

WWW.

KASIM 2010

SAYI:29

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!

Aston Martin Türkiye'de

VIDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

• İSTANBUL AUTOSHOW

• VOLKSWAGEN CADDY

• GEELY EMGRAND EC7

• OPEL MERIVA

• VOLVO S60

13'üncü Uluslararası Otomobil Fuarı

Fuarın adındaki "Uluslararası" kelimesinin üstünü kalın bir çizgiyle çizdim. Bunun nedenlerini fuar sayfalarımızın girişinde uzun uzun yazdık. Tüm detaylarıyla okuyabilirsiniz. Binlerce otomobil-sever tarafından aylardır beklenen, otomotiv şirketleri tarafından bunca para harcanan bir fuarı, çatının akması nedeniyle neredeyse şemsiyeyle gezmek gerekiyor. Bu yıl artık açıkça görüldü ki, CNR Expo, Türkiye'nin lokomotif sektörü olan otomotivin ülke çapındaki en büyük fuarının altında eziliyor. "Çatıyı mal sahibi mi, yoksa kiracı mı onarmalı?" kısır çekişmelerinin ardında bir büyük organizasyon heba oluyor. Binlerce Euro değerindeki otomobillerin yanına kova konmak zorunda kalınıyor. Opel Astra Sports Tourer'ın uluslararası test sürüşüne günler kala, Opel Türkiye Dış İlişkiler Müdürü Sinan Ulusoy, standdaki su nedeniyle düşüp kolunu kırıyor. İnanın, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti. olarak bütçemiz yetse bir arazi satın alıp, akmayan bir çatı ve gerekli altyapıyı hazırlayıp fuar alanı olarak hizmete sokabiliriz. Bundan daha başarılı olacağımızın garantisini veriyorum.

Yazık, çok yazık... Bu editör yazımda fuar nedeniyle ülkemize gelen üst düzey yöneticilerden, fuarın yeni VW Jetta'nın Avrupa tanıtımına ev sahipliği yapmasından, fuarda tanıtılan diğer yeniliklerden bahsetmek vardı. Ama ben, adeta bir şaka gibi; editör yazımda ve Autoshow haberimizde akan çatıdan, çöplerden, sauna sıcaklığındaki standlardan, düşüp kolunu kıran yöneticilerden bahsetmek zorunda kaldım. Türkiye'de otomotivle ilgili hangi dernek, kurum, kuruluş, şirket, üretici, distribütör, yan sanayici, gazeteci varsa hepsini göreve çağırıyorum: Bu rezaletten kurtulmak için çalışalım, Yeter ki "Uluslararası" adını hak eden bir otomobil fuarımız olsun.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Kız mı, erkek mi?

Hayır, çocuk beklemiyorum. Ama, bu soru çocuk bekleyen çiftlerin en çok karşılaştığı sorulardan biri. Yapılan bazı araştırmalar gelecek yıllarda erkek cinsiyetini belirleyen "Y" kromozomundaki deformasyon nedeniyle erkek neslinin azalma eğilimine gireceğini işaret ediyor. Yani bu araştırmalara göre uzun vadede erkek nüfusu tehlikede.

Cinsiyet, otomobil dünyasında da söz konusu ve otomobillere cinsiyet kavramının yüklenmesi olağan bir durum. Bazı otomobiller erkek otomobili olarak bilinirken, bazıları kadın otomobili olarak algılanıyor ve satın alma tercihleri de bu yönde oluyor. Mesela Nissan Micra insanlarda ne kadar kadın otomobili algısı yaratıyorsa, Mercedes-Benz S Sınıfı da o kadar erkek otomobili havasında. Ama zaman değiştikçe algı da değişebilir. Çünkü sahiplerinin gözünde dişi olan otomobiller, ilerleyen zamanda sahiplerinin gözüne daha erkeksi geliyorlar. Bunun nedeniyse sahibinin gözüne ilk zamanlar güzel ve kadınsı görünen otomobiller, zaman geçtikçe daha olgun ve güvenilir geliyor. Sonuçta da bunlara erkeksi bir gözle bakılır oluyor.

Mesela ilk dönemlerde (1990'ların sonu, 2000'lerin başı) kötü gözle bakılan sarı renkli Megane'lar insanların gözünde erkeksi bir havada. Erkek neslinin geleceğinin tehlikede olup olmadığını zaman gösterecek, ama en azından otomobiller için böyle bir tehlike yok.

Mutlu bir ay dileklerle.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

DAHA FAZLASI YENİ FREELANDER 2'DE.

Elektronik Çekiş Kontrolü, Dinamik Stabilite Kontrolü,
Viraj Denge Kontrolü, Eğim İniş Kontrolü, Araç Denge Kontrolü...

Sizi nelerin beklediğini bilmediğiniz yerler için pek çok kontrol
Yeni 2011 Freelander 2'de bir arada. Aslında tam da içinde yaşadığımız
dünya için tasarlanmış. İyi ki var.



YENİ 2011 FREELANDER 2



HABERLER

- 08 Yeni Ford Ranger
- 08 Fiat Fiorino 1.3 lt 95 HP
- 33 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri
- 35 Eylül 2010 otomobil satışları

BİLGİLENDİRME

- 39 Karbondioksit emisyon değerleri

TANITIM

- 40 e-otodergi videolu test ölçümleri

İLK SÜRÜŞ

- 42 Volkswagen Caddy 1.6 TDI DSG
- 46 Audi A1 1.4 TFSI S tronic

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 50 Volvo S60 2.0T
- 54 Opel Meriva 1.3 DTE 95 HP
- 67 Seat Ibiza Bocanegra
- 76 Peugeot Partner Tepee Outdoor

KARŞILAŞTIRMA

- 59 Otomobillerdeki kapı sistemleri

VEDEOLU TEST

- 71 Geely Emgrand EC7 1.5 GSL MT

TEKNİK

- 80 BMW Ar-Ge çalışmaları

FOTO TEST

- 84 Hyundai ix35 2.0 CRDi-R Style Plus

MOTORSPORLARI

- 90 World Supersport Fransa
- 92 F1 Japonya GP'si
- 94 F1 Güney Kore GP'si
- 96 WRC Fransa Rallisi
- 98 WRC İspanya Rallisi
- 100 IRC İskoçya Rallisi
- 101 Yeşil Bursa Rallisi
- 104 Ankara Otokros Yarışları
- 105 MotoGP Malezya
- 106 MotoGP Avustralya

10**HABER**

İstanbul
Autoshow
2010



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

KASIM 2010 - SAYI 29

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.

Hayatı Kucaklayın. Yeni Opel Meriva.



Yeni Opel Meriva geleneksel otomobil tasarımlarına meydan okuyor. FlexDoors® teknolojisinin sunduğu neredeyse 90° açılabilen kapıları ile otomobilinize inip binmek artık her zamankinden daha kolay ve daha güvenli. Yeni Opel Meriva'nın geniş iç hacmi ve çok amaçlı orta konsol FlexRail® size 30'dan fazla farklı saklama çözümü sunuyor. Dahice tasarlanmış FlexSpace® sistemi, bagaj ve koltuk ihtiyacınıza göre arka koltukların hızlıca yeniden düzenlenmesini sağlıyor. Yeni Opel Meriva ile benzersiz bir otomobili kucaklayın.



FlexDoors®



FlexRail®



FlexSpace®

www.yenimeriva.com

Ortalama yakıt tüketimi 4.5 - 6.7 lt / 100 km. Ortalama CO₂ emisyonu 119 - 168 g / km.



Wir leben Autos.

Test Yıllığı 1'i ilk beş ayda 64.033 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yılığı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı ilk beş ayda 64.033 kişi indirdi. Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında şimdiden bir rekora imza atan e-otodergi Test Yıllığı 1, Haziran 2011'e kadar yayında kalacak. e-otodergi.com web sitesinden ücretsiz olarak indirilen 683 pdf sayfalık bu özel sayıda, 36 markadan toplam 154 otomobilin testi yer alıyor.



Videolu test cihazımız Hürriyet internet sitesinde!

Türkiye'de ilk kez videolu test ölçümünün yayınlandığı e-otodergi Ekim 2010 sayısının haberi, www.hurriyet.com.tr web sitesinin ekonomi sayfalarında haber oldu. e-otodergi'nin Ekim 2010 tarihli 28'inci sayısı Türk otomobil dergiciliğinde bir dönüm noktası-

nı oluşturuyor. Derginin bu sayısında Türkiye'de ilk kez videolu test ölçümü yayınlandı. e-otodergi Ekim sayısı, bu özelliğiyle Hürriyet Gazetesi'nin web sitesine konu oldu. Hürriyet'te yayınlanan habere ulaşmak için BURAYA tıklayabilirsiniz.

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

**GEÇMİŞTEN
DEĞİL
GELECEKTEN
İLHAM ALDIK.**



ANTI RETRO

Yeni nesil Ford Ranger tanıtıldı

Ford'un dünya çapında 180 ülkede satışa sunacağı ve global araç stratejisinin bir parçası olan yeni Ford Ranger Avustralya Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Mazda BT-50 ile platform kardeşi olan ve aynı mekanik altyapıyı paylaşan Ranger'ın şasisinin, süspansiyon ve direksiyon sisteminin yenilendiği ifade ediliyor. İç mekânda



Dewalt el aletleri ve G-Shock 2 saatle rinden izler bulunduğu söylenen yeni Ranger'ın iç mekân kaplama panellerinin de kolayca değiştirilebilecek özellikte olduğu belirtiliyor. 4x2 ve 4x4 aktarma seçenekleri olan Ranger'da üç motor seçeneği sunulacak: 2.2 lt dizel 150 HP, 3.2 lt dizel 200 HP ve 2.5 lt 166 HP benzinli.

Fiat Fiorino 1.3 dizel 95 HP satışa sunuldu

Fiat Fiorino, küçük bir makyaj geçirmesinin yanı sıra eskisinden daha güçlü olan 95 HP'lik dizel motora kavuştu. Cargo, Combimix ve Combi karoser tiplerine sahip olan Fiorino'nun kokpit renkleri tamamen yenilenirken, gri kombi-nasyonlu yeni iç mekan koltuk döşemeleri ve gösterge panelinde yeni Doblo ile uyumlu nitelikte grafiklere sahip değişiklikler ön plana çıkıyor. Fiorino'nun ürün gamına 1.3 litre hacimli, 95 HP güç ve 200 Nm tork üreten turbodizel motor eklendi. Yeni motor, hem 4.3 lt/100 km'lik yakıt tüketimi hem de 113 g/km'lik düşük karbondi-oksit salınım değeri ile dikkat çekiyor. Emotion donanımıyla alınabilen motor, standart olarak Start&Stop sistemine de sahip. Makyajlı Fiorino 19.940 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Fiat Fiorino'nun fiyatları 39.290 TL'ye kadar çıkıyor.



www.**e-otodergi**.com

**İLK ÖZEL SAYIMIZ
YAYINDA!**

36
marka

154
model

683
sayfa

TEST YILLIĞI 1

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz



Otomobil dünyasında yeni bir dönem başlıyor!

Doğuştan LPG'li Dacia'larla tanışın.

**FABRİKA
ÇIKIŞI LPG**



DACIA
GROUPE RENAULT

3YIL
GARANTİ
veya 100 000 km

www.dacia.com.tr | **Büyük düşün, küçük öde**

Bu Dacia'lar sonradan değil, doğuştan LPG'li. Dacia olarak, en iyi fiyata en ekonomik otomobile sahip olmanız için Dacia güvencesi ile sağlam, güvenilir ve garantili LPG'li otomobiller ürettik. Güle güle kullanın!

Dacia LPG gamının CO₂ salımı, en az 130 g/km-en fazla 164 g/km; yakıt tüketimi ise ortalama en az 8,1 lt/100 km-en fazla 10,1 lt/100 km'dir. Ayrıntılı bilgi için www.dacia.com.tr veya Dacia Yetkili Satıcılarına başvurunuz.

Dacia'nın tercihi **eif**

ÇİFTE BAYRAM

28 Ekim'de düzenlenen "Basın&VIP günü"nın ardından, kapılarını 29 Ekim'de açan İstanbul Autoshow, Cumhuriyet Bayramı ile aynı güne denk gelmesi sayesinde otomobilseverlere çifte bayram yaşattı.

Yazı: Emre Anamur & Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar & Tarık Akagün & Emre Anamur



İki yılda bir düzenlenen İstanbul Autoshow, bu yıl 29 Ekim günü kapılarını 13'üncü kez açtı. Her zamanki gibi İstanbul Yeşilköy'deki CNR Expo'da gerçekleştirilen otomobil fuarı, adında "uluslararası" bulunmasına karşın, sadece yeni Volkswagen Jetta'nın Avrupa lansmanına ev sahipliği yaptı. Bir diğer önemli etkinlik ise, daha önce Paris'te görücüye çıkan Opel Astra Sports Tourer'ın test sürüşü organizasyonuydu. Dünyanın çeşitli ülkelerinden gelen otomobil gazetecileri, Astra Sports Tourer'ı ilk kez İstanbul'da kullandılar.

7 Kasım'a kadar açık kalacak

200'ün üzerinde firmanın katılımıyla, toplam 120.000 metrekare kapalı alana sahip 8 salonda düzenlenen fuar, 7 Kasım akşamı saat 21:00'e kadar açık kalacak. CNR Holding Grup Başkanı Ali

Bulut'un açıklamasına göre 1 milyon kişinin ziyaret etmesinin hedeflendiği İstanbul Autoshow, 11 yaşından küçük çocuklar için ücretsiz. Diğer ziyaretçiler için şıbaşı haftaıçi 8 TL, haftasonu ise 15 TL'lik bilet satın almak durumundalar. Ama fuara haftaıçi iki kişi giderseniz, toplam 10 TL vererek giriş yapabilirsiniz.

Bebekler, öğrenciler, müşteriler ve basın

Bilindiği gibi İstanbul Autoshow'da, yurtdışında ziyaret ettiğimiz Paris, Cenevre, Frankfurt gibi fuarların aksine, sadece basına özel bir gün bulunmuyor. Halka açılıştan bir gün önce, basın&VIP günü diye bir gün düzenleniyor ve fuara basın mensuplarının yanı sıra üç günlük bebeklerden tutun da, babalarından aldıkları VIP davetiyelerle lise çıkışında gelen öğrencilere kadar çok çeşitli bir ziyaretçi grubu oluyor. Fuarın bu özel günü, müşterilerin de akınına uğruyor. Fuarda tanıtılan yeni modellerden çok, hangi ünlünün hangi otomobili satın aldığı konuşuluyor ve hatta o otomobillerin üstüne görgüsüzce "Satıldı" kartonu bile konuyor. Kısacası "uluslararası" olmak, fuarın adının önüne o kelimeyi koymakla olmuyor.

Akan çatı fuara damga vurdu

Fuarda hemen hemen her standın bir noktasında, çatıdan akan suları toplamak

için kovalar, ters yerleştirilmiş şemsiyeler ve bez parçaları vardı. Bu manzara, bize "İyi ki yabancı gazeteci yok" de-dirtti. Zaten fuara yabancı gazeteci gel-mesi çok zordu. Çünkü basın akredi-tasyonu 21 Ekim günü açıldı ve bu ta-rihte akredite olan bir basın mensubu-na giriş kartı gönderilmesinin imkânı da yoktu. Düşünün, Japon gazetecisi-niz, İstanbul Autoshow'a gelmek istiyor-sunuz. 21 Ekim'de akredite oluyorsu-nuz. Kartınız Japonya'ya hangi gün ulaş-cak da onu alıp uçağa binip 28 Ekim'de İstanbul'a ulaşacaksınız? Hemen belir-telim ki biz Ekim ayındaki Paris Otomo-bil Fuarı'na Mayıs ayında akredite ola-biliyoruz. Çatıdan akan sulara dönecek olursak; temizlik elemanları otomobil-lerden çok yeri temizlemek durumunda kaldılar. Ama bu da yeterli olmamış ola-cak ki, maalesef Opel Türkiye Dış İlişki-ler Müdürü Sinan Ulusoy kayıp düşerek kolunu kırdı. Skoda Türkiye Genel Mü-dürü Mahmut Kadirbeyoğlu'nun da dü-şüp kolunu incittiği belirtiliyor. Ulusoy ve Kadirbeyoğlu'na acil şifa diliyoruz. Met-rekaresine 66 dolar kira istenen bir fuar alanında bu tür rezaletler görmek, dün-yanın çeşitli ülkelerinde onlarca otomo-bil fuarı gezmiş olan biz Türk otomobil gazetecilerini çok üzdü.

Çöp dolu otopark alanı göl oldu

Bir yandan "fuarımızı destekleyelim,

BASIN & VIP GÜNÜNÜN BİR ANLAMI KALMADI. BU ÖZEL GÜNDE FUARA KÜÇÜK BEBEKLER BİLE GİRDİ. 2008'DEKİ GİBİ ÇATININ AKMASI KABUL EDİLEBİLİR BİR DURUM DEĞİLDİ.



hep olumsuzlukları yazmayalım" diye düşünüyoruz ama olacak gibi de değil. 28 Ekim sabahı saat 10:30'da fuar alanına gittiğimizde, fuar binasının etrafının çöp yığınlarıyla dolu olduğunu gördük. Belki ki standlar gecenin geç saatlerinde bitirilmiş ve artan kağıtlar, karton yığınları, görevlilerin yiyecek-içeceklerinin artıkları binanın dışına boşaltılmış ve toplanmamıştı. Daha sonra yağmurlu havada aracımızı park ettik ama fuar kapısına ulaşmak için, göl olmuş otopark alanında atlaya zıplaya, üstümüzü kirletmemeye çalışarak binaya ulaşmaya çalıştık. Bu noktada belki de tek olumlu olan konu, otoparkın ücretsiz olmasıydı.

Bazı salonlar saunadan farksızdı

Yurtdışındaki otomobil fuarlarında üşüdüğümüzü ya da terlediğimizi hatırlamıyoruz. Sonuçta iklimlendirme uzmanları, standlarda ne kadar çok spot ışığı ve buna bağlı olarak sıcaklık artışı olsa da, fanları ve soğutma derecesini düzenleyerek ortamı yaşanabilir kılabilirler. İstanbul Autoshow'da ise, özellikle de bazı salonlarda tam bir sauna havası vardı. Hem stand görevlilerine hem de ziyaretçilere zor anlar yaşatan bu aşırı sıcak ortam, otomobillerden alınan zevki en aza indirdi.

Türk kızları sınıfta kaldı

Otomobil fuarı denildiğinde otomo-

biller kadar, akla onların başında duran model kızlar da gelir. Bu noktada da "uluslararası" anlayıştan çok uzakta olduğumuz göze çarptı. Yabancı modeller basın mensuplarının fotoğraf makinelerine "olması gerektiği" gibi sempatik pozlar verirken, birkaç istisna olmakla birlikte, makine doğrulttuğumuz Türk modeller surat asmakla, hatta arkalarını dönüp gitmekle meşgul oldular. Bu "işini severek yapmama" hali, nedense ülkemizdeki her iş kolunda kendini gösteriyor. Bu konuyu o modelleri çalıştıran ajanslara havale ediyoruz, belki o kızcağızları modelliğin sadece güzel vücuttan ibaret olmadığını anlatacak eğitimlere gönderirler.

Gözümüze çarpanlar

Fuarın yeni modellerini, aylık basılı otomobil dergilerinden farklı olarak, katalog fotoğraflarıyla değil, fuarda çekilmiş fotoğraflar eşliğinde, ilerleyen sayfalarda okuyabilirsiniz. Ancak sözü bitirmeden önce, fuarda gözümüze takılardan 1-2 konuyu daha aktaralım. Jeep, Chrysler ve Dodge fuarda yer almayan ve bu nedenle bizi şaşırtan markalardı. Amerika'daki genel merkezlerinde yaşadıkları krizi Türkiye teşkilatında da derinden yaşayan bu üç marka, zaten bu durumu düşük satış rakamlarıyla da ortaya koyuyor. Şu an sadece Terios modelini satan Daihatsu da İstan-



***İSTİSNALAR VARDI
AMA, STANDLARDA
GÖREV YAPAN TÜRK
KIZLAR SOMURTURKEN
YABANCI MODELLER
GÜLÜMSÜYORDU.***





bul Autoshow'da stand kiralamayan markalardandı. Toyota'da ise farklı bir yerleşim vardı: Toyota'nın ana standının yanı sıra, 2008'deki fuarda Lexus'a ayrılan bölüm bu kez Toyota'nın arazi araçlarına ev sahipliği yaptı. İsveçli Saab ve Hintli Tata da fuara katılmazken, Bayraktar Grubu'nun Türkiye distribütörü bulunduğu Çinli Great Wall da, 2008'den farklı olarak Autoshow 2010'da yer almadı. Borusan Otomotiv ise, kısa bir süre önce aldığı Aston Martin Türkiye distribütörlüğü kapsamında Cygnet hariç tüm Aston Martin modellerini birden sergile-

yerek adeta gövde gösterisi yaptı. Ali Ağaoğlu'nun, bir hafta içinde bir adet Rolls-Royce Ghost, bir adet de Bentley Mulsanne satın alması züğürdün çenesini yorarken, Volvo standında bir şarkı seslendiren Ajda Pekkan'a S60 hediye edilmesi çok konuşuldu. Markaların tepe yöneticilerinin aralarında konuştukları en önemli konu ise, eğer daha derli toplu, sorunsuz, tavanı akmayan ve verilen paranın karşılığının alındığı bir yer bulunursa, İstanbul Autoshow'un artık CNR Expo'da yapılmayabileceğiydi. Biz de bu yaklaşımı destekliyoruz.



**FUARDA BAZI
MODELLERİN
GİYSİLERİ
DEFİLELERİ
ANDIRIYORDU.
EMRE ANAMUR
VE TARIK
AKAGÜN'ÜN
İZLEDİĞİ FUARDA
BORUSAN
OTOMOTİV, İLK
KEZ ASTON
MARTIN
MARKASINA EV
SAHİPLİĞİ YAPTI.**



ALFA ROMEO



Sadece 18 tane bulunan klasik Alfa Romeo 33 Stradale'nin değeri 500.000 Euro. Güncel gamın dikkat çeken modeli ise Giulietta'ydı.



AUDI



Fuarla satışına başlanan A7 Sportback'te 3.0 TDI 245 HP ve 3.0 TFSI 300 HP'lik motor seçenekleri var. İki seçenek de quattro aktarmalı. Başlangıç fiyatıysa 105.292 Euro olarak açıklanıyor.

ASTON MARTIN



Türkiye’de satışına başlanan Aston Martin; Rapide, DBS Coupe Carbon Black Edition, DB9 Coupe, V8 Vantage Coupe ve V8 Vantage Roadster modellerini sergiledi. En ucuzu 240.949 Euro’luk V8 Vantage Coupe iken en pahalısı 448.675 Euro’luk baz fiyatlı DBS’ti.

BENTLEY



**Bentley
Mulsanne 512
HP güç ve 1020
Nm tork üreten
6.75 litrelik
çift turbolu V8
motora sahip.
Maksimum 296
km/s'ye ulaşan
otomobil 550.000
Euro.**



BMW



**Yeni nesil X3, kuşkusuz ki BMW'nin en önemli yeniliği.
61.406 Euro'luk X3 xDrive20d, 184 HP'lik 2.0 litrelik
turbodizel motora sahip.**



CHEVROLET



124 HP'lik yeni 1.6 motorlu Cruze herkesin ulaşabileceği bir yenilikken. İleride satışa sunulacak olan Chevrolet Corvette (üstte) ve Camaro(alтта) mankenlerden daha fazla ilgi gördü.



CITROEN

Markanın en önemli yeniliği olan C4 (solda) 2011'in ilk çeyreğinde, DS4 ise (altta) ikinci çeyreğinde satışta olacak. Standda ayrıca Lacoste konsepti (üstte) sergilendi.



DACIA

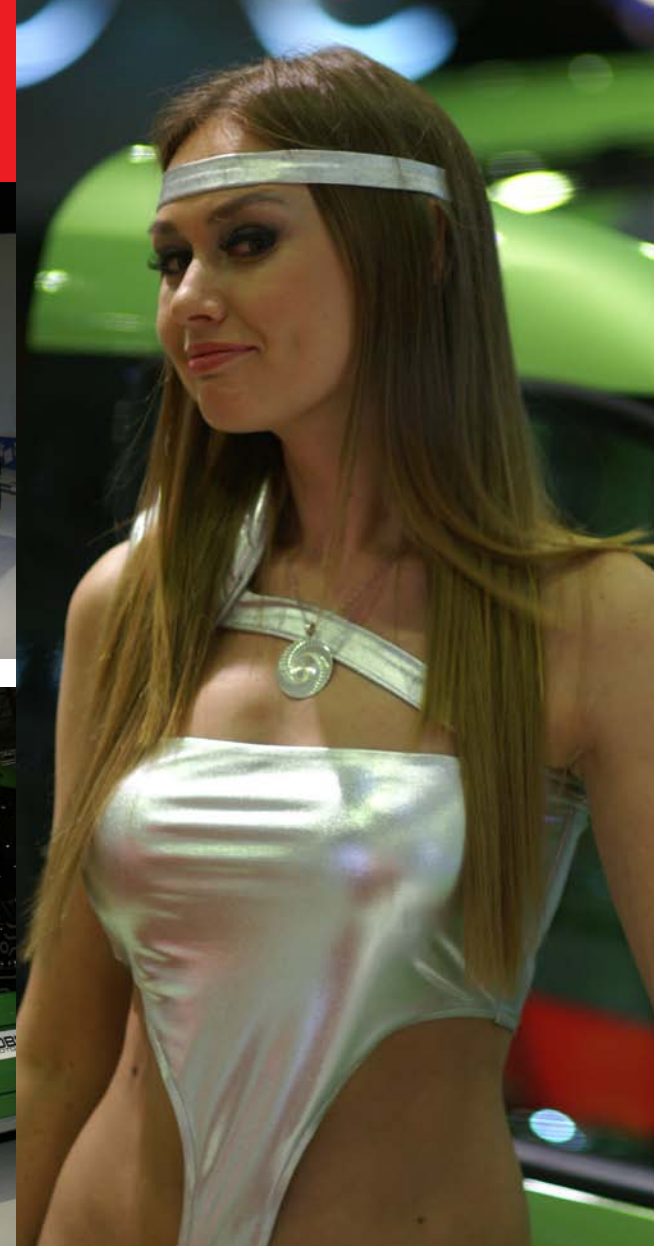


Dacia'nın fuar yeniliği LPG gamıydı. Fabrika çıkışlı LPG'li olan araçlar, dizel motora alternatif olarak ekonomik sürüş sağlayacak.



FIAT

Fiat 500 TwinAir'de 0.9 litrelik 85 HP'lik motor var. 150 km menzilli elektrikli Fiat Doblo (en altta), en çok dikkat çeken modellerdendi.



FERRARI



599 adet
üretilecek
Ferrari 599
GTO'nun
fiyatı da
(üstte) 599.000
Euro. 378.000
Euro'luk
458 Italia da
(solda) en az
599 GTO kadar
dikkat çekti.

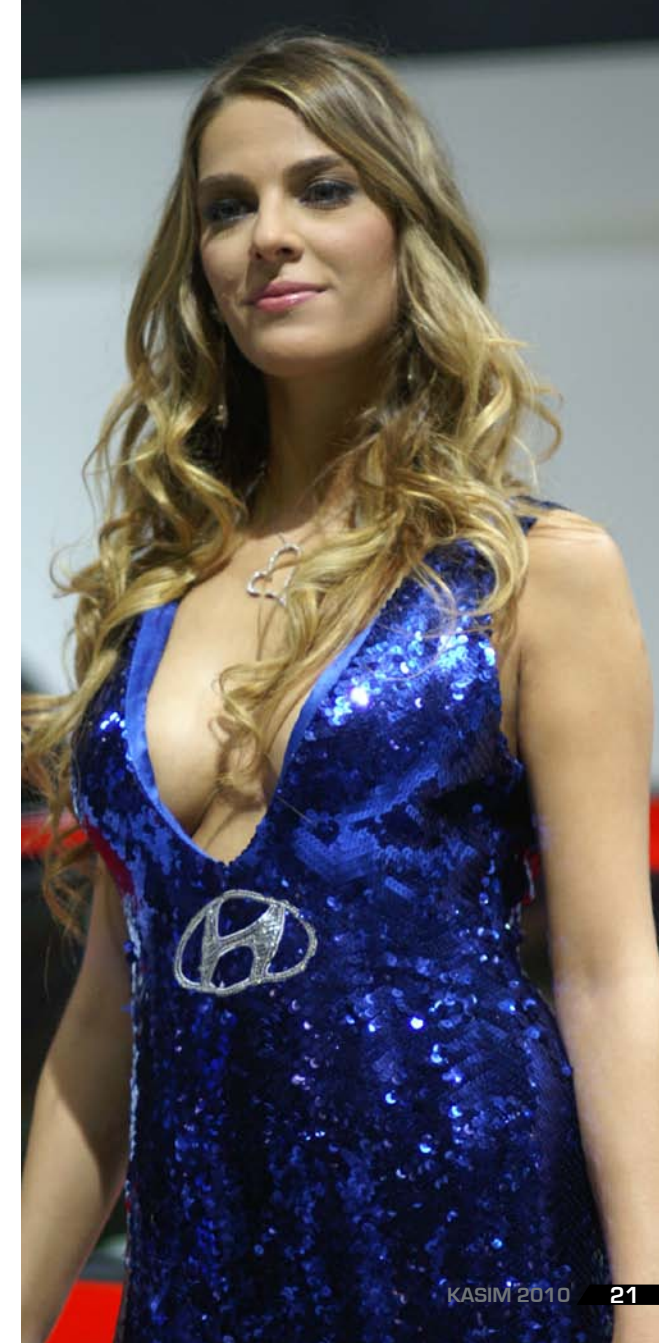
FORD



Yeni nesil Focus'lar
(üstte sedanı
var) tüketicilere
merhaba dese de,
satışları 2011'in
ortalarında
başlayacak. C-Max
ailesi, artık 5 ve
7 kişilik iki farklı
modele sahip
(Soldaki Grand
C-Max).

HYUNDAI

Küçük MPV ix20'de (solda), güçleri 77-125 HP arasında değişen 1.4 ile 1.6 litre benzinli ve 1.4 litre dizel motor seçenekleri bulunuyor. 83.000 TL'lik Genesis Coupe (üstte) 2.0 litrelik turbo motora sahip.



GEELY



Şimdiye kadar sadece sedan karoserle satılan Emgrand EC7'nin hatchback karoserlisi de tanıtıldı.

HONDA



Hibrid Honda CR-Z'nin Türkiye'de satılmayacak olması üzücü. Standda Asimo'nun 10'uncu yaşı da kutlandı.

INFINITI



Infiniti; fuarda Audi A6, BMW 5 ve Mercedes-Benz E ile rekabet edecek M Serisi'ni tanıttı.

JAGUAR



Jaguar'ın tepe noktası olan XJ'nin fiyatları 145.500 Euro'dan başlıyor.

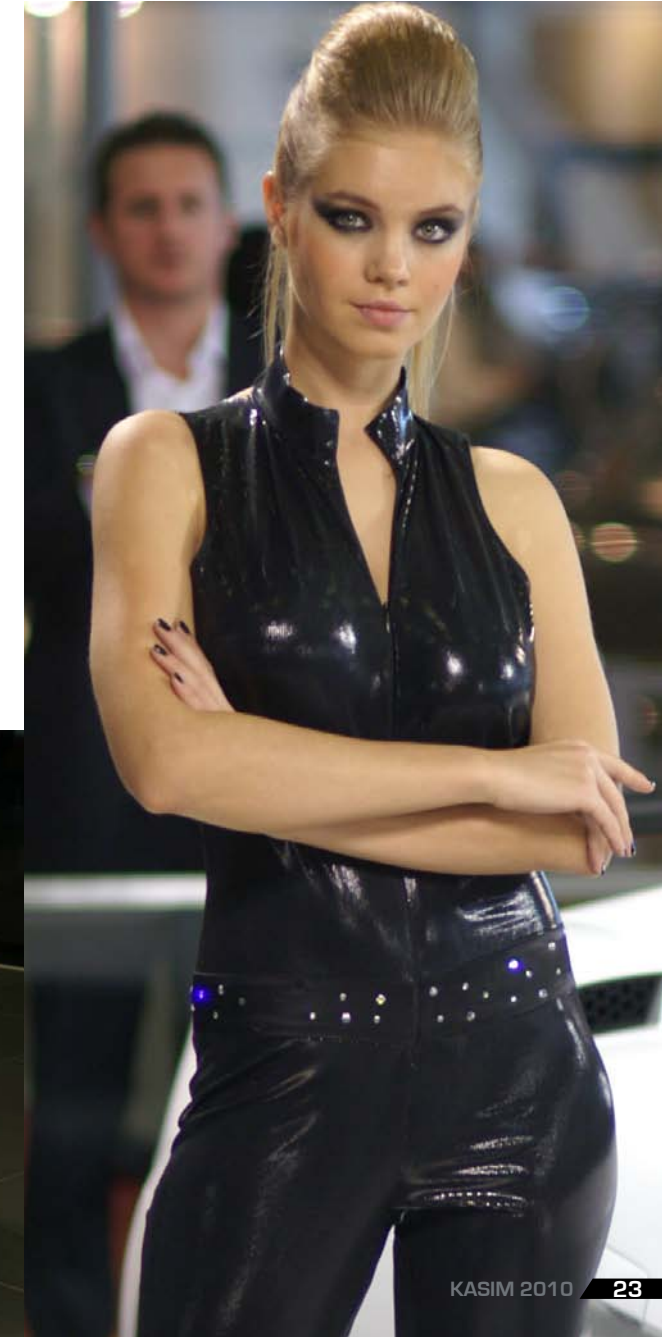
KIA



Yeni Magentis 1.7 dizel ve 2.0 benzinli motorlarla 2011'de gelecek. Cerato Coup sportif tasarıma sahip.

LAMBORGHINI

Arkada uzunlamasına yerleştirilmiş V10 motoru bulunan Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera'nın maksimum gücü 570 HP, maksimum torku ise 540 Nm. Otomobilin 0-100 km/s hızlanması 3.4, 0-200 km/s hızlanması ise 10.2 saniyede gerçekleşiyor. Maksimum hız olarak ifade edilen rakam ise 325 km/s.



LAND ROVER



2011 model Land Rover Freelander 2 (sağda) ve yepyeni model Range Rover Evoque (üstte ve solda) sergilendi. Freelander 2'de görsel yenilikler ve yeni motor var. 2 ve 4 çeker alternatifleri sunacak olan Evoque ise 2012 model olarak 2011 sonbaharında satışa sunulacak.

MASERATI



Fuarda 1 adet GranCabrio, 1 adet Quattroporte ve 1 adet de GranTurismo sergileyen Maserati bu araçların hepsini sattı.



MAZDA



Türk tasarımcı Hasip Girgin, tasarladığı MX-5 Superlight Concept'in tanıtımı için İstanbul'daydı. Standda makyajlı Mazda2 ve yeni Mazda5 de sergilendi.

MINI



MINI standında elektrikli MINI'nin yanı sıra tüm ürün gamı sergilendi. MINI Countryman (solda), Roadster Concept (beyaz) ve Coupe Concept (mavi) ziyaretçilerden büyük ilgi gördü.

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz, yeni CLS (üstte), “Martı kanat” a gönderme yapan SLS AMG (altta) ve F800 Concept (sağ altta) ile adeta gövde gösterisi yaptı.

**MITSUBISHI**

Mitsubishi, markanın yeni crossover modeli ASX'i tanıttı. 1.6 litrelik benzinli motora sahip aracın fiyatı 49.000 TL olarak açıklandı.



NISSAN



Yeniliklerle dolu Nissan standında yeni Micra (üstte), Qashqai'nin kardeşi Juke (altta), makyajlı X-Trail ve Murano modelleri öne çıktı.



OPEL



Uluslararası basın test sürüşü İstanbul'da gerçekleştirilen Astra Sports Tourer (üstte) fuarın gözdelelerinden. Standda Astra GTC Concept (sol altta) ve Flextreme konsepti (sağ altta) de tanıtıldı.



PEUGEOT



Peugeot, fuarda en fazla yeni model sergileyen markalardan biriydi. BB1 (sol üstte) ve SR1 (üstte) adlı konsept araçların tanıtıldığı standda, 407 ile 607 arasında bir model olan yepyeni 508, hem sedan hem de station karoserlerle fuardaki yerini aldı. Peugeot, İstanbul Autoshow'da mevcut ürün gamının yanı sıra, elektrikli modeli iOn ve dünyanın ilk dizel hibrid teknolojili aracı 3008 HYbrid'i de tanıttı. Sağdaki güzel model ise, ilgiyi herhangi bir yeni model sergilemeyen Porsche standına çekmeyi başardı.



RENAULT



2009 Frankfurt Motorshow'da geleceğin elektrikli araçlarda olacağını açıklayan Renault, İstanbul'da elektrikli Fluence (sağda) ve Zoe'yi (solda) tanıttı. Markanın bir diğer önemli yeniliği ise, dünya tanıtımı Moskova'da yapılan Latitude'dü (üstte).

ROLLS-ROYCE



Rolls-Royce, en yeni modeli olan Ghost'u tanıttı. Araçta 570 HP güç üreten, 6.6 litrelik V12 benzinli motor bulunuyor.



SEAT



Seat standının en yeni iki modeli Alhambra (üstte) ve Ibiza Sportourer'dı (altta). Alhambra sürgülü arka kapısıyla dikkat çekti.



SKODA



Skoda, fuarda Superb Combi (solda) modelini tanıttı. 1.6 TDI motorlu Superb satışı da fuarla birlikte başladı.

SSANGYONG



Güney Koreli SsangYong, fuarda yeni Korando modelini sergiledi. Araçta 175 HP'lık 2.0 litre turbodizel motor bulunuyor.

SUBARU

Subaru fanlarının merakla bekledikleri dört kapılı Impreza WRX STI, standın en dikkat çeken modeliydi. Legacy Station da tanıtıldı.



SUZUKI

Japon üretici Suzuki, yeni Swift'i sergiledi. Araçta 93 HP gücünde 1.2 litrelik motor bulunuyor. Swift satışına 2011'de başlanacak.



TOYOTA



Fuarda beyaz otomobillere yer veren Toyota'da tek farklı renkli araç, standın en yeni modeli Verso S'ti. 4 metreden kısa bir MPV olan Verso S Paris'te tanıtılmıştı.

VOLVO



Volvo'nun en önemli yeniliği, bu ay sürüş izlenimini verdiğimiz yeni S60'tı. Volvo standında bir şarkı söyleyen Ajda Pekkan artık S60 sahibi.

VOLKSWAGEN

İstanbul Autoshow ile ilgili son sayfamızda fuarın en önemli modeli yer alıyor. Yeni Jetta'nın (solda) Avrupa tanıtımı bu fuarda yapıldı. VW standında ayrıca makyajlı Passat sedan (üstte), makyajlı Passat Variant (sol altta) ve yeni pick-up modeli Amarok da sergilendi.



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

- Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi (Temmuz 2008)
- Türkiye'nin ilk ücretsiz otomobil dergisi (Diğer aylık otomobil dergileri 5 TL)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde video yayını (Mayıs 2009, Editör video'su)
- Türkiye'de ilk kez otomobil dergisi içinde flash yayını (Ocak 2010, Las-sa testi)
- Türkiye'nin ilk "her sayısı her an yayında olan" otomobil dergisi (Şu an bile Temmuz 2008, Ocak 2009 ya da Mayıs 2010 sayımızı indirebilirsiniz. Bize mail gönderip indirmek istediğiniz sayının linkini istemeniz yeterli)
- Türkiye'de ilk ücretsiz test yıllıkı yayınlayan otomobil dergisi (28 Ma-

yıs 2010'da yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1)

- Türkiye'nin reklamlara link verile-bilen ilk otomobil dergisi (Sadece 1 tık-la, ilgili reklamı veren şirketin web site-sine ulaşılır)
- Türkiye'nin her sayısında okuyucu sayısını arttıran ilk otomobil dergisi.
- Türkiye'nin ilk videolu test ölçümü yayınlayan dergisi.

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çok okunan otomo-bil dergisi (Her ay artmakla birlikte, şimdilik 38.000'in üzerinde okuyucu)
- Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım ve iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konu-şulan otomobil dergisi (Forumları ince-

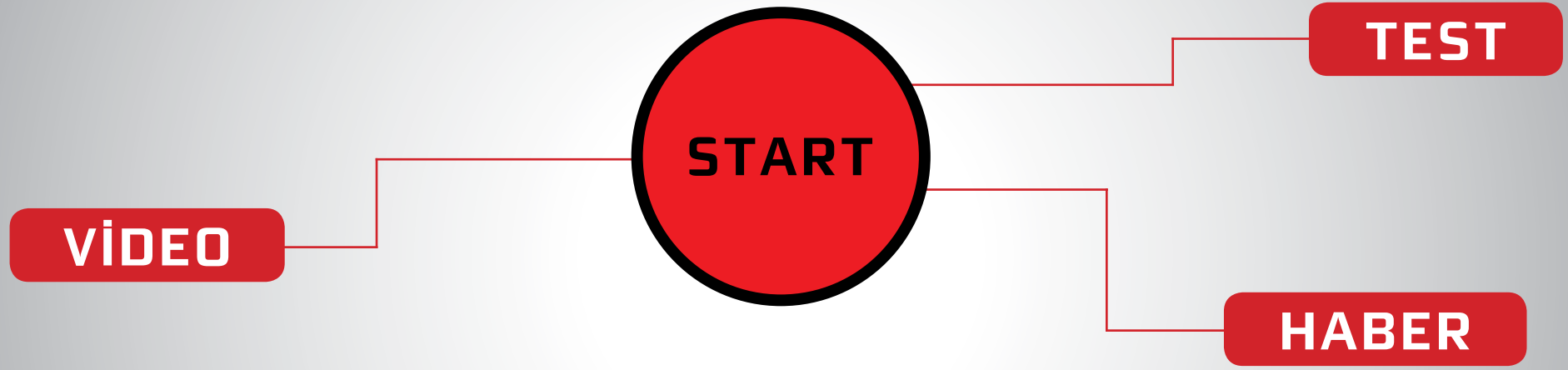
lemeniz yeterli)

- Türkiye'nin en çok taklit edilen oto-mobil dergisi (Şu ana kadar dört adet taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)
- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdin-gine ait değiliz, her konuda bağımsızız, bu sayede sadece doğruları yazıyoruz)
- Türkiye'nin en çok kiskanılan oto-mobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşün-müşüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (İlana tıklayın reklamveren-in si-tesine gidin ya da bir tıkla dergi içinde video seyredin)
- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda bir klasör açıp içine tüm e-otodergi'leri doldurabilirsiniz. Bilgisayarınız haricin-de flash bellek ya da CD'de de arşiv-

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

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

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Satışlar istikrarlı gidiyor

Eylül 2010'da 13.505 adedi yerli, 28.972 adedi ise ithal olmak üzere toplam 42.477 adetlik satışa ulaşıldı. Yerli otomobil satışları artarken, ithal otomobil satışlarında ise düşüş oldu, ancak toplam satışlar aynı seviyede kaldı.

Yazı: İsa Demir

Bu yılın Eylül ayındaki satışlar, geçen yıla göre yaklaşık yüzde 20 düşüşü ifade ediyor, ancak 2009 Eylül ayında, ÖTV indiriminin son ayı olmasından dolayı satışlar fazla olmuştu. Şu andaki gidişattan sektörün tüm temsilcileri memnun. İstikrarlı satış olması, firmalar açısından büyük önem taşıyor. Çünkü gelecekle ilgili daha net plan yapabiliyorlar.

Eylül ayında 13.505 adet yerli otomobil satıldı. Yerli markalar arasında satışları tekrar artışa geçen Renault açık ara önde gidiyor. Fransız markası, 6590 adet satışla Eylül ayında da birinciliğini devam ettirdi. Satışlarında biraz kıpırdanma olan Fiat, 2777 adetlik satışla ikinci oldu. 2576 adetlik satışla Hyundai üçüncü sırada yer aldı.

İthal pazarda Eylül ayında satışlar biraz düşerek 28.972 adette kaldı. Mayıs ayından beri satışları iyi giden Ford'un satışları biraz düştü ama bu marka 4328 adet satışla birinci olmayı sürdürdü. Volkswagen 3261 adet satışla ikinci oldu. Satışları biraz gerileyen Opel 2789 adet satışla üçüncü, 2256 adet satan Toyota ise

dördüncü geldi.

Model bazında baktığımız zaman ilk iki ismin aynı markanın logosunu taşıdığını görüyoruz. 2719 adet satışla Renault Symbol en fazla satan model olurken, Renault Fluence 2164 adet satarak ikinci, 2091 adet satan Hyundai Accent Era ise üçüncü oldu (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....2009 (Adet) 2010 (Adet)

Ocak	13.173	12.594
Şubat.....	14.492	20.651
Mart	40.622	33.958
Nisan.....	36.202	36.549
Mayıs.....	44.188	40.467
Haziran.....	41.019	42.086
Temmuz.....	16.637	41.399
Ağustos.....	22.537	42.222
Eylül	52.162	42.477
Ekim	-	-
Kasım	-	-
Aralık.....	-	-
Toplam	281.032	312.403

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1 Ford	4328	33.461
2 Volkswagen.....	3261	27.043
3 Opel.....	2789	21.882
4 Toyota	2256	17.664
5 Chevrolet	1730	10.916
6 Peugeot	1623	12.426
7 Hyundai.....	1434	12.278
8 Dacia	1186	7898
9 Citroen	1081	7297
10 ... Kia	940	5359
11 ... Fiat	931	4993
12 ... Nissan.....	906	5852
13 ... Mercedes-Benz	901	7215
14 ... BMW	890	5507
15 ... Audi	778	6618
16 ... Skoda	642	3772
17 ... Seat.....	483	3087
18 ... Renault.....	476	3541
19 ... Honda	460	3518
20 ... Mitsubishi.....	272	1254
21 ... Suzuki.....	191	1160
22 ... Volvo	190	1997
23 ... Land Rover	178	1416
24 ... Chery	142	1544
25 ... Mazda.....	140	1571
26 ... Geely	130	1166
27 ... Proton	129	716
28 ... Subaru.....	102	723
29 ... SsangYong	82	691
30 ... Alfa Romeo.....	56	245

Sıra Marka	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
31 ... Daihatsu	49	379
32 ... Tata	46	457
33 ... Porsche.....	44	263
34 ... MINI.....	32	239
35 ... Jeep	31	425
36 ... Jaguar	15	157
37 ... Chrysler	10	136
38 ... Lancia	9	239
39 ... Lada.....	6	77
40 ... IKCO	5	112
41 ... Dodge	5	58
42 ... Maserati	4	18
43 ... smart	0	27
44 ... Ferrari	0	14
45 ... Bentley.....	0	8
46 ... Lamborghini	0	3
47 ... Saab.....	0	2
Toplam	28.972	215.482

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1 Renault.....	6590	43.059
2 Fiat	2777	21.541
3 Hyundai.....	2576	20.681
4 Honda	865	6764
5 Toyota	697	4876
Toplam	13.505	96.921



107 hepsini yedi

Eylül ayında Peugeot 107'den müthiş bir atak geldi. 129 adet satış gerçekleştiren 107'nin kendisinden sonra gelen dört modelin toplamı kadar satışa ulaştığını görüyoruz. Bu başarıdaki neden ise otomobilin fiyatında 4000-5000 TL'lere varan bir indirim yapılmış olması. Diğer taraftan aynı üretim bandından çıkan Citroen C1 ilk beşe bile giremedi. Chevrolet Spark'ın satışları artmaya devam ediyor. Alfa Romeo Mito'nun beşinci olması dikkat çekiyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1	Peugeot 107	129	261
2	Chevrolet Spark	60	315
3	Hyundai i10	32	404
4	Suzuki Alto	25	176
5	Alfa Romeo Mito	14	65

Liderlik yine Symbol'e geçti

Renault Symbol ciddi bir sıçrayışla tekrar liderliği ele geçirdi. 2719 adet satan Symbol aynı zamanda tüm modeller içerisinde de birinci olmayı başardı. 2091 adetlik satışla Hyundai Accent Era ikinci olurken, 2033 adet satışla Ford Fiesta üçüncü geldi. 1439 adet satan Albea modeliyle Fiat markası dördüncü oldu, fakat burada altı çizilmesi gereken bir durum var: o da artık Albea modelinin yenilenmesinin gerektiği.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1	Renault Symbol	2719	17.713
2	Hyundai Accent Era	2091	18.790
3	Ford Fiesta	2033	13.075
4	Fiat Albea	1439	9304
5	Opel Corsa	1079	7334
6	Hyundai Getz	990	8107
7	Fiat Punto Evo	836	4172
8	Dacia Sandero	526	3534
9	Renault Clio HB	463	3445
10	Volkswagen Polo	420	4870



Fluence tekrar ses verdi

Renault Fluence 2164 adet satışla kendi segmentinde birinci olurken, tüm modeller arasında ise ikinci oldu. Makyajlı haliyle Toyota Corolla 1846 adet satarak ikinci olurken, Fiat Linea 1100 adetlik satışla üçüncü geldi. Bu arada yenilenen Ford Focus Sedan ve Volkswagen Jetta modelleri Türkiye'de satılmaya başlanınca tablo nasıl değişecek merakla bekliyoruz.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1	Renault Fluence	2164	15.413
2	Toyota Corolla	1846	13.263
3	Fiat Linea	1100	10.050
4	Opel Astra HB	1069	8728
5	Renault Megane HB	1022	4753
6	Ford Focus Sedan	1014	11.588
7	Volkswagen Jetta	935	5850
8	Honda Civic	866	6772
9	Ford Focus HB	721	5279
10	Volkswagen Golf	703	4968



Eski Passat yine de önde

Volkswagen Passat modeli tamamen yenilendi ancak güncel versiyonun satışları iyi gidiyor. Yenilenen Passat tasarımıyla biraz daha makam otomobili havasına kavuşmuş, bunda Phaeton'dan esinlenerek gerçekleştirilen tasarımın etkisi büyük. Aynen Touareg stoplarının yeni Golf'ün tasarımında kullanılması gibi. Her halükarda yeni Passat özellikle 1.6 TDI motorla satışlarını ciddi oranda arttıracığa benziyor.

BMW 530d: 0-100 km/s = 6 ay

Evet! Bu yaklaşım biraz farklı olacak ama yeni BMW 5 Serisi'nin satışlarının hızlanması için 6 ay geçmesi gerekiyormuş, tıpkı yeni BMW 5.30d'nin 0-100 km/s hıza 6.3 saniyede ulaşması gibi. Yeni BMW 5 serisi satışa sunulalı yaklaşık 6-7 ay geçti, ama son satışlara baktığımız zaman yeni BMW 5 Serisi'nin yakaladığı satış adedinin diğer dört modelin toplam satışından daha fazla olduğunu görüyoruz.



Top BMW 7 Serisi'ne geçti

Bir aylık aradan sonra BMW 7 Serisi tekrar öne geçmeyi başardı. Genel olarak değerlendirirsek, orta yaş üstü özel sektör temsilcileri ve kamu alanındaki üst düzey yöneticiler makam aracı olarak Mercedes-Benz markasını tercih ediyor. Diğer taraftan orta yaşlı ya da kendisini genç olarak tanımlayan 50 yaş üstü insanlar ise daha sportif çizgiler taşıyan BMW 7 Serisi'ni tercih ediyorlar.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1 Volkswagen Passat	689.....	7941
2 Mercedes-Benz C Sınıfı.....	513.....	4092
3 Opel Insignia	286.....	2466
4 BMW 3 Serisi	281.....	2682
5 Citroen C5	199.....	1761
6 Toyota Avensis	175.....	1362
7 Audi A4.....	166.....	1550
8 Ford Mondeo	140.....	1248
9 Volvo S40	115.....	998
10 ... Renault Laguna	77.....	670

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1 BMW 5 Serisi	432.....	1440
2 Mercedes-Benz E Sınıfı.....	172.....	1384
3 Audi A6.....	169.....	1373
4 Volvo S80	17.....	298
5 Jaguar XF	11.....	133

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1 BMW 7 Serisi	14.....	115
2 Mercedes-Benz S Sınıfı.....	11.....	154
3 Porsche Panamera.....	8.....	51
4 Jaguar XJ	3.....	17
5 Audi A8.....	1.....	16

Nissan Qashqai'den cevap geldi

Bir süredir liderlik konusunda sesi yükselmeyen Nissan Qashqai, bu sessizliğini bozarak Eylül ayında liderlik koltuğuna yerleşti. Chevrolet Captiva ikinci oldu, ancak makyajlı versiyonu 2.2 litrelik motor nedeniyle daha pahalı olursa satışlarında düşüş olabilir. Dacia Duster'ın satışlarının artması da beklenen gelişmeler arasında. Yeni Kia Sportage'ın satışları düşük, fakat Mitsubishi ASX iyi başladı.



Range Rover Sport lider oldu

Son haliyle daha sportif çizgilere sahip olan Range Rover Sport modeli, Eylül ayında da en fazla tercih edilen lüks SUV modeli oldu. Porsche Cayenne 33 adetlik satışla ikinci olurken, Volkswagen Touareg ve Audi Q7 ilk beşe giren modellerden. BMW ve Mercedes-Benz markalarının ilk beşte yer alamamış olması, üzerinde düşünülmesi gereken bir konu.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1	Nissan Qashqai	637	4162
2	Chevrolet Captiva	508	3066
3	Dacia Duster	269	1448
4	Volkswagen Tiguan	260	1959
5	Ford Kuga	157	384
6	Honda CR-V	126	1114
7	Mitsubishi ASX	117	134
8	Hyundai ix35	94	720
9	Kia Sorento	93	351
10	Skoda Yeti	90	450

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

	Eylül 2010	Ocak Eylül 2010
1Range Rover Sport.....	52.....	408
2Porsche Cayenne	33.....	166
3Volkswagen Touareg.....	23.....	135
4Land Rover Discovery.....	23.....	231
5Audi Q7	22.....	117

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

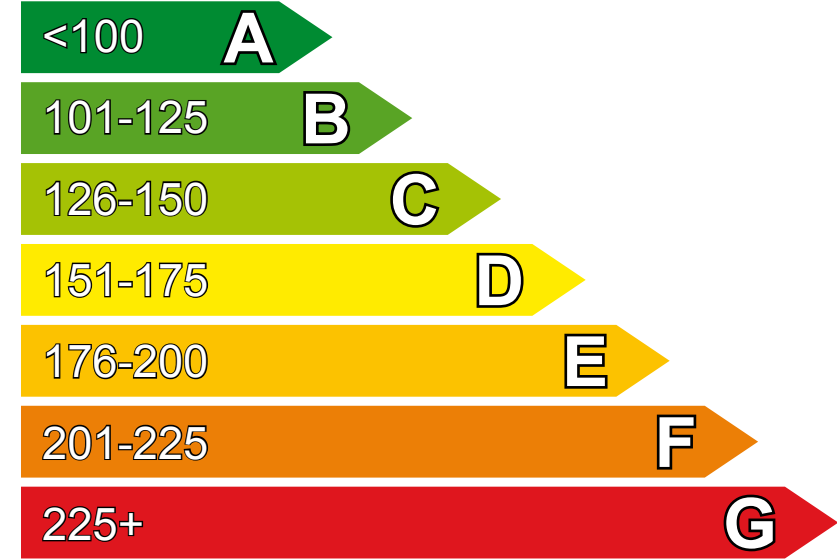
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

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.



Yine e-otodergi, yine bir ilk!

Otomobil dergisi okuyucuları olarak, bugüne kadar e-otodergi de dahil olmak üzere çeşitli dergilerde otomobil test ölçümleri okudunuz. Kimine inandınız, kimi size “imkânsız” gibi geldi ve doğruluğundan şüphe ettiniz.

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



VIDEOLU TEST CİHAZI:
UYDU ANTENİ, İŞLEMÇİ,
ANA EKLAN, YARDIMCI
EKLAN, MİKROFON
VE KAMERALARDAN
OLUŞUYOR.



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 29 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlayarak Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecra oldu ve aylık en az 45.000'in üzerinde okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilmesi ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki 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.**



KONFORU ARTTI

Makyajlanarak yeni bir yüze kavuşan VW Caddy, başarılı izolasyonu ile akustik konfor konusunda eskisinden daha iyi. Fakat makaslı arka süspansiyon sisteminin bu sınıfta bile demode sayıldığını kabul etmek gerek.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün / Fethiye



Günümüzde tüketicilerin satın alacakları araçlarla ilgili beklentileri giderek artıyor ve aynı aracı birden fazla amaç için kullanma ihtiyacı ortaya çıkıyor. Hafif ticari araçlardan türetilmiş ve sundukları özelliklerle artık neredeyse minivan kategorisinde değerlendirebileceğimiz kombivanlar; hafta içinde küçük işletme sahiplerinin işleriyle ilgili beklentilerini, haftasonu da gezi ve aile kullanımıyla ilgili beklentilerini karşılamaya yönelik bir sınıf. Biz de bu sınıfın merakla beklenen üyesi, VW Caddy'nin 1.6 TDI DSG Comfortline versiyonunu Dalaman-Fethiye arasında düzenlenen basın test sürüşü

kapsamında kullanma fırsatı bulduk.

Tasarım-iç mekan

Makyaj görerek VW Ticari Araç tarafından dördüncü nesil olarak tanımlanan Caddy, VW'nin yeni tasarım çizgisine göre tasarlanmış. Enine çıtalı radyatör ızgarası ve yeni aydınlatma grubu markanın diğer modellerinde de kullanmaya başladığı görsel kimliği ile uyumlu. Caddy'nin stop lambaları da değişmiş olmasına rağmen bu değişim fazla belli değil. Aracın iç mekânı da aslında genel hatlarıyla eskisi gibi. Sert plastikten mamul ön konsol ana hat olarak eskisiyle aynıyken, direksiyon simidi (Golf gibi), gösterge tablosu, klima ve müzik sistemi kumandaları yerlerini daha şık olanlara bırakmış.

Tavanın ön kısmında bu sınıftaki diğer araçlarda olduğu gibi tavan rafı mevcut. Bunu yanı sıra ön yolcu koltuğu altı çekmecesini ve orta konsolun üst kısmındaki kapaklı eşya gözü ufak tefek eşyalara yönelik düşünülmüş pratik özellikler. Burada eski Caddy kullanıcılarına iki iyi haberimiz var. İlki Caddy'nin torpido gözü artık kapaklı, diğeri arka koltukta oturanlar için sadece bir tane de olsa (sağ arka kapı camı) küçük bir cam açılabilir. Bunun neden iki tarafta da olmadığını ise anlayabilmiş değiliz.

Sürüşü nasıl?

VW Caddy 1.6 TDI DSG Kombi, ticari kökenli bir araç olmasına rağmen ra-



ÖN KONSOL ANA HATLARIYLA AYNI. KLİMA VE MÜZİK SİSTEMİNİN KUMANDALARI YENİ. SAĞ ARKA KAPI CAMI YAKLAŞIK BİR KARIŞ AÇILABİLİYOR.



hatlık olarak binek otomobillere kafa tutacak seviyede. Gerek yol sesi, gerekse motor sesi başarılı şekilde izole edilmiş.

Ön koltuklarda konforla ilgili bir sorun bulunmuyor. Sürücü koltuğunda yükseklik ayarı, direksiyon simidinde de yükseklik ve derinlik ayarı olması ideal sürüş pozisyonunu bulmaya yardımcı olan etkenler. Gelelim en çok merak edilen noktalardan birine, motora. 1.9 TDI motorun yerini alan commonrail enjeksiyonlu, 1.6 TDI motor 102 HP (75 kW) güç ve 250 Nm maksimum tork üretiyor. Maksimum güç 4400 d/d gibi dizel motorlar için yüksek sayılabilecek bir motor devrinde ortaya çıkarken, maksimum tork 1500-2500 d/d aralığında üretiliyor. Caddy kullanıcılarının genelde araçlarına fanatiklik derecesinde bağlı oldukları bilinen bir gerçek. Bu kullanıcılar hakkındaki diğer bir gerçekse, birçoğunun araçlarını performanslı kullanmaya hevesli olmaları. 102 HP'lik 1.6 TDI motor otomobili çok hızlı olmasa da, makul sayılabilecek şekilde ivmelendirebiliyor. Sunulan performans kağıt üzerinde eski 1.9 TDI'a göre biraz daha iyi olsa da (13.0 saniyelik 0-100 km/s değeri 0.3 saniye, 168 km/s'lik maksimum hız ise 2 km/s daha başarılı) bu pratikte hissedilecek edilecek bir fark değil. Bu motorun en büyük avantajı eski motora göre daha sessiz ve ekonomik olması.

7 ileri oranlı DSG şanzıman ise ça-

YENİ NESİL OLARAK İSİMLENDİRİLSE DE ASLINDA BAŞARILI BİR MAKYAJ OPERASYONU GEÇİRMİŞ. ARACIN KAROSER ÖLÇÜLERİ VE GENEL GÖRÜNÜMÜ ESKİSİNDEN PEK FARKLI SAYILMAZ.



buk ve sarsıntısız vites değişimleriyle Caddy'nin en iyi yönlerinden. Bu sayede Caddy rakiplerine göre oldukça iddialı bir opsiyonel donanımına kavuşmuş.

Caddy'nin makaslı arka süspansiyon sistemi, Fiat Doblo'nun çift bağlantılı, bağımsız arka süspansiyon sistemine göre biraz iptidai olsa da, kullanım sırasında fazla sarsıntı hissedilmiyor. Bilin-

diği gibi makaslı süspansiyon sistemleri daha çok yük taşıma işlerinde kullanılıyor ve günümüz kombivanlarında yavaş yavaş terk edilmeye başlandı. Yol tutuş limitleri doğal olarak bir kompakt hatchback seviyesinde olmayan yeni Caddy, buna rağmen virajlarda tedirgin etmiyor. ESP'nin standart olması sürüş güvenliği açısından çok önemli bir artı puan.

Sonuç

VW Caddy 1.6 TDI DSG Comfortline donanım, sessizlik gibi konularda çok iyi. Rakiplerinden pahalı olsa da donanım seviyesi (ESP, klima standart) bu açığı biraz olsun kapatıyor. Fakat üreticisi tarafından yeni nesil olarak tanımlanan bu aracın bizce daha yeni olması gerekirdi.



VW Caddy Kombi 1.6 TDI DSG Comfortline

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, sıralı 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	102 HP @ 4400 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 1500-2500 d/d
Maksimum hız:	168 km/s
0-100 km/s:	13.0 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4406 / 1794 / 1853 mm
Boş ağırlık:	1570 kg
Bagaj hacmi:	750-2852-3030 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.6 / 5.3 / 5.8 lt/100 km
Fiyat:	44.415 TL

+ Şanzıman, izolasyon, ESP standart

- Rakiplerinden pahalı, halen makaslı arka süspansiyon

152 g/km

D

YAYILMA POLİTİKASI

Audi, farklı sınıflara yönelik olarak yayılma politikasını premium küçük A1 ile devam ettiriyor. A1'in hedefi en çok satılan Audi modeli olmak.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



A segmentine dahil küçük premium otomobiller kuşkusuz ki son dönemde gittikçe popülerleşiyor. Lifestyle otomobili olarak tanımlanabilecek bu araçlar; şehirde yaşayan, hareketli bir yaşam tarzına sahip, farklı olmak isteyen ve kaliteden ödün vermek istemeyen kişileri hedef alıyor. Bu sınıfın akla gelen ilk örneği retro tasarımlı MINI olsa da, daha sonra Alfa Romeo MiTo ile, Citroen ise DS ismini diriltip premium küçük sınıf olarak konumlandığı DS3 ile dahil olurken, Audi de A1 ile bu sınıfa giriş yaptı. Biz de bu otomobili İstanbul'da düzenlenen Audi Driving Experience kapsamında gerçek yol şartlarında kullanma fırsatı bulduk. Kapsamlı bir test sürüşü yapmamış olsak da, bu sürüş araç hakkında fikir edinmemiz açısından yeterli oldu.

Audi severlerin birçoğu için küçük sınıf bir Audi düşüncesi biraz değişik gelse de, markanın geçmişinde A2 gibi daha radikal küçük sınıf otomobiller de mevcut. Konuyu fazla dağıtmadan Audi A1'e tekrar dönelim. Şimdiki Audi ürün gamındaki en küçük ve en ucuz olan Audi A1; VW Polo, Seat Ibiza ve Skoda Fabia ile platform kardeşi. Uzunluğu 3954 mm, genişliği 1740 mm, yüksekliği 1416 mm olan otomobilin dingil mesafe-



DİREKSİYONDAN KUMANDALI ŞANZİMAN OPSİYONEL. METAL ALÜMİNYUM KLİMA KUMANDALARI ÇOK ŞIK GÖRÜNÜYOR.





si ise 2469 mm. 2007'de gösterilen "A1 project quattro" konseptinin neredeyse değişmeden yollara çıkmış hali olan A1, dikkat çekici tasarım detaylarına sahip. Markanın görsel kimliği olan trapez formlu "single frame" radyatör ızgarası bu otomobilin metrelerce uzaktan bile bir Audi olduğunu belli ediyor. Radyatör ızgarasının üst kısmından başlayan "tornado line" adı verilen çizgi, kanat tarzı LED'li gündüz farlarının üstünden yumu-

şak bir kıvrımla kapının üst kısmından kat izi yaparak geriye doğru akıyor ve aracı çevreliyor. A ve C sütunlarını kapsayan yay gibi kavis yapan tavan çizgisi ve çıkıntılı bagaj kapağı da bu otomobilin dikkat çekici detaylarından.

İç mekan

Bu otomobil MINI'ye rakip olsa da, MINI'nin uçar kimliğinin tersine, olgun bir havaya sahip. Bu tarz farkı iç mekanda da hissediliyor. Kokpitte kalite hissi

üst sınıf Audi'ler kadar olmasa da, küçük sınıfta hiçbir otomobilin bu konuda Audi A1'in eline su dökemeyeceği bir gerçek. Arka koltuklar kendine rakip olarak görüldüğü MINI'den büyük olsa da, bu bir başarı sayılamaz. Çünkü bu boyuttaki küçük sınıf bir otomobilin arkasında daha fazla alan sunulabilmeli.

Kullanımı nasıl?

Olgun ve rafine. Kısa bir süre kullanma şansı bulduğumuz Audi A1 1.4 TFSI

bizde olumlu izlenimler bırakmayı bildi. Test aracımızda bulunan direkt benzin enjeksiyonlu, turbo beslemeli motor 122 HP güç, 200 Nm tork üretiyor. Geniş bir devir bandı kapsayan maksimum tork eğrisi düşüşe geçtiği zaman, maksimum gücün ortaya çıkması otomobilin hızlanmasının kesintisizliği açısından önemli ve bu gerçekten büyük bir başarı. Otomobil kullanım sırasında baştan çıkartıcı bir performans hissi sunma-

sa da, fabrika verilerine göre 8.9 saniye olan 0-100 km/s hızlanma süresi ve 203 km/s'lik maksimum hız fazlasıyla yeterli. Çift kavramalı, 7 ileri oranlı S tronic şanzıman da otomobilin motoruyla uyumlu ve vites geçişleri çabuk.

Önde McPherson, arkada torsiyon çu-

buklu süspansiyon sistemine sahip Audi A1, yol tutuş limitleri yüksek bir otomobil. Sert virajları bile güvenle dönebilmek mümkün. Ama "eğlenceli mi?" diye soracak olursanız MINI Cooper'ın direksiyon hissini ve kıvraklığını düşünüp "fazla değil" cevabını verebilirim. Yukarıda belirt-

tiğimiz olgunluk ve rafinelik bu otomobilde eğlenceden daha öncelikli. Sürüşünü gerçekleştirdiğimiz aracın altında 205/40 R 17 ebadında lastikler mevcuttu. Düşük profilli bu lastiklerin hafif sert süspansiyon sistemiyle olan birlikteliği; bozuk yolda konforu biraz olumsuz etkilese de, oto-

mobil tokluk hissini hep muhafaza ediyor.

Sonuç

Audi A1 1.4 TFSI S tronic, sürüş heyecanı yönünden sizi keyiften uçurmayacak olsa da; görsel çekiciliği ve kalite hissi yüksek küçük sınıf bir premium.

**AUDI A1, SEAT IBIZA
VE SKODA FABIA GİBİ
ARAÇLARLA PLATFORM
KARDEŞİ.**

Audi A1 1.4 TFSI 122 HP S tronic

Fabrika verileri

Motor:	1390 cc, sıralı 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	122 HP @ 5000 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1500-4000 d/d
Maksimum hız:	203 km/s
0-100 km/s:	8.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3954 / 1740 / 1416 mm
Boş ağırlık:	1125 kg
Bagaj hacmi:	270-920 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.5 / 4.6 / 5.3 lt/100 km
Baz fiyat:	26.777 Euro

+ Ön konsolda kalite hissi, hızlı şanzıman

- Arka koltuklarda baş mesafesi

122 g/km **B**



MODAYA UYDU

Üreticisi tarafından en sportif Volvo olarak lanse edilen yeni nesil S60, eskisinden daha sportif bir görünüm sunmasının yanı sıra, üst düzey güvenlik önlemlerinde de ödün vermiyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

DİREKSİYON SİMİDİNİN GÖBEĞİ V ŞEKLİNDE TASARLANMIŞ. KALİTE HİSSİ İYİ OLAN ÖN KONSOLDAKİ KUMANDALAR KOLAY ANLAŞILIYOR. VİTES KOLUNUN GERİSİNDE, SÜRGÜLÜ KAPAKLI BİR EŞYA GÖZÜNE YER VERİLMİŞ.

Risk ve Volvo...Otomobil dünyasında bu iki kelimeyi zıt anlamı olarak kabul edebiliriz. Çünkü Volvo her zaman için riske girmeyen ve güvenliğe önem verenlerin otomobili olarak bilinir. Fakat Volvo katalogunda "Volvo ile yaşanacak çok şey var. Riske girme cesareti var." şeklindeki giriş Volvo'nun artık kalıplarını kırmak istediğinin adeta bir göstergesi. Biraz klişe olsa da daha önceki bazı Volvo modellerinden de alışık olduğumuz "şimdiye kadar üretilmiş en sportif Volvo" tanımlamasına sahip.

Coupe mi?

Eğer Volvo basın bültenlerine bakarsanız öyle, ama tavanı eğimli olmasına rağmen bizce coupe değil. Son dönemin sözde "coupe" furasına Volvo da S60 ile katılmış durumda. Her ne olursa olsun, yeni nesil S60 akıcı çizgisiyle göze güzel gelen bir otomobil.

İç mekan

Volvo S60'ın ön konsolu örnek alınacak kadar başarılı. Kumandalar anlaşılır ve kalite hissi yüksek. Ön konsolun üst



orta noktasında bulunan bilgi ekranından klima ve müzik sistemiyle ilgili bilgilerin yanı sıra elektronik sürüş destek sistemi ile ilgili bilgileri görebilmek de mümkün. Araçla ilgili kişiselleştirme ayarlarına ulaşmak için öncelikle orta konsoldaki "My Car" (benim otomobilim) düğmesine basmak, sonra da konsolun sağ üstündeki çevirmeli butonla gerekli seçimleri yapmak gerekiyor. Bu sayede sürüş destek sistemleri devre dışı bırakılabiliyor veya direksiyon sertliği üç kademe olarak değiştirilebiliyor.

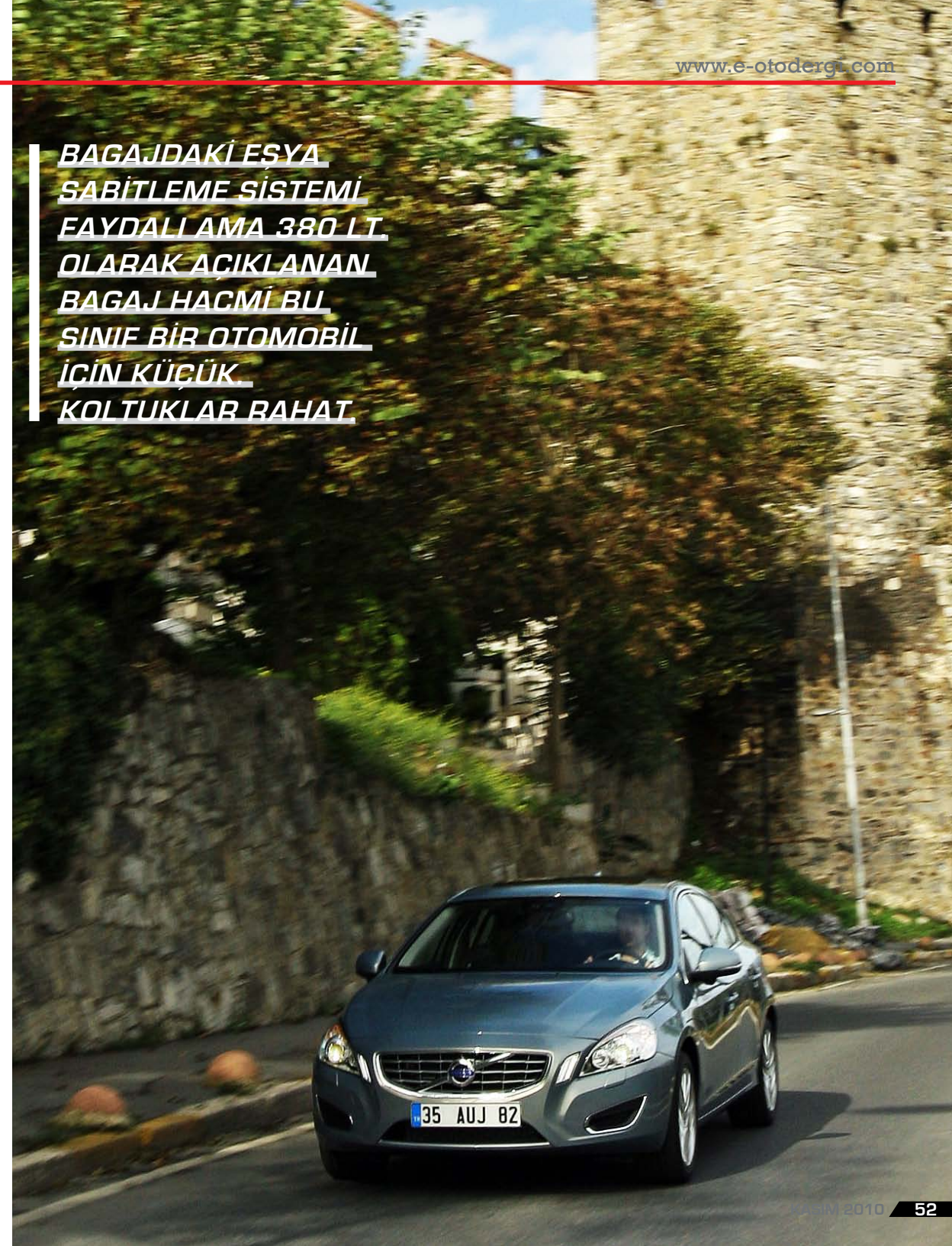
Arka koltuklarda sunulan diz ve baş mesafesi sınıfının en iyisi olmasa da, gayet yeterli.

Motor-şanzıman

Yıllardan beri birçok modelinde turbo beslemeye yer veren Volvo'nun bu modelinde de iki turbodizel ve iki turbo benzinli olmak üzere dört motor seçeneği mevcut. Bizim test aracımızda bulunan 2.0 litrelik direkt benzin enjeksiyonlu turbo motor, 203 HP güç ve 300 Nm (overboost ile 320 Nm) tork üretiyor. Kağıt üzerinde çok etkileyici duran bu değerlerin gerçeğe yansması o kadar da etkileyici değil. Özellikle de alt motor devirlerinde...203 HP'lik otomobil kullanıyor hissini pek alamıyorsunuz, ama yine de istikrarlı bir ivmelenme söz konusu. Powershift adlı çift kavramalı şanzıman da zaten vites değişimlerinde biraz



BAGAJDAKİ EŞYA
SABİTLEME SİSTEMİ
FAYDALI AMA 380 LT
OLARAK AÇIKLANAN
BAGAJ HACMİ BU
SINIF BİR OTOMOBİL
İÇİN KÜÇÜK.
KOLTUKLAR BAHAT.





nazlı davranarak performanslı sürüşlere tam anlamıyla yanıt veremiyor. En azından VW Grubu'nun DSG şanzımanı ile karşılaştırınca durum böyle.

Sürüş özellikleri

Volvo'nun S60 üzerinde tasarımıyla birlikte en çok çalıştığı nokta kuşkusuz ki sürüş özellikleri. Önden çekişli S60, yere sağlam basan bir otomobil olmasının yanı sıra; darbe emiş, akustik konfor gibi konularda da başarılı. Direksiyon tepki-

leri eskisinden daha iyi olması otomobilin dinamizmini arttırmış. City Safety adlı şehiriçinde 30 km/s hıza kadar öndeki araçlara arkadan çarpmaları önleyen güvenlik sistemi ise güvenliğe verilen önemin göstergelerinden birisi.

Sonuç

Yeni Volvo S60 eskisinden daha keyifli ve daha güvenli. City Safety adlı sürüş destek sistemini standart olan sunulmasıyla fark yaratan bir detay.

**YANDAKİ İKİ
HAREKETLİ
FOTOĞRAF,
YENİ S60'A
VOLVO'NUN
NEDEN "EN
DİNAMİK
VOLVO"
DEDİĞİNİ
AÇIKLIYOR:
OTOMOBİL
KARELERDEN
ÇIKACAKMIŞ
GİBİ
GÖRÜNÜYOR
MU?**

Volvo S60 2.0 T

Fabrika verileri

Motor:	1999 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	6 ileri Powershift
Maksimum güç:	203 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	300 Nm @ 1750-4000 d/d
Maksimum hız:	230 km/s
0-100 km/s:	8.2 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4628 / 1865 / 1484 mm
Boş ağırlık:	1545 kg
Bagaj hacmi:	380 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	11.2 / 6.6 / 8.3 lt/100 km
Baz fiyat:	89.607 TL

- + Güvenlik, kalite hissi, konfor, yol tutuş
- Tüketim, bagaj hacmi, şanzıman daha hızlı olmalı

193 g/km

E

HER YÖNÜYLE ESNEK

FlexDoors, FlexRail, FlexSpace, FlexFloor, ecoFLEX... Yeni Opel Meriva, küçük sınıfta yer alan bir MPV'den beklenen tüm "esnek"liği sunuyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Almanya'da kullanıp, Haziran sayımızda "ilk sürüş" yazısına yer verdiğimiz yeni Opel Meriva'yı, satışa sunulmasının hemen ardından, bu kez 1.3 dizel motorlu versiyonuyla İstanbul'da test ettik.

Her cümlenin başı "Flex"

Opel'in küçük MPV'ler arasında temsil eden yeni Meriva'dan bahsederken, neredeyse her cümlenin başına "Flex" (esnek) kelimesini koymak gerekecek. Çünkü otomobilde yer alan birçok sistem, başında Flex tanımı kullanılarak adlandırılmış. Bunlardan en çarpıcı olanı ise, hiç kuşkusuz FlexDoors. Yeni Meriva deyince ilk akla gelen konu, otomobilin 84 derecelik açıyla geriye doğru açılan arka kapıları. 1936 model Opel Kadett'te ve halen bazı Rolls-Royce, MINI ve Mazda modellerinde gördüğümüz bu sistem sayesinde, arka koltuğa biniş ve buradan iniş zahmetsiz olarak gerçekleşiyor. Öte yandan bebeğinizi burada yer alan bebek koltuğuna koymanız ve onu bu koltuktan almanız sırasında da belinize yük binmiyor. Yeni Meriva'daki sistemin, diğer üreticilerinkinden önem-



YENİ MERIVA'NIN KOKPİTİ ŞIK VE İŞLEVSEL (ÜSTTE). YUVARLAK HATLI GÖSTERGERLER RAHAT OKUNUYOR (SOLDA). KAPILAR AÇILABİLECEĞİ ZAMAN YEŞİL IŞIK YANIYOR (SAĞDA).





**YENİ MERIVA'DA
HEM ÖN HEM DE
ARKA KOLTUKLAR
RAHAT VE
KONFORLU.**



li bir farkı ise, arka kapının ön kapıdan bağımsız olarak açılıp kapatılabilmesi. Opel yetkilileri, henüz Euro NCAP tarafından yandan çarpma testine tabi tutulmamış olan yeni Meriva için, çok çeşitli çarpışma testleri gerçekleştirdiklerini ve otomobilin güvenli olduğunu belirtiyorlar. Zaten yeni Meriva, satışa sunulmadan önce, Avrupa'da homologe olabilmesi için gerekli tüm kriterleri yerine

getirmiş durumda. Önemli bir güvenlik tedbiri olarak, yeni Meriva 4 km/s hıza ulaşınca arka kapılar otomatik olarak kilitleniyor ve sürücü kilidi açmadan ya da araç durup da belli bir süre geçmeden kapılar açılmıyor. Hatta kapı içindeki açma kolu bölgesine, kapının açılabilceği zaman yanan bir "yeşil ışık" da yerleştirilmiş (Bir önceki sayfada fotoğrafı var). Herhangi bir kaza anında ise, kapı

kilidi otomatik olarak devre dışı kalıyor.

Daha uzun, daha geniş ama daha alçak

Yeni Meriva, eskisine göre 246 mm daha uzun (4288 mm), 118 mm daha geniş (1812 mm) ve 9 mm daha alçak (1615 mm) bir karosere sahip. Otomobilin 2644 mm'lik dingil mesafesi ise eskisinden 14 mm daha uzun. Dış tasarımıda ön ızgara-

sını Insignia'dan, kartal gözü far tasarımı ve gündüz farlarını ise Astra'dan alan yeni Meriva'nın büyük ön ve yan camları ile ince A sütunu, ön ve ön-çapraz görüş açısını iyileştirirken, yüksek tavan çizgisi ise iç mekândaki baş mesafesini artırıyor. Eski modele göre artan uzunluğun bir kısmı iç mekan için, bir kısmı ise önden çarpmadaki güvenliği arttırmak için kullanılmış. Yan camların yüksek bel çizgisi, tek hacimli otomobil imajını kuvvetlendiriyor. Büyük arka cam ise hem otomobili olduğundan daha geniş gösteriyor, hem de arka görüşü sorunsuz kılıyor. Bagajdaki FlexFloor sistemi, bagaj zeminini iki farklı kademede ayarlamaya yarıyor. Böylece öne katlanan arka koltuklarla birlikte, 1500 litreye varan büyük ve dümdüz bir zemin elde edilebiliyor. Bagajın standart kullanımdaki hacmi ise 400 litre.

İç mekânda FlexSpace ve FlexRail ayrıcalığı

2003'ten bu yana 1 milyon adetten fazla satılarak kendi segmentinde yüzde 27 pay almış başarılı bir araç olan Meriva, yeni jenerasyonunda bu başarıyı devam ettirmek istiyor. Bunu yapmak için de iç mekânda maksimum işlevsel-

lik sunmak zorunda. Yeni Meriva'nın bu yolda güvendiği sistemler ise FlexSpace ve FlexRail. Türkiye'de satışa sunulan her yeni Meriva'da standart olarak sunulan FlexRail sistemi, ön koltukların ortasından başlayıp arka koltuklara giden bir alüminyum rayı ifade ediyor ve sistem, bu ray üstünde çeşitli kombinasyonlarda kol dayama, eşya gözü ve bardaklık yerleştirmeyi mümkün kılıyor. Beğenimizi kazanan sistem, diğer irili-ufaklı, açık-kapalı eşya gözü ve bardaklıklarla birlikte, otomobilin içinde 32 farklı saklama alanı yaratılmasını sağlıyor.

FlexSpace sistemi ise, ön ve arka koltuklarda çeşitli katlanma mekanizmaları sayesinde iç mekâna modülerlik katıyor. Bu sayede yolcu adedine göre çeşitli eşya taşıma opsiyonları elde edebiliyorsunuz. Yeni Meriva'nın 240 mm ileri-geri ve 60 mm yukarı-aşağı yönlendirilebilen arka koltuk sırasında, istenirse orta koltuk bir kol dayamaya dönüştürülüp sağ ve soldaki koltuklar ortaya yaklaştırılabiliyor. Böylece uzun boylu yetişkinlerin bile uzun seyahatler yapmasına olanak tanınmış oluyor. Arka koltuk sırasının ön koltuklardan daha yüksekte konumlandırılması da, burada oturanların görüş açılarını arttıran bir özellik. Yeni Meriva'da



gözümüze çarpan iki olumsuz özellik ise; ön yolcu koltuğunun öne katlanamaması ve arka koltuk sırtlıklarının arkaya yatırılmaması. Bunların makyaj sırasında eklenmesini bekliyoruz.

Emisyonu da, segmenti gibi "B"

İstanbul ve çevresindeki testimizde 1.3 litre dizel motorlu Meriva'yı kullandık. 4000 d/d'de 95 HP güç üreten oto-

mobilin maksimum torku ise 1750-3500 d/d'de 180 Nm. Bu motor otomobile 168 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Meriva 1.3'ün 0-100 km/s hızlanma süresi ise 13.8 saniye sürüyor. Performansı düşük olan otomobilin öne çıktığı konu ise yakıt tüketimi ve karbondioksit salınımı. Ortalama 6.1 lt/100 km motorin tüketen aracın CO2 değeri 119 g/km. Bu rakam da onu emisyon değerleri tablosunda "B"

harfiyle ödüllendiriyor.

Fiyatı 38.905 TL'den başlıyor

Yeni Meriva'da 1.4 lt benzinli motorun 100, 120 ve 140 HP'lik üç versiyonu ile 1.3 DTE 95 HP ve 1.7 CDTi 100 HP olmak üzere iki dizel seçenek sunuluyor. 6 kademeli otomatik şanzıman sadece 1.7 lt'lik motorla alınabiliyor. Tüm Meriva seçeneklerinde "Enjoy" ve "Cosmo" adlı

iki donanım bulunuyor. Baz donanımdan itibaren tüm Meriva'larda FlexRail, ESP, ABS, dört elektrikli cam, elektrikli aynalar, 16 inç alüminyum alaşımlı jantlar, altı havayastığı, klima, radyo CD MP3 çalar ve yokuşta kalkış desteği sunuluyor. Fiyatlar 38.905 TL'den (1.4 100 HP Enjoy) başlayıp 58.660 TL'ye (1.7 CDTi 100 HP AT Cosmo) kadar gidiyor. Bu sayfalarda gördüğünüz aracın fiyatı ise 45.655 TL.



Opel Meriva 1.3 DTE 95 HP ecoFLEX Enjoy

Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, 4 silindirli, dizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	95 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	180 Nm @ 1750-3500 d/d
Maksimum hız:	168 km/s
0-100 km/s:	13.8 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4288 / 1812 / 1615 mm
Bagaj hacmi:	400-920-1500 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.0 / 5.0 / 6.1 lt/100 km
Fiyat:	45.655 TL

+ Arka koltuk iniş-biniş, tasarım, işlevsellik, emisyon

- Performans, fiyat

119 g/km **B**



EN İYİSİ HANGİSİ?

Yeni Opel Meriva satışa sunuldu ve ortaya şu soru çıktı: Otomobillerde en iyi kapı sistemi hangisi? Bu sorunun cevabını arka kapısı geriye açılan yeni Meriva, sürgülü kapılı Partner, 4 kapılı S60 ve 2 kapılı Laguna Coupe kullanarak bulmaya çalıştık.

Yazı: Emre Anamur / Fotoğraflar: Gürkan Çağlar & e-otodergi arşivi

Otomobil satın alırken gözardı edilen konulardan biridir kapı sayısı ve kapıların nasıl açıldığı. Genelde; eldeki paraya göre önce marka ve modele karar verilir. Sonra motor ve şanzıman seçilir. Seçme şansı varsa aktarma sistemi tercihi yapılır. Donanım, renk ve aksesuarlar onu takip eder. Otomobilin kaç adet kapısı olduğu ve bu kapıların nasıl açıldığı belki de hiç düşünülmez. Oysa otomobilinizin direksiyon simidi ve vites kolundan sonra belki de en çok dokundu-

ğunuz yeri kapı kolu değil midir? İşte bu özel karşılaştırmamızda, kapı sistemleri bakımından farklı olan dört aracın, arka koltuk kullanımı sırasında ortaya çıkan avantaj ve dezavantajlarını ortaya koyacağız. Öte yandan, bu çekimde fotoğraflarını çekmediğimiz üç farklı kapı sistemini de, arşivimizdeki fotoğraflarını kullanarak inceleyeceğiz. O araçlarda arka koltuk bulunmaması dolayısıyla, sahip oldukları kapı sistemlerinin özelliklerinden bahsedeceğiz.



Yeni Opel Meriva



Arka kapıları geriye doğru açılan 5 kapılı araç

Geriye doğru açılan arka kapı sayesinde otomobile binmek ve otomobilden inmek çok kolay. Bu sistem, bebek koltuğu kullanıldığı durumlarda da çok avantajlı. Ebeveyn, beline herhangi bir yük binmeden, bebeğini bebek koltuğuna rahatça yerleştirebiliyor, aynı avantaj bebeği koltuktan alırken de geçerli. Arka kapının 84 derece

açıyla açılması sorunsuz iniş-biniş sağlıyor. Ancak kapı tam açıkken, içeriden kapatmak için biraz uzanmak gerekiyor. Bu tür arka kapı Rolls-Royce Phantom, MINI Clubman, Mazda RX-8 gibi modellerde de var, ancak Meriva'daki arka kapılar, ön kapılardan bağımsız olarak açılıp kapatılabiliyor. Meriva'nın dar park alanlarında herhangi bir avantajı bulunmuyor. Yanınızda engel varsa iniş-biniş kolay olmuyor.

MERIVA'NIN ARKA KOLTUĞUNA BİNİŞ-İNİŞ KOLAY. AYRICA ARKA KAPI, ÖN KAPIDAN BAĞIMSIZ. AMA DAR PARK ALANLARI SORUN OLUYOR.



Renault Laguna Coupe



Kapıları standart olarak açılan 2 kapılı araç

Coupe otomobillerin özelliği gereği, otomobilin her iki tarafında da sadece birer kapı bulunuyor. Büyük açılan kapı, ön koltuğa binışı ve buradan inişi rahatlatıyor ancak konumuz arka koltuklar ve aynı avantaj, arka koltuk sırası için geçerli değil. Alçak tavan ve dar alan nedeniyle iniş-biniş zahmetli. Arka tarafa yerleştirilen bir be-

bek koltuğunu kullanmak da, inip-binmek kadar olmasa da zahmetli. Öte yandan büyük kapı, dar park alanlarında araçtan inmeyi ve araca binmeyi zorlaştırıyor. Tüm bu olumsuzluklara rağmen, coupe modeller sıklıkla tercih ediliyor. Bunun nedeni de elbette tasarım. Bir coupe'nin, her zaman bir sedandan da, hatchback'ten de güzel durduğu kesin. Eğer tasarım karşılaştırması yapsaydık Laguna Coupe birinci olurdu.

***DÖRT OTOMOBİLİ TASARIM BAKIMINDAN
KARŞILAŞTIRSAYDIK KUŞKUSUZ 1'İNCİ OLURDU AMA
LAGUNA COUPE'DE BİNİŞ-İNİŞ HAYLİ ZAHMETLİ.***



Peugeot Partner Tepee Outdoor



Arka kapıları sürgülü olarak açılan 5 kapılı araç

Sürgülü olarak açılan arka kapı sayesinde otomobile binmek ve otomobilden inmek çok kolay. Sürgülü arka kapı, bebek koltuğu kullanıldığı durumlarda da çok avantajlı. Ebeveyn, tıpkı Meriva'da olduğu gibi, beline herhangi bir yük binmeden bebeğini bebek koltuğuna rahatça yerleştire-

biliyor, aynı avantaj bebeği koltuktan alırken de geçerli. Kapıların açılıp kapatılması için biraz güç sarf etmek gerekli. Bir de kapanması sırasında el, kol, parmak sıkışma riski var. Dikkat edilmeli. Sürgülü kapının önemli bir avantajı da, kendini dar park alanlarında gösteriyor. Park ettikten sonra, yanınızda başka bir araç ya da engel varsa bile, kapıyı açıp araçtan çıkabilirsiniz.

SÜRGÜLÜ ARKA KAPILARA SAHİP PARTNER TEPEE, HEM GENİŞ HEM DE DAR PARK ALANLARINDA KUSURSUZ VE ÇOK RAHAT BİNİŞ-İNİŞ SAĞLIYOR.



Yeni Volvo S60



Kapıları standart olarak açılan 4 kapılı araç

Yeni S60, 4 kapılı bir sedan. Kapıları ise, dünya genelindeki araçların büyük bir çoğunluğunda kullanılan standart sisteme sahip. Arka koltuk sırasına binmek ve buradan inmek pek de zahmetli değil, ama bu durum, bu sistemin mükemmel olduğu anlamına gelmiyor. Özellikle; araca binerken

kafanızı, araçtan inerkense dizinizi vurma riski bulunuyor. Dikkat edilmeli. Bebek koltuğu kullanıldığı durumlarda, bebeği koltuğa koyarken ve koltuktan alırken belinizi bükmeniz gerekiyor. Ters bir hareket yapılırsa bel incinmesi söz konusu olabilir. Dar park alanlarındaki durum, coupe modellerdeki kadar vahim değil. Ama yine de biraz zahmetli.

TÜRKİYE BİR SEDAN ÜLKESİ VE S60 DA PAZARIN EN YENİ SEDANI. OTOMOBİLE BİNİŞ VE OTOMOBİLDEN İNİŞ, NE MERIVA NE DE PARTNER TEPEE KADAR RAHAT.



Mercedes-Benz SLS AMG



Kapıları kanat şeklinde yana-yukarıya doğru açılan 2 kapılı araç

Meşhur "Martı Kanat"ın güncel versiyonu olan Mercedes-Benz SLS AMG, yana-yukarıya doğru açılan kapılarla gerçekten de tasarım harikası bir model. Ancak standart otomobillerden daha kalın olan kapı eşiği ve alçağa yerleştirilmiş koltuk, araca binışı zahmetli hale getiriyor. İniş sırasında da bir ayağınızı yana doğru atıp yere basmanız ve kendinizi yukarıya doğru çekmeniz gerekiyor. Bu sırada eğer aracın göv-

desi kirliyse (kim SLS AMG'sini kirli tutar o da tartışılır tabii), üstünüzdeki giysi kirlenebilir. Öte yandan kadınların etek ya da elbiseyle inip binmeleri pek de kolay olmuyor. Kapı sistemindeki bir sorun da, araca bindikten sonra kapıyı kapatırken yaşanıyor. Kapı kolu bir hayli yukarıda kaldığından yukarıya doğru uzanmanız gerek. Bu sistem, dar park alanları içinse son derece uygun. Yanınızda bir engel olsa bile kapıyı açıp araçtan çıkabilir, döndüğünüzde de engele takılmadan binebilirsiniz.



Lamborghini Murcielago



Kapıları ileri-yukarıya doğru açılan 2 kapılı araç

İtalyan süperspor otomobil üreticisi Lamborghini'nin tasarım harikası modeli Murcielago'nun kapıları ileri-yukarıya doğru açılıyor. Koltuğu neredeyse yer hizasına yerleştirilmiş olan araca binmek için epey eğilmek gerekiyor. Bindikten sonra kapıyı kapatmak ise zahmetsizce gerçekleşiyor.

Araçtan inmek ise, yere çok yakın oturduğunuz için yine biraz zahmetli. Bu noktada, SLS AMG'deki gibi, etek ya da elbise giymiş kadınların daha fazla zorluk yaşayacakları kesin. Kim Lambo'sunu dar park alanına park edecek bilinmez ama yukarıya doğru açılan kapılar, yanınızda engel olsa dahi, hem araca binerken hem de araçtan inerken bundan etkilenmemenizi sağlıyor.

BMW Z1



Kapıları aşağıya doğru açılıp gövdede kaybolan 2 kapılı araç

Biraz da nostalji yapalım. Mart 1989 ile Haziran 1991 arasında toplam 8000 adet üretilen BMW Z1'de bulunan kapılar, aşağıya doğru açılıp kayboluyor. Böylece sürücü ve yolcuya çok rahat bir iniş-biniş imkânı sağlanıyor. Aracın üstü açıkken, tavan konusunda da bir sorun yaşanmıyor ve başınızı

tavana vurma riskiniz ortadan kalkıyor. Araca bindikten sonra kapının kapatılması da zahmetsiz bir şekilde gerçekleşiyor. Tahmin edilebileceği gibi, dar park alanlarında araca biniş ve araçtan iniş konusunda da bir kısıtlama bulunmuyor. Bu tür kapıların tasarımı konusunda bazı küçük şirketlerin çalışmaları halen devam ediyor ama henüz seri üretilen bir araç yok.

Sonuç

Bu karşılaştırmamızdaki sıralamamızı; Meriva, Laguna Coupe, Partner ve S60 arasında yapmayı uygun görüyoruz. Çünkü sadece bu araçlarda arka koltuk var ve biz de bu araçları arka koltuğa biniş, arka kol-

tuktan iniş ve arka kapı (Laguna Coupe'de yok) kapsamında değerlendirdik. Sonuçta Partner lider oldu. Çünkü hem iniş-binişte, hem bebek koltuğunda, hem de dar park alanlarında sorunsuz bir sisteme sahip. Meriva ikinciliği elde etti. Meriva'nın kaybet-

tiği tek puan dar park alanlarındaki dezavantajı. Onları S60 izledi. Bu araçtaki standart kapı sistemi, mükemmel olmasa da işe yarıyor. Sonunculuğu ise, doğaldır ki, 2 kapılı Laguna Coupe aldı. Eğer bu karşılaştırmamız güzellik konusunda olsaydı, Lagu-

na Coupe, adı geçen dört otomobil arasında hiç şüphesiz birinci olurdu. Gelelim diğer üç otomobile... İnanın bu üç otomobile bakıp da kapı sistemlerini değerlendirmek, hele bir de sıraya sokmak çok zor. Çünkü onlar hayallerin otomobilleri.

MASKELİ KAHRAMAN

Teknik açıdan Ibiza Cupra ile birebir aynı olan Ibiza Bocanegra'nın farkı siyah maskesi.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Eylül 2010 tarihli 27'nci sayımızdaki sürüş izlenimi yazımızda Ibiza Cupra'nın hızlı hatchback sınıfına kayıt yaptırdığını ve bir süredir sessiz olan sınıfın daha da hareketleneceğini söylemiştik. Cupra'nın maskeli kardeşi Bocanegra da (siyah ağız anlamına geliyor) bu sınıftaki diğer bir model.

Bocanegra son ekli ilk Seat bundan yaklaşık 35 yıl önce tanıtılan Seat 1200 Sport Bocanegra idi. Daha sonra 2008 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Bocanegra konsepti ile bu isim tekrar hayata döndü.

Fark nerede?

Yurtdışında FR ve Cupra versiyonlarının bir uzantısı olarak 1.4 TSI 150 HP ve 1.4 TSI 180 HP'lik motorlarla satılan Bocanegra, ülkemizde sadece 1.4 TSI 180 HP'lik motor seçeneğine sahip. Teknik olarak 28. Sayıda yayınladığımız Cupra'dan hiçbir farkı yok. Parlak siyah ön tampon bu otomobilin Cupra'ya göre en belirgin farkıken, bagaj kapağında Cupra yerine Bocanegra yazması, koltuk dikişlerinin beyaz yerine kırmızı olması ve direksiyondaki Cupra yazısının Bocanegra logosu ile değiştirilmiş olması diğer kozmetik detaylardan.



DİREKSİYONDAKİ BOCANEGRA LOGOSU VE KIRMIZI DİKİŞLİ KOLTUKLAR, İÇ MEKANDA CUPRA'YA GÖRE FARKLI OLAN NOKTALAR.

Motor-şanzıman

Ibiza Bocanegra'yı kullanırken alınan his Cupra'dan farklı değil, bu yüzden bu konuda yazacaklarımız geçen sayıda yazdıklarımızdan farklı değil. Araçtaki 1.4 TSI motor, 6200 d/d'de 180 HP güç ve 2000-4500 d/d arasında 250 Nm tork üretiyor. Motorun bu başarısında iki aşırı besleme sisteminin, kompresör ve turbonun uyumlu birlikteliği pay sahibi. 2400 d/d'ye kadar sadece kompresör

görev yaparken, 2500-3500 d/d arasında kompresör + turbo, 3500 d/d'den sonra ise sadece turbo besleme görev yapıyor. Bu sayede kompresör ve turbonun kendilerine has olumsuzlukları giderilmiş. Bilindiği gibi motora bir kasnakla bağlı olan kompresör sistemleri alt devirlerde hünerlerini ortaya koyarken, gücünü egzoz gazından alan turbolar üst devirlerde varlıklarını hissettirmekte. Özellikle S konumunda gaz pedalına çok güzel tep-

kiler veren motor, alt devirlerden başlayarak otomobili ivmelendiriyor ve hiçbir zaman güç sıkıntısı yaşatmıyor. Performanslı kullanımda 12.0 lt/100 km seviyelerine çıkan tüketim, normal şartlarda 8.0-8.5 lt/100 km seviyelerinde seyrediyor. Güçlü motor ve önden çekiş birlikteliğinin birçok otomobildeki doğal sonucu direksiyonda görülen ve ön tarafın yola tutunamayarak gezinmesi olarak tanımlanabilecek "torque steer" etki-

si bu otomobilde neredeyse hissedilmiyor. Bunun nedeniye elektronik bir diferansiyel kilidi olarak tanımlanabilecek ve ESP müdahaleleri ile faaliyet gösteren XDS sistemi.

Cupra'nın süspansiyon sistemi, sportif kullanıma yönelik olarak elden geçirilmiş. Otomobilin yerden yüksekliği Sport versiyonlara göre 10 mm azaltılırken, daha sert amortisörler kullanılmış ve yayların sertliği de yüzde 15 artırıl-



miş. Hızlı hatchback standartlarına göre çok sert olmasa da ortalama otomobil kullanıcılarına sert gelecek bu süspansiyon sisteminin nimetlerini virajlarda görmek mümkün. Direksiyon yeterince hızlı olsa da, düşük hızlarda biraz tepkisiz. Geçen sayıdaki Cupra ile şimdiki Bocanegra test aracındaki farklardan biri de

lastiklerdi. Cupra'da Bridgestone Potenza RE050 lastikler varken, Bocanegra yere Pirelli P7'ler ile basıyordu.

Sonuç

Cupra ile Bocanegra arasında teknik bir fark yok. Cupra varken Bocanegra'nın kara kaşına ve kara gözüne 1500 TL fark vermek bizce gereksiz.

Seat Ibiza Bocanegra 1.4 TSI 180 HP DSG

Fabrika verileri

Motor: 1390 cc, 4 silindirli, 16V, turbo+kompresör
 Şanzıman: 7 ileri DSG
 Maksimum güç: 180 HP @ 6200 d/d
 Maksimum tork: 250 Nm @ 2000-4500 d/d
 Maksimum hız: 225 km/s
 0-100 km/s: 7.2 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4061 / 1693 / 1420 mm
 Boş ağırlık: 1172 kg
 Bagaj hacmi: 284 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.3 / 5.3 / 6.4 lt/100 km
 Fiyat: 47.500 TL

+ Motor, performans

- Direksiyon düşük hızlarda hissiz, arkada baş mesafesi

148 g/km





B SEGMENTİ FİYATINA D SEGMENTİ

Çinli üreticilerin en güçlü silahı olan fiyat, kendini küçük sınıf otomobil etiketi taşıyan ama D segmentinde yer alan sedan otomobil Geely Emgrand EC7'de iyice hissettiriyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Videolu test: Tarık Akagün

Türkiye'de Anadolu Grubu tarafından temsil edilen Çinli Geely, ülkemizdeki ürün gamını genişletiyor. Kısa bir süre önce satışa sunulan FC modeli, C segmentinde yer alan bir sedan otomobilken, bu sayfalarda videolu testini okuyup seyredeceğiniz Emgrand EC7 ise markayı D segmentinde temsil ediyor.

Model ailesinin en tepesinde

Emgrand EC7; şu an Türkiye'de CK Echo, MK Familia ve FC modellerinin de yer aldığı Geely ailesinin en tepesinde bulunuyor. 4635 mm'lik uzunluğuyla D segmentinde yer alan otomobil, 1789 mm genişliğe, 1470 mm yüksekliğe sahip. Emgrand EC7'nin dingil mesafesi ise 2650 mm. Otomobilin tasarımı bir hayli prestijli. Özellikle arka tasarımı Mercedes-Benz S Sınıfı'nı andıran stop lambalarına yer verilmiş. Ön ızgarada bulunan ve henüz ülkemizde birçok kişi tarafından tanınmayan Geely amblemi, dur-kalk trafikte aracı önden gören kişilerin size markanın ne olduğunu sormalarına yol açıyor. Arka kısımdaki Geely logosu ise, meraklı kişilerin soruları-

nı yazılı olarak cevaplıyor. Geely'den yapılan açıklamada otomobilin bagajının 650 litre olduğu belirtiliyor, ancak biz bu rakamı çok da inandırıcı bulmadığımızdan fabrika verileri tablomuzda yer vermedik (Benzer dış boyutlara sahip olan VW Passat'ın bagajı 565 litre). Bagaj kapağı kontakt anahtarındaki butonla ve direksiyonun sol arka tarafındaki düğmeyle açılabilir.

İç mekân geniş ve konforlu

Emgrand EC7'nin sürücü koltuğuna geçtiğimizde, daha önce test ettiğimiz CK Echo ve MK Familia modellerine oranla çok daha başarılı bir kokpitte karşılaştık. Genişlik ve ferahlık bakımından bir sorun bulunmayan kokpitte, önceki Geely deneyimlerimizden burnumuzda kalan o garip yanık plastik kokusu da yok. Sade tasarımlı kokpitte kullanılan malzemenin ucuz olduğunu ise hem görme hem de dokunma duyunuzla hissediyorsunuz. Yer yer işçilik hataları da göze çarpıyor. Ergonomi açısından ise çok önemli bir sorun yok. Koltuk minderleri daha rahat olabi-



lirdi ve direksiyon simidinin sol arka tarafında kalan yol bilgisayarı butonlarının yeri iyi değil. Bir de orta konsoldaki havalandırma kanalı yönlendirilemiyor (Gerçi benim gibi, ihtiyaç halinde parmağınızı kanalın içine sokup müdahale edebilirsiniz). Yuvarlak tasarımlı göstergeler rahat okunuyor. İç mekân, eşya gözü ve bardaklık konusunda, hem ön hem de arka koltuk sırasında tatminkâr. Arka koltuktaki diz, baş ve omuz mesafeleri başarılı. Bardaklıklı kol dayama konforu arttırıyor.

Donanımı zengin

Emgrand EC7'nin standart donanımı son derece zengin. Donanımda yer alan özelliklerden bazıları şunlar: EBD destekli ABS, immobilizer, sürücü ve yolcu için ön, yan ve perde havayastıkları, yol bilgisayarı, uzaktan kumandalı merkezi kilit ve bagaj açma sistemi, elektrikli, ısıtmalı ve led sinyalli yan aynalar, ledli stop lambaları, katlanabilir kontakt anahtarları, tam otomatik dijital klima ve polen filtresi, radyo/CD/MP3 çalar ve USB bağlantısı, elektrikli ön ve arka camlar, otomatik yanan farlar, arka cam içi gizli radyo anteni, ön ve arka sis farları, 15 inç'lik alaşım jant, arka park sensörü, elektrikli sürücü koltuğu, krom dış kapı kolları.

Videolu testte çarpıcı sonuçlar

Çinli otomobillerin özellikle hızlanma



MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ DÜŞÜK. GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. HAVALANDIRMA KANALI YÖNLENDİRİLEMEYOR. KOLTUKLAR GENİŞ VE RAHAT.

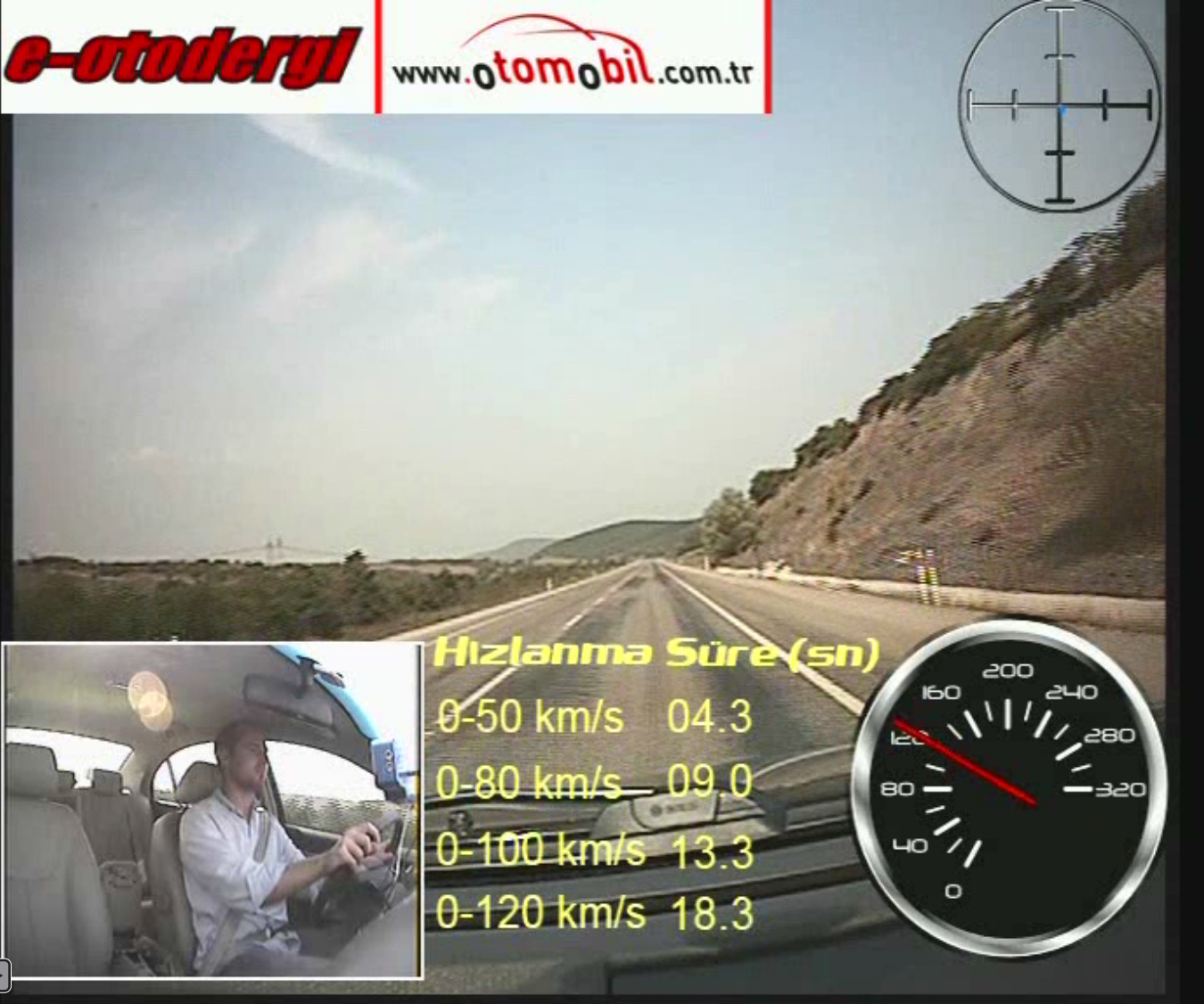


VİDEOLU TEST ÖLÇÜMLERİNİ İZLEMELİK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



e-otodergisi

www.otomobil.com.tr



**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

ve frenleme performansları çok merak ediliyor. Biz de bunu göz önünde bulundurarak bu sayımızdaki videolu test ölçümümüzü Emgrand EC7 ile gerçekleştirdik. Testte elde ettiğimiz çarpıcı sonuçlara, hem kapsamlı test tablosundan okuyarak hem de videoyu seyredererek şahit olabilirsiniz. Otomobilde bulunan 1.5 litrelik motorun maksimum gücü 98 HP, maksimum torku ise 126 Nm. 5 ileri manuel şanzımanlı test aracımızın maksimum hızı 170 km/s. 0-100 km/s hızlanma verisi ise belirtilmemiş. 6.7 lt/100 km'lik benzin tüketimi ve 158 g/km'lik karbondioksit salınımına sahip olan otomobilin emisyon değerleri tablosundaki yeri "D" harfiyle ifade ediliyor.

Fiyatı 28.990 TL'den başlıyor

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

Geely Emgrand EC7 GS1, GS ve GL olmak üzere üç donanım seviyesine sahip. Otomobilin fiyatı 28.990 TL'den başlıyor. En pahalı versiyonun fiyatı ise 31.990 TL. Bu fiyatlar, D segmentinde yer alan bir araç için son derece makul. Çünkü Avrupalı markalar, bu fiyatta C segmentindeki araçlarının baz versiyonlarını sunuyorlar. Hatta bu paraya B segmentinde yer alan bir araç satın almak bile mümkün.



Geely Emgrand EC7 1.5 GSL MT

Fabrika verileri

Motor:	1498 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	98 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	126 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	170 km/s
0-100 km/s:	-
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4635 / 1789 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	-
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.7 / 5.5 / 6.7 lt/100 km
Fiyat (GS1/GS/GL):	28.990/29.390/31.990 TL

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	4.25 sn
0-80 km/s:	9.20 sn
0-100 km/s:	13.95 sn
0-120 km/s:	19.75 sn
0-400 m:	19.1 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (4. viteste):	14.3 sn
80-120 km/s (5. viteste):	24.2 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	42.7 m
80-0 km/s:	23.8 m
50-0 km/s:	9.3 m

+ Tasarım, donanım, iç mekân genişliği, fiyat

- Malzeme ve işçilik kalitesi, performans

158 g/km

D

PARTNER TEPEE'YE HAFİF ARAZİ DESTEĞİ

Partner Tepee Outdoor, dört tekerlekten çekişli bir araç değil ama sahip olduğu "grip control" sistemi sayesinde hafif arazi koşullarında ve karlı, çamurlu, kumlu zeminlerde yolunuza devam etmenizi sağlıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Türkiye'de 2008 yılının yaz aylarından bu yana yollarda olan yeni nesil Peugeot Partner Tepee, ürün gamına eklenen Outdoor modeliyle hafif arazide de sorunsuz yolculuk vaat ediyor. Aracın tavanında yer alan barlar, üstüne yerleştirilecek bir aksesuar sayesinde ekstra yük taşıma imkânı sunarken, maksimum 3000 litre kapasiteli büyük bagaj ve tavanın iç kısmında bulunan taşıma barları da işlevselliği bir adım öteye taşıyor.

Haftaiçi iş, haftasonu keyif için

Fiat Doblo, Ford Transit Connect, Volkswagen Caddy, Renault Kangoo, Citroen Berlingo... Peugeot Partner Tepee de tüm bu modeller gibi hem iş hem hobi amaçlı kullanıma imkân tanıyor. Tek bir karoserde birçok amaca birden hizmet edebilen Partner Tepee ile, Haftaiçi günlerde küçük işletmenizin tüm mal ve eşya taşıma işlerini yapabilir, haftasonu ise ailenizle uzun yolculuklara ya da pikniğe çıkabilirsiniz. Ürün gamına eklenen Outdoor modeli, artık Partner Tepee kullanıcısının bozuk zeminlerde de güvenle yol almasını sağlıyor.

Adı üstünde: Outdoor

Partner Tepee Outdoor, adı üstünde, her türlü hava ve zemin koşulunda ve

açık havada kullanılmak üzere tasarlanmış. Model yelpazesindeki diğer kardeşlerinden görsel anlamda ufak tefek farkları olan (ön görünüm, artan yerden yükseklik, tavan barları, gövdedeki "Outdoor" logosu vb.) araç, "Çelik gri", "Edremit yeşil" ve "Ay tozu gri" olarak adlandırılan üç renkte satın alınabiliyor. Döşeme olaraksa gri ve bej kumaş döşeme seçenekleri sunuluyor. 15 inç'lik lastiklere ve Atacama adlı bir jant kapağına sahip olan araç, 2728 mm'lik dingil mesafesi ve birçok rakibinde bulunmayan bağımsız arka süspansiyon sistemiyle maksimum sürüş konforu sunuyor. 675 litrelik bagaj hacmi, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 3000 litreye kadar çıkıyor. Öte yandan, tavanın iç kısmında yer alan barlar, surf tahtası gibi uzun yükleri taşımak için ideal.

1.6 dizel motor 90 HP gücünde

Test aracımızda, PSA modellerinden tanıdığımız 1.6 litrelik HDi motor bulunuyordu. Partner Tepee'de bu motorun 75, 90 ve 110 HP'lik versiyonları var. Test aracımızda motorun maksimum gücü 4000 d/d'de 90 HP. HP Motorun maksimum torku ise 1750 d/d'de 215 Nm. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, otomobili 14.4 saniyede 0'dan



ARACIN KOKPİTİ BİNEK OTOMOBİL KONFORU SUNUYOR. TAVANIN İÇ KISIMINDAKİ AKSESUAR UZUN YÜKLERİ TAŞIMAYA YARIYOR. BAGAJ DA YETERİ KADAR BÜYÜK.





100 km/s hıza ulaştırıyor ve araca 160 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Partner Tepee Outdoor'un ortalama yakıt tüketimi ise 100 km'de 5.9 litre. Emisyon değerleri tablosunda "D" harfine karşılık gelen karbondioksit salınımı ise biraz fazla: 154 g/km. Aracın yüksek oturma konumu ve büyük ön cam, net ve kesintisiz görüş açıları yaratıyor. Motor ile şanzımanın uyumu başarılı. Direksiyon sistemi ise biraz hissiz. Yol tutuş, bu tür bir araç için yeterli seviyede. Yüksek konumlandırılmış vites kolu, rahat bir kullanım sağlıyor ve sürücüyü yormuyor.

Farkı "grip control"de saklı

Partner Tepee Outdoor, kardeşlerinden farklı olduğunu "grip control" siste-

mi ile ortaya koyuyor. Konsoldaki çevirmeli butonla kontrol edilen sistem, ESP, ASR (anti patinaj sistemi) ve Hill Holder'a (Yokuşta kalkış desteği) sahip. Buton aracılığıyla ESP devreye alınabiliyor ya da devre dışı bırakılabiliyor. Bunun yanı sıra "Kar", "Çamur" ve "Kum" olmak üzere üç farklı zemin arasından da seçim yapılabiliyor. Bu sayede sürücü, birçok farklı yol şartı için güvenli bir çekiş elde ederek, yoluna sorunsuz devam edebiliyor. Tabii hemen belirtelim ki araçta dört tekerlekten çekiş sistemi ve diferansiyel kilitli yok. Bu da bahsettiğimiz yola sorunsuz devam etme eyleminin, ancak hafif arazide geçerli olduğu anlamına geliyor. Zaten aracın yaklaşma, karın ve uzaklaşma açıları da araziye uygun değil. Bu

GRIP CONTROL; ESP, ASR VE HILL HOLDER'LA BİRLİKTE GELİYOR. ÇEVİRMELİ BUTONLA ESP'Yİ AÇIP KAPATABİLİR; KAR, ÇAMUR VE KUM AYARI YAPABİLİRSİNİZ.



konuda ayrıca, lastiklerin de çok önemli bir unsur olduğunu ekleyelim. Partner Tepee Outdoor'un standart donanımında yer alan ABS ve REF (Elektronik fren gücü dağıtımı) gibi sistemler de, sürüş özelliklerini olumlu yönde etkiliyor.

Fiyatı 34.590 TL

Geliştirilmiş süspansiyon ve çekiş sistemiyle ürün gamında öne çıkan Partner Tepee Outdoor'un kampanyalı satış fiyatı

34.590 TL. Kalabalık kullanıma uygun, büyük bagajlı, düşük yakıt tüketen ve üstelik hafif arazide de ihtiyaçlarınızı karşılayabilecek bir araç istiyorsanız Partner Tepee Outdoor size göre. Ama grip control sistemine aşırı güvenip, otomobili sert araziye sokmamanız gerektiğini de söyleyelim. Yoksa yolda kalıp, aracınızı saplandığı yerden çıkarmak için en yakın köyden bir traktör çağırmanız gerekecektir.

Peugeot Partner Tepee Outdoor 1.6 HDi 90 HP

Fabrika verileri

Motor:	4 silindirli, 1560 cc, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	90 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	215 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:	160 km/s
0-100 km/s:	14.4 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4380 / 1810 / 1801 (tavan barları ile 1875) mm
Bagaj hacmi:	675/2400/3000 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.2 / 5.2 / 5.9 lt / 100 km
Fiyat:	34.590 TL

- + Geniş iç mekân, büyük bagaj, düşük tüketim
- Performans, karbondioksit emisyon değeri

154 g/km

D



GELECEĞİ GÖRMEK

Geleceği görmek kâhinlerin işidir derler, öyle değilmiş: BMW tarafından 8 Ekim'de Münih yakınlarındaki Fürstfeldbruck'ta düzenlenen sunum ve test sürüşlerinde, gelecekte BMW Grubu modellerinde ne tür yeniliklere şahit olacağımızı gördüm.

Yazı: Emre Anamur/Fürstfeldbruck-Almanya

Fotoğraflar: BMW Medya

Her ay çeşitli yeni modelleri test ediyor, eğrisiyle doğrusuyla size aktarıyoruz. Ve bazen öyle yeni teknolojilerle karşılaşıyoruz ki, insan kendine "Bundan öte ne olabilir?" diye soruyor. Ama artık bir karar aldım, kendime böyle bir soru sormayacağım. Çünkü otomotiv Ar-Ge mühendisleri, akla hayale gelmeyecek işler üzerinde kafa yorup, sonra da

onları gerçeğe dönüştürüyorlar. 8 Ekim tarihinde, BMW tarafından Münih'in biraz dışında yer alan eski bir askeri hava alanında düzenlenen teknoloji sunumları ufku daha da genişletti. Bir güne sığdırılmış 20'ye yakın teknoloji sunumu ve bunlara eklenen kısa test sürüşleri beni geleceğe götürdü. Geleceği merak ediyorsanız bu yazıyı okumalısınız.



Alışveriş yaparım, oda kapısı açarım

Kontakt anahtarı ne işe yarar? Genelde aracınızın kapılarını açmaya ve motoru çalıştırmaya değil mi? Peki BMW'nin yeni anahtarı neler yapacak? Mesela alışveriş! Yanlış duymadınız. BMW anahtarınızla elma alabilir, uçak bileti satın alabilir, rezervasyon yapmış olduğunuz otelde odanıza çıkıp kapıyı açabilirsiniz. Nasıl mı? Hepsi anahtarın içine yerleştirilen bir çip sayesinde gerçek olacak. Anahtarınızı aracınızın kapısını açıp motorunu çalıştırmanın yanı sıra, yeri geldiğinde bir kredi kartı, yeri geldiğinde ise bir veri depolama ve kablosuz iletişim kurma cihazı olarak kullanabileceksiniz. Örneğin evden çıkarken kayıtlı MP3 arşivinizi yanınıza mı almak istediniz? Okutun tüm parçaları BMW anahtarınıza, sonra onu aracınızdaki sisteme transfer eder müziğinizi dinleyebilirsiniz.

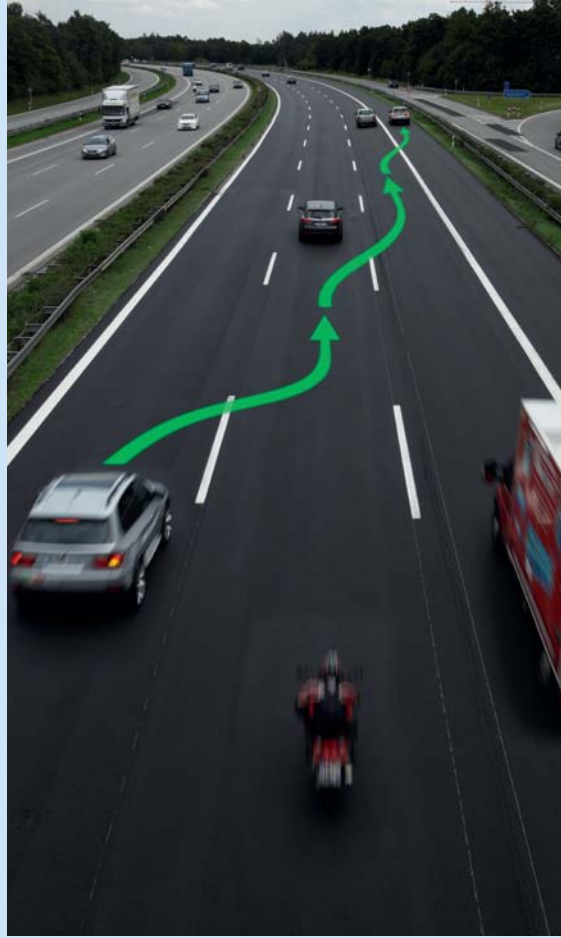
Uzaktan kumandalı park

Hepimiz uzaktan kumandalı otomobil kullanmışızdır. Şimdi aynı şeyi gerçek otomobilinizde yaptığınızı hayal edin. İki otomobilin arasında yer alan sıkışık bir alana park etmek zorundasınız. Hani oraya girerseniz aracınızın kapısı açılmayacak ve dışarı çıkamayacaksınız. O zaman aracınızdan çıkıp, anahtarınızdaki kumanda sayesinde ileri geri manevra yaptırıp aracınızı park edebilirsiniz. Geri geldiğinizde yine kumandayı kullanarak aracınızı park yerinden çıkartıp binebilirsiniz.



Eyvah! Kalp krizi geçiriyorum

BMW sağlığınıza da düşünüyor. Mesele daha önce by-pass ameliyatı geçirmiş bir kişisiniz. Yani kalp konusunda risk grubundasınız. Bunu BMW satıcınıza söyleyin ki size anlatacağım teknolojiye sahip bir araç versin. Otomobili kullanırken fena laştınız, belki de kalp krizi geçiriyorsunuz. Sistem bunu anlıyor, aracın kontrolünü sizden alıyor, sinyal vererek güvenli bir şekilde aracı en sağ şeride çekiyor, durduruyor ve telefonla ambulans çağırıyor. O an yanınızda biri olsa bundan daha iyisini yapabilir mi?

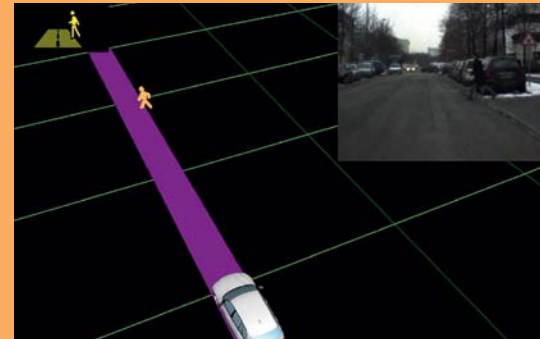


BMW ruleti ve video oyunları

Dur-kalk trafikte canınız mı sıkıldı? İsterseniz rulet oynayabilirsiniz. Nasıl mı? Ön konsolda size dönük bir kamera var, bu sisteme sahip diğer tüm BMW'lerde olduğu gibi, sistemi aktif ederseniz, o an trafikte dur-kalk yapan, ışıklarda bekleyen tüm BMW sürücüler arasında rastgele bir kişi karşınıza çıkıyor. Konuşup konuşmamak sizin elinizde. Kimbilir, belki iş çıkışı bir kahve içmeye bile gidersiniz. "Bu kadar sosyalleşmek bana fazla" dersanız sizin için de eğlenceli bir çözüm düşünülmüş. Aynı ekranda pacman oynamak ya da video seyretmek trafikteki stresinizi azaltacaktır.

Daha az yakıt tüketene balık

Test ettiğimiz özel üretim bir MINI Countryman'ın orta konsolundaki dijital ekranda bir akvaryum ve içinde de bir balık duruyordu. Amaç, belirlenen rotada bir tur atmak ve minimum yakıt tüketmek. Araçta bu sürüşteki gaz ve fren tepkilerinizi ölçüp puanlayan bir sistem var. Eğer tasarruflu bir sürücüsünüz, tüm puanları topluyorsunuz ve güzergâhın sona ermesine yakın balık akvaryumdan dışarı atlıyor. Artık kı-zartma mı yaparsınız, tava mı o size kalmış. Şaka bir yana, bu tür bir grafik, insanları daha az yakıt tüketmeye teşvik edecektir.



Yayaya yol ver!

Hani Türkiye'de sağa ve sola dönüşlerde yazar ya: "Yayaya yol ver". İşte BMW bunu zaten yapıyor. Aracınızla gidiyorsunuz, hani dikkatiniz de biraz dağınık diyelim. Park halindeki bir aracın hemen arkasından bir çocuk yola fırladı. Ama siz o an radyoda kanal değiştirmekle meşgulsünüz. Sistem çocuğu algılayıp aracı tamamen durduruyor ve siz de katil olmaktan kurtuluyorsunuz. Bu sistem zaten Volvo'da var diyenler için, BMW şunu geliştiriyor: Etraftaki tüm yayalar, araçta yer alacak bir ekranda kuş bakışı olarak görülecek. Tıpkı teknelerdeki radar sistemi gibi. Bence zekice.

Navigasyon da akıllanacak

Ülkemizde daha yeni yeni yaygınlaşan navigasyon sistemleri, Avrupa'da artık eskimiş durumda ve bu teknolojinin üzerine ne koyabiliriz diye düşünüyorlar. BMW'nin buluşu ise akıllı navigasyon. Yani navigasyon cihazınız, örneğin sizin pazartesi günleri sabah evden işe, akşam işten spora ve daha sonra da spordan eve gitmeniz gibi rutin yolculuklarınızı saptıyor ve hafızasına alıyor. Böylece Pazartesi sabahı aracınıza bindiğinizde, hiçbir veri girmeden sizi işyerinize götürüyor. Bunu yaparken izleyeceği yolu da o anki trafik durumuna göre seçiyor.

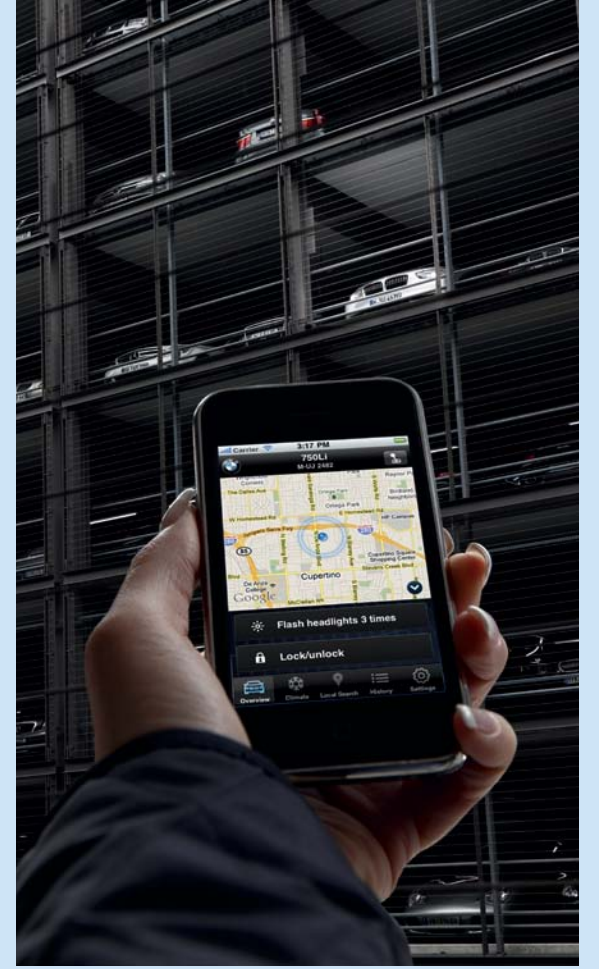
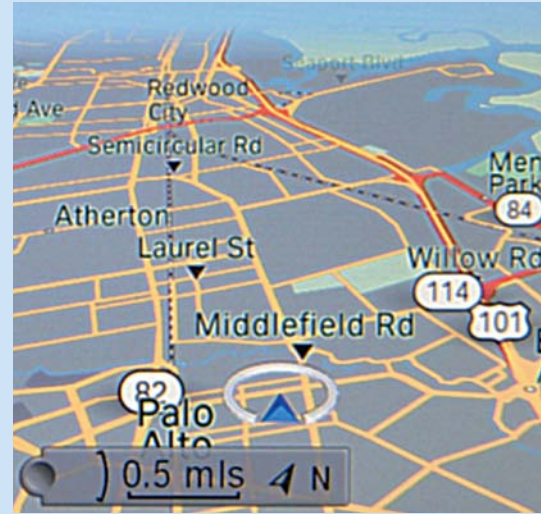


Çarpışmalar tarih olacak

Askeri havaalanında gerçekleştirdiğimiz testte bu konuyu iki türlü test ettik. Birincisi; siz şeridinizde gidiyorsunuz ve sol arkadan bir araç size yaklaşıyor. Belki ki sürücüsü uyuyakalmış ya da direksiyon hâkimiyetini kaybetmiş. Onu görmeye imkân yok. Ama BMW onu görüp, o size çarpmadan aracınızı sağa kaçırıyor. Sonra kontrolü yine size bırakıyor. İkinci ise; siz birinin şeridine girmek ve ona çarpmak üzeresiniz. Sistem bunu da algılayıp direksiyonu ele geçirip aracınızı diğer yöne çeviriyor. Bu ufak ama önemli müdahaleden sonra kontrolü yine size bırakıyor.

Aracım otoparkın neresinde?

Herkesin başına gelebilir. AVM'ye gidip aracımızı çok katlı devasa otoparka park ettiniz. Aradan saatler geçti ve geri dönüp aracınıza bineceksiniz ama hangi kata ve nereye park ettiğinizi hatırlamıyorsunuz. iPhone ya da benzeri akıllı telefonunuzu açın, anahtarınızla iletişime geçirin ve aracınızdaki verici aracılığıyla telefonunuz size aracınızın katını ve yerini söylesin. Sonra gidip rahatça binin. Hayat bu kadar kolay.



e-postalarımı oku bakalım sekreter kızım

Sabah kalkıp aracınıza bindiniz. İşe gidiyorsunuz. İşe giderken de e-postalarınızı okumak ve bazılarına cevap vermek istiyorsunuz. Aracınızdaki sistem, e-postalarınızı size okuyor! Böylece gözünüzü yoldan ayırmanıza bile gerek yok. Hatta geliştirilme aşamasında şu da var. e-postaya cevap vermek isterseniz, göndermek istediğiniz mesajı söylüyorsunuz, sistem onu yazıya döküp gönderiyor. Ar-Ge çalışmaları şimdilik Almanca üzerine yoğunlaşmış durumda elbette.



Öndeki aracı izle

Hani filmlerde olur ya, bir adam bir taksiye atlar ve “öndekini takip et” der. İşte bu sistem de öyle. Sisteme “öndeki aracı takip et” komutunu veriyorsunuz ve gerisini unutuyorsunuz. Örneğin İstanbul Zincirlikuyu’dan E5’e girdiniz ve Avcılar’a kadar gideceksiniz. Bu komutu girip arka koltuğa geçebilirsiniz. Abartmıyorum. Sistem hem gazı, hem freni, hem şanzımanı, hem de direksiyonu kontrol ediyor. Yani yol sağa sola saparsa bile şeridi takip ediyor.

Hangi yol en tasarruflusu?

Yine akıllı navigasyon sisteminin gerçekleştireceği bir konu bu. Bir yere ulaşmak istiyorsunuz. Navigasyon sistemi size sadece güzergahları vermekle kalmıyor, sizin daha önceki kullanım stilinize göre hangi yolu kullanırsanız kaç dakikada gideceğiniz ve bunu yaparken de kaç litre yakıt tüketeyeceğinizi söylüyor. Siz de bunun sonucunda cüzdanınız ve zamanınız arasında bir karar veriyorsunuz. Ąceleniz yoksa, uzun ama boş yolu tercih ederseniz, kilometre uzatmanıza rağmen yakıttan tasarruf edebilirsiniz.



iDrive da dokunmatik olacak

iPod, iPhone, iPad gibi “i” ile başlayan her şey dokunmatik olur da BMW bundan geri kalır mı? Yakında iDrive da dokunmatik olacak. Kullananlar bilirler, iDrive’da, örneğin navigasyonu kullanırken bir harf yazmak için çevirmeli butonu çevirip o harfin üstüne gelmeniz gerekir. Artık gerekmeyecek, iDrive çevirmeli butonunun üst kısmına parmağınızla yazı yazabileceksiniz.

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Hyundai ix35 olumlu puanlar aldı

Türkiye'de ilk kez e-otodergi tarafından yayınlanan foto test formatına, Hyundai ix35 modeliyle devam ediyoruz. Bu test formatında, otomobili sadece fotoğraflar ve renklerle değerlendiriyoruz.



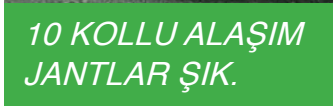
SPORTİF TASARIM ÖZELLİKLERİ ARKA TARAFDA DA DEVAM EDİYOR. YANLARA DÖNEN STOP GRUBU, GÖRÜNÜRLÜĞÜ ARTTIRIYOR.



10 KOLLU ALAŞIM JANTLAR ŞIK.



VDA NORMUNA GÖRE 465 LİTRELİK BAGAJ HACMİ SINIF ORTALAMASI İÇİNDE.



ARACIN STOP GRUBU SON DERECE BÜYÜK TASARLANMIŞ.



RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

KİŞİYE GÖRE DEĞİŞİR

OLUMSUZ - KÖTÜ



ARKA KOLTUKTAKİ DİZ MESAFESİ BAŞARILI.

*ix35, ÖN TASARIMDA SAHİP OLDUĞU İKİ PARÇALI
IZGARA, ÇEKİK GÖZLÜ FARLAR VE KÖŞELERDEKİ SİS
FARLARIYLA ÇOK FARKLI BİR GÖRÜNÜM SUNUYOR.*





ix35'İN İÇ MEKANI RAHAT VE KONFORLU. STYLE PLUS DONANIMI HAYLİ ZENGİN. KOKPİTE SPORTİF TASARIM HAKİM.



SPORTİF GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR.



BÜYÜK BUTONLARA SAHİP MÜZİK SİSTEMİ İYİ ÇALIŞIYOR.



GERİ VİTESE TAKINCA DEVREYE GİREN KAMERA ÇOK BAŞARILI.



ARAZİ SÜRÜŞÜ İÇİN GEREKLİ BUTONLAR SOL TARAFTA.



6 KADEMELİ ŞANZIMAN MANUEL OLARAK DA KULLANILABİLİYOR.



iPOD BAĞLANTISI, MÜZİK SİSTEMİNE RENK KATIYOR.



ÖN KOLTUKLAR RAHAT VE KONFORLU.



MOTOR BU BUTONLA ÇALIŞTIRILIYOR.



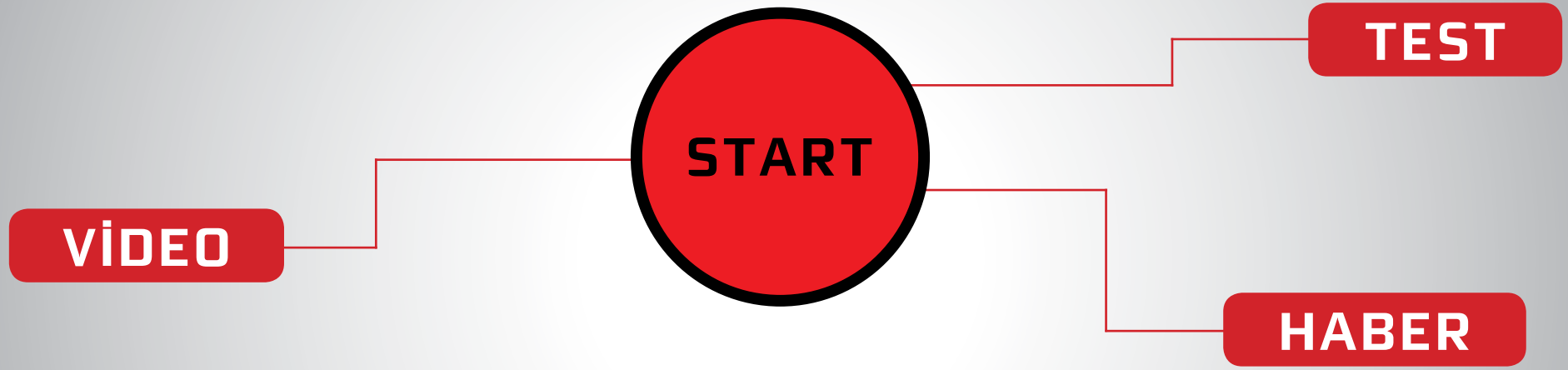
CAMLAR VE AYNALAR ELEKTRİKLİ.

Hyundai ix35 CRDi-R Style Plus

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maks. güç:	184 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	392 Nm @ 1800-2500 d/d
Maks. hız:	195 km/s
0-100 km/s:	10.1 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4410 / 1820 / 1670 mm
Bagaj hacmi:	465-1436 lt (VDA normu)
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	9.1 / 6.2 / 7.2 lt/100 km
Baz fiyat:	89.500 TL

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

e-otodergi'yi başka server'lara yükleyerek dağıtan kişiler,

Aylık periyotta ve ücretsiz olarak yayınlanan e-otodergi, tüm yayın hakları Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'ye ait olan ve kanunlarla korunan tescilli bir markadır. e-otodergi'nin dağıtımı, sadece www.e-otodergi.com 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 server'lara yükleyip dağıtmaktadırlar. e-otodergi'yi maddi zarara uğratan bu durum, Telif Hakları Kanunu'na göre suç teşkil etmektedir ve tazminata tabidir.

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi ve e-otodergi Test Yıllığı gibi çeşitli özel sayılarımızın ücretsiz dağıtımları, yasal olarak sadece www.e-otodergi.com 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 olduğunu ve virüslü olup olmadığını garanti etmemektedir.

Önemle duyurulur.

Çıktık açık alınla...

Geride bıraktığımız ay Türk motorsporları açısından çok sevindirici bir olaya ve tarihe tanıklık ettik. Ay yıldızlı bayrağımızı bu sezon Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda temsil eden sporcumuz Kenan Sofuoğlu kariyerinde ikinci kez şampiyonluğa ulaştı. Üstelik bu sezon katıldığı tüm yarışlarda podyuma çıkma başarısını göstererek.

Kenan Sofuoğlu yarış kariyeri boyunca asla siyasilerin kapılarında yatıp şahsi emellerine alet olmadı. Kazandığı bir yarıştan sonra "Ben bu başarılarımla madde manevi her türlü desteği hak ediyorum" diye mikrofonlara üçlü çekmedi. Yine podyumda zafer şampanyası patlatmayıp, üstüne bir de yarıştan önce start çizgisinde dua etti. Hiçbir zaman İstinye Park'larda Cihangir kafelerinde tek gecelik çıtırlarla fink atmadı. Medyayı sadece ilk kez, o da sonuna kadar haklı olduğu İstanbul Park'taki İngiliz mandasına karşı isyanında kullandı. İddia gelirleriyle memleketinde eğitime katkıda bulundu.

Kenan Sofuoğlu'nun ikinci kez dünyanın en iyisi olmasına alkış tutacakken kutlamalarda giydiği padişah kavuğuna "gericilik" propagandası yaptığı söylen-

di. Kimse kusura bakmasın ama Kenan'ın başarılarında halen öküz altında buzağı aramakta direnenler varsa onları vicdanlarıyla başbaşa bırakıyorum... Hayranı olduğu Fatih Sultan Mehmet'i tasvir ettiği kavuklu kutlamasını bile anlamamakta direndi "bazıları". Üstelik o burun kıvrıdıkları Fatih Sultan Mehmet'in torunları olduklarını unutularken...

Kenan'ın varlığı şu an Türk motorsporları için büyük bir şanstır. Ondan başka motorsporlarının herhangi bir dalında şampiyon olabilecek sporcu düşünmek ütopya'dır. Artık bir motorsporları yazarı olarak Volkan Işık'ın Çin Rallisi'nde aldığı 1 puanı ve Nejat Avcı'nın Avrupa F2 Şampiyonluğu'nu zırt pırt yad edip başarı olarak anmak istemiyorum.

Sevgili dostum Yiğit Top'un yarıştan sonraki şu yorumu her şeyi çok güzel özetliyor aslında:

"Motorsporlarına üvey evlat muamelesi yapıldığı ve motosiklet kültürünün oluşmadığı bir ülkeden iki kez Dünya Şampiyonu çıktı".

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Okyay ve Biter Avrupa macerasını tamamladı

Avrupa Binek Otomobiller Kupası ETCC'de ülkemizi temsil eden Borusan Otomotiv Motorsport sezonu dördüncü sırada bitirdi.

Bu sene yenilenen formatı ile FIA'nın Avrupa pistlerindeki popüler serilerinden biri haline gelen ETCC (European Touring Car Cup), üç ayak ve altı yarıştan oluştu. Franciacorta'da Cumartesi günü kuru havada yapılan sıralama turları sonunda Aytaç Biter beşinci, İbrahim Okyay ise dördüncü sıradan yarışa başlama hakkı elde etti. 20 tur üzerinden koşulan yarışın startıyla beraber İbrahim Okyay, Peter Rikli ile mücadele içerisine girdi. Okyay, 16. turda Rikli'yi geçerek yarışı 5. bitirdi. Aldığı darbeler yüzünden otomobilinde mekanik hasar oluşan Aytaç Biter, pozisyonunu iyileştirmek için önü açıldıktan sonra hızlı turlar atmaya başladı. 14.lükten, 8.liğe yükselen Biter, ikinci yarışa ilk sırada başlama hakkı elde etti.

İkinci yarış ilk sekiz sıranın tersten sıralanması ile start aldı. Borusan Otomotiv Motorsport pilotları sezonun son yarışına ilk sırada ve dördüncü sırada başladı. İbrahim Okyay iyi bir start alarak ilk sıraya yükseldi. Arkasından gelen hızlı rakipleri ile ilk turlarda mücade-

le sergileyen Okyay beşinciliğe yerleşti. Son turlarda atak yapan ve oldukça hızlı zamanlara imza atan Okyay yarışı 4. bitirmeye hazırlanırken sondan bir önceki turda Tremi, Okyay'ın sağa arka tekerine kontrolsüz bir şekilde çarptı ve hasar alan otomobili ile bir sıra kaybetti. Bu temas sonunda Tremi ceza aldı ve iki sıra geriye düştü. 20 turluk yarışın ikinci yarısında pozisyonunu iyileştiren Biter, 10. sırada finiş gördü. İkinci yarışı da hafta sonun en hızlı ismi Michel Nykjær kazandı.

Borusan Otomotiv Motorsport'un ETCC'de yarışan ve 6 yarışın tümünde start alan pilotu İbrahim Okyay, sezon sonunda topladığı 22 puan ile sezonu dördüncü bitirmeyi başardı. Dört yarışta start alan Aytaç Biter ise 10. oldu.



Kenan Sofuoğlu ikinci kez şampiyon

Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda yarışan sürücümüz Kenan Sofuoğlu, kariyerinin ikinci şampiyonluğuna ulaşarak göğsümüzü kabarttı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Şampiyonada sezonun son mücadelesi 3 Ekim tarihinde Fransa'nın Magny Cours Pisti'nde gerçekleştirildi. Kenan Sofuoğlu, ilk cepte başladığı yarışta, 16 puanlık avantajını da kullanarak riske girmede. İlk turlarda ön sıralarda yer alan Kenan Sofuoğlu daha sonra riske girmekten kaçınarak şampiyonadaki en büyük rakibi İrlandalı Eugene Laverty'nin ardından ikinciliği elde etti. Bu sonuçla milli sürücümüz Hannspree Ten Kate Honda takımı adına yarışan milli sürücümüz 2007'nin ardından ikinci kez sezonun en büyüğü olmayı başardı. Kenan Sofuoğlu ayrıca bu sezon katıldığı tüm yarışlarda podyuma çıkmayı başararak bu klasmanda farklı bir rekora da imza attı. Öte yandan Fransa'daki yarışı ilk sırada tamamlayan İrlandalı Eugene La-





Kenan Sofuoğlu Hannspree Ten Kate takımında ikinci şampiyonluğuna uzandı.



Şampiyon sürücümüz sevincini takım direktörü Roland Ten Kate ile kutladı.



Ay yıldızlı bayrakları ile gelen seyirciler Kenan Sofuoğlu'nu bağırarak bastılar.

verty genel klasmanda 252 puanla dünya ikincisi, sakatlığı nedeniyle son üç yarışta yer alamayan İspanyol Joan Lascorz ise 168 puanla dünya üçüncüsü oldu. Triumph takımı adına yarışan Chaz Davies ise yarışı üçüncü sırada tamamlarken, 153 puanla genel klasmanda dördüncü sırada yer aldı.

Sofuoğlu'nun babası ve Bekir Yunus Uçar'da yarıştıydı.

Milli motosikletçi Kenan Sofuoğlu'nun yarışını babası İrfan Sofuoğlu da Fransa'ya giderek izledi. Ayrıca Spor Toto Teşkilat Başkanı Bekir Yunus Uçar, İtalya'da olduğu gibi Fransa'da da sürücümüzü yalnız bırakmadı ve tribünden destek verdi. Ayrıca Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden çok sayıda gurbetçi de Kenan Sofuoğlu'na destek vermek için tribünden mücadeleyi izledi. Kenan Sofuoğlu'nu desteklemek için

tribünlerde bulunan Türk seyirciler, yarış sonrası Ay yıldızlı bayraklarıyla milli sporunun şampiyonluğunun sevincini yaşadılar. Kenan Sofuoğlu ayrıca yarış sonrası seyircilerin getirdiği kırmızı renkteki Osmanlı kavuğunu giyerek pit alanına girdi ve Hannspree ekibi idari ve teknik heyeti ile şampiyonluğunu doyasıyla kutladı.

Sofuoğlu "Zor bir sezonu şampiyon olarak bitirmek güzel"

Dünya Supersport Şampiyonası'nda şampiyonluğu elde eden Kenan Sofuoğlu,

"Zor bir sezonu şampiyon olarak tamamlamak çok güzel. Sezon başında antrenman yaparken sakatlanmışım. Zor günlerimde ailem ve takımım büyük destek verdi. Birçok sıkıntıya rağmen harika bir sezon oldu. Avrupa'daki birçok ülkeden bayraklarla yarışımı izlemeye gelenler oldu. Son yarış olduğu için küçük bir hata beni şampiyonluktan edebilirdi. Supersport'a şampiyon olarak veda etmek benim için daha da güzel oldu. Seneyle Moto2'nin bir alt kategorisi olan Moto2'de yarışacağım" dedi.



Sofuoğlu şampiyonluk kupasını padişah kavuğu giyerek gururla kaldırdı.

World Supersport Fransa

Sıra..	Sürücü	Takım	Zaman
1.....	Eugene LAVERTY	Parkalgar Honda	37'46.575
2.....	Kenan SOFUOĞLU	Hannspree Ten Kate Honda	+4.769
3.....	Chaz DAVIES.....	Parkingo Triumph.....	+17.658
4.....	Massimo ROCCOLI.....	Intermoto CzechHonda.....	+20.412
5.....	Robbin HARMS	Harms Benjan Racing	+20.559

Sıra..	Sürücü	Puan
1	Kenan SOFUOĞLU	263
2	Eugene LAVERTY	252
3	Joan LASCORZ	168
4	Chaz DAVIES.....	153
5	Michele PIRRO	99

Suzuka'nın kralı Vettel oldu

Sebastian Vettel, Japonya GP'sinde sezonun üçüncü zaferini kazanarak, podyumun zirvesine çıkmayı başardı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Son yarışlarda şansı bir türlü yaver gitmeyen Sebastian Vettel Japonya'da galibiyete ulaşarak muradına erdi. Vettel'in takım arkadaşı Mark Webber ise 2. sırada yer alarak şampiyonadaki liderliğini sürdürdü. McLaren takımında ise bu yarış beklendiği gibi geçmedi. Takımın İngiliz pilotları Jenson Button 4. ve 3. vitesini kaybeden Lewis Hamilton da 5. sırada damalı bayrağın altından geçti. Yarışın ilk turunda oldukça ciddi kazalar yaşandı. Bu sezon kurulan Virgin takımının pilotu Lucas di Grassi'nin ciddi bir şekilde bariyerlere çarptı. Start anında ise Renault'dan Robert Kubica ve ardından Felipe Massa ve Adrian Sutil kazalar sonucu abandone oldular. Michael Schumacher altıncı sırada yarışı tamamlayarak yine makus talihine boyun eğerken, Sauber takımı pilotları Kamui Kobayashi ve Nick Heidfeld yedinci ve sekizinciliği elde ettiler. Şam-



Red Bull'un Avustralyalı pilotu Mark Webber yarışı ikinci sırada tamamlayarak şampiyonadaki liderliğini sürdürdü.

piyonanın kıdemli isimlerinden Rubens Barrichello 9. sırada Suzuka Pisti'nden ayrılırken, Toro Rosso'dan Sebastien Buemi de 10. olarak yarışı noktaladı.

Sebastian Vettel: "İnanılmaz bir gündü"

Yarıştan zaferle ayrılan Sebastian Vettel basın toplantısında "İnanılmaz bir gün. Sabah kazandığımız pole pozisyonu, öğleden sonra da devam etti, müthişti. Takımda yer alan tüm mekanik ekibimiz çok sıkı çalıştılar, büyük bir çoğunluğu

Perşembe gününden Cumartesi'ye kadar uyumadılar bile. O yüzden bugünkü sonucu hak ettiler. Açıkçası pist, yüksek hızda geçilen virajları ve aracın gittikçe hafiflemesiyle neredeyse tam bize göre çizilmiş gibi. Suzuka'da ikinci kez galip geldim. Bundan gurur duyuyorum. Burası özel bir deneyim. Takım arkadaşım Mark Webber bazı noktalarda geçmeye çalıştı, ancak ben de sollamanın kolay olmadığını biliyordum. Bizim için keyifli bir yarış oldu." şeklinde konuştu.

JAPONYA GP'SİNDE RED BULL PİLOTLARI VETTEL VE WEBBER İLK İKİ SIRAYI DOMİNE ETMEYİ BAŞARDILAR.



Alonso Red Bull'ların ardından üçüncü sırada finişe gelerek podyuma çıktı.



Jenson Button ve Lewis Hamilton Japonya'da zirveden uzak kaldılar.

Formula1 Japonya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip.....	Takım.....	Zaman.....
1.....	Sebastian VETTEL.....	Red Bull-Renault.....	1:30:27.323
2.....	Mark WEBBER.....	Red Bull-Renault.....	+0.905
3.....	Fernando ALONSO.....	Ferrari.....	+2.721
4.....	Jenson BUTTON.....	McLaren-Mercedes.....	+13.522
5.....	Lewis HAMILTON.....	McLaren-Mercedes.....	+39.595
6.....	Michael SCHUMACHER.....	Mercedes.....	+59.933
7.....	Kamui KOBAYASHI.....	Sauber-Ferrari.....	+1:04:038
8.....	Nick HEIDFELD.....	Sauber-Ferrari.....	+1:09.648
9.....	Rubens BARRICHELLO.....	Williams-Cosworth.....	+1:10.846
10.....	Sebastien BUEMI.....	Toro Rosso-Ferrari.....	+1:12.806

Yeni lider Alonso

Ferrari'nin İspanyol pilotu Fernando Alonso, Kore GP'sinde zafere ulaşarak bitime iki yarış kala şampiyonada liderliğe yerleşti.

Yazı: Gürkan Çağlar



2006 senesinden beri şampiyonluğa hasret kalan Fernando Alonso yağmur nedeniyle startı geciken Kore Grand Prix'sini kazanarak mutlu sona doğru sıkı bir adım attı. Bir öndeki yarış olan Japonya GP'sine damga vuran Red Bull takımı pilotlarından şampiyona lideri Mark Webber 2. sıradayken kaza yaptı ve Sebastian Vettel liderken motor arızası yaşadı. McLaren'dan Lewis Hamilton, 2. sırada podyuma çıkarak şampiyonluk umutlarını canlandırırken Jenson Button ise 12. olarak şampiyonluk şansını büyük ölçüde kaybetti. Şiddetli yağmurdan dolayı yarışın startı 1 saat 45 dakika gecikti. Start ile birlikte liderliğe yerleşen Vettel ilk turda Webber ile olan farkını 2.8 saniyeye çıkardı. Ardından Webber için işler çok kötü gitti. Avusturyalı pilot virajı dıştan alırken sol arka tekerini çime kaptırdı ve spin atarak bariyerlere çarptı. Bariyerlere çarptıktan sonra tekrar piste doğru kaydı ve dördüncü sırada bulunan Nico Rosberg'i de yarış dışı bıraktı. 46. turda motoru biten Vettel yarış dışı kalınca Alonso liderliği aldı ve çok aşınan lastikleri ile boğuşan Hamilton'a rahat bir şekilde fark atarak galibiyeti elde etti. Felipe Massa podyumun son basamağına çıkarak Ferrari'ye kıymetli puanlar kazandırdı.

Bir türlü bu sezon beklenen patlamayı yapamayan efsane isim Michael Schumacher bu sezon en iyi performansını sergileyerek 4. oldu. Renault takımından Robert Kubica 5. sırayı elde ederken, Vitantonio Luizzi 6. sırada Polonyalı rakibini takip etti. Williams pilotları Rubens Barrichello 7. olurken, Sauber pilotları Kamui Kobayashi 8. ve Nick Heidfeld 9. oldu. Lastik sorunu yaşayan isimlerden Nico Hulkenberg de 10. sırada damalı bayrağın altından geçti.

Alonso: "Şampiyonluk için henüz erken"

Kore GP'sinde zafere ulaşarak şampiyonada liderliğe yerleşen Fernando Alonso yarışın ardından "Gerçekten hiçbir şey değişmiş değil. Yeni puan sisteminde bir yarış içinde neler olabileceğini biliyoruz. Son iki yarış için unutmamamız lazım ki, podyuma çıkmaya, en azından kazanmak için mücadele etmeye ihtiyacımız var. Burada kazanmak harika, her yarışa kazanmak amacıyla çıkıyoruz, fakat bu her hafta sonu mümkün olmuyor. şeklinde konuştu. Şampiyonada Fernando Alonso 231 puanla lider durumda yer alırken, İspanyol pilotu 220 puanla Mark Webber ve 210 puanla Lewis Hamilton takip ediyor.



Lewis Hamilton ikinci olarak şampiyonluk umutlarını yeşertti.



Massa podyuma 3. sırada çıkarak Ferrari ekibinin sevincini katmerledi.



Michael Schumacher 4. sırada yarışı bitirerek bu sezon en iyi derecesini elde etti.

Formula1 Kore GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Takım	Zaman
1.....	Fernando ALONSO.....	Ferrari	2:48:20.810
2.....	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes.....	+14.999
3.....	Felipe MASSA	Ferrari	+30.868
4.....	Michael SCHUMACHER.....	Mercedes	+39.688
5.....	Robert KUBICA	Renault	+47.734
6.....	Vitantonio LIUZZI	Force India-Mercedes.....	+53.571
7.....	Rubens BARRICHELLO	Williams-Cosworth.....	+1:09.257
8.....	Kamui KOBAYASHI	Sauber-Ferrari.....	+1:17.889
9.....	Nick HEIDFELD	Sauber-Ferrari.....	+1:20.107
10.	Nico HULKENBERG	Williams-Cosworth.....	+1:20.851

Yedi bela Loeb

2004'den beri Dünya Ralli Pilotlar Şampiyonluğu'nu kimselere kaptırmayan Sebastien Loeb rekorunu daha da geliştirerek 7. kez Dünya Ralli Şampiyonu oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Citroen takımının kazandığı başarılarla efsaneleşen Fransız pilotu Sebastien Loeb, kariyerinin yedinci şampiyonluğunu 60. zaferini kazanarak elde etti. Favori olarak çıktığı Fransa Rallisi'nin ilk etaplarında 40 saniyelik bir fark açan Loeb,

kalan etaplarda dikkatli ve tempolu sürüşü ile rahat bir şekilde galibiyete ulaştı. Asfaltta başarılı sürüşü ile tanınan Dani Sordo da ikinciliği elde ederken, bu sonuçla Citroen fabrika takımı duble yapmış oldu. Citroen takımının podyumda-

ki üçüncü ismi ise Petter Solberg oldu. Norveçli pilot bu sezon 6. podyum finişinden çok mutlu olduğunu belirtti. Asfaltta Citroen takımına Fransa'da da rakip olamayan Ford takımı pilotlarından Jari Matti Latvala 4. sırada yer alırken, takım





Dani Sordo ikinci sırada finiş gelerek takım arkadaşını izledi.



Jari Latvala asfaltta yine Citroen'lerin hızlı temposuna ayak uyduramadı.

arkadaşı Mikko Hirvonen ise yaşadığı sorunlar ile 5. olabildi. Loeb'ün en yakın rakibi Sebastien Ogier ise Cumartesi günü kırdığı süspansiyon ile galibiyet savaşından koptu. Çok uzun bir tamarat arasının ardından ralliye geri dönen Ogier, ön bölümde diğer pilotların yaptığı hatalar sayesinde 6. sırayı almayı başardı. Munchi's Ford takımından Arjantinli Federico Villagra, Ford Focus RS WRC pilotu Matthew Wilson'ı geçmeyi başardı ve 7. oldu. Asfaltta üst sıralarda yer alması beklenen Kimi Raikkonen ise yaptığı iki kaza ile ralliye veda etti.

Loeb "Sezonun en özel zaferi oldu."

Fransa Rallisi'nde kariyerinin 7. pilotlar şampiyonluğunu ilan eden Se-

bastien Loeb: "Kendi evimde şampiyonluğu elde etmek gerçekten çok özel. Haguenau'da kazanmak ve şampiyon olmak olağanüstü birşey. Açıkçası burada böylesine çok seyirci beklemiyordum. Ama büyük bir destek vardı. Burada kazanmak bu sezon elde ettiğim en güzel başarı.' dedi. Citroen takım şefi Olivier Quesnel ise "Sebastien'in yedinci kez şampiyonluğa ulaşması, efsaneleşme yolunda attığı önemli bir adım. Sekizinci şampiyonluğu kazanması tabii ki kolay olmayacak. Yepyeni bir araç, yeni lastikler ve yeni bir takım arkadaşına sahip olacak. Fakat biz Loeb'i en iyi biçimde desteklemeye devam edeceğiz. Hirvonen'in yeni araçla beraber Sebastien'e ciddi anlamda rakip olacağını düşünüyorum." dedi.



WRC'ye ve asfaltta alışmaya çalışan Ken Block kimi zaman zor anlar yaşadı.

WRC Fransa Rallisi Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Otomobil	Zaman
1	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	3:05:49.3
2	Daniel SORDO – Diego VALLEJO	Citroen C4 WRC	3:06:25.0
3	Petter SOLBERG – Chris PATTERSON	Citroen C4 WRC	3:07:06.1
4	Jari LATVALA – Miikka ANTTILA	Ford Focus WRC	3:07:18.6
5	Mikko HIRVONEN – Jarmo LEHTINEN	Ford Focus WRC	3:09:33.1
6	Sebastien OGIER – Julien INGRASSIA	Citroen C4 WRC	3:17:45.2
7	Federico VILLAGRA – Jose DIAZ	Ford Focus WRC	3:20:04.7
8	Matthew WILSON- Scott MARTIN	Ford Focus WRC	3:20:16.2
9	Henning SOLBERG - Stephane PREVOT	Ford Focus WRC	3:22:38.2
10	Patrick SANDELL – Emil AXELSSON	Skoda Fabia S2000	3:23:01.6

Şampiyon Loeb İspanya'da galip

Fransa Rallisi'nde yedinci şampiyonluğunu ilan eden Sebastien Loeb, İspanya'dan da zaferle ayrılan isim oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Sebastien Loeb'ün bir kez daha en büyük oluşunu ilan ettiği Fransa Rallisi'nin ardından ekiplerin yeni durağı bu kez İspanya'ydı. 90'lı yılların başlarında yapıldığı gibi ilk gün toprak, ikinci ve son günü ise asfalt olan etaplarda Loeb'ün zirve mücadelesine fazla girmemesi bekleniyordu. Ancak efsanevi Fransız pilot yaşıp ilk eta-

bından itibaren zirveye yerleşerek 3 gün boyunca yerini rakiplerine kaptırmadı ve bütün tahminleri yanıltmayı başardı. Sebastien Loeb'ün 35.3 saniye gerisinde ikinciliği Petter Solberg elde ederken, evinde zafer için parkura çıkmasına rağmen hayal kırıklığı yaşayan Dani Sordo Norveçli rakibinin 5.8 saniye gerisinde üçüncü sıra-





Petter Solberg rallinin son gününde Dani Sordo ile mücadelesinden galip gelerek 2. oldu.

Kendi evinde seyirci desteğiyle yarışan Dani Sordo zafere ulaşmayı başaramadı.

Jari Latvala Fransa'nın ardından bu yarışta da dördüncülüğü elde etti.

da yer aldı. 22-24 Ekim tarihleri arasında yapılan mücadelede Loeb'ün temposuna sadece takım arkadaşı Sebastien Ogier cevap verebilirken, Fransız pilot da asfalt etapların başladığı ikinci gün Citroen C4 WRC'sini bariyerlere çarparak zirveye veda etti. Ford pilotları Jari Latvala ve Mikko Hirvonen yine Citroen'lerin ardından 4. ve 5. sıralarda finişe gelerek makus talihlerine boyun eğerken, Khalid Al Quassimi de 7. sırada finişe gelerek uzun sürenin ardından yeniden puan barajında finişe gelmeyi başardı. Bu yarışa Ford Fiesta S2000 ile katılan Henning Solberg 8. sırada bitirerek yine bu otomobilde çok eğlendiğini söylerken, karizmatik Amerikalı pilot Ken Block ise 9. olarak ilk WRC puanlarını hanesine yazdırdı. Yaşadığı kazanın ardından 17. sıraya gerileyen Sebastien

Ogier ise kalan etaplarda atak sürüşüyle 10. sıraya kadar yükselip ralliyi de bu derecede tamamladı.

Loeb: "İlk gün hava şartları işimize yaradı"

Sezonun sondan bir önceki yarışı olan İspanya Rallisi'nde zafere ulaşan Sebastien Loeb yarışın ardından "Cuma günü toprak etaplarda yolda ilk olmak başta dezavantaj gibi gözüküyordu. Fakat ilk etaplardaki sis, zemin bizim için uygun hale getirdi. Bizde maksimum atakla ilk günü lider tamamladık. İkinci ve üçüncü günde tempomuzu koruyarak risk almadan kazandık." şeklinde konuşurken sonuçtan çok memnun görünüyordu. İkinci olan ve ardında yarışı tamamlayan Dani Sordo ile büyük bir mücadeleye giren

Petter Solberg ise "Son etapta limitlerimde gittim. Büyük risk aldım ve buna değdi. Sordo ile araçlarımızın aynı olmadığı da malum." derken, Dani Sordo ise, "Petter Solberg'i tebrik etmek istiyorum. Müthiş bir mücadele idi. Kendi evimde kazanmak isterdim ama gene de beni destekleyen harika insanlara teşekkür etmek istiyorum." açıklamasını yaptı.

Müthiş bir mücadele idi. Kendi evimde kazanmak isterdim ama gene de beni destekleyen harika insanlara teşekkür etmek istiyorum." açıklamasını yaptı.

WRC İspanya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip.....	Otomobil.....	Zaman.....
1.....	Sebastien LOEB – Daniel ELENA.....	Citroen C4 WRC	3:32:59.7
2.....	Petter SOLBERG – Chris PATTERSON.....	Citroen C4 WRC	+ 35.3
3.....	Daniel SORDO – Diego VALLEJO	Citroen C4 WRC	+ 41.1
4.....	Jari LATVALA – Miikka ANTTILA	Ford Focus WRC	+ 1:19.5
5.....	Mikko HIRVONEN – Jarmo LEHTINEN	Ford Focus WRC	+ 6:32.9
6.....	Matthew WILSON- Scott MARTIN	Ford Focus WRC	+ 8:17.6
7.....	Khalid Al Qassimi - Michael ORR	Focus WRC	+ 13:05.7
8.....	Henning SOLBERG - Stephane PREVOT	Ford Focus WRC	+ 13:11.2
9.....	Ken Block – Alex GELSOMINO.....	Ford Focus WRC	+ 16:01.2
10.	Sebastien OGIER – Julien INGRASSIA.....	Citroen C4 WRC	+ 17:24.1

Hanninen 2010 IRC Şampiyonu

Skoda takımının Finli pilotu Juho Hanninen, İskoçya Rallisi'nin ardından bu yılın IRC Pilotlar Şampiyonluğu'nu resmen ilan etti.

Yazı: Gürkan Çağlar

IRC'de sezona adeta damga vuran Skoda takımının Finli pilotu Juho Hanninen, şampiyonanın sondan bir önceki yarışı İskoçya Rallisi'nde zafere ulaşarak mutlu sona imza attı. San Remo Rallisi'nin ardından Skoda takımının şampiyonada ikinci durumda bulunan Jan Kopecky'i İskoçya'ya götürmeme kararının ardından şampiyonluğunu matematiksel olarak ilan eden Hanninen, yarış boyunca iddialı olduğu toprak etaplarda hızlı bir sürüş sergileyerek zaferi elde etti. Ford Fiesta S2000'yle Norveçli pilot Andreas Mikkelsen'in ikinci olduğu yarışta, rallinin en büyük favorisi olarak gösterilen ev sahibi isim Kris Meeke ise yaşadığı lastik sorunları nedeniyle üçüncülüğe razı olmak zorunda kaldı. Juho Hanninen yarış sonunda yaptığı açıklamada "Çok zor etaplarda büyük keyifle yarış-

tık. Etaplarda çok fazla tuzak vardı. Ancak bir sorun yaşamadık ve San Remo sonrası ilan ettiğimiz şampiyonluğumuza zaferle süslemeyi başardık. Güzel bir sezon oldu. Başarımızda emeği olan tüm takım çalışanlarımıza minnettarım" şeklinde konuştu. Sezonun son yarışı 4-6 kasım tarihlerinde Güney Kıbrıs'da yapılacaktır.

Burcu Çetinkaya IRC'de tarih yazdı.

Şampiyonanın ilk ve tek bayan ekibi olan ve altıncı yarışlarına çıkan Burcu Çetinkaya - Çiçek Güney ekibi, Peugeot Sport Türkiye ile IRC tarihinde puan alan ilk bayan ekip olarak tarihe geçti. 7. olarak iki puan alan Peugeot Sport Türkiye Pilotu Burcu Çetinkaya "Sezon başından itibaren ilk hedefimiz puan al-



maktı ve bunu başarmak bizi gerçekten çok mutlu etti. Ayrıca IRC tarihinde puan alan ilk bayan ekip olduk. Sıradaki hedefimiz çıtayı daha da yükselterek sezonun son yarışı olan Güney Kıbrıs Rallisi'ni daha üst sıralarda tamamlamak" derken co-pilotu Çiçek Güney ise "Finiş bu dereceyle gelip puan aldığımız için çok mutluyuz. IRC'de puan alan ilk bayan ekip olmak bizim için unutulmaz bir andı." açıklamasını yaptı.



Burcu Çetinkaya - Çiçek Güney bayrağımızı podyumda sergiledi.

Şampiyonun adı yine Yağız Avcı

Türkiye Ralli Şampiyonası'nın son yarışı olan Yeşil Bursa Rallisi'nde birinci olan Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ekibi mutlu sona ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Harun Özdemir



Hafta içinde Bursa'yı esir alan şiddetli sağanak yağmurların etkisiyle ağırlaşan toprak etaplarda yapılan Yeşil Bursa Rallisi'nde yine sezon başından beri alışlageldiği gibi Yağız Avcı ve Serkan Yazıcı arasında zirve çekişmesi yaşandı. Fakat evinde yarışan Serkan Yazıcı için işler bu kez yaver gitmedi ve Bursalı pilot rallinin 4. etabı olan Doğancı'nın finişine yakın su geçişinin ardından otomobilinde yaşadığı mekanik arıza sonucu ralliye veda etti. Yazıcı'nın vedasıyla zirve yolunda rahatlayan ve ayağını gazdan çeken Yağız Avcı kalan etapları rahat bir tempoda geçerek Yeşil Bursa Rallisi'ni ve şampiyonluğu kazanan isim oldu. Bahadır Gücenmez'in co-pilotluğunda Ford Fiesta S2000 otomobil ile yarışan Yağız Avcı'nın ardından Bonus Parkur Racing pilotları Ercan Kazaz ve Fatih Kara da podyuma çıkan diğer isimler oldular. Fatih Kara elde ettiği bu sonuçla Grup N pilotlar şampiyonluğunu kazanırken, Bonus Parkur Ra-

cing geçen sezon olduğu gibi bu sene de Takımlar Şampiyonluğu'nu garantilemiş oldu. Üçüncü sırada götürdüğü yarışta son etapta Fatih Kara'ya yerini kaptıran Uğur Soylu 4. olarak ralliyi noktalar-ken, Özen Özer de 5. olarak kendisi genel klasmanda takip etti. Fiat Punto S2000 ile ev sahibi pilotlardan Ünal Şenbahar ise yaşadığı tüm sıkıntılara rağmen 6. sırada finişe gelirken, Emre Yurdakul da 7. olarak yarışın ve şampiyonanın Grup A birincisi oldu. Orhan Avcıoğlu takım arkadaşını 8. sırada takip ederken, Emektar Renault 19 16S ile 9. sırada yarışı tamamlayan Berkay Şavkay – Can Hergüner ekibi de sezonu A/7 birincisi olarak noktalandı. Yılların eskitemediği pilot Vedat Diker de Bursa'nın zorlu çamurlu etaplarından 10. olarak ayrıldı.

Yağız Avcı:

“Sonunda hedefimize ulaştık”

Ralliyi ve sezonu zaferle noktlayan



Ercan Kazaz yine üst sıraları zorlayarak halen formda olduğunu gösterdi.



Fatih Kara yarışı üçüncü bitirerek sezonu Grup N pilotlar birincisi olarak noktalandı.



ST Racing adına yarışan Uğur Soylu, son etapta üçüncülüğü Fatih Kara'ya kaptırdı.



Ev sahibi Ünal Şenbahar rallide yaşadığı tüm sıkıntılara rağmen neşeli görünüyordu.



Berkay Şavkay – Can Hergüner ekibi sezonu A/7 sınıfında birinci olarak tamamladı.

ve kariyerinin ikinci şampiyonluğuna ulaşan Yağız Avcı yarışın ardından "Yeşil Bursa Rallisi ile bu seneki hedefimize ulaşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Bu ralli öncesinde stratejimiz tamamen yarış bitirmek üzerinedir ve ilk 7'de bitir-

memiz şampiyonluk için yeterli olacaktır. Etaplar yağmurun da etkisiyle oldukça zorlaştı ve hataya çok açıktı. Biz de güvenli ve iyi bir tempoyla yarışa başladık. Daha sonrasında ise hata yapmadan yarış bitirmeye odaklandık. Kendimizi li-

der giderken bulunca yarış kazanmak tabi ki çok çekici geliyordu ama hata da yapmak istemiyorduk. Nitekim tempomuzu bazı etaplarda arttırarak liderliğimizi koruduk ve yarış kazanmayı başardık. Bu ralliyi kazanarak şampiyonluğu-

muzu ilan etmek tabi çok daha mutlu etti bizi. Bu sezon beraber yarışmaya başladığımız Co-pilotum Bahadır Gücenmez ile de her yarışta uyumumuzu geliştirdik ve bu başarılarımızda payı çok büyüktü." şeklinde konuştu.



Alp Arslan Taner de Citroen Saxo'su ile N/2'de sezonun gülen ismi oldu.

Yeşil Bursa Rallisi Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Otomobil	Zaman
1.....	Yağız AVCI – Bahadır GÜCENMEZ	Ford Fiesta S2000.....	1:09:18.7
2.....	Ercan KAZAZ – Serdar KURBANZADE	Mitsubishi Lancer Evo 10.....	1:09:41.4
3.....	Fatih KARA – Bilge AYAN	Mitsubishi Lancer Evo 9.....	1:10:42.1
4.....	Uğur SOYLU – Fatih İNAN.....	Mitsubishi Lancer Evo 9.....	1:10:51.1
5.....	Özkan ÖZER – Bora ARABACI.....	Mitsubishi Lancer Evo 9.....	1:15:37.4
6.....	Ünal ŞENBAHAR – Emire CANTÜRK	Fiat Punto S2000.....	1:16:15.6
7.....	Emre YURDAKUL – Burak ERDENER	Ford Fiesta R2.....	1:16:31.9
8.....	Orhan AVCIÖGLÜ – Burak AKÇAY	Ford Fiesta R2.....	1:18:38.9
9.....	Berkay ŞAVKAY – Can HERGÜNER.....	Renault 19	1:27:03.2
10.	Vedat DİKER – Erdal ORAL.....	Mitsubishi Evo 9.....	1:29:04.6

Otokros heyecanı Ankara'daydı

Ankara Kazan Otokros Pisti geçen ay 15 gün arayla iki otokros yarışına ev sahipliği yaptı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Harun Özdemir

Dört yarıştan oluşan 2010 Türkiye Otokros Şampiyonası Ankara Ulusal 1. Otokros Yarışı ile start aldı. Ankara'nın yeni kulübü Başkent Otomobil Off-Road ve Motorsporları Kulübü (BOOS) tarafından organize edilen yarış, Ankara Büyükşehir ve Kazan Belediyesi desteğiyle Kazan'da yapılan otokros pistinde 10 Ekim Pazar günü düzenlendi. 13 aracın start aldığı yarışta Kategori 1'de Fiat Palio ile Sinan Saatçi zafere ulaşırken, Ayşegül Bacak ve Hakan Uçucu da Ankara'lı genç pilotu takip ettiler. Kategori 3'de ev sahibi tecrübeli pilot Nebil Erbil Fiat Palio Kitcar otomobiliyle birinci olurken, daha önce pist ve tırmanma yarışlarından tanıdığımız Bursalı genç pilot Yunus Emre Zümrüt ikinci, Mustafa Göçer de üçüncülüğü elde etti. Kategori 4'de Halim Ateş oldukça sıkı hazırlandığı yarışta zafere ulaşırken, ayrıca günü en iyi zamanını da gerçekleştirdi. Yavuzhan Cab-

baroğlu ve Taner Şengezener de bu kategoride diğer iki sırayı paylaştılar. Kategori 5'de ise Cem Acar Abarth Grande Punto S2000'i ile rahat bir yarış sonrasında zafere ulaşırken, takım arkadaşları genç Yılmazcan Şanlı ve Arslan Acar da ikinci ve üçüncü oldular.

ANOK'un düzenlediği yarışa yoğun ilgi gösterildi

Sezonun ilk yarışının 15 gün ardından Ankara Otomobil Sporları Kulübü (ANOK) tarafından düzenlenen Türkiye Otokros Şampiyonası'nın ikinci ayağı ise 24 Ekim tarihlerinde koşuldu. Kazan Otokros Parkuru'ndaki sezonun ikinci mücadelesinde sıralama turlarının ardından geçilen yarışta Kategori 1'de ANOK sporcusu Sinan Saatçi açık ara lider olurken, ikinciliği Ayşegül Alkılıç Bacak, üçüncülüğü ise Hakan Uçucu elde etti. Kategori 2'de Opel Astra GSI ile yarışan Tansel



Hızlı sürüşü ile Halim Ateş her iki otokros yarışında da zafere ulaşmayı başardı.



Corsa Kitcar'ı ile Ahmet Kaya aradığı huzuru otokroslarda buldu.



Sinan Saatçi iki otokros yarışında da Kat 1'de birinci oldu.

Tunca liderliği elden bırakmazken, genç ve ümit vad eden pilotlarımızdan Orçun Polat ise köprü altındaki virajda takla atarak yarışa veda etti. Kategori 3'te Nebil Erbil bu kez Ford Fiesta ST ile yer aldığı mücadelede yine birinciliği elde etti. Kategori 5'te ise Cem Acar bu kez daha üst

spec olan Grande Punto S2000'i ile yine zirveyi kimseye bırakmayarak şampiyona liderliğini sürdürdü. Kategori 6'da Ege- men Çivicioğlu, Citroën Saxo VTS ile birinci olurken, Kategori 4'te Cem Özdemiroğlu üçüncü, Vedat Diker ikinci, Halim Ateş ise birinci oldular.

MotoGP'de yeni şampiyon Jorge Lorenzo

Malezya MotoGP'sinde düzenlenen yarışta üçüncülüğü elde eden Fiat-Yamaha sürücüsü Jorge Lorenzo sezonun bitimine üç yarış kala şampiyonluğunu ilan etti.

Yazı: Gürkan Çağlar

Katar'daki sezonun ilk yarışından beri şampiyonada galibiyete hasret kalan Valentino Rossi, Sepang Pisti'ndeki mücadelede kötü bir start almasına rağmen, rakiplerini teker teker geçerek uzun aradan sonra zafere ulaşmayı başardı. Casey Stoner'ın sakatlığından ötürü yarışmamasından dolayı Repsol Honda takımını tek tabanca temsil eden Andrea Dovizioso ikinciliği elde etti. Şampiyonada lider durumda bulunan Fiat Yamaha takımının İspanyol sürücüsü Jorge Lorenzo, yarışı üçüncü sırada noktalararak sezonun tamamlanmasına 3 yarış kala sürücüler şampiyonluğunu ilan etti. Önümüzdeki sezon Rossi'den boşalan Fiat-Yamaha Fabrika takımında sürücülük yapacak olan Ben Spies dördüncü sırada finişe gelirken, Amerikalı sürücüyü Alvaro Bautista ve Nicky Hayden takip ettiler.

Jorge Lorenzo:

"Rüyalarım gerçek oldu"

Kariyerinde ilk kez MotoGP Dünya

Sürücüler Şampiyonu olan Jorge Lorenzo yarış sonrası zafer sarhoşu olarak yaptığı açıklamada "Bu benim Premier sınıfta kazandığım ilk şampiyonluk ve adeta bir rüya gerçek oldu. Bu bir motosiklet yarışçısının kariyerinde yaşayabileceği en büyük başarı ve ben bunun yeni sahibiyim. Şu an adeta şoktayım ve çok yorgunum. Bir odaya yalnız olarak kapanıp kendime "ben ne yaptım" diye sormak istiyorum. Kelimelerle anlatılamayacak duygu yoğunluğu yaşıyorum. Bu sezon 13 kez podyuma çıkmayı başardım. Kariyerimdeki en başarılı ve unutulmaz sezonum oldu. İlkler unutulmaz ve ben şu an belki de hayatımın en mutlu gününü geçiriyorum. Bu zafirimizin perde arkasında yer alan tüm Fiat-Yamaha takımındaki idari ve teknik ekibimize, desteklerini esirgemyen tüm hayranlarıma teşekkür borçluyum. Bunu hep beraber kazandık. Şu an bu başarıyı doyasıya kutlamak istiyorum" dedi.



Jorge Lorenzo, Malezya'da elde ettiği sonuçla şampiyonluğunu erken ilan etti.

MotoGP Malezya Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Motosiklet	Zaman
1.....	Valentino ROSSI	Yamaha	41:03.448
2.....	Andrea DOVIZIOSO	Honda	+ 0.224
3.....	Jorge LORENZO	Yamaha	+ 6.035
4.....	Ben SPIES.....	Tech 3 Yamaha.....	+ 13.676
5.....	Alvaro BAUTISTA	Suzuki	+ 15.402
6.....	Nicky HAYDEN	Ducati	+ 18.826
7.....	Hiroshi AOYAMA.....	Interwetten Honda	+ 20.218
8.....	Marco SIMONCELLI.....	Gresini Honda	+ 23.574
9.....	Marco MELANDRI.....	Gresini Honda	+ 23.964
10.	Randy DE PUNIET.....	LCR Honda.....	+ 31.850

Casey Stoner, evinde dördüncü zaferini kazandı

Ducati takımının Avustralyalı sürücüsü Casey Stoner, ev sahibi olduğu yarışta zafere ulaşmayı başardı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Ducati takımında son yarışlarını yapan ve önümüzdeki sezondan itibaren Repsol Honda'da gidon sallayacak olan Casey Stoner, start ile birlikte liderliğe yerleşerek ilk turlarda 3 saniyelik bir fark açtı ve yarışın geri kalanında rakiplerinin kendisine yetişmesine izin vermedi. Bir önceki Malezya MotoGP'sinde Dünya şampiyonluğunu ilan eden Jorge Lorenzo, startta Casey Stoner'ı geçmek için bir hamle yapsa da başarılı olamadı. İspanyol sürücü kalan turlarda risk almayarak rahat bir şekilde ikinciliği elde etti. Startta yavaş kalan ve 9. sıraya düşen Valentino Rossi, kalan turlarda kariyeri boyunca sıkça yaptığı gibi atak bir sürüşle 4. sıraya kadar yükseldi. Yarışın sonlarına doğru önümüzdeki sene Ducati takımında kendisine takım arkadaşı olacak Nicky Hayden ile müthiş bir 3.lük savaşına giren Rossi, son iki turda Amerikalı rakibine verdiği muhteşem savaşta galip gelerek ve podyumun son basamağı-

na çıkmayı başardı. Ben Spies ve Marco Simoncelli beşinci ve altıncı sırada yarışı noktaladılar. Şampiyonanın tecrübeli sürücüsü Colin Edwards ise öndekilerin temposundan uzak kalarak 7. sıraya razı oldu.

Stoner: "Evimde kazanmak güzel oldu"

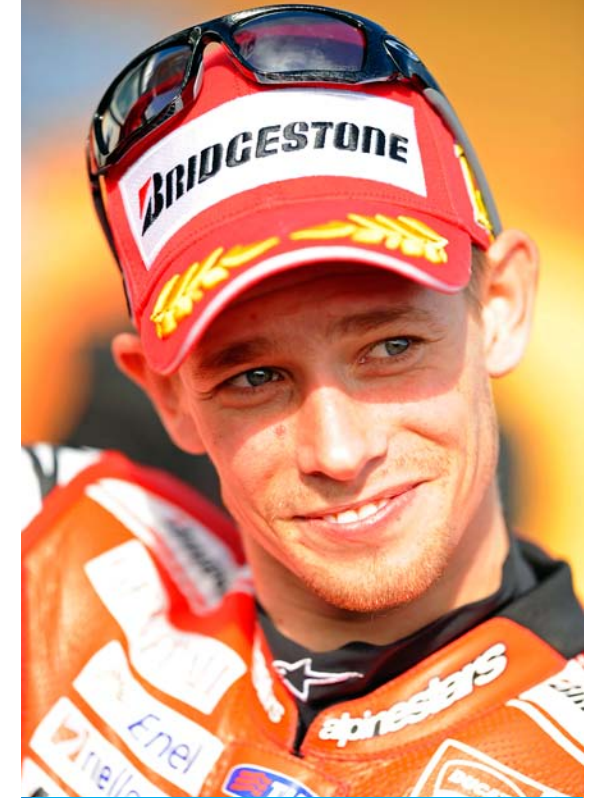
Casey Stoner kazandığı Avustralya GP'sinin ardından " Bu fantastik bir sonuç oldu. Evimde dördüncü kez kazandığım için çok mutluyum. Kendi ülkemde fanatik izleyici kitlesinin önünde ekstra bir motivasyonum vardı ve rahat bir zafer kazanmayı başardım. Yarış öncesi üzerimde baskı vardı ama startın ardından her turda rakiplerimle fark açılınca kalan kilometreleri rahatlıkla tamamladım. Takımda herkes bu hafta sonu iyi çalıştı. Sezonun kalan iki yarışını kazanıp Ducati'ye güzel bir veda hediyesi vermek istiyorum" şeklinde konuştu.



Yeni şampiyon olarak yarışa başlayan Jorge Lorenzo ikinciliği elde etti.



Son turlarda Nicky Hayden'ı geçmeyi başaran Valentino Rossi üçüncü oldu.



Casey Stoner ev sahibi olduğu yarışta kazandığı zaferden ötürü çok mutluydu.

MotoGP Avustralya Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Motosiklet	Zaman
1.....	Casey STONER.....	Ducati	41:09.128
2.....	Jorge LORENZO	Yamaha	+ 8.598
3.....	Valentino ROSSI	Yamaha	+ 17.997
4.....	Nicky HAYDEN	Ducati	+ 18.035
5.....	Ben SPIES.....	Tech 3 Yamaha.....	+ 22.211
6.....	Marco SIMONCELLI.....	Gresini Honda	+ 25.017
7.....	Colin EDWARDS	Tech 3 Yamaha.....	+ 35.168
8.....	Aleix ESPARGARO.....	Pramac Ducati	+ 46.194
9.....	Marco MELANDRI.....	Gresini Honda	+ 46.294
10.	Randy DE PUNIET.....	LCR Honda.....	+ 59.635



Anadol ekibi Paris'teki finiş ikinci sırada ulaştı

Moğolistan ve Gobi Çölü gibi zorlu bölümler de dahil olmak üzere 14 bin kilometreyi geride bırakarak Paris'e ulaşan Anadolu, Pekin-Paris Klasik Otomobil Rallisi'ni ikinci sırada tamamladı. Ford Otosan'ın da sponsorluğuyla Türkiye'yi temsil eden 1967 model Anadolu A1 ile yarışan Ahmet Öngün-Erdal Tokcan ikilisi, 37 günün ardından Paris'e ulaşmayı başardı. 14 bin 360 km'nin geride bırakıldığı Pekin-Paris Klasik Otomobil Rallisi'ni 239 saat 13 dakika 59 saniyelik dereceyle 103 yıllık geçmişe sahip rallide kürsünün ikinci basamağına çıkmanın mutluluğunu yaşadı. Ahmet Öngün, "Türkiye'nin gururu ve artık klasik otomobiller literatürüne başarıyla girmiş Anadolu A1 ile finiş ikinci sırada varmış olmaktan mutluluk duyuyoruz. Anadolu A1 otomobilimizin dayanıklılığı ve performansını dünyanın dört bir yanındaki klasik otomobil severe göstermiş olduk" dedi.

Off-Road 'da sezonun dördüncü yarışı Sinop'ta start aldı

2010 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın 4'üncü yarışı, Sinop Alternatif Sporlar Kulübü ile Sinop Off-Road Kulübü'nün organizasyonu ile 1-3 Ekim 2010 tarihleri arasında Sinop Akliman ve Hamsilos mevkiilerinde gerçekleştirildi. Sezonun 4'üncü yarışında Genel Klasmanda Birlas Ağaoğlu takımından Volkan Gönülalan-Necmi İnan ikilisi birinciliği kazanırken, Hakkı Ağaoğlu-Caner Akkafa ikilisi ikinci, Kenan Çarpışantürk-İlkay Sönmez ikilisi ise üçüncü oldu. Sınıflarda; S1'de Yunus Ayhan-Bilal Karamemiş, S2'de Aroma Off Road takımından Ali Doğaner-Selçukhan Altınordu, S3'de Volkan Gönülalan-Necmi İnan birinci oldu. Monroe Amortisör sponsorluğunda yarışan Nihat Keskin-Yasemin Toker ikilisi ise S4 sınıfında birinci, genel klasmanda ise dördüncü oldu. Sinop Valisi M. Hakan Güvençer ve Belediye Başkan Vekili Bülent Oktay'ın katılımı ile düzenlenen kupa töreni ile ödülleri sahiplerini buldu.



Max Biaggi, Superbike'ta şampiyon oldu

Motosiklet sporları dünyasındaki lakabı "Roma İmparatoru" olan, Aprilia'nın deneyimli İtalyan pilot Max Biaggi 2010 Dünya Superbike şampiyonu oldu. Kariyerinde daha önce 1994-1997 yılları arasında 4 kez 250 cc. Şampiyonlukları bulunan Max Biaggi, 2006 yılından bu yana yarıştığı Dünya Superbike Şampiyonası'nda ilk kez mutlu sona ulaştı. Geçtiğimiz yıl katıldığı Aprilia takımındaki ikinci sezonunda şampiyonluğa ulaşan Max Biaggi, yarış sonrası yaptığı açıklamada çok mutlu olduğunu söylerken sezon boyunca gece gündüz sıkı çalışmalarının sonucunu şampiyon olarak aldıklarını belirtti. Dünya Superbike Şampiyonası'nda 451 puanla zafere ulaşan Max Biaggi'yi 371 puanla Leon Haslam, 297 puanla da Carlos Checa izledi. Aprilia takımı da sezonu markalar şampiyonu olarak kapatarak bir anlamda şampiyonaya damgasını vurmuş oldu. Öte yandan geçtiğimiz günlerde Aprilia takımı tarafından yapılan basın açıklamasında Biaggi'nin iki sezon daha ekibin bünyesinde yarışacağı açıklandı.

Davide Rigon, Superleague Formula şampiyonu oldu

Sonangol Superleague Formula'da 2010 sezonunun son yarışı İspanya'nın Navarra pistinde yapıldı. Şampiyonluğu kazanan ve 1 Milyon Avro ödülün sahibi olan isim RSC Anderlecht aracını kullanan İtalyan pilot Davide Rigon oldu. Yarış sonu basın toplantısında konuşan Davide Rigon şunları söyledi: "Şampiyonluk mücadelesinin son yarışa kaldığına inanmıyorum. Sezona iyi başlamadım ama sezonu harika kapattık. Çok zordu bu yarış, kazandığım için çok mutluyum. İkinci yarış biri bana çarptı ve spin atıp durdum ancak motoru, vitesi manuel moda geçirerek çalıştırmayı başardım, bunun için sanırım tanrıya teşekkür etmeliyim. Azerti takımına da teşekkür ederim, bana harika bir araç verdiler". Galatasaray'ın aracını ise 2010 sezonu ortasında büyük bir kaza yapan ve sezona devam edemeyen Chris van der Drift kullandı. Galatasaray 2010 Sonangol Superleague Formula sezonunu 358 puanla 13'üncü sırada bitirdi.



Renault Megane RS N4 parkura çıkıyor

FIA'nın belirlediği yeni kurallar çerçevesinde Grup R homologasyonu alan ilk üretici olan Renault Sport Technologies, Renault Megane RS N4'ün testlerine başladı. Fransa'nın asfalt yollarında test edilen yeni Renault Megane RS N4, ilk etapta asfalt ralliler için geliştiriliyor. Megane RS üzerine geliştirilen araçta cadde versiyonunda bulunan 2.0 16V Turbo motorun geliştirilmiş bir versiyonu kullanıldı. Araçta cadde versiyonunda olduğu gibi Brembo fren sistemi ve monoblok kaliperler kullanılmış. Yol tutuşu artıran, daha kolay kontrol sağlayan ve çekişi üst seviyeye taşıyan serbest aks sistemi Megane RS N4'te de kullanılıyor. Diğer Renault Sport Technologies ralli araçlarında olduğu gibi hidrolik amortisörler üç yönde ayarlanabiliyor. Kaputun altında 33 milimetrelik flanşa sahip bir turboyla beslenen ve Cosworth Electronics kontrol üniteli 2 litrelik bir motor bulunuyor. Fiyat/performans yönünden sınıfında rekabetçi bir araç olması beklenen Megane RS N4 aynı zamanda 4 çeker rakiplerine özellikle asfaltta ciddi bir alternatif olması amacıyla üretiliyor. Fransızların yeni ralli otomobili önümüzdeki Kasım ayında Rallye du Var'da start alarak ralli severlere "merhaba" diyecek.

Pistteki heyecan Yunanistan'a taşındı

2010 Türkiye Pist Şampiyonası'nın beşinci ayak yarışları 9-10 Ekim tarihlerinde Yunanistan'ın Serres Pisti'nde gerçekleştirildi. 12 tur üzerinden koşulan birinci yarışta Yadel Oskan yarışın galibi olurken, Cengiz Oğuzhan ikinci, Cenk Ceyişakar üçüncü sırada yer aldılar. Birinci yarışın Super Grup sıralaması ise Aytaç Biter, Furkan Gözalan ve Mert Albayrak şeklinde oldu. Yarışın henüz ikinci turunda BMW sürücüsü İbrahim Okyay ve Arif Suyabatmaz arasında yaşanan temasta her iki isim de yarış dışı kalırken, Yücel Özbek de saplandığı çakıl havuzundan piste geri dönemediği için yarışı bırakmak zorunda kaldı. İkinci yarışta galibiyete Cenk Ceyişakar uzanırken, birinci yarışın galibi Yadel Oskan ikinci, Cengiz Oğuzhan üçüncü oldu. Türkiye Pist Şampiyonası'yla aynı hafta sonunda destek yarışı olarak koşulan ve müthiş bir mücadeleye sahne olan Porsche GT3 Cup Challenge EE'nin birinci yarışında Anton Wossos, ikinci yarışında ise Yücel Özbek galip gelen isimler oldu. Bir diğer destek serisi Safari Cup'ta ise iki yarışın galibi Ekrem Vardar, üçüncü ve son yarışın galibi Hasan Tansu oldu.



e-otodergi okuyucu sayıları

Tarih	Sayı	Okuyucu sayısı
Temmuz 2008	1	En az* 6347
Ağustos 2008	2	En az* 7011
Eylül 2008	3	En az* 7530
Ekim 2008	4	En az* 10.042
Kasım 2008	5	En az* 15.220
Aralık 2008	6	En az* 15.873
Ocak 2009	7	En az* 15.903
Şubat 2009	8	En az* 15.923
Mart 2009	9	En az* 15.967
Nisan 2009	10	En az* 16.337
Mayıs 2009	11	En az* 16.823
Haziran 2009	12	En az* 17.245
Temmuz 2009	13	En az* 17.433
Ağustos 2009	14	En az* 18.287
Eylül 2009	15	En az* 18.385
Ekim 2009	16	En az* 20.579
Kasım 2009	17	En az* 20.682
Aralık 2009	18	En az* 22.468
Ocak 2010	19	En az* 22.632
Şubat 2010	20	En az* 23.967
Mart 2010	21	En az* 26.483
Nisan 2010	22	En az* 31.053
Mayıs 2010	23	En az* 31.152
Haziran 2010	24	En az* 33.240
Temmuz 2010	25	En az* 36.025
Ağustos 2010	26	En az* 38.114
Eylül 2010	27	En az* 40.681
Ekim 2010	28	En az* 45.142



www.

e-otodergi.com

29'uncu sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz. 5'inci sayımızdan bu yana Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. Bir sonraki sayımız olan

Aralık 2010 tarihli 30'uncu sayımız, **6 Aralık 2010** tarihinde yayına girecektir.

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