatılmış köşeler sayesinde gürültü seviyesi azaltılmıştır. Yenilikçi desen sürüş sırasında sarsıntı ve bozulmaları da kontrol altına alıp sürüş konforunu olumlu yönde etkiler. Artırılan sürüş konforu ve düşürülen gürültü seviyesi sayesinde, araç kullanmanın insan sağlığı üzerindeki yorucu etkileri de azaltılmıştır.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr



İKİ GÜNDE DÖRT MINI

Yer Almanya, süre 4 ve 5 Mayıs olmak üzere iki tam gün, altımda MINI'nin tüm ürün gamı, sürücü koltuğundayım, rota epey uzun ve arada pistte sürüş de var... Eğlence başlasın!

Yazı: Emre Anamur/Oberstdorf-Almanya

Fotoğraflar: MINI Medya



BMW'nin 1994 yılında Mini'yi satın alması ve 2001'de ilk BMW üretimi MINI'yi satışa sunmasından bu yana 10 yıl geride kaldı. İlk etapta sadece 3 kapılı hatchback modele sahip olan MINI markası, 10 yılın ardından, günümüzdeki ürün gamına baktığımızda hatchback karoserin yanı sıra artık Cabrio, Clubman ve Countryman modellerinin de yer aldığı geniş bir aileye sahip. Mayıs ayının

ilk günlerinde, tüm MINI ürün gamını, Almanya'da farklı motor ve şanzımanlar eşliğinde uzun kilometreler boyunca kullanma fırsatı buldum. Ayrıca aktivite sırasında düşük yakıt tüketme oyununa katıldım, ADAC'ın Kempten Test Merkezi'nde ani şerit değiştirme testi yaptım ve Countryman ALL4'u hafif arazide kullandım. MINI Challenge yarış otomobili ve efsane yarış otomobili Mini'nin replikasında yaptım

gım co-drive ise, bu iki günlük aktivitenin adeta kaymağıydı.

Test araçlarını teslim alıyoruz

İlk günün sabahı Münih'teki otelimizden çıkıp, 30 dakika uzaklıktaki BMW Grubu'nun test araçlarının dağıtıldığı merkeze (Flottenservice) gittik. Bugüne kadar



**TEST ARACIYLA
BİRLİKTE VERİLEN KİT
ÖRNEK TEŞKİL ETMELİ.**

onlarca BMW Grubu sürüş aktivitesi- ne katılmış olmama karşın ilk kez bu- radan test otomobili teslim alacak- tım. Test edeceğimiz otomobiller için bize verilen dosyalar (şık bir klasör içinde aracın teknik özelliklerini içe- ren broşür, not defteri, kalem, aracın ruhsatı ve anahtarı vb. materyal var), ülkemizdeki test aracı verme prose- dürünü düşününce (Çoğu zaman sa- dece bir anahtar verilir, anahtarın üs- tüne aracın plakasının yazılı oldu- ğu bir etiket yapıştırılmıştır) beni bir hayli duygulandırdı! Neyse klasörün içinden anahtarı aldık ve garajdan ilk MINI'mize binip yola çıktık. Önümüz- de iki gün ve test etmemiz için bekle- yen tüm MINI ürün gamı vardı.

Tüm aile Türkiye'de

Bu noktada belirtmek gerekir ki, aktivite sırasında kullandığımız tüm karoserler MINI'nin Türkiye ürün ga- mında da aktif olarak satışta. Motor gamında ise "D" koduyla ticarileşti- rilen dizel motor ülkemizde satılmı- yor. Benzinli motorlar yeterli görülü- yor. Bu nedenle size bu yazıda MINI ürün gamını tanıtmak istemiyorum. Onun yerine, iki gün boyunca katıldı- ğımız aktivitelerden ve sürüş izlenim- lerimden bahsedeceğim.

Nerede o eski günler?

Trafik kazaları tüm dünyada ma- sum canlar almaya devam ederken, Almanya da buna kayıtsız kalamadı ve yollarda her geçen gün yeni ku- ralları yürürlüğe koyuyor. Eskiden hız sınırlaması ve radar uygulama- sı olmayan birçok Alman otoyolu, ar- tık 120 km/s hızla sınırlandırılmış du- rumda. Yüzlerce kilometrelik kullanı- mımız boyunca, otoyolda hız sınırı ol- mayan sadece 10 km'lik bir bölgeye rastladık. Bu da hızlanma konusunda son derece istekli ve sürücünün gaz pedalıyla verdiği emre hızlı bir şe- kilde cevap veren MINI modellerinin sürüşünde bir handikapı.

Alp Dağları'nın "S" virajları

Ancak otomobilin başarılı yol tutu- şu, Alp Dağları'na tırmanırken karşı- laştığımız ard arda "S" virajlarda hem güvenli hem de keyifli bir sürüş ger- çekleştirmemizi sağladı. Bu nokta- da şunu söyleyebilirim: MINI model- lerinde köşelere yerleştirilmiş teker- lekler ve düşük ağırlık merkezi (Co- untryman hariç), bu otomobilleri yol tutuş konusunda üstün kılıyor. Hele bir de Cooper S motorlu bir MINI kullanıyorsanız, sert bir virajı aldıktan sonra hızlanmak çok daha keyifli.



ABS VE ESP SİSTEMLERİNE SAHİP MINI'LER, SLALOM VE ANİ ŞERİT DEĞİŞTİRME TESTİNİ BAŞARIYLA GEÇTİ.





*MINI
COUNTRYMAN
ASFALTTA
DAHA
BAŞARILI
OLMAKLA
BİRLİKTE
HAFİF ARAZİDE
DE YOLUNA
BAŞARIYLA
DEVAM
EDİYOR.*



ADAC Test Merkezi

Sürüş aktivitesi sırasında gittiğimiz Kempten'deki ADAC Test Merkezi, dört farklı etkinliğe ev sahipliği yaptı. Bunlar Countryman ALL4'la arazi sürüşü, MINIMALISM, ani şerit değiştirme eğitimi ve co-drive'dı. Önce arazi sürüşü ile şerit değiştirmeyi anlattım, favorileri etkinliklerimi sona bırakayım.

İlk 4x4 MINI: Countryman ALL4

MINİ ürün gamının en yeni üye-

si olan Countryman ALL4, bildiğiniz gibi markanın ilk ve şu anki tek 4x4 modeli. ADAC Test Merkezi'ndeki etkinlik sırasında Countryman ALL4'u hafif arazide kullandık. Ancak arazi kelimenin gerçek anlamıyla "hafif"ti. Bunun nedeni ise, bu etkinliğe liderlik eden MINI yetkilisinin de belirttiği gibi Countryman ALL4'un, bir arazi aracınınkinden farklı olan yaklaşma, karın, uzaklaşma açıları ve yerden yüksekliği. Kısacası Countryman ALL4; bozuk zeminlerde, tutunmanın

az olduğu ortamlarda, karda (eğer uygun lastik takılıysa tabii) ya da bir ya da birkaç lastiğin boşa döndüğü anlarda sürücüsüne bir avantaj sunuyor ve yolda kalmama yüzdesini artırıyor. Ancak bu aracı satın aldıktan sonra, benim 4x4'üm var diyip derelerden geçmeye ya da ağır arazileri aşmaya kalkmamak lazım.

ABS'li ani şerit değiştirme

Lütfen ukalalık olarak algılamayın ama bu test de bana bir şey ifade et-

medi. Sonuçta onlarca sürüş eğitimi sertifikası olan bir otomobil gazetecisi olarak, ADAC Test Merkezi'nden daha sıkı bir test beklerdim. Ama elbette etkinliğe katılanlar arasında bu testi ilk kez yapanlar da vardı ve bir hayli eğlendiler. Bense 1-2 kez yapıp kenara çekildim. ABS'li bir otomobilde önünüze ani bir engel çıktığında, şerit değiştirmek için frene sonuna kadar basıp basılı tutun ve direksiyonu gitmek istediğiniz yöne çevirin, ABS tekerleklerin kilitlenmesini önle-



REPLİKASINA BİNDİĞİM BU EFSANE RALLİ OTOMOBİLİ BEN DAHA DOĞMADAN ÖNCE YARIŞLAR KAZANMIŞTI.



diği için aracınız direksiyonu çevirdiğiniz tarafa gidecektir. İsteddiğiniz şeride girince de orada kalmak için direksiyona ters hareketi yapmanız yeterli. Sonrasında ister tamamen durun, ister ayağınız frenlerden çekip gaza götürerek yolunuza devam edin.

Efsane Mini'de co-drive

1966 Monte-Carlo Rallisi'ni ilk üç sırada üç Mini bitirmişti. Pilotlar ise Timo Makinen, Paddy Hopkirk ve Rauno Aaltonen'di. Aynı otomobil 1964, 1965 ve 1967'nin de galibiydi. İşte o otomobilin bir replikası Almanya'daki MINI etkinliğinde yolcu koltuğuna oturmamızı bekliyordu. Bu cüsemle içine biraz zor sığımdım ama 2-3 dakikalık co-drive sırasında aldığım keyif tarif edilemezdi. İşin en zor kısmı ise, araçta emniyet kemeri bulunmamasından dolayı, her sert virajda pilotun üstüne çıkmamak için otomobilde sabit bir yerler bulup tüm gücümle tutmam gerekmesiydi. "G" kuvveti daha güzel hissedilemezdi. Co-drive yaptığım diğer araç ise, MINI Challenge'da yarışan otomobillerden biriydi. O araca binince, aradan geçen 45 yılda yarış otomobillerinin na-

sıl bir evrim geçirdiğini anladım.

Tam benlik bir felsefe: MINIMALISM

MINIMALISM, MINI markasının tasarruf mottosu. Diyorlar ki bir MINI satın alırsanız ve bazı konulara dikkat ederseniz az yakıt harcar ve çevreye daha düşük karbondioksit salarsınız. Peki bu "bazı konular" nelerdir? Motorun modern ve bakımlı olmasının yanı sıra araçta gereksiz yük olmaması, gereksiz yere klima çalıştırılmaması, gaza 2/3 oranında basılması, trafiğin takip edilip gereksiz hızlanmaktan kaçınılması, lastik havalarının doğru olması, varsa Start&Stop sisteminin aktif edilmesi vb... Bu bilgileri dinledikten sonra bize 26.2 km'lik bir rota verdiler. Rotada hem şehir içi hem de otoyol kullanımı vardı. Çeşitli MINI modelleriyle yola çıktık. Herkes kendi kullandığı otomobille en düşük tüketimi yapmaya çalıştı. O günün akşamında tüm dereceler değerlendirildi ve sonuçlar bizimle paylaşıldı. Benim kullandığım Clubman Cooper S'le hiç kimse daha düşük tüketime imza atamamıştı: 5.8 lt/100 km. Ortalama hızım ise 41.3 km/s'yd.

Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 36 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve aylık en az 67.000'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.**



HER IŞIK YENİ BİR START

“Keyif makinesi” olarak adlandırılabilcek olan ateşli hatchback Polo GTI ile her trafik ışığı yeni bir start niteliğinde.

Yazı: Emre Anamur

Ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Volkswagen Polo ürün gamının hem fiyat hem de güç olarak en tepesindeki Polo GTI, bize üç gün boyunca hem şehir içi trafiğinde hem otolda hem de trafiğe kapalı asfalt zeminde keyifli anlar yaşattı.

5 kapılı bir GTI

GTI denildiğinde genelde 3 kapılı hatchback otomobiller akla gelir. Ama bu GTI test aracımızda 5 kapı var. Elbette bu durum, araca yandan bakıldığında daha az sportif bir tasarım yaratıyor ama diğer yandan da, küçük ön kapı nedeniyle dar park alanlarındaki iniş-binişler bile sorun olmuyor. Otomobilin yerden yüksekliği, spor süspansiyon sistemiyle birlikte 15 mm alçaltılmış. Diğer boyutlarda ise standart Polo'dan farksız. Boş ağırlığı 1269 kg olan Polo GTI'da ABS, ASR (elektronik patinaj önleme sistemi), XDS (elektronik spor diferansiyel kilidi) ve ESP standart olarak yer alıyor. 204 litrelik bagaj hacmi, şehir dışı kullanımlar için son derece yetersiz.

GTI logolarıyla farklılaşıyor

Polo GTI'ı ele veren en önemli tasarım farkları elbette otomobilin her

VOLKSWAGEN POLO GTI; KÜÇÜK BOYUTLARI, GÜÇLÜ MOTORU, ALÇAK AĞIRLIK MERKEZİ, SERT SÜSPANSİYONU, DİREKT DİREKSİYONU VE BAŞARILI YOL TUTUŞUYLA SLALOMDA EĞLENCELİ DAKİKALAR YAŞATTI.





DİREKSİYONDA GTI LOGOSUNA YER VERİLMİŞ. TIPTRONIC DSG ŞANZİMAN 7 İLERİ.





ÖN KOLTUKLARIN YAN YÜKSELTİLERİ BAŞARILI. 17 İNÇ'LİK JANTIN TASARIMI ÇOK GÜZEL.

yerine işlenmiş olan GTI logoları. Ön ızgarada, arka solda, kapı eşiklerinde, direksiyon simidinde ve koltuklarda yer alan GTI logoları, tıpkı parlak siyah krom dekorlu ön ızgara, krom uçlu çift egzoz çıkışı, ledli gündüz farları ve 17 inç'lik jantlar gibi "Ben farklıyım" diyor. İç mekândaki malzeme kalitesi de standart Polo'dan daha iyi. İşçilik konusu ise, test aracındaki bitmek tükenmek bilmeyen çıtırtılar nedeniyle başarısız olarak nitelendirilebilir. Donanım ise hayli tatminkâr.

Sürüşte maksimum keyif

Gelelim Polo GTI yazımızın en önemli kriterine: Sürüş özellikleri. Polo GTI, diğer hızlı hatchback'ler gibi yüksek düzeyde keyif veren bir karaktere sahip. 1.4 TSI motor ve ona eşlik eden 7 kademeli tiptronic DSG şanzıman, sürücünün verdiği hızlanma emirlere çok hızlı ve etkin bir şe-

kilde cevap veriyor. Bunun sonucunda da hem ilk hızlanmalar hem de ara hızlanmalar çok keyif veriyor. Hızlanmalara eşlik eden sportif motor sesi son derece sportif. Direksiyon sistemi emirleri net ve hızlı bir şekilde yere iletiyor. Otomobilin yerden yüksekliğini 15 mm alçaltan spor süspansiyon sistemi yol tutuşu üst seviyeye taşıyor ve hızlı girilen virajlar sürüş keyfini daha da artırıyor. Öte yandan Polo GTI, yaptığımız videolu testlerde (videoyu izleyiniz) 37.6 metrede güvenli bir biçimde durdu. Videolu testimizde 0-100 km/s hızlanma süresi ise fabrika verisinden 0.1 saniye daha iyi çıktı: 6.8 saniye. Otomobilin maksimum hızı fabrika tarafından 229 km/s olarak veriliyor. Ortalama yakıt tüketimi değeri ise 5.9 lt/100 km. Trafiğe kapalı alanda gerçekleştirdiğimiz slalom testinde ise, hem başarılı yol tutuş özelliklerini hem de "Jacky"



ARKA SIRADA İKİ YETİŞKİN RAHAT OTURABİLİR. 204 LİTRELİK BAGAJ KÜÇÜK.



KIRMIZI ŞERİTLİ ÖN IZGARA, GTI LOGOSUNA DA SAHİP.



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

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

**Kuzenlerinden daha
ucuz**

Polo GTI'nın, Volkswagen Grubu'nun bir diğer markası olan Seat'ta aynı motoru kullanan iki kuzeni var: Ibiza Cupra ve Ibiza Bocanegra. Normalde Seat modelleri VW modellerinden daha ucuzken, Polo GTI'nın Seat'taki kuzenlerinden daha düşük fiyata satılması bizim için büyük bir sürpriz oldu. Öyle ki Polo GTI 44.200 TL'lik etikete sahipken, Ibiza Cupra'nın fiyatı 47.800 TL, Ibiza Bocanegra'nın fiyatı ise 49.300 TL. Bu fiyatlar, Polo GTI'nın kuzenlerinden daha çok satılmasını sağlayacaktır.

KROM ÇERÇEVELİ ÇİFT EGZOZ ÇIKIŞI VE SOL TARAFTAKİ GTI LOGOSU, ARACA ARKADAN YAKLAŞANLARA BİR UYARI NİTELİĞİNDE!

Volkswagen Polo GTI 1.4 TSI 180 HP Tiptronic DSG 5 Kapi

Fabrika verileri

Motor:1390 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
 Şanzıman: 7 kademeli tiptronic DSG
 Maksimum güç: 180 HP @ 6200 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 2000-4500 d/d
 Maksimum hız: 229 km/s
 0-100 km/s: 6.9 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 3976 / 1682 / 1452 mm
 Bagaj hacmi: 204 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 7.5 / 5.1 / 5.9 lt/100 km
 Fiyat: 44.200 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 2.65 sn
 0-80 km/s: 5.00 sn
 0-100 km/s: 6.80 sn
 0-120 km/s: 9.55 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de): 4.6 sn
 80-120 km/s (D'de): 5.5 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 37.6 m
 80-0 km/s: 23.7 m
 50-0 km/s: 9.3 m

➕ Performans, sürüş keyfi, şanzıman, fiyat, donanım

➖ İşçilik (iç mekânda bazı tıkırtılar duyuluyor)

139 g/km

C



MOTOR BÜYÜDÜ, BAZ FİYAT AYNI KALDI

Makyajlı versiyonuna kavuşan Mercedes-Benz C 180, 200 cc artarak 1.8 lt'ye çıkan motor hacmine karşın, 43.772 Euro'luk baz fiyatla 1.6 lt'nin etiketini koruyor.

Yazı: Emre Anamur

Ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Yeni jenerasyonu 2007 yılında satışa sunulan Mercedes-Benz C Sınıfı, 2011'de makyajlı versiyonuna kavuştu. Cenevre'de tanıtılan makyajlı C Sınıfı'nın Türkiye'deki satışına ise Nisan ayında başlandı. Yeni modelin baz versiyonu, Eylül ayında 1.6 litrelik motor gelene kadar 1.8 litre silindir hacmine sahip. Bu da C Sınıfı sahiplerinin daha yüksek Motorlu Taşıtlar Vergisi ödemelerini gerektirecek. Ancak Mercedes-Benz Türk, akıllıca bir karar alarak, 1.8 litrelik motora sahip C 180'in fiyatını, 1.6 litrelik versiyonun seviyesinde tutmuş. Çünkü bu fiyat, 2010 yılında toplam 7324 adet C Sınıfı satılmasında etkili olmuş ve Mercedes-Benz'i D segmentinde VW Passat'ın ardından ikinci yapmıştı.

Tasarım makyajı sınırlı kalmış

Makyajlı C Sınıfı'nda yapılan görsel değişim, motor kaputunun altındaki değişiklikler kadar köklü değil. Yandan bakıldığında aynı görünümü koruyan otomobil, artık led'li park



MAKYAJLI C 180'İN İÇ MEKANINDA HER ŞEY SORUNSUZ VE OLMASI GEREKTİĞİ GİBİ. GÖSTERİŞ YERİNE SADELİK HAKİM.



lambalarını barındıran yeni farlara, yeni ön tampona, daha şişkin kaputa ve led'li stoplara sahip. Dış boyutlarını aynen koruyan C 180, 475 litrelik bagajıyla çok cömert olmasa da yeterli bir yükleme alanı sunuyor. Arka koltukların öne katlanmaması, uzun yüklerin taşınmasına imkân taşımaya

da, hırsızların önce herhangi bir camı kırarak araca girip sonra da koltuğu öne yatırarak bagaja ulaşmalarını engelliyor.

İç mekânda etkin dokunuşlar

Otomobilin iç mekânı, kumandaların yerleşimi konusunda herhan-

gi bir değişiklik olmasa da, önemli derecede evrim geçirmiş. Kullanılan malzeme ve butonların kalitesi hem görünüm hem de dokunma hissi olarak artmış. Renkli ekrana kavuşan yol bilgisayarı gerekli her bilgiyi veriyor. Yeni direksiyon simidi hemen dikkati çekiyor. Kumanda birim-

leri ergonomik yerleştirilmiş. Eşya gözü ve bardaklık konusunda da sorun yok. Önde rahat ve konforlu olan yaşam alanı ise arka bölümde biraz kısıtlı. Özellikle çıkıntılı zemin ortada oturan kişiyi rahatsız ediyor. Fascination paketiyle satın alınan panoramik sunroof kokpiti aydınlık kılıyor. Sportif





**ÖN KOLTUKLAR
KONFORLU VE RAHAT.
LEDLİ ARKA STOPLAR
GÜZEL GÖRÜNÜYOR.**



tasarımlı göstergeler rahat okunuyor. El freni yerine ayak freni kullanılması ise bir Mercedes-Benz klasiği.

Motor hacmi 1.8 litre

Geçen yıl 1.6 litrelik motorla yüksek satış adetlerine ulaşan C Sınıfı, makyajlı versiyonda şimdilik en düşük 1.8 litrelik motorlara sahip. Bunlardan giriş versiyonu ise, bu sayfalarda gördüğünüz 156 HP'lik ünite. Makyaj öncesinde kompresörlükten, artık turbolu olan motor 156 HP güç ve 250 Nm tork üretiyor. Sesi

eskisinden daha güçlü çıkan motor, BlueEfficiency ekini hak eden özelliklere sahip. Öyle ki, aracın çeşitli yerlerinde kullanılan alüminyum sayesinde ağırlığı da azalan otomobil, yeni motor ve 7 kademeli otomatik şanzımanın da verdiği avantajla bir önceki modele göre yüzde 31'e varan oranda (C 350'deki değişim) daha düşük yakıt tüketiyor. Şanzımanı "E" (Ekonomi) ya da "S" (Sport) konumunda kullanabildiğinizi de belirtelim. Otomobilin performansı ise oldukça yeter-



**AYNALARDA LEDLİ
SİNYALLER VAR. ARKA
KOLTUKLAR UZUN
BOYLULAR İÇİN KÜÇÜK.**



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	01.8
0-80 km/s	01.8
0-100 km/s	01.8
0-120 km/s	01.8

li: 0-100 km/s hızlanma değeri, videolu testimizde fabrika verisinden de iyi olarak 8.75 saniye çıktı. Maksimum hızı 223 km/s olarak açıklanan C 180, videolu fren testimizde 38.7 metrede güvenli bir şekilde durdu. Ortalama 6.4 lt/100 km olarak verilen yakıt tüketimi ise, bizim ağırlıklı olarak şehir içinde kullanmış olduğumuz yaklaşık 600 km'nin ardından 8.1 lt/100 km olarak ölçüldü.

Sürüş konforlu ve sorunsuz

Mercedes-Benz C 180 BlueEfficiency, sade bir şıklığa sahip, kokpitte her şeyin olması gerektiği gibi olduğu, gösterişten uzak, premium bir otomobil. 7 kademelili otomatik şanzımanın vitres değişimleri sarsıntısız, süspansiyon sistemi biraz sertleştirilmiş olsa da hâlâ konforlu, görüş açıları yeterli, yenilenen direksiyon sisteminin tepkileri eskisinden daha hızlı ve net, başarılı ses izolasyonu sayesinde kokpit gürültüden uzak. Tüm bunların yanında klima sistemi de etkin ve hızlı çalışıyor. Size de bu sorunsuzluğun keyfini çıkarmak kalıyor.

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

Mercedes-Benz C 180 BlueEfficiency

Fabrika verileri

Motor: 1796 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo
 Şanzıman: 7 kademeli otomatik
 Maksimum güç: 156 HP @ 5000 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 1600-4200 d/d
 Maksimum hız: 223 km/s
 0-100 km/s: 8.9 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4591 / 1770 / 1447 mm
 Bagaj hacmi: 475 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.7 / 5.0 / 6.4 lt/100 km
 Baz fiyat (Start) / Test aracının fiyatı: . 43.772 Euro / 50.985 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 2.85 sn
 0-80 km/s: 5.90 sn
 0-100 km/s: 8.75 sn
 0-120 km/s: 12.15 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s: 6.00 sn
 80-120 km/s: 6.90 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 38.7 m
 80-0 km/s: 24.4 m
 50-0 km/s: 9.6 m

+ Tasarım, sade-şıklık, iç mekân, şanzıman konforu

- Artan motor hacmiyle yükselen MTV, arka yaşam alanı

148 g/km

C

Fiyatı 43.772 Euro'dan başlıyor

Makyajlı C 180 BlueEfficiency, Nisan ayında 43.772 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Bu sayfalarda gördüğünüz, standart donanımın haricinde Fascination pake-

tine, metalik boyaya (585 Euro) ve tam boy stepneye (200 Euro) sahip olan test aracının fiyatı ise 50.985 Euro. Şu an için en pahalı C Sınıfı ise, 68.220 Euro etiketli C 250 CDI BlueEfficiency.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

GÖREVE HAZIR

VW Ticari Araç markasının pick-up'ı Amarok, 4x4 aktarması ve yaprak yaylı süspansiyon sistemiyle yük taşımaya ve bozuk yolda görev yapmaya hazır.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Dört tekerlekten çekişli pick-up sınıfı araçlar, havalı görünümle-ri ile son yıllarda birçok kişinin kal-bini fethetmiş durumda. Boyutları ve sahip oldukları konforsuz süspansiyon sistemleri ile şehir içinde kulla-nışsız olan bu sınıf araçlar az sayıda-ki doğa tutkunu dışında genelde gös-teriş amaçlı alınmakta. ABD'deki dev pick-up'ları saymazsak (Chevrolet Silverado, Ford Super Duty) genelde Uzakdoğulu üreticilerin ağırlığının ol-duğu bu sınıfa VW Ticari Araç marka-sı da kayıtsız kalamayarak Amarok'u üretti. Ülkemizde 4x2 ve 4x4 aktarma sistemli olarak satılan Amarok'ların 4x4 versiyonlarının fiyatı Trendline donanım seviyesinde 58.950 TL'den, Highline'da ise 64.950 TL'den başlı-yor. Bu sayfalarda görülen araçta ise ekstra olarak metalik boya (1000 TL)



SAĞLAM GÖRÜNÜMLÜ İÇ MEKANDA KUMANDALAR ERGONOMİK. VİTES KONSOLUNUN ÇEVRESİNDE ARAZİ KULLANIMI İLE İLGİLİ BUTONLAR SIRALANMIŞ.

YAKLAŞMA AÇISI 28 DERECE, UZAKLAŞMA AÇISI 23.6 DERECE, RAMPA AÇISI 23 DERECE OLAN AMAROK, 500 MM DERİNLİĞİNDEKİ SULARDAN GEÇİP, 45 DERECE EĞİMLİ YOKUŞLARI TIRMANABİLİYOR.

ve mekanik arka diferansiyel kilidi (1500 TL) bulunuyordu.

Önden görünümü tipik bir VW

Arjantin'in Buenos Aires kentinde üretilen Amarok, VW'nin son dönemdeki yatay çیتالardan oluşan tipik radyatör ızgarasına sahip. 5254 mm'lik uzunluğu, 1944 mm'lik genişliği, 1834 mm'lik yüksekliği ile pick-up'ların geleneksel heybetine sahip aracın ağırlığı 2178 kg. Türkiye'de tüketicilerin büyük çoğunluğunun VW'den bek-

lentisinin yüksek olduğu bir gerçek. Hitler Almanya'sı zamanında Alman halkının mobilize olması için ekonomik üretimlerle yola çıkan bu marka, günümüz Türkiye'sinde premium bir algıya sahip. Öncelikle bu algıya sahip kişilerin bu araca binerken bunu bir kenara bırakması ve bu araca bir 'kamyonet' gözüyle yaklaşması ve binmesi gerek. Çünkü bu sınıftaki diğer birçok araç gibi Amarok'ta da sert yapılı iç mekan malzemeleri kullanılmış. Bu sınıf bir araçta bunu





**POLO'YU ANIMSATAN
GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. ŞANZİMAN
MANUEL.**



**ÇİFT BÖLGELİ
OTOMATİK KLİMANIN
İKLİMLENDİRMESİ
YETERLİ.**



bir sorun olarak niteleyemeyiz. Çünkü ticari araçlarda önemli olan dayanıklılık ve kolay temizlenme özellikleri “dokunma hissi”ne göre önceliğe sahip. Ergonomi ise sorunsuz. Amarok’un arka koltukları da gayet rahat. Hatta birçok pick-up’ta arkada oturanlar adeta sopa yutmuş gibi otururlarken, Amarok’ta böyle bir sorun yok. Bu rahatlığın bozuk yollarda yaprak yaylı süspansiyon sisteminden kaynaklanan titreşimler nedeniyle biraz azalacağını söylememiz gerek.

Sürüşü nasıl?

Yüksek oturma pozisyonuyla sürücüsüne tahttaymış hissi yaşatan Amarok’un direksiyonun yumuşaklığı ve kullanım kolaylığı bir kamyonetten çok, bir binek VW’ye yakın. Şehir içi kullanımda ebatları nedeniyle züccaciye dükkânında bir fil gibi dolaşan Amarok’un 6 ileri manuel şanzı-

manı başarılı. Fakat debriyaj pedalının sertliği ve kullanımı ise gerçekten kötü. Olması gerekenden biraz daha sert ve alışkanlık gerektiriyor. Bundan dolayı debriyaja alışana kadar kavrama sert ve sarsıntılı gerçekleşiyor. Aracın yaprak yaylı arka süspansiyon sistemini doğal olarak tutunma sorunları yaşıyor ve viraj içindeki darbelerde arka tarafın adeta sekmesine neden oluyor. Amarok bu konuda Ford Ranger’den daha başarılı ama, bağımsız arka süspansiyona sahip SsangYong Actyon Sports’tan daha geride. Viraj yetenekleri çok üst seviyede olmasa da gayet kontrollü olan araç otoyol sürüşlerinde bu sınıf bir araç için fazlasıyla stabil. Bu arada ESP’nin standart olduğunu da belirtelim. Kırmızı devir bandı 5000 d/d’de başlayan 163 HP’lik BiTDI motorun sunduğu çekiş 1500 d/d’den itibaren gayet yeterli. Motor sesi iç me-



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	00.6
0-80 km/s	00.6
0-100 km/s	00.6
0-120 km/s	00.6

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

kanda duyulsa da, yol sesi izolasyonu çok iyi. Performans ölçümlerinde bizi en çok zorlayan ilk kalkış anında aracın gücünü yere tam olarak aktarmaması ve arka kısmın hoptaması oldu. 4x2 olarak yapılan ölçümlerde daha belirgin olan bu hoptama, 4x4 olarak yapılan ölçümlerde azaldı ve araç bu şekilde daha kolay hızlandı. Gelelim aracın 4x4 sistemine... Vites konsolunun sağ ve sol tarafında iki sıra halinde bulunan düğme gruplarından solda olanlar, normalde arkadan itişli olarak ilerleyen aracın aktarma sistemini 4x4 ve 4x4 Low konumuna alıyor. Sağ taraftaki düğmeler ise arka diferansiyel kilidi, elektronik sürüş destek sistemlerini iptal etmeye ve elektronik sürüş destek sistemlerini off-road konumuna almaya yarıyor.

Sonuç

Kullanım özellikleriyle geleneksel bir pick-up olduğunu belli eden Amarok, VW Ticari Araç markasına yeni bir kapı açtı. En az kendisi kadar güçlü, donanımlı, benzer fiyatlı ve tecrübeli rakiplerinin olduğu bu sınıfta Amarok'un en büyük handikabı otomatik şanzıman sunamaması.

AMAROK, BOZUK YOLLARDA KORKUSUZCA İLERLİYOR. MOTOR SESİ İÇ MEKANDA DUYULSA DA, YOL SESİ ÇOK İYİ İZOLE EDİLMİŞ.

Volkswagen Amarok 2.0 TDI 4Motion

Fabrika verileri

Motor: 1968 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 163 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 400 Nm @ 1500-2000 d/d
 Maksimum hız: 181 km/s
 0-100 km/s: 11.1 sn
 Kargo alanı: 2.52 m²
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 5254 / 1944 / 1434 mm
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 9.6 / 6.9 / 7.8 lt/100 km
 Baz fiyat: 58.950 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s: 4.1 sn
 0-80 km/s: 9.2 sn
 0-100 km/s: 13.2 sn
 0-120 km/s: 21.0 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4./5. viteste): 8.8 sn/10.8 sn
 80-120 km/s (5./6. viteste): 14.0 sn/16.9 sn

Frenleme:

100-0 km/s: 43.9 m
 80-0 km/s: 27.0 m
 50.0 km/s: 10.3 m

+ Yol sesi, arka koltuklar

- Park sensörü yok, debriyaj, otomatik şanzıman yok

209 g/km

F



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.

Sponsor değil Messi mübarek

Şu an futbol sahalarında dünyanın en iyisi kim diye sorsanız çoğu insan size Arjantinli büyük yıldız Lionel Andres Messi'nin adını söyler. Tekniğiyle Arjantinlilerin 80'lerdeki efsane yıldızı Maradona'yı andıran Messi, hiç kuşkusuz şu an Barcelona formasıyla dünyayı kendisine hayran bırakmaya devam ediyor. Geçtiğimiz haftalarda da ülkemizde bir elin parmağını geçmeyen sponsor firmalardan ikisi de desteklediği sporculara öyle bir çalım attılar ki, başlığımıza konu olan Messi'yi aratmadılar.

Bu firmalardan ilki geçtiğimiz sezon ülkemizi yurt dışı parkurlarda temsil eden Peugeot Türkiye'ydi. Burcu Çetinkaya – Çiçek Güney ekibine verdiği destekle ay-yıldızlı bayrağımızı IRC Şampiyonası'nda elinden geldiği kadar başarıyla temsil eden ekip, bu sene öncesinde rotasını Türkiye Ralli Şampiyonası'na çevirmişti. Üstelik kadrolarına Serkan Yazıcı gibi dört kez Türkiye Ralli pilotları şampiyonu olmuş bir marka ismi de alan ekip, sezon öncesinde zirve için bir hayli iddialı görünüyordu. Fakat şampiyonanın başlamasına gün-

ler kala Peugeot Türkiye, ülkemizde motorsporlarına destek vermekten vazgeçince bu iki başarılı pilot da bir anda ortada kaldı. Yazıcı kendi kişisel sponsorları sayesinde TOK Sport ile anlaşarak Ege Rallisi'ne girdi. Şampiyon pilot, sezonun geri kalanında TOK Sport takımına ait Mini JCW Super 2000 ile yarışacaktı ve yarışseverler parkurların bu yeni markasının yolunu gözlemeye başlamıştı bile.

Fakat Serkan Yazıcı'nın bahtsız bedeviliği yine devam etti ve Atlas Jet firması da destek vermekten vazgeçme kararı alarak Bursalı tecrübeli pilotu yarı yolda bıraktı. Bu yüzden son anda bir destek bulunmadığı takdirde şu an görüldüğü kadarıyla ülkemizin ralli severleri Mini JCW Super 2000'i Serkan Yazıcı'nın pilotajında seyretmekten mahrum kalacaklar. Bu iki pilota sponsorları tarafından atılan çalım ve son dakika gollerine anlam vermek çok güç.

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Kartepe Otokros'un en hızlısı Vedat Diker oldu

Türkiye Otokros Şampiyonası'nda sezonun ikinci ayak yarışı olan Kartepe Otokros Yarışı, Kocaeli Otomobil Sporları Kulübü (KOSDER) tarafından 21-22 Mayıs tarihlerinde organize edildi.

KOSDER'in 1998 sezonundan bu yana ilk kez bir otokros yarışının organizatörlüğünü yaptığı organizasyona seyirci ilgisi bir hayli fazla olurken hazırlanan 1.4 km uzunluğundaki parkurda beş tur üzerinden gerçekleştirilen yarışın en hızlı zamanını Vedat Diker elde etti. 5 farklı kategoride 23 yarışmacının mücadele ettiği yarışma izleyenlere keyifli anlar bir yaşattı. Kategorilerde ise Kategori 1'in galibi Citroen Saxo ile yarışan Tibet Celepgil Kategori2'nin galibi Renault Clio pilotu Emir Küçüksarı, Kategori 3'ün galibi Eskişehirli genç pilot Buğra Banaz oldu. Hafta sonunun en hızlı zamanına imza atan Mitsubishi Evo9 pilotu Vedat Diker Kategori 4'ün de galibi olurken, Kategori 5'te Kütahyalı sporcu Erkan Gürkal hafta sonunu kategorisinin lideri olarak kapattı.

Klasikler de yer aldı

Türkiye Otokros Şampiyonası'nın Kocaeli ayağında, otomobil sporu

severler klasiklerin günümüz yarış otomobillerine karşı verdikleri mücadelede tanıklık ettiler. Anadolu STC ile Erdal Tokcan, Murat 124 ile Timur Özkan, Escord MK2 ile Engin Kap ve Burak Türkkan, BMW 2002 ile Haydar Güçlü Historic Rally Şampiyonası için Kocaeli'den önemli puanlarla ayrıldılar. Yarışların tamamlanmasının ardından yapılan ödül törenine yerel yöneticiler başarılı olan sporcuları tebrik ederek kupalarını verdiler. Sezonunun üçüncü yarışı Sakarya Motor Sporları Kulübü organizatörlüğünde 18-19 Haziran tarihlerinde gerçekleştirilecek.



İstanbul Park'ın yeni kralı Vettel oldu

Bu sene zirveyi adeta domine eden Sebastian Vettel, İstanbul GP'sinde de zafere ulaşmakta zorlanmadı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Cuma günü antrenmanlarda meşhur 8. virajda aracına bariyerlere çarparak hasar veren Sebastian Vettel, ertesi gün bunu çabuk atlatarak pole pozisyonunu ele geçirmeyi başardı. Alman pilot, 8 Mayıs Pazar günü yarışta da yarışı rahatlıkla kazanırken, geçen sene bu yarışta çarpıştığı takım arkadaşı Mark Webber, Fernando Alonso ile yakın mücadelesinden galip çıkarak Red Bull'a podyum dublesini getirdi. Bu sezona istediği gibi başlayamayan Fernando Alonso ise 3. olarak 2011 sezonunda Ferrari'ye ilk podyum finişini gerçekleştirdi. Geçen yıl bu yarışta kazanan Lewis Hamilton 4. olurken, Mercedes GP takımından Nico Rosberg ve Jenson Button da kendisini genel klasmanda 5. ve 6. sırada takip ettiler. Diğer yarışlara nazaran oldukça fazla geçişlerin yaşandığı yarışta Renault takımı pilotları Nick Heidfeld ve Vitaly Petrov da 7. ve 8. sırada damalı bayrağın altından geçtiler. Toro Rosso'dan Sebastien Buemi 16. cepten başladığı yarış-

ta 7. sıraya kadar yükselmesine rağmen, dört pit stop yapan rakiplerine karşı direnmekte güçlük çekerek yarışı 9.sırada tamamladı. Şampiyonanın dikkat çeken isimlerinden ve seyircilerin de çok sevdiği isimlerden biri olan Kamui Kobayashi üç pit stop yaparak 23. sırada başladığı yarışı 10. bitirerek iyi iş çıkardı. Burada arka arkaya 3 kez zafere ulaşmış olan Felipe Massa ise İstanbul Park'ta bu kez Ferrari'ye puan getiremedi ve 11. oldu. Vitaly Petrov'la temasında ön kanadı kırılan Michael Schumacher ise, yarışı eski takım arkadaşı Massa'nın arkasında 12. sırada bitirebildi.

Vettel: "Zafer sarhoşu değilim"

Sezonun dördüncü pole pozisyonundan başladığı yarışla üçüncü galibiyetini kazanan Sebastian Vettel, 2011'e yaptığı mükemmel başlangıca rağmen zafer sarhoşu olmadığını söyledi. Adım adım ilerlemenin önemli olduğunu belirten Vettel, "Her yarışta mümkün olan en yüksek puanları top-



İstanbul Park'ta yarışacak olan pilotlar, yarış öncesinde medyaya toplu halde poz verdiler.



Mark Webber finişte ikinci sırada gelerek Red Bull takımına İstanbul'da podyum dublesi getirdi.



Fernando Alonso bu sezon ilk kez podyuma çıktı.



FIA Başkanı Jean Todt da yarışta yer olarak organizasyonu takip etti.

lamak güzel. Ancak durumun ne kadar hızlı bir şekilde değişebileceğini biliyoruz. Geçtiğimiz yıl Alonso'nun geriden nasıl geldiğini gördük. O yüzden adım adım gitmemiz, her yarış görmemiz ve kendi açımızdan en yüksek puanları almamız lazım" dedi. Sezona iyi bir başlangıç yapmanın her zaman sezonun geri kalanına yardımcı olduğunu belirten Vettel, "Fakat hala önümüzde uzun bir yıl var. Henüz 19 yarışın dördüncüsünü geride bıraktı. Konsantrasyonumuzu muhafaza etmeliyiz. Neticede çok mutluyum. Cuma günü bir kaza geçirdim ve araç fena halde zarar gördü. Tüm



Geçen yılın galibi Hamilton dördüncü, Button ise altıncı oldu.

elemanlar, hatta Mark'ın elemanları bile aracın tamir edilmesinin yardımcı oldu. Bu da tabi onlara fazladan mesai getirdi, bundan dolayı üzgünüm ancak dün ve bugün onların çalışmalarının karşılığını vererek durumu telafi ettim. Tüm takıma sonsuz teşekkürler" şeklinde konuştu.

Yunus Akgül: "Biz bu pisti doldurabiliriz"

Gençlik Ve Spor Genel Müdürü Yunus Akgül, yarıştan sonra yaptığı açıklamada: "Ecclestone da pilotlar da İstanbul'da devam etmek istiyorlar. Ancak organizasyonun pazar-

laması yetersiz. Pisti biz işletirsek orayı doldururuz. F1 yönetimi ile belli bir seyirci sayısı üzerine anlaşabilirsek, örneğin onlar 100 bin seyirci ister ve biz 90 bin rakamında kalırsak kalan sayıyı da anlaştığımız belli bir fiyat üzerinden ödemeye hazır olacağımızı da ilettik" diye konuştu. Akgül, Türkiye'deki F1 pazarlama ekibinin Türkiye koşullarını bilmeden bir pazarlama yöntemi seçtiğini ve başarılı olamadığını da dile getirerek, "Biz bu konularda deneyimliyiz. Erzurum'da Dünya Üniversiteler arası kış olimpiyatları Universiade ve Dünya Basketbol Şampiyonası'nda sahayı doldur-



Nico Rosberg İstanbul Park'ta beşinciliği elde etti.



Renault pilotu Nick Heidfeld'in piste gelirken radar cezası yediği söylendi.

duk. Onlar da bu teklife sıcak baktılar. Zaten pistin işletmesinden çekilmek istediklerini iletiler" diye konuştu. Akgül, şu anda İstanbul Park'ın yılın sadece birkaç günü dolduğunu söyleyerek "işletmeyi alırsak orayı başka

motor sporları organizasyonları ile 12 ay doldururuz" dedi. İki taraf arasındaki görüşmelerin haziran sonunda belli olan F1 2012 takvimi öncesinde ay sonunda tekrar yapılarak sonuca ulaşması bekleniyor. Türkiye Otomo-

bil Sporları Federasyonu (TOSFED) Başkanı Mümtaz Tahincioğlu ise yaptığı açıklamada "Her iki taraf da bu işi çözmeye çalışıyor. Yarış öncesindeki haliyle şimdiki hali arasında yüzde 50 fark var" diye konuşmuştu. Tahincioğlu

lu konunun 2-3 hafta içinde çözümleri gerektiğini anlatarak "Takvim taslağı 3 Haziran'da FIA toplantısında görüşülecek. O güne kadar işi bitirmemiş olsak bile en azından bu taslağa girmeliyiz" dedi.

Formula1 Türkiye GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.	Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	1s30:17.558
2.	Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+8.807
3.	Fernando ALONSO	Ferrari	+10.075
4.	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	+40.232
5.	Nico ROSBERG	Mercedes	+47.539
6.	Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+59.431
7.	Nick HEIDFELD	Renault	+1:00.857
8.	Vitaly PETROV	Renault	+1:08.168
9.	Sebastien BUEMI	Toro Rosso-Ferrari	+1:09.300
10.	Kamui KOBAYASHI	Sauber-Ferrari	+1:18.000

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot	Puan
1.	Vettel	93
2.	Hamilton	59
3.	Webber	55
4.	Button	46
5.	Alonso	41
6.	Massa	24
7.	Petrov	21
8.	Heidfeld	21
9.	Rosberg	20
10.	Kobayashi	8

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1.	Red Bull-Renault	148
2.	McLaren-Mercedes	105
3.	Ferrari	65
4.	Renault	42
5.	Mercedes	26
6.	Sauber-Ferrari	8
7.	Toro Rosso-Ferrari	6
8.	Force India-Mercedes	4

Olaylı Monaco Vettel'in

Bu sezon adeta zirveyi parselleyen Sebastian Vettel, Monaco GP'sinde de zafere ulaşmayı bildi.

Yazı: Gürkan Çağlar



Şampiyonanın kendine özgü yarışlarından biri olan ve iki kez güvenlik aracının girdiği Monaco caddelerinde düzenlenen yarışta Red Bull takımının şampiyon pilotu Sebastian Vettel galibiyete ulaştı. Alman pilot bu zaferi uyguladığı tek pitstop stratejisi ile elde etmeyi başardı. Oldukça heyecanlı anlara sahne olan yarışta ikinciliği Fernando Alonso alırken, Jenson Button da üçüncü olarak podyumun son basamağına çıktı. Yarışın bitimine altı tur kala yaşanan kazada Renault'un Rus pilotu Vitaly Petrov aracından çıkamadı. Güvenlik aracı ve tıbbi müdahale aracı piste girdikten sonra kırmızı bayraklar sallanarak yarış askıya alındı. Yarım saatlik bir aranın ardından Petrov aracından çıkartılarak hastaneye götürüldü. Rus pilotun durumunun iyi olduğu ve bacaklarında ağrılar bulunduğu bilgisi verildi. Yarışın yeniden başlatılmasının ardından değişen lastikleriyle avantajı eline geçiren Vettel kalan beş turu lider tamamladı ve kariyerinde Monako'daki

ilk yarış galibiyetine ulaştı. İlk güvenlik aracı Felipe Massa'nın kazası ve Michael Schumacher'in pit girişinde pist ortasında kalmasıyla piste girdi. Bu güvenlik aracı periyodunda pite giren Jenson Button ve Fernando Alonso kalan turlarda avantaj elde ettiler. Fakat Sebastian Vettel'in yumuşak lastiklerle 60 tur pistte kalarak bu aşınmış lastikler ile Monako caddelerinde hatasız bir sürüş ile zaferi elde etmeyi başardı. Yarışta dördüncü sırayı Mark Webber alırken, Sauber takımının sempatik Japon pilotu Kamui Kobayashi beşinci oldu. Yarışın karıştığı çarpışmalarla olay ismi olan Lewis Hamilton ise altıncı olarak Monako GP'sini tamamladı.

Vettel: "Risk alarak kazandım"

Sebastian Vettel, Monaco Grand Prix'sini kazanmaya kararlı olduğunu, bu yüzden riskli olabilecek tek pit stop stratejisini tercih ettiğini söyledi. Kararının kendisine ait olduğunu söyleyen Red Bull pilotu, yarışı kazanma-



Fernando Alonso güvenlik aracı periyodunu iyi değerlendirip lastik değiştirerek yarışı ikinci sırada tamamladı.



Jenson Button son güvenlik aracı piste girmeden önce zirveyi oldukça zorladı ama Monaco'nun dar pisti kendisine zirve izni vermedi.

nın tek yolunun bu stratejiden geçtiğini düşündüğünü söyledi. Vettel ayrıca "Harika bir yarış oldu. Çok uzun bir yarıştı, damalı bayrağa kadar uzun bir yol vardı. Bazı bölümlerde zafer çok uzakta görünüyordu. Ben dışarda kal-

mak istediğimi söyledim. Kazanmak için tek şansım buydu. Yarış sona yaklaşıyordu, yarışın durdurulduğu sırada bitime altı tur vardı. Açıkçası lastiklerde ciddi sıkıntı yaşıyordum, fakat sonuna kadar idare edebileceği-

mi düşünüyordum. Ardından kırmızı bayrağı gördük. Vitali'nin durumunun iyi olduğunu duymak güzel. Lastikleri değiştirme imkanımız oldu tabi, böylece eski lastiklerden kurtuldum. Ardından da damalı bayrağa kadar kısa

bir mücadele oldu. Risk aldık. Ancak kazanmak istiyorduk. Bu riskin ödülüne de kavuştuk. Mutluyum. Burada kazanmak büyük bir onur. Yılın en iyi Grand Prix'lerinden biri" yorumunu yaptı.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastian VETTEL.....	143
2.....	Lewis HAMILTON	85
3.....	Mark WEBBER	79
4.....	Jenson BUTTON	76
5.....	Fernando ALONSO.....	69
6.....	Nick HEIDFELD	29
7.....	Nico ROSBERG	26
8.....	Felipe MASSA	24
9.....	Vitaly PETROV	21
10.....	Kamui KOBAYASHI	19

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault.....	222
2.....	McLaren-Mercedes	161
3.....	Ferrari	93
4.....	Renault	50
5.....	Mercedes.....	40
6.....	Sauber-Ferrari.....	21
7.....	Force India-Mercedes.....	10
8.....	Toro Rosso-Ferrari.....	7
9.....	Williams-Cosworth.....	2

Formula1 Monaco GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1.	Sebastian VETTEL.....	Red Bull-Renault.....	2s09:38.373
2.	Fernando ALONSO.....	Ferrari	+1.138
3.	Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+2.378
4.	Mark WEBBER	Red Bull-Renault.....	+23.100
5.	Kamui KOBAYASHI.....	Sauber-Ferrari.....	+26.900
6.	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	+27.200
7.	Adrian SUTIL	Force India-Mercedes.....	+1 tur
8.	Nick HEIDFELD	Renault	+1 tur
9.	Rubens BARRICHELLO	Williams-Cosworth.....	+1 tur
10.	Sebastien BUEMI	Toro Rosso-Ferrari.....	+1 tur



Monaco'nun dar ve virajlı caddelerinde pilotlar yine jet sosyetei mest etti.



Startta Alonso'ya geçilen Red Bull takımından Mark Webber bu kez podyumdan uzak kaldı.



Lewis Hamilton yarış boyunca sık sık olaylara karışmasına rağmen finiş altıncı sırada geldi.

Loeb zaferleri çiftledi

Citroen takımının şampiyon Fransız pilotu Sebastien Loeb, Sardunya Rallisi'nde sezonun ikinci zaferini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar

Kariyerinde ard arda yedi kez Dünya Ralli Şampiyonu olarak tarihi bir rekora imza atan Sebastien Loeb, baştan sona önde götürdüğü Sardunya Rallisi'nden zaferle ayrılmayı başardı. Bu zafer ayrıca Fransız pilotun kariyerindeki 64. WRC galibiyeti oldu. Loeb, yarışın üç günü de etaplardaki ilk araç olarak yolu bir anlamda süpürürken, umulanın aksine minimum zaman kaybıyla son güne 28.3 saniyelik fark ile Ford pilotu Hirvonen'in önünde başladı ve kalan etaplarda riskten uzak durarak galibiyete uzandı. Sezonun başından beri üst sıraları zorlar-

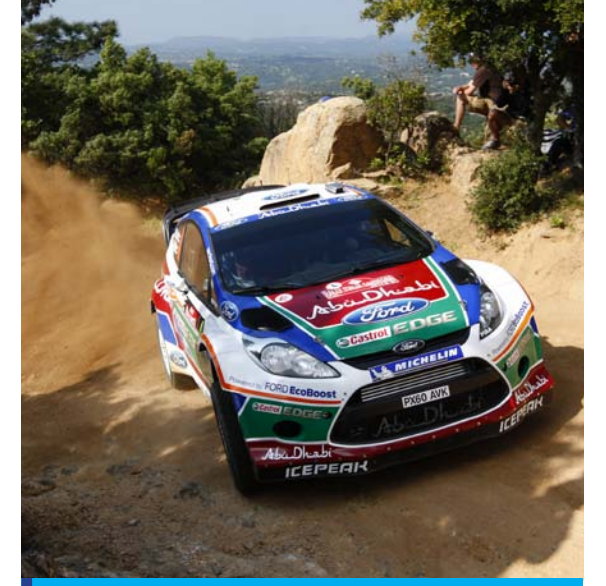




Ford takımı pilotu Mikko Hirvonen, yarış boyunca Loeb'ün temposuna ayak uyduramadı ve ikinci sırada finişe geldi.



Sebastien Ogier son gün taşa çarparak muhtemel bir podyumdan oldu.



Jari Latvala son gün oldukça hızlansa da finişe dördüncü sırada geldi.



Petter Solberg ralli boyunca yine birkaç sorun yaşasa da bu kez üçüncü olarak podyuma çıkmayı başardı.

ken hep şanssızlıklar dolayısıyla istediği dereceleri alamayan Solberg yine sorunlar yaşasa da bu kez üçüncü sırada finişe gelerek podyuma çıkmayı başardı. Portekiz Rallisi'ni üst üste iki kez kazanarak kariyerine yazdıran Citroen takımının ikinci pilotu Sebastien Ogier ise son gün notlarında olmadığını belirttiği bir taşa çarparak süspansiyonuna hasar vermesi sonucu mücadeleden uzaklaşıp dördüncü olurken, bu sene Stobart Ford ile sezona iyi başlayan Mads Ostberg ise beşinci olarak mutlu bir hafta sonu geçirdi.

Prodrive çatısı altında bu sezon test amacıyla parkurlarda yer alacak olan Mini takımı ise Sardunya Rallisi'nde ilk kez parkurda yer aldı. Önümüzdeki sene full sezon kovalayacak olan takımın pilotlarından Kris Meeke yarışa yaptığı kaza sonucu kırıldığı sol ön süspansiyonu ile erken veda ederken, WRC'nin tecrübeli ve genç isimlerinden İspanyol Dani Sordo altıncılık kazandı ve bir hayli sükse yaptı. Sordo yarışın sonunda aracından memnun olduğunu söylerken "Güzel bir haftasonuydu. Ciddi potansiyelimiz olduğunu herkese ispatladığımızı

düşünüyorum.” dedi. Estonyalı genç pilot Ott Tanak Ford Fiesta S2000 otomobiliyle S-WRC sınıfında zafere ulaşırken, kendisini geçen yılın IRC şampiyonu Juho Hanninen izledi. Stobart takımından Matthew Wilson da dokuzuncu sırada finişe gelirken Nasser Al Attiyah da ilk 10 sırayı tamamlayan son pilot oldu.

Loeb: “Zorlandık ama kazanmayı başardık”

WRC Sardunya Rallisi'nin galibi Sebastien Loeb yarışın ardından yaptığı açıklamada “Yarışı neredeyse baştan sona önde götürmek kolay değildi. Mikko Hirvonen beni gerçekten her etapta zorladı. Etap temizlerken zaman kaybetmemize rağmen

her türlü riski göze alarak kazanmak çok güzel” dedi. Yarışı ikinci bitiren Ford takımının bir numaralı pilotu Mikko Hirvonen ise, “İyi bir haftasonuydu. Yaşadığımız ufak tefek sorunlar Sebastien'i daha fazla sıkıştırmamızı engelledi. Ama sonuçtan memnunuz” açıklamasını yaparken, yarışı üçüncü sırada tamamlayan Norveç-

li Peter Solberg “Son günde süspon ayarlarımızda sorun yaşadık ve tam atak yapamadık. Bu da ne yazık ki bizi üçüncülüğe mahkum etti. Her şeye rağmen Citroen DS3 WRC'mizle podyumda olmak benim ve sponsorlarım için çok önemli. Umarım sezonun geri kalanında zirveyi zorlarız” dedi.



Dani Sordo yeni MINI WRC'siyle ilk kez parkura çıktı ve 6'ncı oldu.



Estonyalı Ott Tanak S-WRC sınıfında zafere ulaştı.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.	Sebastien LOEB.....	100
2.	Mikko HIRVONEN.....	93
3.	Sebastien OGIER.....	81
4.	Jari-Matti LATVALA.....	68
5.	Petter SOLBERG.....	46
6.	Mads OSTBERG.....	38
7.	Matthew WILSON.....	24
8.	Kimi RAIKKONEN.....	18
9.	Frederico VILLAGRA.....	12
10.	Henning SOLBERG.....	10

WRC Sardunya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
1.	Sebastien LOEB – Daniel ELENA.....	Citroen DS3 WRC.....	3h45m40.9s
2.	Mikko HIRVONEN – Miikka ANTTILA.....	Ford Fiesta WRC.....	+11.2s
3.	Petter SOLBERG – Chris PATTERSON.....	Citroen DS3 WRC.....	+23.8s
4.	Sebastien OGIER – Julien INGRASSIA.....	Citroen DS3 WRC.....	+1m31.5s
5.	Mads OSTBERG – Jonas ANDERSSON.....	Ford Fiesta WRC.....	+2m42.6s

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
6.	Dani SORDO – Carlos DEL BARRIO.....	Mini Countryman WRC..	+3m27.6s
7.	Ott TANAK – Kuldar SIKK.....	Ford Fiesta S2000.....	+7m10.9s
8.	Juho HANNINEN – Mikko MARKKULA.....	Skoda Fabia S2000.....	+7m37.6s
9.	Matthew WILSON – Scott MARTIN.....	Ford Fiesta WRC.....	+8m00.4s
10.	Nasser AL-ATTIYAH – Giovanni BERNACCHINI.....	Ford Fiesta S2000.....	+12m33.8s



Loeb zoru sever

Efsane Fransız pilot Sebastien Loeb, ilk gün 1 dakikalık zaman cezası almasına rağmen Arjantin Rallisi'ni zaferle tamamlamayı başardı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Mikko Hirvonen rakiplerinin hızına yetişememekten şikayetçi olsa da finişte ikinci sırada gelerek şampiyona için puan kazandı.



Bu sezon yüzü gülmeyen Solberg, Arjantin'de de geleneği bozmadı.



Jari Latvala, süspansiyonu kırılınca yarışı superally ile tamamladı.



Sebastien Ogier yarışın son günü takla atarak muhtemel bir zaferi avucunun içinden kaçırdı.

Sebastien Loeb yarışın ilk gününde toplama alanına erken girmesinden dolayı ceza almasına rağmen, önündeki rakipleri Jari Latvala ve takım arkadaşı Sebastien Ogier'in yaşadığı sorunları iyi değerlendirerek kariyerindeki 6. Arjantin Rallisi zaferine ulaşmayı bildi. Ford'un Finli pilotu Mikko Hirvonen, yarış boyunca istediği hıza ulaşamadığını söylemesine rağmen ikinci sırada finişe gelirken, Son güne lider başlamasına rağmen kendi deyimiyle aptalca bir hata yaparak takla atan ve zirveyi adaşına bırakan Sebastien Ogier buna rağmen yarışa devam ederek 3. sırada podyuma çıktı. Şampiyonanın bahtsız bedevisi Petter Solberg yine yaşadığı direksiyon pompası sorunu nedeniyle 4. sırada finişe gelirken, yine Norveçli bir başka pilot olan Mads Ostberg, yarışı Fiesta RS WRC'si ile beşinci sırada tamamladı. Kendi evinde altıncı olan Munchi's Ford pilotu Federico

Villagra, aracında yaşadığı problemlere rağmen finiş gördüğü için mutlu olduğunu belirtti. Ford'un diğer Finli pilotu Jari-Matti Latvala ise, ikinci gün süspansiyon problemi nedeniyle yarış dışı kaldıktan sonra superally yaparak rallinin sonunda yedinci sırada finişe geldi. Stobart pilotu Matthew Wilson, bir etapta su geçişinde yaşadığı problem sebebiyle yarışı seki-

zinci sırada noktalandı.

Loeb: "Zorlu bir yarıştı noktalandık"

Şampiyonada lider durumda bulunan ve Arjantin'de de çarpıcı bir başarıya imza atan Sebastien Loeb, "Cuma günü toplama alanına erken girdiğimiz için aldığımız 1 dakikalık cezaya rağmen yarış kazanmış olma-

mıza inanamıyorum. Çok zor bir yarıştı. Şampiyonadaki rakiplerim de problemler yaşadı. Ancak şu an zafere ulaştığımız için çok mutluyum. Bu zafer yarış kariyerimdeki ilginç yarışlardan biri olarak kalacak." açıklamasını yaptı. Ford pilotu Hirvonen, yarışın son gününe ikinci sırada başlamış, ancak 16. etap sonunda Loeb'ün gerisinde kalmıştı. Son etapta Ogier'i ge-

çerek podyumun bir üst basamağına tırmanan Fin pilot "Hafta sonunu podyumda bitirmiş olmak mutluluk verici ancak benim açımdan verimli bir yarış olmadı. Hızlanmak için çok uğraş verdik, ancak bu Citroen pilotlarını geçmek için yeterli değildi. Bundan sonraki yarışlar için bu konuda daha çok çalışmamız gerekecek" açıklamasında bulundu.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastien LOEB	126
2.....	Mikko HIRVONEN.....	113
3.....	Sebastien OGIER.....	96
4.....	Jari-Matti LATVALA.....	74
5.....	Petter SOLBERG.....	61
6.....	Mads OSTBERG.....	48
7.....	Matthew WILSON.....	28
8.....	Frederico VILLAGRA	20
9.....	Kimi RAIKKONEN.....	18
10.	Henning SOLBERG	10



Mads Ostberg, finiş beşinci sırada gelince bir hayli mutlu oldu.



Ev sahibi Federico Villagra, yarışı altıncı sırada bitirdi.



Subaru Impreza STI ile yarışan Hayden Paddon P-WRC sınıfında birinci oldu.

WRC Arjantin Rallisi Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot/Co-pilot	Otomobil	Zaman
1.....	Sebastien LOEB – Daniel ELENA.....	Citroen DS3 WRC	4:03:56.9
2.....	Mikko HIRVONEN – Jarmo LEHTINEN	Ford Fiesta WRC	4:03:59.3
3.....	Sebastien OGIER – Julien INGRASSIA	Citroen DS3 WRC	4:04:4.2
4.....	Petter SOLBERG – Chris PATTERSON.....	Citroen DS3 WRC	4:04:29.5
5.....	Mads OSTBERG – Jonas ANDERSSON	Ford Fiesta WRC	4:09:13.7

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil	Zaman
6.....	Federico VILLAGRA – J.Perez COMPANC.....	Ford Fiesta WRC	4:10:45.4
7.....	Jari LATVALA – Miikka ANTTILA	Ford Fiesta WRC	4:15:31.4
8.....	Matthew WILSON – Scott MARTIN	Ford Fiesta WRC	4:17:29.6
9.....	Hayden PADDON - John KENNARD	Subaru Impreza WRX STI	4:29:40.7
10.	Patrick FLODIN – Maria ANDERSSON...	Subaru Impreza WRX STI	4:37:31.1

Stoner fırtına gibi

MotoGP'de Fransa'nın Le Mans Pisti'nde düzenlenen sezonun dördüncü yarışı Casey Stoner'ın zaferiyle sonuçlandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Le Mans Pisti'nde 14-15 Mayıs tarihleri arasında düzenlenen mücadele öncesinde Casey Stoner yarış öncesi yapılan ısınma turlarında önünde aniden yavaşlayan Pramac Ducati sürücüsü Randy De Puniet'ye yum-

ruk attığı için 5 bin Euro para cezası aldı. Hafta sonuna bir anlamda masraflı başlayan Stoner, daha sonra bu şoku çabuk atlatarak sıralama turlarında en iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda start almaya hak kazan-

dı. Pazar günü yapılan yarışın stratında ise Avustralyalı sürücü takım arkadaşları Dani Pedrosa ve Andrea Dovizioso'ya geçildi. Buna rağmen mücadeleyi bırakmayan 2007 Dünya Şampiyonu Casey Stoner, 2 buçuk tur

sonra yeniden liderliğe ele geçirmesini bildi. Yarışın en kritik anlarından biri 17'inci turda yaşandı. İkincilik için mücadele eden iki sürücünden İtalyan Marco Simoncelli, Dani Pedrosa'yı geçmeye çalışırken rakibine çarptı. Bu kazanın ardından yarış direktörleri tarafından Marco Simoncelli'ye pitten geçme cezası verilirken, yere düşen Pedrosa'nın köprücük kemiği kırıldı. Geçen sezon Motegi pistinde antrenmanda yine köprücük kemiğini kıran İspanyol sürücü o sakatlığı nedeniyle takılan platin plakayı geçtiğimiz ay bir operasyonla çıkarttırmıştı. Yarışın geri kalan bölümünde Stoner liderliğini kaybetmezken, Lorenzo, Dovizioso ve Valentino Rossi arasında büyük mücadele yaşandı. Son şampiyon Jorge Lorenzo finişe 3 tur kala hata yapınca, birinci Stoner'ın ardından Dovizioso ikinci, Valentino Rossi ise üçüncü oldu. Ducati'ye halen alışma sürecinde olan Valentino Rossi böylece bu sezon ilk kez kürsüye çıkma sevinci yaşadı. Dördüncü olan Jorge Lorenzo, Stoner'ın 12 ve Pedrosa ise 17 puan önünde şampiyona liderliğini sürdürdü.



Andrea Dovizioso finişe ikinci sırada gelerek Honda takımına podyum dublesi yaptırdı.



Bu sezon ilk kez podyuma çıkan Valentino Rossi mutlu görünüyordu.



Zorlu bir dönem geçiren Kenan Sofuoğlu'nun yüzü Fransa'da da gülmedi.

Sofuoğlu mutsuz bir haftasonu yaşadı

MotoGP'nin bir alt kategorisi olan Moto 2 mücadelesinde ise İspanyol Marc Marquez ilk zaferine ulaştı. Yuki Takahashi ikinci, şampiyona lideri Stefan Bradl üçüncü oldu. Bu sezon Moto2 'de yarışan sürücümüz Kenan Sofuoğlu ise ancak 26'ncı olabildi. Bu sezon katıldığı 4 yarışta da puan alamayan milli motosikletçi Kenan Sofuoğlu, motosikletinde yaşadığı sorun kadar motivasyonunun da kötü olduğunu dile getirdi. "Motosikletimde sıkıntıları var, ama sorun sadece bu değil" diyen milli motosikletçi, bu yıl babası İrfan Basri Sofuoğlu'nun hayatını kaybetmesinin kendisini olumsuz etkilediğini ve bu süreci atlatama-

dığını kaydetti. Zor bir dönemin içinde bulunduğunu anlatan Sofuoğlu, "Daha önce iki ağabeyimi kaybettim. Babam benim en büyük destekçimdi. Şu an tek kaldım. Ağabeylerimin ardından onu da kaybedince bu sezon yarışmalarda motive olmakta zorlanıyorum. Kendimi toparlamam gerekiyor" dedi. Sofuoğlu, daha önce iki kez dünya şampiyonluğuna ulaşan bir sporcunun, katıldığı son 4 koşuda puansız kalmasını kabullenemediğini ifade ederek, "Geçen yıl katıldığım 13 yarışmada da podyumda yer aldım. Bu sezon hala puanım yok. Ben normal şartlarda dördüncülüğü bile kabullenebilecek sporcu değilim. Bunu atlatmak zorundayım" açıklamasını yaptı.

Fransa Moto GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Takım	Zaman
1	Casey STONER	Repsol Honda Team.....	44'03.955
2	Andrea DOVIZIOSO	Repsol Honda Team	+14.214
3	Valentino ROSSI.....	Ducati Team.....	+14.564
4	Jorge LORENZO	Yamaha Factory Racing.....	+21.075
5	Marco SIMONCELLI	San Carlo Honda Gresini	+31.245
6	Ben SPIES.....	Yamaha Factory Racing	+31.609
7	Nicky HAYDEN	Ducati Team.....	+35.566
8	Hiroshi AOYAMA.....	San Carlo Honda Gresini	+51.502
9	Hector BARBERA.....	Mapfre Aspar Team	+1'03.731
10	Karel ABRAHAM.....	Cardion AB Motoracing.....	+1'03.885

Puan Durumu

Sıra..	Sürücü.....	Puan
1	Jorge LORENZO	78
2	Casey STONER.....	66
3	Dani PEDROSA.....	61
4	Andrea DOVIZIOSO	50
5	Valentino ROSSI	47
6	Nicky HAYDEN	39
7	Hiroshi AOYAMA.....	36
8	Marco SIMONCELLI.....	22
9	Colin EDWARDS.....	21
10	Hector BARBERA.....	21



Jorge Lorenzo dördüncü olmasına rağmen şampiyonadaki liderliğini sürdürdü.



Ayhancan Güven emin adımlarla ilerliyor

Bu sezon sadece Avrupa yarışlarından oluşan 15 yarışlık bir program takip eden 12 yaşındaki milli sporcu Ayhancan Güven, hafta sonu İtalya Val Vibrationa pistinde gerçekleştirilen WSK Master Series Dünya Şampiyonası 3.ayağında 89 pilot arasında 4.olarak başarılarını sürdürdü. Comer SPA takımı adına Poliset, IQ Travel ve Mevsim Baharat desteğinde yarışan 12 yaşındaki milli karting sporcumuz Ayhancan, 13 ülkeden 89 pilotun katıldığı Mini 60 kategorisinde başarılı zamanları ve pilotajı ile dikkat çekti. Cuma ve Cumartesi günü, gruplara ayrılan pilotlar 5 ayrı grup üzerinden eleme yarışlarında ter döktü. Yapılan 4 eleme yarışlarında sırası ile beşinci, onuncu, onüçüncü ve ikinci olan Ayhancan, Pazar günü 10 turluk yarı final B yarışını 9. sırada bitirerek final yarışına 17. sıradan başlayan pilotumuz, 12 turluk final yarışını büyük mücadele sonucunda dördüncü sırada tamamladı ve haftayı başarıyla noktaladı.

Bozhane Tırmanma Yarışı sönük geçti

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nda 2011 sezonu, İstanbul Otomobil Sporları Kulübü (İSOK) tarafından 15 Mayıs Pazar günü organize edilen Bozhane Tırmanma Yarışı ile devam etti. Bozhane bu yıl geçtiğimiz yıllara kıyasla düşük kalan kayıt sayısı ile start aldı. Bozhane'de, 6.5 km uzunluğundaki parkurda iki çıkış üzerinden koşulacak yarışta, Toksport takımı adına Mitsubishi Lancer Evo9 ile yarışan Vedat Diker; 4 dakika 14,3 saniye ve patlayan lastiğine rağmen yaptığı 4 dakika 17,3 saniyelik derecelerle toplamda 8 dakika 31,6 saniye ile günün en hızlı ismi oldu. Sezonun üçüncü yarışı 25-26 Haziran tarihlerinde Bursa 'da gerçekleştirilecek.



Dacia Duster Pikes Peak'te yarışacak

Satışa sunulduğu 2010 yılı ortasından bu yana toplam 127.000 adetlik satışa ulaşan Dacia Duster, çok özel bir versiyonla dünyanın en ünlü, en zorlu ve en tanınmış tırmanma yarışı olan Pikes Peak International Hill Climb'da mücadele edecek. Otomobilin

pilot koltuğuna ise Trophée Andros'ta üç kez şampiyon olan Jean-Philippe Dayraut oturacak. Bu yarış için özel olarak hazırlanan 850 HP gücündeki prototipe Dacia Duster No Limit adı verildi. Otomobilde 3.8 litre V6 silindirli, silindir başına 4 supaplı çift turbo benzinli motor bulunuyor. 7000 d/d'de 850 HP güç üreten motorun maksimum torku 5000 d/d'de 900 Nm. SADEV 6 ileri sekansiyel vites kutusuna sahip olan Dacia Duster No Limit'te SADEV ön diferansiyelle yer verilmiş. Ağırlık ise şaşırtıcı: 950 kg.



Off-Road heyecanı İnegöl'de devam etti

2011 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın ikinci yarışı Bursa Alternatif Sporlar Kulübü (BASK) organizasyonu ve İnegöl Belediyesi'nin desteğiyle 14-15 Mayıs 2011 tarihlerinde Bursa İnegöl'de koşuldu. Yarışmanın birinci gününün seramonik startı saat 15:30'da verildi. Mücadelenin sonunda, Genel Klasmanda İnci Akü Off-Road Takımı'ndan Ahmet Tınkır-Rafet Yılmaz ikilisi 124 puanla birinci olurken, Monroe Off-Road Takımı'ndan Nihat Keskin-Yasemin Toker ikilisi 114 puanla ikinci, Zeki Volkan Gönülalan-Caner Akkafa ikilisi ise 106 puanla üçüncülüğü elde etti. Sınıflarda: Sınıf 1'de Cengiz İmreli-Bayram Eyri, Sınıf 2'de Yunus Ayhan-Şahin Demiray, Sınıf 3'te İnci Akü Off-Road Takımı'ndan Ahmet Tınkır-Rafet Yılmaz ikilisi birinciliği kazandı. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu takviminde bulunan 2011 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın üçüncü yarışı 25-26 Haziran 2011 tarihlerinde Ankara'da koşulacak.



Korsika Rallisi'ni Neuville kazandı

2011 IRC sezonunun üçüncü ayağı olan Tour de Corse Korsika Rallisi'ni Belçika-Lüksemburg Peugeot Takımı pilotu Thierry Neuville kazandı. 22 yaşındaki Neuville kariyerinin ilk IRC yarışını kazanırken aynı zamanda 2007'de Rusya Rallisi'ni kazanan Anton Alen'den sonra, en genç yarış kazanan pilot unvanını da almış oldu. Peugeot 207 Super2000 ile yarışan Thierry Neuville - Nicolas Gilsoul ekibi, asfaltta hızı herkesçe bilinen Jan Kopecky'i üç gün boyunca arkasında tutmayı başardı. Son günün ilk etabında zaman kaybetmesine rağmen temposunu kaybetmeyen Neuville, yarışın 14 etabının 8'inde en iyi zamanı yapmayı başardı. Yarışı ikinci sırada bitiren Jan Kopecky ise maksimum atak ile mücadele ettiyse de üçüncü günün son etaplarında temposunu kontrol ederek ikincilik puanları ile evine döndü. Yarışın üçüncüsü Belçikalı Freddy Loix ise podyumun son basamağında yer almayı bildi.

Şenbahar VOLKICAR'a hazır

Türkiye Ralli Şampiyonası'nda mücadele eden Bursalı şampiyon pilot Ünal Şenbahar, bu sezon ayrıca Delta Sport'un öncülüğünde düzenlenecek olan yeni şampiyona olan Volkicar serisinde de mücadele edecek. Otomobili ilk kez pistte test eden Şenbahar, yedi yarışın da büyük çekişmeye sahne olacağını ve bu organizasyonunun motorsporlarına yeni bir renk getireceğini belirtiyor. Ünal Şenbahar'ın beş sezondur co-pilotluğunu yapan Emire Cantürk de Volkicar'da pilotunu yalnız bırakmayacak ve bu kez otomobil dışından ona destek olarak menajerliğini yapacak. Haziran ayında başlayarak Ekim ayı sonuna kadar devam edecek Volkicar serisinin en büyük özelliği Ankara, Çeşme, İzmir, Bursa, Aydın, İstanbul ve Eskişehir'de düzenlenecek yedi yarışın da şehrin merkezi yerlerinde yapılacak, yani bir anlamda seyircinin ayağına gidecek olması. Bu sayede yerel halkın motorsporlarına olan ilgisini arttırmak amaçlanıyor.



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



www.

e-otodergi.com

36'ncı sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz. 5'inci sayımızdan bu yana Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. 3 yaşına basacağımız Temmuz 2011 tarihli **37'nci sayımız 5 Temmuz 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 server'larına yüklenip bizden bağımsız olarak da dağıtılıyor ve bu kişiler hakkında yasal yollara başvuruyoruz. Ancak bu süreçte, sadece kendi server'ımızdan indirilen e-otodergi adedini sayabilmemizden dolayı, o sayımızı ancak "En az" kaç kişinin indirdiğini rapor edebiliyoruz. Sonuç olarak; okuyucu sayımız bizim sayabildiğimizden daha fazla.