

WWW.

AĞUSTOS 2008

SAYI:2

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**VOLKSWAGEN**  
TIGUAN 1.4 TSI 4MOTION

**FORD**  
KUGA 2.0 TDCi



■ VOLVO S40 1.6D PREMIUM EDITION  
■ LANCIA YPSILON SPORT MOMODESIGN

■ NISSAN X-TRAIL 2.0 dCi  
■ MOTORSPORLARI



**KARŞILAŞTIRMA:**  
HYUNDAI i10  
KIA PICANTO



+ KIA CEED, MITSUBISHI OUTLANDER, NISSAN X-TRAIL, FIAT FIORINO

## Mutluluk

**1 Temmuz 2008’de, www.e-otodergi.com bir ilki gerçekleştirdi.** Türkiye’nin ilk ücretsiz pdf otomobil dergisi yayınlanmaya başladı. Site ilk 20 gün, hem bir otomobil haber portalı hem de e-otodergi’nin ücretsiz indirilebildiği bir dağıtım merkezi işlevi gördü. Haber portalı bir yenilik değildi, ama pdf dergi, belirli bir bilgi ve kültür seviyesinin üzerindeki için olay yaratacak bir yenilikti. Öyle de oldu. Yayının ilk gününe kadar, sanki Coca-Cola’nın formülümüz gibi sakladığımız, fikri hakları ve marka tescili için her türlü başvuruyu yaptığımız ücretsiz pdf dergimiz açığa çıkar çıkmaz, yüzlerce tebrik telefonu ve e-mail’i aldık. Ama bir de madalyonun öteki yüzü vardı tabii ki: www.e-otodergi.com’a girip, haberleri okuyup, ana sayfanın orta yerindeki ücretsiz pdf dergiyi görmeyenler, görüp de ne olduğunu anlamayanlar, anlamadıkları için indirmeyenler vardı. Bu kişiler, siteyi beğendiklerini söylüyorlardı. Dergiyi sorduğumuzda ise “Ne dergisi?” cevabı alıyorduk.

İşte bu nedenle, artık www.e-otodergi.com adresinde sadece ücretsiz pdf dergimiz yayınlanıyor. Çok kısa bir süre sonra, bu sitenin yanına yeni bir web adresinde yayınlanacak olan otomobil haber portalı eklenecek. Böylece, iki farklı ürün sunan iki farklı site aracılığıyla, sadece belirli bir seviyenin üzerindeki değil, herkese hitap etmiş olacağız. Ama bu öngörmediğimiz durumdan ötürü çok mutluyum. Nedeni ise şu: Birçok insanın hayatının kurtulmasını sağlayan “Heimlich manevrası”nı bulan dünyaca ünlü fizikçi Hery Heimlich şöyle demiş: “Yaptığınız işi tüm meslektaşlarınız anlıyorsa, yaratıcı değilsiniz demektir”. Ne de güzel söylemiş.

Emre Anamur  
emre@e-otodergi.com

## Çok yakıyor

**Son zamanlarda petrol fiyatlarının yükselmesi araç sahiplerinin zaten pahalıya aldıkları yakıtın daha da pahalılaşmasına neden oluyor.** Böyle bir durumda “otomobil kullanacak” mantıklı bir insanın davranışı ne olabilir? Otomobili parkta yatırma seçeneğini eliyoruz. Çünkü o zaman “otomobil kullanacak” tanımına uymaz (Bazı kişiler de otomobil kullanan bir insan mantıklı olamaz diye düşünebilir).

Geçilecek mesafeyi mümkün olan en az yakıt tüketimiyle tamamlamak ve ekonomik sürüş kurallarına uymak, bu durumda yapılacak mantıklı davranış olabilir. Yani gereksiz hızlanmalardan, kontrolsüz gaza basmalardan, yakın takipten kaçınmak (fren yapma ihtiyacı doğuracağı için) gibi basit şeyler, yakıt tüketimini azaltacağından artan yakıt maliyetlerinden yakınan insanlarda görülmesi beklenen bir davranış olarak öngörülebilir. Öngörülebilir diyorum çünkü gözlemlerime göre trafikte gereksiz hareketler yapan insan sayısında bir azalma yok gibi.

Bakımları yapılmış, lastik hava basınçları tam, gereksiz bagaj yükünden arındırılmış bir otomobilde daha az yakmak için geriye kalan en büyük faktör sağ ayak faktörüdür ve sağ ayak da aslında beyne bağlı olarak çalışan bir organdır. Yani kullanım tarzı, ekonomik sürüşte kilit rol oynar. Aslında bu yazıyı yazmamdaki neden, çevremdeki birçok insanın otomobillerinin çok yaktığını düşünmesi. Yani her motor, teknolojisiyle alakalı olarak kendi muadillerine göre az veya çok yakabilir. Fakat bakımları yapılmış ve arızasız aynı marka ve model araçtan biri az, diğeri çok yakıyorsa, yakana değil yaktırana bakmak gerekir.

Tarık Akagün  
tarik@e-otodergi.com



Neden hep aynı ve sıkıcı tasarımları takip ediyoruz?

**Ford**Kuga

Feel the difference



Boş bir tuvalde yeniden yaratma şansınız olsaydı...



## HABERLER

- 5 Ford Focus RS
- 6 Mercedes SL 65 AMG BS
- 9 Opel Insignia

## MOTORSPORLARI

- 54 F1 Almanya GP'si
- 57 İstanbul Rallisi
- 60 Hitit Rallisi
- 63 WTCC Estoril

## KLASİK

- 67 Citroen DS

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 27 Kia cee'd 1.6 CRDi Otm.
- 30 Volvo S40 1.6D Premium Edition
- 40 Mitsubishi Outlander 2.0 DI-D
- 44 Lancia Ypsilon Sport Momo Design
- 47 Fiat Fiorino Cargo 1.3 Multijet Active

## KARŞILAŞTIRMA

- 33 Hyundai i10 1.1 benzinli
- Kia Picanto 1.1 benzinli



12

## ÖZEL TEST

Volkswagen Tiguan 1.4 TSI 4Motion  
Ford Kuga 2.0 TDCi

# e-otodergi

AĞUSTOS 2008 SAYI 2

## Sahibi

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

## Editörler

**Emre Anamur - Tarık Akagün**  
[emre@e-otodergi.com](mailto:emre@e-otodergi.com)  
[tarik@e-otodergi.com](mailto:tarik@e-otodergi.com)

## Görsel Yönetmen

**Suat Köksal**  
[suatkoks@gmail.com](mailto:suatkoks@gmail.com)

## Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

**Gürkan Çağlar**  
[gurkan@e-otodergi.com](mailto:gurkan@e-otodergi.com)

## Reklam

[reklam@e-otodergi.com](mailto: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.



# Focus RS tanıtıldı

Performans severlerin özlemle bekledikleri Ford Focus RS, Londra Motor Show'da tanıtıldı. Yeni RS, 300 HP güç üreten 2.5 litrelik 5 silindirli turbo motora ve önden çekiş sistemine sahip. Ford Avrupa Performans Otomobilleri Direktörü Jost Capito ve ekibi tarafından geliştirilen otomobil, 2009 yılının ilk aylarında satışa sunulacak. Capito, yeni RS'in, 1960'ların sonlarına doğru Almanya'da başlayan ve 1970 yılında Ford Escort RS 1600 modeliyle ivme kazanan RS efsanesini yeniden canlandıracağını belirtiyor. Capito ayrıca, yeni Focus RS'i geliştirirken, her zamanki gibi RS ruhu, performansı ve sürüş keyfine sadık kaldıklarını, ancak bu otomobilin günlük kullanıma da uygun olduğunu söylüyor.

Ford markasının yeni ön tasarımına sahip olan Focus RS, sportif detaylarla bezenmiş. RS'e özel yeni ön ve arka tampon, ön tampona entegre edilmiş sis lambaları, sinyal lambalarına da ev sahipliği yapan yeni tasarımlı dış dikiz aynaları, 19 inç'lik jantlar, arkada çift egzoz çıkışı gibi ayrıntılar RS'in performansını ortaya koyuyor. İç mekanda ise; Recaro marka özel dizayn spor koltuklar, karbon görünümlü malzemenin kullanıldığı konsol, farklı vites topuzu, spor direksiyon, yeni gösterge

paneli ve pedallar dikkat çekiyor.

Otomobilin kalbini, 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen, 2.5 litrelik turbo motor oluşturuyor. 5 silindirli motor 300 HP güce ve 410 Nm torka sahip. Önden çekişli olmasıyla dikkat çeken yeni Focus RS'in, yeni diferansiyeliyle, direksiyon tepkilerinde eskisinden daha başarılı olduğu belirtiliyor. Yol tutuş, sürüş keyfi ve performans konularında kompakt sınıfın en iddialı modellerinden biri olacağı şimdiden kesin olan yeni Ford Focus RS'in yollara çıkmasını merakla bekliyoruz.





# 670 HP'lik canavar

**Kısa süre önce makyajlanan Mercedes SL AMG, Black Series modeliyle tam bir canavara dönüşmüş.**

Standart bir SL her zaman için çok özel bir otomobildir. AMG kodlu SL'ler ise daha özeldir. Hele AMG takısına bir de Black Series ibaresi eklendi mi işte orada durup bir nefes almak gerekir. 612 HP'lik yeni Mercedes SL 65 AMG'nin tanıtının üzerinden kısa bir zaman geçtikten sonra, Alman üretici bu spor otomobilin daha güçlü versiyonu olan 670 HP'lik SL 65 AMG Black Series'i tanıttı. AMG Performance Studio'da hazırlanan SL 65 AMG Black Series, standart bir AMG'ye göre daha şişkin çamurluklara sahip. Bunun dışında arka spoyleri ve aerodinamik eklentilerle sanki bir DTM yarış otomobili havasında. Karbon fiber kompozit gövde panelleri sayesinde normal SL AMG'ler göre 250 kg daha hafif karosere sahip otomobilin boş ağırlığı 1870 kg olarak açıklanıyor.

Mercedes SL 65 AMG Black Series'de 6.0 litrelik V12 motor bulunuyor. Çift turbo beslemeli bu motor 5400 d/d'de 670 HP güç üretirken, 1000 Nm'lik maksimum tork da 2200-4200 d/d aralığında sunuluyor. Otomobilin soğutma ve egzoz sistemlerinde standart SL 65 AMG'ye göre geliş-





tirmeler yapılmış. Gücünü 5 ileri otomatik AMG Speedshift Plus şanzımanla arka tekerleklerle aktaran V12 motor, SL 65 AMG Black Series'i 3.8 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartırken, maksimum 320 km/s hız sağlıyor (elektronik olarak sınırlandırılmış). 0-200 km/s hızlanmaysa 11.0 saniye.



*GENİŞLETİLMİŞ  
ÇAMURLUKLAR VE  
HAREKETLİ ARKA  
SPOYLER, ARACI FARKLI  
KILAN ÖZELLİKLER*

Önlerde 265/35 R19, arkalarda 325/30 R20 ebadında Dunlop lastiklerle yere basan otomobilin ön iz açıklığı 97 mm, arka iz açıklığı 85 mm arttırılmış. Otomobilde farklı sürüş karakterlerine cevap verebilmek için sertlik ayarlı süspansiyon sistemi ve üç farklı ayara sahip stabilite programı mevcut.



# BURAYA İLAN VEREBİLİRSİNİZ

[reklam@e-otodergi.com](mailto:reklam@e-otodergi.com)





## Navara'ya yeni donanım

Tarzıyla pick-up sınıfında farklı bir konumda bulunan Navara'nın SE ve LE versiyonlarına şimdi "New Edition" adıyla yeni bir versiyon daha eklendi. New Edition, daha çok ticari düşünüp, işinde "Ekonomik güç" arayanlara yönelik bir araç. Dış görünümünü SE versiyonu ile aynı olan New Edition'da 2.5 litrelik 144 HP güç ve 356 Nm tork üreten turbodizel ünite mevcut. 6 ileri manuel şanzımanla gücünü arka tekerleklere aktaran bu motor Navara'yı 12.7 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartırken, maksimum 170 km/s hıza ulaştırıyor. 47.990 YTL'lik fiyata sahip Navara New Edition'ın standart donanımında ABS, EBD, fren destek sistemi, ön ve yan hava yastıkları, aktif ön koltuk başlıkları, manuel klima, radyo cd çalar, elektrikli ve ısıtılabilir dış dikiz aynaları, alüminyum alaşım jantlar, dikiz aynalarına adapte edilmiş yan sinyaller ile yan basamaklar sunuluyor.

## Makyajlı BMW 3 Serisi Eylül'de geliyor

BMW'nin E90 karoser kodlu güncel 3 Serisi, makyajlı yeni yüzüyle Eylül 2008'den itibaren ülkemizde satışa sunulacak. Yeni ön tampon ve kaput tasarımıyla X5'i andıran bir yüz ifadesine kavuşan BMW 3 Serisi'nin çıktığı ilk günden itibaren eski Nissan'ları hatırlattığı gerekçesiyle otomobil basını tarafından eleştirilen stop lambaları da değiştirilmiş. Yeni yüzü BMW 3 Serisi modellerinin başlangıç fiyatı henüz belli değil.



## Tofaş 40'inci yılını kutladı

Tofaş, kuruluşunun 40. Yılı'nı Tofaş Bursa Anadolu Arabaları Müzesi'nde kutladı. 40'inci Yıl Kutlaması'na Sanayi ve Ticaret Bakanı Zafer Çağlayan ile Koç Holding ve Tofaş Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa V. Koç da katıldı. Ayrıca "Vehbi Koç ve Tofaş Sergisi" de, müzenin sınırları içinde yer alan ve 2008 başında restorasyonu Tofaş tarafından tamamlanan tarihi Umur Bey Hamamı'nda açıldı.



## Micra 25 yaşında

Japon üretici Nissan, üçüncü jenerasyonunu ürettiği Micra modelinin 25. yaşını kutluyor. Kullanıcılarının gözünde bir moda ikonu haline gelen Nissan Micra kompakt boyutları, şehir hayatıyla özdeşleşen yapısı ve sıradışı görünümü ile rakiplerine göre her zaman farklılık yaratan bir otomobil olmayı başardı.

## Qashqai'ye 1.5 dCi motor

Satışa sunulduğu günden bu yana büyük bir taleple karşılanan Nissan Qashqai'deki seçenek sayısı, yeni 1.5 dCi modeliyle birlikte arttı. Bu yeni seçenekte, 106 HP güç ve 2000 d/d'de 240 Nm tork üreten 1.5 litrelik dizel motor bulunuyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen otomobil, Tekna Executive donanım paketiyle satışa sunuldu. Bu pakette; ABS, ESP, TCS, ön, yan ve perde hava yastıkları, deri döşeme, ısıtılabilir ön koltuklar, cruise control, bluetooth, çift bölge otomatik klima, katlanabilir yan aynalar gibi donanım özellikleri bulunuyor. 2007 yılında, Euro NCAP'in şimdiye kadarki en yüksek skorunu elde ederek güvenli bir araç olduğunu kanıtlayan Qashqai'nin 1.5 dCi motorunun şehirdışı tüketimi, 100 km'de 5.0 litre olarak veriliyor. Otomobilin fiyatı ise 59.990 YTL.





# Vectra yerine Insignia

Opel, Insignia ile orta sınıfta yeni bir başlangıç yapıyor. Londra Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Insignia'nın amacı sınıf liderliğine oynamak. 4830 mm uzunluğuyla sınıfının en büyük otomobillerinden olan Insignia, görünüm olarak kesinlikle çok sportif. Liftback ve sedan olmak üzere iki karoser seçeneği bulunan Insignia'da özellikle ön kapıdaki girintinin arkaya doğru akan çizgisi otomobile ayrı bir hava kazandırmış. Önden bakıldığında şimşek şeklindeki marka ambleminin değiştiği ve üzerine Opel yazısının nakşedildiği görülüyor. Insignia'da önden çekişin yanı sıra 4x4 aktarmalı versiyonlarda olacak. Opel'in FlexRide mechatronic şasi sistemi sayesinde otomobilin değişken zemin koşullarında daha güvenli kullanım sağlayacağı ifade ediliyor. Insignia'nın en büyük yeniliği trafik işareti algılama sistemi. Bu sistem sayesinde kameralar yol kenarındaki trafik işaretlerini algılayıp uyarıyor. Benzinli motor ailesi 1.6 litre 115 HP, 1.8 litre 140 HP, 1.6 litre turbo 180 HP, 2.0 litre turbo 200 HP, 2.8 litre V6 turbo 260 HP seçeneklerinden oluşurken; turbodizel ailesinde 2.0 litre 110 HP, 130 HP ve 160 HP'lik versiyonlar bulunuyor.



0.27 CD'LİK RÜZGAR  
DİRENÇ KATSAYISI BAŞARILI



## Kuga lansmanında Focus CC sürprizi

Ford Kuga sürüş organizasyonuna katılan gazetecileri, yaklaşık 50 km'lik sürüşten sonra bir sürpriz bekliyordu: Ford Focus CC. Focus'un katlanan metal tavanlı versiyonu Focus CC'de gecenin sonunda sis perdesinin ardından çıkarak yüzünü Türk otomobil basınına göstermiş oldu. Ford Focus CC, Türkiye'de 2 benzinli motor seçeneğine sahip. 1.6 lt Duratec 100 HP ve 2.0 lt Duratec 145 HP. Ford Focus CC 1.6 lt, 0-100 km/

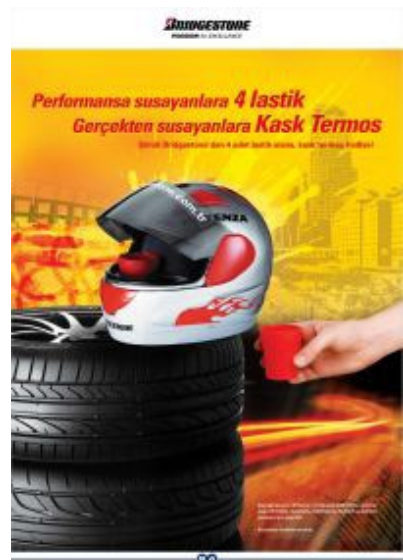


s hızlanmasını 13.6 saniye'de tamamlarken maksimum 182 km/s'ye ulaşıyor. Fabrika verilerine göre 100 km mesafedeki ortalama tüketim-se 7.1 lt/100 km. Otomatik şanzımanlı 2.0 lt 145 HP'lik seçeneklerde bu değerler sırasıyla 11.8 sn, 198 km/s ve 8.3 lt/100 km. Focus CC'nin başlangıç fiyatı 33.750 Euro olarak açıklandı.



## Peugeot 308 de üstünü açıyor

Peugeot 308'in ürün gamı genişliyor. Peugeot, katlanan metal tavanlı 308 CC'nin resmi fotoğraflarını kamuoyuyla paylaştı. Yerini alacağı 307 CC'nin bagaj kısmı biraz kambur bir görünüme sahipken, 308 CC birçok coupe cabrio karoserli otomobilin aksine fazla şişkin olmayan bir bagaja sahip. Dolayısıyla göze daha akıcı geliyor. Ekim'de Paris Motorshow'da gösterilecek 308 CC üstünü 20 saniyede açabiliyor. 308 CC'nin üstü kapalıyken 403 lt olan bagajı, tavan katlanınca 226 lt'ye düşüyor.



## Bridgestone'dan kask termos

Bridgestone, yetkili satış noktalarından dört adet lastik alana, motorsporlarında kullanılan kask şeklinde bir termos hediye ediyor. Bridgestone'un Potenza, Turanza, Adrenalin ve Dueler desenli performans ve 4x4 lastiklerinde geçerli olan kampanya, 31 Ağustos 2008 tarihine kadar sürecek. Termoslar bardaklarıyla birlikte hediye edilecek. Bridgestone'dan lastik alanlar "Alo Yol Dostu" hizmetinden de yararlanabiliyor.



## Dacia Sandero satışta

Dacia'nın yeni modeli Sandero, 19.400 YTL'lik başlangıç fiyatıyla Türkiye'de satışa sunuldu. Sandero'da ilk etapta Renault'nun tanınmış 1.4 lt 8 supaplı 75 HP ve 1.6 lt 8 supaplı 90 HP'lik benzinli motor seçenekleri yer alıyor. Uzunluğu 4020 mm, genişliği 1750 mm ve dingil mesafesi 2590 mm olan Sandero, Logan'ında temelini oluşturan B0 platformunda üretiliyor. Sandero'nun bagaj hacmiyse 320 lt.





## Citroen C4'e 2009 makyajı

C4, 2009 model yılı için makyajlandı. 26 Ağustos'ta Moskova Otomobil Fuarı'nda gösterilecek makyajlı C4'ün ön tamponu yenilenirken motor kaputu da hafifçe şişkinleştirilmiş. Bunlarla birlikte iç mekanda da ufak tefek değişimler yapılmış. Makyajsız modellerde sadece direksiyon simidinin arkasındaki küçük ekranda devir saati bulunurken, artık ön konsolun ortasındaki şeffaf ekranda da analog görünümlü dijital devir saati mevcut. Makyajlı C4'ün dizel motor gamı devam ederken, 1.6 16V 110 HP ve 2.0 lt 143 HP'lik motorlar artık yok. Bunların yerine Peugeot ürün gamında da kullanılan 1.6 VTI 120 HP ve 1.6 THP 150 HP'lik motorlar kullanılacak.



## Smart 10 yaşında

Bundan 10 yıl önce Swatch ve Mercedes ortaklığıyla kurulan Micro Compact Car firmasının bir meyvesi olarak ortaya çıkan smart citycoupe, bugün fortwo adıyla 10. yaş gününü kutluyor. Daimler bünyesine geçen smart, ikinci nesil fortwo'yu 2007 yılının ilk çeyreğinde tanıtmıştı.



## Mazda'dan yeni konsept crossover

Mazda neredeyse her büyük otomobil fuarında yeni bir konsept tanıtmaya geleneğini Moskova Otomobil Fuarı'nda da sürdürüyor. Japonca, "rüzgardan oluşan girdap" anlamına gelen Kazamai, kompakt crossover sınıfında bir araç. Kazamai'nin tasarımı, aerodinamik boyutlardaki akışkanlığı ifade eden Mazda'nın Nagare tasarım dilinin daha geliştirilmiş hali. Tasarımındaki panel çizgileri, doğada görsel aydınlığı çağrıştıran rüzgardan esinleniyor.

## BMW 7 Serisi yeni jenerasyona kavuşuyor

CS adlı konsept otomobilden izler taşıyan yeni nesil 7 Serisi özellikle saldırgan burun tasarımıyla dikkat çekiyor. Şişkin burun yapısına sahip tasarım, yan yüzeylerdeki içbükey ve dışbükey panellerle daha da farklılaşmış. İç mekana geçildiğindeyse adeta büyük ölçekli bir 3 Serisi ve 5 Serisi karışımı ön konsol görülüyor. Yeni 7 Serisi'nde eskiye göre önemli farklılıklar bulunuyor. Daha önceki nesilde direksiyon kolunda olan vites kolu, artık orta konsolda iDrive kumandasının yanında. Orta konsoldaki diğer bir önemli kumandaysa DDC-Dynamic Driving Control adındaki "dinamik sürüş kontrol" sistemi.





# BEKLENEN İKİLİ

4X4 meraklılarının uzun bir süreden beri beklediği iki model olan Ford Kuga ve Volkswagen Tiguan, bu ayki özel test sayfaları için yan yana poz verdiler.



# YAVRU TOUAREG

Alman üretici Volkswagen'i kompakt SUV sınıfında temsil etmeye başlayan Tiguan; cazip fiyatı, kaliteli ve fonksiyonel iç mekanı, küçük hacimli ama performanslı turbo motoru ve sportif sürüş özellikleriyle dikkat çekiyor.



Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



## TIGUAN'IN İÇ MEKANI ÇOK KALİTELİ. KOKPİT ERGONOMİK AÇIDAN DA BAŞARILI

**B** Beklenen oldu. Tiguan yollara çıktı. Yanınızdan geçenlerin “Touareg’in küçüğü değil mi bu?” demelerine hazırlıklı olun. Touareg’den daha küçük boyutlara sahip, ama gerek sürüş gerekse iç mekan özellikleriyle ondan pek de aşağı kalmayan kardeşi tanımaya başlayabiliriz artık.

### “Neydi bunun adı?”

Tiguan daha ülkemizin yollarına yeni çıktı. Adı da halkımız için pek kolay değil galiba. En azından pek akılda kalmadığı anlaşıyor. Çünkü bu soru cümlesini aracın yanından geçen birçok kişiden duydum. İsmi bir kenara bırakalım, Tiguan’ın çok ilgi çektiği, üstelik bembeyaz test aracımızın caddelerde pırıl pırıl parladığı kesin. 4425 mm’lik uzunluk, Tiguan’ı kompakt SUV sınıfına sokuyor. Aracın genişliği 1810, yüksekliği 1685, dingil mesafesi ise 2605 mm. Alçak yükleme eşiği sayesinde pratik bir kullanıma sahip bagajın hacmi ise 505 litre. Arka koltuklar öne yatırılınca bu hacim 1510 litreye çıkıyor. Araç arazi kullanımında 18 derecelik yaklaşma, 20 derecelik rampa ve 25 derecelik uzaklaşma açılarına sahip.







Bu değerler, Tiguan'ı ancak hafif arazide kullanabileceğinizi gösteriyor (Touareg yaklaşma 28, rampa 27 derece).

### Fonksiyonellik ve kalite

VW Tiguan'ın iç mekanı, kaliteli malzeme ve işçiliğin birleşiminden oluşuyor. Çift renkli konsol, elektrikli açılır-kapanır perdeli cam tavan, ileri-geri kayan arka koltuklar, ergonomik açıdan kusursuz kumanda birimleri, sportif direksiyon, sayıca yeterli eşya gözü ve bardaklık, geniş kapı içi cepleri ve etkin çalışan çift yönlü otomatik klima, iç mekanda öne çıkan özellikler. Tasarım açısından Golf Plus'ı andıran kokpit, kullanılan malzemenin yumuşak yapısı sayesinde rakiplerinin önüne geçiyor. İç mekanda neredeyse hiç işçilik hatasına rastlamamış olmamız, bizim için

alışılmışın dışında bir durum.

### 1.4 motor SUV'a hayat veriyor

1.4 litrelik, küçük hacimli bir motorun 1545 kg ağırlığındaki bir SUV'a yeterli performansı vermesi, eskiden pek de inanılacak bir iş değildi. VW Grubu'nun yeni benzinli turbo güç ünitesi 1.4 TSI, 150 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. Aracı 192 km/s'lik maksimum hıza ulaştıran motorun 0-100 km/s hızlanma performansı ise 9.6 saniye. Fabrika verisi olarak verilen ortalama 7.0 lt/100 km'lik benzin tüketimi de makul seviyede. Motor, 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Birçok arkadaşım gibi, doğal olarak, "bir SUV'da otomatik şanzıman olmalı" diyenlerin birkaç ay beklemeleri gerek.

*TIGUAN'IN DETAYLARDAKİ MALZEME VE İŞÇİLİĞİ BAŞARILI. PARK ASİSTANI TOURAN'DAN SONRA BU ARAÇTA DA YER ALIYOR. BAGAJ 505 LİTRE HACME SAHİP*





YAVRU TOUAREG DE  
DİYE BİLECEĞİMİZ  
TIGUAN, HAFİF ARAZİDE  
SORUNSUZ İLERLİYOR





**Beklediğimize değmiş**

VW Tiguan, daha ilk çizimlerinin basına yansımından bu yana merakla bekleniyordu. VW müşterilerinin bu beklentilerinin değiştiğini düşünüyorum. Tiguan, tüm özellikleri toplu olarak düşünüldüğünde artısı bol, eksisi çok az bir SUV. 33.500 Euro'luk fiyat, bu özellikleri sunan bir araç için makul sayılabilir. Kaliteli, geniş ve fonksiyonel bir iç mekana, şehir içinde sorun yaratmayacak kompakt boyutlara, performanslı ve aynı zamanda cimri bir motora, büyük yük bagaja ve belki de her şeyden önemlisi SUV prestijine sahip olmak istiyorsanız Tiguan size göre.

**Volkswagen Tiguan 1.4 TSI 4Motion****Fabrika verileri**

Motor:	1390 cc, turbo, benzinli
Maks. güç:	150 HP @ 5800 d/d
Maks. tork:	240 Nm @ 1750-4000 d/d
Maks. hız:	192 km/s
0-100 km/s:	9.6 sn
Boyutlar:	4425/1810/1685 mm
Boş ağırlık:	1545 kg
Bagaj hacmi:	505/1510 lt
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.):	10.6/7.0/8.4 lt/100 km
Fiyat:	33.500 Euro (26 Temmuz tarihinde)

**Test verileri**

0-50 km/s:	3.9 sn
0-80 km/s:	7.6 sn
0-100 km/s:	10.9 sn
0-120 km/s:	15.3 sn
60-100 km/s (4. / 5.vites):	8.3 / 12.0 sn
80-120 km/s (5. / 6.vites):	13.1 / 17.6 sn
100-0 km/s:	40 m

⊕ Performans, kalite, ileri-geri giden arka koltuklar

⊖ 1.4 TSI'da henüz otomatik vites yok

HER NE KADAR BİR SUV OLSA DA  
TIGUAN'IN ASIL FAALİYET ALANI ASFALT







KUGA'DAN BAKILDIĞINDA, TIGUAN  
TANIDIK GÖRÜNÜMÜYLE ADETA  
KÜÇÜK BİR TOUAREG



*TIGUAN'DAN BAKILDIĞINDA, KUGA FARKLI VE YENİLİKÇİ TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKİYOR*





# ARTIK O DA OYUNDA

Son dönemde SUV ve crossover segmenti adeta, otomotivin yeni oyun alanları oldu. Ford'da crossover segmentindeki oyuna Kuga'yla giriyor.



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



C-MAX ve FOCUS’U  
ANDIRAN İÇ MEKAN EŞYA  
GÖZÜ YÖNÜNDEN FAKİR



Otomobil dünyasındaki genel eğilimlere baktığımız da, özellikle son on yıldır SUV’ların ve crossover denilen melez tasarım unsurlarını barındıran araçların popülerleştiği görülüyor. Bunda en büyük etken havalı ve gösterişli bir araca sahip olma isteği olsa da, insanların doğaya az çıkmalarına rağmen, zor yol şartlarında diğer otomobillere göre daha rahat ilerleyebilecek bir araca sahip olmalarının yarattığı güven hissi bu araçların cazibelerini artırıyor. Ayrıca insanlar benzer motorlu orta sınıf bir sedan fiyatına, daha havalı görünen bu tarz araçlarına sahip olabiliyorlar.

Ford, ABD pazarında SUV ve crossover konusunda oldukça tecrübeli olsa da, Avrupa pazarında 4x4 ve benzeri araçlar konusunda eksikleri vardı. Şimdi bu eksiklik kompakt crossover Kuga’ya giderildi. Focus ve C-Max’in platformundan geliştirilen Kuga dış tasarım olarak Ford’un son dönemdeki tasarım dili olan Kinetik Dizayn’a göre şekillendirilmiş ve göze gerçekten güzel geliyor. Hatta öyle ki kırmızı ışıkta durduğumda yanıma gelen motosikletli





*7.500 YTL EK ÜCRETLE ALINAN TITANIUM X PAKETİNDE DERİ DÖŞEMELER VE CAM TAVAN SUNULUYOR. ARKA KOLTUKTAKİ PRİZ FAYDALI. BAGAJ KAPAĞI İKİ PARÇALI*

polis cama tıkladı. Ben herhalde evrak soracak falan diye düşünürken Kuga hakkında sorular sordu. En son olarak da bu aracı bir Türk tasarlamış biliyor musun diye sordu. Evet, bu dikkat çeken tasarım Murat Güler'in bir eseri...

### Focus'tan büyük

Boyut olarak bakıldığında Kuga, Focus'tan 6 mm daha uzun, 3 mm daha geniş ve 250 mm daha yüksek. Dingil mesafesiye 50 mm daha fazla. İç mekana geçildiğinde kokpitin genel çizgisinin C-Max'le büyük oranda benzer olduğunu söyleyebiliriz. Eşya gözü açısından yetersiz bulduğumuz Kuga'nın ön konsolunun üst kısmında yumuşak plastikten bir cep var, fakat erişmesi zor. Ayrıca kimsenin cep telefonu vb eşyasını, siperliği olsa

bile ön camın altındaki eşya cebine koyacağına ihtimal vermiyoruz. Kuga'nın arka koltuk yolcuları için de eşya gözü sıkıntısı var. Elektrikli cihazlar için 230V'lik priz koymayı akıl eden Ford tasarımcıları, arka kapı içlerine cep koymayı unutmuşlar. Gerçi ön koltuk arkalarında cep var, fakat arka kapı içlerinde de eşya gözü olmalı. Bu arada arka diz mesafesi fazla büyük olmasa da, yeterli.

Kuga ülkemize Titanium adlı tek donanım seviyesiyle geliyor ve Titanium X adlı opsiyonel bir paket daha sunuluyor. İlk etapta sadece 2.0 litre TDCi motorlu olarak sunulacak Kuga'nın yıl sonuna doğru otomatik şanzımanlısı da satılmaya başlanacak. Kuga'da yer alan 2.0 TDCi, bize Mondeo'dan tanıdık. 136 HP güç ve





KİNETİK DİZAYN ANLAYIŞINA  
GÖRE ŞEKİLLENDİREN KUGA'DA  
MURAT GÜLER İMZASI VAR



320 Nm tork üreten bu motor (overboost ile 340 Nm) ilk çalıştırma anında biraz gürültülü. Neyse ki ısınınca ses azalıyor. 2.0 turbodizel bir motordan günümüzde 136 HP çıkartmak fazla etkileyici olmasa da, Kuga'yı zorlanmadan taşıyor, sadece 2000 d/d'nin altında gaz tepkisi biraz zayıf.

#### Başarılı sürüş dinamikleri

Haldex kavramalı dört tekerlekten çekiş sistemine sahip Kuga, kalkış anından itibaren gücün yüzde 10'unu arka tekerleklerle yönlendiriyor. Zemin ve yol durumuna göre ön ve arka tekerlekler arasındaki güç aktarımı kendiliğinden yüzde 50-50 olarak ayarlanabiliyor. Hafif sert süspansiyonuyla asfalt yolda başarılı sürüş özelliklerine sahip Kuga, virajlarda siz zorlarsanız bile son derece kontrollü ve yana yatmayarak sürücüsüne güven veriyor. Sanki yüksek karoserli bir crossover değil de, hatchback edasıyla viraj alıyor. Spor, konfor ve normal olarak üç farklı tarz için ayarlanabilen direksiyonun tepkisi ve hissi de bir Ford geleneği olarak çok iyi. Yani Kuga'yı virajlı asfalt yolda kullanmak keyifli. Tabi bu sertlik bozuk yollarda konforu olumsuz etkilemekte. Eğer Focus size sert geliyorsa, Kuga daha da sert gelecektir. Üstelik bozuk yollarda duyulan çıtırtılar da kalite hissini azaltmakta.

Yüksek oturma pozisyonuyla yolu ko-



layca takip edebildiğiniz Kuga'da arka çapraz görüş kısıtlı. Bu durumun park manevralarında yaratacağı sıkıntı standart park sensörleriyle çözülmüş.

Sonuç olarak Kuga, hafif arazi ve şehir koşullarında başarıyla yol alabilecek bir araç. Sahip olduğu aktarma sistemi onu gevşek ve ıslak zeminlerde yetenekli kılıyor. Biz vites değiştirmekten rahatsızlık duymasak da, bu otomobille gönül verenler en kısa zamanda otomatik şanzımanlısını (sonbahara kadar bekleyecekler) isteyeceklerdir.

#### Ford Kuga 2.0 TDCi

##### Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	136 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	320 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	180 km/s
0-100 km/s:	10.7 sn
Boyutlar:	4443 / 1842 / 1710 mm
Boş ağırlık:	1613 kg
Bagaj hacmi:	410 / 1405 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	8.1 / 5.4 / 6.4 lt/100 km

##### Test verileri

0-50 km/s:	3.7 sn
0-80 km/s:	7.8 sn
0-100 km/s:	11.4 sn
0-120 km/s:	16.7 sn
60-100 km/s (4.-5. viteste):	8.2 - 12.0 sn
80-120 km/s (5.-6. viteste):	13.1 - 17.5 sn
100-0 km/s:	40 m

+ Tasarım, yol tutuş, direksiyon

- Eşya gözleri, tıkırtılar, fiyat

KIZLARIN GÖZÜ KUGA'NIN  
İÇİNDE Mİ, YOKSA DIŞINDA MI?





KUGA'NIN MODERN  
TASARIMI PASTORAL  
YAŞAMA DA UYUMLU  
YERDEN YÜKSEKLİĞİ  
188 MM OLAN KUGA'NIN  
YAKLAŞMA AÇISI 21,  
UZAKLAŞMA AÇISI 25  
DERECE





AKŞAMÜSTÜ ÇÖKEN KARANLIK,  
OTOMOBİLLERİN DİKKAT ÇEKEN  
TASARIMLARINI GİZLEYEMİYOR





# KIA KENDİNİ AŞIYOR



Fazla yüksek imaja sahip olmayan Kia, Avrupalı cee'd ile bu imajı yıkmak istiyor.

Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

**Kabul etmek lazım.** Kia, son dönemde yükselişte olsa da imaj olarak halen Avrupalı rakiplerinin gerisinde. Koreli markanın ülkemizde SUV segmentinde Sorento ve A segmenti olarak da bilinen mini sınıfta Picanto ile lider olması da bu algıyı değiştirmeye yeterli değil. Bunun farkında olan Kia, cee'd ile yeni bir sayfa açmak istiyor. Zaten Kia'da bu otomobille algıyı yükseltmek için otomobilin Avrupalı özelliklerini vurguluyor. Ülkemize yaklaşık bir yıl gecikmeli olarak gelen cee'd, Avrupalı tüketicilerin beğeni ve beklentileri göz önünde tutularak Almanya'da tasarlanmış. Üretimi de Avrupa'da Slovakya'nın Zilina kentindeki tesislerde yapılıyor.

Hyundai i30 ile platform kardeşi olan cee'd, tasarım olarak kendine bir daha baktıracak kadar dikkat çekici olmasa da, uyumlu hatlara sahip. İç mekansa kalite hissi yönünden son derece iyi. Yumuşak dokunuşlu plastikten üretilmiş ön konsol hem kardeşi i30'dan daha iyi bir his bırakıyor. Kokpitin genel çizgisi i30'la benzer olsa da kumandaların ve düğme gruplarının farklı olması Kia'cılarının cee'd'i farklılaştırmak için uğraştığını gösteriyor. Bizce kesinlikle doğru bir yaklaşım. Üstelik Kore



markalı bir otomobilde olduğunuzu unutturan ön konsol son derece ergonomik.

Buraya kadar işler yolunda. Peki yola çıkınca nasıl? Alçak ön konsol ve fazla kalın olmayan ön konsol sayesinde ön görüş, son dönemde yollara çıkan birçok otomobile göre daha başarılı. Alçak konsol yapısı bazı sürücülerin hoşuna gitmeyecek olsa da, görüşü iyileştirerek daha rahat bir görüş sağladığı da gerçek. Bununla birlikte arka çapraz görüş D sü-

tunlarının yapısı nedeniyle biraz kısıtlı.

### Geleneksel şanzıman performansı kısıyor

Cee'd'de bulunan yumuşak karakterli 1.6 CRDi turbodizel 115 HP güç ve 255 Nm tork üretiyor. Dengeli bir tork eğrisine sahip bu motor ani güç patlamaları yaşıyor. Zaten 4 ileri otomatik şanzımanla kombine edildiğinden güç patlaması beklememek gerek. Son dönemde birçok üretici otomatikleştirilmiş manuel şanzı-

man tercih ederken, cee'd'de geleneksel tork konvertörlü otomatik şanzıman kullanılmış. Bunun en büyük artısı konfor yönünden olmuş. Vites geçişleri çabuk ve sarsıntısız olan cee'd'de Opel Astra 1.3 CDTi Easytronic ve Toyota Auris 1.4 D-4D Multimode'daki gibi gereksiz yığılmalar ve kapaklanmalar yaşıyor. Fakat biz bu şanzımanın manuel kullanım seçeneği olmasını da isterdik. Bu şanzımanın en büyük dezavantajı performansa etkisi. Üretilen gücün bir kısmı adeta tork kon-

vertörü tarafından yutuluyor ve 115 HP'lik bir motordan beklediğinizi bulamıyorsunuz.. Yine de 120 km/s hıza kadar hızlanma isteği kabul edilebilir seviyede. Fakat karamsar olmamak lazım. Bu şanzıman performanstan biraz çalsa da, çok sarsıntısız ve çabuk vites değiştirebiliyor. Yani bir otomatik şanzımanın asıl görevi olan "rahat ettirme" görevini başarıyla gerçekleştiriyor.

Direksiyon sistemi yumuşak olan oto-





mobilin sürüşü de daha önce kullandığımız i30'lardan daha konforlu geldi. Bunda i30'larda 17 inçlik, cee'd'de 16 inçlik jantların olmasının payı var.

115 HP'lik 1.6 CRDi motorlu cee'd'in başlangıç fiyatı (115 HP'lik motor seçeneği sadece otomatik şanzımanla alına-

biliyor) 36.650 YTL. Concept donanım seviyesindeki test aracımızın fiyatıysa 38.650 YTL olarak açıklanıyor ve geniş bir ekipman listesine sahip. Sonuç olarak cee'd, hiçbir konuda sınıfında referans olamasa da, kalite yönünden Avrupalı rakiplerinin gerisinde de değil ve eli son derece güçlü.



i30'LA  
PLATFORM  
KARDEŞİ  
OLAN CEE'D'İN  
İÇ MEKANI  
KALİTELİ VE  
ERGONOMİK

Kia cee'd 1.6 CRDi otm

#### Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	115 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	255 Nm @ 1900-2750 d/d
Maks. hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.8 sn
Boyutlar:	4235 / 1790 / 1480 mm
Boş ağırlık:	1400 kg
Bagaj hacmi:	340 / 1300 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	7.6 / 4.9 / 5.9 lt/100 km

- + Fiyat-donanım, garanti süresi
- Performans, yol sesi



# SADE GÜZELLİK

Premium kompakt sedanlar arasında cazip fiyatı, ekonomik motoru, kaliteli iç mekanı ve güvenlik özellikleriyle dikkat çeken Volvo S40 1.6D, elden geçirilmiş tasarımıyla sade güzelliğini bozmadan daha modern bir görünüm kazanmış.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





## PREMIUM KOMPAKT SEDAN VOLVO S40, BAŞARILI SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİYLE DİKKAT ÇEKİYOR

Köşeli hatları terk edip yuvarlak hatlı tasarımlara yöneldiğinden bu yana daha fazla beğenilen Volvo modelleri arasında, markayı kompakt sedan sınıfında temsil eden S40, yenilenerek daha modern ve çekici hatlara kavuştu. İç mekan ve dış tasarımdaki sadelikten vazgeçilmeden yapılan değişiklikler, otomobili jenerasyon değişimine kadar taze tutacak.

### “V” şekilli kaput beğeni topluyor

S40'ın tasarımında iki özellik dikkat çekiyor. Bunlar “V” şekilli kaput ve aracı boylu boyunca kat eden omuz çizgileri. Otomobile modern, akıcı ve aynı zamanda biraz da agresif hava katan bu öğeler, sade ön tampon ve spoilerli arka kısımla uyum içinde. Sinyal lambalarına sahip dış dikiz aynaları, güvenlik denince ilk akla gelen markalardan biri olan Volvo için sadece küçük bir detay. S40'ın uzunluğu 4476, genişliği 1770, yüksekliği 1454, dingil mesafesi ise 2640 mm. 404 litrelik bagaj hacmi sunan otomobilin boş ağırlığı 1310 kg.

### İç mekan kaliteli

Volvo S40'ın iç mekanı, hem kullanılan malzemelerden hem de işçilik kaynakla-



nan bir yüksek kalite sunuyor. Kokpitte ergonomik sorun bulunmuyor, ancak arkasındaki eşya gözü nedeniyle havada asılı gibi duran orta konsolun televizyon kumandasını andıran tasarımı birçok kişi tarafından eleştiriliyor. Ben bu tasarımı beğenenlerden biriyim. Araçta yeterli düzeyde eşya gözü bulunuyor. Elektrik kontrollü sürücü koltuğu rahat. Direksiyon ele iyi oturuyor ve üstündeki düğmeler yerli yerinde. Sürücüye çok yakın ve açılı konumlandırılmış el freni kolu, çekiliyken sürücüye çarpıyor ve tasarımı da hoş değil. Sade gösterge birimleri kolay okunuyor, yol bilgisayarı fonksiyonelliği artırıyor.

### Vergisi düşük dizel motor

Ülkemizde otomobiller, anlamsız ve mantıkdışı bir vergilendirme sistemi içinde yaşam savaşı veriyor. İşte S40'ın 1.6 litrelik dizel motoru, tam da bu noktada avantajını ortaya koyuyor. 1.6 litrelik motor, 109 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. S40'ı 190 km/s'lik maksimum hıza ulaştıran motorun 0-100 km/s hızlanma değeri 12.0 saniye. 4.9 lt/100 km'lik fabrika verisi ortalama tüketim değeri ise S40 1.6D'ye “cimri” demeyi zorunlu kılıyor.

### Sürüş zevkli ve konforlu

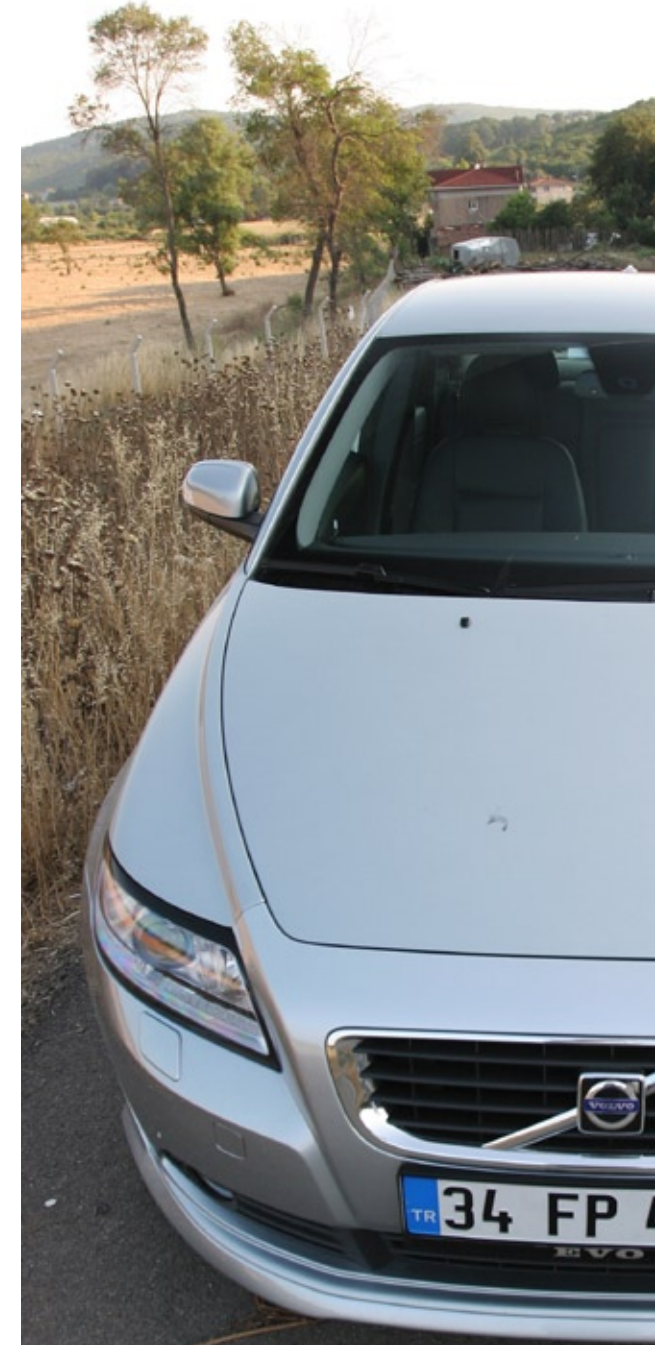
Aracın kullanım özellikleri konusunda tek eleştirilecek nokta, biraz hissiz fren pedalı. Bunun haricinde yol tutuştan performansa, süspansiyon konforundan yol



ve lastik gürültüsüne kadar hiçbir konuda sorun yaşanmıyor. Ön ve yan görüş açıları net ve geniş. Arka görüş, yüksek bagaj kapağı nedeniyle biraz kapanıyor ancak geri manevralar, arka park sensörü nedeniyle sorun olmuyor. 5 ileri manuel şanzımanın motorla uyumu başarılı. Vites geçişleri yumuşak ve net. Başarılı süspansiyon yeterli konforu sunuyor, yol tutuştan taviz vermeyecek kadar da sert.

#### Fiyatı 27.286 Euro

Test aracımızın fiyatı 27.286 Euro. Bu fiyat, son derece zengin bir donanımına sahip bir premium otomobil için makul sayılabilir. Abartılı tasarımlardan uzak, göze batmadan, kaliteli bir kompakt sedan kullanmak istiyorsanız S40 tam size göre.



#### Volvo S40D Premium Edition

##### Fabrika verileri

Motor: ..... 1560 cc, 16V, common-rail, turbodizel  
 Maks. güç: ..... 109 HP @ 4000 d/d  
 Maks. tork: ..... 240 Nm @1750 d/d  
 Maks. hız: ..... 190 km/s  
 0-100 km/s: ..... 12.0 sn  
 Boyutlar: ..... 4476/1770/1454 mm  
 Boş ağırlık: ..... 1310 kg  
 Bagaj hacmi: ..... 404 lt  
 Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.): ..... 6.2/4.2/4.9 lt/100 km  
 Fiyat: ..... 27.286 Euro (26 Temmuz tarihinde)

+ Tüketim, süspansiyon konforu, kalite

- El freni tasarımı





# ŞEHİR CÜCELERİ

Mini sınıfa yeni giriş yapan Hyundai i10, akrabası sayılan ve ülkemizde sınıfında en çok satan model unvanını elinde bulunduran Picanto'yla karşı karşıya.



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



*YÜKSEK YAPILI i10 ADETA BİR MİNİ MPV HAVASINDA. KISA BİR SÜRE ÖNCE MAKYAJLANAN PICANTO HALEN GÜNCEL*



**İstanbul gibi hem büyük, hem de çarpık kentleşmenin yoğun olduğu bir yerde yaşıyorsanız otomobil kullanıcısı olmak kimi zaman hayatı pratikleştirmek yerine zorlaştırır.** Trafik çilesini atlatıp, evinize ulaştığınızda eğer merkezi bir yerde oturuyorsanız bir de park yeri çilesi çekilir. A segmenti olarak da bilinen mini otomobiller bu sorunları bir nebze olsun azaltabilir. Tamam, trafik sıkıştığında bu tip bir otomobille de trafik tıkanık olur. Fakat İstanbul'un eski semtlerinde dar sokaklara girdiğinizde ufak boyutların gerçek avantajı ortaya çıkmaya başlar. Kü-



çük boyutlar ve başarılı dönüş çaplarının mini otomobilleri şehiriçinde, SUV ve orta sınıf otomobillere göre daha kıvrak yaptığı bir gerçek. Üstelik park yeri sorunları da daha az. Kompakt sınıf bir otomobilin boşalttığı kaldırıma paralel park yerine orta sınıf bir otomobille girmek emek ve zaman ister. Çoğu zaman da başarısız olunur. Minilerde böyle bir sorun yok.

#### **Karoser-iç mekan**

Bunları bir kenara bırakıp kuzen sayılabilecek rakiplere bir göz atalım. Bir tarafta ilk defa 2003'te tanıtılan ve 2007'e mak-



yajlanan tecrübeli Kia Picanto, diğer taraftaysa yepyeni Hyundai i10. Hyundai i10 ile Kia Picanto'nun platformları aynı olmasa da, mekanik anlamda birçok parçaları ortak. Otomobillere dış tasarım olarak bakıldığında Hyundai'nin yüksek yapısıyla adeta bir mini MPV havasında olduğu görülüyor. 1540 mm'lik yüksekliğiyle i10, Picanto'ya 60 mm tepeden bakıyor. i10'un 30 mm daha uzun olmasıysa gözle fark edilebilecek bir şey değil. i10'un 2380 mm'lik dingil mesafesi de Picanto'ya göre 10 mm daha fazla. Tabi bunlar gözle fark edilemeyecek kadar küçük farklar.



*HER İKİ OTOMOBİLDE DE SERT PLASTİKLER KULLANILMIŞ. i10'UN YÜKSEK OTURMA POZİSYONU ADETA LEYLEK YUVASI*

Otomobillere binmek için anahtarlara el atıldığı an, Picanto 1-0 yenik duruma düşüyor. Çünkü Hiper adlı tek donanım seviyesiyle satılan Picanto'da uzaktan kumandalı merkezi kilit yok. Geçen sayı ki Picanto yazımızda bu otomobilin uzaktan kumandalı merkezi kilit olmamasının ilk başta eksiklik gibi gelmesine rağmen eskiye göre artan donanımın (eski Picanto'da ABS standart değildi, iPod girişi yoktu) bu eksikliği kapatacak seviyede olduğunu belirtmiştik. Fakat i10'la Picanto karşı karşıya geldiğinde bu eksiklik göze batıyor. Çünkü donanım olarak i10,





TİPİK ŞEHİR OTOMOBİLLERİ; VİRAJLARDA FAZLA ZORLAMAYA GELMEZ







*i10'DA DEVİR SAATİ  
YOK. ARKA KOLTUKLAR  
BEKLENDİĞİNDEN İYİ*



Picanto'nun sunduklarından geride değil, üstelik fiyatı da daha cazip. Mesela bu sayfalarda gördüğünüz Select donanım seviyesindeki i10 23.100 YTL'lik fiyata sahip (baz donanım Team 21.200 YTL) ve 24.163 YTL'lik Picanto 1.1 Hiper'in sunmadığı uzaktan kumandalı merkezi kilit, elektrikli arka camlar, arka koltukta üçüncü başlık gibi ekipmanları sunabiliyor. Sonuçta çok özel bir neden olmadıkça (kişisel beğeni, marka tutkunluğu vb) kimse daha fazla paraya, daha az donanım almak istemez. Bunun dışında ABS, klima, radyo CD çalar gibi önemli donanımlar her iki otomobilde de mevcut.

Kapılar açılıp sürücü koltuğuna geçildiğinde i10'un yüksek ve dik oturma pozisyonu hemen dikkat çekiyor. Adeta bir leylek yuvası gibi yukarıda olan bu oturma pozisyonuna karşın Picanto daha rahat bir oturum sunuyor. Her iki otomobilde de sert plastikten ön konsollar kullanılmış olmasına rağmen, i10 daha kaliteli hissi veriyor. Bunda en büyük etken Picanto gibi sevimli bir otomobile yakışmayan ucuz görünümlü direksiyon simidi. İç mekan genişlikleri konusundaysa belirgin farklar yok. Açık renkli döşemelerin tercih edilmesi subjektif olarak Picanto'nun daha geniş ve ferah bir his vermesine neden olmuş. Fakat ölçtüğümüzde aslında i10'un daha geniş dirsek mesafesine (yaklaşık 2 cm), daha fazla baş (+1.5 cm) ve diz

mesafelerine (+1 cm) sahip olduğunu şaşıracak gördük. İ10'un 225 lt'lik bagajı da market alışverişlerinde Picanto'nun 157 lt'lik bagajından daha fazlasını sunuyor.

### Motor-performans

Otomobillerin ortak noktalarından biri motorları. Her iki otomobilde de çap x strok ölçüleri aynı olan (67 x 77 mm) 1086 cc'lik, 4 silindirli motorlar mevcut. Fakat her iki marka da kendilerine göre motor yazılımlarına sahip. Ayrıca bu motorların hava filtre kutularının yerleri de farklı.

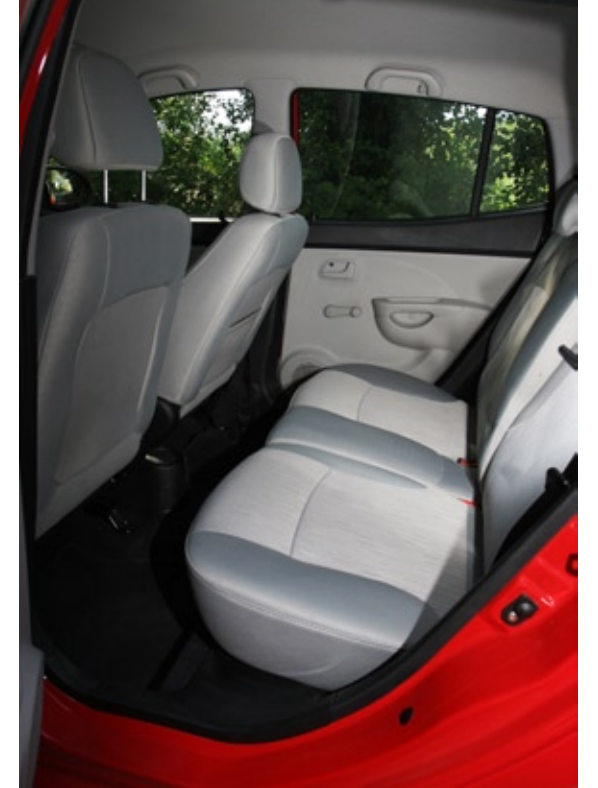
Her iki otomobilde doğal olarak fazla hızlı değil. Fakat kısa son dişli oranı ve hafif karoserler sayesinde gaz tepkileri ilk 3 viteste son derece istekli. 100 km/s hıza kadar yavaş olduklarını pek hissettirmeyen her iki otomobilden Picanto'nun az da olsa daha atik olduğu fark ediliyor. Zaten fabrika verileri de bu yönde. Daha çok otoyolda iş düşecek 4. ve 5. viteslerdeki hızlanmalar ve sollama manevraları uzun sürüyor. Bu otomobillerin asıl uzmanlığı şehir içi ve bunda da başarılılar. Zaten 100 km/s hız aşıldığında fazla devir çevirmek zorunda kalan bu motorların ekonomik olma avantajı da azalıyor.

### Sürüş özellikleri

Yol tutuş limitleri benzer olan Picanto ve i10 ikilisi ani hareketler yapmadığınız sürece tedirgin etmeseler de kullanım



*PICANTO'DA HARARET  
GÖSTERGESİ YOK.  
DÖŞEMELER AÇIK RENK*





ve direksiyon hissi olarak i10 daha iyi. Picanto'nun normal kullanımda iyi tepkiler veren direksiyonu, ani manevralarda geri toplarken biraz gecikmeli tepki verirken; i10'un direksiyonu bu gibi durumlarda daha çabuk. Kullanımları yumuşak olan otomobillerden Picanto'nun vites geçişleri bize daha net geldi (bir dönem test ettiğim Picanto dizele göre bu benzinli Picanto'nun vites geçişleri çok iyi). Hızlı vites geçişlerinde Picanto, i10'a göre daha iyi. Otoyol kullanımlarında her iki otomobilde yan rüzgarlardan biraz etkileniyor.

### Sonuç

Sonuç olarak bakıldığında bu tip otomobillerde fiyat-donanım ve ekonomi ön planda. Oturma pozisyonu leylek yuvasını andırırsa da, daha düşük fiyata daha iyi donanım sunması sayesinde Hyundai i10, Picanto'ya göre daha makul bir seçim. Bu arada bir üst sınıfta yer alan 1.4 lt 77 HP'lik Grande Punto'nun 23.840 YTL'lik ve 1.2 lt 65 HP'lik Nissan Micra'nın başlangıç fiyatlarının 22.510 YTL olması bu miniklerin fiyatlarının yüksek kalmasına neden oluyor.

## İSTANBUL'UN DAR SOKAKLARINDA HER İKİ OTOMOBİL DE SORUNSUZ KULLANILIYOR



Hyundai i10 1.1 benzinli

Kia Picanto 1.1 benzinli

### Fabrika verileri

Motor:	1086 cc, 4 silindirli, 12V	1086 cc, 4 silindirli, 12V
Maks. güç:	66 HP @ 5500 d/d	65 HP @ 5500 d/d
Maks. tork:	97 Nm @ 2800 d/d	97 Nm @ 2800 d/d
Maks. hız:	151 km/s	154 km/s
0-100 km/s:	15.6 sn	15.1 sn
Boyutlar:	3565 / 1595 / 1540 mm	3535 / 1595 / 1480 mm
Boş ağırlık:	1000 kg	935 kg
Bagaj hacmi:	225 lt	157 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.)	6.1/ 4.4 / 5.0 lt/100 km	6.3/ 4.5 / 5.2 lt/100 km

Donanım, devir saati yok +  
Yol sesi, oturma pozisyonu -

Oturma pozisyonu, devir saati var +  
Fren hissi -





KULLANIM ÖZELLİKLERİ BENZER OLSA DA, i10  
FİYAT DONANIM KONUSUNDA AVANTAJLI



# O ARTIK SUV

Mitsubishi Outlander, yeni jenerasyonunda crossover'dan SUV'a geçiş yaptı. 4x4 çekiş sisteminin uzman markası, yeni Outlander'la sorunsuz asfalt ve arazi kullanımını bir arada sunuyor.



Takvimler 1936 yılını gösterdiğinde şu anki markalardan birçoğu daha doğmamıştı bile. Mitsubishi ise ilk 4x4 aktarma sistemli aracını üretmişti. Zaten Japon markanın 4x4 sistemlerindeki bu deneyimi, onu Dakar gibi dünyanın en zorlu yarışlarından birinde 7'si üst üste olmak üzere toplam 12 kez şampiyon yapmadı mı? İşte markanın iddialı bir SUV'u olan yeni Outlander karşınızda...

## Çarpıcı tasarıma sahip

Yeni Outlander, büyük bir gövdeye ve bununla birlikte çarpıcı bir tasarıma sahip. Bunda en etkili olan öğelerse kuşkusuz ön tasarım ve arkadaki led'li stoplar. Araçta üç koltuk sırası ve 7 kişilik kapasite bulunuyor. Ancak üçüncü sıra, kullanılmadığı zaman bagaj zemininde kayboluyor. Uzunluğu 4640, genişliği 1800, yüksekliği 1680 ve dingil mesafesi 2670 mm olan

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



aracın boş ağırlığı 1730 kg. 10.6 metrelik dönüş çapı, bu boyuttaki bir SUV için başarılı. Bagaj kapasitesi, koltuk kombinasyonlarına göre 771 ile 1691 litre arasında değişiyor. Outlander, arazi kullanımında 22 derecelik yaklaşma, 19 derecelik rampa ve 21 derecelik uzaklaşma açılarına sahip. Aracın yerden yüksekliği ise 178 mm.

### İç mekan sorunsuz

Aracın iç mekanı, hem genişlik hem de ergonomi yönünden sorunsuz. Koltuklar rahat. Kumanda birimleri ergonomik. Gö-

rüş açıları geni ve net. Geri görüş kamerası, aracın cüssesinin getirdiği dezavantajı ortadan kaldırıyor. Üç kollu deri direksiyon hem sportif hem de tepki yönünden başarılı. Eşya gözleri sayıca yeterli ve kullanışlı. Üçüncü sıradaki koltukların açılıp kapanması da pratik.

### 140 HP güç üretiyor

Yeni Outlander'ın kalbinde, 2.0 litre-lik turbodizel motor yer alıyor. 140 HP güç ve 310 Nm tork üreten motor, aracı maksimum 187 km/s hıza ulaştırıyor. Outlander'ın 0-100 km/s hızlanma süresi



İÇ MEKAN, ERGONOMİK AÇIDAN SORUNSUZ. AMA KEŞKE OTOMATİK ŞANZİMAN BULUNSAYDI





ise 10.8 saniye. 1730 kg ağırlığındaki araç, fabrika verilerine göre 100 km'de ortalama 6.8 litre motorin tüketiyor. Vites kolu bölgesinde bulunan ve markanın 4x4 deneyimini yansıtan çevirmeli buton yardımıyla, "önden çekiş", "4x4" ve "kilitli 4x4" çekiş sistemleri arasında tercih yapabiliyorsunuz. Bu da birçok farklı yol ve hava koşulunda yola devam edebileceği-

niz anlamına geliyor.

#### Otomatik şanzıman sunulmalı

1730 kg ağırlığında ve 4640 mm uzunluğunda bir SUV olan yeni Outlander'da 6 ileri manuel şanzımana yer verilmiş. Bu cüssedeki bir araçta bizce otomatik şanzıman görev yapmalıydı. Arazi kullanımında zevk veren sistem, özellikle şehir

içi dur-kalk trafiğinde sürücüyü yoruyor. Ama yüksek kaliteli ve 650 Watt gücündeki Rockford Fosgate marka müzik sistemi, tüm yorgunluğunuzu alıyor.

#### Donanım listesi zengin

Yeni Outlander'ın zengin standart donanım listesinden bazı örnekler şunlar: 9 hoparlörlü 650 Watt gücünde Rockford

Fosgate müzik sistemi, anahtarsız giriş ve çalıştırma, deri döşeme, ısıtılabilir ön koltuklar, hız sabitleme sistemi, bluetooth, açılır tavan, xenon farlar, ABS, EBD, fren destek sistemi, denge ve çekiş kontrolü sistemi, sürücü, yolcu, yan ve perde havayastıkları, otomatik klima, yağmur, far ve park sensörü, ön-arka sis farları ve far yıkama sistemi.





ÖNDEN  
ÇEKİŞLİ, 4X4  
VE KİLİTLİ  
4X4 TERCİHİ  
ÇEVİRMELİ  
BUTONLA  
YAPILIYOR.  
ROCKFORD  
FOSTGATE  
SES SİSTEMİ  
ÇOK  
BAŞARILI

### Mitsubishi Outlander 2.0 DI-D

#### Fabrika verileri

Motor:	1968 cc, 16V, turbodizel
Maks. güç:	140 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	310 Nm @ 1750 d/d
Maks. hız:	187 km/s
0-100 km/s:	10.8 sn
Boyutlar:	4640/1800/1680 mm
Boş ağırlık:	1730 kg
Bagaj hacmi:	771/1691 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.7/5.8/6.8 lt/100 km
Fiyat:	88.247 YTL (26 Temmuz tarihinde)

- + Arazi kabiliyeti, geri görüş kamerası, müzik sistemi
- Otomatik şanzıman yok

#### Fiyatı 88.247 YTL

Yeni Outlander, 88.247 YTL'lik, donanımına ve özelliklerine göre uygun sayılabilecek bir fiyatla müşteri bekliyor. Çarpıcı tasarımlı, zengin donanımlı, arazide kabiliyetli bir SUV istiyorsanız yeni Outlander'ı da listenize alın.







Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

# STİL SAHİBİ

Lancia'nın küçük sınıftaki temsilcisi Ypsilon, MomoDesign detaylarıyla kendisini daha da belli eder hale gelmiş.





*TİTANYUM RENKLİ TAVAN, YANIK METAL RENKLİ ÖN PANJUR MOMODESIGN'IN FARKLARI.*

Ülkemizde yeni yeni tanınmaya başlayan Lancia, Fiat Grubu'nda premium marka olma misyonu yüklenmesiyle diğer iki markadan; yani halk markası Fiat ve sportif marka Alfa Romeo'dan farklı bir konuma sahip. Her ne kadar 1980'ler ve 1990'larda elde edilen ralli zaferleri markaya spor bir imaj katmış olsa da, eskiden beri Lancia, aslında elit ve ince zevklere sahip kişilerin otomobili olarak bilinir.

Türkiye'nin ilk sanal basın toplantısıyla tanıtılan Ypsilon Sport MomoDesign'a,

markanın yaramaz çocuğu olma rolü verilmiş. Tasarım olarak sıradışı çizgisiyle son derece kibar görünen Ypsilon, MomoDesign eklentileriyle az da olsa sportiflik kazanmış. Otomobili standart versiyonlardan ayıran en büyük görsel fark gövde renkleri, titanyum rengindeki tavan, jantlar, kapılardaki MomoDesign ibareleri ve yanık metal rengindeki ön ızgara çerçevesi. MomoDesign ve Lancia gibi iki markanın birlikteliğinin iç mekandaki yansımasıysa sadece koltuklardaki MomoDesign yazılarından ibaret gibi duruyor. Koltuk kaplaması özel seçilmiş olsa da insanın

bu otomobilde gerçek spor Momo koltuk beklentisine giriyor. Fakat sadece standart koltukların kaplaması değişmiş. Direksiyon simidi de şekil olarak diğer versiyonlarla aynı, fakat deri kaplı. "Acaba ben mi beklentilerimi çok yüksek tutuyorum?" diye düşünmeden edemiyorum. İç mekan kumaş kaplı ön konsolu saymazsak diğer Ypsilon'lardan farklı değil. Sert plastik ve alüminyum rengi plastik kaplamaların premium bir markaya yakıştığını söylemeyeceğiz. En azından ucuz alüminyum görünümlü kaplamalar yerine otomobile farklı bir görsel kimlik katan titanyum ta-

van rengi, buraya da uygulanabilirmiş. Tabi bunlar sübjektif değerlendirmeler. Yoksa alüminyum görünümlü plastikleri sevenler de çıkacaktır. Ypsilon Sport MomoDesign'da biri 105 HP 1.3 Multijet, diğeri 1.4 lt 16V 95 HP olmak üzere iki motor seçeneği bulunuyor. Ailenin seri başı olma görevi 1.3 Multijet 105 HP ile bizim kullandığımız 1.4 lt'lik motorlu versiyon, dışarıdan bakıldığında bagaj kapağı üstündeki Ypsilon logosuyla ayrılıyor. 105 HP'lik versiyonda bu logo kırmızı.

Test aracımızdaki 1.4 lt'lik 95 HP gü-



cündeki motor DFN şanzımanla (İtalyanca Dolce Far Niente, tembellik güzeldir) kombine edilmiş. Otomatikleştirilmiş bir manuel şanzıman olan DFN, ilk başta biraz sarsıntılı ve yavaşmış gibi gelse de Toyota ve Opel'deki otomatikleştirilmiş şanzımanlara göre daha çabuk ve sarsıntısız. Bu arada DFN'li versiyonun 10.4 saniyelik 0-100 km/s verisi manuel şanzımanlıdan 0.5 saniye daha iyi. Yani "otomatik yavaştır" genellemesi bu araç için geçerli değil. İç mekana hafif yol sesi alan MomoDesign'in süspansiyon sistemi sportif kullanım düşünülerek sertleştirilmiş

ve otomobil yere biraz daha yaklaştırılarak ağırlık merkezi düşürülmüş. Yol tutuşu başarılı olsa da direksiyon sistemi bu otomobilin rakibi sayılabilecek MINI Cooper kıvraklığında olmasını engelliyor. Yine de "City" moduyla, direksiyon çevirmede zorlanan kadınların beğenisini kazanacağı bir gerçek.

16.300 Euro'luk başlangıç fiyatına sahip (DFN şanzımanlı 18.300 Euro) Ypsilon Sport MomoDesign aynı motor-şanzıman kombinasyonuna sahip ORO donanım seviyesindeki kardeşinden 700 Euro daha

pahalı. İç mekan malzeme kalite hissi konusunda eksikleri olmasına rağmen çok şık, sıra dışı, tarzı olan ve sahibine özel hissi veren bir araç. Fakat keyif veren bir otomobil olmasına rağmen tanıtım sloganlarındaki gibi tam anlamıyla yaramaz olduğu söylenemez. Yaramaz olmak istiyor fakat içindeki ince ruh onun gerçek bir afacan olmasını biraz engelliyor gibi. En azından bizim kullandığımız benzinli versiyon için durum bu.



ÖZEL SİPARİŞLE  
HAZIRLANAN YPSILON  
SPORT MOMODESIGN'IN  
TESLİMAT SÜRESİ 2 AY



#### Lancia Ypsilon SportMomo Design 1.4 16V DFN

##### Fabrika verileri

Motor:	1368 cc, 4 silindirli, 16V
Maks. güç:	95 HP @ 5800 d/d
Maks. tork:	128 Nm @ 4500 d/d
Maks. hız:	175 km/s
0-100 km/s:	10.4 sn
Boyutlar:	3810 / 1704 / 1510 mm
Boş ağırlık:	995 kg
Bagaj hacmi:	215 / 290 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	8.2 / 5.4 / 6.4 lt/100 km

- ➕ Ayrıcalıklı dış tasarım
- ➖ Ön konsol plastikleri, yeterince yaramaz değil





# YENİLİK İÇİNDE SAKLI

Yeni X-Trail, ilk bakışta önceki neslin makyajlı hali hissi verse de, tamamen yeni. Üstelik daha konforlu ve daha yetenekli.

Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**Yeni X-Trail görsel açıdan eski nesli hatırlatsa da tamamıyla yeni bir otomobil.** Fakat bunun nedeni Nissan tasarımcılarının hayal gücünün kısıtlı olması değil, yapılan piyasa araştırmaları. İlk nesli 800.000 adetlik satış rakamı yakalayan X-Trail'in kullanıcılarının otomobilin genel özelliklerinden memnun olmaları Nissan'ın bu tanıdık tasarımı yaratmasında etken olmuş.

Köşeli hatlara sahip gövdesiyle sert bir havaya sahip yeni X-Trail 4630 mm'lik uzunluğa (+175 mm), 1785 mm'lik genişliğe (+20 mm), 1685 mm'lik yüksekliğe (+10 mm) sahip. Renault-Nissan ortaklığının ortak platformlarından biri Alliance C-Platformu kullanılarak üretilen (bu platform Qashqai'de de kullanılıyor) yeni X-Trail'in dingil mesafesi ise 2630 mm.

#### **Kullanışlı iç mekan**

Otomobilin dış tasarımın aksine, iç mekan tasarımının eskiyi hatırlatan hiçbir noktası yok. Kalite hissi yükseltilmiş ve göstergeler olmaları gereken yere, yani direksiyonun arkasına alınmış. Hatırlanacağı gibi ilk nesil X-Trail'de göstergeler konsolun orta-üst kısmındaydı. Bu yerleşim göstergelerin arkadaki yolcular tarafından da izlenebilmesine olanak sağlasa da, göstergeleri asıl izlemesi gereken kişinin, yani sürücünün gözlerinin yoldan fazlaca uzaklaşmasına neden oluyordu.



Ufak tefek eşyaları koymak için fazlasıyla eşya gözüne sahip otomobilde toplam 6 bardaklık var ve bunların ısıtma-soğutma özelliği olması (havalandırmayla paralel sıcaklıkta) iyi düşünülmüş pratik detaylar. Ön ve arka koltukları rahat olan yeni X-Trail'de arka koltuk sırtlıkları 12 derece yatırılabilir de, koltuklar ileri-geri hareket ettirilemiyor. Arka koltuklarda diz mesafesi kötü olmasa da, bu tip araçlarda bagaj kullanılmadığı zaman arka koltukları geriye ittirip daha fazla diz mesafesi kazanabilmek mümkün olmalı. Sonuçta 603 lt'lik bagaj (yatırıldığında 1773 lt oluyor)

*X-TRAIL, ASFALT KULLANIMINDA DA KONFORLU SÜRÜŞLER VAAT EDİYOR*



çoğu zaman atıl kapasite olarak kalıyor. Bu noktada bagajdaki çekmece şeklindeki yükleme bölgesinin pratikliğini de anlatalım. Bagajın alt kısmındaki bu çekmece tarzındaki 2 parçalı yüklük sayesinde ufak tefek eşyaları buraya koymak mümkün. Böylece bagajı ağzına kadar dolu olsa bile, çabuk ulaşmanız gereken ufak malzemeleri buraya koyabiliyorsunuz. Arka koltuktaki baş mesafesiye biraz kısıtlı. Bunda standart donanımdaki devasa açılır tavanın (yaklaşık 80 cm uzunluğunda ve 0.59 m2) tavanın iç kaplamasının da payı olduğunu söyleyebiliriz.

### Makul sürüş

Ülkemizde X-Trail'in biri 2.0 lt 141 HP benzinli, diğeri 2.0 lt 150 HP turbodizel olmak üzere iki motor seçeneği sunuluyor. Bizim test aracımızda 2.0 lt 150 HP'lik turbodizel vardı. Motor ilk çalışma anında rahatsız etmeyen hafif bir dizel sesine sahip. Isındıkça sesi azalan yumuşak karakterli olan makine X-Trail'i delicesine hızlandırmaya da istikrarlı ve makul bir performans sağlıyor. Sonuçta sırtında 1637 kg'lık bir yük ve otomatik şanzımanın kayıpları da var. 150 HP'lik motor maksimum torku olan 320 Nm'yi 2000 d/d'de üretse de, maksimum torkun yüzde 90'lık kısmı 1750 d/d'den sürücünün emrinde. Hyper Auto adı verilen 6 ileri otomatik şanzımanın vites geçişleri yumuşak. Bu şanzımanın hem otomatik hem

*200 MM TABAN YÜKSEKLİĞİNE SAHİP X-TRAIL'İN  
YAKLAŞMA AÇISI 29, UZAKLAŞMA AÇISI 23,  
RAMPA AÇISI 20 DERECE*





de manuel kullanım seçeneğinde daha çabuk olmasını beklerdik. Fakat manuel kullanımda da kısa bir gecikmeden sonra tepki veriyor.

Asfalt üzerinde son derece konforlu bir kullanım sunan X-Trail, virajlarda hafifçe yatsa da yol tutuş olarak güvenli. Araziye çıkıldığında da sürücüsünü mahcup etmeyen otomobilde All Mode 4x4i adlı modern bir aktarma sistemi bulunuyor. Bu sistemde otomobilin ön, orta ve arkasında bulunan yanıl ivmeyi, karoser salınımını ve direksiyon açısını ölçen sensörlerden edilen verilerle; ESP, çekiş kontrol sistemi ve ABS koordineli olarak çalışarak ön ve arka tekerlekler arasında güç aktarımı yapıyor.

Çevirmeli bir düğmeyle kumanda edilen bu sistem, önden çekiş, auto ve lock olmak üzere üç kullanım seçeneğine sahip. Auto seçeneğinde ön ve arka tekerlekler arasındaki güç dağılımı yukarıda bahsettiğimiz sistemler sayesinde değişken oranlarda yapılıyor. Lock seçeneğindeyse ön ve arka tekerlekler arasında 40 km/s hıza kadar yüzde 50-50'lik aktarma gerçekleştiriliyor. 40 km/s hız aşıldığında sistem kendiliğinden auto konumuna geçiyor. Arazi kullanımında bir çok kompakt SUV'a göre daha yetenekli olan X-Trail, ağabeyi Patrol kadar olmasa da, şartlar çok abartılmadığı sürece çamur, taş, hendek gibi

yerlerden rahatlıkla geçiyor. Eğim iniş ve yokuş kalkış destek sistemleri özellikle eğimli yerlerde sürücülerin işini kolaylaştırıyor

Sonuç olarak bakıldığında 80.990 YTL'lik (25 Temmuz 2008 tarihinde)başlangıç fiyatına sahip X-Trail 2.0 dCi, bir SUV kullanıcısının sahip olmak isteyeceği tüm ekipmanları standart olarak sunan, fiyat-donanım dengesi birçok rakibinden iyi olan bir otomobil.

*KALİTE HİSSİ İYİ OLAN İÇ MEKAN AYNI ZAMANDA KULLANIŞLI. OTOMATİK ŞANZİMAN STANDART.*



#### Nissan X-Trail 2.0 dCi

##### Fabrika verileri

Motor: .....	1995 cc, sıralı 4 silindirli, commonrail turbodizel
Maks. güç: .....	150 HP @ 4000 d/d
Maks. tork: .....	320 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız: .....	181 km/s
0-100 km/s: .....	12.5 sn
Boyutlar: .....	4630 / 1785 / 1685 mm
Boş ağırlık: .....	1637 kg
Bagaj hacmi: .....	410 / 603 / 1773 lt
Tüketim(Ş.İçi / Ş.dışı / ort): .....	10.5 / 6.7 / 8.1 lt/100 km

- + Donanım, benzerlerinden iyi arazi yeteneği
- Arka koltuk baş mesafesi, gecikmeli şanzıman tepkisi



# KÜÇÜK ESNAF

Fiat Doblo'nun kardeşi sempatik Fiorino, Cargo versiyonuyla adeta başarılı bir küçük esnaf. Kolayca yükleniyor, 2.8 metreküp alanda 630 kg yük taşıyor, dar sokaklara girip çıkıyor, pratik kullanımıyla keyif veriyor.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur



**T**ofaş'ın Bursa tesislerinde üretilip, iç pazardaki satışının yanı sıra dünyanın dört bir yanına ihraç edilen Fiat Fiorino, iş gereği yük ve eşya taşıyan kişiler için yeni bir seçenek oluşturdu. Ağabeyi Doblo'dan daha küçük boyutlara sahip olması, şehir içinde daha pratik bir kullanımı da beraberinde getiriyor.

Aracın uzunluğu 3864, genişliği 1716, yüksekliği ise 1721 mm. Sınıfının en iyi değeri olan 9.95 metrelik dönüş çapı, bu avantajını açıkça ortaya koyuyor. Fiorino'nun taşıma kapasitesi 630 kg. Yükleme alanının uzunluğu 1523, genişliği 1473, yüksekliği ise 1181 mm. Öte yandan, yolcu koltuğunu öne katlayıp düz bir zemin elde edilince uzunluk 2491 mm'ye çıkıyor. Yükleme hacmi ise yolcu varken 2.5, yolcu koltuğu katlıyken 2.8 metreküp.



### 75 HP'lik 1.3 turbodizel motor

Araçta Fiat ürün gamının neredeyse her aracında bulunan 1.3 Multijet'e yer verilmiş. 4000 d/d'de 75 HP üreten motor, 190 Nm'lik maksimum torka sahip. Yüksek konumlandırılmış 5 ileri vites kolu sorunsuz çalışıyor. 1090 kg'lık boş ağırlığa sahip araç, 157 km/s'lik maksimum hıza ulaşıyor. Yakıt tüketimi ise, kullanıcıyı sevindirecek türden: Ortalama 4.5 lt/100 km. Bu değer, 45 litrelik dolu depoyla 1000 km'lik menzil anlamına geliyor.

### Sürüş pratik ve zevkli

Fiorino, her modern ticari araç gibi binek araca yakın bir kokpit sunuyor. Araç yüksüzken hoplaya zıplaya gitmeseniz, kendinizi bir binek araçta bile zannedebilirsiniz. Kabinde bol eşya gözü, büyük torpido, ergonomik kumanda birimleri ve yeterli seviyede konfor var.

### Fiyatı 23.740 YTL

5 ileri manuel şanzımanlı Fiorino Cargo 1.3 Multijet Active'in fiyatı 23.740 YTL. EBD'li ABS, sürücü havayastığı, radyo-CD çalar, uzaktan kumandalı merkezi kilit, elektrikli camlar ve dış dikiz aynaları, yükseklik ve derinlik ayarlı direksiyon, yol bilgisayarı standart donanımda bulunuyor.



GÜNÜMÜZDE  
HAFİF TİCARİ  
ARAÇLAR DA  
SEMPATİK  
TASARIMA  
SAHİP  
OLABİLİYOR

### Fiat Fiorino Cargo 1.3 Multijet Active

#### Fabrika verileri

Motor:	1248 cc, common-rail, turbodizel
Maks. güç:	75 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	190 Nm @ 1750 d/d
Maks. hız:	157 km/s
Boyutlar:	3864/1716/1721 mm
Boş ağırlık:	1090 kg
Taşıma kapasitesi:	630 kg
Yük bölümü hacmi:	2.8 metreküp
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.7/3.8/4.5 lt/100 km
Fiyat:	23.740 YTL (25 Temmuz tarihinde)

- + Tasarım, pratiklik, tüketim, eşya gözleri
- Standart donanımda klima yok



## Bir şey yapmalı...

**Yeni dergimdeki bu ilk yazımın başlığı ülkemizde Anadolu Rock'ının temel taşlarından biri olan Moğollar grubunun çok sevdiğim bir şarkısıdır.** Büyük usta Cahit Berkay, eskimeyen bu güzel şarkıda, çevremizde olan biten olumsuzluklara karşı duyarsız kalmamamız gerektiğini söyler.

4-5 sene önce ülkemizde yapılan rallilere ne kadar heyecan ve şevkle gittiğimi hatırlarım. O senelerde sevgili yol arkadaşlarım TV8'den Murat Öztürk, acar PR'cı kardeşim Didem Portakal (Didosh) ile otomobilimize atlar hevesle rallilere gider, yol boyu yarış ne olur kritikleri yapar dururduk. Ralli bitiminde de yine aynı şekilde yarış sonu yorumları yapa yapa İstanbul yollarına düşerdik. O zamanlar sporda iyi-kötü bir rekabet ortamı vardı. Katılımcı çoktu, seyirci az da olsa şu anki vahim durumdan daha çoktu, medyanın ilgisi bile şimdikinden fazlaydı. Yani sözün özü bizi bu spora bağlayan bir şeyler vardı. Peki ne oldu da her şey tepetaklak oldu? Şimdi şapkamızı önümüze koyma zamanı geldi de çattı gibi gözüküyor. En son Hitit Rallisi'nin dönüşünde, üstümden etaplardan kalan tozumla otobanda

ilerlerken aklımdaki tek soru şuydu: "Ne olacak bu rallilerin hali?" Öyle ya, özellikle 2004 ve 2005 yıllarında ülkemizdeki çeşitli otomotiv imalat ve ithalatçı firmaların spora katılımı ile sıkı bir rekabet ortamı sağlanırken, özel takımların da yer almasıyla azımsanmayacak start sayıları yakalanmıştı.

2006 senesinden itibaren ise bir anda ibre tersine dönmeye başladı. Önce Citroen, sonra da Renault, önce bir senelik denediği JWRC macerasının ardından parkurlardan çekildi. 2005'e yaptığı flaş transferlerle fırtına gibi giren Hyundai, esas hedefleri olarak belirlediği 2006 senesinde ise parkurlardan elini ayağını çekmişti bile. Subaru 2006'da Ercan Kazaz ile çifte zafer unvanına sahip olmasına rağmen aynı yılın sonunda fişi çekip ithal ettiği yeni modellerin tanıtımına yönelmeyi tercih etti.

Bu sene rallilerdeki manzaraya bakınca durumun giderek içler acısı bir hale geldiği ne yazık ki görülmeye başlandı. Start listesine bakıldığında sayının önemli bir kısmını Volkan Işık'ın liderliğini üstlenmediği Lassa ve Yurtiçi Kargo takımlarının

yanı sıra Delta Sport tarafından kiralanan otomobiller ve Ford'un Castrol ile ortak düzenlediği Fiesta Rally Trophy yarış araçları oluşturuyor. Diğer ekipler ise kendi yağıyla kavrulan takımlar ve özel katılımcılar. Volkan Işık Delta Sport'un kapisına kilit vursa, Lassa ve Yurtiçi Kargo spordan çekilse, Ford da ralli faaliyetlerini sona erdirse halimiz nice olacaktı? Son iki yılın şampiyonu Ercan Kazaz şu an sahibi olduğu Atölye Kazaz'ın ralli faaliyetlerini askıya aldı ve kendisi de sezonu parkur kenarında geçiriyor.

Bu sezonun artık boşa geçtiğini varsayarak sene sonuna doğru yapılacak yeni TOSFED başkanlık seçimlerinin sporda bir milat olması gerekiyor. Yunanistan ve Bulgaristan'da düzenlenen rallilerde gerek yoğun seyirci ilgisine baktıkça imrenmemek elde değil. Umut fakirin ekmeği demişler. Umarım yeni TOSFED başkanı genç, vizyon sahibi, sporun içinden gelen, sorunlarını iyi bilen, proje üreten, federasyona ve kulüplere kaynak yaratan ve kendisi gibi kişilerden oluşan ekiple çalışan biri olur da, bu sporu yeniden ayağa kaldırır, bizler de diğer ülkeleri imrene imrene seyretmekten kurtuluruz.

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com





# Almanya'nın en hızlısı Hamilton oldu



Almanya GP'sini Vodafone McLaren Mercedes'ten Lewis Hamilton kazandı. Şampiyonada lider durumda bulunan İngiliz pilot bu sonuçla şampiyonadaki üst üste ikinci zaferini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar





Nelson Piquet, F1 kariyerinin ilk podyum sevincini yaşadı



Felipe Massa Hockenheim'da Hamilton'ın hızına yetişemedi.

**Lewis Hamilton pole position'da başladığı ve yerini koruduğu önde götürdüğü Almanya Grand Prix'si 35.** tura kadar rutin şekilde devam etti. Bu turda Tim Glock'un sağ arka süspansiyonu kırılıp start düzlüğünde beton duvara çarpması ve güvenlik aracının piste girmesiyle yarışın seyri değişti. Güvenlik aracının pistte olmasından faydalanmak isteyen pilotlar aynı anda pite girdi. Bundan karlı çıkan isimler, 17. sırada start alan Brezilyalı Piquet ve vatandaşı Massa oldu, Hamilton ise liderliğini kaybetti. Bitime 27 tur kala güvenlik aracı pistten çıktı,

Piquet F1 kariyerinde ilk kez yarış liderliği yaparken, Massa ikinci sıradaydı. Bir ara beşinciliğe kadar düşen Hamilton 12 tur kala Massa'yı geçti, dört tur sonra da Renault'nun Brezilyalı sürücüsünü geride bırakarak zafere ulaştı.

McLaren, bir yıl sonra Formula 1 takvimi geri dönen motor ortağı Mercedes'in evi Hockenheim'da Lewis Hamilton ile mutlu sona ulaştı. Bu sezon üst üste ikinci, toplamda dördüncü yarışını kazanan 23 yaşındaki İngiliz pilot, sürücüler klasmanında 58 puanla liderliğini devam ettirdi.

Renault'nun baskı altındaki çaylağı Nelson Piquet jr. ikinci olarak kısa Formula 1 kariyerindeki en büyük başarısını elde ederken, Ferrari pilotu Felipe Massa podyuma çıkan son isim oldu. Tek pit stop stratejisiyle yarışan Piquet, arkasındaki tecrübeli Massa'ya rağmen ikinci olarak büyük bir başarı elde etti. Massa ise puanını 54 yaparak Hamilton'ın ardından klasmanda ikinci sıraya yerleşti.

#### Yıllar sonra iki Brezilyalı podyuma çıktı

1991 yılında Piquet'nin babası ve Ayrton Senna'dan sonra Formula 1'de

ilk kez iki Brezilyalı pilot aynı yarışta podyuma çıkma başarısını gösterdi. 12. sırada start alan Nick Heidfeld, Heikki Kovalainen'in önünde dördüncü olarak finişe ulaşırken, Ferrari'nin dünya şampiyonu pilotu Kimi Raikkonen altıncı sırayı aldı. Almanya'ya Hamilton ve Massa ile aynı puanda giren Raikkonen klasmanda 51 puanla üçüncü sıraya geriledi. BMW Sauber'den Robert Kubica yedinci ve Toro Rosso'dan Sebastian Vettel sekizinci olarak Hockenheim'dan puan çıkaran son iki pilot oldu.



Nick Heidfeld evindeki  
yarışta podyuma  
çıkamadı



Sürücüler klasmanında ilk üç sırada yer alan Lewis Hamilton'ı , Felipe Massa ve Kimi Raikkonen'i izliyor. İki BMW pilotu Robert Kubica 48 puanla dördüncü, Nick Heidfeld 41 puanla beşinci sırada yer alıyorlar. Markalarda ise Ferrari 105 puanla liderliğini devam ettiriyor. İkinci BMW Sauber ile takipçisi Vodafone McLaren

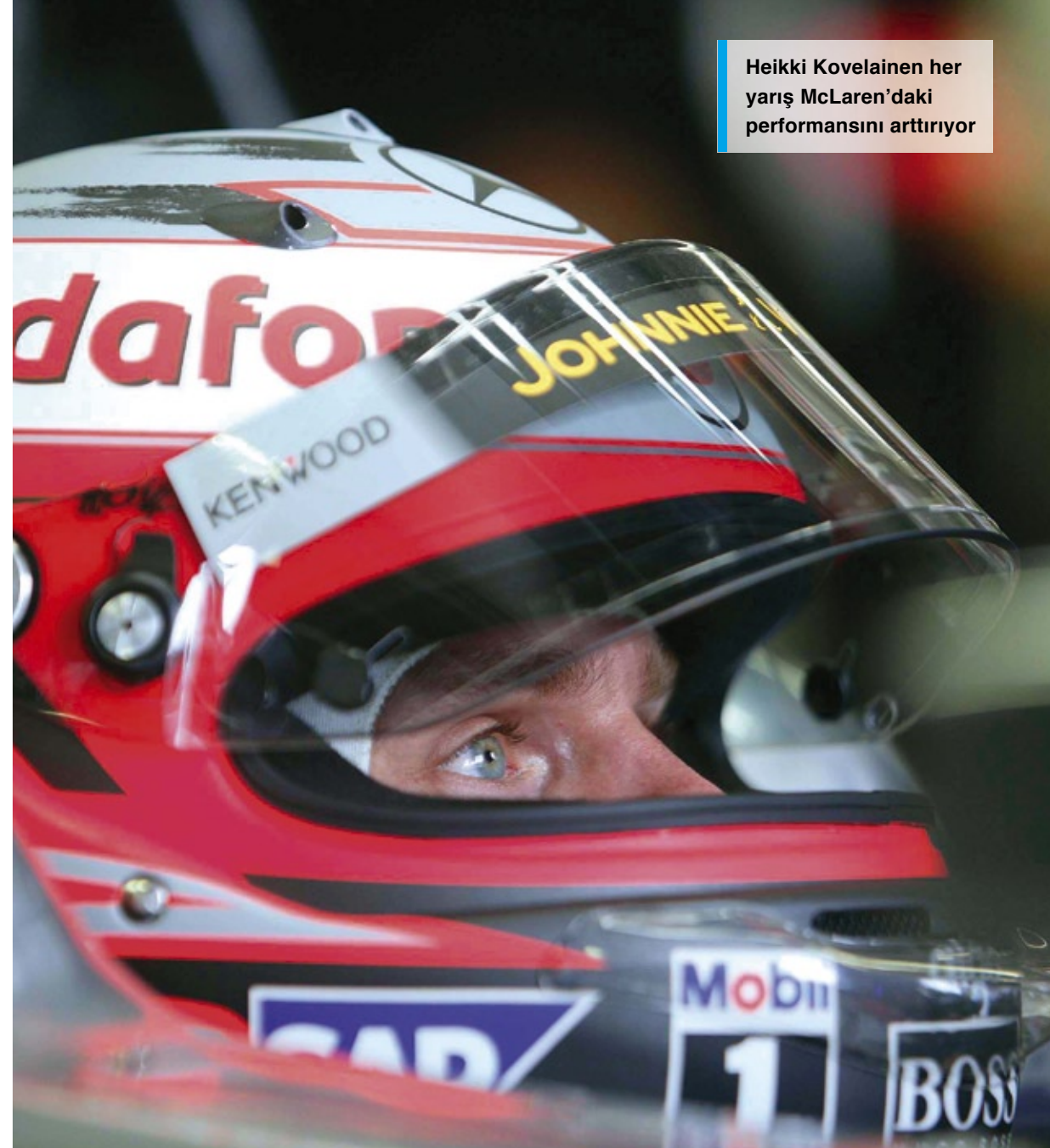
Mercedes arasındaki puan farkı üçe indi. BMW 89, McLaren ise 86 puanda sezonu sürdürüyor.

Formula 1'de sezonun 11. yarışı olan Macaristan Grand Prix'si 3 Ağustos'ta Budapeşte'de Hungaroring pistinde koşulacak.

#### Almanya GP'si Genel Klasmanı

Sıra...	Pilot.....	Takım .....	Zaman .....
1.....	Lewis Hamilton .....	McLaren.....	1sa. 31dk. 20.874 sn
2.....	Nelson Piquet .....	Renault .....	+00:05.586 sn
3.....	Felipe Massa .....	Ferrari .....	00:09.339
4.....	Nick Heidfeld.....	BMW Sauber .....	00:09.825
5.....	Heikki Kovalainen .....	McLaren.....	00:12.411
6.....	Kimi Raikkonen.....	Ferrari .....	00:14.483
7.....	Robert Kubica.....	BMW Sauber .....	00:22.603
8.....	Sebastian Vettel.....	Toro Rosso-Ferrari.....	00:33.282
9.....	Jarno Trulli .....	Toyota .....	00:37.199
10.....	Nico Rosberg .....	Williams-Toyota .....	00:37.658

Heikki Kovalainen her  
yarış McLaren'daki  
performansını artırıyor





# Yazıcı zirveye adını “yazdı”



Arkas Otomotiv Türkiye Ralli Şampiyonası'nda sezonun  
üçüncü rallisi olan İstanbul Rallisi'ni Lassa Ralli  
Takımı'ndan Serkan Yazıcı - Egemen Ertük ikilisi kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



**5 Temmuz Cumartesi saat 20:30'da Pendik Sahilyolu Atatürk Anıtı önünden verilecek startla başlayan rallide pilotlar Balıca köyü yakınlarındaki gece seyirci etabını geçerek ilk günü tamamladılar.** Su geçişini de barındıran etapta seyirciler için özel bir alan hazırlanmıştı. Gece etabını tamamladıktan sonra kapalı parka girecek olan ekipler ertesi gün geçtiğimiz Mayıs ayında vefat eden İSOK'un 1 numaralı kurucu üyesi Lemi Tanca'nın isminin verildiği özel etap ile güne başlayacaktı. Toplam 142,35 kilometrelik 9 özel etabı tamamlayacak pilotlar, Akfırat Belediyesi'nin İstanbul Park Otoparkı'nda kurulacak Servis Alanı'nda akşam 19:00'da başlayacak olan finiş podyumunda ralliyi tamamladılar. 49 ekibin start aldığı İstanbul Rallisi'nde 32'si finişe gelebildi. Rallide geçilen on toprak etabın sekizinde Serkan Yazıcı en iyi zamanı gerçekleştirirken, iki özel etapta da takım arkadaşı Hasan Özseyhan en iyi zamanı gerçekleştirdi.

### Super 1600 mücadelesi nefes kesti

Zirve mücadelesinin yanı sıra Süper 1600 kategorisindeki mücadele de nefesleri kesti. Gün içinde birbirine yakın zamanlar geçiren ekiplerden Fatih Kara - Bilge Ayan ikilisi birincilik kürsüsüne çıkmayı başardı. Son etaba 0.5 saniye önde giren Burak Çukurova - Aykan Alaçoğ ikilisi son etapta rakiplerine 5,8 sani-

ye geçilince podyumda ikincilik basamağına indi. Heyecan dolu mücadelede zirveyi zorlayan diğer bir pilot olan Yağız Avcı - Ersan Alkır üçüncü oldu. Süper 1600'de mücadelenin içinde yer alan Yurtiçi Kargo Ralli Takımı pilotu Dağhan Ünlüdoğan - Ahmet Sami Can ikilisi Lemi Tanca etabının üçüncü geçilişinde lastik patlatınca gerilere düştü ve klasmanı dördüncü sırada tamamlamak zorunda kaldı.

Bayan pilotlar arasında en başarılı ekip Berna Aksoy - Belma Çelik ikilisi oldu. Ford Fiesta St ile yarışan ikili genel klasmanda 21'nci sırayı aldı. Rallinin en başarılı genç ekibi ise Yağız Avcı - Ersan Alkır ikilisi oldu.



Yağız Avcı



Fatih Kara ikinci olurken, objektiflere güzel görüntüler sergiledi.



Burak Çukurova son etapta Fatih Kara'ya Super 1600 birinciliğini kaptırdı.

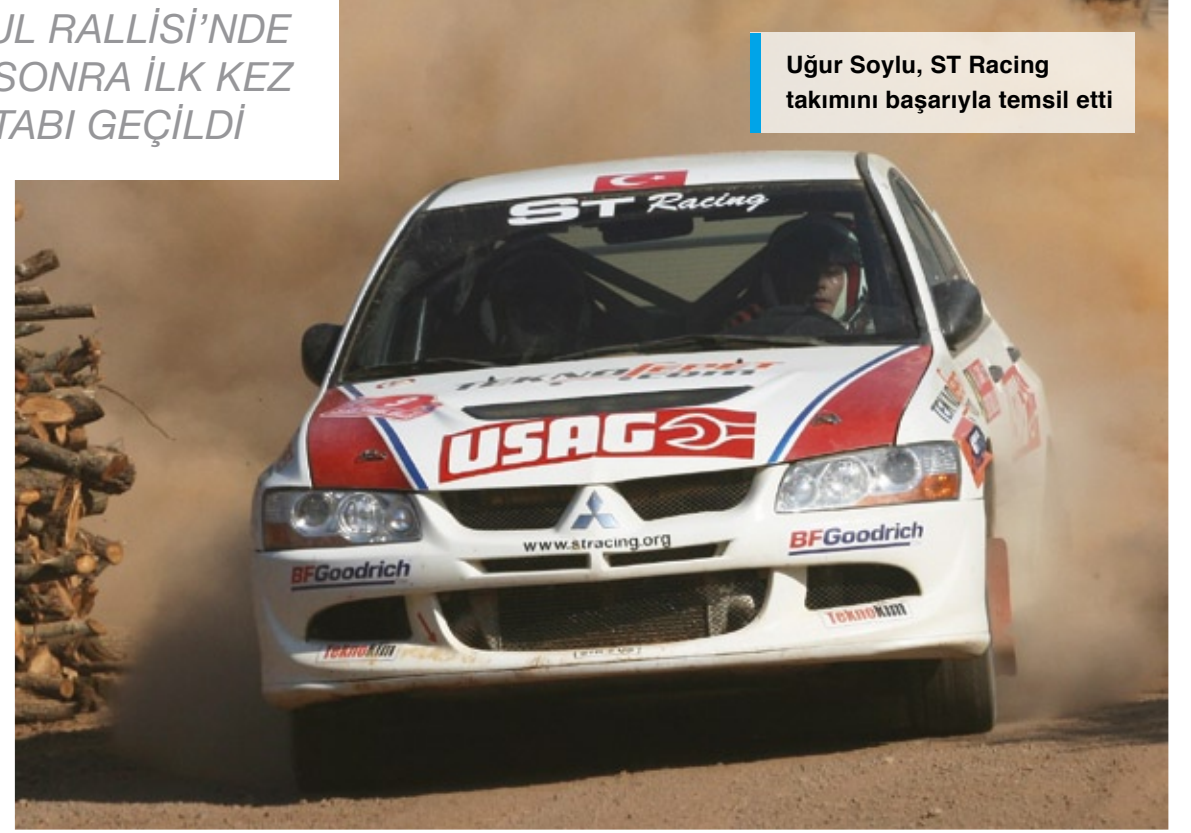


Güven Bostancı Super  
1600 pilotlarının  
ardından beşinci oldu



İSTANBUL RALLİSİ'NDE  
YILLAR SONRA İLK KEZ  
GECE ETABI GEÇİLDİ

Uğur Soylu, ST Racing  
takımını başarıyla temsil etti



#### İstanbul Rallisi Genel Klasmanı

Sıra...	Pilot.....	Takım .....	Zaman
1.....	Serkan Yazıcı - Egemen Ertük.....	Mitsubishi Evo 9.....	1:35:03.8
2.....	Fatih Kara - Bilge Ayan .....	Fiat Punto S1600 .....	+3:05,3
3.....	Burak Çukurova - Aykan Alakoç .....	Fiat Palio S1600 .....	+05.3
4.....	Yağız Avcı - Ersan Alkır .....	Fiat Punto S1600 .....	+25.2
5.....	Güven Bostancı - Vedat Bostancı.....	Mitsubishi Evo 9 .....	+24.1
6.....	Uğur Soylu - Fatih İnan.....	Mitsubishi Evo 8 .....	+42.5
7.....	Dağhan Ünlüdoğan - Ahmet Sami Can.....	Fiat Palio S1600 .....	+1.3
8.....	Hasan Özseyhan - Özden Yılmaz .....	Mitsubishi Evo 9 .....	+52.4
9.....	Serhat Öztemir - Ünal Tezel.....	Mitsubishi Evo 7 .....	+7.0
10.....	Mehmet Besler - Erkan Güleren .....	Mitsubishi Evo 7 .....	+1:05.6

Hasan Özseyhan



Burcu Çetinkaya -  
Bahadır Gücenmez N3  
birincisi oldular.





# Hitit'de podyum Lassa'nın



Bu yıl 35. 'si düzenlenen Hitit Rallisi'nde Lassa Rally Team pilotları ilk üç sırayı elde ederek adeta podyumunu parsellediler. Kızılcahamam'da yapılan tek günlük rallinin Super 1600 sınıfı galibi ise Burak Çukurova oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Ankara Otomobil Kulübü (ANOK) tarafından Kızılcahamam ilçesinde düzenlenen 35.Hitit Rallisi, 19 Temmuz Cumartesi günü ilçe merkezinden verilen start ile başladı ve ekipler yaklaşık 125 kilometrelik 12 özel etabı tamamlayarak akşam 18:00'da servis alanına gelerek ralliyi tamamladılar. 37 ekibin start aldığı rallide özellikle Çukurca etabında zorlanan yarışmacılardan 27'si sıcak havadaki bu zorlu mücadeleyi tamamlamayı başardılar.

İlk yediye yerleşen dört çeker otomobil-

lerin peşinde sekizinci sırada Yurtiçi Kargo Ralli Takımı'ndan Burak Çukurova - Aykan Alakoç ikilisi yer aldı. Fiat Palio Süper 1600 ile mücadeleye katılan Çukurova, takım arkadaşı Dağhan Ünlüdoğan'ın henüz ikinci özel etapta bijon keserek yarış dışı kalmasından sonra takımına puan kazandıran tek pilot olmayı başardı. Süper 1600 kategorisinde yarışı tamamlayan diğer ekip Yağız Avcı - Ersan Alkır ikilisi ralliyi dokuzuncu sırada tamamladı. Onlar da takım arkadaşları Fatih Kara'nın ilk özel etapta yaşadıkları mekanik sorun ile yarış dışı kalmasından sonra yalnız kaldılar.

Hasan Özseyhan kariyerinde ilk kez Hitit Rallisi'ni tamamlayarak ikinciliği elde etti.



Mehmet Besler ile kıyasıya zirve rekabetine giren Serkan Yazıcı lastiğinin patlamasıyla üçüncülüğe razı oldu.





Koray Muratoğlu objektifimize özel zafer pozu verdi.



## HİTİT RALLİSİ BU SENE DE KIZILCAHAMAM'DAKİ TOPRAK ETAPLARDA DÜZENLENDİ



Uğur Soylu istikrarlı performansını Hitit'te de sürdürdü.

Burcu Çetinkaya yine erkek rakiplerine kök söktürdü.



Klasik otomobiller seyredenlere nostalji yaşattı.



Burak Çukurova Super 1600'de birinci oldu

### Burcu Çetinkaya Bayanlarda zirveyi kaptırmadı

Hitit Rallisi'nin bayan pilotlar klasmanında Burcu Çetinkaya zafere ulaşırken, Berna Aksoy da yarışı tamamlayarak puan almayı başardı. N3 sınıfı Ford Fiesta'ların mücadele ettiği Castrol Fiesta Sporting Trophy Türkiye'de ilk sırayı Koray Muratoğlu aldı. N2 sınıfında lider olarak Hitit Rallisi'ne gelen Ali Onkök yaşadığı mekanik sorunlar nedeni ile yarışı tamamlayamazken bu sınıfın en iyi pilotu Özcan

Söke oldu. Deltasport adına yarışa katılan Söke, yine Deltasport adına yarışan Barın Şahin'in önünde ilk sırayı aldı. Üçüncülük basamağında ise Yurtiçi Kargo Ralli Takımı'nın genç bayan pilotu Melissa Tahincioğlu yer aldı. Sınıf A7'de ilk sıra yine Alkan Erden'in olurken, A6'da birincilik kupası Halim Özal'ın oldu. Arkas Otomotiv Türkiye Ralli Şampiyonası'nda sezonun beşinci rallisi Bursa Otomobil Sporları Kulübü (BOSSEK) tarafından 6-7 Eylül 2008 tarihlerinde düzenlenecek.

### Hitit Rallisi Genel Klasmanı

Sıra ...	Pilot .....	Takım .....	Zaman .....
1.....	Mehmet Besler - Erkan Güleren .....	Mitsubishi Evo9.....	1:45:33.8
2.....	Hasan Özseyhan - Özden Yılmaz .....	Mitsubishi Evo9.....	+ 00:15.6
3.....	Serkan Yazıcı - Egemen Ertük.....	Mitsubishi Evo9.....	00:55.1
4.....	Uğur Soylu - Kaan Tuğhan .....	Mitsubishi Evo8.....	01:51.8
5.....	Can Çelebi - Burak Erdener.....	Mitsubishi Evo9.....	03:24.3
6.....	Serhat Öztemir - Ünal Tezel.....	Mitsubishi Evo7.....	03:42.4
7.....	Güven Bostancı - Vedat Bostancı.....	Mitsubishi Evo9.....	05:13.5
8.....	Burak Çukurova - Aykan Alakoc .....	Fiat Palio S1600 .....	05:24.1
9.....	Yağız Avcı - Ersan Alkır .....	Fiat Punto S1600 .....	05:33.3
10.....	Mustafa Söylemez - Aykut Uçarer .....	Mitsubishi Evo9.....	07:37.9





# İbrahim Okyay Portekiz'den puanla döndü

Dünya Binek Otomobil Şampiyonası WTCC'de ülkemizi temsil eden Borusan Otomotiv Motorsport pilotu İbrahim Okyay, sezonun Portekiz Estoril'de yapılan 6.ayak yarışında kendi sınıfında 5.sırayı elde etti.

Ünlü Estoril Pisti'ndeki 12 turluk yarışta Bağımsız Sürücüler Şampiyonası'nda

birinciliği Belçikalı Corthals elde ederken, Turkuaz renkli BMW 320si ile yarışan İbrahim Okyay, 22.55,400'lük derecesiyle 6.sırada finışı geçti. Ancak yarış sonunda hakemler İtalyan pilot Stefano D'Aste'ye 30 saniye zaman cezası verince, İbrahim Okyay bir basamak yükselerek 5. sırayı elde etti.





Estoril'de Bağımsız Sürücüler Şampiyonası'nda elde ettikleri 5.liğin mutluluk verici olduğunu söyleyen Borusan Otomotiv Motorsport pilotu İbrahim Okyay "Bu derecenin en güzel tarafı son beş tur tampon tampona mücadele ettiğim Alman pilot Franz Engstler'i yarışın son turunun son virajında geçmem oldu. Bu yarışta ilk üç içinde finişe gelmek gibi bir hedefim vardı. Fakat starttan sonraki ilk sağ viraja 5 otomobil aynı anda girince ortalık biraz karıştı ve İtalyan pilot Stefano D'Aste ile sert bir temas yaşamak zorunda kaldım. Bu temas sonunda otomobilin sol ön rot kolu hafif bir hasar aldı. Sonuçta buda otomobilin tüm ön düzen ve rot ayarlarının bozulmasına neden oldu. Özellikle sol virajlarda çok fazla zaman kaybettiğimi söyleyebilirim. Belki bu küçük hasar benim için olası bir üçüncülüğü engelledi" diye konuştu.

Borusan Otomotiv Motorsport, WTCC organizasyonunun İngiltere ve Almanya'da yapılacak ayaklarında iki otomobille start alacak. Şampiyona'nın ilk altı yarışına İbrahim Okyay pilotajındaki BMW 320si ile katılan ekip, İngiltere ve Almanya yarışlarında Aytaç Biter'in pilotajındaki ikinci BMW 320si'nin katılmasıyla start alacak. Borusan Otomotiv Motorsport'un WTCC'de kullanacağı iki BMW 320si aynı özelliklere sahip ve 280 beygir güç ürettiyor.



*İBRAHİM OKYAY TURKUAZ RENKLİ OTOMOBİLİYLE  
ÜLKEMİZİ DÜNYA PİSTLERİNDE TEMSİL EDİYOR*





## Alonso İspanyol basınının boy hedefi

İspanyol gazeteleri, Almanya Grand Prix'sinin ardından yayınladıkları haberlerde Fernando Alonso'nun Minardi'deki günlerine geri döndüğü yorumunu yaptı. Alonso, Hockenheim'da beşinci sıradan başladığı yarışı 11. tamamlarken, takım arkadaşı Nelson Piquet 17. cepten start alarak mücadeleyi ikinci sırada bitirmişti. Bu arada takım patronu Flavio Briatore'nin yarış sonrasında yayınlanan resmi yarış açıklamasında Alonso'yla ilgili bir ifade yer almaması dikkatlerden kaçmadı. İspanyol Diario AS gazetesi, Hockenheim sonrasında Briatore'nin bu sezon ilk kez Alonso hakkında eleştirel ifadelerde bulunduğunu yazdı. İtalyan basınına göre Briatore, Alonso'nun Almanya'daki yarışından memnun kalmadığını söyledi. Bu arada Renault'nun gelecek sezona ilişkin Fernando Alonso'dan Eylül ayı bitmeden bir cevap beklediği, İspanyol pilotun ise sezon sonunda takım değiştirmeyi düşündüğü ileri sürülüyor. Öte yandan El Pais gazetesi'nin iddiasına göre Alonso'nun yarış sonrasında Brezilyalı çaylak takım arkadaşısını SMS yollayarak kutladığı iddia edildi.

## Hirvonen ve Latvala asfalt eğitiminde

Dünya Ralli Şampiyonası lideri Mikko Hirvonen ve takım arkadaşı Jari-Matti Latvala sezonun ikinci yarısındaki asfalt ralliler için ünlü asfalt sürüşü teknikleri hocası Rob Wilson'dan ders alıyor. Ford Takımı Direktörü Malcolm Wilson iki pilotun da asfalt sürüş tekniklerini geliştirmek için Rob Wilson'la İngiltere'de olduklarını söyledi. Wilson iki pilotun da Almanya, İspanya ve Fransa rallilerinde en iyisini yapmayı istediklerini söylerken "Sebastien Loeb dışında birinin bir asfalt ralli kazanmasının üzerinden çok zaman geçti. Bu nedenle önümüzde zor bir mücadele olduğunu biliyoruz, ama Mikko ve Jari-Matti en iyisini yapmaya kararlılar ve ikisi de asfalt sürüşlerini geliştirmeleri gerektiğini biliyor. Rob Wilson geçen yıl bir süre Marcus'a hocalık yapmıştı ve Marcus bunun büyük bir avantaj olduğu-

nu hissetmişti. Bu da Mikko ve Jari-Matti'ye aynı fırsatı vermeyi mantıklı hale getiriyor. Ayrıca Jari ülkesi Finlandiya'da bir Touring otomobil pilotundan ekstra ders alacak." açıklamasını yaptı.



## Kenan Sofuoğlu Superbike'a alışıyor

Kenan Sofuoğlu, Çek Cumhuriyeti'nin Brno Pisti'nde yapılan iki yarışta da gerilerden gelip 10. oldu ve gün geçtikçe üst sıralara yaklaşabilecek tempoyu yakaladığı gözlemlendi. Takım Sahibi Ronald Ten Kate, Kenan'ın bu adaptasyonunu pozitif buldu ve bir daha ki yarışta daha iyisini yapabileceğini umduğunu söyledi. Kenan Sofuoğlu ise Vallelunga testlerinde motora daha iyi adapte olduğunu ve bunun sonucunu yarışta gördüğünü belirtti. Şampiyon sürücümüz fiziksel kondisyonu da iyileştiği için bir sonraki yarış olan Brands Hatch de iyi bir iş çıkaracağını söyledi.





## Mosley, gazete davasını kazandı

FIA Başkanı Max Mosley, News of the World gazetesine karşı gazetenin yayınladığı seks partisinde iddia edilen Nazi unsurlarını yalanlayarak gazeteye açtığı cezai tazminat davasını kazandı. Londra Yüksek Mahkemesi kısa süre önce açıkladığı kararında, Mosley'in seks hayatına ilişkin haber yapan ve olayda Nazi unsurlarının ön planda olduğunu iddia eden gazeteyi suçlu buldu. Mosley, davanın ardından İngiliz gazeteden 60 bin sterlin cezai tazminat alacak. Ancak mahkeme masraflarıyla birlikte bu rakamın 850 bin sterlin gibi rekor meblağa çıkacağı belirtiliyor. Mahkeme kararının duyurulmasından sonra avukatları aracılığıyla yazılı bir açıklama yapan FIA başkanı, News of the World gazetesinin en kaba şekilde mahremiyetine tecavüz ettiğini belirterek, "Umarım bu dava, İngiltere'deki gazeteleri, yıkıcı ve müstehcen gazetecilik yapmaktan caymasına etkide bulunur" şeklinde konuştu.

## Volkan Işık Bulgaristan'da ikinci oldu

Avrupa Ralli Şampiyonası'nın altıncı ayağı olan 39.Bulgaristan Rallisi 11-13 Temmuz tarihleri arasında koşuldu. Fiat Motosports Turkey adına Fiat Grande Punto S2000 ile yarışan Volkan Işık/Kaan Öşenler sadece 6 saniye farkla ikinciliği elde ederek nefes kesen bir mücadeleye imza attılar. Bulgaristan Rallisi'nde zafer Peugeot 207 S2000 ile yarışan Bulgar ikili Krum Donchev/Stoiko Valchev'in oldu. Volkan Işık ralli sonrasında buradan aldığı puanların çok değerli olduğunu söyledi. Bu sonuçla Işık, Bulgaristan Rallisi sonrasında Avrupa Ralli Şampiyonası (ERC) klasmanında üçüncü sıradaki yerini sağlamlaştırdı. Solowow'un üçüncü olarak bitirdiği Bulgaristan Rallisi sonrasında aldığı sekiz puana rağmen Işık ile Solowow arasındaki puan farkı 1'e indi. Avrupa Ralli Şampiyonası'nda sezonun yedinci rallisi Portekiz'in Madeira Adası'nda düzenlenecek olan Rally Vinho de Madeira olacak.



## Duval WRC'ye geri dönüyor

Francois Duval, Stobart Takımı adına Almanya Rallisi'nde kullanacağı ve üzerinde yeni sponsorunun yer alacağı otomobilini geçtiğimiz günlerde medyaya tanıttı. Bu yılın başında Monte Carlo Rallisi'nde dördüncü olduktan sonra yarışmaya ara veren Duval, kalan 3 asfalt ralli olan Almanya, İspanya ve Fransa Rallileri için Stobart Takımı'na yeniden katıldı. Anlaşma yeni Ford Focus WRC 07'i M-Sport'tan Duval için satın alan Belçikalı işadamı Stephen Vergalle sayesinde gerçekleşti. Otomobil Francois Duval'i bu üç asfalt yarışta destekleyecek olan Belçika inşaat firması Structo'nun renklerini taşıyacak. Belçikalı pilotun Monte Carlo Rallisi'ndeki co-pilotu Eddy Chevallier şu an Peter van Merksteijn Jr ile yarıştığından Almanya'da Patrick Pivato co-pilotluk yapacak.



# TANRIÇA

Citroen DS (Fransızca “De-Es” okunur), okunuşu dolayısıyla “Tanrıça” ve “Çok güzel kadın” anlamlarına gelen adını sonuna kadar hak eden bir otomobildi. 1955-1975 yılları arasında toplam 1.455.746 adet üretilen otomobil, klasikler arasındaki yerini aldı.



Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Citroen Medya



*CITROEN DS, ÜRETİLDİĞİ 20 YIL BOYUNCA TAKSİ, AMBULANS, MAKAM ARACI, CENAZE ARACI, AİLE OTOMOBİLİ GİBİ ÇEŞİTLİ AMAÇLARLA KULLANILDI*

Citroen DS, Fransız üreticinin “ileri teknoloji” ve “güzel tasarım”ı aynı otomobilde bir araya getirdiği araç olarak tarihe geçmiştir. Model adının okunuşunun, Fransızca “Tanrıça” ve “Çok güzel kadın” (Déesse) anlamlarına gelmesi tesadüf değildir. Hem tasarımıyla dikkat çeken hem de yenilikçi teknolojilere sahip olan bir otomobil ürettiklerini bilen Citroen mühendisleri, bu adı bilinçli olarak seçmişlerdir.

#### **Her ihtiyaca cevap verdi**

Citroen DS, 20 yıllık üretimi boyunca, aklınıza gelebilecek her türlü işte kullanıldı. Taksi şoförleri sağlamlığı ve arka koltuk konforu nedeniyle onu tercih ettiler. Sinema yıldızları en popüler fotoğraf karelerinde ya DS’in önünde ya da içinde görüntülendiler. Kalabalık aileler sedan versiyon Pallas’ı tercih ettiler. Station Wagon versiyon cenaze aracı ve ambulans olarak sıkça kullanıldı. General Charles de Gaulle, Champs Elysées Sarayı’ndan tavanı açılabilen DS aracıyla çıkıp halkı ayakta selamladı. Gençler cabrio karo-serli DS hayalleri kurarlardı. Kısacası Citroen DS, belli bir kesimin değil, herkesin otomobili oldu.





### Teknolojisi yüksekti

DS, döneminin en üstün süspansiyon, yol tutuş, fren ve direksiyon kabiliyetlerine sahip otomobillerinden biriydi. Otomobilin hidroprnömatik süspansiyon sistemi, bugün bile birçok markanın elinde bulunmayan bir teknolojinin ürünüydü.

### Citroen ralliye DS'le girdi

DS modeli, Fransız üreticinin ralliye soktuğu ilk otomobil olarak da tarihe geçti. Daha girdiği ilk yarışta tur zamanı rekorunu kırdı. DS; 1959 ve 1966 yıllarında Monte Carlo Rallisi'ni, 1961 ve 1963'te Korsika Rallisi'ni, 1969'daysa Fas Rallisi'ni birinci bitirdi.

### 1975'te veda etti

Citroen DS'in üretimi, Nisan 1975'te üretilen 1.455.746'ncı araçla birlikte sona erdi. Ama nispeten yüksek adetlere ulaşmış bir otomobil olması bile, DS'in bir klasiğe dönüşmesine engel olamadı. Halen yollarda sorunsuz dolaşan yüzbinlerce DS bulunuyor. Ama en orijinal olanları, koleksiyonerlerin garajlarında.



*TEK KOLLU DİREKSİYONA SAHİP DS, CITROEN'IN İLK RALLİ OTOMOBİLİ OLARAK DA TARİHE GEÇTİ*



### Citroen DS tarihçesi

**Ekim 1955:** DS19, Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı

**Ekim 1956:** ID19 tanıtıldı

**Ekim 1958:** ID19 Station Wagon ve DS19 Prestige tanıtıldı

**Ekim 1960:** Cabrio versiyon tanıtıldı

**Ekim 1962:** Yeni ön tasarım tanıtıldı

**Eylül 1964:** Sedan model Pallas tanıtıldı

**Ekim 1965:** 2175 cc'lik motora sahip ID ve DS21 tanıtıldı

**Ekim 1967:** Yeni ön far tasarımı tanıtıldı

**Ekim 1968:** Yeni gösterge paneli, ID ve DS20 tanıtıldı

**Ekim 1969:** D Special ve D Super, ID19 ve ID20'nin yerini aldı. DS21'e enjeksiyonlu motor konuldu. Karbüratörlü versiyon da devam etti.

**Kasım 1971:** DS21'e otomatik şanzıman konuldu.

**Ekim 1972:** DS21'in yerini alan DS23 tanıtıldı.

**Nisan 1975:** 1.455.746'nci ve son DS üretildi.



*www.e-otodergi.com*

İLK SAYIMIZI İNDİREN **6347** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.  
e-otodergi’NİN 3. SAYISINI 1 EYLÜL 2008’DE SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.