

WWW.

EYLÜL 2010

SAYI: 27

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



SÜRÜŞ İZLENİMİ

Mercedes-Benz E 63 AMG

• SEAT IBIZA CUPRA • OPEL ASTRA 1.4 TURBO • PEUGEOT RCZ • KIA SPORTAGE • DACIA DUSTER DİZEL

Hurdan varsa borcun yok

Ne yazık ki bu ülkede kendisine herhangi bir konuda tahakkuk eden cezayı geciktiren ya da hiç ödemeyen, aynı şekilde vergisini de vermeye istekli olmayan kişiler, bu tutumlarında ısrarcı olurlarsa ödüllendiriliyorlar. Maliye Bakanlığı, 1985 model ve daha eski araçlar için vergi ve ceza affı getirdi. Bir başka deyişle bu tanıma uyan bir aracınız varsa, üzerinde ne kadar trafik cezası ve motorlu taşıtlar vergisi borcu olursa olsun, tüm gecikme faizleriyle birlikte silinecek! Bunun karşılığında da aracınızı 31 Aralık 2011 tarihine kadar il özel idarelerine götürüp hurdaya ayrılması için teslim edeceksiniz. Yaşanan durumu çarpıcı bir örnekle anlatayım: Bugün yaklaşık 130.000 Euro'ya bir Audi A6 4.2 FSI quattro tiptronic satın aldım diyelim. Bu otomobili 25 yıl elden çıkarmadan kullanacağım. 4.2 litrelik motora sahip bu otomobil için Motorlu Taşıtlar Vergisi hesabı yaparsak, bugünün vergilendirme sistemine göre 25 yılda toplam 132.877 TL vergi ödemem gerekecek (Ayrıntılı hesap şöyle: Aracın ilk üç yaşında yılda 14.689 TL'den toplam 44.067 TL; sonraki üç yılda yıllık 11.015 TL'den toplam 33.045 TL; sonraki beş yılda yıllık 6525 TL'den toplam 32.625 TL; sonraki dört yılda yıllık 2935 TL'den toplam 11.740 TL; sonraki 10 yılda ise yıllık 1140 TL'den toplam 11.400 TL). 25 yılda toplam 132.877 TL vergi ödemem gerekiyor ama ben ödemiyorum.

Takvimler 2036'ı gösteriyor ve Maliye Bakanlığı 2011 model araçlar için hurda uygulamasına gidiyor. Ben de gidip aracımı il özel idaresine teslim edip çıkıyorum. Cebimde devlete ödemediğim 132.877 TL vergi borcu var. Gecikme faizleriyle 250.000 TL'yi geçer muhtemelen. Bu parayla kendime yine sıfır kilometre güzel bir otomobil satın alabilirim değil mi?

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Yeni hız limitleri

Hız limitleri yeniden düzenlendi ve şehirlerarası yollardaki hız limitleri yükseltildi. Bazıları kazaların, dolayısıyla da ölüm ve yaralanmaların artacağından endişe etseler de ben bunu yersiz buluyorum. Çünkü, hız limiti düşükken zaten hızlı giden sürücülerin şimdi yine aynı hızla gideceklerini ve aynı kaza riskini taşıyacaklarını düşünüyorum. Üstelik ülkemizde gitmeyen veya park halindeyken hareketlenip giden araçlar yüzünden de kazalar olabiliyor. Mesela geçtiğimiz günlerde Kocaeli'de yokuş aşağı park halinde olan bir kamyon, bir apartmana çarparak balkonda oynayan 7 yaşındaki bir çocuğun ölümüne neden oldu. Bundan yıllar önce yaşadığım sitenin kenarındaki yamaca park etmeye çalışan Tofaş Şahin sürücüsü de aracını yaklaşık üç kat yükseklikten boşluğa düşürmüş ve yaşamakta olduğumuz binanın giriş katında oturmakta olan komşumuzun balkonuna vurmuştu. Bence kazaları azaltmanın en etkin yolu, trafik kültürü ve bilincinin aşılması olmalı. Mesela takip mesafesini bilmek buna bir örnek olarak gösterilebilir. Hız ve kaza ilişkisini düşünürken bir anda aklıma kaza olmasa da yaşanmış ilginç bir olay geldi. Bir arkadaşım otomobille feribota bindiğinde arkada oturan yolcu, araçtan inmek isterken rüzgâr nedeniyle kapıyı elinden kaçırmış ve yandaki aracın kapısına vurarak göçüğe neden olmuş. Kaptan devreye girse de, feribot iskeleye vardığında olay polise intikal etmiş. O an için araçlarda sürücü olmadığından ve karayolunda olduklarından trafik polisinin "aracı kim kullanıyordu?" ve "olay nerede oldu?" gibi soruların yanıtsız kalması (Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde doğal olarak sadece kara araçlarının kara yollarındaki hareketleri düzenleniyor) nedeniyle kazalarda en klasik yöntem olan ikili anlaşma yoluyla sorun hallolmuş.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

BEN GIULIETTA

RÜYALARIN HAYATA GEÇMİŞ HALİYİM.



Alfa DNA teknolojisi ve Q2 elektronik diferansiyel ile maksimum güvenlik ve kontrol. Alüminyumla güçlendirilmiş yenilikçi gövde ile sınıfında en üst seviyede konfor ve geniş iç mekân. Yeni nesil turbo motorlarla, azaltılmış CO₂ emisyonu ve yüksek performans.

RUHUMUZ OLMADAN SADECE BİRER MAKİNEYİZ.

Alfa Giulietta modellerinin ortalama CO₂ emisyonu 114 - 177 g/km arası, ortalama yakıt tüketimleri 4,4 - 7,6 lt/100 km arası değerlerdedir.



HABERLER

- 06** Audi A8 Long
- 08** Citroen DS4
- 10** Mercedes-Benz CLS
- 11** Chevrolet Cruze Hatchback
- 12** Hyundai Elantra
- 13** Nissan yenilikleri
- 14** e-otodergi: "İlk"ler ve "En"ler
- 15** Euro NCAP çarpışma testi video'ları
- 18** Temmuz 2010 otomobil satışları

BİLGİLENDİRME

- 22** Karbondioksit emisyon değerleri tablosu

İLK SÜRÜŞLER

- 23** Peugeot RCZ
- 27** Kia Sportage

SÖYLEŞİ

- 31** İsohtar Grup A.Ş. Yönetici Ortağı ve CEO'su Kurthan Tarakçıoğlu

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 34** Mercedes-Benz E 63 AMG
- 40** Seat Ibiza Cupra
- 46** Ford Kuga Powershift
- 52** Opel Astra 1.4T
- 57** Mercedes-Benz S400 Hibrid
- 66** Dacia Duster 1.5 dCi
- 74** Renault Megane HB Otm.

LASTİK TESTİ

- 64** Bridgestone Potenza S001

MOTORSPORLARI

- 79** F1 Belçika GP'si
- 82** WRC Almanya Rallisi
- 85** Hitit Rallisi
- 88** Moto GP Çek Cumhuriyeti
- 89** Moto GP Amerika

GEZİ

- 92** Renault Symbol ile Tunus'ta 1600 km

70

**SÜRÜŞ
İZLENİMİ**
Volvo C70



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

e-otodergi

EYLÜL 2010 - SAYI 27

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.

e-otodergi Test Yıllığı 1'i üç ayda 54.355 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yıllığı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı ilk üç ayda 54.355 kişi indirdi. Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında şimdiden bir rekora imza atan e-otodergi Test Yıllığı 1, Haziran 2011'e kadar yayında kalacak. e-otodergi.com web sitesinden ücretsiz olarak indirilen 683 pdf sayfalık bu özel sayıda, 36 markadan toplam 154 otomobilin testi yer alıyor.



Makyajlı Laguna Kasım'da yollarda

Makyajlı Laguna Paris Otomobil Fuarı'nda sergilenmesinin ardından Kasım ayında satışa sunulacak. Makyajlı Laguna sedan ve station olmak üzere iki karosere sahip. Otomobilin iç mekanda malzeme ve işçilik kalitesi ile güvenlik donanımının artırıldığı da gelen bilgiler arasında. 110, 130 ve 150 HP güç üreten üç farklı dCi motoruyla öne çıkacağı vurgulanan makyajlı Laguna, Carminat TomTom navigasyon ve Bose ses sistemine sahip olacak.



VOLVO İLE YAŞANACAK ÇOK ŞEY VAR. SÜRPRİZLERLE DOLU BİR ŞEHİR TRAFİĞİ. DALGIN BİR YAYA. ANİDEN YOLDA BELİREN GÖZ ALICI BİRİ. OTOMOBİLİNİZİN SİZDEN ÖNCE ONLARI FARKEDİP DURACAĞINI BİLMENİN VERDİĞİ GÜVEN VAR. BU YÜZDEN OTOMATİK FRENLEME VE YAYA ALGILAMA SİSTEMİ İLE YENİ VOLVO S60 VAR.

VOLVO'NUN TERCİHİ Castrol



VOLVO S60. ÇILGIN AMA NEREDE DURACAĞINI BİLİR!
ÇILGINVOLVO.VOLVOCARS.COM.TR

volvocars.com.tr 0212 44 44 858

Volvo. for life



Audi A8 Long Türkiye'de

Audi A8L Türkiye yollarına çıktı. A8L ilk etapta, 3.0 TDI 250 HP quattro tiptronic, 3.0 TFSI 290 HP quattro tiptronic ve 4.2 FSI 372 HP quattro tiptronic olmak üzere biri dizel ikisi benzinli üç farklı motor seçeneğiyle satışa sunuldu. Dizel seçeneği 157.359 Euro'dan başlayan anahtar teslim fiyatlarla satılan A8L'nin 3.0 TFSI benzinli seçeneği 159.878 Euro, 4.2 FSI 372 HP quattro seçeneği ise 189.395 Euro'dan başlayan fiyata sahip. A8L'nin motor seçenekleri iki adet üç litrelik V6 üniteyle başlıyor: 250 HP gücündeki 3.0 TDI ve 3.0 290 HP güç üreten TFSI. 6 silindirli, 290 HP'lik turbo benzinli model, 2500-4850 d/d arasında 420 Nm tork sağlarken, 0'dan 100km/s

hıza 6.2 saniyede ulaşabiliyor. 3.0 litre 6 silindirli dizel seçenek ise 250 HP güç ve 1500-3000 d/d'de 550 Nm tork üretiliyor. Bu motor da 100 km/s hıza 6.2 saniyede ulaşıyor. 4.2 V8 motor ise 372 HP güç ve 3500 d/d'de 445 Nm tork üretiliyor. Bu motor, aracı 100 km/s hıza 5.8 saniyede çıkarıyor. Tüm motor seçeneklerinde maksimum hız 250 km/s.



**0 BAŞKASINA
BENZEMEZ**

Çelik Motor'un KIA anlaşımnda tercihli Castrol



www.kia.com.tr



VENGA

Makyajlı Ford Mondeo tanıtıldı

Ford Mondeo 2011'e yeni yüzüyle giriyor. Moskova Otomobil Fuarı'nda tanıtılan makyajlı Mondeo'nun ön kısmında yeni radyatör ızgarası ve yeni kaput kullanılırken en dikkat çekici fark kuşkusuz ki LED'li gündüz farları olmuş. Otomobilin iç mekanı da makyajdan payına düşeni almış ve orta konsoldaki kumanda birimleri değiştirilmiş. Mondeo'da, dördü benzinli, dördü dizel olmak üzere toplam sekiz motor seçeneği mevcut. Benzinli motor ailesi 1.6 lt Duratec 120 HP, 2.0 lt Duratec 145 HP, 2.0 lt EcoBoost 203 HP ve 2.0 lt EcoBoost 240 HP'lik seçeneklerden oluşurken, turbodizel gamı 2.2 lt 200 HP Duratorq TDCi ile 2.0 Duratorq TDCi'nin 115 HP, 140 HP ve 163 HP'lik versiyonlarından oluşuyor.



Yeni hız sınırları yürürlüğe girdi

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde yapılan değişiklikler, 1 Eylül 2010 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak uygulamaya kondu. Buna göre; şehirlerarası çift yönlü karayollarında hız limitleri, otomobiller için 90 km/s, minibüs ve otobüsler içinse 80 km/s'ye çıkartıldı. Bölünmüş yollardaki limitler ise; otomobiller için 110 km/s, minibüs ve otobüsler içinse 90 km/s olarak belirlendi.

RENAULT FLUENCE. HAYATINIZIN OTOMOBİLİ...



www.meganeomani.com

3
YIL
GARANTİ
100 000 km

DRIVE THE CHANGE



Renault'daki büyük değişimin en son temsilcisi Renault Fluence, size beklentilerinizi aşacak bir donanım ve teknoloji sunuyor. Segmentinin en uzun otomobili olan Fluence, her özelliğiyle statü sahibi... En küçük detayına kadar incelikte tasarlanmış, prestijli, şık çizgiler; Entegre Navigasyon Sistemi-Carminat TomTom®, Eller Serbest Kart Sistemi, Bluetooth, Arkamys® 3D Ses Sistemi gibi, teknolojinin en son yenilikleri ve bütün ailenize yetecek geniş bir iç mekân ve bagaj hacmi... Hepsini ve daha fazlasını Renault Fluence'ta sizi bekliyor. Hayatınızın otomobiliyle tanışmayı daha fazla ertelemeyin.

**17" Alüminyum Alaşım Jantlar | Çift Bölge Elektronik Klima | Entegre Navigasyon Sistemi-Carminat TomTom®
3D Ses Sistemi-Arkamys® | Bluetooth | ESP ve Xenon Farlar | Renault Eller Serbest Kart Sistemi | Deri Koltuklar**

Renault Fluence'nin CO₂ salımı, en az 119 g/km-en fazla 182 g/km; yakıt tüketimi ise (birleşik) en az 4,5 lt/100 km-en fazla 7,7 lt/100 km'dir. Renault Fluence, 2 yıl sınırsız km garantisi ya da "3 yıl veya 100.000 km (hangisi önce dolarsa)" yeni araç garantisi kapsamındadır.

Renault'nun tercihi **elf**



Citroen'den ikinci DS: DS4

***PARIS'İ
BEKLEYEN
DS4, CITROEN
DS AİLESİNİN
İKİNCİ ÜYESİ
OLACAK.***

DS ismini premium bir yelpaze olarak konumlandıran Citroen; bu ailenin ikinci üyesi olan DS4'ü, Eylül ayı içinde düzenlenecek Paris Otomobil Fuarı'nda kamuoyuna tanıtacak. Citroen tarafından coupe gibi görünen, sofistike, rafine ve kullanışlı bir otomobil olarak tanımlanan DS4; 4.27 m uzunluğa, 1.81 m genişliğe ve 1.53 m yüksekliğe sahip. Otomobilin bagaj hacmi ise 370 litre olarak açıklanıyor. Gizli arka kapı kolu ve belirgin arka çamurluk kıvrımıyla göze hoş gelen bir tasarım sunan DS4 'ün iç mekânında, aynı platformu paylaştığı, gelecek nesil Citroen C4'ün izleri görülüyor. Otomobil tasarım olarak ise 2010 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan DS4 High Rider konsepti ile büyük ölçüde benzer.

Citroen DS4, ilk etapta hepsi Euro5 uyumlu 5 motor seçeneğine sahip olacak. Bunlardan ikisi HDi turbodizel (e-HDi versiyonu da olacak 1.6 litre 110 HP'lik motor ve 2.0 litre 160 HP'lik motor); üçü de 1.6 VTi 120 HP, 1.6 THP 155 HP ile 1.6 THP 200 HP'lik benzinli motorlardan oluşuyor.



Ferrari 599 GTO yola Michelin lastiklerle çıkacak



599 adet üretilecek Ferrari 599 GTO, Michelin tarafından geliştirilen yeni lastiklerle satılacak. Michelin; 670 HP maksimum güç ve 620 Nm maksimum torka sahip Ferrari 599 GTO modeli için yepyeni bir lastik geliştirdi. Bu otomobilde önde 285/30 ZR 20, arkada ise 315/35 ZR 20 boyutlarında kullanılan yeni Michelin lastikler, sunduğu maksimum performansın yanı sıra azaltılan ağırlıklarıyla da dikkat çekiyor. Ön lastiklerin ağırlığı 10 kilogramken, arka lastikler 15 kilogram ağırlığında. 18 ayda geliştirilen yeni lastiklerden 2396 adet üretilecek ve sadece 599 adet üretilecek olan Ferrari 599 GTO'nun fabrika çıkışında bu lastikler bulunacak.

Verso S Paris'te sergilenecek

Toyota, Paris Otomobil Fuarı 2010'da FT-CH gibi geleceğin hibrid teknolojilerinin yanı sıra küçük MPV segmentinde yer alan yeni Verso S modelinin dünya prömiyerini yapacak. Diğer yenilikler ise iQ ve Aygo modelleri. Tüm modellerinin hibrid versiyonlarını üretmeyi planlayan Toyota, bu hedefin ilk adımını temsil eden ve aynı zamanda C segmentindeki ilk ve tam hibrid otomobil olan Auris Hibrid (HSD) modelini de fuarda sergileyecek. Toyota'nın bu stratejisine paralel olarak geliştirilen FT-CH Concept (Future Toyota Compact Hybrid) de Avrupa'da ilk kez sahne alacak. Verso S hakkında henüz kapsamlı bilgi verilmedi.



www.**e-otodergi**.com

**İLK ÖZEL SAYIMIZ
YAYINDA!**

36
marka

154
model

683
sayfa

TEST YILLIĞI 1

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz

Yeni Mercedes-Benz CLS yüzünü gösterdi

2010 Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak ikinci nesil CLS'nin resmi fotoğrafları yayınlandı. Bundan kısa bir süre önce katalog görüntüleri internet ortamına düşen ikinci nesil Mercedes-Benz CLS'nin nihayet resmi görüntüleri de Daimler tarafından yayınlandı. 2004 yılından beri dünya çapında yaklaşık 170.000 adetlik satış rakamına ulaşan ilk nesil CLS'den bayrağı devralacak olan ikinci nesil CLS, uzun motor kaputu, cam yüzeylerin azlığı ile dinamik bir görünüm sunuyor. Modern ve nostaljik öğelerin bir araya getirildiği otomobilin burnu SLS AMG'yi hatırlatırken, eski CLS'nin stiliyle günümüz E Sınıfı'nda da gördüğümüz Ponton tarzı şişkin arka çamurluklar kaslı bir görünüm sunacak şekilde harmanlanmış. Otomobilin en dikkat çeken noktalarından birisi de tamamen LED'li olan aydınlatma sistemi. 71 tane LED'in bir araya gelmesinden meydana gelen far sistemini, otomobilin karakteristik görünümüne vurgu yaparken, aydınlatma performansı olarak da eski far sistemlerinden daha ilerde olduğu ifade ediliyor. Kamuoyu gösterimi Paris Otomobil Fuarı'nda yapılacak ikinci nesil Mercedes-Benz CLS'nin motor seçenekleri henüz açıklanmadı.

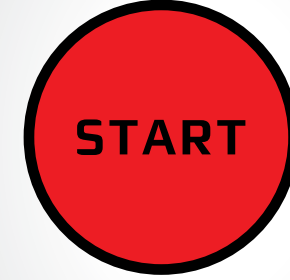


Cruze Hatchback hazır

Chevrolet'in 2009'da yollara çıkan kompakt sınıftaki temsilcisi Cruze, şimdiye kadar sadece sedan karoserli olarak başarılı satış rakamlarına ulaştı. 2-17 Ekim 2010 tarihleri arasında düzenlenecek Paris Otomobil Fuarı'nda 2011 model olarak sergilenecek Cruze Hatchback ise, bu modelin Avrupa'da şansını daha da yükseltecek ve markaya yeni müşteriler kazandıracak. Çünkü, bilindiği gibi Avrupa otomobil pazarında hatchback karoserli otomobiller tüketicilerden daha fazla talep görüyor. Kapsamlı teknik bilgileri henüz açıklanmayan Cruze Hatchback'in bagaj hacminin 400 litre civarında olacağı belirtiliyor.



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



www.otomobil.com.tr

Yeni Hyundai Elantra 2011'de geliyor

Beşinci jenerasyonuna kavuşan Hyundai Elantra Güney Kore'de satışa sunuldu. Yeni Elantra 2010 yılı sonunda ABD'de, 2011'de ise Avrupa'yla aynı anda Türkiye'de yollara çıkacak. Yeni Hyundai Elantra, toplam 33 ayda 256 milyon dolar harcanarak geliştirildi. Yerine geçtiği araca göre daha sportif ve şık bir dizayna sahip olan yeni Elantra, Hyundai'nin ilk kez ix35 modelinde yer verdiği yeni dinamik tasarım anlayışı doğrultusunda hazırlandı. 4530 mm uzunluğundaki yeni Elantra, bir önceki modelden 25 mm daha uzun. Otomobilin 2700 mm'lik dingil mesafesi de eskisinden 50 mm daha fazla. Yeni Elantra'nın yüksekliği ise sportif bir tasarım elde edilmesi ve aerodinamik kaygılarla 45 mm alçaltılarak 1435 mm'ye düşürülmüş. Otomobilin genişliği ise 1775 mm ve önceki modellerle aynı. Rüzgârın havada oluşturduğu akımlardan ve heykellerin ince işçiliğinden esinlenilerek hazırlanan yeni Elantra'nın dikkat çekici özellikleri arasında Hyundai'nin yeni altıgen ön ızgarası, arka tarafa doğru uzanan xenon ön farlar,

LED arka stoplar, kendi kendine park eden akıllı SPAS sistemi, segmentinde ilk kez sunulan araç stabilite yönetimi VSM, sekiz havayastığı, aktif koltuk başlıkları, ısıtmalı arka koltuklar ve gösterge tablosunda yeni tip renkli LCD bilgi ekranı bulunuyor. Yeni Elantra'da 1.6 litrelik Gamma serisi GDI motor ve gücünü ön tekerleklerle aktaran 6 kademeli çift debriyajlı otomatik şanzımana yer veriliyor. 140 HP maksimum güce ve 167 Nm maksimum torka sahip olan 4 silindirli yeni nesil motorun ortalama tüketimi 6 lt/100 km.





Juke



Murano



Micra

Nissan Juke'un fiyatı belli oldu

Nissan'ın İstanbul'da düzenlediği toplantıda bir konuşma yapan Nissan Otomotiv A.Ş. Genel Müdür Yardımcısı İlkin Sancaktaroğlu, Qashqai'nin Türkiye'deki büyük başarısının ardından, markanın yeni küçük crossover modeli Juke'u Kasım ayında satışa sunacaklarını belirtti.

Juke'un baz fiyatı 39.900 TL

Sancaktaroğlu Juke'un baz fiyatını 39.900 TL olarak açıkladı. "Şehrin Haylazı" olarak adlandırılan Nissan Juke'ta; manuel şanzımanlı 1.5 dizel ve manuel ve otomatik olmak üzere iki şanzıman seçeneği sunan 1.6 benzinli motor bulunacak. Ailenin en güçlü seçeneğini ise, yine manuel ve otomatik şanzıman opsiyonlarına sahip olan 1.6 190 HP benzinli versiyon oluşturacak. Juke'ta Visia, Tekna, Sport Pack ve Platinum olmak üzere dört donanım seviyesi bulunacak. Otomobil için Ekim ayında ön sipariş alınmaya başlanacak.

Yeni Micra gün sayıyor

İlkin Sancaktaroğlu, yeni Micra modelinin İstanbul Auto Show'da sergileneceğini ve 1.2 litre benzinli motorla satışa sunulacağını açıkladı. Yeni Micra'da ma-

nuel ve otomatik şanzıman seçenekleri bulunacak. Altı havayastığı ve ESP'nin standart özellikler arasında sunulacağı yeni Micra'da cruise control, hız uyarı sistemi, park mesafe ölçer, akıllı anahtar ve start/stop özellikleri de satın alınabilecek. Yeni Micra'nın satışa sunulma tarihi de Kasım ayı olarak açıklandı. Nissan, yeni Micra modeliyle B segmentinde yüzde 3'lük pazar payı hedefliyor.

Fuarda üç yeni model daha olacak

Nissan, İstanbul Auto Show'da Murano dizel, makyajlı X-Trail ve 230 HP gücündeki Navara 3.0 V6 dizel modellerini de sergileyecek.

"2010'u yüzde 2 pazar payıyla kapatacağız"

İlkin Sancaktaroğlu şunları söyledi: "Bildiğiniz üzere 2010 yılı otomotiv sektörü için hareketli ve güzel bir yıl oluyor. Geçen yılı yüzde 1,33 pazar payıyla kapatmıştık, bu yıl ise Temmuz ayı verilerine göre yüzde 1,42 pazar payına erişmiş durumdayız. Ağustos satışlarına ve pazar tahminine göre pazar payımızın yüzde 2 olarak neticelenmesini bekliyoruz. Qashqai ise yılı 7750 adetlik satışla kapatacak".

e-otodergi'nin "İLK"leri ve "EN"leri

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

e-otodergi'nin "İLK"leri

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

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

- Türkiye'nin reklamlara link verile-bilen ilk otomobil dergisi (Sadece 1 tıkla, ilgili reklamı veren şirketin web site-sine ulaşılır)

e-otodergi'nin "EN"leri

- Türkiye'nin en çok okunan otomo-bil dergisi (Her ay artmakla birlikte, şimdilik 38.000'in üzerinde okuyucu)
- Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi (Kağıt, mürekkep, dağıtım ve iade yok)
- Türkiye'nin hakkında en çok konu-şulan otomobil dergisi (Forumları ince-lemeniz yeterli)
- Türkiye'nin en çok taklit edilen oto-mobil dergisi (Şu ana kadar dört adet

taklidimiz çıktı, bazıları kapandı bile)

- Türkiye'nin en bağımsız ve tarafsız otomobil dergisi (Hiçbir medya holdin-gine ait değiliz, her konuda bağımsızız, bu sayede sadece doğruları yazıyoruz)
- Türkiye'nin en çok kıskanılan oto-mobil dergisi (Neredeyse sektördeki her gazeteci "Bu projeyi ben de düşün-müştüm, siz yaptınız" diyor)
- Türkiye'nin en interaktif otomobil dergisi (İlana tıklayın reklamveren-in sitesine gidin ya da bir tıkla dergi içinde video seyredin)
- Türkiye'nin en kolay arşivlenen otomobil dergisi (Bilgisayarınızda bir klasör açıp içine tüm e-otodergi'leri doldurabilirsiniz. Bilgisayarınız haricin-de flash bellek ya da CD'de de arşiv-leyebilirsiniz. e-otodergi sayıalrı sarar-maz, solmaz, yırtılmaz ve pdf dosyayı

silmediğiniz taktirde, sonsuza kadar si-zinle kalır)

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



4 yeni model daha 5 yıldız aldı

Avrupa merkezli bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, dört yeni otomobilin test sonuçlarını açıkladı. Citroen C4, Honda CRZ, Hyundai ix35 ve Suzuki Swift 5 yıldız almaya hak kazandılar.

BU HABERDEKİ VIDEO'LARI İZLEMEK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.



	Citroen C4	Honda CRZ	Hyundai ix35
Yetişkin koruma.....	32 puan (yüzde 90)	34 puan (yüzde 93)	32 puan (yüzde 90)
Çocuk koruma	42 puan (yüzde 85)	39 puan (yüzde 80)	43 puan (yüzde 88)
Yaya koruma	15 puan (yüzde 43)	25 puan (yüzde 71)	20 puan (yüzde 54)
Güvenlik desteği.....	7 puan (yüzde 97)	6 puan (yüzde 86)	5 puan (yüzde 71)
	★★★★★	★★★★★	★★★★★





***EURO NCAP'E KATILAN HER OTOMOBİLİN 5 YILDIZ
ALMAYA BAŞLAMASI KABAK TADI VERMEYE BAŞLADI.***

Suzuki Swift

Yetişkin koruma.....	34 puan (yüzde 94)
Çocuk koruma	40 puan (yüzde 82)
Yaya koruma	22 puan (yüzde 62)
Güvenlik desteği.....	5 puan (yüzde 71)

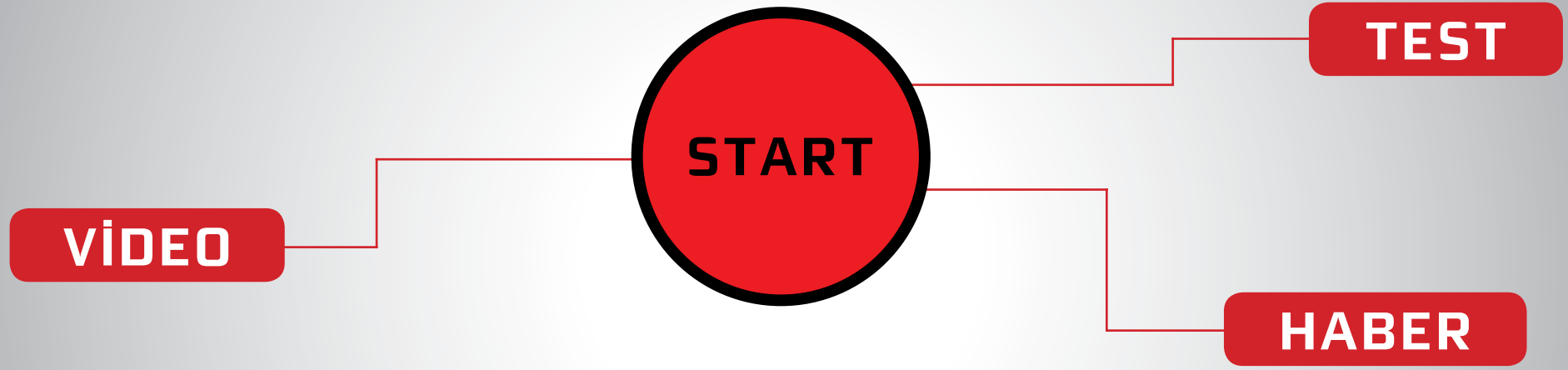


e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Satışlar yüzde 148 arttı

Temmuz ayında 12.867 adedi yerli, 28.532 adedi ise ithal olmak üzere toplam 41.399 adet satışa ulaşıldı. Satışlar, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 148 arttı, bir önceki aya göre yüzde 2 düştü.

Yazı: İsa Demir

Temmuz ayında 12.867 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışında Renault açık ara önde gidiyor. Marka, 5971 adet satışla Temmuz ayında da birinciliğini devam ettirdi. Yılın ikinci çeyreğinden itibaren iyi bir grafik çizen Fiat, Temmuz ayında 2453 adet satışla ikinciliğini devam ettirdi. Hyundai'deki düşüş devam ediyor. 2232 adet satışla Hyundai Temmuz'da üçüncü oldu. İthal pazarda Temmuz ayında 28.532 adet satışa ulaşıldı. Mayıs ayından beri satışları iyi giden Ford, Temmuz'da 4774 adet satışla birinci olmayı başardı. Ford birinci oldu ama asıl dikkat çeken, Toyota satışlarındaki artışı. Temmuz ayında 4000 adet satan Toyota ikinciliğe yerleşti. Volkswagen markasında da yükselme görüyoruz. Jetta modelinden sonra Passat'ta da 1.6 litrelik dizel motorun kullanılması, modellerin satışlarını arttırıyor. Temmuz ayında 3472 adet satış gerçekleştiren Volkswagen üçüncü geldi. Satışları kısmen düşen Opel ise 2556 adet satışla dördüncü oldu. Model bazında baktığımız zaman Toyota Corolla'nın ciddi bir sıçrama yap-

tığını görüyoruz. Corolla, Temmuz ayında 2887 adetle en fazla satan otomobil oldu. Onun peşinden 2303 adet satışla Renault Symbol geldi. 2298 adet satışla Renault Fluence üçüncü oldu. Bu sonuçlarla, Hyundai Accent Era podyumdan indi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

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

Ocak	13.173	12.594
Şubat.....	14.492	20.651
Mart	40.622	33.958
Nisan.....	36.202	36.549
Mayıs.....	44.188	40.467
Haziran.....	41.019	42.086
Temmuz.....	16.637	41.399
Ağustos.....	-	-
Eylül	-	-
Ekim	-	-
Kasım	-	-
Aralık.....	-	-
Toplam	206.333	227.704

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1 Ford	4774	24.041
2 Toyota	4000	12.843
3 Volkswagen.....	3472	21.524
4 Opel.....	2556	14.858
5 Peugeot	1399	9268
6 Hyundai.....	1279	9377
7 Chevrolet	1122	7412
8 Dacia	1055	5639
9 Citroen	923	5080
10 ... Nissan.....	804	4022
11 ... Fiat	786	3257
12 ... BMW	786	3398
13 ... Kia	724	3564
14 ... Audi	646	4740
15 ... Mercedes-Benz	564	4975
16 ... Skoda	542	2573
17 ... Renault.....	481	2545
18 ... Seat.....	470	2122
19 ... Honda.....	420	2552
20 ... Chery	285	1258
21 ... Land Rover	221	988
22 ... Mazda.....	163	1241
23 ... Volvo.....	160	1582
24 ... Geely.....	146	865
25 ... Suzuki.....	146	809
26 ... Mitsubishi.....	93	872
27 ... Subaru.....	81	539
28 ... SsangYong	68	484
29 ... Proton	67	515
30 ... Jeep	64	361

Sıra Marka	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
31 ... Daihatsu	53	283
32 ... Porsche.....	36	171
33 ... MINI.....	25	179
34 ... Lancia	21	204
35 ... Alfa Romeo.....	17	110
36 ... Jaguar	15	83
37 ... Tata	13	394
38 ... IKCO.....	13	101
39 ... Lada.....	10	67
40 ... Chrysler	9	105
41 ... Dodge	7	47
42 ... Maserati	4	14
43 ... smart	3	22
44 ... Ferrari	2	12
45 ... Bentley.....	0	8
46 ... Lamborghini	0	3
47 ... Saab.....	0	2
Toplam	28.532	155.151

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1 Renault.....	5971	31.693
2 Fiat	2453	16.778
3 Hyundai.....	2232	15.205
4 Toyota	1209	3658
5 Honda.....	1002	5219
Toplam	12.867	72.553



A sınıfı bildiğiniz gibi

A sınıfında Mayıs ayındaki sıralamanın Haziran ayında da pek değişmediğini görüyoruz. Sadece Chevrolet Spark'ın satışlarında biraz yükselme oldu. Yine en fazla satan otomobil Hyundai i10 modeli. Onun ardından Chevrolet Spark ve Suzuki Alto geldiler. Yinelemek gerekirse; artık güncelliğini kaybeden Peugeot 107 ve Citroen C1 modelleri yüksek satış adetlerine ulaşamıyor.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1	Hyundai i10	44	332
2	Chevrolet Spark	43	209
3	Citroen C1	23	76
4	Peugeot 107	15	105
5	Suzuki Alto	11	129

Symbol yerini sağlamlaştırıyor

Uzun süredir Hyundai Accent Era'nın peşinde olan Renault Symbol, Haziran ayında liderlik koltuğuna yerleşmişti. Temmuz ayında bu konumunu korumayı başardı. Hyundai Accent Era kendi segmentinde ikinci olurken, tüm modeller arasında ise ilk üçe giremedi. 1686 adet satışla Ford Fiesta'nın satışlarının çok başarılı gittiğini belirtmek gerekiyor. Aynı başarıyı Opel Corsa ve Volkswagen Polo gösteremiyor.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1	Renault Symbol	2303	13.183
2	Hyundai Accent Era	2000	14.272
3	Ford Fiesta	1686	9039
4	Fiat Albea	958	7111
5	Hyundai Getz	812	6149
6	Fiat Punto Evo	695	2665
7	Opel Corsa	679	5127
8	Volkswagen Polo	590	4319
9	Dacia Sandero	454	2494
10	Renault Clio HB	447	2636



Liderlik Corolla'ya geçti

Haziran ayına kadar "Renault, C segmentinde takip edilen marka olmayı sürdürüyor" demiştik. Çünkü Renault Fluence, piyasaya çıktığından beri liderliği elinden bırakmıyordu. Ancak Temmuz ayında ciddi bir sıçrayış yapan Toyota Corolla, 2887 adet satışla sınıfının lideri oldu. Onun ardından 2298 adet satışla Renault Fluence ve 1629 adet satışla Ford Focus Sedan geldi.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1	Toyota Corolla	2887	9394
2	Renault Fluence	2298	11.271
3	Ford Focus Sedan	1629	8789
4	Fiat Linea	1241	7962
5	Opel Astra HB	1116	5637
6	Ford Focus HB	1054	3768
7	Honda Civic	1003	5224
8	Renault Megane HB	723	3231
9	Chevrolet Cruze	671	3606
10	Volkswagen Golf	623	3848



Passat'ta dizel farkı

Volkswagen Passat modelinde 1.6 TDI dizel motorun kullanılmasının, satışları arttırdığını rakamlardan da kolayca gözlemleyebiliyoruz. Zira D segmentinde Passat'tan sonraki dört modelin satışlarının toplamı Passat'ı ancak geçebiliyor. Bu da tekrar Passat modelinin eski günlerine dönmeye başladığını gösteriyor. Mercedes-Benz C Sınıfı'nın satışları düşüyor ve bunun yanında Opel Insignia da beklenen ilgiyi görmüyor.

BMW 5 Serisi nihayet uyandı

Yeni BMW 5 Serisi piyasaya sunulduğundan beri bir türlü şeytanın bacağını kırıp sınıfında lider olamamıştı. Nihayet Temmuz ayına gerçekleştirdiği 246 adetlik satışla lider olabildi. Bunun nedeni ise beklenen dizel motor seçeneğinin satışa sunulması. 5 Serisi'nin satışları artarken, Audi A6 ve Mercedes-Benz E Sınıfı'nın satışları düşüş gösterdi.



S Sınıfı'na ortak geldi: BMW 7 Serisi

BMW'nin, E segmentinden sonra bu segmentte de Temmuz ayında çok başarılı olduğunu görüyoruz. BMW 7 Serisi'nin satış adedi, kendinden sonra gelen dört modelin satışlarının toplamı kadar. Mercedes-Benz S Sınıfı 12 adet satarken, yeni Audi A8 modelinin hiç satmaması dikkat çekici bir durum. Bentley Continental modeli de Temmuz ayında hiç satılmadı.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1	Volkswagen Passat	1327	6626
2	Toyota Avensis	380	1044
3	BMW 3 Serisi	376	1721
4	Mercedes-Benz C Sınıfı	373	2879
5	Opel Insignia	363	1856
6	Citroen C5	254	1275
7	Audi A4	144	1087
8	Ford Mondeo	114	974
9	Volvo S40	65	763
10	Peugeot 407	29	290

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1	BMW 5 Serisi	246	659
2	Audi A6	90	955
3	Volvo S80	39	237
4	Mercedes E Sınıfı	38	931
5	Chrysler 300C	3	66

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1	BMW 7 Serisi	23	84
2	Mercedes S Sınıfı	12	114
3	Porsche Panamera	11	31
4	Audi A8	0	13
5	Bentley Continental	0	3

Qashqai tekrar lider

Küçük sınıfta olduğu gibi SUV segmentinde ağırlık Uzakdoğulu markalara ait. Nissan Qashqai bu sınıfın en başarılı modellerinden biri. Temmuz'da 521 adet satışla Qashqai lider olurken, 244 adet satışla Volkswagen Tiguan ikinci geldi. Dacia Duster kendisine ilk üçte yer buldu. Bir önceki ayın lider Chevrolet Captiva ise, Temmuz'da şaşırtıcı bir biçimde (arz problemi yaşanmış olabilir) sekizinci oldu.



Range Rover yine galip

Land Rover Range Rover modeli, uzun zamandır liderlik koltuğunun tartışmasız tek sahibi konumunda. Range Rover'ın satışlarına baktığımız zaman, listedeki diğer dört modelin satışlarının toplamının biraz gerisinde kaldığını görüyoruz. Yenilenen Volkswagen Touareg, artık önceki dönemlere göre daha yüksek satış adetlerine ulaşmaya başladı. Jeep Grand Cherokee'nin de başarılı olduğu belirtmekte yarar var.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1	Nissan Qashqai	521	2928
2	Volkswagen Tiguan	244	1580
3	Dacia Duster	173	1053
4	Honda CR-V	142	823
5	Chery Tiggo	136	560
6	Land Rover Freelander	119	439
7	Hyundai ix35	98	499
8	Chevrolet Captiva	95	1863
9	Toyota RAV4	65	378
10	SsangYong Kyron	59	391

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

	Temmuz 2010	Ocak Temmuz 2010
1 .....Land Rover Range Rover	83.....	373
2 .....Volkswagen Touareg.....	27.....	75
3 .....Jeep Grand Cherokee	29.....	179
4 .....Land Rover Discovery.....	19.....	176
5 .....Porsche Cayenne	19.....	100

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

Hangi otomobil ne kadar çevreci?

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

Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi e-otodergi olarak, Temmuz 2010 sayımızdan bu yana her sayımızda, otomobillerin karbondioksit emisyonlarına göre derecelendirildiği ve bu sayede tüketicilerin küresel ısınma karşısında bilgilendirildiği “karbondioksit emisyon değeri tablosu”nu yayınlıyoruz. Bu tabloda yer alan kriterler, araçları doğaya verdikleri zarara göre birer harfle (A, B, C gibi) sınıflandırıyor. Artık dergimizde yer alan tüm “İlk Sürüş”, “Sürüş İzlenimi”, “İkili Sürüş İzlenimi”, “Özel 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-

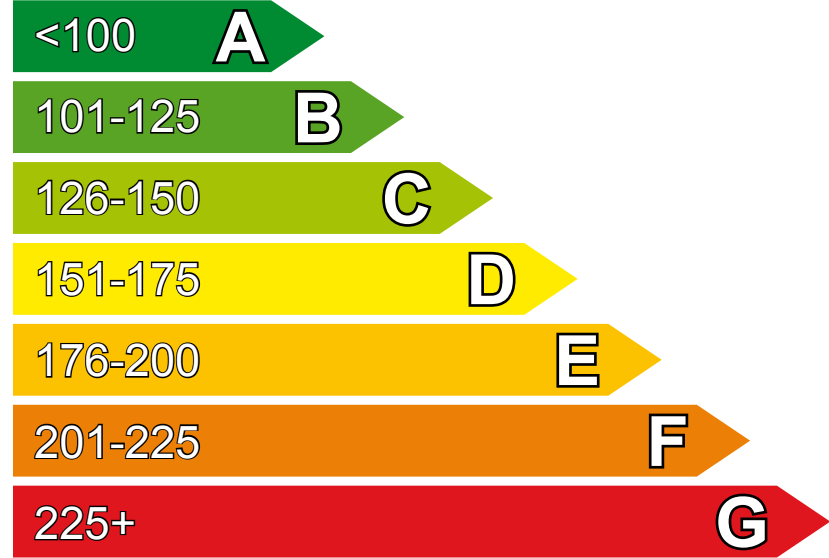
malara dikkat etmeye, aracınızın bakımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

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.

CO₂ Emisyon Değeri g/km



KARA BÜYÜ

RCZ'nin sadece siyah renkle satılan 200 HP'lik versiyonu, hem tasarımıyla, hem de dinamik sürüşüyle etkileyici bir otomobil.

Yazı: Tarık Akagün – Bodrum/Muğla

Fotoğraflar: Peugeot Medya



Son dönemde, coupe ismi taşıyan veya üreticisi tarafından coupe olarak tanımlanan, ama aslında coupe olmayan veya coupe kırmaması olan otomobiller popülerleşmeye başladı. Peugeot ise bu akımın dışında kalarak, gerçek bir coupe'yle otomobilseverlerin karşısına çıktı. Türkiye'deki basın test sürüşü Muğla-Bodrum'da yapılan bu otomobil Türkiye'de 1.6 THP 156 HP ve 1.6 THP 200 HP olmak üzere iki farklı motor seçeneğine sahip. Otomatik şanzımanlı olarak da alınabilen RCZ 1.6 THP 156 HP'de beyaz ve siyah olmak üzere iki karoser rengi sunulurken, 200 HP'lik versiyon sadece siyah renkle alınabiliyor. Tabi yurtdışında renk çeşitliliği dışında, iç mekan döşemeleri vs. gibi konularda da kişiselleştirilebilen otomobilin ileride farklı renk seçeneklerinin satılması da muhtemel.

Göz alıcı tasarım

Açıkça söylemek gerekirse RCZ, Pininfarina tasarımlı 406 Coupe'den beri üretilmiş en çekici Peugeot. 308-207 karışımı bir burun yapısına sahip olsa da, farların devamı olarak tasarlanmış şişkin ön çamurluk çizgisinin, kapı altından arka çamurluğa doğru akmasını gözle izlemek bile zevk veriyor. Bununla bir-



RCZ'NİN 308'LE BÜYÜK ÖLÇÜDE BENZEŞEN ÖN KONSOLU DERİ KAPLI. ÖN KOLTUKLAR YAN DESTEKLERİYLE SPORTİF KULLANIMA UYGUN.



**GÖSTERGELER RAHAT
OKUNUYOR. BİZCE TURBO
BASINÇ GÖSTERGESİ DE
OLMALIYDI.**



likte yay formu tavan çizgisi ve "double bubble" olarak isimlendirilen çift bombeli tavan yapısı da otomobilin heyecan veren tasarım detayları.

Kaliteli kokpit

Basın test sürüşü kapsamında otomobil başına üç basın mensubu düşüyordu. Bu da RCZ'nin hem arka koltuklarını, hem de sürücü koltuğunu deneme imkanı bulduğum anlamına geliyor. Arka koltuklarda diz ve baş mesafesi, ama RCZ gerçek bir coupe olduğundan bunu eleştirmek pek doğru değil. Sonuçta bu otomobil iki kişilik olsaydı, arka koltuklar ufak şeklinde bir eleştiri de olması mümkün olamayacaktı. Zaten Peugeot da, arka koltukların kısa mesafede ve zorunlu hallerde kullanılmak için ol-

duğunu belirtiyor. Bir coupe'de öncelikli olan sürücüdür ve RCZ bu konuda üzerine düşeni fazlasıyla yapıyor. Bizim kullanma fırsatı bulduğumuz 1.6 THP 200 HP'lik araçta deri kaplı direksiyon, deri döşemeler ve deri kaplı ön konsol bulunuyordu. Bu haliyle üst düzey kalite hissi sunan otomobilin ön konsolu Peugeot 308 ile büyük oranda aynı olsa da bazı detaylarla daha hareketli bir görünüm sağlanmış.

1.6 litre, 200 HP

PSA-BMW ortak çalışması olan 1.6 litrelik motorun ürettiği 200 HP'lik güç etkileyici. Ama asıl keyif verense motorun sesi. Tok bir ses veren egzozla birlikte motordan gelen emiş sesini andıran ses, gaza basmaya teşvik ediyor. 200

HP'lik motorlardaki "Sound System" adlı sistem sayesinde motor daha melodik sesler çıkartıyor. Gelelim performansa... Çift girişli (twin scroll) turboya, direkt benzin enjeksiyonuna sahip modern 1.6 litrelik motorun 200 HP'lik gücü gerek kağıt üzerinde, gerekse kullanımda fazlasıyla yeterli.

Ne var ki otomobilin fabrika verilerine göre 7.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanmasının biraz daha iyi olmasını beklerdim. Dengeli tork dağılımı ile alt devirlerde bile otomobili çok rahat taşıyan motor, özellikle 5000 d/d civarında hem çıkardığı sesle hem de canlılığı ile beğeni toplasa da, bende yarattığı performans hissi 200 HP'den beklediğimden biraz daha azdı.

Önden çekişli RCZ; sert süspansiyon sistemi, düşük ağırlık merkezi ve geniş iz açıklıklarıyla (308'e göre önde +44 mm, arkada +63 mm) yola sağlam basıyor. Arkada bulunan iki kademeli açılan aktif spoyler ise otomobilin yüksek hız stabilitesini artırmak için hazırlanmış, pahalı spor otomobillerde gördüğümüz etkili bir uygulama.

Buna göre, 19 derecelik açı yapan ilk kademe 85 km/s hızın üzerinde açılıyor ve 55 km/s'nin altında kapanıyor. 34 derecelik açı yapan ikinci pozisyon ise 155 km/s'nin üzerinde açılıyor ve 145 km/s'nin altında ilk kademeye geçiyor. Öte yandan, arka spoyleri el freni konsolu üstündeki düğmeyle de açıp kapatabilmek mümkün.

Sonuç

Uzun bir standart ekipman listesine sahip Peugeot RCZ 1.6 THP 200 HP, benim 200 HP'lik araç beklentimden biraz yavaş olsa bile; aslında oldukça hızlı bir otomobil. Ve son dönemde üretilen Peugeot'lar içinde en yüksek sürüş zevki sunan model.

Peugeot RCZ 1.6 THP 200 HP**Fabrika verileri**

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbo
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	200 HP @ 5500-6800 d/d
Maksimum tork:	275 Nm @ 1700-4500 d/d
Maksimum hız:	240 km/s
0-100 km/s:	7.5 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4287 / 1845 / 1359 mm
Boş ağırlık:	1289 kg
Bagaj hacmi:	321-639 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	9.1 / 5.6 / 6.9 lt/100 km
Baz fiyat:	78.250 TL (1.6 THP 200 HP)

- + Tasarım, yol tutuş, sürüş keyfi, arka görüş açısı
- 200 HP'lik versiyon sadece siyah renkte satılıyor

159 g/km

D

REKABETE HAZIR

Kia'nın kompakt SUV'u Sportage; yeni nesliyle hem tasarım, hem de kalite gibi konularda eskisinden daha rekabetçi ve daha ileride.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün – Bodrum/Muğla



İkinci nesil Sportage 2004 yılında çıktığında Kia için büyük bir adımdı. Geçen sürede 160.000'i Batı Avrupa'da olmak üzere toplamda 860.000 adet satılan bu otomobil; kompakt SUV sınıfında yeni modellerin çıkması ve rekabetin çetinleşmesiyle yetersiz kalmaya başladı ve yerini Kia'nın yeni görsel kimliğiyle tasarlanmış üçüncü nesil Sportage'a bıraktı. Türkiye'de şimdilik otoma-

tik şanzımanlı 2.0 CRDI 4WD seçeneği (42.500 Euro + 1147 TL) ile satılan yeni Sportage'ın, 2010 Eylül sonunda 1.6 litre 140 HP'lik benzinli motor seçeneği de yaklaşık 49.000-50.000 TL'lik bir fiyatla pazara girecek.

Modern tasarım

Kia'nın Audi'den transfer ettiği tasarımcı Peter Schreyer yönetimindeki ta-

sarım ekibi tarafından şekillendirilen yeni nesil Sportage; keskin hatları, yandan bakıldığında cam yüzeylerin metal yüzeylere oranla oldukça küçük görünmesiyle insanda güven duygusu uyandırıyor.

Otomobilin iç mekanında kalite hissindeki artış, eskiye göre dikkat çekici. Sportage'da son dönemde moda

haline gelen anahtarsız çalıştırma sistemi kullanılmış. Bu sayede elektronik anahtar cebinizdeyken ön konsoldaki çalıştırma düğmesine basarak aracı çalıştırmak mümkün. Bu anahtarı cebinizde tutmak istemeyenler için, kol dayama yerinin iç tarafında bir anahtar yuvası bulunuyor. Fakat bizce anahtarın orada unutulma ihtimali çok fazla.



Otomobilin arka koltuklarında diz mesafesi yönünden sıkışıklık yaşanmıyor. Ama baş mesafesi cam tavanın iç mekan döşemesi nedeniyle biraz azalmış.

Kullanım nasıl?

Önceki nesil Sportage; bir dağ keçisi olmasa da, hafif arazi şartlarında gayet yetenekliydi. Fakat güncel modelin sürüş özellikleri şehir kullanımına daha yatkın. Zemin yüksekliği eskisine göre 25 mm azaltılan (170 mm) otomobil, hem alçak olması, hem de daha başarılı süspansiyon sistemi sayesinde eskisinden daha iyi yol tutuyor ve asfalt kullanım yanı daha ağır basıyor. Yumuşaklığı sayesinde yormayan bir kullanım sağlayan direksiyon sisteminin tepkileri sportif olmasa da, kötü de sayılmaz. Sonuç olarak otomobili yönlendirirken bir rahatsızlık duymuyorsunuz. Eleştirilerimizin en önemli noktasını ise motor oluşturuyor. 2.0 litrelik turbodizelin ürettiği 136 HP güç; günlük aile kullanımı için yeterli ama rakiplerinin gerisinde. Bu güç eksikliği özellikle 80-90 km/s'den sonra hızlanmak istendiğinde daha hissedilir bir hal alıyor. Keşke Sportage'da da platform kardeşi olan Hyundai ix35'te yer alan 2.0 litre 184 HP'lik turbodizel kullanılsaymış. 6 kademeli otomatik şanzıman ise sarsıntısız ve çabuk vites değiştiriyor.



***İÇ MEKANDA KALİTE
HİSSİ ESKİSİNDEN ÇOK
DAHA İYİ. OTOMATİK
ŞANZIMAN 6 İLERİ
ORANLI, TEPKİLERİ
YETERİNCE HIZLI.***



Sonuç

Kia Sportage şık ve rahat bir otomobil. Standart donanım listesi hayli uzun olsa da (LED'li gündüz farları, tavan rayları, yağmur sensörü, eğim iniş kontrolü, stabilite kontrolü, yokuşta kalkış desteği, deri döşemeler, çift bölge- li otomatik klima, geri görüş kamerası, cam tavan vs.) rakiplerinden düşük motor gücü ve rakipleriyle benzer fiyat sunması bu otomobilin işini zorlaştırıyor. Aileye katılacak 1.6 litrelik motor ise, satış anlamında Sportage'ın itici gücü olacak.

**Kia Sportage 2.0 CRDi 4WD A/T****Fabrika verileri**

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum güç:	136 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	319 Nm @ 1800-2500 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.1 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4440 / 1855 / 1635 mm
Boş ağırlık:	1601 kg
Bagaj hacmi:	564-1353 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.9 / 5.9 / 7.0 lt/100 km
Fiyat:	42.500 Euro + 1147 TL

+ Donanım, şanzıman

- Rakiplerinden güçsüz motor, arka çapraz görüş

183 g/km

E

“Yeni kurumsal kimliğimiz ISOTO”

İsotlar Grup A.Ş. Yönetici Ortağı ve CEO'su Kurthan Tarakçıoğlu, gerçekleştirdiğimiz röportajda şirketin otomotiv faaliyetlerini yeni ISOTO kurumsal kimliği altında toplayacaklarını açıkladı.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar ve ISOTO

Otomotiv sektörümüzün deneyimli ve başarılı yöneticilerinden biri olan Kurthan Tarakçıoğlu, iki buçuk ay önce göreve geldiği İsotlar Grup A.Ş.'de; şirkete yeni bir kurumsal kimlik kazandırma, tüm otomotiv faaliyetlerini tek bir çatı altında toplama ve şirketin otomotiv pazarından aldığı payı yükseltme hedefleriyle çalışmaya başladı.

- Öncelikle yeni görevinizde başarılar dileriz. İsotlar Grup A.Ş.'nin faaliyetlerinden kısaca bahseder misiniz?

İsotlar Grup A.Ş., gerek otomotiv sektöründe gerekse otomotiv dışı birçok alanda faaliyet gösteren köklü bir şirket. Ben şirketi üç evrede değerlendi-

riyorum. Birinci evre perakendeci olarak faaliyet gösterilen dönem. Ancak 13 yıl önce, Yönetim Kurulu Başkanı Hakan İso'tun yönetiminde Tata distribütörlüğünün alınmasıyla birlikte farklı bir konuma gelinmiş. 13 yıldır süregelen bu süreçten sonra ise, üçüncü evreyi yaşamaya başlıyoruz. Bu dönemde yeni bir kurumsal kimlik altında, yeni hedeflere doğru yol alacağız. Geçmiş yıllarda otomotiv grubu olarak önemli işlere imza atılmış durumda. Adana ve İstanbul'da önemli markaların temsilciliklerini yapıyoruz. Adana'da dört yıl önce kurulmuş bir otobüs fabrikamız var. Burada 9 ve 12 metrelik şehir içi otobüsleri üretiyoruz. Şu ana kadar 500-600 adet üretilip ihraç edilmiş durumda. Bu yıl bu fabri-





***TARAKÇIOĞLU,
MERAKLA BEKLENEN
TATA NANO'NUN
TÜRKİYE'DE SATIŞA
SUNULACAĞI TARİHİ
ÖNE ÇEKMEK İÇİN
YOĞUN BİR MESAI
HARCADIKLARINI
İFADE ETTİ.***

kamızı iç piyasaya yönelik üretim yapma konusunda yeniden yapılandırıyoruz. Euro normlarına haiz ürünleri de üretmeye başladık. Öte yandan Tata'nın Türkiye ve Romanya distribütörüyüz. Tvs motosikletlerinin Türkiye ve bölge distribütörlüğünü yapıyoruz. Aynı şekilde, Agrale otobüs şasislerinin de Türkiye ve bölge distribütörüyüz. İso par markasıyla yedek parça faaliyeti gerçekleştiriyoruz. Sigorta işkolunda da faaliyetimiz

var. Biz şu an bu gelişmiş yapının üstüne nasıl daha yüksek bir apartman çıkacağımızı planlıyoruz. Kurumsal kimliğimizi yeniliyoruz. Bundan sonra otomotiv grubumuz ISOTO adıyla anılmaya başlanacak. Beş yıl içinde, tüketici tarafından tercih edilen ve paydaşlar tarafından takdir edilen, Türkiye'nin en rekabetçi otomotiv ihtisas gruplarından biri olmak istiyoruz. Bayiler hizmet ve verimliliklerini arttıracaklar ama o tarafta bir büyüme

öngörmüyoruz. Daha ziyade distribütörlük ve sanayide büyüme eğilimimiz var. ISOTO'ya yeni markalar katmak, fabrikaya yeni marka ve/veya ürünler getirmek istiyoruz.

- Fabrikanızın kapasitesi ne kadar? Kamyon üretimine başlayacak mısınız?

Şu an ürettiğimiz City 900 ve City 1200 adlı otobüslerimizin yıllık üretim

kapasitesi 250 adet. Ama esnek bir yapıya sahibiz. Kapasiteyi arttırma olanağımız var. Otobüs, orta ve ağır ticari konusunda fizibilite çalışmaları yapıyoruz. Kısacası sorunuzun cevabı evet: Kamyon da üreteceğiz.

- Binek otomobil üretimine sıcak bakıyor musunuz?

Bu muhteşem bir rüya. Olmaması için sebep yok. Yapılacaklar listemiz ikiye ayrılıyor. Biri mevcut faaliyetleri iyileştirmek, ikincisi ise hayallerimiz. İkinci bölümde sınırimız yok.

- İş yoğunluğunuz içerisinde Hindistan'a günü birlik seyahat bile yaptığınızı biliyoruz. Hintli Tata Motors'un ISOTO'ya bakışı nasıl?

İlişkilerimiz çok umut vaat edici. Hakan Bey'in bugüne kadarki iletişimi mükemmel. Güven, saygı ve sevgiye dayalı sağlam bir ilişki kurulmuş. Son iki buçuk ay içerisinde, Tata'yı nasıl daha iyi bir noktaya taşıyabileceğimiz konusunda planlar yaptık. 2011'de Tata'dan bu konuda somut bir destek alacağız. Tata, yakın zaman öncesine kadar, yerel Pazar ağırlıklı olarak faaliyet gösteriyordu. Biliyorsunuz ki Hindistan 1,2 milyar nüfuslu dev bir Pazar. Bu nedenle üretimin büyük bir bölümü iç pazarda tüketiliyordu. Ancak Jaguar ve Land Rover markaları

nın satın alınması ve Carl-Peter Forster'in Grup CEO'su olarak göreve başlamasının ardından, Tata küresel pazarda hedefleri olan bir üreticiye dönüştü. Buna paralel olarak model yelpazesi yenileniyor, teknoloji seviyesi arttırılıyor. Artık bugün Tata Motors cirosunun yüzde 40'ı Jaguar ve Land Rover satışlarından elde ediliyor. Bence Türkiye'de Tata markasının gelişimi konusunda önümüzde üç büyük avantaj var: Küreselleşme doğrultusunda ortaya konacak yeni ürünler, büyüyen Türkiye pazarı ve ekibimizin aynı yöne bakabiliyor olması.

- Satışa sunacağınız yeni ürünlerden bahsedermisiniz?

Kasım ayında B segmentinde yer alan yeni hatchback modelimiz Vista'yı satışa sunacağız. Araçta benzinli motorun yanı sıra Fiat'ın 1.3 Multijet motor seçeneği de bulunuyor. Ocak 2011'de C segmentinde yer alan sedan mo-

delimiz Manza gelecek. Bu modelde de 1.3 Multijet motor seçeneği bulunacak. Rekabetçi bir fiyat için Hindistan'la gününbirlik seyahatlere varacak kadar yoğun bir irtibat halindeyiz. Bu iki yeni model gelince Indica ve Indigo devreden çıkacak. Mevcut ürün gamımızdaki Marina ise satılmaya devam edecek. Büyük ilgi gören pick-up modelimiz Xenon'da da yeni bir versiyon sunacağız. Bu yılın sonuna doğru Xenon'un uzun şasili ve tek kabinli modeli gelecek. Super Ace adlı mini hafif ticari aracımızı ise 2011'in üçüncü çeyreğine yetiştirmeye çalışıyoruz. Super Ace'in, şu an bazı Çinli markaların da faaliyet gösterdiği bu segmentte dizel motoruyla öne çıkacağını düşünüyoruz. Tata olarak hedefimiz, 0,5 olan pazar payımızı, 2011'de yüzde 1'e, 2012'de ise yüzde 2'ye çıkarmak.

- Tüm Avrupa'da merakla beklenen Nano modelinizi ne zaman satışa sunacaksınız?

Tata Nano modeli tam bir fenomen. Benzersiz bir araç. Avrupa'da satışa sunulduğunda yeni bir segment yaratacak. Hindistan'da sağdan direksiyonlu olarak satışta. Şu an Avrupa regülasyonlarına uygunluğuyla ilgili çalışmalar devam ediyor. Türkiye'ye 2012'nin son çeyreğinde verilmesi planlanıyor ama ben Nano'yu 2011 yılında satışa sunmak istiyorum. Şehiriçi kullanımına yönelik, pratik kullanımlı, hem alırken hem de kullanırken düşük maliyet odaklı, 600 cc'lik 2 silindirli motora sahip, bakımı kolay, 4 kişilik bir otomobil.

- Tata Motors tarafından satın alınan Land Rover ve Jaguar markaları, Türkiye'de farklı

distribütörler tarafından satılıyor. Bu konuda bir planınız var mı?

Hayır yok. Türkiye'de bu temsilcilikler varken bizim herhangi bir tasarrufumuz olamaz.

- Bayi ve servis ağınıza hakkında bilgi verir misiniz?

Halen 25 yetkili satıcı ve 45 yetkili servisle hizmet veriyoruz. Yeni bayilikler konusunda talepler alıyoruz. Biz yatırımın geri dönüşü hızlı ve sermayenin geri dönüş oranı yüksek olan bir teşkilat istiyoruz. Bu iki parametre bizi diğerlerinden ayırtacaktır. Bu hedefle, yeterli finansı olan yetenekli otomotivcilerle makul tesis standartları altında birlikte büyümek istiyoruz. Bu süreçte yeni bayilerimiz de olur, belki mevcut bayilerimizden bazı kopmalar da olur. Yeniden yapılanmamızı altı ayda tamamlayacağız.



Manza



Vista

GÖSTERİSSİZ GÜÇ

Mercedes-Benz E 63 AMG, tasarım bakımından abartıya kaçmadan yüksek performans ortaya koyan, gösterişi sevmeyen, hız tutkunu babaları hedef alan bir süper sedan.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Mercedes-Benz AMG modellerinde kullanılan 6208 cc hacminde, V8 silindirli, atmosferik benzinli motor... 525 HP güç ve 630 Nm tork... Hemen aklıma 2008 yılının ilk aylarında Los Angeles'ta kullandığım SL 63 AMG geldi. Aynı motor, aynı şanzıman, ama bu kez beden ve şehir farklı: E 63 AMG ile İstanbul'dayım.

Abartıdan uzak tasarım

E 63 AMG, dışarıdan bakıldığında "Bende 525 HP güç ve 630 Nm tork üreten V8 motor var, 0'dan 100 km/s'ye 4.5 saniyede çıkarım, maksimum hızın 250 km/s ile sınırlandırılmamış olsa 300 km/s'yi bile görürüm" diyen bir otomobil değil. Zaten geliştirilme sırasında

amaçlanan da bu! Yoksa AMG tasarımcıları onu çok daha agresif gösterebilirlerdi. Birkaç "AMG" logosu, AMG egzozu ve 18 inç'lik özel AMG jantları olmasa, standart bir E Sınıfı zannedilmesi bile mümkün. Bu nedenle test yazımın "tasarım" paragrafını çok uzatmayı düşünmüyorum.

Kokpitte sportif dokunuşlar

Otomobilin iç mekânında, standart E Sınıfı modelleriyle karşılaştırıldığında, dış tasarımdakinden daha fazla fark var. Zaten kapıyı açınca sizi AMG ışıklandırmalı kapı eşiği karşılıyor. Opsiyonel donanım olarak 2700 Euro verilerek satın alınan "aktif ergonomik ön koltuk-







AMG DRIVE UNIT; ŞANZIMAN, ESP VE SÜSPANSİYON AYARLARINI YAPMAYA YARIYOR. E 63 AMG'DE VİTES KOLU DİREKSİYONDA DEĞİL, ORTA KONSOLDA. GECE GÖRÜŞÜ VE AKTİF ÖN KOLTUKLAR OPSİYONEL. SÜRÜCÜ KOLTUĞU İNSANI ŞİMARTIYOR.

lar", her virajda hızlıca şişip sonra inen yan destekleriyle övgüyü hak ediyor. Bir diğer farksa elbette gösterge panelinde, bu ayki sayımızın kapağını süsleyen gösterge paneli, hız göstergesinin altında "AMG", devir saatinin altında ise "6.3 V8" logolarını barındırıyor. Hız göstergesi 320 km/s, devir saati ise 8000 d/d'de sonlanıyor. E Sınıfı modellerinden en farklı olan özellikse, vites kolunun direksiyonun arkasında değil orta konsolda yer alması. Yine bu bölgeye konumlandırılmış olan dört butonlu AMG Sürüş Ünitesi (AMG Drive Unit) aracılığıyla; otomobilin şanzıman ayarı ("Comfort", "Sport", "Sport+" ve "Manuel" modları

bulunuyor), ESP ayarı (3 mod: "ESP açık", "ESP Sport" ve "ESP kapalı"), süspansiyon ayarı (üç mod bulunuyor) ile AMG Sürüş Modu (AMG sürüş ayarlarına tek butonla geçiş) yapılabilir. AMG'nin bir diğer farkı ise yine şanzımanla ilgili: Direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklar, manuel olarak vites değiştirmeye yarıyor. AMG logolu koltuklar hem şık hem de çok rahat, her yöne elektrikli olarak kolayca ayarlanan ve sürüş sırasında şişen çeşitli destek noktalarıyla sürücü ve ön yolcuyla şımartan koltuklar, ısıtma ve soğutma fonksiyonları sayesinde yazın serin, kışın ise sıcak yolculuk yapmaya imkân tanıyor.

Sporculara bile gözdağı veriyor

E 63 AMG, sedan gövdede spor otomobil performansı yaşatması amaçlanarak geliştirilmiş. Yolda gördüğünüz birçok spor otomobille rahatlıkla baş edebilecek performansa sahip olan motor 6208 cc hacminde. V şekilli 8 silindirden oluşan atmosferik benzinli motor, arkadan itişli otomobili sadece 4.5 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Maksimum hız ise, güvenlik kaygıları ve yasal limitler nedeniyle elektronik olarak sınırlandırılmış: 250 km/s. Çok hızlı vites değiştiren (100 milisaniye) 7 ileri otomatik şanzımanın da bu performansa katkısı büyük. Ara hızlanmalarda (örneğin



bir sollamada) gaz pedalını döşemeye yapıştırdığınızda iki vites birden küçültmesi ve 1840 kg'lık otomobilin resmen bir kükremeye ileri atılması etkileyici. Bu noktada tek sorun, direksiyon simidinin fazla büyük boyutlu tasarlanmış olması. Eğer daha küçük bir simit, hele bir de üç kollu tasarımla geliştirilmiş olsaydı her şey daha harika olurdu. ESP açıkken çok güvenli, ESP Sport aktifken eğlenceye izin veren, ESP tamamen kapa-

lıyken ise 525 HP güç, 630 Nm tork ve arkadan itiş sistemini sürücünün hünerleriyle başbaşa bırakan otomobil, "hiçbir iyilik cezasız kalmaz" dercesine, bu performansı karşılığında fabrika verisine göre 19-20 lt/100 km'ye varan bir tüketim gerçekleştiriyor. Fabrika verisi ortalama 12.6 lt/100 km tüketim değerine ulaşmak da mümkün, ama bu otomobili kim 90 km/s sabit hızda kullanmak ister o ayrı bir konu. Otomobilin karbondiok-

sit salınımı 295 g/km. Bu da onu emisyon değerleri tablosunda en çevre düşmanı seviye olan "G" sınıfına sokuyor. Ama çevreci E Sınıfı modelleri de var elbette.

216.000 Euro'dan başlıyor

Mercedes-Benz E 63 AMG sahibi olmak için en az 216.231 Euro'yu gözden çıkarmanız gerekiyor. Bu sayfalarda gördüğünüz, çeşitli ekstra donanımlara sahip olan aracın fiyatı ise 260.170 Euro.

"Otomobilim çok göze batacak kadar gösterişli olmasın, ama yüksek performansı ile hem içeridekileri hem de yoldakileri büyülesin, bunu yaparken de beş kişiyi bavullarıyla birlikte rahatlıkla taşıyın ve çok zenginim, hem satın alırken 216.000 Euro hem de kullanırken yıllık 14.689 TL Motorlu Taşıtlar Vergisi verebilirim" diyorsanız Mercedes-Benz E 63 AMG tam size göre. Bizim içinse elimizden kayıp giden bir yıldızdı.



BU FOTOĞRAFLARDAN SONRA SÜRÜŞ İZLENİMİMİZ YARIM KALDI. ÇÜNKÜ SLALOM TESTİNDE ARACIN DİREKSİYON SİSTEMİNDE ARIZA MEYDANA GELDİ. NEYSE Kİ ARACI KAZA YAPMADAN İADE EDEBİLDİK.



Mercedes-Benz E 63 AMG

Fabrika verileri

Motor:	6208 cc, V8, benzinli
Şanzıman:	7 ileri AMG Speedshift
Maksimum güç:	525 HP @ 6800 d/d
Maksimum tork:	630 Nm @ 5200 d/d
Maksimum hız:	250 km/s ile sınırlandırılmış
0-100 km/s:	4.5 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4868 / 1854 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	540 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	18.7 / 9.1 / 12.6 lt/100 km
Baz fiyat/Test aracının fiyatı:	216.231 Euro / 260.170 Euro
	(3 Eylül 2010)

+ Performans, şanzıman, motor sesi, donanım

- Fiyat, yakıt tüketimi, emisyon değeri, MTV

295 g/km

G

GENÇLİK ATEŞİ

Ibiza Cupra, 180 HP'lik ateşli 1.4 TSI motoruyla adeta yürekleri yakıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Hızlı hatchback sınıfına yeni bir öğrenci daha kayıt yaptırdı: Seat Ibiza Cupra. Bu, küçük hızlı hatchback severler için iyi bir haber. Çünkü artık Opel Corsa OPC, Renault Clio RS, Peugeot 207 RC (şu an 156 HP'lik GT satılıyor) gibi otomobillerin artık satılmıyor olmaları nedeniyle bu sınıfta bir sessizlik hüküm sürmekteydi.

Önceden Lamborghini tasarımcısı, şimdi Seat Tasarım Direktörü olan Luc Donckerwolke ve ekibinin ortaya koyduğu "Arrow Design" (ok tasarımı) adlı yeni tasarım anlayışına uygun tasarlanan Ibiza, standart versiyonlarda bile dikkat çeken bir görünüme sahip. Cupra ise bunun adeta biraz daha baharat eklenerek lezzetlendirilmiş. Daha keskin ifadeli ön tampon, baklava formu ızgara petekleri, karartılmış farlar, siyah renkli yan ayna kaplamaları ve difüzör formu arka tampon; bu otomobilin sportif detayları.

İç mekanda, gelenekselmiş sportif-



***CUPRA'DA BİR HIZLI HATCHBACK'TEN BEKLENEN
UNSURLAR MEVCUT. DİFÜZÖR FORMLU ARKA TAMPON
BUNLARDAN BİRİ. TAMPON YANLARINDAKİ YARIKLAR
SADECE GÖRSELLİK AMAÇLI.***

leştirme reçetesi uygulanmış. 1970'lerdeki yarış otomobillerindeki koltuk desenlerini hatırlatan koltuk döşemeleri, alüminyum pedal seti, altı düzleştirilmiş direksiyon simidi ve parlak siyah renkte müzik sistemi ve klima kumandaları...

Teknik anlamdaysa hızlı hatchback geleneklerinin dışında bir otomobil Ibiza Cupra. Bunda en büyük nedense ilk defa bir küçük sınıf hızlı hatchback'te kullanılan 7 ileri oranlı çift kavramalı DSG şanzıman. Manuel kullanım seçeneği de olan (direksiyon arkasından veya vites kolundan) şanzıman D ve S modlarına sahip. D ekonomik ve genel kullanım; üst devirlerde vites değiştiren S ise sportif kullanım için.

Küçük ve güçlü

Ibiza Cupra'da yer alan 1.4 TSI motor, 6200 d/d'de 180 HP güç ve 2000-4500 d/d arasında 250 Nm tork üretiyor. Motorun bu başarısında iki aşırı besleme sisteminin, kompresör ve turbonun uyum-



SEAT IBIZA CUPRA, BU SINIF İÇİN OLDUKÇA ALIŞILMADIK BİR DONANIMA SAHİP: ÇİFT KAVRAMALI 7 İLERİ DSG. NOLTALJİK GÖRÜNÜMLÜ KOLTUKLAR, YAN DESTEKLERİYLE SPORTİF KULLANIMA UYGUN.

lu birlikteliği pay sahibi. 2400 d/d'ye kadar sadece kompresör görev yaparken, 2500-3500 d/d arasında kompresör + turbo, 3500 d/d'den sonra ise sadece turbo besleme görev yapıyor. Bu sayede kompresör ve turbonun kendilerine has olumsuzlukları giderilmiş. Bilindiği gibi motora bir kasnakla bağlı olan kompresör sistemleri alt devirlerde hünerlerini ortaya koyarken, gücünü egzoz gazından alan turbolar üst devirlerde varlıklarını hissettirir. Özellikle S konumunda gaz pedalına çok güzel tepkiler veren motor, alt devirlerden başlayarak otomobili ivmelendiriyor ve hiçbir zaman güç sıkıntısı yaşatmıyor. Performanslı kullanımda 12.0 lt/100 km seviyelerine çıkan tüketim, normal şartlarda 8.0-8.5 lt/100 km seviyelerinde seyrediyor.

Başarılı aktarma

Güçlü motor ve önden çekiş birlikteliğinin birçok otomobildeki doğal sonucu direksiyonda görülen ve ön tarafın yola tutunamayarak gezinmesi olarak tanımlanabilecek "torque steer" etkisi bu otomobilde neredeyse hissedilmiyor. Bunun nedeni elektronik bir diferansiyel kilidi olarak tanımlanabilecek ve ESP

müdahaleleri ile faaliyet gösteren XDS sistemi.

Ibiza Cupra'nın süspansiyon sistemi, sportif kullanıma yönelik olarak elden geçirilmiş. Otomobilin yerden yüksekliği Sport versiyonlara göre 10 mm azaltılırken, daha sert amortisörler kullanılmış ve yayların sertliği de yüzde 15 arttırılmış. Hızlı hatchback standartlarına göre çok sert olmasa da, ortalama otomobil kullanıcılarına sert gelecek bu süspansiyon sisteminin nimetlerini virajlarda görmek mümkün. Direksiyon yeterince hızlı olsa da, düşük hızlarda biraz tepkisiz kalıyor. Hızlı hatchback'ler arasında halen en iyi direksiyon tepkisini MINI Cooper S sunuyor. Otoyol kullanımlarında stabil olan otomobil, farklı asfalt türlerinde zaman zaman iç mekana fazlaca yol sesi alabiliyor.

Sonuç

Anahtar teslim fiyatı 46.000 TL olan Ibiza Cupra, fiyatının hakkını veren bir otomobil. En güzel yanı motoru olan Ibiza Cupra hızlı hatchback tutkunlarının istediklerini büyük oranda verebilecek özelliklere sahip.



180 HP'LİK MOTOR, BU OTOMOBİLİN EN GÜZEL YANI. JANTLAR 17 İNÇ. BAGAJ HACMİ 284 LİTRE.

Seat Ibiza Cupra 1.4 TSI 180 HP

Fabrika verileri

Motor: 1390 cc, 4 silindirli, 16V, turbo+kompresör
Şanzıman: 7 ileri DSG
Maksimum güç: 180 HP @ 6200 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @ 2000-4500 d/d
Maksimum hız: 225 km/s
0-100 km/s: 7.2 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4061 / 1693 / 1420 mm
Boş ağırlık: 1172 kg
Bagaj hacmi: 284 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.3 / 5.3 / 6.4 lt/100 km
Baz fiyat: 46.000 TL

+ Motor, performans

- Direksiyon düşük hızlarda hissiz, arkada baş mesafesi

148 g/km

C





*ÇUPRA BEKLERKEN
GELE GELE CUPRA GELDİ.
ACABA BENİM KADAR
ÇEVİK MİDİR?*

TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN

START

www.otomobil.com.tr

ARTIK GALERİDEN ÇIKACAK

2008'in son çeyreğinde sadece manuel şanzımanla satışa sunulan ve bu nedenle showroom'dan dışarı fazla çıkamayan Kuga, yeni Powershift şanzımanla bu başarısızlığını geride bırakabilir.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Ağustos 2008 sayımızda özel testini yayınladığımız Ford Kuga, satışta sadece 2.0 litre dizel motor ve manuel şanzımanla yer aldığı dönemde, tahmin edilebileceği gibi başarısız olmuştu. Küçük bir örnek vermek gerekirse; 2009 yılı toplamında sadece 147 adet Kuga satılırken, 3809 adet Qashqai, 2844 adet Tiguan, 1750 adet Captiva, 415 adet Koleos plakalanmıştı. Benzer durum bu yıl için de söz konusu. Ford yöneticileri, bu duruma bir dur demek istemiş olacaklar ki, Kuga'da nihayet otomatik şanzıman sunmaya başladılar. Hatta manuel model o kadar gereksizdi ki, Powershift gelince satıştan bile kaldırıldı.

Hedef arttırıldı

Hem motoru az da olsa güçlenen hem de otomatik şanzımana kavuşan Kuga, hiç kuşku yok ki eskisinden daha çok satacak. Ford Otosan'ın hedefi yıl sonuna kadar 1000 adet Kuga Powershift'i yollara çıkarmak. Bekleyip göreceğiz. Ama rakipler o kadar çok satıyorlar ki, bu rakam bile, onun kompakt SUV segmen-

tinde ilk sıralara oynamasına yetmeyecek. Powershift şanzımanlı Kuga, Titanium ve Selective adlı iki donanım ile satılıyor. Bu versiyonların fiyatları ise 72.900 TL ve 82.900 TL. Baz donanımlı versiyonlar karşılaştırıldığında, hepsi 2.0 dizel motorlu ve otomatik şanzımanlı olmak üzere; ondan daha pahalı rakipler

bulunduğu gibi (Tiguan 2.0 TDI 140 HP DSG 90.146,50 TL, Qashqai 2.0 dCi 150 HP Tekna Pack A/T 77.990 TL, Hyundai ix35 2.0R 184 HP Style 81.000 TL), ondan daha ucuz seçenekler de var (Chevrolet Captiva 2.0 Dizel 150 HP Medium 69.472 TL, Renault Koleos 2.0 dCi 150 HP Dynamique 69.000 TL).

**188 MM YERDEN
YÜKSEKLİK, 21 DERECE
YAKLAŞMA VE 25 DERECE
UZAKLAŞMA AÇILARI
ONU HAFİF ARAZİDE
SORUNSUZ İLERLETİYOR.**



Tasarımıyla öne çıkıyor

Ford Kuga, göze hoş gelen kıvrımlı dış tasarımıyla rakiplerinden ayrılıyor. 4443 mm uzunluğa ve 11,6 metrelik dönüş çapına sahip olan Kuga'nın yerden yüksekliği 188 mm. Aracın 450 mm derinlikte sudan geçebildiği belirtiliyor. Kuga'nın yaklaşma açısı 21, uzaklaşma açısı ise 25 derece. 2690 mm'lik dingil mesafesi sayesinde arka koltukta da yeterli diz mesafesini sunan araç, kullanıcısına 1355 litreye kadar genişleyebilen 370 litrelik bir bagaj hacmi sunuyor. Bagaj kapağının geniş açılmak istenmediği durumlarda arka camın bağımsız olarak açılabilmesi işlevsel bir özellik.

Kokpitte şanzıman farkı

Yaklaşık iki yıl önce kullandığımız Kuga ile bu sayfalara konuk ettiğimiz Kuga'nın kokpitleri arasındaki fark, Powershift olarak adlandırılan çift kavramalı ve 6 kademeli otomatik şanzımanın kolu. Yüksek konumlandırılmış vitres kolunun yeri iyi. Malzeme ve işçilik kalitesi bakımından ortalamalarda kalan kokpitte, hareket halindeyken gelen tı-



**KOLAY OKUNAN
GÖSTERGELER SPORTİF
TASARIMLI. MOTOR
POWER BUTONUyla
ÇALIŞTIRILIYOR.**





*KİSİ GELMEDEN YAPILMASI
GEREKENLER LİSTENİZE "FORD
KUGA'YA ATLAYIP SEVGİLİNİZLE
GÜNBATIMI İZLEMENİ" SATIRINI
EKLEYEBİLİRSİNİZ.*

kırtılar araç sahibinin huzurunu bozabiliyor. Eşya gözü ve bardaklık sayısı bakımından ne çok cömert ne de cimri olan Kuga'da sade tasarımlı göstergeler rahat okunuyor. Kumanda birimleri arasında zor anlaşılan bir birim yok. Cam açma-kapama butonlarına uzanırken bileğinizin kapı koluna çarpması önemli bir olumsuzluk. Motorun kontakt anahtarını sokup çevirmek yerine, start-stop butonuyla çalıştırılması teknolojik ama gereksiz bir ayrıntı.

Motor 4 HP güçlendi

Manuel şanzımanlı versiyonda 136 HP güç üreten Ford motoru, Powershift modelinde artık 140 HP gücünde. Maksimum tork ise 320 Nm. 2.0 litrelik turbodizel motor, otomobili 10.7 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Kuga'nın maksimum hızı ise 183 km/s. Ortalama 179 g/km karbondioksit salınımıyla emisyon değerleri tablosunda "E" harfiyle sınıflandırılan aracın çevrecilik konusunda sınıfı geçtiği söylenemez. Kuga'nın ortalama yakıt tüketimi ise 6.8 lt/100 km. Ford'un Getrag ile birlikte geliştirdiği çift kavramalı ve 6 kademeli Powershift şanzıman, sahip olduğu çift dişli grubu sayesinde geleneksel otomatik şanzımanlardan daha hızlı. Ama yine de Volkswagen Grubu'nun DSG'sinin eline su dökemiyor. Vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız. Motor, uyum

içinde çalışan şanzıman sayesinde olabiliyor. Olabildiğince diyoruz, çünkü 2.0 lt dizel motora sahip rakiplerin birçoğunda daha güçlü motorlar var (Qashqai 150 HP, Captiva 150 HP, Koleos 150 HP, ix35 184 HP).

Sürüşte Ford DNA'sı

Aracın sürüş özellikleri, Ford DNA'sının bir sonucu olarak başarılı yol tutuş ve hızlı-net direksiyon tepkileriyle dikkat çekiyor. Kısacası Kuga'yı bir binek otomobil tarzında kullanabiliyorsunuz. Gerek hızlı girilen virajlarda gerekse ani kaçınma manevralarında, sahip olunan elektronik destek sistemlerinin de etkisiyle Kuga'yı şeridine döndürmek kolay. Haldex kavramalı dört tekerlekten çekiş sistemi, Kuga'nın kuru asfalt zeminlerin dışında da yola güvenle devam edebilmesini sağlıyor.

Kuga diye yeni bir model?

Powershift şanzımanla "Rekabette ben de varım" demek isteyen Ford Kuga, manuel şanzımanla elde ettiği başarısızlığı tersine çevirmeye çalışacak. İki yıldır satışta olmasına karşın, bazı arkadaşlarıma bana "Ford, Kuga diye yeni bir model çıkarmış, nasıl bir şey?" diye sormaları bile, markanın kompakt SUV segmentinde bu versiyonla birlikte yaşayacağı hareketlenmenin bir işareti.



**ARKA CAMIN
BAGAJ
KAPAĞINDAN
BAĞIMSIZ
OLARAK AÇILMASI
İŞLEVSEL. DERİ
KOLTUKLAR
RAHAT VE
OTURMA
ALANLARI
YETERLİ.**



**FORD KUGA, SINIFININ EN GÜZEL
TASARIMLARINDAN BİRİNE SAHİP.**

Ford Kuga 2.0 TDCi Powershift Selective

Fabrika verileri

Motor: 1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: 6 kademeli Powershift
Maksimum güç: 140 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork: 320 Nm @ 1750-2750 d/d
Maksimum hız: 183 km/s
0-100 km/s: 10.7 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4443 / 1842 / 1710 mm
..... (tavan raylarıyla)
Bagaj hacmi: 370-1355 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.5 / 5.8 / 6.8 lt/100 km
Fiyat (Titanium/Selective): 72.900 TL / 82.900 TL (2 Eylül)

- + Tasarım, yol tutuş, direksiyon, şanzıman konforu
- İç mekandaki tıkırtılar, satışa çok geç sunulması

179 g/km

E

YÜKSEK GÜÇ MAKUL TÜKETİM

Astra Hatchback ürün gamında yer alan 1.4 litrelik turbo benzinli motor, 140 HP maksimum gücü ve makul yakıt tüketimiyle yeni Astra ailesinde öne çıkıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İki yıl boyunca sahibi olduğum, keyifle kullandığım Peugeot 307 XSI'ımda 2.0 litrelik benzinli motor vardı. 138 HP güç üreten bu motor için Türkiye'deki dahiya-ne vergilendirme sistemi nedeniyle yüksek sayılabilecek bir motorlu taşıtlar vergisi veriyordum. Aracımdan elden çıkarma nedenlerimden biri yüksek vergi, diğeri ise yüksek yakıt tüketimiydi. Neyse ki birkaç yıldır bir "downsizing" hikayesidir gidiyor ve bunun sonucunda motor silindir hacimleri küçülürken, motorlardan alınan maksimum güçler de artıyor. Daha küçük ve dolayısıyla da daha hafif olan bir motordan daha fazla güç elde etmek, bunun yanında da daha az yakıt tüketmek, çevre bilincinin, yaşanan iklim değişikliği nedeniyle mecburi bir şekilde yaygınlaştığı günümüzde en mantıklı çözümlerden biri. Opel mühendisleri de, 1.6 lt 180 HP'lik turbo motora bir kardeş geliştirerek 1.4 lt 140 HP'lik yeni üniteyi Astra'da görücüye çıkardılar.



Rakiplerinden daha güçlü

Söze motordan girmişken ondan devam edelim. 140 HP güç ve 200 Nm tork üreten bu motor, rakipleri VW Golf 1.4 TSI 122 HP, Fiat Bravo 1.4 T-Jet 120 HP ve Renault Megane HB 1.4T 130 HP'den daha güçlü. Ama hemen belirtelim: VW Golf'te 1.4 litrelik bir TSI seçeneği daha var ki onun gücü 160 HP (Fiyatı 59.200 TL). 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen (otomatik şanzıman seçeneği bulunmuyor) Astra 1.4T, sürücüsüne 202 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 9.9 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşan otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 5.9 lt/100 km. Otomobilin ortalama karbondioksit salınımı 138 g/km. Bu değerle Astra HB 1.4T, emisyon değeri tablosunda "C" kategorisine giriyor.

"Turbo" logosu sağ arkada

Önden bakıldığında küçük Insignia gibi görünen Astra HB, sportif tasarımı-



**YENİ ASTRA,
ESKİSİNDEN FARKLI
OLARAK, EŞYA GÖZÜ
KONUSUNDA CÖMERT.**



**USB VE AUX GİRİŞLERİ,
BENCE EN PRATİK
YER OLAN VİTES KOLU
BÖLGESİNDE.**

la birçok kişinin beğenisini kazanmış durumda. Kırmızı rengiyle bu akıcı tasarımını daha da vurgulayan test aracımızdaki turbo motor, görüntü bakımından farkını aracın sağ arka kısmına yerleştirilmiş "Turbo" logosuyla ortaya koyuyor. Küçük arka cam, arka görüşü kısıtlasa da sportif görünümün olmazsa olmazlarından biri.

İç mekan kullanışlı

Bir önceki jenerasyon Astra'da sık-

ça eleştirilen iç mekandaki eşya gözü ve bardaklık eksikliği, yeni Astra'da yerini işlevsel bir iç mekana bırakmış. Kokpit, çok geniş ve ferah olmasa da, yeterli oturma alanlarını sunuyor. Ağabeyi Insignia'yı andıran bir tasarıma sahip olan iç mekanda, malzeme ve işçilik kalitesi de başarılı. Ergonomik açıdan değerlendirdiğimizde küçük ses sistemi butonları ve cam açma-kapama butonlarının yerinin biraz geride kalması ha-

ricinde herhangi bir sorun bulunmuyor. Mekanik el freni yerine elektronik el freninin tercih edilmiş olması, tasarımcılara iki koltuk arasında ekstra yer kazandırmış. Sportif koltuklar vücudu güzel sarıyor. Üç kollu direksiyon simidinin tasarımı da ve boyutu da başarılı.

Yol tutuş başarılı

Gelelim rakamlardan uzaklaşıp hislere. Astra 1.4T kullanıcıya neler vaat edi-

yor? Başarılı bir yol tutuş vaat ettiği ve bunun hakkını verdiği kesin. Ama gerek ilk gerekse ara hızlanmalar, sağ ayağınızın altında 140 HP'lık bir turbo motor olduğunu hissettirmiyor. Bunun nedeni de şanzıman ayarlarının düşük yakıt tüketimine yönelik ayarlanmış olması. Süspansiyon sistemi ise, seçme imkanı veren "Normal", "Sport" ve "Tour" modları sayesinde istendiğinde otomatik, istendiğinde sportif, istendiğinde ise konfor

ağırlıklı olabiliyor. Vites geçişleri net ve vites değiştirmek keyifli. Direksiyon simidi hem tasarım hem de kullanım açısından başarılı. Elektronik el freni otomatik değil, yani tıpkı mekanik el frenleri gibi indirip kaldırmak zorundasınız. Tek fark, bu işi elinizle değil, parmağınızla yapıyor olmanız.

Karar vermek zor

Astra HB 1.4T, 41.548 TL'den başlayan fiyatla ve "Enjoy", "Sport" ve "Cosmo" olmak üzere üç donanım seçeneğiyle satılıyor. Sport'un fiyatı 45.946 TL, Cosmo'nun fiyatı ise 50.800 TL. Örneğin "Sport" adlı versiyon fiyat bakımından hem rakipleri hem de Astra 1.6 115

HP'ye göre rekabetçi bir seviyede. Ama keşke Golf ve Bravo gibi otomatik şanzımanı da olsa! Öte yandan donanım seviyesi yükseldikçe (Cosmo'ya çıkınca) ve ayrıca ekstra donanım (navigasyon, sunroof, Infiniti ses sistemi, Flexride şasi sistemi vb.) satın aldıkça, 50.104 TL baz fiyata sahip olan Insignia'yı geçiyor.



**SÜRÜCÜ KOLTUĞU
VÜCUDU SARIYOR.
"TURBO" LOGOSU SAĞ
ARKA TARAFTA.**





Opel Astra 1.4 Turbo Sport

Fabrika verileri

Motor:	1364 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	140 HP @ 4900 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1850-4900 d/d
Maksimum hız:	202 km/s
0-100 km/s:	9.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4419 / 1814 / 1510 mm
Bagaj hacmi:	351/795/1235 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.8 / 4.8 / 5.9 lt/100 km
Fiyat (Sport):	45.946 TL (2 Eylül 2010)

- + Yakıt tüketimi, direksiyon, tasarım, işlevsel iç mekan,
- Otomatik şanzıman seçeneği yok, hızlanma hissi

139 g/km





KRALLARA LAYIK

Belki hiçbir zaman kral olamayabilirsiniz. Ama Mercedes-Benz S Sınıfı, yolcularına saray konforu sunarak kendilerini kral gibi hissetmelerinde yardımcı olacaktır.

Yazı: Tarık Akagün Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

7

Zirvede olmak. İşte Mercedes S Sınıfı'nı diğer üst sınıf Almanlar'dan ayıran kelime grubu. Yanlış anlaşılmasın, teknolojik açıdan gerek Audi A8, gerekse BMW 7 Serisi; Mercedes S Sınıfı'ndan aşağı kalır otomobiller değil. Ama lüks, prestij ve güvenlik denilince birbirinden farklı birçok insan için ortak nokta adeta Mercedes S Sınıfı oluyor. Bunu yaklaşık 5 yıl önceki Mercedes S Sınıfı test yazımdan alıntı yaparak örnekleyebilirim: "Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer, Almanya Eski Başbakanı Helmut Kohl, 1979 sezonu Formula 1 şampiyonu Jody Scheckter, Katolik liderlerinden Papa John XXIII, aktör Gary Cooper, sanatçı Orhan Gencebay... Hepsi farklı meslek gruplarından insanlar ve hepsi birçok kişi tarafından tanınıyor. Bu insanların ortak noktası ne olabilir? Tanınmış kişiler olmaları mı veya mesleklerinin en iyi yapanlardan olmaları mı? Bu yaklaşımlar kısmen doğru olsa da, sorunun yanıtı hepsinin S Sınıfı kullanıcısı olmaları olacak." Bugün için de durum 5 yıl öncekinden farklı değil.

ÜST SINIFIN REFERANS MODELİ OLARAK KABUL EDİLEN MERCEDES S SINIFI, MAKYAJLA BİRLİKTE LED'Lİ AYDINLATMALARA KAVUŞTU.





HİÇBİR ŞEYİN ATLANMADIĞI İÇ MEKAN BİRİNCİ SINIF. KUMANDALARIN KULLANIMI İSE ALIŞKANLIK GEREKTİRİYOR.

Her zaman önemli insanların otomobili olarak bilinen Mercedes S Sınıfı'nın kökeni 1951 yılında yollara çıkan W187 karoser kodlu Model 220'ye dayansa da, S Sınıfı'nın bir model adı olarak ortaya çıkması 1972 yılını buldu. 2005 yılında yollara çıkan W221 kodlu S Sınıfı'ysa 2009'da makyajlanarak güncel görünümüne kavuştu. Makyajla birlikte aileye katılan en dikkat çekici üye ise markanın ilk hibrid otomobili olan S 400 BlueHybrid oldu. Ülkemizde uzun karoser seçeneği ile satılan Mercedes-Benz S 400 BlueHybrid 187.708 Euro'luk baz fiyata sahip. Kör nokta yardımcısı, otomatik kararan yan aynalar, sürücü diz havayastığı, panoramik açılır tavan, arka koltuklar için klima, ısıtma ve havalandırmalı koltuk sistemi (tüm koltuklarda), arka koltuklarda masaj sistemi, DISTRONIC Plus ve daha yazarsak sayfanın hatırı sayılır bir kısmını kaplayacak ekstra donanımlara sahip test aracımızın fiyatıysa 208.250 Euro'yu buluyor.

Karoser ve iç mekan

Mercedes tasarımcıları ufak dokunuşlarla S Sınıfı'nı daha çekici hale getirmeyi başarmışlar. Tamponları, radyatör ızgarası, farları değişen otomobilde LED'li gündüz farlarının kullanılması görsel cazibeyi arttırmış. Dış tasarımdaki diğer bir değişiklik ise stop lambaları üzerindeki bandın kaldırılması olmuş. S Sınıfı'nın yüksek dayanımlı çelik ve alü-

minyumdan oluşturulmuş karoseri son derece rijit. Motor kaputu, bagaj kapağı, kapılar ve ön çamurluklar gibi parçalar, birçok metale göre daha hafif olan alüminyumdan üretilmiş.

Ahşap bir çitanın ikiye böldüğü deri kaplı konsol kesinlikle çok kaliteli bir izlenim veriyor. Geniş bir siperliğe sahip ön konsolun ortasında büyük bir bilgi ekranı bulunuyor. Split-view adı verilen bu ekranda yolcu ve sürücü için ayrı bilgiler gösterebilmek mümkün. Kumandası kol dayama yerinin hemen önünde bulunan çevirmeli ve bastırılabilir butonla yapılan Comand sistemiyle orta konsoldaki buton kargaşası azaltılmış. Otomobille ilgili birçok ayarın yapılabilirdiği bu sisteme alışmak biraz zaman alıyor. Comand'ın menüsünün farklı dil seçenekleri içinde Türkçe'nin de olması nazikçe düşünülmüş bir detay. Arka koltuklar ise bambaşka bir dünya. Standart S Sınıfı'na göre 130 mm daha uzun olan "Long" (uzun) versiyonda arka koltuklar, tıpkı öndekiler gibi ileri-geri gidebiliyor, sırt ayarı ayarlanabiliyor, masaj özelliği sayesinde günün yorgunluğunu atmanıza yardımcı olabiliyor. Makam otomobili şartlarını eksiksiz karşılayan bu bölümde kol dayama yerinde telefon, ön koltuk başlıklarında ekran gibi özellikler de mevcut.



Temeli S 350'den

S 400 BlueHybrid'in 3.5 litrelik benzinli V6'sı S 350'den alınma. 279 HP güç üreten bu motor, 15 kW/20 HP güç ve 160 Nm tork üreten bir elektrik motoruyla birlikte görev yapıyor. Diğer birçok hibrid araçta kullanılan nikel metal hidrid batarya grubunun aksine, bu otomobilde lityum iyon batarya kullanılmış. Fakat bu otomobilin bir Toyota Prius veya Lexus LS600h gibi sadece elektrikle yol alamıyor. S 400 BlueHybrid'in elektrik motoru, benzinli motora yardım eden bir destek unsuru olarak görev yapıyor. Yani hızlanma anında gaza basıldığında iki motor beraber çalışıyor ve benzinli motorun üzerine düşen yük azaldığı için yakıt tüketimi de doğal olarak azalıyor. Elektrikli motorun devrede olduğunu bilgi ekranına bakmadan anlamaksa mümkün değil. Otomobilde tüketimi düşürmeye yönelik start-stop sistemi de mevcut. Fabrika verilerine göre 100 km'de ortalama 8.2 litre yakıt tüketen otomobil, bizim kullanımımızda 12.0 litre yakıt tüketti ki, bu bile makul bir değer.

Kullanımı nasıl?

Tek kelimeyle etkileyici. Performans olarak hiçbir zayıflık göstermeyen otomobil gaz pedalından gelen emirlere çabuk tepki veriyor. Hızlı ve yumuşak geçişlere sahip 7 ileri oranlı 7G-Tronic otomobilin performansında pay sahibi.



GECE GÖRÜŞ KAMERASI İŞLEVSEL. SPLITVIEW EKRAN SAYESİNDE ÖN YOLCU TV'Yİ SÜRÜCÜDEN BAĞIMSIZ OLARAK İZLEYEBİLİYOR. KOL DAYAMA YERİNİN ÖN TARAFINDAKİ KAPAK KALDIRILDIĞINDA TELEFON TUŞLARINA ULAŞILIYOR. ÖN KOLTUKLAR RAHAT OLSA DA BU ARACIN TADI ARKA KOLTUKTA ÇIKIYOR.



Yol bozukluklarını adeta ütüyle düzleştiren Airmatic havalı süspansiyon, insana kendisini uçan halıdaymış gibi hissettiriyor. ADS (Adaptive Damping System) adı verilen sertlik ayarlı süspansiyon sisteminde, amortisörlerin sertliği yol ve hız şartlarına göre 50 milisaniyede otomatik olarak ayarlanabildiği gibi bilgi ekranının yanındaki düğmeden de ayarlanabiliyor. Otomobilin hızı 120 km/s'ye yükseldiğinde, araç 10 mm, 160 km/s'ye yükseldiğinde bir 10 mm daha alçalarak

toplamda 20 mm alçalmış oluyor. Spor seçeneği aktif haldeyken amortisörler 40 km/s hızdan itibaren sertleşiyor ve araç yüksekliği 100 km/s hızda 20 mm azaltılıyor. Otoyolda çok stabil olan araç, sol şeride egemen oluyor ve diğer otomobiller kendiliğinden yol veriyor. Şehir içine girdiğinizde ise tüm gözler üzerinize çevriliyor. Eğer ilgiden hoşlanan biriyseniz ve otomobilde tek başınaysanız bir sorun yok. Fakat eğer arka koltukta biri oturuyorsa durum tersine dönü-

yor ve "özel şoför" konumuna giriyorsunuz. Bu arada otomobilin adaptif hız sabitleme sisteminin şehir içi dur-kalk trafikte bile mükemmel işlediğini ekleyelim. Otomobilin viraj dönme performansı da "Torque Vectoring Brake" makyajla gelen bir yenilik. ESP ile birlikte çalışan bu sistemde eğer virajda önden kayma eğilimi olursa, viraj içinde kalan arka tekerleğe otomatik olarak fren yaptırılıyor. Bu sayede aracın ön kısmının viraj içine doğru yönelmesi kolaylaşıyor.

Sonuç

S 400 L BlueHybrid, Mercedes'in bu sınıftaki geleneğini, daha düşük tüketim ve daha çevreci bir imajla birleştiriyor. Bizce dozlaması zor fren pedalı ve alışması zaman gerektiren kumandalar dışında hiçbir kusuru olmayan otomobil tam anlamıyla bir teknoloji üssü. Eğer bu otomobilde olmadığını düşündüğünüz bir şey varsa, muhtemelen daha icat edilmemiş olduğundandır.



**ARKA TARAFTA YAZAN HYBRID YAZISI
TRAFİKTE MERAK UYANDIRIYOR.**

Mercedes-Benz S 400 L Bluehybrid

Fabrika verileri

Motor:	3498 cc, V6 silindirli, hibrid
Şanzıman:	7 ileri otomatik
Maksimum güç:	279 HP @ 6000 d/d
	+ 20 HP elektrik motoru
Maksimum tork:	350 Nm @ 2400-5000 d/d
	+ 160 Nm elektrik motoru
Toplam güç:	299 HP @ 6000 d/d
Toplam tork:	385 Nm
Maksimum hız:	250 km/s
0-100 km/s:	7.2 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	5226 / 1871 / 1485 mm
Boş ağırlık:	2020 kg
Bagaj hacmi:	560 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	11.0 / 6.6 / 8.2 lt/100 km
Baz fiyat:	187.708 Euro

- + Prestij, güvenlik, konfor
- Hissiz fren pedalı, alışkanlık gerektiren kumandalar

191 g/km

E





YÜKSEK TEKNOLOJİ, YÜKSEK PERFORMANS

Bridgestone'un yeni ultra yüksek performans lastiği Potenza S001'i Porsche Boxster'la denedik.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Otomobil teknolojisi ilerliyor. Ama birçok kişinin önem vermediği ve farkında olmadığı, kimi zaman yüz binlerce liralık otomobilleri yola bağlayan ve büyük önem taşıyan lastik teknolojisi de ilerliyor. Biz de bu sayımızda üst düzey spor otomobiller için geliştirilmiş, ultra yüksek performans lastiği kategorisinde yer alan Bridgestone Potenza S001'i denedik.

Eskisiyle farkları

Potenza RE050'nin dört ana kanalının üçe indirilmesi, S001'in kenarında daha geniş bir blok oluşmasını sağlamış. S001'in; "Multi-Performans Bloğu" adı verilen bu blok ve "60 derece Eğimli Kanallar" sayesinde hem ıslak hem de kuru



**ÖLÇÜMLER GPS
TEKNOLOJİLİ TEST
CİHAZIYLA YAPILDI.**

zemin koşullarında geliştirilmiş tutunma ve fren performansı sağladığı ifade ediliyor. Ayrıca yuvarlanma direnci ve aşınma gibi konularda da gelişme kaydedilmiş.

Test aracında önlerde 245/40 R18, arkalarda ise 265/40 R18 ebadında Potenza S001'ler bulunuyordu. Lastiklerin nasıl tepkiler verdiğini, GPS bağlantılı gelişmiş test cihazımızla yaptığımız slalom ve fren ölçümleriyle gördük. 18 m kuka aralığı ile dizdiğimiz 10 kukanın arasından geçerken 66 km/s'lik bir ortalama yakaladık. Burada ilk iki slalom denemizde lastiklerin soğuk olması nedeni-

le hafif önden kayma yaşadık, ikinci geçişten sonra bunun ortadan kalktığını ve otomobilin daha rahat yönlendirilebildiğini gözlemledik. Fren ölçümleri sırasında da herhangi bir olumsuzluk yaşatmayan Potenza S001'ler, 100 km/s hızla yapılan frenlemelerde Boxster'ı 38.4 metrede durdurmayı başardı.

Sonuç

Birçok test aracında deneme fırsatı bulduğumuz Bridgestone Potenza RE050 çok iyi bir lastikti. Bayrağı ondan devralan Potenza S001 ise bu mirası daha da ilerilere taşıyacak özellikte, yüksek teknoloji ürünü bir lastik.

e-otodergi

**ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ**

**BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM**

FİYAT-FAYDA SİHİRBAZI

Dacia model gamının ilk SUV'u olan Duster, bu kez sayfalarımıza 1.5 dCi motorlu ve yüksek donanımlı versiyonuyla konuk oluyor. Duster, sunduğu fiyat-fayda oranıyla övgüyü hak ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





KOMPAKT BOYUTLARI, DUSTER'I ŞEHİR İÇİNDE DE KOLAY KULLANIMLI YAPIYOR. BEYAZ RENK SON DÖNEMDE ÇOK REVAÇTA. KOLTUK DESENİ GÜZEL.



Dört tekerlekten çekişli olsun ya da olmasın, kompakt SUV ve crossover modeller Türkiye otomotiv pazarında büyük bir çıkış içinde. Geniş iç mekân ve büyük bagaj beklentisinin yanı sıra prestijli görünüm ve ülkemizin bozuk yollarında sorunsuz ilerleme arzusuyla satın alınan bu tür modeller arasına 26 Nisan 2010'da katılan Duster, uygun fiyatı ve karşılığında sunduğu özelliklerle büyük ilgi gördü. Satışa sunulduktan sonraki ilk üç ayında 1053 adet satan Duster, kompakt SUV segmentinde podyuma girmek üzere emin adımlarla ilerliyor.

İri ve sağlam görünüyor

Markanın ilk SUV'unda, bu sınıftaki beklentilerin başında gelen "sağlam görünme" konusunda hiçbir sorun yok. Tabii opsiyonel donanımda bulunan "Look paketi" bunu daha da destekliyor. Yerden yüksek yapısıyla (205 mm) zorlu yolların hakkından geleceği izlenimi veren araç, 4x2 aktarmalı versiyonunda bile 30 derece yaklaşma, 23 derece rampa ve 36 derece uzaklaşma açılarına sahip. Bu değerler birçok safkan arazi aracında bile yok! 4315 mm uzunluğundaki Duster'ın dönüş çapı ise 10,44 metre. Bu da onu şehiriçi kullanımında da makul sayılabilecek bir SUV yapıyor.

475 litrelik büyük bagaja, geniş ve yüksek açılan büyük bagaj kapağı sayesinde kolayca ulaşıyor. Bagaj hacmi, arka koltuk sırası öne katlanınca (düz bir zemin elde etmek için kafalıkları sökmeniz gerek) 1636 litreye kadar çıkıyor. Ön koltuğu, katlanabildiği kadar öne yatırırsanız (tam düz olmuyor), iç mekâna 2,65 metre uzunlukta eşya dahi yükleyebilirsiniz. Duster'da diğer Dacia modellerinden farklı olan bir özellik de amortisörlü motor kaputu.

En üst donanım: Laureate

Temmuz 2010 tarihli 2'nci yaş özel sayımızda, 1.6 benzinli motor ve Ambiance donanımına sahip Duster'ı test etmiştik. Bu kez karşımızda 1.5 dCi motor ve en üst donanım olan Laureate var ("Loreat" okunuyor). Standart donanımda sunulan; siyah/gövde rengi ön ve arka tampon, gövde rengi dış kapı kolları, siyah renkli tavan barları, 16 inç alüminyum alaşım jantlar, ABS ve Acil Fren Yardımı, manuel olarak devreden çıkarılabilen ön yolcu havayastığı, klima, elektrikli arka camlar, okuma lambası, torpido gözü aydınlatması, parlak kahverengi orta konsol, havalandırma ızgaraları çerçeveleri ve iç ön kapı kolları, krest tipi koltuk döşemeleri, kumaş giydirmeli ön ve arka kapı

panoları ve ön koltuk sırtlarında ceplerle Ambiance donanımından farklılaşan Laureate, 38.500 TL fiyata 1.5 dCi motorlu bir SUV ve maksimum ekipman sunuyor. Bu donanım ile yetinmeyenler; metalik boyanın yanı sıra, aracı daha şık gösteren Look Paketi'ni; deri döşemeler, direksiyon simidi ve vites kolunu kapsayan Deri Döşeme Paketi'ni ve/veya yan hava yastıkları, ön gergili ön emniyet kemeri ve ön yolcu emniyet kemeri ikazını içeren Güvenlik Paketi'ni satın alabilirler.

İç mekân geniş ve ferah

Parlak kahverengi detaylarla Ambiance'tan daha şık görünen içi mekânda, her koltukta geniş diz, baş ve omuz mesafeleri var. Eşya gözü ve bardaklık konusunda da sıkıntı yaratmayan Duster, cam açma-kapama butonları ile elektrikli dış dikiz ayna kumandasının yerleşim yeri nedeniyle alışkanlık gerektiriyor. Ön cama su fişkırtıldığında sileceklerin otomatik olarak çalışmaması ve kornanın sinyal kolunda olması, beni babamın Renault 12'sinin olduğu yıllara götürmesi bakımından hayli nostaljik özellikler. Yüksek oturma konumu ve geniş görüş açıları, yola hâkim bir sürüş sağlıyor. Ancak zengin sayılabilecek bu donanımda arka park sensörünün de olmasını isterdik. Direksiyon simidi, derinlik ayarı olmamasına karşın bir sorun yaratmıyor. Ses sisteminin AUX girişini barın-



dırması, genç kullanıcıları sevindirecektir. Öte yandan, ses sisteminin direksiyon simidindeki birimden de kumanda edilebilmesi Dacia kullanıcıları için bir ilk. Sade tasarımı ve büyük boyutlu göstergeler rahat okunuyor. Yol bilgisayarı birçok bilgi vermesi ve rahatça kumanda edilmesiyle dikkat çekiyor. Krest adlı döşemeler göze hoş geliyor.

Dizel motor ekonomi profesörü

Gerek Renault, gerek Dacia, gerekse Nissan ürün gamlarında düşük yakıt tüketimi uzmanı olduğunu kanıtlamış bir ünite olan 1.5 dCi, Duster'a ye-

terli performansın yanı sıra övgüyü hak edecek bir yakıt tüketimi sağlıyor. Ortalamada 5.1 lt/100 km motorine ihtiyaç duyan Duster 1.5 dCi, bu cüssedeki bir aracın bile işletme giderinin son derece düşük olabileceğini ispatlıyor. Otomobilin 135 g/km'lik karbondioksit salınımı, onu emisyon değerleri tablosunda "C" harfiyle sınıflandırıyor. İlk ve ara hızlanmalarda, yüksek performans için üretilmediğini ortaya koyan motor, 155 km/s maksimum hız ve 13.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansına sahip. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen araçta, vites geçişleri biraz kemikli.

Süspansiyonuyla öne çıkıyor

Bozuk yollardan, kasislerden ve kumçakıl gibi zeminlerden sanki düz asfaltmış edasıyla geçen Duster'ın, 4x4 kardeşinden aşağı kalır nesi var bilemiyoruz. Onu da 4x4 Duster'ı teste alınca göreceğiz. 4x2 Duster'la, çok ağır arazi olmadığı sürece, her yere rahatlıkla girip çıkarsınız. Yüksek kasislerden ya da derin çukurlardan geçerken, iç mekânda en ufak bir sarsıntı hissetmemek gerçekten de mükemmel bir duygu. Bu duygunun karşı tarafında ise, aracı yol tutuş konusunda fazla zorlamamak gerektiği gerçeği duruyor elbette. Henüz kullanmamış ol-

sam da, 4x4 modelde ESP olması, kağıt üstünde bile, onun virajlarda biraz daha zorlanabileceği anlamını taşıyor.

Şu an sıra yazılıyor

Otomobil pazarında beklenmedik hareketlenmenin de bir sonucu olarak, birçok marka ve modelde olduğu gibi, Duster'da da şu an sıra yazılıyor. Küçük sınıfta yer alan donanımlı bir aracın fiyatına SUV veren Dacia, Duster'la doğru zamanda doğru model çıkarmanın keyfini sürmeye başladı bile. Şu an Dacia yöneticileri için tek sorun, yeterli araç arzını sağlayabilmek olsa gerek.



Dacia Duster 1.5 dCi 85 HP 4x2 Laureate

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	85 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1900 d/d
Maksimum hız:	155 km/s
0-100 km/s:	13.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4315 / 1822 / 1695 mm
	(tavan barı hariç 1625 mm)
Bagaj hacmi:	475-1636 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.7 / 4.9 / 5.1 lt/100 km
Laureate donanımı baz fiyatı:	38.500 TL (3 Eylül 2010)

- + Fiyat, süspansiyon, sağlamlık, tüketim, geniş iç mekân
- Performans, işçilik, park sensörü yok

135 g/km

C



YENİ YÜZ, ESKİ MOTOR

Volvo'nun coupe cabrio'su C70, geçirdiği makyajla yeni yüze kavuştu, ama bu sayfalarda görülen araçta Volvo'nun 177 HP'lik yeni turbodizel motoru yerine, 136 HP'lik motoru mevcut.

Yazı: Tarık Akagün Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Kabul etmek gerekir ki, bu sefer değişik bir sürüş yazısıyla karşı karşıyayız. Çünkü 2010 Mayıs ayında test programı başlayan bu aracı ancak yaz sonunda alabildik ve biz dergiyi yayına verdiğimiz sırada 2.0 litre, 136 HP güç üreten turbodizel motorlu makyajlı Volvo C70 2.0D; Volvo Türkiye'nin fiyat listelerinden çıkmıştı. Onun yerini 2011 model yılı gamında ilk kez boy gösteren D5204T kodlu ve "D4" olarak isimlendirilen; 5 silindirli, 177 HP güç üreten, 2.0 litrelik turbodizel motora sahip C70 D4 aldı.

Dikkatli okuyucularımız hatırlayacaklardır: Eylül 2008 tarihli üçüncü sayımızda makyajsız Volvo C70 T5 sürüş izlenimine yer vermiştik. 2005 yılında tanıtılan ikinci nesil C70, 2010 model yılı için makyajlandı ve güncel görünümüne kavuştu. Makyajlı C70, yeni S60 ile başlayan görsel kimliğe uyumlu olacak şekilde, daha çıkıntılı bir burun yapısına ve daha büyük bir radyatör ızgarasına sahip. Makyaj kapsamında stop lambaları da LED'li olanlarla değiştirilmiş.



METAL TAVAN 30 SANİYE İÇİNDE KATLANARAK BAGAJDA KAYBOLUYOR. BU İŞLEMİN YAPILABİLMESİ İÇİN ARACIN DURUR HALDE OLMASI GEREKLİ.

Sade iç mekan

Makyajlı C70'in iç mekanı, Volvo geleneklerini yansıtan sade ve temiz çizgilere sahip. Kumandalar büyük, kullanışlı ve kolay anlaşılır. Bu sayede dikkati fazla dağıtmıyorlar. Arka koltuklarda yaşam alanı fazla geniş olmasa da, orta boylular için bir sorun olmayacaktır. Bu arada yan döşeme içlerinde eşya gözü olması güzel bir detay.

Bu otomobilin en önemli özelliği doğal olarak coupe-cabrio olması. Metal tavanı araç durur haldeyken 30 saniyede açıp, kapatabilmek mümkün. Bu arada bu işlem için aracın durur halde olması gerekliliğini saçma bulduğumuzu söyleyelim. Bunun nedeni güvenlik olarak açıklanacak olsa da, yine güvenli olan diğer premium markalar, tavan açma-kapama işlemine 30-40 km/s hızlara kadar olanak tanıyor. Issız ve tehlikeli bir ortamda tavanı kapatmak için 30 saniye durmak, insanın başına iş açabilir.

Kullanım nasıl?

Sportif değil ama keyifli. C70 2.0D; temiz asfaltta rahat ve huzurlu bir kullanım sunuyor. 2.0 litrelik turbodizel motorun öne çıkan bir özelliği yok. 136 HP güç ve 320 Nm tork üretiyor. Çift kavramalı, 6 ileri oranlı Powershift şanzımanla birlikte görev yapan motor, 1729 kg'lık oto-



**ARKA KOLTUKLAR
ORTA BOYLULAR İÇİN
YETERLİ ALAN SUNUYOR.
GÖSTERGE TABLOSU
RAHAT OKUNUYOR. ORTA
KONSOLUN ARKASINDA
EŞYA GÖZÜ MEVCUT.**



mobile makul bir performans kazandırmış. Şanzıman DSG'ler kadar hızlı olmasa da iyi. 0-100 km/s hızlanmasını 11.1 saniyede tamamlayan aracın maksimum hızıysa 205 km/s. Üstü kapalı kullanımda iç mekana hafif rüzgar sesi alan otomobil, bozuk yol kullanımlarında fazlaca titriyor ve iç mekanda tıkırtılar oluşuyor.

Sonuç

Sakin yolculuklardan keyif alanlar için uygun ve şık bir otomobil. Fiyat listelerinden çıkmadığı dönemde yaklaşık 56.000 Euro'luk başlangıç fiyatına sahip otomobil, artık yerini 59.940 Euro'luk fiyatla satışa sunulan 177 HP'lik C70 D4'e bırakmış durumda.



Volvo C70 2.0D

Fabrika verileri

Motor: 1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
 Şanzıman: 6 ileri Powershift
 Maksimum güç: 136 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 320 Nm @ 2000 d/d
 Maksimum hız: 205 km/s
 0-100 km/s: 11.1 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4615 / 1836 / 1400 mm
 Boş ağırlık: 1729 kg
 Bagaj hacmi: 404-200 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): - / - / 6.3 lt/100 km
 Baz fiyat: Artık satılmıyor

+ Artık satılmıyor, daha güçlü motor çıktı

- İç mekanda tıkırtılar

167 g/km

D



KLASİK RAHATLIK

4 ileri otomatik şanzımanlı Megane HB 1.6, performans ve tüketimden daha çok, rahatlık için alınabilecek bir otomobil.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Eskiden lüks olarak algılanan otomatik şanzıman, özellikle büyük şehirlerde yaşayan sürücüler için bir ihtiyaç haline geldi. Bunun sonucunda otomatik şanzımanlı araçların pazar payları da artış gösteriyor (2010'un ilk sekiz ayında otomatik şanzımanlı otomobil satışları geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 3 artarak yüzde 31 seviyesinde gerçekleşti). 2009'un ilkbahar aylarında satışına başlanan güncel nesil Megane HB, Kasım 2009'da Megane HB'nin yerli üretim olmasıyla 1.6 litrelik benzinli motor da otomatik şanzıman seçeneğine de kavuştu ve yeni müşterilere ulaşma şansını elde etti. Şu an 1.4 T 130 HP dışındaki Megane HB'ler, yerli üretim olarak satılıyor.

Yerli Megane'ın farkları

Bursa'da Türk işçisinin emeği ile üretilen Megane HB'ler, İspanya'da üretilen versiyonlara dış görünüşte olmasa bile, iç mekanda bir takım farklara sahip. Mesela ithal Megane'larda dijital hız göstergesi bulunurken, yerlilerde analog olanı var. Ön konsol havalandırma ızgara ayar kumandası ithalde var, yerli de yok ki, bizce bu önemli bir donanım. Bununla birlikte ithalde olmayan gözlük kabı ve arka koltuk havalandırma ızgarası gibi

detaylar da yerli üretimde mevcut. İç mekan kalite hissi yönünden beklentileri karşılayan otomobilin arka yaşam alanı biraz kısıtlı bir his verse de aslında yeterli. Tabi bu sınıfta daha iyi diz ve baş mesafesi sunan örnekler de mevcut.

Motor 105 HP

4 ileri otomatik şanzımanlı Megane HB 1.6, manuel kardeşinden 5 HP daha

güçsüz. Buna bir de otomatik şanzımanın performanstan çalmasını ekleyince hızlanmalarda biraz sabırlı olmak gerekiyor. Performanslı kullanımda sürücünün beklentilerine cevap veremeyen ve geç, yavaş vites değiştiren bu şanzıman performansla birlikte sürüş zevkini de törpülüyor. Manuel kullanıma da olanak tanıyan bu şanzıman günlük, aile kullanımındaysa üstüne düşeni yapıyor ve sar-

sıntısız geçişlerle sürücüsünü rahat ettiriyor. Otomobilin fabrika verilerine göre 7.5 lt/100 km olan ortalama tüketimi, Toyota Auris 1.6 otomatikten 0.4 lt/100 km daha fazla, Ford Focus 1.6 otomatikten ise 0.2 litre daha az. Burada bu motor-şanzıman ikilişiyle ilgili ek bir bilgi vermek istiyoruz. İngiltere, Fransa ve Almanya gibi Avrupa ülkelerinde 1.6 benzinli motor seçeneklerinde otomatik şanzı-

man seçeneği mevcut değil. Zaten yurtdışında 105 HP'lik 1.6 motor yerine, 100 HP ve 110 HP'lik versiyonlar mevcut.

Süspansiyon konforlu

Yerli Megane, ithal olanlara göre 2 cm arttırılmış yüksekliğe sahip. Bozuk yollarda işe yarayacak bu özellik, asfalt ve yüksek hız kullanımlarındaysa doğal olarak yol tutuşa az da olsa olumsuz etkiler





ediyor. Megane'ın süspansiyon sistemiyle ilgili söyleyebileceğimiz tek şey konforlu olduğu.

Sonuç

Privilege donanım (en üst) seviyesinde 41.500 TL'lik fiyatla satılan Megane 1.6 HB BVA, giriş seviyesi olan Exp-

ression donanım seviyesindeyse 37.000 TL'lik etikete sahip. 4 ileri otomatik şanzıman performansa ve tüketime olumsuz etki etse de; Megane 1.6 HB BVA fiyat-donanım ilişkisi yönünden otomatik Auris 1.6 Elegant (44.400 TL) ve otomatik Focus 1.6 Titanium'dan (38.600 TL) daha başarılı bir tabloya sahip.

ÖN KONSOLDA EŞYA GÖZLERİ YETERSİZ. YERLİ ÜRETİM MEGANE'IN ZEMİN YÜKSEKLİĞİ 2 CM ARTTIRILMIŞ.

Renault Megane HB 1.6 16V BVA

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V
Şanzıman:	4 ileri otomatik
Maksimum güç:	105 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	151 Nm @ 4250 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	13.9 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4295 / 1808 / 1491 mm
Boş ağırlık:	1280 kg
Bagaj hacmi:	372-1129 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	10.6 / 5.8 / 7.5 lt/100 km
Baz fiyat:	37.000 TL (Expression)

+ Fiyat-donanım ilişkisi

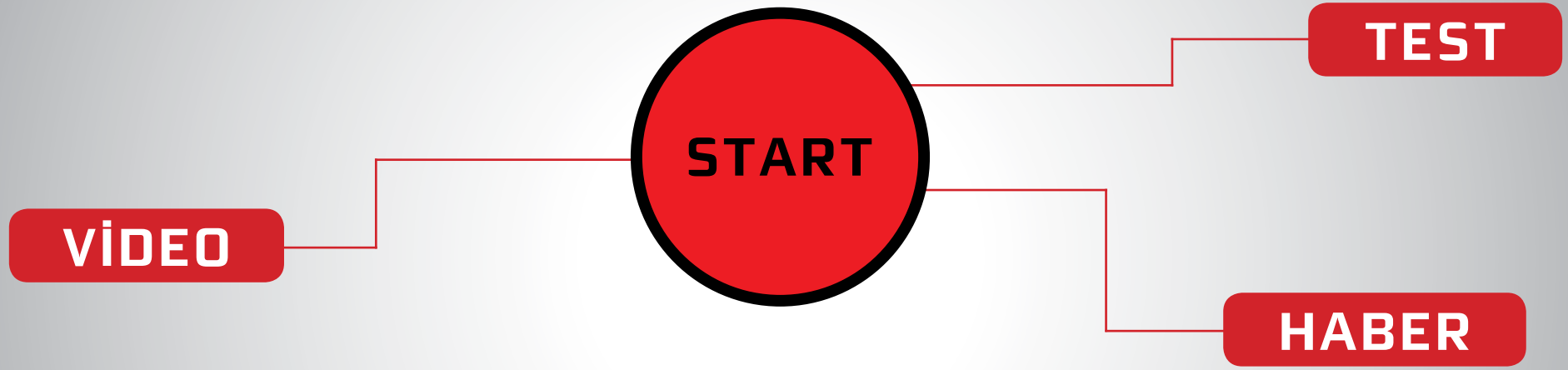
- Şanzıman sadece 4 ileri, tüketim

180 g/km

E



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Rossi ve Ducati

Geride bıraktığımız Ağustos ayında yurtdışından gelen en önemli haberlerden biri de hiç kuşkusuz Moto GP'nin efsane İtalyan sürücüsü Valentino Rossi'nin Ducati'ye transferiydi. Kariyerinde toplam dokuz şampiyonluk bulunduran Rossi'nin, halen yarıştığı Fiat Yamaha'da sezon sonunda sözleşmesinin bitecek olması nedeniyle uzun süredir Ducati takımıyla anlaşması bekleniyordu. İtalyanların motosiklet dünyasındaki iki efsane ismi arasında beklenen transfer Brno Moto GP'sinin ardından açıklandı ve Rossi ile iki yıllık mukavele imzalandığı belirtildi.

Valentino Rossi hiç kuşkusuz Moto GP'nin en başarılı ismi olmasının yanında sempatik ve renkli kişiliği ile şampiyonada özel bir fanatik hayran kitlesine sahip durumda. Honda'da başlayan MotoGP kariyerinde daha sonra 2004'de Yamaha'ya transfer olmasıyla bu markayı orta sıralardan alıp zirveye ortak etmesiyle Yamahaseverlerin gönüllerinde taht kurmuştu. İki Japon markasını adeta ihya eden Rossi 2011'den itibaren artık tüm mesaisini kendi ülkesinin markası için harcayacak. 2007'de şampiyonluğa ulaştıkları Casey Stoner'ın Rep-

sol Honda takımına gitmesinin ardından Rossi'yi bünyesine katan Ducati'nin yeniden zirveye ortak olması kaçınılmaz görünüyor. Rossi'nin Repsol-Honda günlerinden beri yanında mühendisi olarak yer alan yaşlı kurt Jeremy Burgess'ın ise İtalyan sürücüye Ducati'de eşlik edip etmeyeceği henüz kesinleşmedi. Rossi'nin başarılarında belki de en önemli isim olan Jeremy Burgess'ın Ducati'ye gitmesi halinde İtalyan sürücünün neler yapacağı da merak konusu. Bunun yanı sıra Fiat Yamaha da geçtiğimiz günlerde Rossi'den boşalan yere Amerikalı Ben Spies'in geçeceğini açıklayarak 2011'de Jorge Lorenzo'nun partneri olacağını bildirdi. Rossi'nin ise Ducati'de iki sezon boyunca takım arkadaşı Nicky Hayden olacak. Repsol Honda'da ise Casey Stoner ve Dani Pedrosa zirve çekişmesinde yer alacak ve görünen o ki 2011'de çok heyecanlı yarışlar bizleri bekliyor olacak.



Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

İzmir'de perdeyi Biter ve Oskan kapattı

2010 Türkiye Pist Şampiyonası'nın üçüncü ayak yarışları 28-29 Ağustos tarihlerinde İzmir Ülkü Yarış Pisti'nde gerçekleştirildi.

Bu sezon şampiyonaya ikinci ayakta itibaren katılan Yadel Oskan sıralama turlarında en iyi dereceyi yaparak, pole pozisyonundan başladığı yarışta, Maxi Grup'taki başarılı performansı ile günün iki yarışında da birinci olurken, Maxi Grup'un koşulan iki yarışında ilk üç sıra değişmedi. Rifat Sarıcaoğlu ikinci olurken, geçtiğimiz yıl Amaör Grup'ta mücadele eden Volkan Karagöl üçüncü oldu. Aytaç Biter temposunu yüksek tutarak birlikte start aldıkları Maxi Grup yarışmacısı Yadel Oskan ile başabaş bir mücadele sergiledi. İlk yarışta ikinci sıradan başlayan Borusan Otomotiv Motorsport pilotu, Türkiye Pist Şampiyonası'nın aynı gün koşulan her iki yarışında da Süper Grup birincisi oldu. Super Grup'un ilk yarışında Honda Civic Type-R Hasan Tansu ikinci oldu.

İzmir Ülkü Yarış Pistinde yapılan, Türkiye Pist Şampiyonası'nın üçüncü ayak yarışları sonunda Super Grupta Aytaç Biter liderliğini korudu. 16 puan toplayan Hasan Tansu grupta İbrahim

Okyay ile birlikte ikinciliğe ortak oldu. Maxi Grupta Rifat Sarıcaoğlu, 52 puanla liderliğini sürdürürken, Yadel Oskan 3 yarış ekşiğine rağmen son üç yarışta kazandığı 30 puan ile ikinciliğe yükseldi. Türkiye Pist Şampiyonası'yla aynı hafta sonunda destek yarışı olarak koşulan Safari Cup'ta sezonun beşinci ve altıncı yarışlarına Ekrem Vardar damgasını vurdu. Klasman lideri, sezonun beşinci yarışında geçen yılın şampiyonu Fatih Ayhan ile girdiği zorlu mücadelede rakibini son turlarda geçerek birinci oldu.

Türkiye Pist Şampiyonası'nda sezonun dördüncü yarışı 18-19 Eylül tarihlerinde İzmit Körfez Pisti'nde koşulacak.





Spa'dan Hamilton galip çıktı

Olaylı geçen Belçika GP'sini Vodafone-McLaren Mercedes takımının İngiliz pilotu Lewis Hamilton kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Red Bull takımının Avustralyalı pilotu Mark Webber ikinci olarak şampiyonadaki liderliğini Lewis Hamilton'a devretti.



Robert Kubica pit alanında Webber'e geçilerek yarışı üçüncü sırada tamamladı.

Belçika'nın Spa Pisti'nde yapılan mücadeleden bir gün önce yapılan sıralama turlarında en iyi zamanı yapan Red Bull pilotu Mark Webber pole pozisyonunda start almaya hak kazandı. 29 Ağustos günü yapılan yarışta ise start ile birlikte ikinci cepten çok iyi bir çıkış yapan Lewis Hamilton Webber'i geçerek ilk viraja lider girmeyi başardı. Bu konumunu yarışın sonuna kadar korumayı başaran İngiliz pilot, damalı bayrağın altından ilk sırada geçerek zafere ulaştı ve şampiyonada liderliğe yerleşti. Startta pa-

tinaja kalan Mark Webber ise rakiplerine teker teker geçilerek yedinci sıraya kadar geriledi. İlk turun sonunda 5. sıraya yükselen Mark Webber daha sonra önündeki rakiplerinin yaşadığı sorunlar ve yağmur nedeniyle 2. sıraya yükseldi ve bu sonuçla yarışı noktaladı. Sezon başından bu yana aldığı istikrarlı sonuçlar ile Renault takımının yüzünü güldüren Robert Kubica, 2. götürdüğü yarışta son pit hakkında ideal yerinde duramayarak zaman kaybetti ve Mark Webber'e geçildi. Polonyalı pilot bu geçilişinin ardın-

dan podyuma 3. olarak çıktı. Ferrari takımının Brezilyalı pilotu Felipe Massa yarış boyunca istikrarlı bir sürüş sergileyerek 4. sırada yarışı tamamlarken, Force India takımından Adrian Sutil 5. sırada finişe geldi. Bir gün önceki sıralama turlarında aldıkları cezalarla yarışa geriden başlamak zorunda kalan Mercedes takımının Alman pilotları Nico Rosberg ve Michael Schumacher 6. ve 7. sırada damalı bayrağın altından geçtiler. Bu sezon gösterdiği performansla son yıllardaki en dikkat çekici Japon pilot konumuna gelen

Kamui Kobayashi sekizinci sırada yarışı bitirirken, Vitaly Petrov ve Jaime Alguersuari de puan barajında yarışı bitiren son pilotlar oldular.

Vettel-Button çarpışması yarışa damgasını vurdu.

Yarış ikinci durumda sürdüren McLaren takımının son şampiyon pilotu Jenson Button ve Red Bull'un genç Alman ismi Sebastian Vettel'in karıştıkları kaza yarışın en önemli anıydı. Önündeki Button'ı geçmek için rüzgar koridorunda süren



Ferrari takımının Brezilyalı pilotu Felipe Massa zirve çekişmesinden uzak kalarak dördüncü oldu.

Vettel, rakibini geçmek için soluna atak yaptığı anda aracının kontrolünü kaybederek Button'ın McLaren'ının sol tarafından çarptı. Bu kazanın ardından aracı yarışa devam edemeyen Button mücadeleye veda ederken, Vettel pite girerek hasarlı ön kanadını değiştirerek devam etti. Daha sonra bu kazayı değerlendiren komiserler kurulu kararıyla pitten geçme cezası alan Vettel, ilerleyen turlarda sol arka lastiğinin patlamasıyla zirve çekişmesinden iyice koparak kabus dolu bir yarış geçirdi. Alman pilot yaşadığı bütün sorunların ardından finişe gelen 20 pilot arasında 15'inci oldu.

Hamilton: "Burada kazanmak bir piyango oldu"

Belçika GP'sini zirvede tamamlayarak şampiyonada da liderliğe yükselen Le-

wis Hamilton, yarış sonrası yapılan basın toplantısında "Çok mutluyum, burada kazanmak harika. Bu tür bir yarışta kazanmak piyango gibidir. Çok mutluyum, adeta kendimden geçtim. Tekrar yağmur başladığında şartlar gerçekten çok zordu. Lastikler bir anda soğudu ve bariyerlere çarpmaktan son anda kurtuldum. Böyle bir durumdan kurtulduğum için çok şanslıyım. Gerçekten pist çok kaygandı. Genel olarak takım tüm haftasonu harika bir iş başardı. Sürekli zorladık. Bazı noktalarda Mark ve Robert kadar hızlı değildik ama elimizdeki imkanları maksimum değerlendirerek kazandık. Çok mutluyum. Güvenlik aracının yarışın sonuna kadar kalmasını isterdim açıkçası. Neyseki yağmur sona erdi ve son turlarda sürüş daha kolaydı." şeklinde konuştu.



Adrian Sutil aracına uygun Spa Pisti'nde beşinciliği elde etti.



Sebastian Vettel'in Button'a yandan çarptığı an yarışa damga vurdu.



Halen podyuma çıkamayan Schumi bu kez yedinci oldu.



300'üncü startını kutlayan Barrichello için bir kutlama partisi düzenlendi.

F1 Belçika GP'si Genel Klasmanı

Sıra..	Pilot	Takım.....	Zaman
1.	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	1:29:04.268
2.	Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+1.571
3.	Robert KUBICA	Renault	+3.493
4.	Felipe MASSA	Ferrari	+8.264
5.	Adrian SUTIL	Force India-Mercedes	+9.094
6.	Nico ROSBERG	Mercedes	+12.359
7.	Michael SCHUMACHER	Mercedes	+15.548
8.	Kamui KOBAYASHI	Sauber-Ferrari	+16.678
9.	Vitaly PETROV.....	Renault	+23.851
10.	Jaime ALGUERSUARI	Toro Rosso-Ferrari	+29.457

Loeb Almanya'da yine yenilmedi

Bu sezon kariyerinin 7. şampiyonluğuna doğru emin adımlarla ilerleyen Sebastien Loeb, Almanya Rallisi'nde yine rakiplerine zafer şansı tanımadı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Citroen fabrika takımı pilotluğuna terfi eden Sebastien Ogier Fransız ekibin podyumda yer alan üçüncü pilotuydu.

Citroen takımının efsane Fransız pilotu Sebastien Loeb, 2002'den beri hep kazandığı Almanya Rallisi'nde bu sene de geleneği bozmadı ve arka arkaya 8. zaferini elde etti. Loeb'ü genel klasmanda 53 saniye gerisinde takım arkadaşı yeni co-pilotu Diego Vallejo ile yarışan Daniel Sordo takip ederken, bu yarışta zirveyi zorlaması beklenmesine rağmen tahminleri yanıltan Sebastien Ogier ise üçüncü sırada podyuma çıkan son isim

oldu. Asfalt rallilerde Citroen'lerin hızına yetişemediği Almanya Rallisi'nde de gözlemlenen Ford takımından Jari Latvala dördüncü sırada yer alırken, Petter Solberg ve Matthew Wilson da Finli pilotu beşinci ve altıncı sırada takip ettiler. WRC'ye alışmaya çalışan Kimi Raikkonen ise daha iddialı olması beklenen Almanya'nın asfalt etaplarında rallinin son gününde ilk kez etap en iyi zamanı kaydetmeyi başararak gelecek için mo-



Ford takımından Jari Latvala dördüncü sırada finiş geldi.



Petter Solberg Almanya'nın asfalt etaplarından beşincilikle ayrıldı.

ALMANYA RALLİSİ'NDE DE GELENEK DEĞİŞMEDİ VE CITROEN TAKIMI PİLOTLARI PODYUMU PAYLAŞTILAR.

ral buldu. Ford takımında sponsor kıyağı ile yarışan Khalid Al Qassimi sekizinci sırada yer alırken, Mark Van Eldik dokuzuncu olarak finiş geldi. Patrik Sandell ilk 10 sırayı tamamlayan son pilot olurken, ayrıca SWRC birincilik kupasını kazandı. Bu sene şanssız bir sezon geçiren Ford takımının as pilotu Mikko Hirvonen 13. özel etapta transmisyon problemi sebebiyle yarışa veda ederken, Almanya Rallisi'nde Stobart takımı adına Ford

Focus WRC ile yer alan Francois Duval ise 14. özel etapta takla atarak abandono oldu.

Loeb: "Burayı çok seviyorum"

Almanya Rallisi'nde ard arda 8. zaferini kazanan Sebastien Loeb, 19 özel etabın 9'unda en iyi zamanları kaydettiği yarışın ardından "Almanya Rallisi benim açımdan çok iyi bir zafer oldu. Yine kazanmaktan dolayı çok mutluyum. Burası



Daniel Sordo bu yarışta yeni co-pilotu Diego Vallejo ile mücadele etti ve ikinci oldu.

F1 pistlerinden ralli parkurlarına geçen ve halen uyum sürecinde olan Kimi Räikkönen yarışta son gün kariyerinin ilk "en iyi etap zamanı"nı yaptı.

ALMANYA'NIN DAR ASFALT ETAPLARINDA YARIŞAN EKİPLER OBJEKTİFLERE GÜZEL GÖRÜNTÜLER SUNDU.

sevdiğim etaplara sahip ve kendimi yarışırken bir hayli iyi hissediyorum. Burada kaybetmek benim açımdan pek mutluluk verici olmazdı. Ama kazandık, yolunuza emin adımlarla devam ediyoruz. Bundan dolayı da çok mutluyuz" açıklamasını yaptı. Yeni co-pilotu Diego Vallejo ile ilk startını alan Daniel Sordo ise "Diego ile ilk yarışımız birbirimize uyum açı-

sından çok verimli geçti. Kendisinden oldukça memnunum. Yarış benim açımdan ikinci sıradaki yerimi korumak ve hata yapmamaya çalışmakla geçti. Bunu da başardığımız için çok mutluyuz. bu sonuç ayrıca Citroën'in markalar şampiyonasındaki konumu açısından da oldukça iyi oldu" şeklinde konuştu.

WRC Almanya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Otomobil	Zaman
1.	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	3:59:38.3
2.	Daniel SORDO – Diego VALLEJO	Citroen C4 WRC	4:00:29.6
3.	Sebastien OGIER – Julien INGRASSIA	Citroen C4 WRC	4:01:51.6
4.	Jari LATVALA – Miikka ANTILA	Ford Focus WRC	4:02:12.2
5.	Petter SOLBERG – Chris PATTERSON	Citroen C4 WRC	4:06:26.0
6.	Matthew WILSON – Scott MARTIN	Ford Focus WRC	4:08:25.0
7.	Kimi RAIKKONEN – Kaj LINDSTROM	Citroen C4 WRC	4:08:28.8
8.	Khalid AL QASSIMI – Michael ORR	Ford Focus WRC	4:17:14.8
9.	Marc VAN ELDIK – Robin BUYSMANS	Subaru Impreza WRC	4:17:31.3
10.	Patrik SANDELL – Emil AXELSSON	Skoda Fabia S2000	4:17:37.1

Aladağlar'ın zirvesi Yağız Avcı'nın oldu

Bu sene yine Bolu'da düzenlenen Hitit Rallisi'nde Castrol-Ford takımından Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ekibi zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Harun Özdemir





ST Racing takımının tecrübeli pilotu Serkan Yazıcı bu yarışta da genç rakibinin ardında ikinciliğe razı olmak zorunda kaldı.



Bonus Parkur Racing pilotu Fatih Kara, Hitit Rallisi'nde üçüncü oldu.



Burak Çukurova finişte dördüncülüğten ötürü memnun görünmüyordu.

HİTİT RALLİSİ'NDE DE BİRİNCİLİK MÜCADELESİ YAĞIZ AVCI İLE SERKAN YAZICI ARASINDA GEÇTİ.

Bolu'da organize edilen ve 37'si düzenlenen Hitit Rallisi, 14 Ağustos Cumartesi günü Valilik Meydanı'ndan verilen startla başladı. Ardından ralli otomobilleri, Karaçayır mevkiinde seyirci için özel hazırlanan Lunapark etabına giderek yarışın ilk özel etap startını aldı. Geçen yıl olduğu gibi bu sene de Bolu'lu yerel halkın yoğun ilgi gösterdiği seyirci özel etabında Yağız Avcı en iyi zamanı gerçekleştirdi. 15 Ağustos Pazar günü geçilen 9 özel etapta da kimi zaman şampiyonadaki deneyimli rakibi Serkan Yazıcı'nı bas-

kısına karşı koymayı başaran Yağız Avcı, ralliyi kazanarak şampiyonada da liderliğe yerleşti. Serkan Yazıcı bu yarışta da genç rakibinin ardında ikinci sırada finişe gelirken, Bonus Parkur Racing ekibinden Fatih Kara da üçüncülüğü elde etti. Fatih Kara'nın takım arkadaşı Burak Çukurova-Aykan Alakoç da 4.özel etapta meydana gelen fren problemi ile oldukça zaman kaybederek ralliyi dördüncü sırada tamamladı. Bu yarışa Mitsubishi Lancer Evo 10 ile katılan Ercan Kazaz, aracındaki mekanik sorunla yarış dışı

kalırken, Bursalı Ünal Şenbahar – Emire Cantürk çifti de 5. olarak bu sezon şampiyonadaki en iyi sonuçlarına ulaştılar. Yaşadığı problemler nedeniyle zirve çekişmesinden uzak kalan Dağhan Ünlüdoğan altıncı sırada finişe gelirken, aynı otomobil ile yarışan Menderes Okur da yedinci sırada rakibini takip etti. Otomobili Ford Fiesta R2'ye uygun teknik etaplarda 4 WD otomobillere yakın zamanlar yapan Emre Yurdakul sekizinciliği elde ederken, Özen Özer de dokuzuncu olarak gençler kupasını aldı. 8 ekip yarış

tamamlarken Klasik otomobiller klasmanında da Parkur Racing ekibinden Kemal Gangam birinciliği elde etti.

Yağız Avcı: "Hedefimize az kaldı"

Hitit Rallisi'nde kariyerindeki üçüncü zaferini kazanan Yağız Avcı yarışın ardından "Hitit Rallisi bu sezon da bizim için çok iyi bir yarış oldu. Daha önce iki kez kazandığımız bu yarış üçüncü kez kazanmayı başardık. Özellikle Gölcük etabının zor olduğu süratli parkurda hızlı ve hatasız bir yarış çıkarttık ve diğer ekip-



Yarıшта beşinci olan Ünal Şenbahar objektiflere yine güzel görüntüler vermeyi sürdürdü.

Dağhan Ünlüdoğan yaşadığı sorunlar nedeniyle podyumdan uzak kaldı.

Parkurlarımızın en yeni evli çifti Ferhat-Hülya Tanrıbilir N/3'de birincilik sevinci yaşadı.

lerle güzel bir mücadele içine girdik. Fiest S2000 ile hiç bir problemimiz olmadı ve ayarlarımız da oldukça iyiydi. Ekibimiz çok iyi çalıştı ve co-pilotum Bahadır Gücenmez de aynı şekilde hatasız bir performans sergiledi. Bu yarışla birlikte 4. zaferimizi elde ettik ve pilotlar şampiyonasında ki liderliğimizi koruduk. Castrol Ford Team Türkiye olarak çok iyi puanlar topladık şampiyonanın bir sonraki yarışı olan Bursa Rallisi'ni bekliyoruz. " şeklinde konuştu.

ANOK'tan spekülasyonlara cevap geldi

Hitit Rallisi'nin ardından bir otomobil sporları web sitesinde yarışla ilgili olarak yayınlanan köşe yazısına cevap

olarak, yarışın organizatör kulübü olan ANOK'tan bir açıklama geldi. Bu açıklamaya yazısında şöyle denildi: "37'nci Hitit Rallisi ASN raporu açıklanmadan; gerçekleri saptırmak suretiyle kişi ve kuruluşları birbirine düşürmek üzerine planlandığı aşikâr olan, dedikodular ve hayali ihtimaller üzerine tasarlandığı belli, masa başında üretilerek Kulübümüzü, organizasyonlarımızı, ticari ve sosyal ilişkilerimizi, ilgili resmi kurumları, iç işlerimizi, üyelerimizi, Kulübümüzün geleceğini ilgilendiren konuları haksız yere ve zarar verecek şekilde tenkit eden, başarı ile sonuçlanan rallimiz hakkında nedensiz ve anlaşılabilir bir şekilde yıkıcı, zarar verici bu yazıyı ve yazarını esefle kınıyoruz".

HİTİT RALLİSİ'NDE YARIŞAN EKİPLER ALADAĞLAR'DAKİ ETAPLARDA YARIŞMAKTAN MEMNUN KALDILAR.

Hitit Rallisi Genel Klasmanı

Sıra..	Ekip	Otomobil	Zaman
1.	..... Yağz AVCI – Bahadır GÜCENMEZ	..... Ford Fiesta S2000	..... 55:10.0
2.	..... Serkan YAZICI – Kaan ÖZŞENLER	..... Abarth Grande Punto S2000	..... 55:47.4
3.	..... Fatih KARA – Bilge AYAN	..... Mitsubishi Evo IX	..... 57:02.6
4.	..... Burak ÇUKUROVA – Aykan ALAKOC	..... Mitsubishi Evo IX	..... 58:00.7
5.	..... Ünal ŞENBAHAR – Emire CANTÜRK	..... Mitsubishi Evo IX	..... 59:40.1
6.	..... Dağhan ÜNLÜDOĞAN – Ahmet Sami CAN	..... Mitsubishi Evo IX	..... 57:15.0
7.	..... Menderes OKUR – Aras DİNÇER	..... Mitsubishi Evo IX	..... 1:00:15.4
8.	..... Emre YURDAKUL – Burak ERDENER	..... Ford Fiesta R2	..... 1:00:19.6
9.	..... Özkan ÖZER – Bora ARABACI	..... Mitsubishi Evo IX	..... 1:01:01.3
10.	..... Orhan AVCIOĞLU – Burak AKÇAY	..... Ford Fiesta R2	..... 1:02:07.3

Lorenzo hedefine emin adımlarla ilerliyor

Fiat-Yamaha sürücüsü Jorge Lorenzo, Çek Cumhuriyeti'ndeki yarışı kazanarak şampiyonadaki liderliğini sürdürdü.

Yazı: Gürkan Çağlar

Brno Pisti'nde düzenlenen mücadelede baştan sona üstün bir sürüş sergileyen Jorge Lorenzo damalı bayrağın altından ilk sürücü olarak sezonun yedinci zaferini kazandı. 148.000 izleyicinin takip ettiği mücadelede ilk turlarda vatan-daşı Dani Pedrosa ile sıkı bir mücadeleye giren Jorge Lorenzo, rakibinin son turlara kadar kendisini takip etmesine rağmen geçiş şansı tanımadı ve damalı bayrağın altından ilk geçen isim oldu. Bu sezon halen bir yarış kazanamayan Ducati takımının Avustralyalı sürücüsü Casey Stoner podyuma üçüncü sırada çıktı. MotoGP'deki çaylak sezonunda giderek daha iyi dereceler yapmaya başlayan ve şampiyonaya alıştığı gözlenen Amerikalı Ben Spies dördüncü olurken, sağ ayağındaki sakatlığını atlatmaya çalışan Valentino Rossi de beşinciliği elde etti. Şampiyonadaki diğer Amerikalı sürücüler Nicky Hayden ve Colin Edwards altıncı ve yedinci sırada yer alırlarken, San Carlo Gresini takımından Marco Melandri de sekizinci oldu. Bu zaferin ardından Jorge Lorenzo şampiyonadaki liderliğini sürdürürken, vatandaşı Dani Pedrosa da 77 puan geriden kendisini takip ediyor. Lorenzo'nun bu zaferi ayrıca Fiat Yamaha takımının MotoGP'deki 50. galibiyeti oldu.

landri de sekizinci oldu. Bu zaferin ardından Jorge Lorenzo şampiyonadaki liderliğini sürdürürken, vatandaşı Dani Pedrosa da 77 puan geriden kendisini takip ediyor. Lorenzo'nun bu zaferi ayrıca Fiat Yamaha takımının MotoGP'deki 50. galibiyeti oldu.

Lorenzo: "Beklenmedik bir zafer oldu"

Çek Cumhuriyeti'nde birinciliği elde eden Jorge Lorenzo yarışın ardından yaptığı açıklamada "Antrenmanlarda yaşadığım düşüşün ardından yarışta zafer için açıkçası pek ümitli değildim. Yarışta sıkı bir mücadele olacağını düşünüyordum. Ön sırayı ele geçirdikten sonra Dani Pedrosa'nın beni zorlayacağını biliyordum. Fakat ilerleyen turlarda giderek daha iyi hissettim ve motoruma olan güvenim daha da arttı. Güzel bir yarış oldu. Kazandığım için tabi ki çok mutluyum. Fantastik bir sonuç oldu." şeklinde konuştu.



Lorenzo, şampiyonluğa doğru emin adımlarla yürüyüşünü sürdürdü.

**FIAT-YAMAHA SÜRÜCÜSÜ
JORGE LORENZO BU SENE
MOTO GP KARIYERİNİN EN
İYİ SEZONUNU GEÇİRİYOR.**



İspanyol sürücü, podyumda meşhur zıplamasını yapmadan edemedi.

MotoGP Çek Cumhuriyeti Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü	Motosiklet	Zaman
1	Jorge LORENZO	Fiat Yamaha Team	43'22.638
2	Dani PEDROSA	Repsol Honda Team	+5.494
3	Casey STONER	Ducati	+11.426
4	Ben SPIES.....	Monster Yamaha Tech 3	+13.723
5	Valentino ROSSI	Fiat Yamaha Team	+17.930
6	Nicky HAYDEN	Ducati Team	+26.815
7	Colin EDWARDS	Monster Yamaha Tech 3	+33.396
8	Marco MELANDRI	San Carlo Honda Gresini	+39.406
9	Hector BARBERA.....	Paginas Amarillas Aspar	+39.639
10	Randy DE PUNIET	LCR Honda	+40.893

Pedrosa'dan rahat bir galibiyet

Repsol-Honda takımının İspanyol sürücüsü Dani Pedrosa, Indianapolis'te bu sezon üçüncü zaferini kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Amerika'nın Indianapolis Pisti'ndeki sıralama turlarında Yamaha Tech 3 takımından Ben Spies pole pozisyonundan start alma hakkı kazandı. 29 Ağustos günü yapılan yarışta ise Ben Spies start ile ilk viraja önde girmeyi başardı. Daha sonraki turlarda İspanyol Dani Pedrosa en iyi tur zamanlarını yaparak Ben Spies'in ardına yerleşti ve start düzlüğünde Honda'sının gücünü kullanarak Amerikalı rakibini geçmeyi başardı. Kalan turlarda arayı açmayı başaran Dani Pedrosa, bu sezon üçüncü zaferini Indianapolis'de elde etti. Yarıştan önce 2011'den itibaren Yamaha fabrika takımında Jorge Lorenzo'nun partneri olacağı açıklanan Ben Spies ikinci olarak sezonun en iyi sonucunu elde etti. Şampiyonada lider durumda bulunan Jorge Lorenzo ise üçüncü sırada podyumda yer aldı. Valentino Rossi dördüncü sırada damalı bayrağın ardından geçerken, kendisini vatandaşı Andrea Dovizioso takip etti. Ducati takımında önümüzdeki sezon Valentino Rossi'ye

takım arkadaşı olacak Nicky Hayden altıncı olurken, sezonun çaylak pilotlarından Marco Simoncelli ve Alvaro Bautista da ev sahibi rakiplerinin ardından yedinci ve sekizinci sırada yer aldılar. Indianapolis Moto GP'sinin ardından Jorge Lorenzo 251 puanla şampiyonadaki liderliğini sürdürürken, Repsol Honda sürücüleri Dani Pedrosa 183 puanla ikinci, Andrea Dovizioso da 126 puanla üçüncü sırada yer alıyor.

Pedrosa: "Bu galibiyet takımımız için iyi oldu"

Yarıştan zaferle ayrılan Dani Pedrosa, finişin ardından yapılan basın toplantısında "Bu zaferden ötürü çok mutluyum. İyi bir start alamama rağmen, motorumun düzlüklerdeki ve virajlardaki hızlı performansı ile rakiplerimi geçmeyi başardım ve ikinciliğe yerleştim. Önümdeki ev sahibi Ben Spies'i geçmem zor oldu ama bunu başardım ve kazandım. Yorucu bir yarıştı" açıklamasını yaptı.



Dani Pedrosa ev sahibi Ben Spies'in önünde zafere uzandı.



Bu yarış öncesinde Ducati'ye geçen Valentino Rossi dördüncü oldu.



Şampiyona lideri Jorge Lorenzo podyuma üçüncü sırada çıktı.

MotoGP Amerika Genel Klasmanı

Sıra..	Sürücü	Motosiklet	Zaman
1	Dani PEDROSA	Repsol Honda Team	47'31.615
2	Ben SPIES	Monster Yamaha Tech 3	+3.575
3	Jorge LORENZO	Fiat Yamaha Team	+6.812
4	Valentino ROSSI	Fiat Yamaha Team	+12.633
5	Andrea DOVIZIOSO	Repsol Honda Team	+21.885
6	Nicky HAYDEN	Ducati Team	+35.138
7	Marco SIMONCELLI	San Carlo Honda Gresini	+36.740
8	Alvaro BAUTISTA	Rizla Suzuki MotoGP	+36.825
9	Aleix ESPARGARO	Pramac Racing Team	+44.905
10	Hector BARBERA	Paginas Amarillas Aspar	+51.368

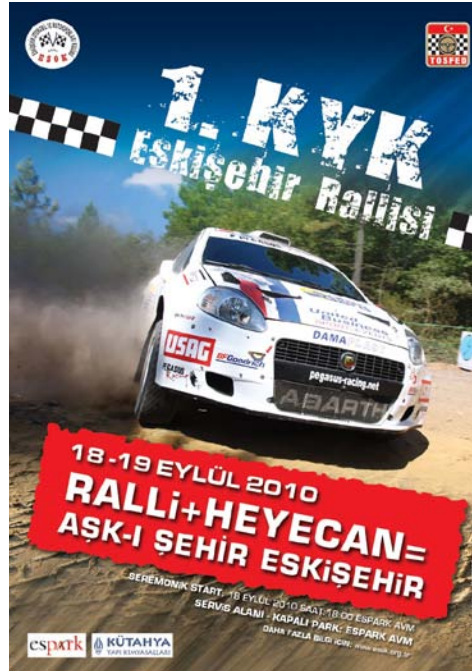


Barum Rallisi'ni Loix kazandı

Belçikalı pilot Freddy Loix Çek Cumhuriyeti'nde düzenlenen Barum Rallisi'nde zafere ulaşan isim oldu. Loix ayrıca bu sonuçla IRC'nin en çok yarış kazanan pilotu ünvanını da ele geçirdi. İlk günü lider tamamlayan ve yarışın favorisi olan ev sahibi Jan Kopecky, rallinin finişine 3 etap kala yol dışına çıkarak abandone oldu. IRC'de lider durumda bulunan Juha Hanninen, liderliğe oturan Loix'in arkasında ralliyi 2. sırada tamamlayarak şampiyona için değerli puanlar aldı. Bir başka Çek pilot olan Pavel Valousek ise üçüncü sırada podyuma çıktı. Serin ve yağmurlu bir havada yapılan Barum Rallisi'nde geçen yılın IRC pilotlar şampiyonu Kris Meke dördüncü sırada yer alırken, Norveçli pilot Andreas Mikkelsen ralliyi beşinci sırada noktaladı. Barum Rallisi'nin ardından şampiyona pilotlar klasmanında Juha Hanninen 56 puanla liderliğini sürdürürken, Jan Kopecky de takım arkadaşını 47 puanla izliyor. Freddy Loix ise 30 puanla üçüncü sıraya yükseldi.

Tırmanma Şampiyonası Bozhane'de sona erdi

Türkiye Tırmanma Şampiyonası, İstanbul Otomobil Sporları Kulübü İSOK tarafından 29 Ağustos tarihinde organize edilen Bozhane Tırmanma yarışı ile son buldu. Bozhane'de öncü otomobil olarak Volkan Işık ünlü sanatçı Sibel Tüzün ile start aldı. İkili Lassa yarış lastikleri kullandığı Evo 9 ile Bozhane Parkur rekorunu 04:00'lik derecesi ile kırarak hafta sonuna renk kattı. İki çıkış üzerinden yapılan yarışta starta giderken mekanik bir arıza ile kalan Kategori 5'in iddialı ismi Cem Acar şampiyonluğu Taner Şengezener'e bıraktı. Kategori 6'da Ufuk Yavuz, Kategori 3'de ise tek finişe gelen isim Citroen Saxo ile yarışan Egemen Çivicioğlu oldu. Kategori 2'de Ümit Kemal Çoşkun ilk sırayı alırken, Kategori 1'in kazanan ismi ise Rüstem Kaya Tepe oldu. Subaru Impreza ile Taner Şengezener ise, yarışın en hızlı parkur zamanına imza attı.



Eskişehir ralliyle tanışıyor

Eskişehir Otomobil Sporları Kulübü ESOK, şehrin ilk ralli organizasyonuna imza atıyor. Kütahya Yapı Kimyasalları'nın ana sponsorluğunda ve Espark Alışveriş Merkezi'nin co-sponsorluğunda organize edilecek olan yarış, 18-19 Eylül tarihlerinde start alıyor. 1. KYK Eskişehir Rallisi'nin seromonik startı 18 Eylül Cumartesi günü Espark Alışveriş Merkezi'nden verilecek ve yarış 19 Eylül Pazar günü yine aynı yerde sona erecek. Yarışın servis alanı ve kapalı parkı yine Espark Alışveriş Merkezi olacak. Ekip-ler, Eskişehir'in kuzeyindeki Bozdağlar'da yeralan 3 farklı etabı 2 kez geçip, 58.8 km'si özel etap olmak üzere toplam 172.7 km yol katederek ralliyi tamamlayacaklar. Eskişehirli ralli otomobillerini yakından görebilecek, Espark AVM'deki startı ve otomobillerin yarışa hazırlandığı servis alanını ziyaret edebilecekler. 1. KYK Eskişehir Rallisi ile ilgili geniş bilgiye ESOK'un websitesi esok.org.tr adresinden ulaşılabilir.

İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası takvimi açıklandı

İstanbul Otomobil Sporları Kulübü İSOK tarafından 2010 İstanbul Mahalli Ralli Şampiyonası takvimi açıklandı. Kulüp yönetim kurulunun almış olduğu karar çerçevesinde yeni sponsorların desteği ile 2010 İstanbul Ralli Şampiyonasının Pendik Kurtköy'deki Via/Port merkezli olarak Pendik, Ömerli, Şile güzergâhındaki orman yollarındaki toprak zeminli parkurda düzenlenmesinde karar verildiği bildirildi. Geçtiğimiz sezon düzenlenen şampiyonada Mitsubishi Lancer Evo9 ile mücadele eden Antalyalı Mustafa Söylemez şampiyonluğa ulaşan isim olmuştu. Bu sene de geçtiğimiz sezon ile aynı güzergahta düzenlenmesi beklenen şampiyonaya yine oldukça yoğun bir katılım olması bekleniyor. Şampiyonanın üç yarıştan oluşan takvimi ise şöyle oluştu:

- 1.Yarış: 27-28 Kasım 2010
- 2.Yarış: 11-12 Aralık 2010
- 3.Yarış: 25-26 Aralık 2010



Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe'ta Yadel Oskan birinci oldu

Grid Concept tarafından organize edilen PORSCHE GT3 Cup Challenge Eastern Europe'nın dördüncü ayağı 15 Ağustos'da İstanbul Park'ta koşuldu. 9 aracın start aldığı ve 12 tur üzerinden koşulan dördüncü ayak birinci yarışında Yadel Oskan, 23:19:691'lik derecesiyle birinci olurken, Cenk Ceyişakar 23:32:853'lük derecesiyle ikinciliği elde etti. Yarışın son turunda, start-finiş düzlüğü öncesindeki virajda spin atarak yoldan çıkan Cengiz Oğuzhan ve Yücel Özbek, araçlarını kısa sürede piste döndürmeyi başardılar. Son metrelerde Cengiz Oğuzhan, 3 kapı numaralı Yücel Özbek'in önünde, damalı bayrağı gördü ve 24:23:466'lık derecesiyle birinci yarışı üçüncü sırada tamamladı. 9 aracın start aldığı ikinci yarışta da, birinci yarışta olduğu gibi ilk üçteki pilotların üstünlüğü göze çarptı. 12 tur üzerinden koşulan ikinci yarış da birinci olarak tamamlayan Yadel Oskan 23:07,218 derecesiyle dördüncü ayakta birincilik kürsüsüne çıkarken, Cenk Ceyişakar 23.08,754 ile ikinci, Cengiz Oğuzhan ise 23.51,988 ile üçüncü oldu.

Valentino Rossi Ducati'de

Moto GP takımlarından Ducati, son dünya şampiyonu Valentino Rossi ile iki yıllık sözleşme imzaladıklarını açıkladı. Fiat Yamaha Takımı'na transfer olduğu 2004'ten bu yana dört şampiyonluğa imza atan Valentino Rossi, daha önce yaptığı açıklamalarda takımından ayrılacağını ima etmiş ve adı Ducati ile anılmaya başlamıştı. Beklenen transfer sonunda gerçekleşti ve Ducati takımı ve Valentino Rossi ile iki yıllık sözleşme imzalandığı açıklandı. Ducati Başkanı Gabriele Del Torchio, transferle ilgili yaptığı kısa açıklamada, İtalya'nın en popüler spor adamıyla aynı çatı altında çalışacakları için çok mutlu olduğunu belirterek, "Rossi 2011'den itibaren bizimle birlikte olacak. Kendisi motosiklette mükemmelliğin en iyi örneğidir. Bu yüzden çok mutluyum. Öncelikle Valentino tam bir motosiklet tutkunu, o yüzden düşüncelerini dinlemek benim için her zaman ayrı bir zevk olmuştur" dedi. Kariyerinde toplam dokuz Dünya Moto GP şampiyonluğu bulunan 31 yaşındaki "doktor" lakaplı Rossi'nin önümüzdeki sezon takım arkadaşı ise Nicky Hayden olacak. Ducati ile Nicky Hayden'ın kontratının iki sene daha uzatıldığı bildirildi.



Renault Symbol ile Tunus'ta 1600 km

Kuzey Afrika'nın Akdeniz'e 1200 km sahili bulunan kıyı ülkesi Tunus'u, kiraladığımız Türk malı Renault Symbol ile kuzeyden güneye kat ettik.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur



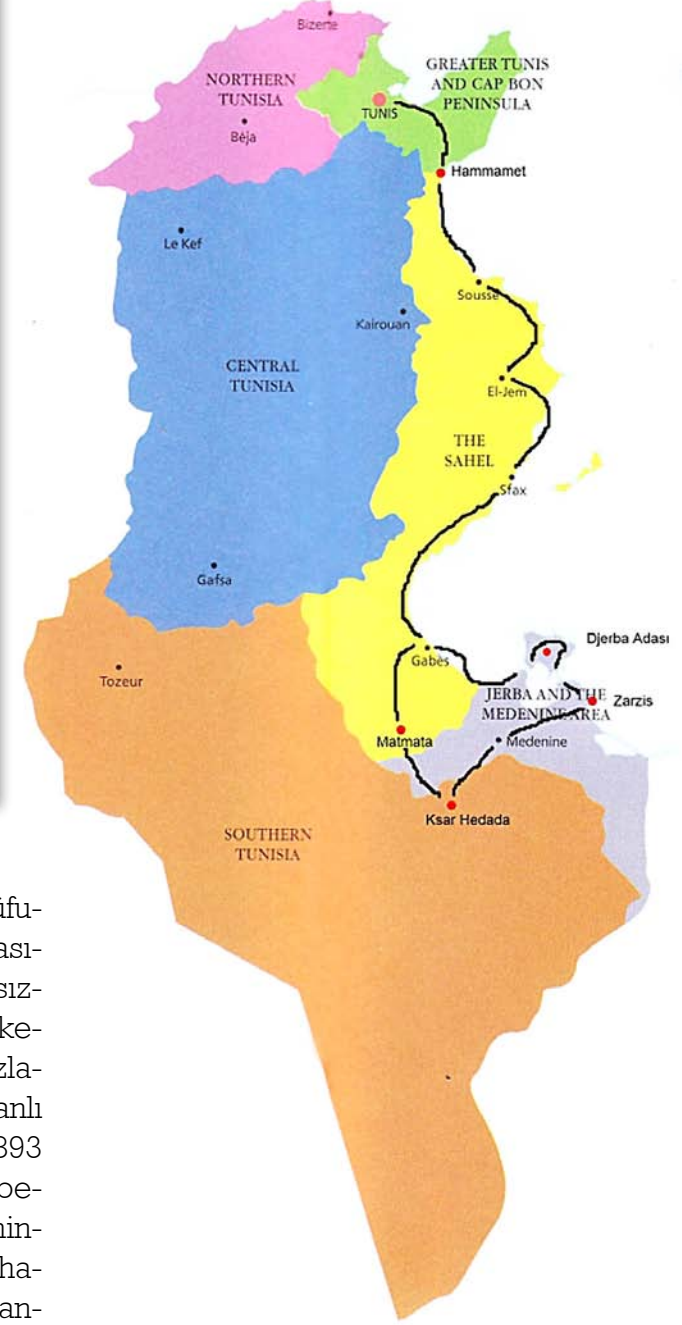


Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında üretilen yeni Renault Symbol, dünyanın dört bir yanında beğeniyle kullanılıyor ve bu vesileyle gurur kaynağımız olmayı sürdürüyor. Türkiye'de 2010'un ilk 7 ayında elde ettiği 13.183 adetlik satışla, Hyundai Accent Era'nın ardından ülkemizde en çok satılan ikinci modeli olan yeni Symbol'ü, Kuzey Afrika'nın Akdeniz'e 1200 km sahili bulunan ülkesi Tunus'ta 1600 km kullandım.

Fransız otomobili ağırlıklı bir otomotiv pazarı var

Cumhuriyetle yönetilen, 141 üyeli bir parlamentoya sahip olan, Birleşmiş Milletler üyesi Tunus, 155.000 metrekarelik alana yayılmış bir ülke. Batıda Cezayir ve güneydoğuda Libya'yla komşu olan ülkenin kuzeyi ve batısı Akdeniz sahillerinden oluşuyor. Tunus, kuzeydeki Sardunya Adası'na 200 km, Sicilya Adası'na ise sadece 140 km mesafe-

de yer alıyor. 10 milyonun üzerinde nüfusu bulunan ülkede Arapça anadil olmasına karşın hemen hemen herkes Fransızca da konuşuyor. Bunun nedeni ise ülkenin 1893-1956 yılları arasında Fransızların himayesinde kalmış olması. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu ülkede 1574-1893 yılları arasında hüküm sürdüğünü de belirtirim. Ülkede Osmanlılar döneminde inşa edilmiş birçok yapı (han, hamam, cami vb.) var. Son yüzyıldaki Fran-





TUNUS'TA KİRALIK OTOMOBİLLERİN PLAKASI MAVİ ZEMİNLİ. ÜLKE GENELİNDE ASFALT KALİTESİ TÜRKİYE'DEN ÇOK DAHA YÜKSEK. BENZİNİN LİTRE FİYATI 1,32 TUNUS DİNARI (YAKLAŞIK 1,386 TL), DEPO 69,30 TL'YE DOLUYOR.

sız hâkimiyeti, otomotiv pazarına da yansımış. Yollardaki otomobillerin büyük bir çoğunluğu (benim gözlemim yaklaşık yüzde 80'i) Renault, Peugeot ve Citroen markalarına ait. Bunları Volkswagen ve Fiat takip ediyorlar. Türkiye üretimi Clio Symbol, yeni Symbol, Megane II Sedan ve Fluence yolları süslüyor.

Kuzeyden güneye yolculuk

Yolculuğumuza ülkenin başkenti ve

en önemli şehri olan Tunis'ten başladık. Ülke nüfusunun büyük bir bölümü ülkenin kuzeyinde yaşıyor. Güneye inildikçe nüfus azalıyor. Bunda ülkenin güneyinde Büyük Sahra'nın yer almasının payı da büyük (Sahara, Arapçada "çöl" anlamına geliyor). Toplam 17.220 km uzunluğunda karayoluna sahip olan Tunus'un kuzeyden güneye 756 km, batıdan doğuya ise 351 km toprağı var. Haritada gördüğünüz rotamız, Kuzeyden güneye iniş ve

daha sonra güneyden kuzeye çıkış olarak toplam 1600 km sürdü. Tamamı asfalt yollardan oluşan güzergâhımızda; yolların Türkiye'den çok daha iyi durumda olduğunu söyleyebilirim. Tunis'ten yola çıkıp Hammamet ve Sousse şehirlerini geride bırakıp El Jem'e ulaştık. Bir dönem tüm Afrika'nın en zengin şehri olan El Jem'deki amfitiyatroyu gezmek bizi Roma İmparatorluğu dönemine götürdü. Roma'daki Coliseum'u andıran ve

onunla aynı mimariyi paylaşan El Jem, 30.000 kişilik kapasitesiyle dünyanın en büyük üçüncü amfitiyatrosu. El Jem'i geride bırakıp, Sfax ve Gabes'i de geçerek Djerba Adası'na gitmek için kullanacağımız feribot için sıraya girdik. Yaklaşık 25 dakika süren bu feribot yolculuğu için ödemeniz gereken tutar 0,80 Tunus Dinarı (yaklaşık 0,85 TL). Şaka gibi değil mi? Türkiye'de benzer süredeki bir feribot geçişi 30 TL'den az olmaz! Para ko-



**ROMALILAR
TARAFINDAN EL-JEM'DE
İNŞA EDİLMİŞ OLAN
AMFİTİYATRO, 30.000
KİŞİLİK KAPASİTESİYLE
DÜNYA ÜÇÜNCÜSÜ.**



ÇÖLDE 40 DERECEYİ GÖRDÜK. BENZİN İSTASYONU ÇOK İLGİNÇTİ. DJERBA ADASI'NA FERİBOTLA GEÇTİK.



nusuna değinmişken ülkede neredeyse hiç dizel otomobil bulunmadığını da belirtiyim. Nedeni basit: Benzinin litresi 1,32 Dinar (yaklaşık 1,386 TL). Bir başka deyişle; Symbol'ün 50 litrelik deposunu doldurmanın maliyeti 69,30 TL. "Sudan ucuz" desek fazla abartmış olmayız herhalde. Benzinin bu kadar ucuz olmasının nedeni ise komşu Libya'dan geliyor oluşu. 1,32 Dinar da pahalı mı geldi? Onun da çaresi var: Şansınıza güveniyorsanız, benzini akaryakıt istasyonundan değil de, yol üstünde bidonlarla satan adamlardan alırsınız, onlar litresini yaklaşık 0,50 TL'ye satıyorlar. Ama bu yakıtın yüzde kaç su bilemiyorum tabii ki.

Turistik ada Djerba

Tunis'e 60 km mesafedeki Hammamet de bir tatil cenneti ama ülkenin güneydoğusundaki Djerba Adası; büyük gruplara ait 5 yıldızlı otelleri, İtalyan, Fransız ve İspanyol turistleriyle Avrupa'daki tatil destinasyonlarından farksız. Hizmet kalitesi de, diğer şehirlerdekinden bir adım ötede. Masalsı bir denize sahip adada havalimanı da bulunuyor. Öte yandan, adanın güneyine sonradan inşa edilmiş 10-15 km'lik köprü, adayı karaya bağlamış. Adadaki konaklamamızın ardından bu köprüyü kullanarak Zarzis'e ulaşıyoruz. Palmiyelerle dolu beyaz kumlu sahil ve dalgalı da olsa berraklığını kaybetmeyen deniz büyüleyici bir atmosfer

fer sunuyor. Şimdi Medenine üzerinden Ksar Hedada'ya varmayı hedefliyoruz. Bizi zorlu bir macera bekliyor. Büyük Sahra'ya giriyoruz!

Sağım-solum uçsuz bucaksız çöl

Adı üstünde "Büyük" Sahra (çöl)... Dünyanın en büyük sıcak çölü: Tam 9 milyon kilometrekare! Bir başka deyişle, ABD'nin yüzölçümüne kadar bir alana yayılmış sıcak kum ve etrafında yaşayan Berberiler. Medenine ve Tataouine şehirleri, sağ ve solu çölden oluşan uzun ince asfalt yoldan ilerlediğiniz bir bölge. Yüzlerce kilometre boyunca hiçbir canlıya rastlamıyorsunuz. Cep telefonları da çekmiyor. Her yerde sıkça gördüğümüz polis ve jandarmadan da bu bölgede iz yok. Sıcaklık ise 40 derece ama hiç nem yok, yani klima bile çalıştırmamız gerekmiyor. Tabii rüzgârın kum kaldırıp otomobilin içini çöle çevirmesini istemiyorsanız camlarınızı kapatıp klimayı açabilirsiniz. İnsan şunu düşünüyor: Bana ya da otomobile burada bir şey olsa, ne olur acaba. Sorunun cevabı yok. En iyisi düşünmemek ve Renault Symbol'e güvenmek! Bir de bu yola çıkmadan önce depoyu doldurmak, motor yağını kontrol etmek, silecek suyunu tamamlamak, lastikleri gözden geçirmek, otomobile bolca yiyecek-içecek ve battaniye(!) almak gerekiyor, çünkü sıcaklık geceleri 5 dereceye kadar düşüyor.



**EN SOLDA KSAR HEDADA,
SOLDA İSE MATMATA...
İKİ BÖLGEDE DE STAR
WARS FİLMİNİN ÇEŞİTLİ
SAHNELERİ ÇEKİLMİŞ.**

Çölde yıldızlar savaşı

Heyecanlı ve sorunsuz geçen bir çöl geçişinin ardından Ksar Hedada'ya varıyoruz. Burası, George Lucas'ın Temmuz 2007'de Star Wars filminin "The Phantom Menace" bölümünü çektiği yer. Mağaraların içine oyulmuş evler topluluğu ve büyüleyici bir atmosfer. Bize bölgeyi gezdiren rehber, elindeki katalogdan filmdeki sahnelerin fotoğrafları gösterip, detaylı bilgi veriyor. Bir sonraki durağımız, yine Star Wars çekimlerinin yapıldığı Matmata. Yaklaşık 100 km'lik bir yolculuğun ar-

dından Matmata'ya varıyoruz. Yolda göbekler dikkatimi çekiyor. Tunus'ta trafik ışığı pek yaygın değil. Her kavşakta göbek var. Göbeğe girmeden önce durup göbeğin içini kontrol ediyorsunuz. Eğer kimse yoksa girebilirsiniz ve siz göbekte dönerken herkes size yol veriyor. Tıpkı medeni Avrupa trafiği gibi, gıpta ettim, kıskandım. Öte yandan, maksimum hız yağışta 90 km/s, kuru havalarda ise 110 km/s ile sınırlandırılmış ve çeşitli bölgelerde radarla kontrol ediliyor. Şehir girişlerinde limitler 70 km/s'ye kadar iniyor.

Benim gözlemlediğim kadarıyla, gördüğüm birkaç istisna dışında, sürücüler bu kurallara uyuyorlar. Ama emniyet kemeri takma konusunda hala bilinçsiz olduklarını söyleyebilirim. Karayolları, bu bilinci kazandırmak için yollara uyarıcı tabelalar yerleştirmiş durumda.

"Doğru, doğru!"

Türkçede Arapçadan gelen 4000 kelime olduğunu biliyorum. Fransızcadan dilimize giren de çok kelime var. Ama Türkçeden de bazı dillere kelime girmi-

yor değil. Matmata'ya giderken durup yol sorduğumuz bir Berberi, "Düz gidin" anlamında "Doğru doğru" deyince şaşırmadık değil.

Deniz seviyesinin 650 metre altında yaşam

5 büyük Berberi ailenin yaşadığı Matmata, inanılması güç bir coğrafi şekilden oluşmuş. Bu bölge deniz seviyesinden 650 metre aşağıda yer alıyor. Ayrıca evler de 20-25 metre aşağıda, kayaların içine oyularak inşa edilmiş. Hiçbir

TÜRK MALI YENİ RENAULT SYMBOL, DEVELER GİBİ ÇÖL İKLİMİNDE BİLE SORUNSUZ İLERLEMİYİ BAŞARIYOR.

inşaat malzemesi kullanılmamış. Dışarısı gündüz 40, gece 5 dereceyken, evlerin içi yaz-kış, gece-gündüz 17 derece sıcaklıkta. Turist akınına uğramasına rağmen (bölgeye her gün otobüsler dolusu turist akın ediyor) yaşam hâlâ normal akışında sürüyor. Star Wars filminin seti olarak kullanılan ev ise, şu an otel olarak hizmet veriyor. Geceliği 20 Dinar (yaklaşık 21 TL).

Tunis'e dönüş vakti

Artık dönüşe geçiyoruz. Kuzeye, başkent Tunis'e dönme vakti. Bu kez çölden değil, Gabes üzerinden yol alıyoruz. Otomobilimizin plakası mavi zeminli, bunun nedeni kiralık otomobil olması (Günlüğü 40 Dinar, yani yaklaşık 42 TL'ye kiraladık). Tunis'ta plakalandırma sistemi kendine has. Tek sahipli otomobillere siyah zeminli, kiralık otomobillere ise mavi zeminli plaka takılıyor. Öte yandan, Tunis'ta satın alınmış her otomobilin plakası 2 ya da 3 basamaklı bir sayıyla başlıyor. Bu sayı, otomobilin alındığı zamanı temsil ediyor. Örneğin 143 rakamıyla başlayan plakaya sahip bir araç, 83 plakalı bir araçtan daha yeni anlamına geliyor. Ortadaki Arapça yazıdan sonra, plakanın sağ tarafında 4 basamaklı bir

sayı oluyor. Bir de yurtdışında yaşayıp, Tunis'a kesin dönüş yapanların hak olarak elde ettikleri, yurtdışından vergisiz olarak getirip Tunis'ta plakalandırıldıkları otomobiller var. Onların plakasında sadece 5 ya da 6 basamaklı bir rakam ve sağında Arapça ifadesi bulunuyor.

Son mola yerimiz Hammamet

Hammamet bir sayfiye şehri. Tunis'te yaşayan gençlerin gününbirlik dahi gelip gittikleri (İzmir-Çeşme gibi) bölge; otelleri, gece hayatı, beyaz kumlu plajları, temiz denizi ve deniz mahsulleri ağırlıklı mutfağıyla öne çıkıyor. Buradaki otelleri, daha çok Fransız ve İtalyan turistler tercih ediyorlar.

Gidemediklerimiz

1600 km'lik bu yolculuğumuzda maalesef Akdeniz'in en yüksek gelgit (2 metre) yaşanan sahili olan Gabes'i, dünyanın en büyük mozaik müzesi olan Bardo'yu, dünyanın en eski sinagoglarından biri olan Ghriba Sinagogu'nu, M.Ö. 814'te Fenike kolonisi olarak kurulmuş Kartaca'yı, labirent şeklinde sokaklardan oluşan mahallelere ve tuz çölüne sahip Tozeur'ü gezmeye vaktimiz kalmadı. Ne diyelim? Bir dahaki sefere...

e-otodergi okuyucu sayıları

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



www.

e-otodergi.com

27'nci sayımızı okudunuz. İlginize teşekkür ederiz. 5'inci sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. Bir sonraki sayımız olan **Ekim 2010** tarihli 28'inci sayımız, **5 Ekim 2010** tarihinde yayına girecektir.

* Okuyucu sayımızı "en az" ifadesini kullanarak açıklıyoruz. Çünkü ücretsiz olarak yayınladığımız e-otodergi, bazı okuyucularımız tarafından indirilip, sonrasında farklı paylaşım sitelerinin server'larına yüklenip bizden bağımsız olarak da dağıtılıyor. Biz de doğal olarak sadece kendi server'ımızdan indirilen e-otodergi adedini sayabiliyoruz. Bu nedenle de o sayımızı ancak "En az" kaç kişinin indirdiğini rapor edebiliyoruz. Sonuç olarak; okuyucu sayımızın bizim açıkladığımızdan daha fazla olduğu bir gerçek.