

WWW.

KASIM 2011

SAYI: 41

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



TÜRKİYE'DE
İLK ve TEK!

VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ

İlk sürüş: Yeni BMW M5

• MINI ROADSTER • RANGE ROVER EVOQUE • PEUGEOT 3008 HYBRID4 • AUDI A6 • HONDA CR-Z • CITROEN DS4

Sitemiz 2'nci jenerasyonuna kavuştu

Bu tür başlıkları genelde otomobiller için kullanırız. Ama bu kez farklı, çünkü ikinci jenerasyonuna ulaşan şey bir otomobil değil, bizim otomobil haber portalımız. 1 Nisan 2009'da yayın hayatına başlayan www.otomobil.com.tr, aradan sadece iki buçuk yıl geçmesine karşın tepeden tırnağa yenilendi. Yani bu bir makyaj değil, yeni jenerasyon! Site ziyaretçilerinin ilk fark edecekleri konu elbette yepyeni tasarım olacak. Ama bu tasarımın arkasında yeni ve çok güçlü bir yazılım, onun yanı sıra yüksek kapasiteli ve sağlam bir altyapı var. Bu vesileyle, sitemizin ikinci jenerasyonunu hazırlamamız konusunda çözüm ortağımız olan Sancom'a teşekkürler. Yazılım ve tasarımla birlikte, elbette içeriğimiz de baştan aşağıya yenilendi. Zenginleşen sitemizde artık site içi arama motoru, köşe yazarları, videolu testler, anket, haber ekstra, galeri ve e-otodergi bölümleri de bulunuyor. İlk anketimiz, sitemizin yeni tasarımıyla ilgili, katılmanızı rica ederim. Öte yandan, sosyal medya konusunda da tüm eksiklerimizi giderdik. Artık haberlerimizi beğenebilir, sosyal medyada paylaşabilir, facebook hesabınızı kullanarak ya da kullanmayarak yorum yapabilirsiniz. Sitemizin facebook, twitter ve you tube hesaplarına ana sayfadaki ikonlara tıklayarak ulaşabilirsiniz.

İlk günden beri beğeninizi kazanan "markalar" ve "kategoriler" bölümlerini ise aynen koruduk.

Her gün güncellenen otomobil haber portalımız, yeni jenerasyonunda, her zaman olduğu gibi kopyalayıştır haberciliğinden uzak kalarak, tarafsız, bağımsız, hızlı, ciddi ve özel otomobil haberleri yayınlamaya devam edecek. Umarım sitemizin yeni jenerasyonunu beğenirsiniz.

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

ÖTV

Red Bull kanatlandırır. Uçak uçurur. ÖTV de uçurur. Tabi eğer ticari araç veya motor silindir hacmi 1600 cc'nin üzerinde bir binek otomobil alma niyetindeyseniz fiyatların uçuşa geçtiğini görürsünüz. Otomotiv sektöründe kısa vadede firmalar tarafından karşılandığı için etkisi şimdilik pek hissedilmeyen ve toplam pazarın yaklaşık yüzde 10'luk kısmını ilgilendiren ÖTV artışı belli bir kesimi gerçekten etkileyebilir. Bunu 2012'de daha rahat gözlemleyebileceğiz. Ticari araçların ÖTV'sinin yüzde 10'dan yüzde 15'e çıkması ise anlaşılır gibi değil. Sonuçta bu ticari araçlar Porsche değil; Fiat Doblo, VW Caddy tarzında küçük esnafın işini gören, yani ekonomiye hareket katan, üretken insanların kullandığı araçlar.

Sigara tutkunları ise önce bindirilen sonra indirilen ÖTV oranından sonra herhalde sigaralarından derin bir nefes çekmişlerdir. Sigarada yüzde 63'ten yüzde 69'a çıkan ÖTV'nin sonra yüzde 65'e inmesi bir anlamda sigaraya teşvik anlamına gelmiyor mu? Bundan çıkan sonuç şu: Yüksek silindir hacmi ve ticari araç sağlığa zararlıdır, sigaradan ise bir şey olmaz. Aslında doğru bir düşünce olabilir, zira ticari araçların sürüş dinamikleri, fren yetenekleri diğer araçlara göre daha zayıf. Yüksek cc'li otomobiller genelde daha hızlı olduklarından aslında riskli olmasalar da öyleymiş hissi verebilir.

Şaka bir yana, insanların "iyi otomobil" kullanma isteği her zaman var ve ekonomik şartlar elverdiği sürece de bunu gerçekleştirir. Cari açık sorunu olduğu gerçek, ama Türkiye üretim gücünü arttırmadığı sürece bu açık da olmaya devam edecektir.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

ŞAH MAT



PEUGEOT TAVSİYE EDER **TOTAL**

PEUGEOT **FINANS** | PEUGEOT **ASSISTANCE** | PEUGEOT **MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ**
(0216) 579 94 44

RCZ Asphalt 1.6 THP 200 hp karma yakıt tüketimi 6,9 L/100 km, karma CO₂ emisyon değeri 159 g/km'dir.

Orijinal mat gri gövde rengi, özel ekipmanları ve 1.6 THP 200 hp motoru ile yeni RCZ Asphalt Türkiye'de.
Sadece 30 adet.

PEUGEOT **RCZ**



PEUGEOT
MOTION & EMOTION

HABERLER

- 06 Yeni BMW 3 Serisi Sedan
- 09 MINI Roadster
- 12 Audi A4 & S4 ve diğer haberler
- 22 Euro NCAP
- 26 Eylül 2011 otomobil satışları
- 30 e-otodergi'nin "İlk"leri ve "En"leri

BİLGİLENDİRME

- 31 Karbondioksit emisyon değerleri

İLK SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 32 BMW M5
- 39 Peugeot 3008 Hybrid4
- 47 Mazda3

- 51 BMW Active E
- 55 BMW 520d EfficientDynamics

VİDEOLU TESTLER

- 57 Ölçümler nasıl yapılıyor?
- 59 Audi A6 3.0 V6 TFSI quattro
- 65 BMW 116i 5 Kapı Otomatik
- 70 Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 76 Citroen DS4 1.6 e-HDi 112 HP
- 80 Honda CR-Z 1.5 GT
- 84 Skoda Fabia RS

TEKNİK

- 89 Mercedes-Benz COMAND Online

- 91 BMW lazer far teknolojisi

YASAL UYARI

- 93 e-otodergi hakkında yasal uyarı

MOTORSPORLARI

- 94 Köşe yazısı: Gürkan Çağlar
- 95 F1 Japonya GP'si
- 98 F1 Kore GP'si

- 101 WRC Fransa Rallisi

- 103 WRC İspanya Rallisi

- 105 Avustralya Moto GP'si

- 107 Yeşil Bursa Rallisi

RAPOR

- 110 e-otodergi okuyucu sayıları



43

İLK SÜRÜŞ
RANGE ROVER
EVOQUE



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

KASIM 2011 - SAYI 41

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Zeynep Siren
zeynep@e-otodergi.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



Yeni BMW 1 Serisi

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



Sheer
Driving Pleasure

BUSINESS CLASS İLE UÇUP EKONOMİ YAPMAK GİBİ.

Yeni BMW 1 Serisi, az yakıt tüketip çok güç veren 1.6 litrelik TwinPower Turbo motoruyla yepyeni bir sürüş deneyimi sunuyor. Yeni 1 Serisi, sergilediği üstün performansın yanı sıra ECO PRO modu ile sizi daha az yakıt tüketmeniz için yönlendiriyor. Ekonomi biletiyle Business Class yolculuğu size çok iyi gelecek.

ECO PRO ÖZELLİĞİYLE YENİ BMW 1 SERİSİ.

BMW EfficientDynamics

Daha az tüketim. Daha fazla sürüş keyfi.

BMW 116i: 1598 cc, 136 bg, ort. yakıt tüketimi 5,6 lt/100 km.

BMW 118i: 1598 cc, 170 bg, ort. yakıt tüketimi 5,6 lt/100 km.

Borusan Otomotiv

İnce zevkler, yüksek standartlar.

Altıncı jenerasyonuna kavuştu

1975 yılından bu yana üretilen BMW 3 Serisi Sedan, fotoğrafları basına dağıtılan altıncı jenerasyonuyla şık bir görünüm, çevreci motorlar ve kaliteli bir iç mekân vaat ediyor.





**ESKİSİNDEN
DAHA UZUN VE
DAHA GENİŞ
BİR KAROSERE
SAHİP OLAN
YENİ 3 SERİSİ
SEDAN, İÇ
MEKANINDA
MODERN VE
KONFORLU
BİR ATMOSFER
SUNUYOR.**



Yeni BMW 3 Serisi Sedan, 4629 mm uzunluğa (+93 mm), 1811 mm genişliğe ve 1429 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2810 mm (+50 mm). Öte yandan otomobilin genişleyen ön tekerlek izi (+37 mm) ve arka tekerlek izi (+47 mm), daha başarılı bir yol tutuşu garanti altına alıyor. Ayrıca arka koltuktaki diz mesafesinin 15 mm, baş mesafesininse 8 mm arttırıldığı da belirtiliyor.

Üç donanımı olacak

Son derece olgun ve şık bir görünüm sunan otomobilde "Sport Line",

"Modern Line" ve "Luxury Line" olmak üzere üç donanım seviyesine yer veriliyor. Tüm motor seçeneklerinde çift turbo sisteminin kullanıldığı ve her motorda 8 ileri otomatik şanzımanın tercih edilebildiği yeni 3 Serisi Sedan, renkli head-up-display sistemiyle de dikkat çekecek. Otomobilin süspansiyon ayarlarının sportif yapıldığı ama konfordan da asla taviz verilmediği belirtiliyor. 3 Serisi Sedan için önemli bir yenilik de ECO PRO modu ve Start-Stop sisteminin standart donanımında yer alması. Boyutları büyümesine karşın, otomobilin

boş ağırlığı 40 kilogram azalmış. 480 litrelik bagaj hacmi, eski jenerasyona göre 20 litrelik bir artışı ifade ediyor.

Dört motorla yola çıkacak

Yeni BMW 3 Serisi Sedan'da ilk etapta, aralarında yepyeni 328i'nin de bulunduğu iki adet dizel ve iki adet benzinli motor yer alacak. Bunlar 320d EfficientDynamics Edition (2.0 lt, 163 HP, 380 Nm), 320d (2.0 lt, 184 HP, 380 Nm) ile 328i (2.0 lt, 245 HP, 350 Nm), 335i (3.0 lt, 306 HP, 400 Nm). İleride motor seçenekleri artacak ve yeni 3 Serisi Sedan, ActiveHybrid 3

adlı hibrid motora da sahip olacak. 320d EfficientDynamics Edition, düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonuyla dikkat çekiyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi sadece 4.1 lt/100 km, emisyon değeri ise 109 g/km. Performans konusunda ise 335i öne çıkıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanması 5.5 saniye gibi son derece kısa bir sürede gerçekleşiyor. Maksimum hız ise 250 km/s. Yeni BMW 3 Serisi Sedan 2012'nin ilk çeyreğinde satışa sunulacak. M Sport paketi ise 2012 yaz aylarından itibaren tercih edilebilecek.



MINI Countryman, 1.598 cc motor hacmiyle ÖTV artışından etkilenmiyor.
Ayrıntılı bilgi Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda ve MINI HOTLINE 0850 2522020'de.

MINI Countryman modellerinin CO₂ emisyonu 175-189 gr/km, ortalama yakıt tüketimi ise 7,5 - 8,1 lt/100 km arasındadır.

MINI Roadster'in seri üretim versiyonu çıktı



MINI Coupe'nin cabrio karoserli kardeşi olan MINI Roadster'in seri üretim versiyonunun resmi fotoğrafları basına dağıtıldı. MINI ailesi genişliyor. İlk etapta sadece MINI Hatchback modeline sahip olan ürün gamında artık MINI Clubman, MINI Cabrio, MINI Countryman, MINI Coupe'nin yanı sıra MINI Roadster da var. MINI Roadster, markanın ilk üstü açılır iki kişilik modeli olarak da

dikkat çekiyor. MINI Roadster 3734 mm uzunluğa, 1683 mm genişliğe, 1390 mm yüksekliğe sahip. Otomobilin dingil mesafesi ise 2467 mm. Roadster'ın arka kısmının yüksekliği, Coupe'den 20 mm daha alçak tasarlanmış. Otomobilin tavanı ise, manuel olarak açılan soft-top olarak tercih edilmiş. MINI Roadster'da yer alan aktif arka spoiler ise 80 km/s hıza ulaşıldığında otomatik olarak

açılıp yol tutuşu iyileştiriyor. MINI Roadster'ın bagaj hacmi ise 240 litre. Bu hacim, iki kişilik bir otomobil için yeterli sayılabilir. MINI Roadster'da, BMW Grubu'nun son jenerasyon 4 silindirli benzinli ve dizel motorları yer alacak. Ürün gamında MINI John Cooper Works Roadster 211 HP, MINI Cooper S Roadster 184 HP, MINI Cooper Roadster 122 HP ve MINI Cooper SD Roadster 143 HP bulunuyor.

1598 cc'lik benzinli motora sahip 211 HP'lik MINI John Cooper Works Roadster, 0'dan 100 km/s hıza 6.5 saniyede çıkıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 237 km/s. 184 HP gücündeki MINI Cooper S Roadster'da bu değerler 7.0 saniye ve 227 km/s. 122 HP'lik güçle ailenin en güçsüzü olan MINI Cooper Roadster, 0'dan 100 km/s'ye 9.2 saniyede ulaşıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 5.7 lt/100 km. Serinin tek dizel motor seçeneği olan MINI Cooper SD Roadster'da 2.0 litrelik motor 143 HP güç ve 305 Nm tork üretiyor. Maksimum 212 km/s'ye ulaşan otomobilin ortalama yakıt tüketimi 4.5 lt/100 km. Aracın karbondioksit emisyonu ise 118 g/km.



Yeni Yaris... Yeni Toyota... Heyecana var mısın?

Karşı koymaya çalışma. Nasıl olsa Yeni Yaris'in zekasına ve baştan çıkarıcılığına yakalanacaksın, tasarımına ve teknolojisine kapılacaksın. Evet şimdi, heyecana hazır mısın?



YARIS'e var mısın?

www.toyota.com.tr

*Yaris modelinin CO₂ salımı 108-127 gr/km, birleşik yakıt tüketimi 4.1-5.5 lt/100km değerleri arasında değişmektedir.

Today
Tomorrow
Toyota

A4 ve S4 makyajlandı



Premium D segmentinde hareketli günler yaşıyor. BMW'nin yeni nesil 3 Serisi'ni göstermesinden sonra, Audi de makyajlı 2012 A4'ün fotoğraflarını dağıttı. Makyajla birlikte A4'ün görünümünde yatay hatlar daha fazla vurgulanmış ve motor kaputu daha kıvrımlı bir hal almış. Otomobilin farlarının da iç tarafta kalan kısımları sivrileştirilerek araca daha sert bir bakış kazandırılmış. Makyajla birlikte değişen tamponlar nedeniyle otomobilin uzunluğunda birkaç mm'lik önemsiz değişiklikler olmuş. A4 Sedan ve Avant'ın uzunluğu 470 cm iken, allroad quattro ve S4'ün uzunluğu 472 cm. Genişlik ise sırasıyla 183 cm ve 184 cm. Otomobilin iç mekanındaysa Audi Drive Se-



lect sisteminin kullanımı kolaylaştırılmış, direksiyon simidi seçeneklerinde ve bazı krom detaylarda değişiklikler yapılmış. Otomobilde 6 turbodizel ve 4 benzinliden oluşan geniş bir motor gamı mevcut. Motor gamının ortalama tüketim değeri eskiye göre yüzde 11 oranında azaltılmış. Dizel motor ailesi 136 HP, 2.0 TDI 163 HP, 120 HP, 143 HP, 160 HP'lik seçenekleri olan 2.0 TDI ile 204 HP ve 245 HP'lik versiyonları bulunan 3.0 TDI ve 190 HP'lik 2.7 TDI'dan oluşuyor. Benzinli motor seçenekleri ise 1.8 TFSI 120 HP, 170 HP, 2.0 TFSI 211 HP, 3.0 TFSI 272 HP. A4'ün sportif versiyonu olan S4'te ise 333 HP gücünde 3.0 TFSI motor görev yapıyor.

GÖRSEL OLARAK AUDI A6'DAN AYIRMANIN GÜÇ OLDUĞU A4 AİLESİ, ÖZELLİKLE STOP LAMBALARI VE FAR TASARIMIYLA MAKYAJsiz VERSİYONDAN AYRILIYOR.





Otomobilden fazlasını isteyenlere. Yeni Focus PowerShift otomatik şanzıman teknolojisiyle.

Otomatik vitesin konforu ve manuel vitesin ataklığı PowerShift şanzımanında bir araya geliyor. Otomatik çift kavrama sistemiyle vites geçişlerini hissettirmeyen PowerShift'e sahip Yeni Focus 1.6L 125PS, size beklentilerinizin ötesinde bir sürüş deneyimi yaşatacak.

YENİ FORD FOCUS



Akıllı telefonunuza Microsoft Tag Reader yükleyerek yandaki QR kod ile mobil sitemizi ziyaret edebilir ve ayrıca iTunes Store'dan "Yeni Ford Focus" uygulamasını indirebilirsiniz.



Feel the difference
ford.com.tr



İşte Peugeot 208



**207'NİN YERİNİ
ALACAK OLAN
208, İLK ETAPTA
3 VE 5 KAPILI
KAROSERLERE
SAHİP OLACAK.
İÇ MEKAN SON
DERECE MODERN.**



Peugeot, 2012'nin ilkbaharında satışa sunacağı küçük sınıftaki yeni temsilcisi 208'in resmi fotoğraflarını paylaştı. Peugeot'nun yeni tasarım diliyle şekillendirilen 208'in ilk etapta 3 ve 5 kapılı hatchback karoserleri satışa sunulacak. A9 projesi olarak tanımlanan bu projenin başındaki Alain Tranzer ise 208'in bir milat olacağını ve bu otomobilin, Peugeot için gerçekten yeni ve belirleyici bir etap teşkil edeceğini söylüyor. Otomobilin iç mekânı 207'ye göre çok farklı. Sezgisel olarak da kullanılabilecek şekilde tasarlandığı söylenen 208'in iç mekanında head-up gösterge ve büyük dokunmatik bir navigasyon-bilgi ekranı dikkat çekiyor. Eski direksiyon simidi de daha küçük ve şık olanla değiştirilmiş. 208'in uzunluğu 7 cm, yüksekliği ise 1 cm azaltılmış. Ayrıca bagaj hacmi 15 lt artırılmış ve diz mesafesi konusunda da 5 cm iyileşme kaydedilmiş. e-HDi mikro hibrid versiyonların öne çıkacağı motor gamına 3 silindirli, 1.0 lt ve 1.2 lt VTi benzinli motorlar katılıyor. Benzinli motorların tüketim değeri 4.3 lt/100 km'den, emisyon değeri ise 99 g/km'den başlıyor. 208'in Türkiye'de satışına 2012'nin ortalarında başlanması bekleniyor.

Mazda6'nın habercisi: Takeri

Japon üretici Mazda'nın yeni orta sınıfı sedan konsepti olan Takeri Concept, kapılarını 30 Kasım 2011 tarihinde açacak olan 42'nci Tokyo Otomobil Fuarı'nda sergilenecek. Takeri'de yenilikçi tasarımın yanı sıra Mazda'nın frenleme sırasında ortaya çıkan enerjiyi geri kazanıp yakıt tasarrufu sağlayan teknolojisi de tanıtılacak. Mazda Takeri Concept'in görünümü için Kodo tasarım dili kullanılmış. Skyactiv teknolojisine sahip

dizel motorla tanıtılacak olan konseptte Mazda'nın i-stop sistemi de yer alıyor.



DİLİM dİLİM

"Benim Ezine Peynirim"



"Benim Peynirim"

www.otomobil.com.tr yenilendi

1 Nisan 2009'da yayına giren ve imza attığı haberlerle ilklere imza atan otomobil haber portalı www.otomobil.com.tr, 17 Ekim 2011 tarihinde yepyeni bir tasarım ve içerikle okuyucularının karşısına çıktı.

İnternette her şey hızla gelişiyor, değişiyor. Biz de hem e-otodergi'de hem de www.otomobil.com.tr'de alnımızdaki tüm gelişmeleri takip ediyoruz. Hatırlayacağınız gibi 28 Haziran tarihinde e-otodergi'yi iPad'de de yayınlamaya başlayarak önemli bir adım atmıştık. Şimdi de önemli bir gelişmeyi www.otomobil.com.tr'de yaşıyoruz. 1 Nisan 2009'dan bu yana, bağımsız ve tarafsız bir biçimde otomobil haberleri yayınlamakta olduğumuz haber portalımız, 17 Ekim'den itibaren yepyeni bir tasarım ve içerikle karşınızda.

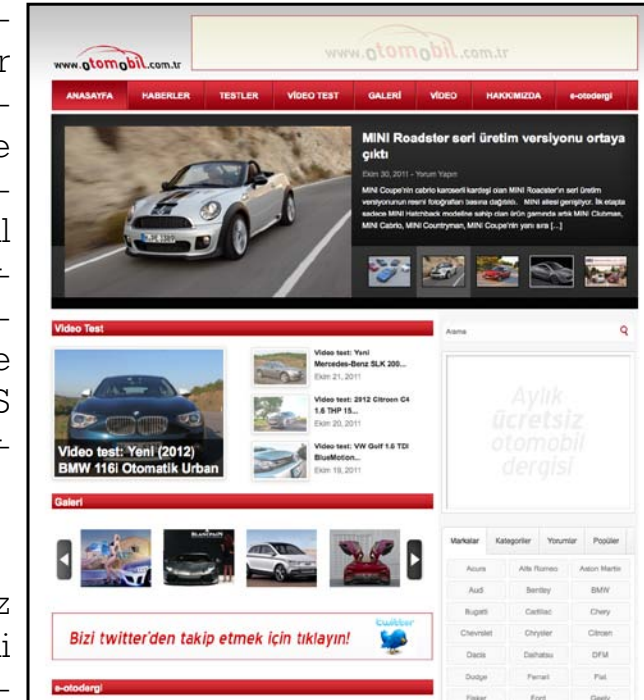
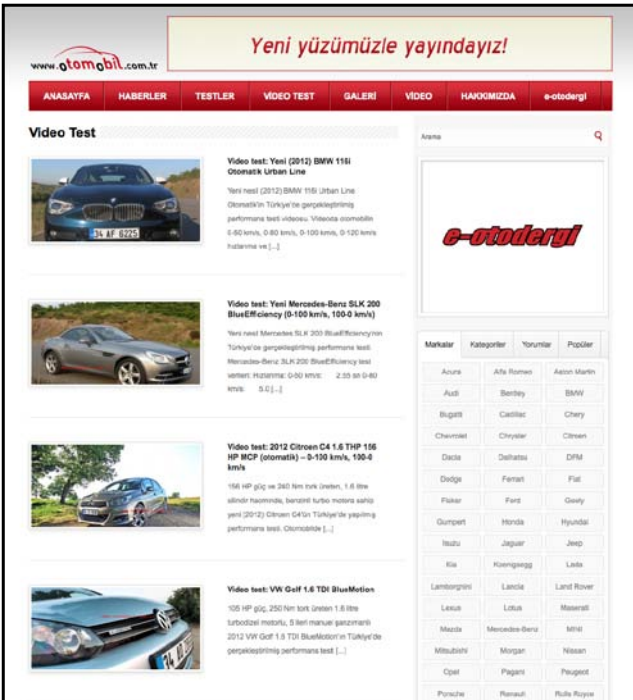
Altyapı olarak yeni bir yazılımın ürünü olan ve özel bir sunucuyla desteklenen yeni yüzümüz, ana sayfadan erişilebilen "Haberler", "Testler", "Video Test" (Türkiye'de sadece bizim sahip olduğumuz özel test ciha-

zıyla gerçekleştirdiğimiz videolu test ölçümleri), "Galeri", "Video", "Hak-kımızda" ve "e-otodergi" sekmeleri-ne sahip.

Yeni içerikte ayrıca; yine ana sayfadan erişilebilen "Haber Ekstra", "Yazarlar" (Tarık Akagün, Emre Anamur ve Gürkan Çağlar), "Markalar", "Kategoriler", "Anket" bölümleri ve site içi arama motoru bulunuyor. Günümüzün gerekliliklerinden olan sosyal medya ikonları da ana sayfadaki yerlerini aldılar. Tek bir tıkla www.otomobil.com.tr'nin facebook, twitter ve you tube sayfalarına ulaşabilir, RSS ikonuyla haber akışını takip edebilirsiniz.

Anket bölümündeki ilk sorumuz "Sitemizin yeni tasarım ve içeriğini beğendiniz mi?" konulu. Bu anketimi-

zin sonucu gelecek e-otodergi Aralık sayımızda yayınlayacağız. Her gün yeni otomobil haberleriyle güncellediğimiz sitemizin yeni yüzünü beğendiğinizi umuyor, bizi takip etmenizi tavsiye ediyoruz.



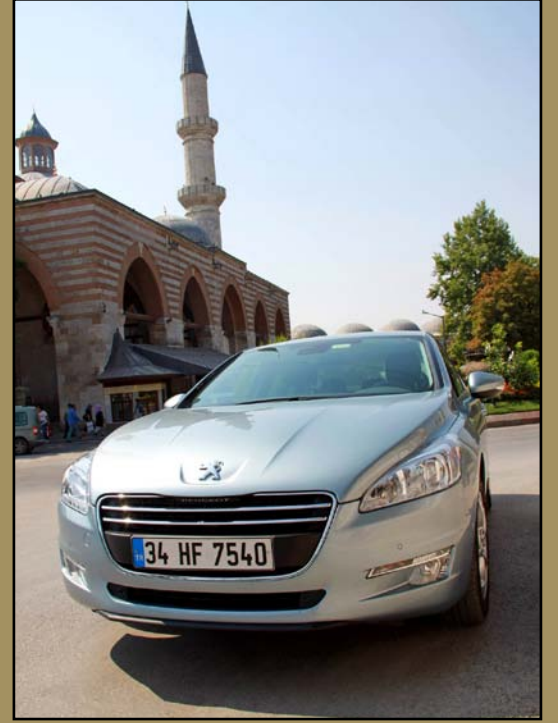
Peugeot RCZ'ye yeni versiyon



Peugeot RCZ yeni bir versiyona kavuştu: RCZ Asphalt. Sadece 30 adet satılacak olan otomobil Kasım ayında yollara çıkıyor. 1.6 THP 200 HP'lik motora sahip Peugeot RCZ Asphalt, mat gri rengi ve özel donanımıyla öne çıkıyor. RCZ Asphalt, ayrıca sürüş keyfini maksimuma taşımak üzere genişletilmiş ön ve arka tekerlek izlerine, güçlendirilmiş süspansiyon

ile alçaltılmış bir ağırlık merkezine sahip. Peugeot RCZ Asphalt'ın iç mekanında da özel donanım yer verilmiş. İlk bakışta Nappa deri, çift dikişli, elektrikli ve ısıtmalı spor koltuklar dikkat çekiyor. Torpido panelinin tamamı yumuşak malzemeyle kaplı. Sürüş keyfini arttırmak için; motor için özel ses sistemi, küçük çaplı direksiyon simidi, spor vites kolu,

özel Asphalt kapı eşikleri ve alüminyum pedallar standart olarak sunuluyor. RCZ Asphalt'ta yer alan 1.6 litrelik twin scroll turbo benzinli motor 200 HP güç ve 255 Nm (overboost ile 275 Nm) tork üretiyor. Otomobilin 0-100 km hızlanması 7.5 saniye sürüyor. RCZ Asphalt'ın ortalama yakıt tüketimi 6.9 lt/100 km, karbondioksit emisyonu ise 159 g/km.



Bir depoyla 1531 km

Peugeot Türkiye, Edirne-Hatay arasında benzinli motora sahip 508 1.6 VTi 120 HP Auto6R ile tüketim testi gerçekleştirdi. Standart bir otomobille Volkan Işık Akademisi işbirliği ile gerçekleştirilen tüketim testinde 4.7 lt/100 km'lik benzin tüketimi elde edildi ve bu sonuç Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu TOSFED tarafından onaylandı. Test sonunda toplamda 1531 km yol kat edildiği ve 72 litre yakıt harcandığı açıklandı.

Yeni Toyota Yaris bayilerde

1999 yılındaki ilk jenerasyon ve 2006'da satışa sunulan ikinci neslin ardından, 2012 model Yaris 1 Kasım'da Türkiye yollarına çıktı. Yeni Toyota Yaris'te 1.0 lt benzinli, 1.33 lt benzinli ve 1.4 lt dizel motor seçenekleri bulunuyor. Uzunluğu 100 mm artarak 3855 mm'ye ulaşan yeni Toyota Yaris, dönüş yarıçapı (4.7 metre) ve sürtünme katsayısı (0.287 cd) bakımından sınıf lideri iki değere sahip. Yeni Toyota Yaris; Türkiye'de Life, Fun, Cool ve Style olmak üzere dört farklı donanım seviyesine sahip. Aracın önemli donanımları arasında "Toyota Touch" ve "Toyota Touch & Go" öne çıkıyor. Baz fiyatı (1.0 litre benzinli versiyon) 30.900 TL olarak açıklanan yeni Yaris'in dizel seçeneğin fiyatı donanımına göre 43.400 TL ile 48.600 TL arasında değişiyor.



Yeni Kia Rio satışa sunuldu

2011 yılı Mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı'nda dünya tanıtımı gerçekleştirilen yeni Kia Rio, 34.750 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı. Kia Tasarım Şefi Peter Schreyer ve ekibi tarafından tasarlanan üçüncü jenerasyon Kia Rio'da 1.25 lt 85 HP ve 1.4 lt 109 HP benzinli ve 1.4 lt dizel 90 HP olmak üzere üç farklı motor seçeneği ve üç



farklı donanım seçeneği bulunuyor. 1,25 lt benzinli motor düz vites, 1,4 lt benzinli motor otomatik vites ve son olarak 1.4 lt. dizel motor 6 ileri düz vitesle satışa sunuluyor. Yeni Kia Rio'nun benzinli versiyonu 34.750 TL'den, dizel versiyonu ise 41.050 TL'den başlayan fiyatlarla bayilerde. Kia, 2012'de 3500 adet Rio satmayı hedefliyor.

Nissan Micra Punch yollarda

Nissan Micra yeni bir versiyona kavuştu. 33.097 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunulan Micra Punch, 1.2 litrelik benzinli motora sahip. Manuel ve CVT şanzıman seçeneklerinin sunulduğu araçta krom çerçeveli ön tampon dikkat çekiyor. Punch'ta ayrıca ısıtmalı ön koltuklar, açık bej iç döşeme, otomatik klima, sü-rücü ve yolcu makyaj aynası, krom iç kapı kolları, altı havayastığı, MP3 bağlantı ünitesi, ön sis farları, 15 inç'lik alüminyum alaşımlı jantlar, ABS, EBD ve ESP sistemleri standart olarak yer alıyor. CVT Şanzımanlı Micra Punch'ta çok fonksiyonlu yol bilgisayarı da bulunuyor. Punch manuel şanzımanlı versiyonunda 4.3 lt/100 km'lik şehir dışı yakıt tüketimine sahip. Otomobilin karbondioksit salınımı ise manuel versiyonda 115 g/km, CVT'de ise 125 g/km.



Focus'a çift kavramalı şanzıman geldi



125 HP güç üreten 1.6 litrelik benzinli Focus'larda Powershift adlı çift kavramalı otomatik şanzıman opsiyonel donanım listesine girdi. 45.645 TL'den başlayan fiyatla satışa sunulan Focus 1.6 litre PowerShift otomatik, ayrıca yokuş kalkış desteği özelliğini de beraberinde getiriyor. 6 ileri PowerShift şanzımana sahip 1.6 litre Duratec 125 HP benzinli motorlu Ford Focus; 0-100 km/s hızlanmasını 11.8 saniyede tamamlarken, maksimum 195 km/s'ye ulaşabiliyor. 100 km mesafede ortalama 6.4 lt yakıt tükettiği belirtilen Focus 1.6 lt 125 HP PowerShift'in CO2 emisyonuyla 149 g/km. Ayrıca Focus'un donanım yelpazesine dördüncü seçenek olarak Comfort eklendi. Focus 1.6i 105 HP Comfort'un fiyatı 40.185 TL olarak açıklanırken, 1.6 TDCi 95 HP Comfort'un fiyatı 48.720 TL.

Otomobillere zam geldi

Elektrikliler hariç olmak üzere 1600 cc üzeri otomobillerin yanı sıra cep telefonu, sigara ve alkollü içkideki ÖTV oranlarını arttırıldı. Silindir hacmi 1600-2000 cc arasında olan araçlarda ÖTV oranı yüzde 60'tan yüzde 80'e, motor silindir hacmi 2000 cc'nin üzerinde olan araçlarda ise yüzde 84'ten yüzde 130'a yükseltildi. İstiap haddi 850 kilogramı geçmeyen, motor silindir hacmi 2000 cc'nin altında olan araçlar, istiap haddi 850 kilogramı geçen, motor silindir hacmi 2800 cc'nin altında olan araçlar ve 9 kişilik oturma yeri olanlardan silindir hacmi 3200 cc'yi geçmeyen araçlar için yüzde 10'dan yüzde 15'e çıktı. Bundan böyle otomobillerde 1600 cc'den az olanlardan yüzde 61,66, 1600-2000 cc arasında olanlardan yüzde 112,40, 2000 cc üzerinde olanlardan ise yüzde 171,4 vergi alınıyor.



Yeni Honda Civic Sedan'ı kamouflajsız yakaladık

Ülkemizde Aralık ayında 2012 model olarak satışa sunulması beklenen yeni Honda Civic Sedan'ı bu sefer logoları açık şekilde görüntülemeyi başardık. Üstelik reklam-katalog çekimi çalışmaları sırasında... 20 Ekim günü İstanbul il sınırları içinde, kalabalık bir film ekibiyle gerçekleştirilen reklam-katalog çekimlerinde beyaz renkli bir araç kullanıldı. Film ekibi bizim orada bulunmamızdan memnun olmasa da bu çekimi gerçekleştirdik. Fotoğraflardan da görüldüğü gibi çekim ekibinin çalışanları otomobilin temizliği için titiz bir çalışma içine girmişler.



e-otodergi iPad'de



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

BMW X4'ün testleri devam ediyor

BMW'nin X4 adlı yepyeni bir model geliştirilmekte olduğunu artık hepimiz biliyoruz. X3 ile X5 modellerin arasına konumlandırılacak olan bu araç hakkında henüz pek de fazla bir bilgiye sahip değiliz. Ancak bir yıl kadar önce BMW'nin piyasadaki küçük-büyük tüm MPV ve crossover'lardan birer tane edinip bunları analiz ettiğini, markanın Münih'teki Ar-Ge Merkezi'ne yaptığımız bir seyahatte biraz da tesadüf eseri olarak kendi gözlerimizle görmüştük. BMW tasarımcı ve mühendisleri, analizlerini tamamlamış olacaklar ki yepyeni bir model olan BMW X4'te son aşamalara gelmiş durumdalar. 11 Ekim 2011 tarihinde BMW'nin Münih tesislerinin otoparkında çekmiş olduğumuz fotoğraftaki kamufleli araç BMW X4'ün ta kendisi!



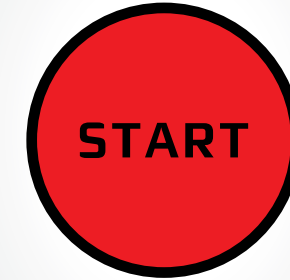
Leon diesel-otomatik satışta

Doğuş Otomotiv, Seat Leon ailesinin DSG şanzımanlı ve diesel motorlu versiyonlarını satışa sundu. Leon'un 1.6 lt TDI CR 105 HP ve 2.0 lt TDI CR 170 HP seçeneğindeki diesel versiyonları, düşük yakıt tüketiminin yanı sıra DSG konforu sunuyor. DSG şanzımanlı 1.6 lt TDI CR seçeneği 100 kilometrede ortalama 4.7 litre yakıt harcıyor.



2.0 TDI CR 170 HP seçeneğinin yakıt tüketimi ise ortalama 5.2 lt/100 km. Araçta çekiş kontrollü (TCS), ABS, 16 inç jantlar, çift bölge klima, yol bilgisayarı, hız sabitleme sistemi, deri kaplamalı direksiyon ve vites topuzu, altı havayastığı standart. Style donanımlı 1.6 lt TDI CR 105 HP DSG'nin fiyatı 55.400 TL, FR donanımlı 2.0 lt TDI CR 170 HP DSG'nin fiyatı ise 82.700 TL.

YENİ YÜZÜMÜZLE YAYINDAYIZ



www.otomobil.com.tr



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

İlk kez bir pick-up 5 yıldız aldı

Euro NCAP, 26 Ekim 2011 tarihinde 12 yeni çarpışma testi sonucunu açıkladı. Testlere katılan araçlardan 11'i 5 yıldız, bir tanesi ise (Lancia Voyager) 4 yıldız aldı. Bu test fazının öne çıkan sonucu ise ilk kez bir pick-up modelinin (Ford Ranger) 5 yıldız alması oldu.

	Audi Q3.....	BMW 1 Serisi.....	Chevrolet Captiva.....
Yetişkin koruma.....	34 puan (yüzde 94).....	33 puan (yüzde 91).....	32 puan (yüzde 88)
Çocuk koruma	42 puan (yüzde 85).....	41 puan (yüzde 83).....	40 puan (yüzde 82)
Yaya koruma	19 puan (yüzde 52).....	23 puan (yüzde 63).....	17 puan (yüzde 48)
Güvenlik desteği.....	6 puan (yüzde 86).....	6 puan (yüzde 86).....	5 puan (yüzde 71)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★





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

FORD RANGER, EURO NCAP'TEN 5 YILDIZ ALAN İLK PICK-UP OLARAK TARİHE GEÇTİ.

	Fiat Freemont.....	Ford Ranger	Hyundai Veloster
Yetişkin koruma.....	30 puan (yüzde 83).....	34 puan (yüzde 96).....	35 puan (yüzde 96).....
Çocuk koruma	40 puan (yüzde 82)	42 puan (yüzde 86)	43 puan (yüzde 89).....
Yaya koruma	18 puan (yüzde 50)	29 puan (yüzde 81).....	18 puan (yüzde 49).....
Güvenlik desteği.....	5 puan (yüzde 71)	5 puan (yüzde 71)	5 puan (yüzde 71).....
	★★★★★	★★★★★	★★★★★

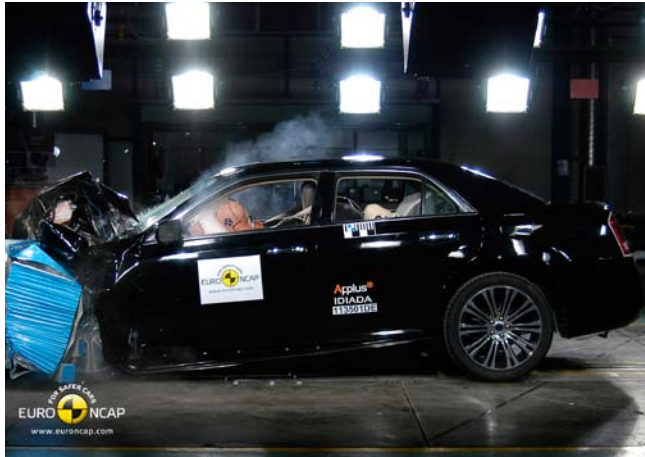




**ÇARPIŞMA TESTLERİNİN
VİDEOLARINI İZLEMELİK
İÇİN FOTOĞRAFLARIN
ÜSTÜNE TIKLAYINIZ.**

**MARKANIN EL DEĞİŞTİRMESİ SONUCUNDA LANCIA OLAN
VOYAGER, 4 YILDIZLA YETİNMEK DURUMUNDA KALDI.**

	Lancia Thema.....	Lancia Voyager	Mercedes-Benz M Sınıfı
Yetişkin koruma.....	30 puan (yüzde 83).....	29 puan (yüzde 79).....	34 puan (yüzde 96).....
Çocuk koruma	38 puan (yüzde 77)	33 puan (yüzde 67)	37 puan (yüzde 75).....
Yaya koruma	21 puan (yüzde 59)	17 puan (yüzde 47).....	21 puan (yüzde 60).....
Güvenlik desteği.....	5 puan (yüzde 71)	5 puan (yüzde 71)	6 puan (yüzde 86).....
	★★★★★	★★★★★	★★★★★





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

**TEST EDİLEN ARAÇLARIN ÇOK BÜYÜK BİR ÇOĞUNLUĞU 5 YILDIZ ALMAYA
BAŞLAYINCA, 6'NCI YILDIZIN GEREKLİLİĞİ KONUŞULUR OLDU.**

	Opel/Vauxhall Astra GTC.....	Opel/Vauxhall Zafira Tourer	Toyota Yaris
Yetişkin koruma.....	33 puan (yüzde 91).....	34 puan (yüzde 94)	32 puan (yüzde 89)
Çocuk koruma	39 puan (yüzde 79)	40 puan (yüzde 83)	40 puan (yüzde 81)
Yaya koruma	18 puan (yüzde 50)	19 puan (yüzde 53)	21 puan (yüzde 60)
Güvenlik desteği.....	5 puan (yüzde 71)	5 puan (yüzde 71)	6 puan (yüzde 86)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★



ÖTV zammıyla gelen “son bahar”

Ağustos ayıyla paralel bir satış grafiği çizen Eylül ayında otomobil satışı, 12.376 adedi yerli, 27.588 adedi ise ithal olmak üzere toplam 39.964 adette kaldı.

Yazı: İsa Demir

Ağustos ayında düşmeye başlayan otomobil satışları Eylül ayında tam toparlanmaya başlayacak derken ÖTV sürprizi otomotiv sektörüne bomba gibi düştü. Belki bu yüzden Eylül ayına sadece mevsimsel olarak değil, aynı zamanda otomotiv sektörü açısından da sonbahar diyebiliriz. Çünkü ilerleyen aylarda bu moral bozukluğu ve ayrıca artış gösteren kredi faizleri dolayısıyla satışların daha da düşeceği beklentisi yanlış olmaz.

Eylül ayında 12.376 adet yerli otomobil satıldı. Bu sene emin adımlarla ilerleyen Renault, satışları azalmasına karşın Eylül ayında da 5754 adet satışla yine yerli piyasanın en önde gelen firması oldu. Onun ardından 2995 adet satışla Fiat ve 2265 adet satışla Hyundai geldi.

İthal pazarda liderin ismi yine değişti. Eylül ayında 4300 adet satışa ulaşan Volkswagen birinci olmayı başardı. Opel 3163 adet satışla ikin-

ci gelirken, Ford az bir farkla 3152 adet satarak üçüncü oldu. Mayıs ayından bu yana en fazla satan model olan Fiat Linea, Eylül ayında satışlarını arttırsa da 2182 adet satarak ikinciliğe düşerken, 2552 adetle Renault Symbol tekrar liderlik koltuğuna yerleşti. 2057 adet satışla Renault Fluence üçüncü oldu (Not: Tüm veriler ODD'den alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı (Adet)

Ay	2010	2011
Ocak	12.594	29.868
Şubat	20.651	39.004
Mart	33.958	54.023
Nisan	36.549	53.835
Mayıs	40.467	56.302
Haziran	42.086	56.714
Temmuz	41.399	43.518
Ağustos	42.222	38.875
Eylül	42.477	39.964
Ekim		
Kasım		
Aralık		
Toplam	312.403	412.103

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	Volkswagen	4300	38.625
2	Opel	3163	35.339
3	Ford	3152	42.469
4	Toyota	2047	17.962
5	Nissan	1693	12.438
6	Chevrolet	1578	14.875
7	Dacia	1105	11.857
8	Hyundai	1096	9764
9	Peugeot	1095	11.024
10	Mercedes-Benz	990	8596
11	Citroen	894	10.294
12	Audi	888	8111
13	BMW	803	9364
14	Fiat	667	9046
15	Kia	543	6949
16	Renault	537	5191
17	Skoda	501	5332
18	Honda	436	4244
19	Seat	349	4302
20	Mitsubishi	307	2297
21	Volvo	225	3404
22	Land Rover	138	1164
23	Mazda	127	1187
24	MINI	127	1142
25	Suzuki	117	1004
26	Proton	109	696
27	Geely	107	653
28	Alfa Romeo	81	607
29	Chery	72	1666
30	Jeep	65	665

Sıra	Marka	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
31	Subaru	63	665
32	Tata	57	792
33	SsangYong	47	737
34	Porsche	35	325
35	Jaguar	23	91
36	Lancia	21	135
37	Daihatsu	12	366
38	Infiniti	7	65
39	Ferrari	4	18
40	Maserati	3	16
41	smart	2	47
42	Bentley	2	5
43	Aston Martin	0	17
44	Chrysler	0	45
45	Lamborghini	0	4
46	Lada	0	10
47	Dodge	0	1
48	IKCO	0	0
49	Saab	0	0
Toplam		27.588	283.606

Not: Sıralamalar Eylül ayına göre yapılmıştır.

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	Renault	5.754	61.618
2	Fiat	2.995	32.338
3	Hyundai	2.265	22.350
4	Honda	708	5742
5	Toyota	654	6449
Toplam		12.376	128.497



Liderlik Avrupa'da

Bu segmentte satış adetleri çok az olduğundan otomobiller küçük farklarla lider oluyor. Uzakdoğu'daki liderlik Eylül ayında Avrupa ülkesine geçti. Fransız Citroen C1 17 adet satış gerçekleştirerek lider oldu. Onun ardından bir önceki ayın lideri Kia Picanto 15 adet satışla ikinci olurken, 11 adet satışla Suzuki Alto üçüncü oldu. Eylül ayında bu segmentte en fazla satan ilk beş otomobilin üçü Avrupa'dan geldi.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	Citroen C1	17	176
2	Kia Picanto	15	274
3	Suzuki Alto	11	213
4	Alfa Romeo Mito	8	48
5	Peugeot 107	7	79

Symbol'e cevap veren yok

Renault Symbol, satışı azalmasına karşın 2552 adetle hem kendi segmentinin hem de tüm modeller arasında en fazla satan otomobil olma unvanını elde etti. Satışları biraz artış gösteren Hyundai Accent Era, 1509 adetle ikinciliğe yükselirken, Ford Fiesta 1210 adetle üçüncü, Volkswagen Polo 1204 adetle dördüncü geldi. Opel Corsa 898 adet satışla ancak beşinci olabildi.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	Renault Symbol	2552	27.007
2	Hyundai Accent Era	1509	13.826
3	Ford Fiesta	1210	15.911
4	Volkswagen Polo	1204	9992
5	Opel Corsa	898	9012
6	Hyundai i20 Troy	754	8318
7	Fiat Albea	665	6579
8	Fiat Grande Punto	467	7131
9	Nissan Micra	354	2018
10	Renault Clio HB	322	4391



Linea yine önde

Linea'nın satışı önceki aylarla kıyaslandığında Fıdüştü ancak bu model C segmentinde liderliği bırakmadı. 2182 adet satış gerçekleştiren Fiat Linea'nın arkasından 2057 adet satışla Renault Fluence geldi. Küçük bir atak geliştiren Toyota Corolla 1501 adetle üçüncü olurken, onun ardından 1350 adet satışla Opel Astra ve sürpriz bir yükseliş gösteren yeni Ford Focus Sedan geldi.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	Fiat Linea	2182	23.429
2	Renault Fluence	2057	21.222
3	Toyota Corolla	1501	12.456
4	Opel Astra HB	1350	16.925
5	Ford Focus Sedan	1127	11.995
6	Volkswagen Jetta	990	10.618
7	Volkswagen Golf	934	6857
8	Honda Civic	708	5742
9	Renault Megane HB	586	6585
10	Toyota Auris	506	5230



Satışlar ileride artabilir

Önceki aylarda D segmentindeki satış düşüşü, genel düşüş oranından daha fazla gerçekleşmişti. Bu durum gelecek ay değişebilir. Çünkü ÖTV artışı sonrasında E segmentinden bu segmente yönelme olacak. VW Passat 574 adet satışla lider olurken, 487 adet satış yapan Mercedes-Benz C Sınıfı ikinci, 351 adet satışla Opel Insignia üçüncü oldu.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	Volkswagen Passat	574	7411
2	Mercedes-Benz C Sınıfı	487	4547
3	Opel Insignia	351	3573
4	BMW 3 Serisi	321	2762
5	Toyota Avensis	256	2074
6	Renault Latitude	246	2644
7	Citroen C5	215	2803
8	Audi A4	198	1761
9	Ford Mondeo	194	1974
10	Volvo S60	110	1135

E Sınıfı gaza bastı

Uzun zamandır BMW 5 Serisi'nin peşinden gelen Mercedes-Benz E Sınıfı, Eylül ayında ciddi bir atak gerçekleştirerek rakiplerinin önüne geçti. 341 adet satışla lider olan E Sınıfı'nın peşinden 235 adet satışla BMW 5 Serisi geldi. Bu segmentte Audi'nin satışları daha düşük. Zaten bu üç modelden başka, satışları göz dolduran başka bir marka da yok.



E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	Mercedes-Benz E Sınıfı	341	2362
2	BMW 5 Serisi	235	3332
3	Audi A6	143	392
4	Jaguar XF	23	75
5	Volvo S80	18	403



BMW 7 Serisi tam gaz gidiyor

BMW 7 Serisi'nin sportif çizgiler taşıyan ağırbaşlı tasarımı, Mercedes-Benz S Sınıfı'nı geride bırakmışa benziyor. Bu jenerasyona kadar Türkiye'de BMW 7 Serisi'ne bu kadar ilgi pek olmamıştı. 20 adet satışla lider olan BMW 7 Serisi'ni sürpriz bir atakla 13 adet satış gerçekleştiren Audi A8 modeli takip etti. Mercedes-Benz S Sınıfı ve Porsche Panamera 12'ser adet satış gerçekleştirdiler.

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	BMW 7 Serisi	20	224
2	Audi A8	13	100
3	Mercedes-Benz S Sınıfı	12	169
4	Porsche Panamera	12	59
5	Jaguar XJ	0	16

Kardeşlerin arası açıldı

Nissan Qashqai ile Juke bir önceki ay ilk iki sırayı paylaşmışlardı. Ancak Eylül ayında araya Chevrolet Captiva ve Dacia Duster girdiler. Captiva modeline ÖTV farkı Ekim ayında yansıtılmadı ancak Kasım'dan itibaren satışların düşeceğini düşünüyoruz. Çünkü yüzde 12.5 artış demek aracın fiyatının yaklaşık 10.000 TL artması anlamına geliyor.

**BMW atak yaptı**

Land Rover markasının satışları zaten iyi gidiyordu, ancak BMW X5 ve X6 modellerinin satışlarının artması dikkat çekici. Fakat ÖTV zammı sonrasında satışlarda düşüş yaşanması kaçınılmaz olacak. Çünkü bu tarz araçların fiyatları 100.000 TL gibi miktarlarda artış gösterdi. Belki bu durum ikinci ele yansıyabilir. Bu segmentteki araçların sıfırını alamayacak olanlar ikinci eline yönelebilirler.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	Nissan Qashqai	701	6343
2	Chevrolet Captiva	539	5372
3	Dacia Duster	528	5166
4	Nissan Juke	514	2935
5	Volkswagen Tiguan	441	2156
6	Hyundai ix35	238	963
7	Mitsubishi ASX	165	1030
8	Kia Sportage	159	1086
9	Honda CR-V	128	1248
10	Audi Q5	93	588

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Eylül 2011	Ocak-Eylül 2011
1	Land Rover Range Rover Sport	62	483
2	BMW X5	44	181
3	Jeep Grand Cherokee	37	287
4	BMW X6	32	145
5	Land Rover Discovery	20	201

e-otodergi

HABERLERİMİZİ
TWITTER'DAN
TAKİP ETMEK
İSTERSENİZ
LOGOYA
TIKLAYINIZ



e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

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

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

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

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

e-otodergi'nin "EN"leri

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

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

● Türkiye'nin hakkında en çok konuşulan otomobil dergisi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

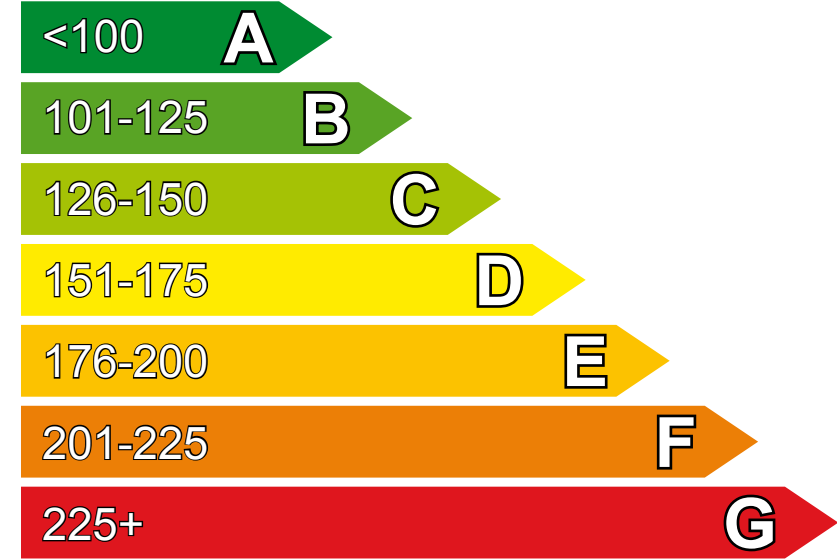
Otomobillerin her 1 kilometrede doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran “emisyona değeri tablosu”, onların çevreci olup olmadıklarını ortaya koyuyor.

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

Sizi; araç satın alırken bu sınıflandır-

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

CO₂ Emisyon Değeri (g/km)



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

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

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



MUHTEŞEM S'Lİ

Eğer poker oynuyor olsaydınız, elinizde 1984'ten bu yana yollara çıkan 5 jenerasyon M5'in bir arada olmasını isterdiniz. Çünkü bu ele karşı koyabilecek bir oyuncu bulmak zor olurdu.

Yazı: Emre Anamur/Sevilla-Ispanya

Fotoğraflar: BMW Medya



BMW M5 (E28)

Year:	1984
Engine Capacity:	3.453 cc
Cylinder / kW / hp:	6 / 210 / 286
Weight:	1.430 kg
Acceleration 0-100 km/h:	6.5 sec
Top Speed:	245 km/h



BMW M5 Sedan (E34)

Year:	1988
Engine Capacity:	3.535 cc
Cylinder / kW / hp:	6 / 232 / 315
Weight:	1.670 kg
Acceleration 0-100 km/h:	6.3 sec
Top Speed:	250 km/h



BMW M5 (E39)

Year:	1998
Engine Capacity:	4.941 cc
Cylinder / kW / hp:	8 / 294 / 400
Weight:	1.720 kg
Acceleration 0-100 km/h:	5.3 sec
Top Speed:	250 km/h



BMW M5 Sedan (E60)

Year:	2004
Engine Capacity:	4.999 cc
Cylinder / kW / hp:	10 / 373 / 507
Weight:	1.780 kg
Acceleration 0-100 km/h:	4.7 sec
Top Speed:	305 km/h



BMW M5

Year:	2011
Engine Capacity:	4.395 cc
Cylinder / kW / hp:	8 / 412 / 560
Weight:	1.870 kg
Acceleration 0-100 km/h:	4.4 sec
Top Speed:	305 km/h

Bir özlü söz "Efsaneler ölmez, şekil değiştirir" der ve çok da doğrudur. 2011 yılında şekil değiştiren efsane-nin adı ise BMW M5. 1984 (E28), 1988 (E34), 1998 (E39) ve 2004 (E60) yıllarında dört jenerasyonu yollara çıkan M5, 2011'de beşinci nesline kavuştu ve ilk kez turbo motora (hatta çift turbo) sahip olan yeni M5'i hem Sevilla-Málaga arasında trafiğe açık yollarda hem de Málaga'daki Ascari Pisti'nde toplam 450 km kullandık.

M GmbH'dan saygılarla

Yeni BMW M5, diğer tüm M modelleri gibi BMW M GmbH tarafından geliştirildi. BMW'nin standart modellerini üstün performanslı hale getiren bu deneyimli şirket, yeni 5 Serisi Sedan'dan adeta bir canavar yaratmış. Öyle ki 2 tona yakın ağırlığa (1870 kg) sahip olan bir otomobilin 4.4 saniyede 0'dan 100 km/s'ye, 13 saniyede de 0'dan 200 km/s'ye çıktığını hayal edin. Bunu başaran yeni motorun önemli bir özelliği de var: İlk kez bir M5 modelinde turboya yer veriliyor. Hem de çift turboya. Böylece bir önceki nesildeki 5.0 litrelik V10 motorun





**M5'İN KALİTELİ İÇ MEKANİ
HER TÜRLÜ LÜKSE SAHİP.
M1 VE M2 BUTONLARI
SÜRÜŞ DİNAMİKLERİNİ
TEK DOKUNMAYLA
DEĞİŞTİRİYOR.**

gücü, yerini 4.4 litrelik V8'e bırakmasına karşın artmış: 507 HP, 560 HP'ye çıkmış. 4.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi de 0.3 saniye azalmış. Arkadan itişli yeni BMW M5'te 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman bulunuyor.

Hem yol hem de pist için

Bu kadar yüksek performans değerlerine sahip otomobiller genelde iki kişilik spor otomobillerdir ve bunlarla ancak damarlarınıza bol adrenalin pompalarsınız. Araçtan indiğinizde de, sert süspansiyon ayarlarından do-

layı bütün geceyi bel ve sırt ağrısıyla geçirmek zorunda kalırsınız. Ailenizle yapacağınız aktiviteler içinse başka bir otomobiliniz daha vardır ve onu kullanırsınız. M5 ise öyle değil. Sedan karosere ve 2964 mm dingil mesafesi sunan beş kişilik iç mekâna sa-





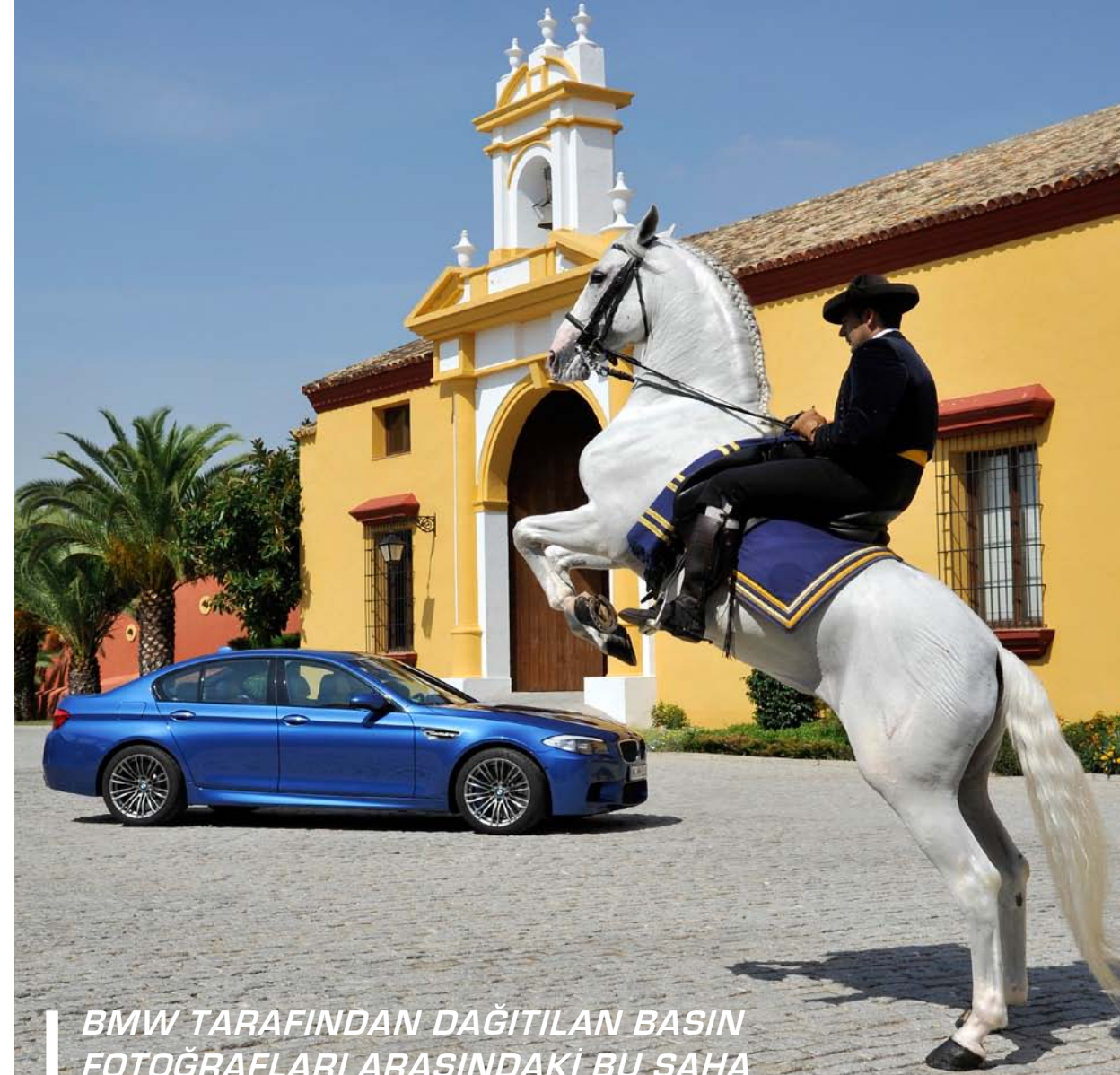
*YENİ BMW M5 VE ASCARI PİSTİ... İSPANYA
YOLLARINDAKİ SIKI TRAFİK KURALLARI VE HIZ
LİMİTLERİNDEN SONRA ADETA İLAÇ GİBİ GELDİ.*

hip olan otomobil, kokpitinde her türlü lüks ve konforu sunuyor. 520 litrelik bagaj hacmiyle uzun yolculuklara dahi çıkmaya imkân tanıyor. Öte yandan, sürüş ayarlarını Comfort'a getirdikten sonra, ister çocuğunuzu okuluna bırakın, ister eşinizle gezin, ister her gün ev-iş arasındaki parkuru keyifli bir şekilde geçin. Ama aynı araçla piste çıktığınızda, sadece bir butona basarak (ister M1, ister M2) onu bir canavara dönüştürebilir, sıkı pist zamanlarına imza atabilirsiniz.

“No drifting please”

Gelelim Ascari Pisti'ne! Test sürüşünün ve bu yazının en can alıcı bölümüne! Malaga'da yer alan bu pist, 5,425 km uzunluğunda ve 13'ü sol, 13'ü sağ olmak üzere toplam 26 şikandan oluşuyor. Saat yönünün tersine dönülen piste çıkmak için sabırsız bir şekilde bekliyoruz. Pist ve organizasyon hakkında bilgi veren BMW yetkilisinin ricası şu: “No drifting please”, Türkçesi “Yanlamak yok!”. 560 HP ve arkadan itiş kavramları bir araya gelince çıkan sonuçlar “eğlence” ve “drift” olunca bu uyarının yapılması normal. Pistte 10 tur hakkımız var, 3'ü güvenlik aracının arkasında, 6'sı serbest, sonuncusu ise yavaş atılması

gereken motoru, frenleri, lastikleri vb. soğutma turu. Toplam 54 km eder, hiç de az değil. Sıraya giriyorum, kırmızı bayrak yeşile dönüyor ve pistteyim (Hemen belirteyim: Hazırlamış olduğum, yaklaşık 10 dakikalık pist videosu için buraya tıklayabilirsiniz). Ve o an, trafik kurallarının çok sıkı uygulandığı ve hız limitlerinin düşük olduğu İspanya yollarından sonra, kendimi pistte değil, sanki cennette hissettim. Güvenlik aracının önümden çekileceği anı iple çektim ve bir anda Ascari, ben ve M5 başbaşa kaldık. Tarif edilemeyecek, sadece yaşanabilecek anlardı. Bir kere motorun sesi mükemmel, gazdan ayağınızı çekince ya da direksiyon simidinin arkasındaki kolcukla vites küçültünce çıkan ses inanılmaz. Hızlanma ve ara hızlanmalar insanın sırtını koltuğa yapıştıracak cinsten. M Servotronic direksiyonun tepkileri çok hızlı, yönlendirme hissi kusursuz. Yeni şanzıman çok hızlı vites değiştiriyor, manuel kontrol anında da keyif veriyor. Vites kolunun solundaki butonlarla aracın ayarlarını (DSC, süspansiyon, direksiyon vb.) kişiselleştirebiliyorsunuz. Ya da bu işi direksiyon simidinin üstündeki “M1” ve “M2” butonlarıyla çok daha kısa sürede yapabilirsiniz. Fren pedali



BMW TARAFINDAN DAĞITILAN BASIN FOTOĞRAFLARI ARASINDAKİ BU SAHA KALKMIŞ AT, FERRARI'YE GÖNDERMEYE YAPIYOR OLABİLİR Mİ?

ve frenleme çok etkin çalışıyor, 2 tona yakın ağırlığı bulunan aracı kısa sürede durdurmak mümkün oluyor. Süspansiyon ayarını en sertte getirdiğinizde, M5 aktif diferansiyelin de katkısıyla yere yapışıyor. Bu işte elbette 19 inç'lik jantları saran Michelin Pilot Super Sport lastiklerin de payı var. Sanki viraj içine kendi kendine giriyor ve inanılmaz bir ivmelenmeyle bir sonraki viraja doğru yol alıyor. 54 kilometre göz açıp kapatıncaya kadar geçiyor. Ama aklımdan uzun süre silinmeyecek tatlar bırakarak.

Tatlı rüya

Ascari aktivitesinin ardından Malaga'da piste çıktığımız M5'lerle Sevilla'ya hareket ediyoruz. Yani tatlı rüyamızın sonuna yaklaşıyoruz. Rüya dememin nedeni ise aracın Türkiye fiyatı. Biz lansmandayken yaklaşık 200.000 Euro olacağı açıklanan Türkiye fiyatı, ÖTV zammının ardından 250.000 Euro'lara çıktı. Almanya'da 100.000 Euro'ya satın alabildiğiniz yeni M5, işte bu yüzden birçok Türk otomobil sever için sadece sohbetlerde, dergilerde, posterlerde, web sitelerindeki galerilerde yer alacak bir rüya.



**DÖRDÜNCÜ NESİL
M5'TEKİ V10'UN
YERİNİ ARTIK V8
ALDI. HEM DE ÇİFT
TURBOLU V8. AUTO
START-STOP SİSTEMİ,
YAKIT TASARRUFU
SAĞLAMASI
BAKIMINDAN ÖNEMLİ
BİR YENİLİK.**





**YENİ BMW M5'İN
ASCARI PİSTİNDE
ÇEKTIĞİMİZ ÖZEL
VİDEOSUNU
İZLEMEK
İÇİN BURAYA
TIKLAYINIZ.**

BMW M5

Fabrika verileri

Motor: 4395 cc, V8, 32V, benzinli, çift turbo
Şanzıman: 7 ileri otomatik
Maksimum güç: 560 HP @ 6000-7000 d/d
Maksimum tork: 680 Nm @ 1500-5750 d/d
Maksimum hız: 250 km/s (M paketiyle 305 km/s)
0-100 km/s: 4.4 sn
0-200 km/s: 13.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.): 4910 / 1891 / 1456 mm
Bagaj hacmi: 520 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): 14.0 / 7.6 / 9.9 lt / 100 km

+ Performans, sürüş keyfi, yol tutuş, motor sesi, şanzıman

- Fiyat, emisyon

232 g/km



ÇİFTE EKONOMİ

Dünyanın ilk dizel hibrid otomobili olan 3008 HYbrid4, hem dizel motor hem de hibrid ekonomisini toplamda 200 HP'lik güçle birleştiriyor.

Yazı: Tarık Akagün / Dinard-Fransa
Fotoğraflar: Peugeot Medya

Düşük tüketim ve düşük egzoz emisyonu için çeşitli motor uygulaması reçeteleri var. Bu konuda akla ilk gelenlerse yeni nesil turbodizel motorlar ve benzinli motorlara elektrik motoru ile destek veren hibrid sistemler. 3008 HYbrid4 ise daha farklı ve etkili bir yol izleyerek dizel motor+elektrik motoru bir arada kullanıyor.

Paralel mimari

Peugeot HYbrid4, ilginç bir teknik altyapıya sahip. Tıpkı diğer hibrid otomobillerdeki gibi bir elektrikli ve bir de içten yanmalı bir motor bulunuyor. İçten yanmalı motorun diğer hibrid otomobillerdekilere göre en büyük farkıysa daha önceden belirttiğimiz gibi dizel olması. Bununla birlikte 4x4 aktarmaya sahip otomo-



bilde, elektrikli motor sadece arka tekerleklerle, dizel motorsa sadece ön tekerleklerle güç iletiyor.

Sanılanın aksine bu çevreci otomobil, oldukça güçlü. Toplamda 200 HP güce sahip (163 HP içten yanmalı 2.0 HDi motordan, 37 HP ise elektrik motorundan) otomobilin 500 Nm'lik torkuysa (300 Nm'si içten yanmalı motordan, 200 Nm'si elektrik motorundan) gerçekten etkileyici. 6 ileri oranlı otomatikleştirilmiş manuel şanzıman BMP6 ile donatılmış otomobilin dizel-elektrik motoru arasındaki güç yönetimi Power Train Management Unit (güç yönetim ünitesi) adlı özel bir ünite ile gerçekleştiriliyor. Elektrik motoru ve NiMH (nikel metal hidrid) batarya grubu aracın bagaj zemininde yer alıyor. Peugeot, 3008 HYbrid4'ün elektrik motoru, elektronik güç yönetim ünitesini Bosch'dan, batarya grubunu ise Sanyo'dan sağlarken bu konuda tatsız sürprizlerin çıkma ihtimalini minimize etmiş. Peugeot yetkilileri normal şartlarda pil ömrünün aracın ekonomik ömrüne eşdeğer olduğunu bunun da 10-15 yıl gibi bir süre olduğunu söylüyor.



**OTOMOBİLDE DÖRT
ADET SÜRÜŞ MODU
BULUNUYOR. ZEV
KONUMUNDA ARAÇ 4
KM'LİK MENZİL BOYUNCA
70 KM/S HIZA KADAR
ELEKTRİKLİ OLARAK YOL
KAT EDEBİLİYOR.**



Kullanım nasıl?

Otomobili Fransa'nın kuzeybatı kesiminde Dinard bölgesinde kullandım. Yola çıktığımda ilk dikkatimi çeken nokta gösterge tablosunun farklı yapısı oldu. Motor devir saati olmayan bu gösterge panelinde geleneksel hız göstergesinin yanındaki daire sel gösterge içinde "Charge" (şarj), "Eco" (ekonomi) bölümleri var ve bu bölümlerden hemen sonra üretilen güç yüzdesel olarak gösteriliyor. Ön konsolun üst kısmındaki ekrandan ise aracın o an elektrik motoruyla mı, dizel motorla mı yol aldığını ve güç aktarım şemasını görebilmek mümkün.

Otomobilin sürüş karakteri ile ilgili ayarlamalar kol dayama yerinin ön kısmındaki çevirmeli kumanda ile ya-

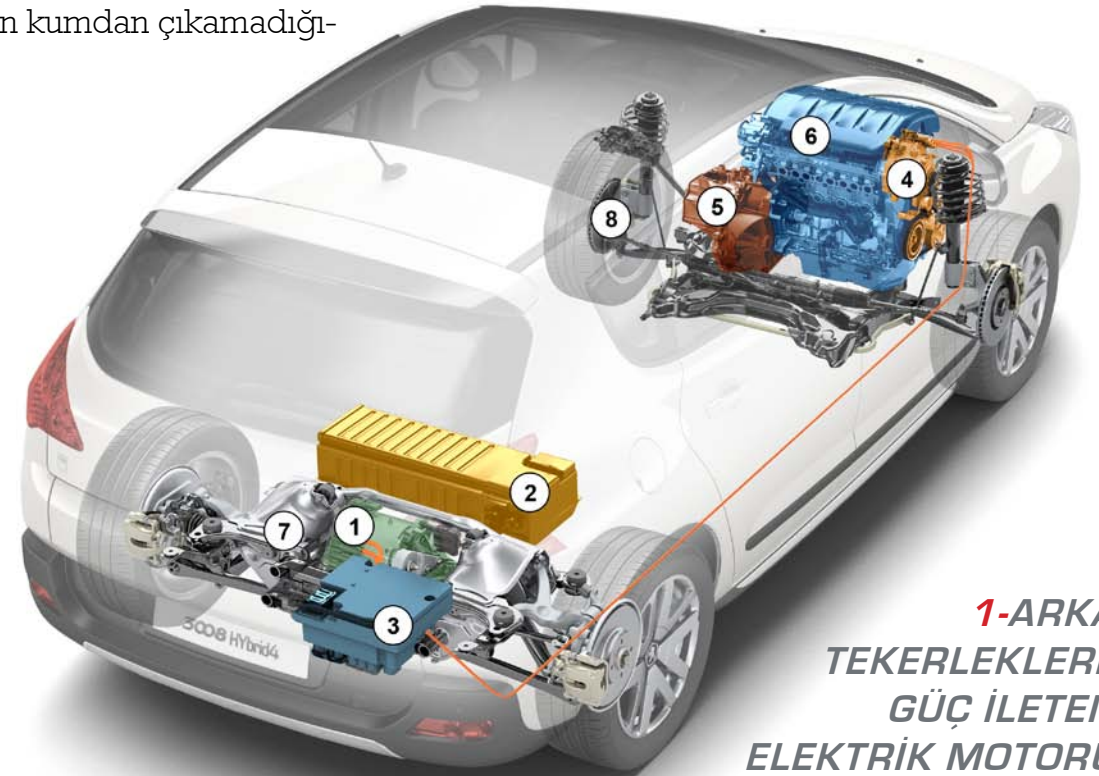
pılıyor ve Sport, Auto, 4WD ile ZEV (zero emission vehicle-sıfır emisyonlu araç) elektrikli kullanım seçenekleri mevcut. 4 km mesafeye kadar elektrikli olarak kullanılabilen 3008 HYbrid4, elektrikli olarak 70 km/s'ye kadar çıkabiliyor. Bu sayede özellikle şehir içi kullanımda hissedilir bir ekonomi elde edebilmek mümkün. Dizel elektrik motoru arasındaki geçişleri hissettirmeyen HYbrid4'un vites geçişlerinde de sarsıntı hissedilmiyor. Bunun nedeni otomatikleştirilmiş manuel şanzımanların yavaş karakterinden dolayı ortaya çıkan boşlukların ve kopmaların elektrik motorunun sağladığı ek güçle hissedilmemesi. Yani bu otomobilde normalde otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlarda vites değişimi sırasında doğan

boşluğu, deyim yerindeyse elektrik motoru dolduruyor ve hızlanma sırasında yığılma-kesiklik olmuyor.

Otomobilin 4x4 özelliğini de kum zeminde deneme imkanım oldu. Kumda ilk başta önden çekişli olarak kalkış denemesi yaptım ve otomobilin kumdan çıkamadığı-

na, hatta kuma gömülmeye başladığını gördüm. Daha sonra 4WD konumunda aldığımdaysa araç fazla zorlanmadan kaldığı yerden çıktı.

Toplamda 200 HP güç üreten otomobilde bu gücü hissedebilmek için "Sport" konumunu seçmek şart. Bu



- 1-ARKA TEKERLEKLERE GÜÇ İLETEN ELEKTRİK MOTORU**
2- BATARYA GRUBU
3- PTMU-GÜÇ YÖNETİM UNİTESİ **4- STOP-START** **5- 6 İLERİ BMP6 ŞANZIMAN** **6- ÖN TEKERLEKLERE GÜÇ İLETEN 2 LT HDi** **7- ÇOK KOLLU ARKA SÜSPANSİYON** **8- MC PHERSON ÖN SÜSPANSİYON, TURUNCU ÇİZGİ: ELEKTRİK AKIMI**



şekilde otomobilin gaz pedalı tepkilerinin hızlandığını ve daha iyi ivmelenildiği hissetmek mümkün. 0-100 km/s hızlanmasını 8.5 saniyede tamamlayan otomobilin ortalama tüketim değeri ise 3.8 lt/100 km. Kullanım sırasında dikkatimi çeken bir nokta kasislerden geçerken otomobilin arka süspansiyon sisteminin, diğer 3008'lerden daha titreşimli ve sarsıntılı çalış-

ması oldu. Bunda muhtemelen 48 kg'ı aküden oluşan, toplamda ise 100 kg ağırlığı olan hibrid sisteminin getirdiği yük var. Kullanıma dair söylenmesi gereken diğer bir nokta ise ayak gaz pedalından çekildiğinde aracın sanki hafifçe fren yapıyor hissi vermesi. Bunun nedeni diğer elektrikli veya hibrid otomobiller yazılarında da belirttim gibi. Ayrıca otomobil diğer re-

jeneratif sistemli araçlar gibi rejeneratif fren sisteminin çalışarak bataryaların şarjına katkıda bulunması.

Sonuç

Etkileyici ve ilginç bir altyapıya sahip çevreci bir otomobil. Peugeot, dünyada yılda toplam 15.000 adet civarında hibrid 3008 satmayı hedefliyor ki, bu da toplam 3008 satışlarının

yüzde 10'una tekabül ediyor. Peugeot yetkilileri Fransa fiyatı 35.000 Euro civarında olan otomobilin Türkiye'de satılma ihtimalinin az da olsa olduğunu ifade ediyorlar. Peugeot 3008 HYbrid4, ülkemize geldiğinde çok yüksek satış rakamlarına ulaşmayacak olsa da imaj olarak mutlaka ki Fransız markayı daha yukarıya taşıyacaktır.

Peugeot 3008 HYbrid4

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel + elektrik motoru
Şanzıman:	6 ileri otomatikleştirilmiş manuel
Maksimum güç (dizel):	163 HP @ 3850 d/d
Maksimum güç (elektrik):	37 HP @ 2500 d/d
Toplam güç:	200 HP
Maksimum tork (dizel):	300 Nm @ 1750 d/d
Maksimum tork (elektrik):	200 Nm @ 1290 d/d
Toplam tork:	500 Nm
Maksimum hız:	191 km/s
0-100 km/s:	8.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4365 / 1837 / 1610 mm
Bagaj hacmi:	377-1341 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	3.9 / 3.7 / 4.8 lt / 100 km
Fiyat:	Türkiye'de satılmıyor

+ Tüketim, teknoloji

- Sarsıntılı arka süspansiyon

99 g/km **A**



HER DAIM GENÇ KALANLARA

Range Rover ailesinin ürün gamındaki en küçük ve ekonomik modeli olan Evoque'u geçtiğimiz ay sonunda Kapadokya'daki basın sürüş gününde kullanma imkânı bulduk.

Yazı: Gürkan Çağlar / Kapadokya-Nevşehir



Range Rover tasarımının bir evrimi olan LRX konsept ruhu taşıyan cesur dış tasarıma sahip olan Evoque ülkemizde satışa sunuldu. Ailedeki diğer kardeşlerine nazaran oldukça sportif ve feminen çizgilere sahip olan Evoque'un yeni "güncellenen" ÖTV nedeniyle ülkemize sadece 2.0 litrelik benzinli versiyonu ithal edilecek. 240 HP güç ve 340 Nm tork üreten 2.0 Si4 adlı turbo beslemeli benzinli motor Evoque'u 7.6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartırken, maksimum 217 km/s hız sağlıyor. Fabrika verilerine göre 8.7 lt/100 km ortalama tüketim elde edilmiş. Range Rover Evoque ülkemizde 70.217 Euro'dan başlayan fiyatlarla satılıyor.

Firma tarafından "Karşı konulmaz" sloganı ile en hafif, en ekonomik ve en küçük Range Rover olarak lanse edilen Evoque, yaptığımız iki günlük sürüş boyunca bu tanımlamaları fazlasıyla hak ettiğini gösterdi. Otomobile ilk bindiğimizde bizi çok iyi düzenlenmiş, tüm buton ve göstergeleri çok iyi konumlandırılmış bir ön kon-

sol karşıladı. Araçta en göze çarpan özellik ise yuvarlak bir butondan oluşan vites düğmesi. Otomobil çalıştırıldıktan sonra yukarıya doğru otomatik olarak açılarak vitesleri değiştirmenize hazır olarak hareket eden vites butonu, bu konuda son dönemlerde yapılan en radikal değişiklik olmuş.

Orta konsolun eğimli yapısı ve gösterge panelinin şık yatay hatları dinamik dış çizgilere sahip Evoque'un aynı dinamizmini devam ettiriyor. İç mekanda kullanılan malzemelerin kalitesi ve işçiliği, oldukça kaliteli. En son LED teknolojisinin kullanıldığı ortam aydınlatmasının rengi, isteğinize

bağlı olarak değiştirilebiliyor. Ayrıca opsiyonel olarak cam panoramik tavan seçeneği de bulunuyor.

Evoque, marka tarafından en hafif model olarak geliştirildiği için bu avantajı ona oldukça başarılı ve sportif sürüş özellikleri olarak yansımış.



**İÇ MEKAN YENİLİKÇİ GÖRÜNÜMÜYLE
DİKKAT ÇEKİYOR. VİTES KUMANDASI
MOTORU ÇALIŞTIRINCA YUKARI ÇIKIYOR.**

Araçla Kapadokya'ya giderken asfalt üstünde yaptığımız sürüşlerde ideal çizgisinden sapmamayı başardı. Evoque'un ayrıca 240 HP gücünde ve 340 Nm tork üreten turbo beslemeli güçlü motoru, hafiflikle birleşince kullanıcısına oldukça atak bir sürüş yapabilme imkanı da sunuyor. Evoque, Kapadokya'da Land Rover Experience ekibi tarafından bizim için hazırlanmış engebeli arazi parkurunda da bütün engellerden zorlanmadan ilerlemeyi başardı. Evoque sahipleri her ne kadar araçlarını asfalt ağırlıklı olarak kullanacak olsalar da zaman zaman yol dışına çıkmak istediklerinde keyif alabileceklerini de söyleyebiliriz. Ayrıca Evoque, araca otomatik olarak manevra yaptıran Park Asistanı'nı sunan ilk Range Rover modeli olma özelliğini de taşıyor.

Range Rover Evoque, Land Rover tarafından üretilmiş en kompakt görünümlü bir araç olarak nitelendiriliyor. Haksız da sayılmazlar aslında. Range Rover ailesinin bu en sıra dışı tasarıma sahip olan modeli, kullanıcılarına spor ve dinamik bir kullanımı bir arada sunarken, ağırlığı minimuma indirmeye ve aerodinamik performansı geliştirmeye yardımcı oluyor. Evoque

ayrıca Range Rover ailesinin bugüne kadar en tüketimli ve düşük emisyonlu aracı olarak lanse ediliyor. 4 silindirli turbo benzinli motora sahip Evoque, 130 g/km'nin altındaki karbondioksit emisyonu değeriyle markanın en çevreci modeli konumuna da yerleşmiş oldu.

Range Rover Evoque, ülkemizde Pure, Prestige ve Dynamic olarak üç farklı donanım paketi ile 3 ve 5 kapılı olarak satılıyor. Bizim iki günlük sürüş boyunca kullandığımız Evoque, 5 kapılıydı ve en üst versiyon olan Prestige donanımına sahipti. Evoque, diğer kardeşlerinden ayrı olarak tamamen farklı ve feminen çizgilere sahip olmasından dolayı özellikle kadınlara ve genç sürücülere göz kırıyor. Aracın başarılı iç tasarımı, kompakt tasarımlı dış çizgilerini tamamlayan bir unsur olarak göze çarparken, asfaltta ve toprakta keyifli kullanım özellikleriyle size ödediğiniz paranın karşılığını fazlasıyla verecek bir model diyebiliriz. En ucuz Evoque 5 kapılı olarak Pure donanımıyla 70.242 Euro ile müşterilerini beklerken, Prestige donanımlı 3 kapılı coupe versiyonu ise 85.110 Euro'luk fiyatıyla en pahalı model konumunda bulunuyor.



MARKANIN ARAZİ DENEYİMİ TARTIŞILMAZ. EVOQUE MODELİ DE, HER NE KADAR SATIN ALANLARIN ÇOĞU ASFALTTA KULLANACAK OLSA DA ARAZİ KULLANIMINA UYGUN BİR ALTYAPI VE TEKNOLOJİYE SAHİP.



Range Rover Evoque 2.0 Si4 4WD 5 Kapı

Fabrika verileri

Motor:1999 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:6 ileri otomatik
Maksimum güç:240 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:340 Nm @ 1900-3500 d/d
Maksimum hız:217 km/s
0-100 km/s:7.6 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4355 / 1965 / 1635 mm
Bagaj hacmi:575 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):11.9 / 6.9 / 8.7 lt / 100 km
Baz fiyat:70.242 Euro

+ Tasarım, performanslı motor

- Arka görüş

157 g/km

D



TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKEN EVOQUE'UN TÜRKİYE LANSMANI, FARKLI COĞRAFİ YAPISIYLA YERLİ-YABANCI HERKESİN İLGİ ODAĞI OLAN KAPADOKYA'DA GERÇEKLEŞTİRİLDİ.

EKONOMİK MAKYAJ

Ön tamponu, stop lambaları ve gösterge tablosu gibi detaylarında değişiklik yapılarak makyajlanan Mazda3'ün tüketim değerleri de iyileştirilmiş.

Yazı: Tarık Akagün / Venedik-İtalya

Fotoğraflar: Mazda Medya



C segmenti olarak da bilinen kompakt sınıf, tüm dünya üzerinde otomobil pastasından yüzde 18.6'lık pay almasıyla üreticilerin iştahını en fazla kabartan segmentlerden birisi. Mazda'nın bu sınıftaki kozuysa ikinci nesli 2008 yılında tanıtılan ve geçtiğimiz aylarda makyajlı haliyle 2011 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda gösterimi yapılan Mazda3. Mazda3 toplamda ulaştığı yaklaşık 3 milyon adetlik üretim rakamıyla firmanın en çok tercih edilen modeli konumunda.

Basın test sürüşü organizasyonu İtalya'da Venedik çevresindeki yollar da yapılan makyajlı Mazda3'ün makyaj gördüğünü anlayabilmek için dikkatlice bakmak gerekiyor. Çünkü yapılan makyaj minimum seviyede. Otomobilin dış tasarımında ön tamponu ve stop lambaları yenilenirken, jantlar da değişmiş. Ayrıca yeni metalik bronz renk de skalaya girmiş. Bu arada arka tamponun hatchback modellerde değiştiğini ve bu değişimin aracın uzunluğunu 30 mm azalttığını ekleyelim. Sedan modellerde ise arka tamponda bir değişiklik yok. Tasarım olarak sınıfının en sportif hatlı araçla-



TÜRKİYE'DE NAVİGASYONSUZ OLARAK SATILACAK OLAN MAZDA3'ÜN GÖSTERGE TABLOSU YENİLENMİŞ. KÖR NOKTA UYARI SİSTEMİ KUMANDASI DİREKSİYONUN SOLUNDA.



rından olan Mazda3'ün iç mekanındaki değişim de minimal seviyede. Ön konsolun üst kısmında yer alan bilgi ekranı önceden kırmızı iken, şimdi beyaz. Gösterge tablosunun da beyaz yazı karakterlerine sahip olması iç mekanda görsel bir bütünlük sağlamış. Daha önce mat gümüş rengi olan konsolun alt kısmı da makyajlı versiyonda siyah.

Teknik geliştirmeler

Mazda mühendisleri makyajlı Mazda3'te ufak ama etkili değişiklikler yapmışlar. Mesela değişen ön tamponun alt kısmı çıkıntılı yapısıyla

adeta bir spoiler görevi görerek rüzgarı daha düzgün yönlendiriyor ve havanın motor kompartımanına girdiği bölgedeki türbülansı azaltıyor. Çoğu kişi tarafından önemsiz gibi görülen ön lastik önündeki spoilerler de eskisine göre yüzde 50 daha sert ve bu sayede yüksek hızlarda deform olmayarak otomobilin stabilitesine katkı sağlıyorlar. Aerodinamik konusundaki diğer bir çalışma da otomobilin altındaki kaplamaların daha düz olması. Bu geliştirmeler sayesinde hatchback'te

0.30 Cd olan rüzgar direnç katsayısı 0.29 Cd'ye, sedanda ise 0.28 Cd'den 0.27 Cd'ye indirgenmiş. Karoser de eskisine göre daha mukavemetli. Bunun için tabandaki destekler büyütülmüş ve kalınlıkları 0.7 mm arttırılmış.

Motorlar ve sürüş özellikleri

Mazda3'ün 1.6 lt 105 HP, 2.0 lt 150 HP (start-stop sistemli 2.0 lt benzin-

li de var) , 2.3 lt turbo (MPS modeli) 260 HP olmak üzere 3 benzinli ile 1.6 lt 115 HP, 2.0 lt 150 HP ve 2.0 lt 185 HP turbodizel motor seçenekleri bulunuyor. Biz organizasyonda MZ-CD 1.6 kodlu 1.6 litrelik turbodizel motora odaklandık. Mazda3 MZ-CD 1.6 turbodizel, 115 HP güç ve 270 Nm tork üretiyor. Bu motor 4.3 lt/100 km'lik ortalama tüketim değeriyle eskisinden yüzde 2.3 daha az yakıt tüketiyor ve 115 g/km'lik CO2 emisyonuyla yüzde 1.7 daha az karbon-dioksit



salınımı yapıyor. 6 ileri oranlı manuel şanzımanla görev yapan güç ünitesi, özellikle maksimum torkun ortaya çıktığı 1750 d/d'ye kadar biraz cansız ve ağırkanlı. Bu devirden sonraya kendisini toparlıyor, ama PSA ve Ford'un kompakt HB'lerindeki 1.6 dizeller biraz daha canlı karaktere sahip. Mazda3'ün en güzel yanı kuşkusuz ki direksiyon tepkileri ve yol tutuşu. 2.94 turlu direksiyon sistemi direkt ve hassas tepkileriyle beğenimizi topladı. Önde McPherson, arkada çok kollu bağımsız süspansiyon sistemine sahip otomobilin amortisörleri de değiştirilmiş. Mazda3 yol tutuş konusunda son derece güvenli ve

hızlı virajlarda bile tedirgin olmuyorsunuz. Limitler zorlandığında devreye giren ESP'nin tepkileri de yumuşak.

Sonuç

Dergi yayına hazırlandığında makyajlı Mazda3'ün kapsamlı fiyatları henüz açıklanmamış olsa da 1.6 lt, benzinli, manuel şanzımanlı versiyonun başlangıç fiyatının 42.880 TL'den başlayacağı ve fiyatların eskisinden yaklaşık yüzde 1.5-2 oranında daha yüksek olacağı ve araçların Kasım 2011'den itibaren satışa sunulacağı ifade edildi. Kendi sınıfının en çekici tasarımlı araçlarından biri olan Mazda3, halen çekiciliğini koruyor.

Mazda3 1.6 MZ-CD 115 HP Hatchback

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	115 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork:	270 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	186 km/s
0-100 km/s:	11.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4460 / 1755 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	340-1360 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.2 / 3.8 / 4.3 lt / 100 km
Fiyat:	-

⊕ Direksiyon hissi, yol tutuş

⊖ Düşük devirde cansız motor

115 g/km **B**

ARACIN ARKA TAMPONU DA, MAKYAJLA BİRLİKTE YENİLENEN PARÇALAR ARASINDA YER ALIYOR.



i3'ÜN MÜJDECİSİ

1 Serisi Coupe karoserine bürünmüş yüzde 100 elektrikli otomobil ActiveE, 2013 yılında "i" alt markasının ilk ürünü olarak satışa sunulacak olan BMW i3'te kullanılacak teknolojiyi taşıyor.

Yazı: Emre Anamur / Garching-Almanya
Fotoğraflar: BMW Medya



BMW Grubu, yüzde 100 elektrikli otomobiller için oluşturduğu alt marka i'nin ilk modeli olan i3'e giden yolda, 2009'da pazara sunduğu MINI E'den sonra şimdi de BMW ActiveE ile karşımızda. BMW yetkilileri, bu modelin i3'ten önceki son aşama olduğunu belirtiyorlar. Kısacası plan adım adım işliyor: 2009'da MINI E, 2011'de BMW ActiveE, 2013'te de BMW i3. Ama özellikle vurgulanan konu şu: 1 Serisi Coupe postundaki BMW ActiveE, i3'ün teknolojisine şimdiden sahip. Sadece tasarımı farklı ve i3'ten 565 kg daha ağır.

i3'e giden yolda önemli bir test

BMW ActiveE, BMW Grubu'nun Leipzig fabrikasının bantlarından çıkıyor. Yılda 1100 adet üretilecek olan otomobil, satışa sunulmak yerine dokuz ülkede (Almanya, ABD, İngiltere, Fransa, İsviçre, Hollanda, Japonya, Güney Kore ve Çin) leasing yoluyla 24 ay/50.000 km boyunca kiralanacak. ActiveE, i3'ün geliştirilme aşamasına önemli katkılarda bulunacak ve 2013'te yerini i3'e bırakacak.



YÜZDE 100 ELEKTRİKLİ BİR ARAÇ OLAN ActiveE, KALİTELİ BİR İÇ MEKANA SAHİP. YOL BİLGİSAYARI, TÜKETİMİ kWh/100 KM OLARAK GÖSTERİYOR. ECOPRO MODU MENZİLİ ARTTIRIYOR.



Menzili 160 km

BMW tarafından geliştirilmiş bir elektrikli motorla yol alan BMW ActiveE; 1815 kg boş ağırlığa, 4 kişilik iç mekana ve 200 litrelik bagaj hacmine sahip. Otomobilde SB LiMotive ortaklığında geliştirilen lityum iyon piller bulunuyor. Toplam 40 amperlik, 25 modül ve 192 hücre halinde 450 kg ağırlığa sahip piller; kaputun altı, sürücü koltuğunun altı ve arka koltuğun altı olmak üzere aracın üç farklı bölgesine yerleştirilmiş. Böylece aracın 50:50 ağırlık dağılımı korunmuş. Toplam 32 kWh kapasiteye sahip piller otomobile 160 kilometrelik menzil sağlıyor. Bu menzilin, yapılan araştırmalar sonucunda bir sürücünün bir günlük şehir içi kullanım gereksinimini karşıladığı belirtiliyor.

Gücü ve torku yerinde

ActiveE'nin elektrikli motoru, yabana atılmayacak maksimum güç ve tork değerlerine sahip: 170 HP güç ve 250 Nm tork. Bu motor otomobili 4.5 saniyede 0'dan 60 km/s'ye, 9.0 saniyede de 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. Aracın maksimum hızı ise elektronik olarak 145 km/s ile sınırlandırılmış. Kullanım sırasında sıfır karbondioksit salınımıyla alkışı hak eden ActiveE,

şarj konusu dikkate alındığında ortalama 0,12 kWh/km emisyonu sahip (Eğer rüzgar, su ve/veya güneş enerjisiyle şarj edildiyse her zaman sıfır emisyonlu).

Sessiz sedasız keyif

ActiveE; BMW'nin sürüş keyfini çok da törpülemeyen, markanın alışılmış kalite ve konforunu sunarak sessiz sedasız yol alıyor. Münih yakınlarındaki Garching ve çevresinde kullanma



**ARACIN
TOPLAM
40
AMPERLİK
PİLLERİ
TAM
DOLUYKEN
160 KM
MENZİL
SUNUYOR.**

fırsatı bulduğum otomobil, elektrikli motora sahip olması nedeniyle ne ilk çalıştırma sırasında ne de yolda herhangi bir sese sahip. Hız arttıkça yol ve rüzgar sesi duyuluyor ki bu da çok doğal. Hızlanma, özellikle ilk anlarda çok başarılı, daha sonra ivmelenme azalarak devam ediyor. Aslında maksimum hız olarak 145 km/s'den daha yukarılara tırmanacak olan otomobil elektronik olarak bu rakamla sınırlandırılmış. Asıl ilginç olansa frenleme. Özellikle şehir içi dur kalk trafiğinde ve düşük hızlarda frene basmanız gerekmiyor. Gazdan ayağınızı çektiğinizde araç kendi kendine duruyor. Ayrıca araç yavaşlarken kazanılan enerjinin pillere gönderilmesiyle piller de şarj ediliyor. Yapılan ölçümlere göre, toplam sürüşün yüzde 75'inde fren pedalına basmak gerekmiyor ve menzil yüzde 20 artıyor. Bu konudaki tek sorun, fren yapmayınca stop lambalarının yanmaması ve bu sırada arkadan gelen sürücülerin zor anlar yaşamaları (buna bizzat şahit olduk).

Konfor ve güvenlikten taviz yok

ActiveE, tüm bunları yaparken BMW'nin alışılmış konfor ve güvenliğinden de taviz vermiyor. Bu konularda donanım olarak standart 1 Serisi



Coupe'den aşağı kalır tarafı yok. Yeni BMW modellerinde görmeye başladığımız Eco Pro butonu bu otomobilde de var. Bu butona basıldığında klimanın çalışma gücü azaltılıyor ve gaz pedalı ayarı otomatik olarak değişiyor. Böylece menzil daha da artıyor.

Heyecanlı bekleyiş: i3

MINI E'yi kullanıp izlenimlerimizi sizlere aktarmıştık, bu sayfalarda da BMW ActiveE'yi okudunuz. Şimdi sıra geldi i3'e. Ama maalesef bu yeni model için 2013'ü beklememiz gerekecek.

BMW ActiveE

Fabrika verileri

Motor:	Elektrikli
Batarya kapasitesi:	32 kWh
Batarya ağırlığı:	450 kg
Batarya tipi:	Lityum iyon (SB LiMotive)
Batarya adedi:	40 amperlik 192 hücre, 25 modül
Şarj süresi (230 V):	10-12 s (12A), 4-5 s (32A)
Maksimum güç:	170 HP
Maksimum tork:	250 Nm
Maksimum hız:	145 km/s
Menzil:	160 km
0-100 km/s:	9.0 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4360 / 1748 / 1438 mm
Ağırlık:	1815 kg
Bagaj hacmi:	200 lt

+ Çevreci kimlik, sessizlik, teknoloji, emisyon

- Bagaj hacmi, satın alınamıyor (sadece leasing)

Kullanımda

0 g/km

A

Şarjla birlikte

0,12 kWh/km

A

DAHA HIZLI, DAHA ÇEVRECİ

BMW 5 Serisi ürün gamına dâhil olan 520d EfficientDynamics Edition, aynı motor gücü ve torka sahip olmasına karşın 520d'den hem daha hızlı hem de daha çevreci.

Yazı: Emre Anamur / Sevilla-Ispanya

Fotoğraflar: BMW Medya

Yeni BMW M5'in uluslararası basın test sürüşü organizasyonu için gittiğim Sevilla'da çeşitli sürprizlerle karşılaştım. Hayır, İspanyolların ünlü boğa güreşi falan değil, 5 Serisi ürün gamına girmek üzere olan yeni benzinli ve dizel motorlardı bunlar. BMW yetkilileri, yeni motor seçeneklerini test etmemiz için oraya getirmişti. Ben de Türkiye'de en fazla ilgiyi göreceğini bildiğim 520d EfficientDynamics Edition adlı modelin sedan versiyonunu test ettim.

Güç ve tork aynı

Yaklaşık 50 km kullanma fırsatı bulduğum 520d EfficientDynamics Edition, güncel 520d ile aynı güç (184 HP) ve torku (380 Nm) üreten 2.0 litrelik

çift turbolu dizel motora sahip. Ancak motorun işletim sisteminde ve şanzıman oranlarında bazı değişiklikler yapılmış. Otomatik şanzıman yerine, 6 ileri manuel şanzımana yer verilmiş. Ayrıca EfficientDynamics kapsamında; start-stop sistemi, vites değişimi uyarısı, Eco Pro modu ve fren yaparken enerjiyi geri kazanan sistem eklenmiş. Tüm bunların sonucunda da otomobil daha az yakıt tüketen ve çevreci bir kimliğe bürünmüş. Öyle ki, ortalama yakıt tüketimi 520d'ye göre 0.3 lt/100 km azalarak 4.5 lt/100 km'ye düşmüş. Bu yakıt tüketiminin, rakiplerden yüzde 10 daha düşük olduğu ifade ediliyor. Aracın karbondioksit salınımı da 125 g/km'den 119 g/km'ye gerilemiş.



Performans artmış

Daha az yakıt tüketmenin ve daha düşük emisyonu sahip olmanın yanı sıra 520d EfficientDynamics Edition, 520d'den daha hızlı. Otomobilin 0-100 km/s hızlanması 7.5 saniye sürüyor ki bu 520d'den 0.6 saniye daha başarılı. Otomobilin 231 km/s olarak açıklanan maksimum hızı da 520d'den 4 km/s daha fazla.

Tutumlu patronlara

BMW 520d EfficientDynamics Edition, zaten tutumlu ve çevreci bir otomobil olan 520d'nin yakıt tüketimindeki cimrilik anlayışını bir adım öteye taşıyor ve araçlarından BMW'nin alışılmış kalite, konfor ve güvenlik özelliklerinin yanı sıra düşük yakıt tüketimi bekleyen patronlara hitap edecek. 520d'ye göre artan performans da, aracın akıl çelen bir diğer özelliği olacak.



**520d EFFICIENTDYNAMICS EDITION,
520d'DEN DAHA HIZLI OLMASININ
YANI SIRA ONDAN DAHA AZ YAKIT
TÜKETİYOR VE KARBONDİOKSİT
SALINIMI DA DAHA DÜŞÜK. ECO PRO
BUNA ÖNEMLİ KATKI YAPIYOR.**

BMW 520d EfficientDynamics Edition

Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, çift turbo, dizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	184 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	380 Nm @ 1750-2750 d/d
Maksimum hız:	231 km/s
0-100 km/s:	7.5 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4899 / 1860 / 1464 mm
Bagaj hacmi:	520 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.6 / 3.9 / 4.5 lt / 100 km
Fiyat:	Henüz açıklanmadı

+ Performans, yakıt tüketimi, emisyon

- Bu segmentteki bir araçta otomatik vites gerekir

119 g/km **B**

Türkiye'de ilk ve tek!

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

Test ölçümünde yeni bir dönem başladı

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

Mutlu ve gururluyuz

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



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



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

Dünyanın en gelişmiş test cihazı

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

Görüntüler yalan söylemez

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

Yayıncılıkta çitayı biraz daha yükseltiyoruz

Bundan 41 ay önce, Temmuz 2008'de, ilk elektronik dergiyi yayınlamaya Türkiye otomobil dergiciliğinde çığır açan e-otodergi; gerek bağımsız içeriği, gerekse yüksek kalitedeki fotoğraflarıyla otomobil tutkunları için vazgeçilmez bir mecaz oldu ve aylık en az 70.000'in üzerinde okuyucuya ulaştı. Ücretsiz olarak sunulması, dünyanın her yerinden ulaşılabilirliği ve kolayca arşivlenebilmesiyle öne çıkan e-otodergi, uzun süredir dergi içinde video yayını yaparak, bu konuda da bir ilke imza atmıştı. Şimdi çitayı biraz daha yükseltiyoruz. Artık test ölçümlerimizde otomobilin motor sesini duyuyor, hızlanırken hız kadranını izliyor, fren yaparken oluşan "G" gücünü gözlerinizle görüyorsunuz.

Test videoları iki mecrada yayınlanıyor

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

**VIDEOLU TEST
ÖLÇÜMLERİ UYDULARA
BAĞLANARAK
YAPILIYOR.**



HIZLI VE PRESTİJLİ

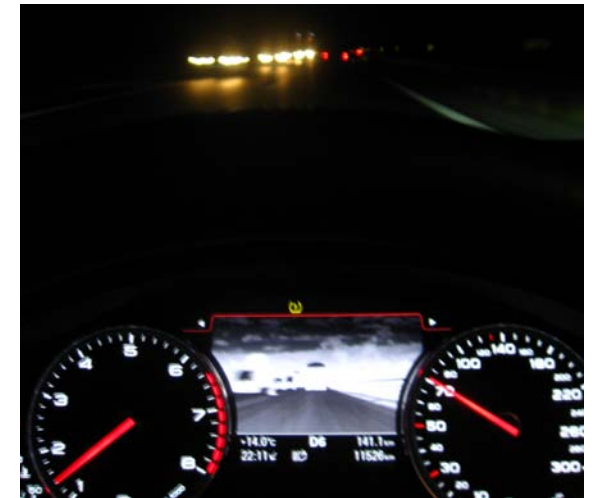
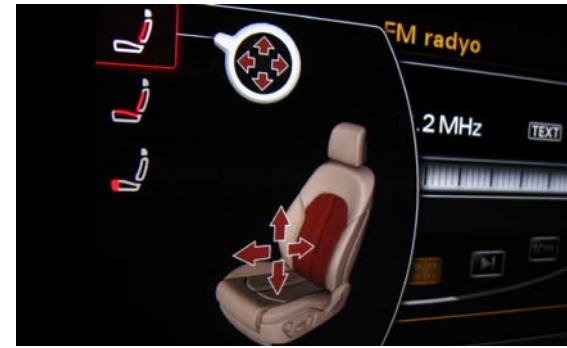
Audi'nin üst orta sınıftaki temsilcisi yeni nesil A6, 300 HP gücündeki 3.0 litrelik kompresörlü motoruyla videolu testimize konuk oluyor.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Ülkemizde lüks otomobil tanımı D segmenti olarak da bilinen orta sınıf otomobillerden itibaren kullanılıyor olsa da, gerçek lüks ve prestij E segmentinden, yani üst orta sınıftan başlamakta. Tabi bu prestij ve itibar da sildir hacmiyle doğru oranda artmakta. Bu sınıfa dahil olup da ilk akla gelen otomobiller ise Mercedes E Sınıfı, BMW 5 Serisi ve Audi A6. Ülkemizde benzinli motor için başlangıç fiyatı 79.192 Euro (2.0 TFSI 180 HP), dizel motor için başlangıç fiyatı (2.0 TDI 177 HP) 79.194 Euro olan yeni nesil A6'nın 3.0 TFSI motorlu versiyonun başlangıç fiyatı ise 119.817 Euro. Bu sayfalarda görülen 3.0 TFSI A6'nın fiyatıysa uzun opsiyonel donanım listesi nedeniyle (LED ön farlar, adaptif hız sabitleme, MMI Navigasyon Plus -MMI Touch'la birlikte, gece görüş sistemi, spor diferansiyel, adaptif süspansiyon vs) 210.806 Euro'ya ulaşıyor. Bu gerçekten yüksek bir fiyat. Ama bunun asıl nedeninin fiyatın neredeyse 3'te 2'sinin devlete vergi olarak ödendiğini eklememiz gerek. Vergiler hariç çıplak fiyatı 45.367 Euro olan test aracı üzerinde 31.950 Euro'luk ekstra



İÇ MEKANDA KALİTE HİSSİ BİRİNCİ SINIF. KOLTUK AYARLARI MMI EKRANINDA GÖRÜLÜYOR. GECE GÖRÜŞ SİSTEMİ OPSİYONEL.



**ÖN KOLTUKLARIN
AYARLARI ELEKTRİKLİ.
ARKA KOLTUKLAR RAHAT.**



donanım koyunca aracın aksesuarlar dahil net fiyatı 77.317 Euro oluyor. Buna yüzde 130 ÖTV, yüzde 18 KDV eklenip, bandrol masrafları da katıldıktan sonra ortaya 210.806 Euro'luk son fiyat çıkıyor. Neyse, bunları bir kenara bırakıp otomobile dönelim.

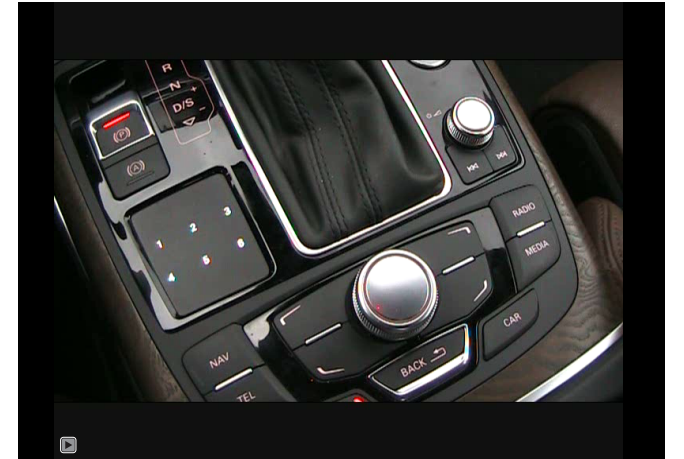
Tasarım ve iç mekan

Yeni A6, trapez formulu ön ızgarası, farların üst kısmından başlayarak kapıların bel çizgisini oluşturan ve stop lambalarıyla buluşan "tornado çizgisi" ile güncel Audi tasarım diline uygun bir otomobil. 5 metreye yaklaşan uzunluğu ile heybetli ve yere sağlam basan bir havası olan otomobilin en dikkat çekici yanı farları. LED (light emitting diodes-ışık yayan diyet) teknolojili bu farlar aracın opsiyonel donanım listesinde (vergiler hariç 1420 Euro) yer alıyor. Xenon farlardan daha ileri teknoloji olan bu farlar hem gözü daha az yoruyor, hem de daha az enerji tüketiyor. İç mekanda sunulan ortam birinci sınıf. Kaliteli plastik, mat alüminyum ve ahşap malzemele- rin başarılı şekilde harmanlandığı ön konsolun orta üst kısmında 7 inçlik, otomatik olarak gizlenebilen bir ekran bulunuyor. Bu ekrandan MMI sistemini, havalandırmayı, navigasyon

sistemini ve diğer birçok işlemi takip edebilmek mümkün. MMI sisteminin bir yeniliği ise dokunmatik özelliğe sahip bir bölgesinin de olması. Bu dokunmatik bölge ilk başta anlamsız gelse de aslında pratik özellikler de barındırıyor. Mesela eğer araç hareket halindeyse navigasyon sistemine adres girerken harfleri ekrandan seçmek zorlu bir iştir, çünkü dikkat dağıtır. Vites kolunun yan tarafındaki dokunmatik bölgeye parmağınızla gireceğiniz yerin harflerini girmek ise gerçekten pratik. Üstelik harfi eciş bücüş yazsanız bile sistem harfi tanıyabiliyor. Direksiyon simidinin sol tarafında kalan bölgedeki kumandalar ise dört mevsim farı (farı değişik iklim koşullarına göre otomatik ayarlıyor), gece görüş kamerası, head-up



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



display ve reostaya ait. Otomobilin ön ve arka koltukları beklendiği gibi rahat. Ayrıca önde oturanlar koltukların dolgu ayarlarını ve desteklerini kendilerine göre ayarlayabiliyorlar.

Yola çıkma zamanı

Otomobil büyük boyutlarına rağmen (ölçüler teknik tabloda) özellikle geniş ön görüş açısıyla rahat bir kullanım sunuyor. V6 silindirli, 3.0 litrelik motor 300 HP gücü ve 440 Nm'lik torku 7 ileri çift kavramalı şanzımanla dört tekerleğe birden aktarılıyor. Performans olarak fabrika verilerinden biraz daha yavaş değerler elde etmemize rağmen performans yine de etkileyici. Vites değişimleri çok hızlı ve net. Gaz pedalıyla motora verilen emirlere de çok çabuk yanıt alabilmek mümkün. Tüketim konusundaysa test ölçümlerini de kapsayan ve 700 km'yi bulan kullanımımız boyunca 13.3 lt /100 km'lik tüketim ortalaması elde ettiğimizi belirtelim. Otomobilin sürüş karakteri geçen sayı Audi S5 yazısında bahsettiğimiz gibi "sürüş seçim" mönüsünden konfor, otomatik, spor ve verimlilik olmak üzere dört farklı karakterde ayarlanabiliyor. Spor kullanımda gaz pedalı, şanzıman ve direksiyon tepkileri




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



e-otodergi

www.otomobil.com.tr




Hızlanma Süre (sn)


0-50 km/s 01.2

0-80 km/s 01.2

0-100 km/s 01.2

0-120 km/s 01.2





**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

hassaslaşıyor. Adaptif süspansiyon da sürüş seçimine göre sertleşiyor veya yumuşuyor. Eğer otomobil 30 saniye- den uzun bir süre 120 km/s'nin üzerinde giderse, otomobil otomatik olarak 20 mm alçaltılıyor. Sport seçeneği tercih edildiyse araç en baştan 10 mm ve hız artınca da 10 mm olmak üzere 20 mm alçalıyor. Otomobildeki quattro sürekli dört tekerlekten çekiş sistemi normal koşullarda gücün yüzde 60'ını arka, yüzde 40'ını ise ön tekerleklerle yönlendiriyor. Güç aktarımı yol koşullarına göre yüzde 85 arka, yüzde 15 ön, veya yüzde 70 ön, yüzde 30 arka olacak şekilde otomatik olarak ayarlanabiliyor. Otomobil temiz asfaltta olduğu kadar tozlu ve kaygan yüzeylerde de etkili bir çekiş ve performans sağlıyor. Yol tutuş harika ve direkt tepki veren direksiyon sistemi sayesinde otomobille adeta oyuncakmış gibi oynamak mümkün. Bu arada test aracımızda opsiyonel olarak alınan spor arka diferansiyel de mevcuttu (vergi- ler hariç 1060 Euro). Gelelim süspansiyon konforu ve yol konforuna. Dinamizm konusunda BMW 5 Serisi'ne

çok yakın olan olan A6, gerçekten çok konforlu olmasına rağmen süspansiyon konforu ve yol konforu konusunda Mercedes E'nin biraz gerisinde. Otoyol kullanımlarında güven veren otomobil, şehiriçinde de rahat. Ama bazı Arnavut kaldırım tip i yollardan geçerken iç mekanda çok hafif de olsa zaman zaman çıtırtılar duy-mak bizi üzdü.

Sonuç

Audi A6 3.0 TFSI quattro S tronic; hızlı, itibarlı, kullanması zevkli ve teknolojik bir otomobil. Ülkemizdeki fiyat listelerinde 535d xDrive ve E 350 CDI 4Matic gibi araçlar olmasına rağmen bu aracın birebir dengi olan benzinli BMW 535i xDrive ve benzinli Mercedes-Benz E 350 CGI ise Türkiye fiyat listelerinde yer almıyor.



Audi A6 3.0 TFSI quattro S tronic

Fabrika verileri

Motor:2995 cc, V6 silindirli, kompresör, direkt benzin enjeksiyon
Şanzıman:.....7 ileri çift kavramalı otomatik
Maksimum güç:.....300 HP @ 5250-6500 d/d
Maksimum tork:.....440 Nm @ 2900-4500 d/d
Maksimum hız:250 km/s
0-100 km/s:5.5 sn
Bagaj hacmi:530-995 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):4915 / 1874 / 1455 mm
Tüketim (ş.içi / ş.dışı / ort.):10.8 / 6.6 / 8.2 lt/100 km
Fiyat:.....119.819 Euro (baz fiyat)-210.806 Euro (test aracı)

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:.....1.95 sn
0-80 km/s:.....4.0 sn
0-100 km/s:5.9 sn
0-120 km/s:7.9 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (vites D'de):3.4 sn
80-120 km/s (vites D'de):4.5 sn

Frenleme:

100-0 km/s:38.7 m
80-0 km/s:24.4 m
50-0 km/s:9.5 m

+ Performans

- Opsiyon fiyatları

190 g/km

E

KEYİFLİ BİR GİRİŞ

“Bir işe nasıl başlarsan gerisi de öyle gelir” derler ve bence doğrudur. BMW’nin giriş modeli 1 Serisi de yeni jenerasyonunda maksimum keyif sunar hale geldi.

Yazı: Emre Anamur

Test ölçümü: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Türkiye pazarına “Tek ruh, iki farklı beden” reklam sloganıyla sunulan yeni 1 Serisi, bu ay 116i Urban Line modeliyle karşınızda. Yani serinin daha şehirli olanıyla. Sport Line adını taşıyan öteki beden, adından da anlaşılacağı üzere daha sportif bir görünüme ve donanımına sahip. Urban Line ve Sport Line donanımlarının aynı fiyata sahip olması, karar verirken sadece görsellik ve donanımı düşünmenize fırsat vermesi bakımından güzel bir özellik.

Kontrastın güzelliği

Test aracımızın lacivert rengi, Urban Line’ın beyaz rengin kullanıldığı ayrıntılarıyla çok güzel bir kontrast oluşturmuş durumda. Beyaz ve gri tonlarının tercih edildiği ön tampon altı, ön ızgara (yandan bakıldığında fark ediliyor), arka tampon altı, jantlar ve aynalar otomobile farklı bir hava katıyor. Aracın anahtarı bile bu açık-koyu renkli kontrastın yarattığı uyumu devam ettiriyor. İlk jenerasyonuna göre uzayan (+85 mm) ve genişleyen (+17 mm) 1 Serisi, bunu dingil mesafesine de yansıtmış (+30



116i’NİN İÇ MEKANI SÜRÜCÜ ODAKLI VE KALİTELİ. SPORTİF GÖSTERGELER KOLAY TAKİP EDİLİYOR. AUTO START-STOP STANDART. FARKLI SÜRÜŞ MODLARI VAR.



mm). Otomobilin yüksekliğinde ise herhangi bir değişikliğe gidilmemiş. Artık aşağıya doğru dışbükey bir kavisle inen B sütunu, otomobili olduğundan da geniş gösteriyor. Bunun iç mekana yansması da daha geniş bir omuz mesafesi şeklinde. 116i'nin 360 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlandığında 1200 litreye çıkıyor. Yepyeni far ve stop lambası tasarımlarının yanı sıra, artık yere dik değil de bombeli bir şekilde inen BMW böbreği ve köpek balığı kuyruğu anten, yeni 1 Serisi'nin en çok dikkat çeken yeniliklerinden bazıları.

Kokpit sürücüyü sarıyor

116i, BMW'nin sürücü odaklı modellerinden biri. Tüm kumanda birimleri ve göstergeler sürücüye dönük tasarlanmış. Sade ama bir o kadar da kullanışlı olan kumanda birimleri, sürüş sırasında dikkati dağıtmadan görev yapmayı başarıyor. Ön konsolun üst kısmındaki bilgi ekranı büyük ve işlevsel. iDrive'in kullanımını gün geçtikçe kolaylaştırıyor. Cam açma-kapama butonları biraz geride kalıyor ve kullanırken kolu dirsekten kırmak gerekiyor. Dış boyutlardaki artış iç mekâna olumlu yansımış. Arka koltuktaki diz mesafesi es-



**URBAN LINE DONANIMINDA
ŞIK VE ALBENİLİ BİR GÖRÜNÜM
SUNAN 116i, ARTIK ARKADA
DAHA UZUN DİZ MESAFESİ
SAĞLIYOR. BAGAJ 360 LİTRE.**



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



e-otodergi
www.otomobil.com.tr

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s	01.9
0-80 km/s	01.9
0-100 km/s	01.9
0-120 km/s	01.9

**TÜRKİYE'DE
İLK KEZ!**

**VİDEOLU
TEST
ÖLÇÜMÜ**

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

kisinden daha başarılı. Ancak yüksek şaft tüneli bu koltuk sırasının sadece iki yetişkin tarafından kullanılabilmesi sonucunu doğuruyor. Arka koltuk-takiler için de havalandırma kanalları olması güzel bir özellik. Eşya gözü ve bardaklık konusunda sorun bulunmayan iç mekânda malzeme kalitesi, yer yer plastik kullanılmış olmasına karşın tatminkâr.

Zevkli bir sürüş sağlıyor

Videolu testimize konuk olan 116i, 1.6 litrelik turbo benzinli motora ve 8 ileri otomatik şanzımana sahip. 136 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 240 Nm. 5 kapılı karosere sahip otomobilin 0-100 km/s hızlanması 9.1 saniye, maksimum hızı ise 210 km/s. Bu performansa karşın 116i ortalama 5.6 lt/100 km yakıt tüketiyor. Aracın karbondioksit salınımı ise 131 g/km. Videodan da takip edebileceğiniz gibi; 116i Otomatik, testimizde 0-100 km/s deparını 8.65 saniyede tamamladı. Otomobil 100 km/s ile giderken 37.7 metrede durdu. Direksiyonun tasarımı güzel, tepkileri de hızlı. Şanzımanın geçişleri de hızlı ve sarsıntısız. Yol

BMW 116i 5 Kapı Otomatik Urban Line

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo
 Şanzıman: 8 ileri otomatik
 Maksimum güç: 136 HP @ 4400 d/d
 Maksimum tork: 220 Nm (overboost ile 240) @ 1500-3500 d/d
 Maksimum hız: 210 km/s
 0-100 km/s: 9.1 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4324 / 1765 / 1421 mm
 Bagaj hacmi: 360-1200 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 7.2 / 4.7 / 5.6 lt/100 km
 Baz fiyat / Test aracının fiyatı: 25.490 Euro / 50.953 Euro

Test verileri

Hızlanma:
 0-50 km/s: 2.85 sn
 0-80 km/s: 5.95 sn
 0-100 km/s: 8.65 sn
 0-120 km/s: 12.20 sn
Ara hızlanma:
 60-100 km/s (D'de): 5.3 sn
 80-120 km/s (D'de): 7.0 sn
Frenleme:
 100-0 km/s: 37.7 m
 80-0 km/s: 24.0 m
 50.0 km/s: 9.5 m

+ Sürüş keyfi, tüketim, performans, şanzıman, yol tutuş, baz fiyat

- Arkası iki kişilik, cam butonları biraz geride, dizel yok

131 g/km



tutuş çok başarılı. Arkadan itişle oynamak çok keyifli. Start/Stop ve ECO PRO sistemleri yakıt tüketimini düşürüyor. ECO PRO'nun sürücüyeye ne kadar menzil kazandırdığının gösterilmesi, düşük yakıt tüketimini ve otomobili dikkatli kullanmayı teşvik ediyor. "Comfort", "Sport" ve "Sport+" seçenekleri sürücüyeye sürüş tarzını ve aracın ayarlarını kolay ve hızlı bir biçimde seçme imkânı sağlıyor. Turbo motordaki yeni Twin-Power sistemi turbo gecikmesinin önüne geçiyor. Ayağınızı gazdan çektiğinizde duyduğunuz "çuflama" tarifsiz bir zevk veriyor.

Makul fiyat opsiyonlarla artıyor

BMW 116i'nin baz fiyatı (116i Pure) 25.490 Euro ve bu fiyat bu otomobil için son derece rekabetçi. Ancak geniş opsiyon yelpazesine kendinizi fazla kaptırırsanız bir üst sınıfın fiyatlarına bile çıkıyorsunuz. Öyle ki bu sayfalarda gördüğünüz aracın fiyatı 50.953 Euro. Halbuki 116i Urban Line'in baz fiyatı 33.169 Euro. Kısacası tercih size kalmış: Bütçeniz kısıtlıysa baz donanım, kısıtlı değilse bol donanım alabilirsiniz. Her iki seçenekte de bu otomobilden keyif alacağınız garanti.



BÜYÜK İLERLEME

Yeni nesil Jeep Grand Cherokee iç mekan ve asfalt kullanımı konusunda büyük ilerlemeler kaydetmiş. Arazi kullanımında ise halen başarılı.

Yazı ve ölçümler: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Arazi sürüşleri ile neredeyse eş anlam taşıyan Jeep'in bir önceki Grand Cherokee'si özellikle iç mekanda-ki ucuz his veren materyallerin tercih edilmiş olması ve asfalt üzerinde sürüş kalitesi konusunda rakiplerinin gerisinde kalmasıyla eleştiri oklarının hedefindeydi. Şimdiyse yeni Grand Cherokee ile eskinin kötü izleri siliniyor. Ülkemizde 3.0 CRD turbodizel motor seçeneği ile yeni Grand Cherokee'de Limited (104.213 Euro) ve Overland (117.009 Euro) olmak üzere iki donanım seçeneği mevcut.

Kalite hissi yükselmiş

Değişen dünyada eski Grand Cherokee'deki iç mekan malzemeleri ile rekabet edemeyeceğini anlayan Jeep, yeni Grand Cherokee için eskiyle karşılaştırılamayacak kadar rafine bir kabin hazırlamış. Orta konsolda 6.5 inçlik dokunmatik ekrana sahip otomobilde modern hayatta birçok kişi için gereksinim halini alan DVD, MP3 çalarlı müzik sistemi, 30 GB hard disk gibi ekipmanlar standart.

Dingil mesafesi eskisinden 135

mm fazla olan otomobilin arka koltuklarında diz mesafesinde 100 mm kadar artış var. Üstelik eskisinde arka kapılar 67 derece açıyla açılırken, yeni nesilde kapıların 78 derece açılması sayesinde arka koltuk yolcularının inip-binmesi kolaylaştırılmış.

Yeni 3.0 litre turbodizel

Fiat Powertrain'le birlikte geliştirilen ve VM Motori tarafından üretilen 230 kg ağırlığa sahip, 3.0 litrelik, V6 silindirli turbodizel motor 4000 d/d'de 241 HP güç ve 1800-2800 d/d aralığında 550 Nm tork üretiyor. Bu değerler eskisinden 23 HP ve 50 Nm daha fazla olmakla birlikte fabrika verilerine göre 8.3 lt/100 km olan ortalama tüketim değeri de yaklaşık yüzde 19 daha düşük. Garrett VGT 2056 değişken türbin geometrili turbolu bu motor yumuşak bir çalışma karakterine sahip ve performans olarak da 2347 kg'lık ağırlığa sahip aracı zorlanmadan hızlandırıyor ve bu hızlanmayı videodan izleyebilirsiniz. 5 ileri oranlı otomatik şanzıman da yumuşak vites geçişlerine sahip. Ama bu sınıfta öne çıkan birçok araçta 6-7-8 ile-



KALİTE HİSSİ KONUSUNDA BÜYÜK İLERLEME KAYDEDİLMİŞ. SELEC-TERRAIN SİSTEMİ; SPOR, KAR, OTOMATİK, ÇAMUR-KUM VE KAYA MODLARINA SAHİP.





OVERLAND İSMİ KOLTUK SIRTLARINA İŞLENMİŞ. ARKA KOLTUKLAR DİZ VE BAŞ MESAFESİ KONUSUNDA SORUNSUZ.

ri oranlı otomatik şanzımanlar kullanıyor.

Sürüş özellikleri

Jeep için öncelik her zaman arazi kullanımı olmasına rağmen değişen tüketici beklentileri bu otomobilin karakterini de biraz yumuşatmış ve deyim yerindeyse daha şehirli hale getirmiş. Asfalt üzerinde akarcasına konforlu olan araç, virajlarda hafifçe yana yatsa da eskisinden daha güvenli yol tutuşa sahip. Sonuçta bu bir Jeep ve BMW X5 tarzında bir viraj yeteneği beklememek gerek. Selec-Terrain sisteminde sport konumu seçildiğinde otomobilin aktarma sistemi arkadan itiş karakterine yakın tutum sergiliyor. Jeep Grand Cherokee'deki en büyük yenilik kuşkusuz ki Quadra-Lift

adı verilen ve Overland donanım seviyesinde standart olan havalı süspansiyon sistemi. Quadra-Lift süspansiyon sisteminin 5 farklı konumu bulunuyor.

Normal sürüş yüksekliği: Bu konumda aracın yerden yüksekliği 20.5 cm

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

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

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

Aero: Otoyol sürüşlerine yönelik olan bu seçenekte otomobilin yüksekliği 15.2 cm oluyor



Quadra-Lift ile birlikte aracın arazi-deki diğer bir silahı ise Selec-Terrain. Quadra-Trac II ve Quadra-Drive II aktarma sistemleri ile birlikte standart olarak sunulan bu sistemde, tıpkı Land Rover'larda olduğu gibi kumçamur, kaya, spor ve kar için özel programlar bulunuyor. Bu sayede sürücü değişen yol koşullarına yöne-

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**

Hızlanma Süre (sn)

0-50 km/s 00.6

0-80 km/s 00.6

0-100 km/s 00.6

0-120 km/s 00.6

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

lik olarak otomobilin çekiş karakterini ayarlayabiliyor. Quadra-Drive II sisteminin Quadra-Trac II'ye göre en büyük farkı arkada elektronik limitli kaydırmalı diferansiyel kilidi (ELSD) bulunması. Limited'de Quadra-Trac II, Overland'de ise Quadra-Drive II sistemleri standart. Yeni Grand Cherokee'nin yaklaşma ve uzaklaşma açıları özellikle Overland versiyonunda eskisinden gözle görülür şekilde iyi (yaklaşma açısı 34 derece, rampa açısı 23 derece, uzaklaşma açısı 27 derece). Bu nedenle aracı bir yere sürme ihtimali daha düşük. Süspansiyonun araziye uyumu konusunda ise eski neslin daha iyi olduğunu belirtmemiz gerek. Aynı parkurda hem eski, hem de yeni Grand Cherokee'yi kullandığımızda eskisinin arazideki bozuklukları daha iyi emdiğini ve darbeleri direksiyonda daha az hissettirdiğini gördük.

Sonuç

Eskiden daha sert karakterli olan araç şimdi daha yumuşak ve eski günlerin olumsuz izleri büyük ölçüde giderilmiş.



**BAĞIMSIZ
OLARAK AÇILAN
BAGAJ CAMI
DAR ALANLARDA
KOLAYLIK
SAĞLIYOR.
BAGAJIN
ELEKTRİKLİ
KUMANDASI
BAGAJIN SOL İÇ
KISMINDA.**



Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD

Fabrika verileri

Motor:	2987 cc, V6 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri otomatik
Maksimum güç:	241 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	550 Nm @ 1800-2800 d/d
Maksimum hız:	202 km/s
0-100 km/s:	8.2 sn
Bagaj hacmi:	782-1554 lt
Boyutlar (uz./gen./yük.):	4822 / 1943 / 1764 mm
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	10.3 / 7.2 / 8.3 lt/100 km
Baz fiyat:	104.213 Euro

Test verileri

Hızlanma:

0-50 km/s:	2.55 sn
0-80 km/s:	5.55 sn
0-100 km/s:	8.3 sn
0-120 km/s:	11.8 sn

Ara hızlanma:

60-100 km/s (D'de):	5.7 sn
80-120 km/s (D'de):	6.9 sn

Frenleme:

100-0 km/s:	41.7 m
80-0 km/s:	26.4 m
50.0 km/s:	10.5 m

- + Artan kalite hissi
- Araziyi hissettiren direksiyon

218 g/km

F

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

STİL SAHİBİ

C4'ün yakışıklı platform kardeşi Citroen DS4, göz alıcı tasarımıyla beğeni topluyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Özel insanların sıra dışı otomobili olarak bilinen Citroen, 1990'larda ve 2000'li yılların başlarında sıradanlaşarak özelliğini kaybetmişti. Son yıllarda devinim içine giren marka, DS ismini bir model gamı olarak dirilterek markanın premium yüzü olarak lanse etti. Her ne kadar şu anda gündemde DS ailesinin üçüncü üyesi DS5 olsa da, bizim konuğumuz DS4 1.6 e-HDi 112 HP MCP. 50.470 TL'den başlayan fiyatlarla satılan DS4'ün ülkemizde 1.6 VTi 120 HP, 1.6 THP 156 HP benzinli ve 1.6 e-HDi 112 HP turbodizel motor seçenekleri mevcut. Dizel motorların giriş seviyesi fiyatı 60.520 TL (DStyle MCP) olarak açıklanırken bu sayfada görülen DSport MCP'nin başlangıç fiyatı 65.070 TL olarak belirtiliyor.

Coupe gibi

Ama değil. Citroen yetkilileri tarafından 4 kapılı coupe olarak tanımlanan DS4'ün coupe, hatchback ve crossover sentezi olduğunu söylemek mümkün. Citroen bu otomobili VW Scirocco, Renault Megane Coupe gibi 3 kapılı hatchback coupe'lerin; VW Golf gibi hatchback'lerin ve Nissan Qashqai ile MINI Countryman gibi crossover'ların kesiştiği nokta-



ÖN KONSOL C4 İLE BÜYÜK ORANDA BENZER. KADRAN GRUBUNUN RENGİNİ DEĞİŞTİREBİLMEK MÜMKÜN. VİTES KOLUNUN ÖNÜNDE KULLANIŞLI BİR GÖZ VAR.



da konumlandırıyor. Önden bakıldığında kardeşi C4 ile benzerliği net olarak görülen otomobil, yandan bakıldığında bambaşka bir görünüm sunuyor. Ön çamurluktan başlayan kat izi, eğimli tavan çerçevesinin, otomobilin bel çizgisiyle buluşması ve kıvrımlı arka çamurluk DS4'ü farklı kılan çekici tasarım unsurları. 4275 mm'lik uzunluğu C4'ten 54 mm az olan DS4'ün, 1810 mm'lik genişliği 21 mm, 1523 mm'lik yüksekliği ise 34 mm fazla. İç mekana geçildiğinde büyük ölçüde C4'le benzeşen konsol kullanıldığı görülüyor. Kalite hissi iyi olsa da insan bu otomobilde daha özel detaylar bekliyor. En azından ben bekledim. Ama Fransa'da düzenlenen Festival Automobile Internatioal'in jürisinde böyle bir beklenti olmamış olsa gerek ki, DS4'e yılın en güzel iç mekanlı otomobili ödülünü verdiler. DS4'ün aynı etkinlikte internetten gelen oylarla en güzel dış tasarım ödülünü aldığını da ekleyelim. Gelelim bu otomobille ilgili merak edilen arka koltuk konusuna. DS4'ün arkasında diz ve baş mesafesi ile ilgili bir rahatsızlık duyulmuyor ve kompakt sınıf hatchback kategorisinde ele alacak olursak sınıf ortalamalarını tutturuyor. Yalnız iniş binişlerde kapının alçak üst çizgisinden dolayı kafayı biraz eğmek gerek. Arka



GÜNEŞ SİPERLİKLERİ GERİYE DOĞRU ÇEKİLİP FERAHLIK HİSSİ ARTTIRILABİLİYOR. ÖN KOLTUKLARIN YAN YÜKSELTİLERİ İYİ. ARKA KOLTUKLARA GEÇERKEN BAŞI BİRAZ EĞMEK GEREK.

camların açılmaması ise birçok kişinin hoşuna gitmeyecektir.

Sürüşü nasıl?

Oturma pozisyonu olarak C4'ten biraz yüksekte hissettiren otomobille yola çıkıldığında daha tok bir his veriyor. Yalıtımı C4'e göre biraz daha başarılıymış hissi veren otomobil daha yüksek olmasına rağmen, virajlarda önceden kullandığımız C4'lere göre

daha az yana yattı ve daha iyi tepkiler verdi. Motor ise zaten kendisini ispatlamış 1.6 HDi'nin geliştirilmiş ve stop-start teknolojili hali 1.6 e-HDi. Dur-kalk trafikte motoru sarsıntısız ve hızlı şekilde stop ettirip, çalıştıran sistem özellikle şehiriçi trafiğinde işe yarayan bir uygulama. 1.6 turbodizel motor ürettiği 112 HP güç ve 270 Nm tork ile performans konusunda yeterli. Otomatikleştirilmiş manuel



şanzımanlar sarsıntılı vites geçişleri nedeniyle şikayetleri üzerinde toplanıyor da, MCP şanzıman birçok benzerinden iyi. Yani vites geçişleri çift kavramalı şanzımanlarla karşılaştırılamayacak olsa da, de "kendi türü için" konforlu ve çabuk vites değişimleri yapabiliyor. Sonuç olarak vites değişimi sırasında sarsıntı hisse-

diliyor. Şanzımanda spor seçeneğinin eksikliği de hissediliyor.

Sonuç

1.6 e-HDi motorlu DS4, makul performans ve tüketim sunuyor. Dış tasarım konusunda sıra dışı olan otomobil iç mekan konusunda aynı özel etkiyi yaratamıyor.

**İŞTE FARK YARATAN
TASARIM: ŞİŞKİN
ÇAMURLUKLAR VE EĞİMLİ
TAVAN ÇİZGİSİ GÖZE
HİTAP EDİYOR.**

Citroen DS4 1.6 e-HDi 112 HP MCP

Fabrika verileri

Motor:1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel, mikro hibrid
Şanzıman:6 ileri MCP
Maksimum güç:112 HP @ 3600 d/d
Maksimum tork:270 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız:190 km/s
0-100 km/s:11.3 sn
Boyutlar (uz./gen./yük.):4275 / 1810 / 1523 mm
Bagaj hacmi:359-385 lt(bagaj zemini altıyla)
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.):4.8 / 4.1 / 4.4 lt /100 km
Baz fiyat:60.250 TL

- + Tasarım, yol tutuş, eşya gözleri
- Arka camlar açılmıyor, sıradan ön konsol

114 g/km **B**



ÇEVRECİ SPORCU

Honda CR-Z, tasarım ve sürüş keyfi açısından sportif bir otomobil olmayı, hibrid motoru sayesinde de çevreci kimlik taşımayı başarıyor. Bu yüzden ona kısaca “Çevreci sporcu” diyebiliriz.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Çevreci otomobillerin sürüş keyfinden ve performanstan uzak olma dönemi geride kaldı. Çünkü artık hem sportif hem de çevreci otomobilleri kullanmaya başladık. Bunlardan biri de Honda CR-Z. Bir benzinli, bir de elektrikli motor olmak üzere iki motora sahip olan bu model, akıllara CR-X modelini getiren sportif tasarımıyla tüm bakışları üstüne çekiyor.

Tarz sahibi

Tarz sahibi bir görünüm sunan Honda CR-Z, her ne kadar geçmişten gelen bir tasarımla karşımıza çıksa da, led gündüz farları ve stoplarla modern teknolojinin nimetlerinden faydalandığını gösteriyor. 4080 mm'lik uzunluk, onu şehir içi kullanımda dahi kıvrak bir otomobil yapıyor. Kısa denilebilecek bu değere karşın sahip olunan 2425 mm'lik dingil mesafesi, başarılı bir yol tutuşun altyapısını oluşturuyor. Ön tekerlek izi 1520 mm, arka tekerlek izi ise 1500 mm. 1170 kg'lık boş ağırlığa sahip CR-Z'nin çok geniş açılan bagaj kapağının içindeki hacim ise 215 litre. Bu küçük hacim arka koltuklar öne yatırılınca artıyor.



**CR-Z'NİN İÇ MEKANINDA
SERT MALZEME
KULLANILMIŞ AMA
MODERN VE ÇARPICI
TASARIM MALZEMENİN
ÖNÜNE GEÇİYOR.
KOLTUKLAR SPORTİF.
BAGAJ 215 LİTRE.**



İç mekân oyuncaklı

Otomobilin iç mekânı, belki dış tasarımıdan da daha fazla ilgiyi hak ediyor. Hem hibrid teknolojili olması dolayısıyla bu sisteme ait göstergeler, hem de seçilen "Sport", "Normal" ve "Econ" modlarıyla birlikte aydınlatılması değişen üç boyutlu göstergeler, kokpiti genç işi ve eğlenceli yapmış. Çevirmeli ve basmalı birçok kuman-

dadan oluşan ön konsolda anlaşılması ve kullanılması zor bir birim yok. Tasarımcılar, eşya gözü ve bardaklık konusunda da çok cömert davranmışlar. Sportif koltuklar vücudu kavırıyor. Honda'nın bu otomobilde de yer verdiği direksiyon simidini, ilk kez kullanıldığı Civic Hatchback modelinden bu yana hep beğenmişimdir. Ön ve yanlardaki görüş net ve açık,

ama arkaya baktığınızda gördüğünüz yatay siyah çizgi, arka görüşü ortadan ikiye bölüyor ve görüşü tam anlamıyla kısıtlamasa da rahatsızlık veriyor. Donanım hayli yüksek ve tatmin edici. İç mekânda eleştiri oklarımıza hedef olacak konu ise arka koltuk. Bu bölümde değil iki yetişkinin, iki çocuğun bile rahat seyahat etmesi pek mümkün gözüküyor. O nedenle bu

tür otomobillerde hep söylediğim temenniyi tekrar etmek durumundayım: Keşke CR-Z iki kişilik tasarlanmış. Bir de hem kontakt anahtarı hem de start butonu olmasının mantığını anlayamadım. Anahtarsız girilme özelliği olan bir araçta neden kontakt anahtarını çevirip bir de start butonuna basmak gereksin ki? Bir tanesinde karar kılınamamış mı acaba?





KUMANDA BİRİMLERİ İLE GÖSTERGELERİN TASARIMLARI SİZİ BİR SONRAKİ ÇAĞA TAŞIYOR. ANA GÖSTERGE, MODA GÖRE RENK DEĞİŞTİRİYOR.



Çevreci teknoloji

CR-Z'de yarı hibrid tabir ettiğimiz bir teknoloji bulunuyor. Araçta bir adet benzinli (1.5 lt 16V), bir adet de IMA (Integrated Motor Assist) teknolojili elektrikli motor bulunuyor. Bu ikisi birlikte çalışarak toplam 124 HP güç ve 174 Nm tork üretiyor. Elektrikli motor hiçbir zaman tek başına çalışmıyor (eğer çalışsa Toyota Prius gibi tam hibrid olurdu), her zaman benzinli motora destek oluyor. Bu destek sayesinde de yakıt tüketimi azalıyor ve karbondioksit salınımı düşüyor. Ortalama yakıt tüketimi sadece 5.0 lt/100

km, emisyon ise 117 g/km ile A sınıfını hak ediyor. Frenleme sırasında ve seyir halindeyken gaza basılmadığı durumlarda pil şarj ediliyor. Bu sayede pil hiçbir zaman bitmiyor ve hiçbir zaman kabloyla şarj etmek gerekmiyor. Tüm bu çevreci değerlere karşın CR-Z 0'dan 100 km/s hıza 10 saniyede ulaşıyor, otomobilin maksimum hızı ise 200 km/s. 6 ileri manuel şanzıman rahat geçişleriyle dikkat çekiyor. Süspansiyon sistemi sert ve bazı tümsekleri iç mekâna fazlaca yansıtıyor, ama bu sayede yol tutuş iyi. Direksiyon tepkileri hızlı ve net.

Makul fiyatlı

CR-Z, Türkiye'de iki renk (sedefli beyaz ve siyah) ve iki donanımla (Sport ve GT) satılıyor. Otomobilin fiyatı Sport seviyesinde 55.050 TL, bu sayfalarda gördüğünüz GT seviyesinde ise 59.900 TL. Elbette bu rekabetçi fiyatta motor silindir hacminin 1497 cc olmasının da büyük etkisi var. Bir başka deyişle "ÖTV dostu" olan CR-Z; tarz sahibi, ilgi çeken, yeterli performansı sunmasının yanı sıra az yakıt tüketen ve fiyatı da makul olan bir otomobil isteyenlerin mutlaka değerlendirmeleri gereken bir seçenek.



İŞTE TAM DA BU AÇIDAN BAKTIĞINIZDA NE GÖRÜYORSUNUZ? CR-X DEDİĞİNİZİ DUYUYORUM. AMA ŞU AN TAKVİMLER 1990'LARI GÖSTERMİYOR VE BEN DE ARTIK ÜNİVERSİTEDE DEĞİLİM.

Honda CR-Z 1.5 GT

Fabrika verileri

Benzinli motor:..... 1497 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Elektrikli motor:..... 10 kW motor + 100 V batarya
 Şanzıman:..... 6 ileri manuel
 Maksimum güç:..... Toplam 124 HP @ 6100 d/d
 Maksimum tork:..... Toplam 174 Nm @ 1000-1500 d/d
 Maksimum hız: 200 km/s
 0-100 km/s: 10.0 sn
 Boyutlar (uz./gen./yük.): 4080 / 1740 / 1395 mm
 Bagaj hacmi: 215 lt
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 6.1 / 4.4 / 5.0 lt / 100 km
 Baz fiyat/Test aracının fiyatı: 55.050 TL / 59.900 TL

➕ Tasarım, teknoloji, tüketim, emisyon, tarz, fiyat

➖ Parçalı arka görüş, dar arka koltuk sırası

117 g/km **B**



PARKURLARDAN YOLLARA

Skoda Fabia'nın en performanslı versiyonu olan RS, firmanın ralli parkurlarındaki başarılarını yollarda da sürdürmeyi amaçlıyor.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Dünya Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nda geçen sene şampiyon olan Skoda Fabia Super 2000 yarış otomobiliyle aynı genleri taşıyan Fabia RS, kullanıcılarına teknoloji ve performansı bir arada sunuyor.

Görüntüsü oldukça sade

Fabia RS, serinin performanslı versiyonu olduğunu ilk bakışta ön panjurda görünen RS logosuyla belli ediyor. Tampondaki petek yapılı hava kanalları ve ön ızgaralar da otomobilin agresif görünümünü pekiştiriyor. Yeşil rengi dışında yollarda fazla dikkat çekici bir görünüme sahip olmayan Fabia RS, direksiyon başına geçtiğinizde ise sizi büyülüyor. Bu sakin görümlü otomobilin nasıl olur da böyle agresif sürüş özelliklerine sahip olduğunu anlamanız için gaz pedalına basmanız yeterli oluyor. Devirli kullanıldığında sürücüsüne keyif veren bir kullanıma sahip olan Fabia RS, sakin sürüşlerde ise sizi yormuyor.

Donanım

Fabia RS, bu modele özgü yarış mavisi ve ralli yeşili olmak üzere iki renkte satışa sunuluyor. Otomobilin üzerinde 17 inç'lik siyah jantlar mo-



FABIA RS'İN İÇ MEKANINDA SPORTİF DETAY OLARAK METAL PEDALLAR VE FARKLI DİREKSİYON SİMİDİ GÖZE ÇARPIYOR. TORPİDO GÖZÜ İKİ PARÇALI.





ÖN KOLTUKLARIN YAN DESTEKLERİ BAŞARILI VE BU SAYEDE VİRAJLI YOLLARDA SÜRÜCÜNÜN KOLTUKTAN KAYMASINI ÖNLÜYOR. ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ VE BAŞ MESAFESİ OLDUKÇA İYİ.

dele sportif bir hava katarken, sportif sert süspansiyonun da etkisiyle başarılı yol tutuş özellikleri sergiliyor. Otomobil, yapısı nedeniyle 300 litrelik küçük bir bagaj hacmine sahip. Otomobilin ön konsoluna bakıldığında mat siyah renk göze çarpıyor. Sportif bir otomobilin ön konsolunda daha çarpıcı renkleri bekleyen bir kullanıcıysanız Fabia size bu görünümü ver-

mekten oldukça uzak kalıyor. Aracın ön konsol yapısı Fabia'nın kardeşleriyle görünüm olarak neredeyse aynı. Diğer versiyonlardan ön konsolda ayrılan farklar ise RS logolu ön gösterge paneli ve dolgun-ele iyi oturan RS logolu direksiyon simidi olarak görünüyor. Kapı içlerinde RS logolu paslanmaz çelik kaplama ve sportif pedallar da otomobilin sportif görünümü-

nü vurgular özellikte. Otomobilin RS logolu koltukları ise başarılı yan destekleri sayesinde keskin girilen virajlarda sizi tutmayı başarıyor. Otomobilin sağ tarafında da iki adet torpido gözü yer alıyor.

1.4 lt. TSI motor başarılı

1.4 lt'lik TSI motor 180 HP güç üretiyor ve 250 Nm torka sahip. Otomo-





Skoda Fabia RS

Fabrika verileri

Motor:	1390 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	7 kademeli otomatik (DSG)
Maksimum güç:	180 HP @ 6200 d/d
Maksimum tork:	250 Nm @ 2000-4500 d/d
Maksimum hız:	224 km/s
0-100 km/s:	7.3 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4029 / 1642 / 1492 mm
Bagaj hacmi:	300 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.7 / 5.2 / 6.6 lt/100 km
Fiyat:	50.100 TL

➕ Performans, yol tutuş

➖ Fiyat, iddiasız dış tasarım, sade ön konsol

148 g/km



bilde aynı zamanda Volkswagen ailesinin tamamında kullanılan ve başanlı DSG otomatik şanzıman mevcut. DSG şanzımana ayrıca direksiyon simidinin arkasında yer alan kulakçıklarla da kumanda edilebiliyor. Fabia RS'in maksimum hızı fabrika verilerine göre 224 km/s olarak ölçülürken, 0-100 km/s hızlanmasını da 7.3 saniyede gerçekleştiriyor. Test otomobilinin yakıt tüketimi de yine fabrika verilerine göre şehir içinde 7.7 lt/100 km olurken, bu veriler şehirlerarası yolda 5.2 lt/100 km, ortalamada ise 6.2 lt/100 km. Otomobilin yakıt deposu

kapasitesi 45 lt. Arka koltuklardaki diz mesafesi de bu boyutlardaki bir otomobil için makul seviyede.

Polo GTI'a karşı işi zor

Skoda Fabia RS 50.100 TL fiyatla alıcı bekliyor. Volkswagen Polo GTI'nı 48.100 TL'ye satıldığı göz önüne alınırsa Fabia RS'in, aynı gruba ait olan Alman rakibine karşı pazarda şansının oldukça az olduğu görülüyor. Buna rağmen Fabia RS, iddialı olmayan dış ve iç tasarımına rağmen bu markanın fanatiklerini memnun edecek seviyede.

**ARKA
TAMPON
ALTINA
DİFÜZÖR
FORMU
VERİLMİŞ. 180
HP'LİK MOTOR
GÜÇLÜ, AMA
PERFORMANS
POLO GTI'DAN
GERİDE.**



COMAND'IN BİR ÖTESİ

Mercedes-Benz modellerinde 1998'de tanıştığımız "COMAND" sistemi, yerini bu yıl "COMAND Online"a bıraktı.

Yazı: Emre Anamur / Stuttgart-Almanya
Fotoğraflar: Mercedes-Benz Medya

Mercedes-Benz, araç içi bilgi ve eğlence konusunda ilk büyük adımını COMAND adını verdiği sistemle birlikte 1998 yılında atmıştı. Alman üretici, internetin hızla geliştiği, sosyal ağların bir çığ gibi büyüdüğü ve insanların her an kendi sosyal ağları içinde aktif olmak istedikleri günümüzde bu sistemi bir adım öteye taşıdı ve COMAND Online adıyla ikinci jenerasyon COMAND'ı faaliyete geçirdi. Ben de COMAND Online'ı daha yakından tanımak ve sizlere aktarabilmek için Almanya-Stuttgart'ta bulunan Debeos Stüdyoları'na gidip Telematics TecDay'e katıldım.

Her zaman açık

Mercedes-Benz'in COMAND Online sisteminin sloganı "Always on", bir başka deyişle "Her zaman açık". Ama bu "açık" kelimesi, sözlükteki ilk anlamıyla "açık"ı ifade etmiyor. Onunla anlatılmak istenen, sistemin her zaman aktif olduğu ve onu kullanan kişinin de her zaman "on-line" yani "network'e bağlı" (hatta) olduğu. Bu sistem, günümüzde birçok ihtiyacımızı çeşitli ağlar aracılığıyla inter-

netten karşılıyor oluşumuzun bir sonucu olarak doğdu. Mercedes-Benz yetkilileri, diğer birçok otomobil üreticisi gibi, artık otomobillerde de sürekli internete bağlı olmanın bir gereklilik olduğunu kavrayıp bu sistemi geliştirmişler.

İlk tam entegre facebook uygulaması

COMAND Online kapsamında, hem çeşitli google uygulamaları (yerel arama, sokak görüntüsü, panoramik görüntü gibi) hem de facebook, twitter gibi sosyal ağ uygulamaları bulunuyor. Yapılan açıklamaya göre, 2012 ortasında Mercedes-Benz modellerinde görmeye başlayacağımız yeni bir uygulama dahilinde, facebook tam entegre olarak (web'den erişildiğinde kullanılabilen haliyle) kullanılabilir. Bize gösterilen araç içi Twitter uygulamasında ise takip ettiğiniz kişilerin yazdığı mesajların sesli olarak okunması (şimdilik sadece Almanca) güvenliği arttırıyor.

iPhone desteği 2012'de

Mercedes-Benz yetkilileri Almanya'da yaklaşık 2000 adet farklı akıllı telefon satıldığını açıkladılar. Elbette her marka ve model için uygulama geliştirmek akılcı değil. Ama iPhone'un yeri ayrı. Bu nedenle 2012



COMAND ONLINE SİSTEMİ, 2012 ORTASINDA TAM ENTEGRE FACEBOOK VE TWITTER'A SAHİP OLACAK. AYRICA GİTMEK İSTEDİĞİNİZ YERİ GOOGLE'DA ARATIP, PANORAMİK FOTOĞRAFLARINA BAKIP, İSTERSENİZ NAVİGASYONA EMİR VERİP ORAYA GİDEBİLECEKSİNİZ.

yılında Mercedes-Benz modellerinde iPhone'a özel bir uygulamaya start verilecek. iPhone kullanan sürücüler, telefonlarını çok kolay bir şekilde COMAND Online sistemine bağlayıp, tüm işlemlerden çevirmeli-basmalı Comand kumandası aracılığıyla yararlanabilecekler. Yapılan açıklamaya göre, iPhone uygulamasını 2013 yılında HTC, Samsung, Nokia uygulamaları takip edecek.

Sosyal sürücü

Mercedes-Benz Telematics TecDay'de gördüklerimi şu şekilde özetleyebilirim: Çok yakın bir gelecekte Mercedes-Benz sürücüleri, araçlarına binip hareket ettikten sonra bile sosyal ağlardan ve internetten kopmayacaklar. Gitmek istedikleri yeri google arama motorundan bulup oradaki hava durumuna bakıp navigasyon sistemine "beni oraya götür" emri verecekler, sürüş sırasında takip ettikleri kişilerin yazılı mesajlarını sözlü olarak dinleyip isterlerse cevap verecekler, facebook'taki arkadaşlarının o an nerede olduklarını ve ne yaptıklarını görüp isterlerse onları telefonla arayıp konuşacaklar. Tüm bunları yaparken bir de torpidodan sıcak kahve çıksa hiç de fena olmaz hani değil mi? Büyük konuşmayalım, belki ileride onu da görürüz.



LED ÖLDÜ YAŞASIN LAZER

BMW Ar-Ge biriminin yetkilileri üzerine basa basa söylüyorlar: Gelecekte farlar ne xenon ne de led, sadece lazer teknolojisine sahip olacak.

Yazı: Emre Anamur / Münih-Almanya
Fotoğraflar: BMW Medya

Tıpta (Ameliyatlar, estetik operasyonlar vb.), sanayide (lazer bıçaklar, lazer kaynağı vb.) ve daha birçok alanda kullanılan lazer teknolojisi otomobil farlarına da girmek üzere. Geçen ay katıldığım BMW Innovation Days kapsamında izlediğim bir sunum, birkaç yıl içinde farlarda xenon ve led teknolojilerinin yanı sıra lazerin de kullanılmaya başlanacağını ve hatta yakın gelecekte lazer farların xenon ve ledli farların yerini alacağını ortaya koydu.

Daha iyi aydınlatıyor

Lazer teknolojisiyle aydınlatma konusunda belki de en önemli bilgi, lazer kullanılan farların geleneksel farlara göre daha iyi bir aydınlatma sağlaması. Bunun nedeni ise lazer ışığının monokromatik olması. Bir başka

deyişle; bir lazer kaynağından çıkan ışık dalgaları hep aynı boyda oluyor. Öte yandan bu dalgalar geleneksel ışık türlerine göre binlerce kez daha yoğun. Bu iki özellik dolayısıyla da lazer far, geleneksel farlara göre çok daha başarılı bir sonuç ortaya koyuyor.

Daha az tüketiyor

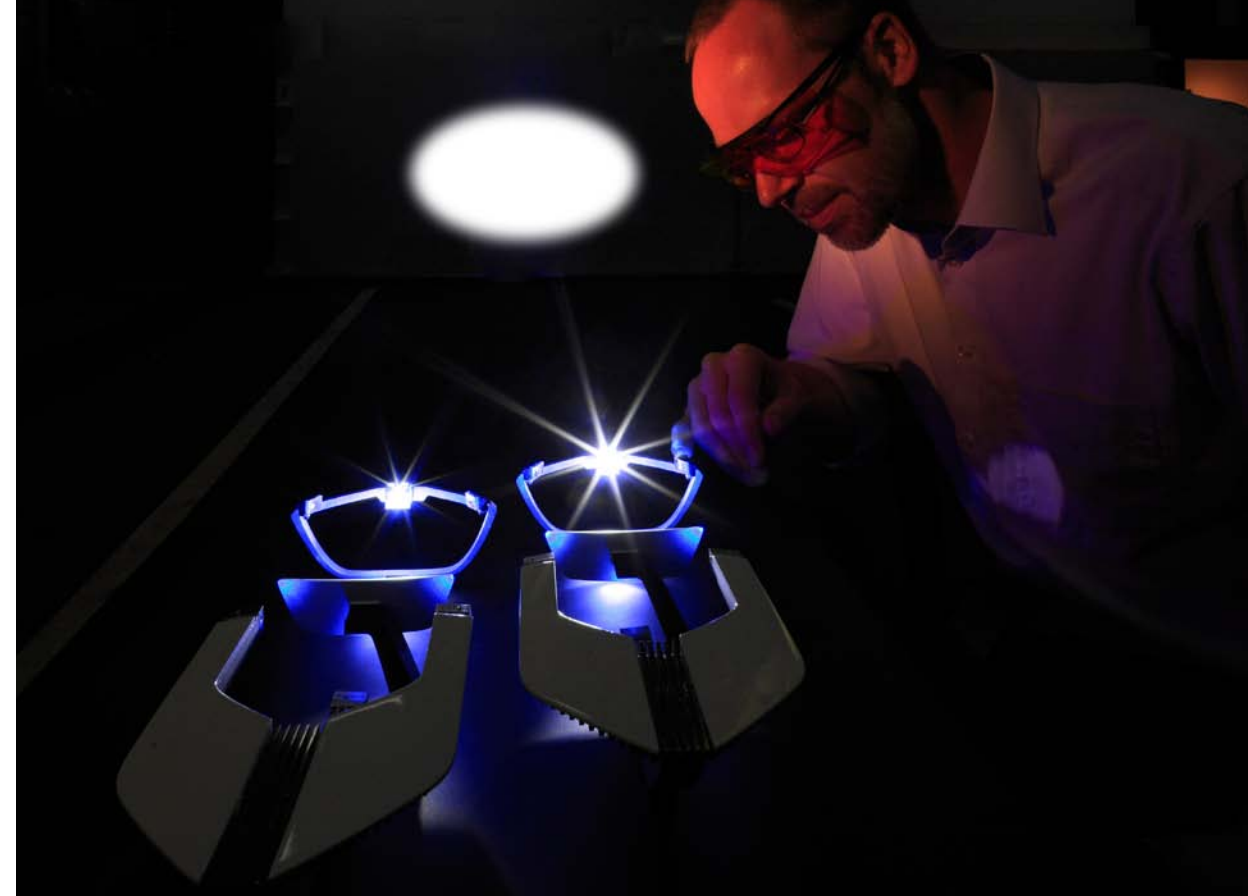
Lazer farların gelecekte xenon ve led teknolojisinin yerini alacak olmasının bir diğer nedeni ise çok daha az enerji harcaması. Bir lazer far, geleneksel farlara oranla en az yüzde 50 daha düşük enerjiye ihtiyaç duyuyor. Bu da yakıt tüketiminin son derece önemli olduğu yüzyılımızda lazer farın öne çıkmasını sağlayacak.

Çok az yer kaplıyor

Her ne kadar BMW mühendisleri, lazer teknolojisinin bu özelliğini kullanmayacaklarını söyleseler de belirtmemizde fayda var: Lazer ışık kaynağı, ledle karşılaştırıldığında 100 kat daha küçük, yani bir lazer diodu, sadece 10 mikron uzunluğa sahip ve ledten 100 kat daha az yer kaplıyor. Kısacası, eğer istenirse, bir toplu iğne başı büyüklüğünde bir far bile üretilebilir. Hem de aydınlatma alanından ve kalitesinden taviz vermek yerine, onu daha da artırarak.



**YUKARIDAKİ FOTOĞRAFTA
SOLDAKİ ARAÇ XENON,
SAĞDAKİ İSE LAZER FARA
SAHİP. SAĞDAKİ HEM
DAHA İYİ GÖRÜLÜYOR
HEM DE DAHA İYİ
AYDINLATIYOR. LAZER IŞIK
DİODUNUN LEDİNKİNDEN
100 KAT DAHA AZ YER
KAPLAMASI DA ŞAŞIRTICI.**



e-otodergi'yi başka sunuculara yükleyerek dağıtan kişiler,

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

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

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

Önemle duyurulur.

Sayın e-otodergi okuyucuları,

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

Lütfen aylık e-otodergi sayılarını ve Test Yıllığı gibi özel sayılarımızı sadece bu web sitelerinden ve/veya mail yoluyla ve sosyal paylaşım sitelerinde yayınladığımız www.e-otodergi.com ile başlayan linklerden indiriniz.

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

Önemle duyurulur.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

İyiler erken veda eder

Geride bıraktığımız Ekim ayında motorsporları dünyasından iki yıldız kaydı. İlk olarak 16 Ekim Pazar tarihinde Las Vegas'ta düzenlenen Indy Car yarışında İngiliz pilot Dan Wheldon 15 yarışmacının karıştığı toplu bir kazada yaşamını yitirdi. Henüz 33 yaşında iki çocuk babası olan Dan Wheldon, Indy Car kariyerine iki şampiyonluk sığdırmış oldukça başarılı bir İngiliz pilottu. McLaren takımının İngiliz pilotları Jenson Button ve Lewis Hamilton ile çok iyi arkadaş olan Wheldon, Indy Car camiasında da oldukça sevilen bir isimdi. Yarış hayatının en olgun çağında yaşadığı talihsiz kaza neticesinde hayata veda eden Wheldon'u Indy Car camiası ve hayranları çok özleyecek.

Dan Wheldon'ın hayatını kaybetmesinin üzerinden bir hafta geçtikten sonra bir kayıp da bu kez Moto GP dünyasında yaşandı. Malezya GP'sinin ikinci turunda bir virajın çıkışında motorundan düşerek bir anda arkasından gelen Colin Edwards ve Valentino Rossi'nin altında kalan İtalyan Marco Simoncelli hayatını yitirdi. Henüz

24 yaşında olan ve kabarık saçlarıyla olduğu kadar sempatik tavırlarıyla da ilgi toplayan Marco Simoncelli, hiç şüphesiz bu sezon karıştığı kazalarla sezonun en vukuatlı sürücüsüydü. Honda'nın uydu takımında yarışmasına rağmen sürekli fabrika sürücülerini zorlayan ve bir önceki yarışta kariyerinin ilk ikinciliğini kazanan Simoncelli için "Rossi'nin veliahtı" yakıştırmaları da yapılmaya başlamıştı. "Super Sic" lakaplı İtalyan sürücünün yaşama erken vedasıyla belki de Moto GP dünyası gelecekteki şampiyonunu yitirdi.

Klişe bir söz vardır: "İyiler erken ölür" diye. Bu sözü pek sevmesem de böyle erken yaşta hayata veda eden ünlü isimleri görüncel insan hak vermeden edemiyor. Işıklar ve huzur içinde yatsınlar. Mekânları cennet olsun...

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com

www.twitter.com/caglar_grkn



Moto GP dünyası yasta

İtalyan Moto GP sürücüsü Marco Simoncelli, Malezya GP'sinde geçirdiği kazada hayatını kaybetti.

Sepang Pisti'ndeki yarışta beşinci sıradan start alan Simoncelli, ikinci turda İspanyol rakibi Alvaro Bautista'yla mücadele ederken motorunun kontrolünü kaybederek yere düştü. Pistte yerde sürüklenen İtalyan sürücüye arkasından gelen Colin Edwards ve Valentino Rossi'nin motosikletleri çarptı. Bu kazada Edwards'ın motorunun boyunun üstünden geçmesi sebebiyle kaskı başından fırlayan Simoncelli yerde hareketsiz bir şekilde kaldı. Hemen yarışın durdurulup ambulansla tıbbi merkeze götürülen İtalyan sürücünün hayatını yitirdiği açıklandı.

Kabarık saç modeli ve sempatik kişiliğiyle tanınan 24 yaşındaki Marco Simoncelli, motosiklet yarışlarına 2002'de 125 cc ile başladı. 2006'da 250 cc'ye geçen Simoncelli, bu kategoride 2008'de Dünya Şampiyonu oldu. Katıldığı 148 yarışta 12'si 250 cc'de, 2'si 125 cc'de olmak üzere 14 kez birinci olan Simoncelli, Moto

GP'de iki kez podyuma çıkmayı başardı. Bu yarıştan önce düzenlenen Avustralya GP'sinde ikinci olarak Moto GP kariyerinin en iyi derecesini elde eden İtalyan sürücü, gelecek sezon da San Carlo Gresini adına yarışacaktı. Marco Simoncelli'nin ölümünün ardından İtalyan Olimpiyat Komitesi'nin aldığı kararla bütün Serie A futbol maçlarında talihsiz sürücü için saygı duruşunda bulunuldu. Son olarak 2003'te yine bir Moto GP yarışındaki kazada Japon sürücü Daijiro Kato hayatını kaybetmişti. Moto2'de ise geçen yıl San Marino Grand Prix'sinde kaza yapan Japon sürücü Shoya Tomizawa genç yaşta yaşama veda etti.



Vettel erkenden şampiyon

Red Bull Racing takımının bu seneye damgasını vuran Alman pilotu Sebastian Vettel, sezonun bitimine dört yarış kala şampiyonluğunu ilan etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Sezonun başlangıcından beri şampiyonayı adeta domine eden Sebastian Vettel'in şampiyon olması için bu yarış öncesinde ilk sekiz sırada bitirmesi yeterli geliyordu. Yine geleneği bozmayarak mücadeleye pole pozisyonunda başlayan Alman pilot, ikinci pit stop'una girene kadar liderliğini korudu. Ancak 2009 yılının şampiyonu Jenson Button sonraki pit stop'ta Vettel'i geçmeyi başardı ve finiş çizgisine kadar liderliği bırakmayarak yarışı ilk sırada tamamladı. Jenson Button bu galibiyetiyle sezonun üçüncü zaferini elde etti. İkinci sırayı Fernando Alonso alırken Vettel üçüncü oldu ve kariyerinde ve üst üste ikinci kez Dünya Şampiyonluğu'nu kazanmış oldu. Red Bull'un ikinci pilotu Mark Webber dördüncü sırada finişe gelirken, Lewis Hamilton ve Michael Schumacher de Japonya GP'sini beşinci ve altıncı sırada noktadılar. Yarışta en hızlı turu Jenson Button elde ederken, yarış dışı kalan tek isim Toro Rosso takımının Fransız pilotu Sebastien Buemi oldu.



Vettel objektiflere şampiyonluk pozu verirken yanında zaferin baş mimarları Christian Horner ve Adrian Newey vardı.

Vettel "Şampiyonluğu hep birlikte kazandık"

Kariyerinde ikinci kez üst üste şampiyonluğa ulaşan Alman pilot "Nereden başlasam bilemiyorum. Kesinlikle uzun ve harika bir yıldız ve ne mutlu ki hala bitmedi. Şampiyonluğu güzel bir sonuçla elde etmek harika. Böyle bir durumda söylemek istediğim onlarca şey var, fakat hepsini hatırlamak çok zor. Sonuçta ta-



McLaren takımından Jenson Button, Japonya'da sezonun üçüncü zaferini elde etti.



Ferrari'nin İspanyol pilotu Fernando Alonso podyuma ikinci sırada çıktı.

kimdeki herkese teşekkürlerimi iletmek istiyorum. Burada pistte ve Milton Keynes'de gece gündüz, haftanın her günü durmadan çalışan tüm ekibimiz aldığımız puanların ve şampiyonluğun mimarıdır. Çok güçlü bir

konumdayız ve sezonu hedefimizi başarmış bir şekilde noktalamak muhteşem. En zor şey iki kez ardarda şampiyon olmaktır. Bunu başardık ve çok heyecanlıyız. Bunu yalnız başıma asla başaramazdım" dedi.



Bu sene gelgitlerle dolu bir sezon yaşayan McLaren takımından Lewis Hamilton start öncesinde düşünceliydi. İngiliz pilot Japonya GP'sini altıncı sırada noktaladı.

Formula1 Japonya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.	Jenson Button	McLaren-Mercedes	1:30:53.427
2.	Fernando Alonso	Ferrari	+ 1.160
3.	Sebastian Vettel	Red Bull-Renault	+ 2.006
4.	Mark Webber	Red Bull-Renault	+ 8.071
5.	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes	+ 24.268
6.	Michael Schumacher	Mercedes	+ 27.120
7.	Felipe Massa	Ferrari	+ 28.240
8.	Sergio Perez	Sauber-Ferrari	+ 39.377
9.	Vitaly Petrov	Renault	+ 42.607
10.	Nico Rosberg	Mercedes	+ 44.322

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot	Puan
1.....	Sebastian Vettel	324
2.....	Jenson Button	210
3.....	Fernando Alonso	202
4.....	Mark Webber	194
5.....	Lewis Hamilton	178
6.....	Felipe Massa	90
7.....	Nico Rosberg	63
8.....	Michael Schumacher	60
9.....	Vitaly Petrov	36
10.	Nick Heidfeld	34

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault	518
2.....	McLaren-Mercedes	388
3.....	Ferrari	292
4.....	Mercedes	123
5.....	Renault	72
6.....	Force India-Mercedes	48
7.....	Sauber-Ferrari	40
8.....	Toro Rosso-Ferrari	29
9.....	Williams-Cosworth	5

Red Bull Kore'de de taç giydi

Red Bull Racing takımı Kore'de yıldız pilotları Sebastian Vettel ile kazandığı zaferin ardından Takımlar Şampiyonluğu'nu ilan etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Formula 1 Dünya Şampiyonası'nda 2011 sezonunun 16'ncı yarışının yapıldığı Kore'de zafere Sebastian Vettel ulaştı. Bir önceki yarış olan Japonya GP'sinde pilotlar şampiyonluğunu ilan eden Sebastian Vettel, Lewis Hamilton'ın ardından mücadeleye ikinci sırada başladı. İlk turda İngiliz rakibini geçmeyi başaran Sebastian Vettel, kalan turlarda yine bu sezon alıştığımız görüntüyü sergiledi ve arayı açarak rahat bir zafer kazandı. Lewis Hamilton'ın ikinci olduğu yarışta podyumun son basamağına yine Red Bull takımından Mark Webber çıktı. Bu sonuçla Red Bull Racing takımı geçen sezon olduğu gibi yine takımlar şampiyonluğunu ilan etmiş oldu. Kariyerinin ikinci şampiyonluğuna ulaşan Sebastian Vettel, Kore GP'sinde sezonun 10'uncu galibiyetine ulaşırken, ayrıca 15'inci kez podyuma çıkmayı da başardı. Vitaly Petrov ve Michael Schumacher birbirleriyle çarpışmaları sebebiyle ve Pastor Maldonado da mekanik bir sorun nedeniyle yarışı tamamlayamayan pilotlar oldular. Yarışta en hız-



Avustralyalı pilot Mark Webber yarışı üçüncü sırada tamamlayarak görevini başarıyla yerine getirdi.



Jenson Button bu kez podyum çıkamadı.



Vitaly Petrov Michael Schumacher'e arkadan çarpınca iki pilot da abandone oldu.



Felipe Massa genel klasmanda takım arkadaşını izledi.



Koreli pit kızları objektiflerin yakın ilgisindeydi.



Fernando Alonso, Jenson Button'ı zorlasa da beşinci oldu.

lı turu 1:39.605'lik zamanıyla Sebastian Vettel attı.

Christian Horner: "Bu sezon bizim için sıradışı performanstı"

Red Bull Racing takım patronu Christian Horner, her iki klasmanda da üst üste yaşanan iki şampiyonluğun mutluluğunu yaşadıklarını ve gelecek yıl rakiplerinden çok daha güçlü bir rekabet beklediklerini söyledi. Horner ayrıca "Bu tür bir per-

formansın normal olduğunu düşünecek kadar aptal veya kibirli değiliz. Bu sıradışı bir performans ve başarıyı yakalamak için üstün bir gayret gerektiriyor. Elbette rakiplerimiz de kış boyunca yoğun şekilde çalışacaklar. Şampiyonluğu kazanamamaya muhtemelen bir kez tahammül edebilirler, ancak ikinci kez bunu kaybetmeleri kanımca onları üzümüştür. Fakat biz de tüm alanlarda devamlılığı olan bir takımız ki, bu çok önemli. Tü-

müyle yeni bir araç tasarlayıp üretmek için dört aydan kısa bir süremiz var, bu yüzden Adrian Newey Kore GP'ye gelmedi. Şu an İngiltere'deki fabrikada RB8 üzerinde odaklanmış durumda" şeklinde konuştu. Chris-

tian Horner, üst üste üçüncü şampiyonlukla ilgili olarak da "Şurası kesin ki asla daha kolay olmayacak. Ferrari ve McLaren gibi ekipleri küçümsemek bizim için hata olur" cevabını verdi.

Formula1 Kore GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım	Zaman
1.....	Sebastian Vettel.....	Red Bull-Renault.....	1s30:01.994
2.....	Lewis Hamilton.....	McLaren-Mercedes.....	+ 12.019
3.....	Mark Webber	Red Bull-Renault.....	+ 12.477
4.....	Jenson Button.....	McLaren-Mercedes.....	+ 14.694
5.....	Fernando Alonso.....	Ferrari	+ 15.689
6.....	Felipe Massa	Ferrari	+ 25.133
7.....	Jaime Alguersuari	Toro Rosso-Ferrari.....	+ 49.538
8.....	Nico Rosberg	Mercedes	+ 54.053
9.....	Sebastien Buemi	Toro Rosso-Ferrari.....	+ 1:02.762
10.	Paul Di Resta.....	Force India-Mercedes.....	+ 1:08.602

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastian Vettel.....	349
2.....	Jenson Button.....	222
3.....	Fernando Alonso.....	212
4.....	Mark Webber	209
5.....	Lewis Hamilton.....	196
6.....	Felipe Massa	98
7.....	Nico Rosberg	67
8.....	Michael Schumacher	60
9.....	Vitaly Petrov.....	36
10.	Nick Heidfeld	34

Takımlar Şampiyonası

Sıra..	Takım	Puan
1.....	Red Bull-Renault.....	558
2.....	McLaren-Mercedes	418
3.....	Ferrari	310
4.....	Mercedes.....	127
5.....	Renault	72
6.....	Force India-Mercedes.....	49
7.....	Sauber-Ferrari.....	40
8.....	Toro Rosso-Ferrari.....	37
9.....	Williams-Cosworth.....	5

Küçük Seb evinde galip

Fransa Rallisi'nde favori gösterilen Sebastien Loeb ilk gün motor arızasıyla yarışa veda edince zafer ibresi takım arkadaşı Sebastien Ogier'e döndü.

Yazı: Gürkan Çağlar

Z

Zirve için çekişmesi beklenen Citroen pilotlarından favori olan Sebastien Loeb'den yarışın başlarında büyük bir sürpriz geldi. Şampiyon pilot motor arızasıyla yarış dışı kaldı ve takımı tarafından gösterilen tüm çabalara rağmen superally ile yarışa geri dönemedi. Loeb'ün erken



abandonesinin yanı sıra ve Ford pilotları Mikko Hirvonen ve Jari Latvala da zirve mücadelesinden uzak kaldı. Bundan dolayı Sebastien Ogier rahat bir zafere ulaşacak sananlara İspanyol Dani Sordo hayır dedi. Bu sezon geçiş dönemi yalayan ve gerçek mücadeleye seneye başlayacak olan Mini takımının Prodrive yapımı WRC'si son etaba kadar Ogier'in enesinden ayrılmayarak ralli severlere müthiş bir çekişme izletti. Genel Klasmanda üçüncü sırada yarışı noktaltayan Petter Solberg'in Citroen DS3 WRC'sinin son teknik kontrolde 4 kg daha eksik çıkmasından dolayı Norveçli pilot ihraç edildi. Bundan dolayı Mikko Hirvonen üçüncülüğe çıktı ve şampiyonada Loeb ile puanları eşitlemiş oldu.

Loeb: "Şampiyona şimdi daha da zorlaştı"

Sebastien Loeb, "2003-2004'den beri ilk kez başımıza gelen bir olay. Yağ pompasından kaynaklı bir sorun olduğunu söylediler. Şampiyona şimdi gerçekten zor geçecek" dedi. Yarışı kazanan Sebastien Ogier ise "Kendimi şu an harika hissediyorum. Loeb yarış dışı kaldığından itibaren takımın bütün yükü omuzları-

ma bindi. Bu baskıyı kaldırıp finişe lider ulaşmak inanılmaz. Sordo müthiş hızlı bir pilot onu ardımda tutmak kolay olmadı." dedi. Yarışın ikincisi Dan, Sordo ise, "Asfalt üstüne iki start ve iki podyum. Sanırım herkese potansiyelimizi gösterebildik. Çok mutluyum" açıklamasını yaptı.



Dani Sordo son etaba kadar Sebastien Ogier ile sıkı bir mücadele sergiledi.



Hirvonen, Petter Solberg'in ihraç edilmesiyle üçüncülüğe yükseldi.



Jari Latvala yaşadığı sorunlardan dolayı dördüncü geldi.



Dennis Kuipers elde ettiği sonuçtan memnundu.



Henning Solberg altıncı sırada finiş gördü.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastien Loeb	196
2.....	Mikko Hirvonen	196
3.....	Sebastien Ogier	192
4.....	Jari Latvala	131
5.....	Petter Solberg	110
6.....	Mads Ostberg	62
7.....	Matthew Wilson.....	53
8.....	Dani Sordo	43
9.....	Henning Solberg.....	40
10.	Kimi Raikkonen	34

WRC Fransa Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
1.	Sebastien Ogier - Julien Ingrassia.....	Citroen DS3 WRC	3:06:20.4
2.....	Dani Sordo - Carlos Del Barrio.....	MINI Cooper WRC	3:06:26.7
3.....	Mikko Hirvonen - Jarmo Lehtinen	Ford Fiesta WRC	3:09:47.0
4.....	Jari-Matti Latvala - Miikka Anttila	Ford Fiesta WRC	3:09:50.7
5.....	Dennis Kuipers - Frederic Miclotte	Ford Fiesta WRC	3:13:02.4
6.....	Henning Solberg - Ilka Minor	Ford Fiesta WRC	3:13:28.7
7.....	Mads Ostberg - Jonas Andersson	Ford Fiesta WRC	3:14:18.7
8.....	Ken Block - Alex Gelsomino	Ford Fiesta WRC	3:14:45.9
9.....	Pierre Campana - Sabrina Castelli	MINI Cooper WRC	3:14:59.1
10.	Matthew Wilson - Scott Martin	Ford Fiesta WRC	3:16:21.2

Loeb zafere geri döndü



Son yedi yılın Dünya Ralli Pilotlar Şampiyonu Sebastien Loeb, şanssız geçen Fransa Rallisi'nin ardından İspanya'da zafere ulaştı

Yazı: Gürkan Çağlar

Citroen takımının tecrübeli Fransız pilotu, başından itibaren rakiplerine karşı ezici üstünlük sağladığı yarışta ulaştığı bu galibiyetle kariyerinin sekizinci şampiyonluğuna bir adım daha yaklaşmış oldu. Sebastien Loeb, bir günü asfalt, ertesi ayağı ise toprak olan ralli boyunca Ford takımından Jari Latvala'nın takibinde lider durumdaydı. Ancak Ford takımından gelen emirle takım arkadaşı Mikko Hirvonen'e yol veren Latvala bu sayede vatandaşının şampiyonluk ümitlerini canlı tutmasını sağladı. Citroen takımının şampiyonluk potansiyelindeki diğer iddialı pilotu olan Sebastien Ogier ise yarışın 17'nci özel eta-

bında yaşadığı motor problemi nedeniyle yarış dışı kalarak sezon sonu zafer ümidini kaybetti. Bu seneyi bazı yarışlara katılarak geçiş dönemi olarak değerlendiren MINI takımı pilotlarından Dani Sordo evinde ki yarışta finişte dördüncü sırada gelirken, Kris Meeke de takım arkada-

şını beşinci sırada izledi. Geçtiğimiz sene IRC pilotlar şampiyonu olan Juho Hanninen bu yarışta S-WRC sınıfını kazanarak bu kategoride sezonu şampiyon olarak noktalamayı başardı. Şampiyonanın son yarışı 10-13 Kasım tarihleri arasında İngiltere'de düzenlenecek.

Loeb: "Artık İngiltere'ye konsantre olabiliriz"

Yarışın ardından Loeb, "Finlandiya Rallisi'nin ardından sonraki üç rallide üst üste yaşadığımız sıkıntılardan sonra burada kazanmaktan çok mutluyuz. Kariyerim boyunca hiç bu sene olduğu gibi üç yarış arka arka-

ya böyle şanssızlıklar yaşamamıştım. Yarış boyunca beni arkamdan izleyen Jari Latvala'nın özellikle asfalttaki hızı beni bir hayli şaşırttı. İkimiz arasında gerçekten güzel bir savaş oldu. Kariyerimin sekizinci şampiyonluğu için mücadele edeceğimiz İngiltere'ye yüzde 100 konsantre olabiliriz. Mikko Hirvonen de bu yarışta iyi puanlar aldı ve mücadeleyi 2009'da olduğu gibi son yarışa beraber taşıyoruz. Şimdi son yarış öncesinde her şeye sıfırdan başlıyoruz. Yeni bir sayfa açıp elimizden gelen en iyisini yaparak sekizinci şampiyonluk için var gücümüzle çalışacağız" dedi.



Juho Hanninen S-WRC sınıfında Dünya Şampiyonu oldu.



Hirvonen takım arkadaşı Jari Latvala'nın kendisine yol vermesiyle ikinci oldu.



Evinde yarışan Dani Sordo, vatandaşlarının yakın ilgisindeydi.

Sürücüler Şampiyonası

Sıra..	Pilot.....	Puan
1.....	Sebastien Loeb	222
2.....	Mikko Hirvonen	214
3.....	Sebastien Ogier	193
4.....	Jari Latvala	146
5.....	Petter Solberg	110
6.....	Mads Ostberg	70
7.....	Dani Sordo	57
8.....	Matthew Wilson.....	53
9.....	Henning Solberg.....	44
10.	Kimi Raikkonen	34

WRC Fransa Rallisi Genel Klasmanı

Sıra.....	Pilot/Co-pilot	Otomobil.....	Zaman
1.	Sebastien Loeb - Daniel Elena	Citroen DS3 WRC	4:05:39.3
2.	Mikko Hirvonen - Jarmo Lehtinen	Ford Fiesta WRC	4:07:46.2
3.	Jari-Matti Latvala - Miikka Anttila	Ford Fiesta WRC	4:08:11.7
4.	Dani Sordo - Carlos Del Barrio	MINI Cooper WRC	4:09:03.4
5.	Kris Meeke - Paul Nagle	MINI Cooper WRC	4:10:54.3
6.	Mads Ostberg - Jonas Andersson	Ford Fiesta WRC	4:11:33.5
7.	Evgeny Novikov - Denis Giraudet	Citroen DS3 WRC	4:15:11.1
8.	Henning Solberg - Ilka Minor	Ford Fiesta WRC	4:15:19.4
9.	Dennis Kuipers - Frederic Miclotte	Ford Fiesta WRC	4:16:53.1
10.	Juho Hanninen - Mikko Markkula	Skoda Fabia S2000	4:19:28.5



Stoner mutlu sona erken ulaştı

Repsol Honda takımından Casey Stoner, ev sahibi olduğu Avustralya Moto GP'sinde zafere ulaşarak sezonun bitimine iki yarış kala sürücüler şampiyonluğunu ilan etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Bu yarış öncesinde aynı zamanda 26'ncı yaş gününü de kutlayan Avustralyalı sürücü, 2007'de Ducati takımında kazandığı ilk şampiyonluğun ardından ikinci kez bu unvanın sahibi oldu. Şampiyonada Stoner'ın en büyük rakibi olan geçen yılın şampiyonu Jorge Lorenzo yarış sabahı yapılan antrenman turlarında düşerek sol elinin yüzük parmağı kırılınca start alamadı. Şampiyonluk için ilk altı sırada bitirmesi yeterli olan Casey Sto-



Marco Simoncelli finişte ikinci sırada gelerek takımını sevince boğdu.

ner, buna rağmen pole pozisyonunda başladığı yarışta liderliği rakiplerine kaptırmayarak rahat bir zafer kazandı. Stoner'ı Gresini Honda'dan Marco Simoncelli takip ederken, Andrea Dovizioso üçüncü sırada podyuma çıkarak şampiyonadaki üçüncülüğünü korudu.



Andrea Dovizioso çok uğraşmasına rağmen vatandaşı Simoncelli'yi geçemedi.

Yarışın bitimiyle birlikte pit alanında kariyerinin ikinci şampiyonluğunu Repsol Honda ekibi ve ailesiyle coşkuyla kutlayan Casey Stoner "Evimdeki yarışın son turlarında başlayan yağmur nedeniyle kötü bir sürpriz yaşamamak için büyük bir efor sergilemek durumunda kaldım. İkinci kez şampiyonluğu kazanmak kelimelerle ifade edilemeyecek kadar çok güzel. İlk yarıştan itibaren takım olarak harika bir sezon geçirdik ve bu sonucu hak ederek kazanmayı başardık. Bu zaferimin esas kahramanı olan tüm Repsol Honda takımı çalışanlarına, beni destekleyen eşime, aileme ve hayranlarıma çok teşekkür ediyorum" şeklinde konuştu.

Sofuoğlu altıncı oldu

Moto 2 yarışına beşinci cepten başlayan milli sürücümüz Kenan Sofuoğlu, yarışın altıncı turuna gelindiğinde 10'unculuğa kadar geriledi. Kalan son beş turda tekrar iyi bir tempo yakalayan Kenan Sofuoğlu, son tura yedinci sırada girdi. Son metrelerde beşinci sıradaki kılpayı kaçıran Sofuoğlu damalı bayrağın altından altıncı sırada geçti. Yarışı son turda yaptığı hamle ile Stefan Bradl'ı geride bırakan San Marinolu sürücü Alex de Angelis kazandı. Şampiyona lideri Stefan Bradl ikinci olurken, yarışa en son sıradan başlayarak inanılmaz bir tırmanış gerçekleştiren genç İspanyol Marc Marquez üçüncü olarak büyük başarı gösterdi.

Avustralya GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü.....	Takım	Zaman
1.....	Casey Stoner	Repsol Honda Team.....	42:02.425
2.....	Marco Simoncelli	San Carlo Honda Gresini.....	+ 2.210
3.....	Andrea Dovizioso	Repsol Honda Team.....	+ 2.454
4.....	Dani Pedrosa	Repsol Honda Team.....	+ 13.160
5.....	Colin Edwards.....	Monster Yamaha Tech 3.....	+ 30.886
6.....	Randy De Puniet	Pramac Racing Team	+ 48.800
7.....	Nicky Hayden.....	Ducati Team	+ 16.314
8.....	Toni Elias.....	LCR Honda MotoGP	+ 1 tur
9.....	Loris Capirossi.....	Pramac Racing Team	+ 1 tur
10.	Karel Abraham	Cardion AB Motoracing.....	+ 2 tur

Puan Durumu

Sıra..	Sürücü.....	Puan
1	Casey Stoner	325
2	Jorge Lorenzo	260
3	Andrea Dovizioso	212
4	Dani Pedrosa	208
5	Ben Spies	156
6	Marco Simoncelli	139
7	Valentino Rossi	139
8	Nicky Hayden.....	132
9	Colin Edwards.....	109
10	Hiroshi Aoyama	94



Jorge Lorenzo ısınma turlarında yaşadığı bu düşüşüyle yarışta start alamadı.

Kazanan Çukurova, şampiyon Avcı oldu

Türkiye Ralli Şampiyonası'nın sondan bir önceki yarışı olan 36'ncı Yeşil Bursa Rallisi'nde Burak Çukurova zafere ulaşırken, dördüncü olan Yağız Avcı Pilotlar Şampiyonluğu'nu ilan etti.

Bursa Otomobil Sporları Kulübü (BOSSEK) tarafından Mavi Cin, Holiday Inn Bursa, Technospray, Aksan Group sponsorluğunda Bursa Büyükşehir Belediyesi katkıları düzenlenen 36'ncı Yeşil Bursa Rallisi, Uludağ ve Orhaneli - Keles bölgesinde yer alan 133.21 km'si özel etap olmak üzere toplam 482.96 km uzunluğundaki parkurda gerçekleştirildi.

Yarıшта geçilen 12 özel etapta liderlik için Murat Bostancı - Onur Vatansever, Yağız Avcı - Bahadır Gücenmez, Burak Çukurova - Ünal Tezel ve Ercan Kazaz - Emire Cantürk ekiple arasında kıyasıya bir mücadele yaşandı. İkinci özel etapta Bostancı'dan liderliği devralan Kazaz, üçüncü özel etap sonunda da liderliğini korumayı başardı. Seyirci özel etabında Yağız Avcı'nın 2.8 saniye arkasında kalan

tecrübeli pilot, günü 1.3 saniye farkla ikinci sırada tamamladı. Kazaz'ın 9.9 saniye ardında ise takım arkadaşı Burak Çukurova yer aldı.

Yarışın ikinci günü Ercan Kazaz motor arızası ile yedinci özel etapta yarışa veda etti. Aynı özel etapta Castrol Ford Team Türkiye'den Yağız Avcı da mekanik bir sorun ile yavaşlamak zorunda kaldı. Sekizinci özel etap olan Hüseyinalan'da Castrol Ford Team Türkiye'den Murat Bostancı etabı tamamlasa da servis alanında yarışı terk edince Burak Çukurova zirve mücadelesinde rahat bir nefes aldı. Yarışın kalan özel etaplarını da başarı ile tamamlayan Burak Çukurova birinciliğin sahibi olurken, aynı zamanda Sınıf 2 birinciliğini de kazandı. Yarışın genel klasman ikincisi son iki özel etapta en iyi zamanı yapan Pega-



sus Racing'den Fatih Kara - Bilge Ayan oldu. Emre Yurdakul - Burak Erdener ikilisi de üçüncü sırada finişe geldi. Yağız Avcı - Bahadır Gücenmez ikilisi podyum dışında kalsa da sezonun bitimine bir yarış kala şampiyonluğu, Castrol Ford Team Türkiye ise Takımlar Şampiyonluğu'nu matematiksel olarak garantiledi.



Burak Çukurova - Ünal Tezel ekibi Bonus Parkur Racing'e zafer hediye ettiler.



İstanbul Ralli Kupası takvimi belli oldu

İstanbul Otomobil Kulübü – İSOK tarafından 2002 yılından bu yana aralıksız olarak organize edilen İstanbul Ralli Şampiyonası, bu yıl itibariyle ismini değiştirerek İstanbul Ralli Kupası adıyla organize edilecek. Geçtiğimiz ay sporcularla görüşen ve fikir alışverişinde bulunan İSOK Yönetimi, beklentileri karşılamak için uzun zamandır çalışıyordu. Organizasyonun 2011 takvimi İSOK Yönetim Kurulu'nun yaptığı son toplantının ardından kesin olarak belirlendi. 2011 İstanbul Ralli Kupası, Türkiye Ralli Şampiyonası'nın ardından 3-4 Aralık 2011, 17-18 Aralık 2011 ve 24-25 Aralık 2011 tarihlerinde Anadolu yakasındaki toprak etaplarda koşulacak. Ralli Merkezi ve Servis Alanı olarak Pendik Kurtköy'deki Via Port'un kullanılacağı programda, bu yıl katılımcıları farklı sürprizler bekliyor olacak. 2011 İstanbul Ralli Kupası ile ilgili gelişmeleri isok.org.tr adresinden takip edebilirsiniz.

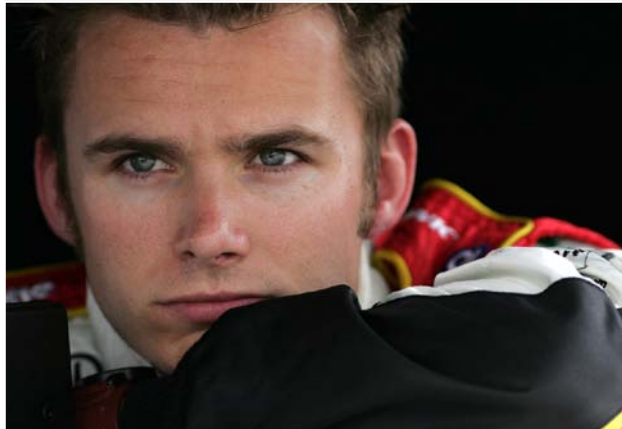
Eskişehir'de saniyeler savaştı

Türkiye Ralli Şampiyonası'nda sezonun altıncı ayağı olan KYK Eskişehir Rallisi, Eskişehir Otomobil Sporları Kulübü (ESOK) organizatörlüğünde 1-2 Ekim tarihlerinde gerçekleştirildi. Asfalt zeminde geçilen rallinin galibi Castrol Ford Team Türkiye adına Ford Fiesta S2000 ile yarışan Yağız Avcı – Bahadır Gücenmez ikilisi oldu. 1 Ekim Cumartesi günü Espark AVM'den start alan ekipler, iki gün süren 267 km'lik yarışın ardından, 2 Ekim Pazar günü yine Espark AVM'de finişe ulaştı. 49 ekibin start aldığı KYK Eskişehir Rallisi'ni 40 ekip tamamlamayı başardı. Yüce Auto Skoda desteğiyle Bonus Parkur Racing adına yarışan Burak Çukurova – Ünal Tezel ikilisi Skoda Fabia Super2000 ile sadece 8.8 saniye farkla ikinciliği elde etti. Murat Bostancı – Onur Vatansever, Eskişehir'de kürsünün son basamağına çıkan ekip oldu ve Castrol-Ford Türkiye takımına puan kazandırdı.



Dan Wheldon hayata veda etti

İngiliz pilot Dan Wheldon, Las Vegas'daki IndyCar yarışında meydana gelen korkunç kazada hayatını kaybetti. Kariyerinde iki Indianapolis 500 şampiyonluğu bulunan 33 yaşındaki Wheldon'ın, 15 aracın karıştığı kazada aldığı yaralar nedeniyle öldüğü açıklandı. Yetkililer, Wheldon'ın, yarışı orta sıralarda götürdüğü sırada ön tarafta kaza meydana geldiğini ve yapacak fazla bir şeyi olmayan İngiliz pilotun, alevler içindeki aracıyla, önündeki aracın üzerinden uçarak pist dışına çıktığını belirttiler. Wheldon'ın üst kısmı ciddi şekilde hasar alan aracı derhal brandayla örtüldü. İngiliz pilotun ölüm haberi, kazadan iki saat sonra gelirken, McLaren takımının İngiliz pilotları Lewis Hamilton ve Jenson Button, çok iyi bir dostlarını kaybettiklerini, herkes tarafından sevilen Wheldon'ın çok iyi ve cana yakın bir insan olduğunu söylediler. Dan Wheldon evli ve iki çocuk babasıydı.



Andreas Mikkelsen galibiyetle tanıştı

IRC İskoçya Rallisi'nde Skoda İngiltere adına yarışan Andreas Mikkelsen kariyerinin ilk IRC zaferini elde etti. Islak toprak etaplardan oluşan İskoçya Rallisi'nde ikinci sırada Juho Hanninen yer alırken, Fransız Bryan Bouffier ise üçüncü sırada finişe gelerek en iyi Peugeot ile yarışan isim oldu. Şampiyona lideri Jan Kopecky ise ilk kez start aldığı İskoçya'da beşincilik ile şampiyona liderliğini sürdürmeyi başardı. Bu yarışta uzun bir aradan sonra tekrar IRC parkurlarına Skoda Fabia S2000 ile geri dönen Türk ekibi Burcu Çetinkaya - Çiçek Güney ikilisi 11'inci etapta direksiyon arızası ile yarış dışı kaldılar. İskoçya Rallisi'nden sonra sezona Kıbrıs Rallisi'nde nokta konulacak. Şampiyonluk potasında olan pilotlardan Jan Kopecky 131 puanla lider, Juho Hanninen 125 puanla ikinci, Thierry Neuville 115 puanla üçüncü, Andreas Mikkelsen 111 puanla dördüncü ve Bryan Bouffier de 110 puanla beşinci sırada bulunuyor.



Peugeot 908 HYbrid4 piste çıktı

2011 yılının Mart ayında gerçekleştirilen Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtımı yapılan Peugeot 908 HYbrid4'ün ilk deneme sürüşü 11 Ekim'de Estoril Pisti'nde gerçekleştirildi. Firmanın hibrid teknolojiyi yeni pist yarış aracı Nicolas Minassian, Stéphane Sarrazin ve Alexander Wurz tarafından yaklaşık 300 kilometrelik toplam uzunlukta test edildi. Peugeot Sport Teknik Direktörü Bruno Famin, "Amaç çok kilometre gitmek değildi ama daha önemlisi birçok işlevin çalıştığından emin olmaktı. Sonraki adımı atmadan önce her sonuçtan emin olacak şekilde her tur arasında analiz zamanını öngörmek gerekiyor. Sistem beklediğimiz gibi çalıştı ve harekete geçti, bu ilk başarımız. Diğer taraftan bir takım prensip ayarlamalarını da yapmaya başladık ve sistem iyi cevap verdi. Bu bizim için çok olumlu bir geri dönüş oldu" açıklamasını yaptı.

Yağmurda Can Tolon zafer kazandı

V1 Challenge'ın beşinci yarışı 16 Ekim Pazar günü İstanbul Suadiye'de gerçekleştirildi. Yağan yağmurla birlikte son derece çekişmeli geçen beşinci yarışta zafer genç pilot Can Tolon'un oldu. V1 Challenge İstanbul Suadiye ayağında yarışmacılar üçerli gruplar halinde yarıştılar. Her üçlü grup yarışını kazanan pilot bir üst gruba çıktı. Bu yarışların sonuçlarına göre Can Tolon, sıralama turlarında en iyi zamana imza atan Burak Çukurova ve ikinci en iyi zamanın sahibi Özgür Gür'le finalde yarışmaya hak kazandı. 10 turluk yarışta Can Tolon damalı bayrağın altından geçen ilk pilot oldu. Yarışta ikinciliği Burak Çukurova, üçüncülüğü ise Özgür Gür elde ettiler. Ödülendirme sistemi gereği Can Tolon 3000 TL, Burak Çukurova 2000 TL ve Özgür Gür de 1000 TL'lik para ödülünün sahibi oldular. Ayrıca ilk üç giren pilotlar Bodrum Otel Gümüşlük'te bir hafta çift kişilik tatil ödülü de kazandılar.



e-otodergi okuyucu sayıları

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

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

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

2011	Sayı	Okuyucu sayısı
Ocak	31	En az* 54.519
Şubat	32	En az* 58.846
Mart	33	En az* 62.115
Nisan	34	En az* 64.203
Mayıs	35	En az* 67.042
Haziran	36	En az* 71.019
Temmuz	37	En az* 71.210
Ağustos	38	En az* 71.532
Eylül	39	En az* 72.366
Ekim	40	En az* 73.189

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

1553



www.

e-otodergi.com

Kasım 2011 tarihli 41'inci sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz.

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

Aralık 2011 tarihli 42'nci sayımız 6 Aralık 2011 tarihinde yayına girecektir.

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