

WWW.

KASIM 2009

SAYI:17

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

**BMW X6 M**  
YOLDA VE PİSTTE KULLANDIK



HYUNDAI ix55



INFINITI EX37 GT



TOYOTA AURIS  
SKODA OCTAVIA

## 20.000 okuyucuyu geçtik!

Çok teşekkür ederiz. Bu satırları okuyan siz değerleri okuyucularımıza ne kadar teşekkür etsek az. Hiçbir büyük medya holdinginin bünyesinde yer almayan, arkasını uluslararası üne sahip otomobil dergilerinden yapılan çevirilere dayamadan her satır Türk editörlerin kalemlerinden çıkan yazılarla oluşturulan dolu dolu bir içerikle yola devam eden e-otodergi'yi, 17'nci sayısında 20.000 barajının üzerine çıkardınız. Hatırlatmakta fayda var: Bugün Türkiye'de hiçbir otomobil dergisi, değil 20.000'in üzerinde okuyucuya sahip olmak, 20.000 adet basılmıyor bile!

Bu noktada bize büyük bir destek veren Memduh Taşlıcalı ve ekibine de teşekkür etmek istiyorum. 2000 yılından bu yana birlikte birçok seyahate, basın toplantısına, fuara, test sürüşüne katıldığım Zaman Gazetesi Otomotiv Editörü ve Sürücü Programı'nın editörü Memduh Taşlıcalı, S Haber TV'de yayınlanan Sürücü Programı'nda e-otodergi'ye yer verdi. Televizyona çıktığımız gün birçok yeni okuyucu kazandığımızı, hem e-otodergi'nin o günkü download istatistiklerinden hem de e-otodergi'yi televizyonda görüp ilk kez indirdiklerini ve çok beğendiklerini ifade eden okuyucu e-mail'lerinden anlıyoruz. Öte yandan, sitemizdeki ücretsiz abonelik bölümüne, Ekim ayı içerisinde 1123 yeni abone kaydı yapılmış durumda. Abone sayımızdaki bu artış, bizi motive ettiği gibi, bize çok önemli sorumluluklar da yüklüyor. Her sayının, bir öncekinden daha dolu olması için çalışıyoruz.

20.000 okuyucu, şu an basılı otomobil dergilerinin hayal bile edemeyecekleri bir rakam. Ama bizim için yeni bir başlangıç. e-otodergi olarak, Türk otomobil dergiciliğinde açtığımız bu yeni yolda bir sonraki hedefimiz aylık 100.000 okuyucu.

**Emre Anamur**  
emre@e-otodergi.com

## Küçük Amerika

Yanlış anlamayın, bir zamanlar Türkiye küçük Amerika olacak derlerdi, ama konumuz bu değil: Binlerce kilometre uzaktaki dost ülke Güney Kore. Otomobil gazetecileri olarak birçok farklı ülkede otomobil kullanma fırsatı bulduğumuzdan, o ülkedeki trafik ile ilgili gözlem yapma şansı da oluyor. 10 milyon 421 bin 781 kişilik nüfusuyla Seul, İstanbul'u aratmayan bir trafik yoğunluğuna sahip. Üstelik birçok şehiriçi yol dörder, beşer şeritli gidiş geliş yol olmasına ve gelişmiş metro ağına rağmen; trafik özellikle iş çıkış saatlerinde inanılmaz yoğun.

Günde ortalama 132 yeni aracın trafiğe çıktığı Seul, buna rağmen küçük otomobil şehri değil. Yani Avrupa'nın kalabalık şehirlerinde görülen küçük sınıf otomobiller görülüyor. Caddeler genelde Hyundai Sonata ve Kia Opirus gibi büyük sayılabilecek modellerin hakimiyetinde. Hyundai-Kia Grubu Güney Kore pazarının yaklaşık yüzde 75'ine sahip.

Gelelim diğer ilginç istatistiklere. Seul'de günlük akaryakıt tüketimi 154.000 varil. Ortalamaya vurulduğundaysa trafik kazalarında ölen sayısı günde 1,2 kişi. Kaba bir hesaplama o gün evden çıktığınızda trafik kazasında ölme ihtimaliniz 10 milyonda 1 gibi bir oran oluyor ki, bu oran Milli Piyango Yılbaşı Büyük İkramiyesi'ni kazanma ihtimaliyle aynı. Yani Milli Piyango'da büyük ikramiye yi kazanmak ne kadar zorsa, Seul'de trafik kazasında ölmek de o kadar zor.

Mutlu ve kazasız bir ay dileklerle,

**Tarik Akagün**  
tarik@e-otodergi.com



**HABERLER**

- 05** e-otodergi & S Haber TV
- 07** Yeni Megane RS
- 09** Lexus LFA
- 10** BMW Simple ve BMW Clever
- 12** MINI 50 Mayfiar & 50 Camden
- 19** Eylül 2009 otomobil satışları

**MAGAZİN**

- 14** Emre Anamur ve Tarık Akagün'ün kullandıkları en keyifli 10 otomobil

**İNCELEME**

- 22** Hyundai Motor Company

**İLK SÜRÜŞ**

- 24** Hyundai ix55
- 27** Hyundai Equus
- 30** BMW X5 M ve X6 M
- 36** Renault Fluence 1.5 dCi
- 41** BMW X1

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 44** Infiniti EX37 GT
- 57** Nissan Note 1.5 dCi Tekna
- 61** smart fortwo coupe mhd

**KARŞILAŞTIRMA**

- 49** Toyota Auris & Skoda Octavia

**TEKNİK**

- 66** BMW Innovation Days

**MOTORSPORLARI**

- 69** Formula 1 Brezilya GP'si
- 72** WRC İngiltere Rallisi
- 77** Moto GP Malezya
- 79** World Supersport Portekiz

**MODİFİYE**

- 82** Novitec Rosso Edizione 747

# e-otodergi

KASIM 2009 - SAYI 17

**Sahibi**

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

**Editörler**

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

**Görsel Yönetmen**

**Suat Köksal**  
 suatkoksal@gmail.com

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

**Gürkan Çağlar**  
 gurkan@e-otodergi.com

**Katkıda Bulunan**

**İsa Demir**

**Reklam**

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

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

# 75

**MOTORSPORLARI**

**2. Mezopotamya  
Rallisi**



**Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz**



**KEYIF.**

Biz bu beş harfli kelimenin üzerine bir şirket kurduk.

Herkesten bağımsız.

Yalnızca sürücüye odaklı.

Otomobil üretmiyoruz.

Duygu yaratıyoruz.

Coşkunun, heyecan ve sükunetin, kahkaha ve gülümsemenin

ya da anlamını sözlükte bulamayacağınız o tüm kelimelerin koruyucusuyuz.

Biz sürüşün keyfiyiz.

Hiçbir otomobil şirketi tarihimizle boy ölçüşemez.

Tutkumuzu taklit edemez.

Vizyonumuzu göremez.

Yenilik belkemiğimiz ise, keyif kalbimiz.

Bu beş harfli amacımızdan sapmayacağız. Onu besleyeceğiz.

Zorlayacak, deneyecek, kıracak ve yeniden yapacağız.

Daha etkili ve daha dinamik olacağız.

Onunla bir tur atsinlar diye dünyaya keyfin anahtarını uzatacağız.

Diğerleri her şeyin sözünü verirken biz bir tek şey için söz veriyoruz.

Tüm duyguların en özeli, değerlisi ve insana dair olanı için.

Bu BMW'nin hikayesi.

Bu keyfin hikayesi.



# KEYİF BMW'DİR.

Keyfin hikayesi [www.bmw.com.tr/keyif](http://www.bmw.com.tr/keyif)'de sürüyor.

**BMW EfficientDynamics**  
Daha az emisyon. Daha fazla sürüş keyfi.







## e-otodergi televizyona çıktı

Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi e-otodergi, yapımcılığını ve yönetmenliğini Tarık Dayı'nın, editörlüğünü ve sunuculuğunu Memduh Taşlıcalı'nın yaptığı, S Haber TV'de yayınlanan Sürücü Programı'nda ayrıntılarıyla ele alındı. 11 Ekim 2009 tarihinde yayınlanan programda, e-otodergi'nin yayıncısı Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin ortakları ve aynı zamanda da derginin editörleri olan Emre Anamur ve Tarık Akagün, e-otodergi projesinin nasıl doğduğunu ve özelliklerini anlattılar. Bugüne kadar birçok gazete, dergi ve internet sitesine haber olan e-otodergi, bu sayede ilk kez bir televizyon programına çıkmış oldu.



Sürücü Programı'nda e-otodergi'ye ayrılan bölümün video'sunu izlemek için [BURAYA](#) tıklayabilirsiniz.



İhtiyaçlarınıza tam olarak cevap verebilmek için Michelin mühendisleri yıllardır kış koşulları üzerinde çalışıyorlar. Örneğin MICHELIN Primacy Alpin lastikleri, "Helio Compound" adı verilen ayçiçek yağı bazlı yenilikçi lastiğiyle ıslak yollarda fren mesafesini azaltır ve kardaki çekiş gücünü artırır.\*

Böylece MICHELIN Primacy Alpin lastikleri, kışın hem sürüş keyfi yaşatır hem de maksimum güvenlik sağlar. Üstelik aynı performansla %25 daha uzun ömür sunar. \*\*

Bunların yanı sıra tüm MICHELIN kış lastikleri (MICHELIN Primacy Alpin, MICHELIN Alpin ve MICHELIN Pilot Alpin) Michelin'in yakıt tasarrufuna bağlılığını gösteren MICHELIN Green X damgasına sahiptir.

\* Eski nesil lastiklere göre; karda, buzda ve ıslak yolda.

\*\* Ana rakipleriyle karşılaştırıldığında; ortalama olarak, 2008 yılında TÜV SÜD Automotive ve 2009 yılında Dekra Test Center tarafından Avrupa'da satın alınmış 205/55 R 16 H lastikler üzerinde yapılan test sonuçlarına göre.

[www.michelin.com.tr](http://www.michelin.com.tr)





# i30'dan aile açılımı.

i30'dan aileler arasında çok konuşulacak bir açılım geliyor: i30cw.  
Bütün dünyada ödüle doymayan i30, crossover modeliyle  
geniş iç hacim arayan ailelere aradıkları konforu sunuyor.  
İhtiyaca göre tasarlanmış fonksiyonelliğiyle ve estetik tasarımıyla  
i30cw'dan ailece çok keyif alacaksınız...



**Sağlam seçim Hyundai**

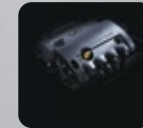
**i30cw**



Geniş  
bagaj hacmi:  
415 lt/1.395 lt



Katlanabilir  
arka  
koltuklar



1.6 CVVT benzinli (126 BG)  
1.6 CRDi VGT dizel (115 BG)  
düz ve otomatik vites  
seçenekleriyle

**HYUNDAI** [www.hyundai.com.tr](http://www.hyundai.com.tr)

**Müşteri Danışma Merkezi: (0216) 571 63 01**

Hyundai i30cw'nın resmi spesifik CO<sub>2</sub> salınımı (2004/3/AT) 128 -165 g/km arası,  
resmi yakıt tüketimleri (2004/3/AT) (lt/100 km): Şehir içi 5,9 - 9,0, şehir dışı 4,3 - 5,7 ve ortalama 4,9 - 6,9 arası değişmektedir.



# Yeni Megane RS 2010'da geliyor

Renault Mais, yeni Megane Renault Sport'u 2010 yılında Türkiye'de satışa sunmayı planladığını duyurdu. Yeni Megane RS'te iki tip şasi seçeneği sunulacak. Bunlardan ilki günlük kullanıma daha uygun olan Spor şasi, diğeri ise pist kullanımına da uygun olan Cup seçeneği. Cup seçeneğinin diğer versiyona göre belli başlı farkları arasında kilitli diferansiyel, daha kalın viraj denge çubuğu, ve daha sert yaylar (önde yüzde 35, arkada yüzde 38 oranında) bulunuyor. Yeni Megane RS'te 250 HP güç ve 340 Nm tork üreten 2.0 litrelik turbo beslemeli motor görev yapıyor.

Twin Scroll (çift giriş) turboya sahip bu motorun maksimum torkunun yüzde 80'ini 1900 d/d'den itibaren sunması olumlu bir özellik. PK4 kodlu 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor, otomobili 6.1 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor ve fabrika verilerine göre 100 km mesafede ortalama 8.4 lt yakıt tüketiyor. ESP sistemi açık, kapalı ve spor olarak 3 farklı seçenek sunan yeni Megane RS'in en ilginç özelliklerinden biri ise RS Monitor sistemi. Bir nevi telemetri vazifesi gören bu sistemde anlık güç, tork, turbo basıncı, G force bilgilerinin yanı sıra, 0-400 m ve 0-100 km/s ilgili hızlanma bilgileri de kaydediliyor. 2010 yılının ilk yarısında Türkiye'de satışa sunulması planlanan otomobilin fiyat bilgisi henüz açıklanmadı.





# FAZLASIYLA ŞEHİRLİ. FAZLASIYLA AŞİ.



## NISSAN QASHQAI PLATINUM ŞEHİRDE.

Nissan Connect multimedya sistemi (dokunmatik ekran, USB, iPod bağlantısı, bluetooth) • Geri görüntü kamerasıyla park kolaylığı • 18 inç alüminyum alaşımlı jantlar • Tavan rayları • Sportif alüminyum pedal takımı • Yarı deri spor döşeme

[www.nissan.com.tr](http://www.nissan.com.tr) | [www.yeninissanqashqai.com](http://www.yeninissanqashqai.com) | NISSAN GÜLÜMSEME HATTI 0216 651 84 20



Nissan Otomotiv A.Ş.



www.euroncap.com



EURO NCAP TESTLERİNİN EN YÜKSEK DERECESİ



**SHIFT** the way you move



# Lexus'tan 560 HP'lik sporcu: LFA

Toyota'nın premium markası Lexus, Tokyo Motor Show'da yeni süperspor otomobili LFA'yı tanıttı. 41'inci Tokyo Otomobil Fuarı'nda sergilenen Lexus LFA, 4.8 litrelik 40 supaplı V10 atmosferik motora sahip. 8700 d/d'de 560 HP güç ve 6800 d/d'de 480 Nm (yüzde 90'ı 3700 d/d'den itibaren) tork üreten motor, otomobili sadece 3.7 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Lexus LFA'nın maksimum hızı ise 325 km/s. 2005 yılındaki Detroit Otomobil Fuarı'nda konsept olarak tanıtılan otomobilden sadece 500 adet üretilecek. Bu üretim, Aralık 2010 ile Aralık 2012 tarihleri arasında gerçekleştirilecek. Sınırlı sayıda üretilen otomobili, Lexus LFA'yı, süperspor otomobiller arasında daha şimdiden bir efsane yapmış durumda. Karbonfiber malzeme kullanımı sayesinde 1480 kg boş ağırlığa sahip olan Lexus LFA'da 6 kademeli ASG (Automated Sequential Gearbox) şanzımana yer verilmiş. Viteslerin 0.2 saniye hızında değiştirildiği belirtiliyor. Sistemde, hava ve zemin koşullarına göre "Auto" (Otomatik), "Sport" (Spor), "Normal"

(Normal) ve "Wet" (Islak) olmak üzere dört farklı şanzıman ayarı seçilebiliyor. Otomobilin uzunluğu 4505 mm, genişliği 1895 mm, yüksekliği 1220 mm, dingil mesafesi ise 2605 mm. 0.31 Cd'lik başarılı bir sürüklenme katsayısı bulunan Lexus LFA'nın ön iz açıklığı 1580 mm, arka iz açıklığı 1570 mm. Otomobilde 20 inç'lik jantlara sarı ön ve 265/35, arkada 305/30 boyutlarında Bridgestone lastiklere yer verilmiş. Lexus modelleri, Türkiye'ye 2010 yılında ithal edilecek.



*LEXUS LFA'DA 560 HP GÜÇ VE 480 NM TORK ÜRETEK 4.8 LİTRELİK V10 MOTOR BULUNUYOR. ARACIN 0-100 KM/S PERFORMANSI 3.7 SANİYE.*



# GELECEĞİN MODELLERİ MÜZEDE

Biraz tezat değil mi? Ama çok da iyi oldu: BMW'nin Münih'teki merkezine yaptığımız seyahatte, markanın geleceği hakkında bilgiler veren iki konsept aracı BMW Müzesi'nde inceleme fırsatı bulduk.

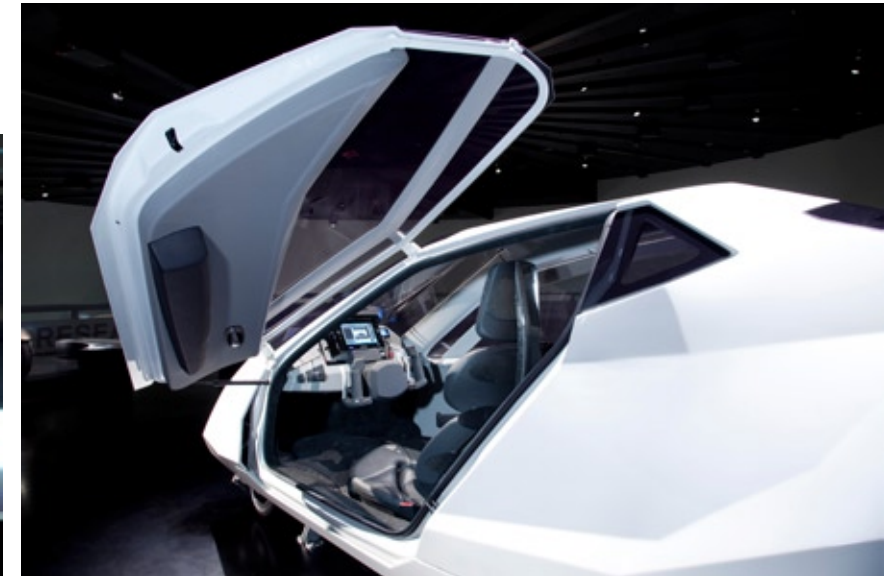
**Yazı: Emre Anamur / Münih – Almanya**

Gelecekte araçlar nasıl olacak? Bu aslında her markada farklı bir cevabı olan bir soru. Ama elbette ortak noktalar var: Geleceğin aracı şehirli olacak, çok az fosil yakıt tüketecek ya da tamamen elektrik kullanacak, küçük boyutlu ve fonksiyonel olacak. BMW Müzesi'nde yakından gördüğümüz Simple ve Clever konseptleri de bu ortak noktaların hepsine sahip. Ama elbette tüm konseptler gibi, eğer üretime geçerlerse böyle görünmeyecekler.

## Simple

BMW Simple, "Sustainable and Innovative Mobility Product for Low Energy consumption" cümlesindeki kelimelerin baş harflerinden elde edilmiş bir isme sahip. Kısacası, düşük yakıt tüketimi hedeflenerek geliştirilmiş yenilikçi bir araç. Sadece 110 cm genişliğe sahip Simple, motosikletten esinlenilerek ta-

sarlanmış. Araçta sürücü ve yolcu arka arkaya oturuyorlar. Boş ağırlığı sadece 450 kg olan Simple, 36 kW güç üreten elektrikli motora sahip. Aracın 0-100 km/s hızlanması 10 saniyenin altında bir sürede gerçekleşiyor. Sürüklenme katsayısı ise etkileyici: 0.18 Cd. Bunun sonucunda da BMW Simple, 100 km mesafe kat etmek için sadece 6 kWh harcıyor (benzinli motordaki karşılığı 0.7 litre).





**Clever**

Clever ismi "Compact Low Emission Vehicle for Urban Transport" cümlesi kullanılarak ortaya çıkarılmış. Yani Clever, düşük emisyonlu kompakt şehirli bir araç. Berlin Teknik Üniversitesi tarafından 2002'de geliştirilen bu araç, aynı zamanda Avrupa Komisyonu tarafından desteklenen bir proje. Üç tekerlekli Clever'ın 230 cc'lik tek silindirli motoru, düşük emisyonlu yakıtlardan biri olan doğalgazı kullanıyor. 3 metre uzunluğunda, 1 metre genişliğinde ve 1.4 metre yüksekliğindeki araç, sadece 400 kg boş ağırlığa sahip. Clever'da,



*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

*Antalya*  
**18 - 22 KASIM**  
**2009**

**AUTO SHOW**

AFT  
ODD  
AEC

sürücü ve yolcu tıpkı Simple'daki gibi arka arkaya oturuyorlar. Karbondioksit salınımı 60 g/km olan Clever, 0'dan 60 km/s hıza 7 saniyede ulaşıyor. 1.7 kg doğalgaz, aracın 200 km yol kat etmesine olanak sağlıyor.

BMW MÜZESİ'NDE  
YAKINDAN  
İNCELEDİĞİMİZ  
SIMPLE VE CLEVER  
KONSEPTLERİ,  
GELECEĞİN  
TEKNOLOJİSİNDEN  
İPUÇLARI VERİYOR.

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM





## İki yeni MINI satışa sunuldu

MINI'nin 50'nci yaşını kutlamak üzere tasarlanan MINI 50 Mayfair ve MINI 50 Camden, Borusan Otomotiv tarafından Galerİ Işık Teşvikiye'de düzenlenen "MINI Retrospektif Sergisi"nde tanıtılarak satışa sunuldu. Özel modellerin tanıtımı nedeniyle düzenlenen toplantıya BMW AG MINI Tasarım Direktörü Gert Volker Hildebrand ile birlikte Borusan Otomotiv İcra Kurulu Başkanı Eşref Biryıldız ve MINI Marka Yöneticisi Funda Ölçer katıldılar. Sınırlı adette üretilecek ve 1 yıl boyunca satışta kalacak olan MINI 50 Mayfair ve MINI 50 Camden modelleri, isimlerini Londra'nın iki farklı semtinden alıyor: Seçkinliği ve güçlü geçmişi temsil eden Mayfair ve günü-



müzün trendi, modern yaşam tarzının merkezi Camden. Camden'ın fiyatı 27.000, Mayfair'inkiyse 29.000 Euro'dan başlıyor. MINI Tasarım Direktörü Hildebrand, şu an üç modelden oluşan (hb, cabrio ve clubman) ürün gamının, yakında altı modele ulaşacağını belirtti. Bunlardan ilki, Ağustos 2010'da satışa sunulması planlanan crossover olacak.



## Makyajlı Micra

Japon Nissan'ı küçük sınıf hatch-back modeller arasında başarıyla temsil eden Micra modeli, yenilenen yüzüyle Türkiye yollarına çıktı. SV7 Passion versiyonunda iç ve dış tasarımda yeniliğe gidilen Nissan Micra'da, yeni spor tamponlar ve krom kapı kolları dikkat çekiyor. Bu versiyonlardaki diğer değişiklikler ise yeni iç döşeme, çift renkli deri direksiyon simidi, aktif koltuk kalfalıkları, fasılalı arka silecekler ve yeni gösterge aydınlatması. Teknik açıdan da bazı revizyonlara gidilen Micra'nın 1.5 dCi Mood 5K MT versiyonunda ise motor gücü 3750 d/d'de 86 HP'ye, maksimum tork ise 1900 d/d'de 200 Nm'ye yükseltildi. Otomobilin yakıt tüketiminde de iyileşme sağlandığı belirtiliyor. Makyajlı Nissan Micra'nın fiyatı 25.404 TL'den başlıyor.

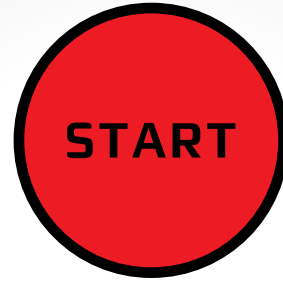
## Abu Dabi'de Ferrari World açılacak

Ferrari, 2010 yılında Abu Dabi'de faaliyete geçecek olan yeni merkezi aracılığıyla adeta gövde gösterisi yapacak. Çok çarpıcı bir çatı tasarımına sahip olan Ferrari World Abu Dabi, 450.000 metrekarelik bir alana yayılmış. 45 metre yüksekliğinde bir binadan oluşan kapalı alanın büyüklüğü ise 200.000 metrekare. Merkez Yas Adası'nda kuruluyor. Ferrari World'ün 2200 metrekare alana yayılan çatısında, dünyanın bugüne kadar üretilmiş en büyük Ferrari amblemi de yer alıyor. Amblemin büyüklüğü 65 x 48.5 metre. Dünyanın en hızlı roller coaster'ının bulunacağı merkezde iki restoran, 1300 metrekarelik Ferrari mağazası ve klasik modellerin sergilendiği 825 metrekarelik özel bir alana da yer verilecek.





TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE  
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN



  
**www.otomobil.com.tr**



# KEYİFLER YERİNDE :)

Emre Anamur ve Tarık Akagün, yıllardır yüzlerce farklı otomobilin direksiyonuna geçtiler. Peki bunlardan hangi 10 tanesi onlar için en keyifli olanlardı? Kendi ağızlarından dinliyoruz...

Yazılar: Emre Anamur / Tarık Akagün

## EMRE'NİN EN KEYİFLİ 10'U



1

### Mercedes-Benz 300 SL (Gullwing)

İspanya'da makyajlı Mercedes-Benz SL lansmanındaydım. Burada bize müthiş bir sürpriz yapıldı ve tadilatla olan Mercedes-Benz müzesinden İspanya'ya getirilen klasik modelleri kullanma fırsatım oldu. Gullwing (Martı Kanat) olarak da bilinen 1954-1957 yılları arasında üretilen Gullwing'in içinde geçirdiğim 10-15 dakikayı hayatım boyunca unutmayacağım. Bir anda 1950'li yıllara gidiverdim ve inanın dönmeyi de pek istememiştim.

## TARIK'IN EN KEYİFLİ 10'U



### Edonis

Sürüş keyfi hızdan ve performanstan bağımsız bir olgu olsa da, zaman zaman "sadece hız ve performans anlamına da gelebiliyor. Süper spor otomobillerin ötesinde, bir egzotik otomobil olan Edonis, Bugatti EB110 temelli bir otomobil. Bugatti'nin 4 tekerlekten çekiş sistemi yerine daha hafif olduğu için arkadan itiş tercih edilmiş. Bu otomobilin ilk sırada olmasının nedeni inanılmaz performans değerleriyle insanın aklını başından alması. 720 HP'lik 3.8 litrelik motora sahip otomobil, 0-100 km/s hızlanmasını 3.4 saniyede tamamlayıp, 370 km/s maksimum hıza ulaşabiliyor.





2

## Corso Pilota Ferrari

Bu bir otomobil adı değil: "Ferrari Sürüş Kursu"nın İtalyancası! Ferrari'nin Maranello fabrikasını gezdiğim ve bir tam gün boyunca, sabahdan akşama kadar güncel ürün gamındaki tüm Ferrari modelleriyle Fiorano Pisti'nin tozunu aldığım ve günün sonunda da "Ferrari Pilotu" sertifikası ve özel ehliyetine layık görüldüğüm unutulmaz bir anı.



3

## Mercedes-Benz SL 63 AMG

Bu otomobili, geçen yıl ABD'nin Los Angeles eyaletinde, Hollywood ve çevresinde kullanmıştım. 525 HP güç ve 630 Nm torka sahip aracı kullanırken tek sorun, ABD yollarındaki 35, 45 ve 55 mil/s'lik sıkı hız sınırlamalarıydı.

## Mitsubishi Evo IX

Birçok kişiye ilginç gelebilir ama bu otomobilin kullanımı kendisinden hızlı süperspor otomobillerden çok daha zevkli. Otomobilin mükemmel direksiyon sistemi verdiği tepkilerle otomobili adeta kolunuzun bir devamı gibi kullanmanıza olanak tanıyor. Gaz pedalıyla yapılan ağırlık transferlerinde de arkasını kontrollü şekilde bırakarak virajların hepsini "yanlayarak" geçebilmek mümkün. Bunun dışında 280 HP'lik motoru ve 5.7 saniyelik 0-100 km/s süresi de herkes için fazlasıyla yeterli.



2



3



## Ferrari F430 Spider - Lamborghini Gallardo Superleggera

Hangisi daha keyifli? Bunu ben de bilemiyorum Ama her iki otomobili de kullanmış biri olarak şunu söyleyebilirim ki, bu iki otomobilden biriyle birkaç yüz metre yol yapmanız, ağzınızın kulaklarınıza varmasına neden olacaktır. Ferrari F430 arkadan itişli olması nedeniyle biraz daha vahşi, Superleggera ise daha kontrollü. Her ikisi de muhteşem hızlanıyor. Sonuçta birebir rakip olmasalar da (Superleggera ile Ferrari F430 birebir rakip) bende aynı sürüş keyfini bıraktılar.



## Nissan 350Z Coupe

Tasarımıyla, motor sesiyle, kokpitiyle, yol tutuşuyla, test aracının herkese uzun uzun baktıran turuncu rengiyle, kısacası her şeyiyle çok farklı bir otomobil. İstanbul'da uzunca bir süre kullanma fırsatım olmuştu ve büyük keyif almıştım. Darısı 370Z'in başına.

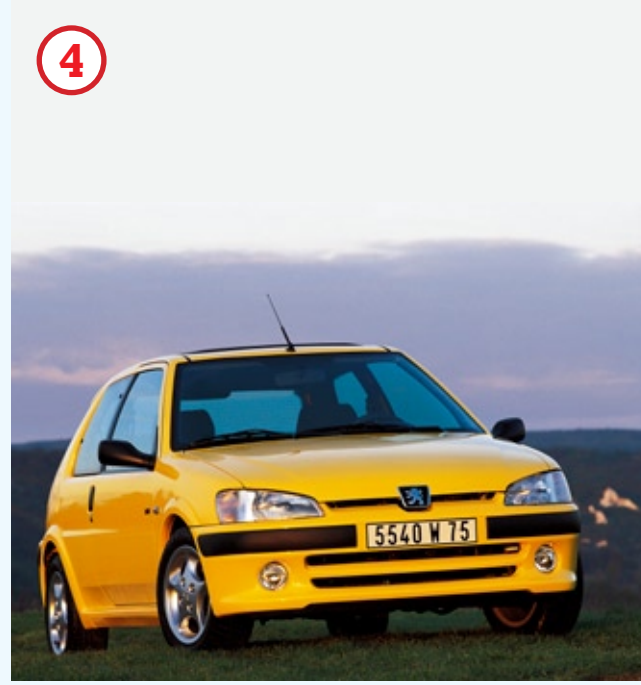


## Fiat Tempra S

Burada, izninizle kendi hayatımda büyük önemi olan bir otomobile torpil yapacağım. Zaten bu benim listem değil mi? Hayatımda ilk kez yanımda kimse olmadan, tek başıma kullandığım otomobil. Yıl 1993, yer Kalkan. Sıfır kilometre aldığımız bu otomobili babamla birlikte 160.000 km sorunsuz kullandık. Periyodik bakım haricinde hiç servise gitmedi, bir kere yolda kalmadı. Ama bir gün geldi, onu satmadan yeni bir otomobil daha aldık. Garajda yanına koyduk. Ertesi gün çalışmadı.

## Peugeot 106 GTI

Herhalde şaka yaptığımı düşünmüyorsunuz. Bu otomobil keyif sıralamasında beşinci sırada. 90'lı yılların sonu ve 2000'lerin başında bir çok gencin rüyası ve kabusu olan bu otomobil, eğer kullanmayı biliyorsanız size pahalı spor otomobillerde yaşayacağınız sürüş zevkini fazlasıyla yaşatır. Neden? Çünkü çok iyi bir direksiyon sistemine, kolay kontrol edilebilen arkadan-önden kaymaya sahip ve 106 GTi ile bir çocuğun oyun hamuru ile oynaması gibi oynayabiliyorsunuz. Performansı da hiç fena değil. 106 GTi'dan sonra çıkan hızlı Peugeot'ların hiçbiri bu kadar keyifli olmadı.



## BMW M3

Yüksek güç üreten V8 motor, arkadan itiş ve tipik coupe karoser. İşte yıllardan beri sürüş zevkinin reçetesi bu şekilde yazıldı. BMW'nin reçetesi de çok başarılı. 420 HP'lık V8, 4.7 saniyede sizi 0'dan 100 km/s'ye çıkartıyor. Süspansiyon, direksiyon ve şanzıman tepkilerini konfor veya spor odaklı ayarlayabilmek mümkün. Çekiş kontrol sistemini devre dışı bıraktığınızda düz yolda bile hep yanlayarak gidebilirsiniz.



## BMW X5 M & X6 M

BU otomobiller çok taze. Zaten ileriki sayfalarda ilk sürüşlerini okuyacaksınız ve neden bu listede olduklarını hemen anlayacaksınız. Salzburgring'de yaklaşık 10'ar tur kullandığım bu ikili, şu an dünyanın en güçlü SUV'ları. Sürüş sırasında hava sıcaklığı sadece 3 derecediydi ama ben aracın içinde adrenalinden terliyordum.



6



7



Toyota Corolla WRC - E. Anamur / D. Auriol

## Toyota Corolla yarış otomobili

Yer İsveç. Buz tutmuş göller bizim için piste çevrilmiş, ayakta durmanın bile çok güç olduğu biz zeminde otomobil kullanıyorum. Önce Corolla WRC'de, dünyaca ünlü şampiyon pilot Didier Auriol'un yanında adrenalin dolu turlar attım, sonra da bu ralli otomobilini pilotajıma sundular. Bu kadar kostüm boşuna giyilmedi, hakkını verdim merak etmeyin.



6

## Porsche Carrera 4S

Burada bir Porsche'nin olması düşünülemezdi. Makyajsız Cayenne Turbo, makyajsız Cayman S gibi (makyajlı versiyonları kullanma fırsatı olmadı) gibi otomobilleri de kullanmış olsam, Carrera'nın yeri başka. Adaptif süspansiyon ve 4 tekerlekten çekiş sistemi harika işliyor. Bazı otomobil editörlerine göre motor yanlış yerde olsa da yol yutuş çok iyi ve otomobille bütünleşmek kolay.



7



## Toyota Land Cruiser V8/Nissan Patrol

Cayenne Turbo gibi 4x4'ler dururken bu ikili bir çok kişinin aklına "Neden ki?" sorusunu getirir. Bu iki otomobilde olan sağlamlık ve yenilmezlik hissini başka hiçbir otomobilde kolay kolay bulunmayan özellikler. Her ikisi de adeta kaya gibiler ve sanki dünya yıkılsa da bu ikisine bir şey olmayacakmış hissini yaşıyorsunuz. Peki keyif nerede? Tabi ki arazide. Karar veremediğim bu iki araçla arazide hoplayıp-zıplayarak engelleri aşmak apayrı bir keyif olmuştu.



## BMW 645ci Cabrio

Münih'te olağan bir gün, yani yağmur yağıyor. Ama olağanüstü bir otomobil: BMW 645ci Cabrio. Lüks ve prestijin performansla birleştiği modellerden biri. Yola yapışıyor adeta. Gerek hız sınırı olmayan otobanda, gerekse köy yollarında büyülüyor beni. İnmek istemiyorum içinden.



## Porsche Cayman S

Porsche'nin o dönem için yepyeni modeli Cayman S'in İtalya-Toscana'daki tanıtımındayım. Hem tasarımıyla hem de günlük kullanıma çok uygun bir Porsche olmasıyla etkiliyor beni. Toscana yollarında büyük bir keyif alıyorum. Gerçi bu keyfim, küçük bir kaza yaparak, yağmurda kayganlaşan yoldan çıkıp çimde durmamla törpüleniyor ama beynim hep o tatsızlığın öncesini hatırlıyor.



## Land Rover Discovery 3

Yer İskoçya... İnsan eli değmemiş uçsuz bucaksız ormanlık alan, Land Rover Experience ekibinin, adından da anlaşılacağı gibi "deneyimli" sürüş ekibinin rehberliğinde gerçekleştirdiğimiz, hafızalardan silinmeyecek bir test. Fotoğraflara baktığımda hala "Bunları ben mi yaptım?" diye kendi kendime sordüğüm bir deneyim. Gerçi hiçbirini ben yapmamıştım, hepsini Disco3 yapmıştı o da ayrı.



## Maserati Quattroporte

4 kapılı keyif. Bu otomobil hem kullanmaktan, hem de seyretmekten en çok zevk aldığım 4 kapılı otomobil. Aynı anda hem zarif hem vahşi olabilen Quattroporte senfonik motor sesi ondan ayrılmamızı zorlaştırıyor. Bu kadar büyük gövdeli olmasına rağmen, kıvrak ve çevik olması bu otomobilin keyif katsayısını yükseltiyor.



## Daihatsu Copen

İnce lastikleriyle leylek bacaklı bir duruş sergileyen Copen, günümüzün fast food'la beslenen obez ve kilolu otomobillerin karşısında bir simge gibi duruyor. Ufak, minimalist, hafif ve sevimli duruşuna rağmen biraz sert. Bu otomobili kullanırken, bir otomobilde hız dışında hissedilebilecek her şeyi hissedebiliyorsunuz. Rüzgar, yol, motor sesi... 1.3 litrelik motor 87 HP'lik gücüyle elinden geleni yapıyor ve otomobili 9.5 saniye'de 0'dan 100 km/s'ye çıkartıyor.

## Toyota Prius

Spor otomobilleri sevmeme rağmen, ilginç şekilde Prius'tan da keyif aldım. Ergonomisi kötü, konsol kullanışsız, spor otomobiller kadar hızlı değil ve onlar kadar iyi yol tutuşa da sahip değil. Bu otomobilin burada olmasının nedeni bana şehiriçinde hiç benzin yakmadan ilerleme zevkini vermesi oldu. Tabi ki bataryalar boşalınca benzinli motor devreye giriyor. Ama sanki metro vagonundaymışçasına sessiz ve tüketimsiz ilerlemek keyif veren bir deneyimdi.





# Moraller düzeldi

ÖTV indiriminin bitecek olması, Eylül ayında satışların patlamasına yol açtı. Eylül ayında 17.824 adedi yerli, 34.338 adedi ise ithal olmak üzere ancak toplam 52.162 adetlik satışa ulaşıldı.

**Yazı: İsa Demir**

Eylül ayındaki satışlar üç ay öncesine göre yüzde 33 seviyesinde artış gösterdi. Bir önceki Ağustos ayına göre ise satışlar yüzde 106 oranında attı. Yani ikiye katlandı. Bu yılın eylül ayındaki satışlar, geçen yılın Eylül ayna göre ise yüzde 103 oranında arttı. Yılın ilk dokuz ayındaki satışları değerlendirecek olursak; 2008'in ilk dokuz ayında toplam 392.808 adet araç satılırken, bu yılın aynı döneminde 419.208 adet araç satışına ulaşıldı. Yerli otomobil satışlarında Renault, 7660 adet satışla Eylül ayında da birinciliğini devam ettirdi. Fiat, uzun bir aradan sonra atağa geçerek 3892 adet satışla ikinciliğe yerleşti. Hyundai, 3592 adet satışla üçüncü olurken, Honda 2030 adetle ciddi bir rakama ulaştı. 650 adet satan Toyota'nın ise yerli piyasada artık eskisi kadar iddialı olmaması gözlerden kaçmıyor. Eylül ayında 6297 adet satış gerçekleştiren Ford, ithal otomobil pazarında liderliğini devam ettiriyor. 4616 adet satışla Volkswagen ikinci olurken, 3177 adet satışla ise Hyundai üçüncü geldi.

Model bazında baktığımızda Renault Symbol'ün 3835 adetle lider olduğunu görüyoruz. Onun ardından Hyundai Accent Era geliyor. Üçüncü olarak Renault Megane Sedan geliyor. Satışların artmasında yeni model yılının başlaması da etkili oldu. Ayrıca Temmuz ve Ağustos aylarında ertelenen alımlar da Eylül ayında realize edilince böyle bir tabloyla karşılaştık (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....	2008 (Adet).....	2009 (Adet)
Ocak .....	18.588 .....	13.173
Şubat.....	21.196 .....	14.492
Mart.....	34.147 .....	40.622
Nisan .....	30.313 .....	36.202
Mayıs .....	31.477 .....	44.188
Haziran .....	28.724 .....	41.019
Temmuz.....	25.530 .....	16.637
Ağustos.....	26.102 .....	22.537
Eylül .....	27.053 .....	52.162
<b>Toplam.....</b>	<b>243.130 .....</b>	<b>281.032</b>

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Eylül 2009	Ocak Eylül 2009
1 .... Ford .....	6297 .....	25.770
2 .... Volkswagen .....	4616 .....	20.725
3 .... Hyundai .....	3177 .....	16.962
4 .... Opel .....	2833 .....	18.229
5 .... Chevrolet .....	2235 .....	8094
6 .... Peugeot .....	2009 .....	10.757
7 .... Toyota .....	1918 .....	14.605
8 .... Mercedes-Benz .....	1576 .....	7676
9 .... Dacia .....	1549 .....	4171
10 ... Nissan .....	938 .....	4367
11 ... Citroen .....	846 .....	5055
12 ... Audi .....	822 .....	4538
13 ... Renault .....	768 .....	3865
14 ... Kia .....	725 .....	4542
15 ... Fiat .....	510 .....	4939
16 ... Mazda .....	493 .....	2119
17 ... BMW .....	432 .....	4064
18 ... Skoda .....	408 .....	2749
19 ... Seat .....	349 .....	2161
20 ... Honda .....	292 .....	6349
21 ... Volvo .....	254 .....	1761
22 ... Mitsubishi .....	194 .....	1215
23 ... Chery .....	178 .....	1858
24 ... Geely .....	175 .....	960
25 ... Suzuki .....	132 .....	1472
26 ... Land Rover .....	85 .....	980
27 ... Dodge .....	77 .....	235
28 ... MINI .....	65 .....	512
29 ... Proton .....	61 .....	787
30 ... Lancia .....	53 .....	255

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Eylül 2009	Ocak Eylül 2009
31 ... Subaru .....	48 .....	786
32 ... Tata .....	43 .....	801
33 ... Daihatsu .....	28 .....	756
34 ... Alfa Romeo .....	25 .....	229
35 ... Porsche .....	24 .....	168
36 ... Lada .....	22 .....	258
37 ... SsangYong .....	21 .....	552
38 ... Jeep .....	15 .....	347
39 ... Jaguar .....	13 .....	182
40 ... Chrysler .....	12 .....	151
41 ... IKCO .....	10 .....	171
42 ... Smart .....	5 .....	34
43 ... Saab .....	2 .....	48
44 ... Ferrari .....	1 .....	16
45 ... Maserati .....	1 .....	12
46 ... Lamborghini .....	1 .....	9
47 ... Bentley .....	0 .....	7
<b>Toplam.....</b>	<b>34.338 .....</b>	<b>186.299</b>

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Eylül 2009	Ocak Eylül 2009
1 .... Renault .....	7660 .....	39.529
2 .... Fiat .....	3892 .....	18.755
3 .... Hyundai .....	3592 .....	26.335
4 .... Honda .....	2030 .....	5975
5 .... Toyota .....	650 .....	4139
<b>Toplam.....</b>	<b>17.824 .....</b>	<b>94.733</b>



### Liderlik Symbol'e geçti

Uzun bir aradan sonra B segmentinde nihayet Renault'nun sesi çıkmaya başladı. Symbol, yeniledikten sonra liderlik koltuğundan biraz uzak kalmıştı. Bazıları yeni tasarımın beğenilmediğinden, bazıları ise fiyatının yüksek olduğundan bahsediyordu. Ancak tüm bu yorumları geride bırakan Symbol, Eylül'de birinci olmayı başardı. Bu aydan itibaren liderlik Symbol ile Accent Era arasında geçecek gibi.

### Liderlik Megane'a geçti

Fluence'ın çıkacağı belli olmasına karşın, Megane Sedan modeli Eylül'de sınıfının lideri oldu. Fluence modelinin ne kadar başarılı olacağını zaman gösterecek ama Megane Sedan'ın son anda bile başarılı olduğuna şüphe yok. Ford Focus Sedan Eylül ayında atak yaparak ikinciliğe yerleşti. Bir başka dikkat çekici ataksa Honda Civic modelinden geldi. Fiat Linea, bu modelle-  
rin arkasında dördüncü oldu.



### İlk üç değişmedi

ÖTV'nin indirilmesi belki de en fazla Mercedes-Benz C Sınıfı'na yaradı. C Sınıfı'nın 1.6 litrelik modeli daha piyasaya yeni girmişti ki, herkes fiyatının ne kadar uygun olduğundan bahsediyordu. Bir de bunun üstüne 6000 Euro kadar ÖTV indirimi olunca C Sınıfı da uçuşa geçti. Opel Insignia ise Passat'ın hemen ensesinde yer alıyor. C Sınıfı'nın başarısı geçici gibi görünüyor, ama Insignia yakında liderlik koltuğuna yerleşebilir.

#### B segmentinin en çok satan 8 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2009	Ocak Eylül 2009
1	Renault Symbol	3835	17.416
2	Hyundai Accent Era	3416	24.464
3	Ford Fiesta	2139	7499
4	Hyundai Getz	1794	9287
5	Fiat Albea	1584	8702
6	Dacia Sandero	1232	2532
7	Renault Clio HB	1036	5209
8	Yeni Volkswagen Polo	1018	1018
9	Opel Corsa	1012	6357
10	Peugeot 207	443	3005

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2009	Ocak Eylül 2009
1	Renault Megane Sedan	2683	16.188
2	Ford Focus Sedan	2527	10.153
3	Honda Civic	2030	6029
4	Fiat Linea	1955	7813
5	Chevrolet Cruze	1506	2931
6	Toyota Corolla Sedan	1406	11.061
7	Volkswagen Jetta	1204	4376
8	Ford Focus HB	1149	4926
9	Volkswagen Golf	829	3381
10	Peugeot 308	763	3056

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2009	Ocak Eylül 2009
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	1081	5073
2	Volkswagen Passat	872	5229
3	Opel Insignia	733	2962
4	Renault Laguna	272	1022
7	Toyota Avensis	204	1155
4	Citroen C5	202	1259
8	Ford Mondeo	173	1573
6	Audi A4	171	943
9	Volvo S40	139	1073
5	BMW 3 Serisi	125	1325





### Audi A6 bayrağı devraldı

Ne zamandır bu segmentte liderlik Mercedes-Benz ile BMW arasında gelip gidiyordu. Eylül ayında ise Audi A6, bu iki markanın modelleri arasından sıyrılarak birinci olmayı başardı. Uzun zamandır lider olan BMW 5 Serisi üçüncülüğe kadar düştü. Belki bu düşüşün en önemli nedeni, 2010 Mart ayında yeni modelinin gelecek olması.

#### E segmentinin en çok satan 4 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2009	Ocak Eylül 2009
1	Audi A6	93	398
2	Mercedes E Sınıfı	83	682
3	BMW 5 Serisi	71	806
4	Volvo S80	17	81

### İki aydır lider aynı

Son zamanlarda bu segmentte bir ay Volkswagen Tiguan modeli lider olurken, diğer ay Nissan Qashqai birinci geldiğinden bahsetmiştik. Ancak Temmuz ayından bu yana Nissan Qashqai birinciliği bırakmaya niyetli değil. Volkswagen Tiguan ikinci olurken, onun arkasından Eylül ayında listeye aldığımız Peugeot 3008 geliyor. Kimileri bu araç ile diğerlerinin karşılaştırılmasını yanlış bulabilir ama biz listeye girmesi gerektiğini düşündük.



#### Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Eylül 2009	Ocak Eylül 2009
1	Nissan Qashqai	802	2749
2	Volkswagen Tiguan	550	2064
3	Peugeot 3008	488	786
4	Chevrolet Captiva	175	1236
5	Renault Koleos	84	251
6	Honda CR-V	80	1023
7	Audi Q5	77	426
8	Chery Tiggo	76	1036
9	Kia Sorento	69	604
10	Land Rover Freelander	64	597



### Liderlik tekrar M Sınıfı'nda

Lüks SUV segmentinde liderlik çok değişkenlik gösteriyor. İki ay öncesinin lideri Eylül ayında ilk beşte yer bulamadı. Satışların birbirine çok yakın seyrettiği lüks SUV segmentinde Eylül ayının lideri Mercedes-Benz M Sınıfı oldu. Böylece Mercedes-Benz'in iki modeli iki segmentte lider olarak yer aldı.

#### Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Eylül 2009	Ocak Eylül 2009
1	Mercedes-Benz M Sınıfı	23	159
2	Land Rover Range Rover	17	237
3	BMW X6	16	123
4	Audi Q7	14	162
5	Volvo XC 90	10	49



# Hedef, en sorunsuz otomobil

Kore'deki üretim tesisi ve Ar-Ge merkezini inceleme fırsatını bulduğumuz Hyundai'nin ilk hedefi dünyanın en çok satan üreticisi olmaktan çok, en sorunsuz otomobillerini üretmek olarak açıklanıyor.

**Yazı: Tarık Akagün / Seul-Kore**  
**Fotoğraflar: Hyundai Medya**

Bundan 8-10 yıl kadar öncesine kadar marka imajı fazla yüksek olmayan Hyundai'nin bugün iyi bir çıkış yakaladığı bir gerçek. 1967 yılından beri üretim otomobil üretimi yapan Hyundai için 2000 yılı dönüm noktası kabul ediliyor. Aslında bu dönüm noktası Kia markası için de geçerli. Çünkü 2000 yılında iki marka bir araya gelerek (Hyundai ağabey marka olarak) Hyundai-Kia Otomotiv Grubu'nu oluşturdu. Bundan sonraya grubun üretim, dizayn felsefesi değişmeye ve müşteri odaklı bir düşünce tarzı benimsenmeye başlanmış.





2008 rakamları itibarıyla 4 milyon 181 bin 402 adetle, dünyanın en fazla satış yapan beşinci üreticisi konumunda olan Hyundai-Kia Otomotiv Grubu'nun Hyundai kanadının 2008 yılı satış adedi 2 milyon 782 bin 166 adet olarak açıklanıyor. Türk basın mensuplarının sorularını yanıtlayan Hyundai Motor Company'nin Global Pazarlama Bölümü Başkanı Seong-Hwan Kim, şu an farklı sınıflardan 20 modelleri bulunduğunu ve doğru zamanda, doğru ürünleri sunmanın önemi ne dikkat çekerek; öncelikli hedeflerinin ilk üç üretici (2009'un ilk 6 aylık sürecinde 4. sıraya yükseldi) arasına girmekten çok; en sorunsuz, en iyi ve müşteriye en fazla memnun eden, çevreye saygılı otomobiller üretmek olduğunu ifade etti. Ar-Ge (Araştırma-Geliştirme) konusuna büyük önem veren ve sıfır emisyonlu hidrojen yakıt hücreli otomobil satışına 2012 yılında başlamayı hedefleyen Hyundai, toplam gelirinin yüzde 5'lik bir dilimini yeni teknolojiler üretme konusunda harcıyor.

### Casus çekime karşı yoğun önlem

Kore gezimizin en ilginç noktasını Namyang'daki Ar-Ge Merkezi oluşturdu. Casus çekimlere karşı yoğun önlemlerin alındığı Nam-Yang tesislerine girerken önce termal kameralarla bu aralar yoğun olarak görülen grip virüsü taşıyıp, taşımadığımıza bakıldı ve daha sonra

cep telefonu, kamera gibi cihazlarımızı tesisten çıkarken geri almak üzere yetkililere verdik. Sonuçta bir karelik bir casus çekim bile milyonlarca dolarlık endüstriyel sırrın ortaya çıkmasına neden olabileceğinden, bu tip tesislerin ziyaretinde doğal olarak asla kameraya ve fotoğraf makinesine izin verilmiyor. Dolayısıyla burada fotoğraf çekememiş olsak da kamufajla dolaşan makyajlı i30'u, yaklaşık 1 yıl sonra çıkacak yeni Elentra'yı kamufajlı olarak gördük. Hatta tesis içindeki test parkurunda ix35, Genesis Coupe gibi otomobilleri kullanırken kamufajlı otomobiller de aynı parkurda bizimle birlikte yol alıyorlardı.

### Motorlar 2 hafta tam gaz

1995 yılında 3 milyon 470 bin metre-karelik alan üzerine kurulan Namyang Ar-Ge tesisi Hyundai-Kia'nın dünya üzerindeki 10 Ar-Ge merkezinden biri. 10.000 kişinin çalıştığı tesiste iç-dış tasarım, aerodinamik, yürüyen aksam, motor-şanzıman, elektronik üzerine çalışmalar ve testler yapılıyor. Hyundai mühendisleri özellikle yeni nesil R Serisi dizel motorlar ile oldukça iddialı olduklarını ifade ediyor. 2.0 litre 184 HP ve 2.2 litre 197 HP güç üreten bu motorların tam gaz, devir saatinin kırmızı çizgili bölümünde 2 hafta boyunca gece-gündüz hiç durmadan görev yapabildikleri ifade ediliyor.



### Çift kavramalı şanzıman

Motor konusunda iddialı olan Hyundai'nin mühendisleri şanzıman konusunda şimdilik sessiz olsalar da, bu sessizlik muhtemelen yeni 8 ileri oranlı ve çift kavramalı otomatik şanzımanlarla bozulacak. 10-14 Ekim tarihleri arasında bulunduğumuz Güney Kore'de Hyundai Genel Merkez, Asan Fabrikası ve Namyang Ar-Ge Merkezi'ni incelememizin yanı sıra Hyundai'nin SUV sınıfındaki yeni temsilcisi ix55 ve amiral gemisi Equus'la da test sürüşü yapma imkanı bulduk. İlerleyen sayfalarda ix55 ve Equus'un Güney Kore'de gerçekleştirdiğimiz sürüş izlenimlerini bulabilirsiniz.





# YENİ UFUKLAR

Hyundai, Genesis ile başlattığı lüks açılımını, ix55 ile devam ettirmeyi amaçlıyor. ix55'in Türkiye'de satışına Kasım ayının ortalarında başlanacak.

**Yazı: Tarık Akagün - Seul/Kore**

**Fotoğraflar: Tarık Akagün**

Geçtiğimiz ay yayınladığımız Hyundai Genesis testinde, Hyundai'nin Alman markaların egemenliğindeki lüks sınıf olarak tanımlanabilecek üst orta sınıfa iddialı bir giriş yaptığından bahsetmiştik. Şimdi Hyundai gözüne yine ağırlıklı olarak Avrupalı üreticilerin bulunduğu lüks SUV segmentini kestirdi. Bu sınıfın konfor öncelikli kanadında Mercedes-Benz ML, VW Touareg ve Volvo XC90 bulurken, sportiflik öncelikli kanadındaysa BMW X5 ve Porsche Cayenne bulunuyor.





**Sade tasarım**

4840 mm uzunluğa, 1972 mm genişliğe ve 1795 mm'lik genişliğe sahip ix55 görsel yönden sade bir tasarıma sahip. Burun kısmında yeni nesil "i" serisi otomobillerde gördüğümüz tasarım çizgisine sahip ix55, siluet olarak bizde büyük bir Santa Fe izlenimi bıraktı. Tasarım ve beğeniler kişiden kişiye değişiyor olsa da, bizce premium SUV sınıfında rekabet etmeye niyetli bir araç, daha fark edilir bir tasarıma sahip olmalı. İx55'in geniş iç mekanı 7 kişilik oturma kapasitesi sunuyor. Koltukları rahat olan otomobilin ön konsolu yeterince kaliteli olmasına rağmen bize yine premium ve farklılık hissi yaşatmadı. Sonuçta lüks SUV alan bir kullanıcının bu hissi yaşamak istemesini normal karşılamak gerek.

Burada aklıma basın toplantısında konuşan Hyundai Pazarlama Bölümü Başkanı Seong-Hwan Kim'in Hyundai otomobillerinin teknik olarak Avrupalı rakiplerinden eksiği olmadığını ama hissiyat olarak farklı olduklarını belirttiği "Technically same, feeling is different - teknik olarak aynı, his olarak farklı" sözü geldi.







*GÜNEY KORE'DE  
DÜZENLENEN  
ORGANİZASYONA,  
e-otodergisi ADINA TARIK  
AKAGÜN KATILDI.*

### 240 HP'lık V6 CRDi

İx55'te bulunan 2959 cc'lik turbodizel V6, değişken emme sistemi ve değişken geometrili turbo sayesinde 3800 d/d'de 240 HP güç ve 1750-3500 d/d aralığında 451 Nm tork üretiyor. maksimum torkun neredeyse maksimum güç devrine kadar uzanması olumlu bir nokta olsa da, 451 Nm'lik tork değeri VW'nin 3.0 TDI motorunun 500 Nm'lik ve BMW'nin 3.0 turbodizel motorunun 520 Nm'lik torkunun gerisinde. Otomobilin hızlanma değerleri makul olsa da benzer motor gücüne sahip rakipleri daha performanslı. Zaten fabrika verilerinde açıklanan 10.4 saniyelik 0-100 km/s verisi de fena sayılmayacak bir değer olmasına rağmen, rakiplerinin yaklaşık 2.0 saniye kadar gerisinde.

Rakiplerinin gerisinde olmayan noktalardan en önemlisi konfor seviyesi.

Yumuşak, sarsıntısız çalışma karakteri ve tatlı V6 motor mırıltısıyla ilerleyen ix55'in 6 ileri otomatik şanzımanı da sarsıntısız ve çabuk vites değiştirerek konfor seviyesini yukarı taşıyor. Güney Kore yollarında denediğimiz ix55, sessiz çalışan süspansiyon sistemine sahip ve yol tutuş konusunda da güvenli bir izlenim bıraktı.

### Sonuç

185.00 TL'lik satış fiyatına sahip iX55 geniş bir donanım listesine (deri döşemeler, xenon farlar, 7 hoparlörlü Infinity ses sistemi vs) sahip olmasına rağmen, sürücü kapısındaki cam dışındaki camların tek dokunuşla açılıp kapanmamasını bu sınıftaki bir otomobilde yadırgadık. ix55 iyi bir otomobil, fakat Genesis kadar atılgan ve rekabetçi olmadığı da gerçek.



### Hyundai ix55 3.0 V6 CRDi

#### Fabrika verileri

Motor:	2959 cc, V6, turbodizel
Maks. güç:	240 HP @ 3800 d/d
Maks. tork:	451 Nm @ 1750-3500 d/d
Maks. hız:	200 km/s
0-100 km/s:	10.4 sn
Boyutlar:	4840 / 1972 / 1795 mm
Boş ağırlık:	2302 kg
Bagaj hacmi:	598-1746 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	12.5 / 7.7 / 9.4 lt/100 km
Fiyat:	185.000 TL

+ Konfor, fiyat – donanım

- Rakiplerinden yavaş, sürücü hariç, tek dokunuşla açılmayan camlar

*ix55 İYİ BİR  
OTOMOBİL, AMA  
BIRAKTIĞI ETKİ  
GENESIS'İN  
GERİSİNDE  
KALİYOR.*



# EV KONFORU

Hyundai'nin Mercedes S Sınıfı muadili otomobili Equus, alışılmadık konfor ve lüks seviyesi sunuyor.

Yazı: Tarık Akagün / Seul-Kore - Fotoğraflar: Hyundai Media



Hyundai'nin şimdilik sadece Kore, Çin ve Uzakdoğu pazarlarında satılan, 2011 yılında tüm pazarlara da sunulması beklenen zirve modeli Equus'un güncel nesli (bazı yerlerde Centennial adıyla da biliniyor) Mart 2009'da tanıtıldı. Güney Kore'de kaldığımız dört gün boyunca yollarda sıkça gördüğümüz bu otomobili de ix55 gibi hem otoyolda, hem şehir içi trafikte kullanma ve test etme fırsatımız oldu.

Hyundai Genesis'ten türetilmiş bir platforma sahip Equus 5160 mm'lik uzunluğa, 1900 mm'lik genişliğe ve 1495 mm'lik yüksekliğe sahip. Dingil mesafesi 3045 mm. Hem boyutlarıyla, hem de gösterişli tasarımıyla insanı etkileyen Equus'un iç mekanı da makam otomobili standartlarını fazlaca karşılayacak kadar konforlu.

### Ev konforu

Şimdiye kadar bir çok lüks otomobil testinde veya yazısında; eviniz kadar rahat, salon kadar konforlu deyimlerini okumuşsunuzdur. Equus'ta o otomobillerde olan her şey, hatta daha fazlası mevcut. Ayarlı(minder-sırt ayarı) ve ısıt-

ma-soğutma özellikli arka koltuklar, arka yolcular için klima, soğutma gözü, LCD ekran, perdeler ve çok geniş diz mesafesi... Bunlar diğer markalarda da olan özellikler. Fakat bu otomobilde uzun yolculuklarda salon konforunu yaşatacak en farklı ekipman, yumuşak deriden yapılmış Equus işlemeli ev terlikleri. Yanlış okumadınız, ev terlikleri bu otomobilin donanımları arasında! İnsanın kendisini evde hissetmesinin en güzel yolu... Aslında konfor seviyesi için ev ile uçak arasında desek yanlış yapmış da sayılmayız. Otomobilin arka tarafı kadar, ön bölümü de gayet lüks. Kaliteli ahşap

malzemelerin kullanıldığı ön konsol biraz karışık görünüm sunmasına rağmen kullanışlı sayılır. Sadece vites kolunun sağ tarafında kalan süspansiyon sertlik ayar düğmesi biraz uzakta kalmış.

### Hırçın motor

Equus'ta iki motor seçeneği mevcut ve her iki motor Genesis'te de kullanılıyor. VS380 adlı versiyonda 3.8 litrelik 290 HP'lik V6, bizim kullandığımız VS460'daysa 4.6 litrelik 366 HP gücünde V8 motor görev yapıyordu. (Kısa süre önce tanıtılan +30 cm uzun şasili Equus'ta Tau ailesine mensup 5.0 litrelik,

***BOL MİKTARDA  
KULLANILAN DERİ VE  
AHŞAP MALZEMELER,  
İÇ MEKANİ ZENGİN  
GÖSTERİYOR.***







*YUMUŞAK DERİDEN ÜRETİLMİŞ TERLİKLER ALIŞIK OLMADIĞIMIZ BİR DONANIM. AMA KONFORU ARTTIRIYOR.*

400 HP gücünde V8 mevcut). Çok iyi yalıtıma sahip Equus'un içine normal kullanımlarda motor ve yol sesi girmiyor. Hızlanmak için gazı bastığınız zaman iç mekana V8'in güzel sesi derinden duyulacak şekilde giriyor. Ayrıca bu kadar büyük bir otomobilin hızlanma isteğini görünce şaşırmamak da elde değil. Equus'ta, Genesis'te olduğu gibi önde ve arkada 5 kollu bağımsız süspansiyon sistemi, biraz daha konfor odaklı ayarlanarak kullanılmış. Amortisörleri ZF-Sachs desteğiyle hazırlanan otomobil asfaltta kayarcasına gidiyor. Yalnız yolun enine, kısa darbeleri emme konusunda S Sınıfı kadar başarılı değil, ama yine de çok iyi.

Equus'ta şerit değiştirme uyarıcısı, üçüncü adaptif cruise control ve Pre-Safety System (Mercedes'teki Pre-Safe benzeri olan sistemde aracın önündeki radar sensörleri kaza olasılığını algıladığında hızı düşürmek için frenliyor, sesli uyarı veriyor ve emniyet kemerini geri) gibi modern donanımlar mevcut.

### Sonuç

Kore'de bu yıl için 13.000 adet, 2010 yılı için 19.000 adet satılması hedeflenen Equus, Hyundai'nin başarılı modellerinden birisi. Equus'un Kore fiyatı 63.7 milyon Won (yaklaşık 51.000 ABD Doları) ile 105 milyon Won (yaklaşık 84.000 ABD doları) arasında değişiyor.

*HYUNDAI'NİN  
ZİRVESİNDEKİ  
EQUUS, KASLI  
OMUZ ÇİZGİSİ  
VE BÜYÜK  
BOYUTLARIYLA  
DİKKAT ÇEKİYOR.*

### Hyundai Equus VS 460

#### Fabrika verileri

Motor:	4627 cc, V8
Maks. güç:	366 HP @ 6500 d/d
Maks. tork:	449 Nm @ 3500 d/d
Maks. hız:	- km/s
0-100 km/s:	- sn
Boyutlar:	5160 / 1900 / 1495 mm
Boş ağırlık:	2025 kg
Bagaj hacmi:	- lt
Tüketim (ort.):	11.4 lt/100 km

- + Genel konfor, ekipman, lüks,
- Enine yol darbelerinde rakiplerinden geride



# ///M MUHTEŞEM İKİLİ

Yer Salzburgring... Zemin kaymak asfalt... Hava +3 derece... Gökyüzü güneşli... Altımızda dünyanın en güçlü SUV'larından ikisi X5 M ve X6 M... Gerisini siz düşünün...

Yazı: Emre Anamur – Salzburg / Avusturya

Fotoğraflar: BMW Medya







*DÜNYANIN EN GÜÇLÜ SUV'LARI OLAN X5 M VE X6 M'İ LİMİTLERİNDE KULLANMAK BÜYÜK BİR ZEVK.*

30 yılda 300.000 otomobil üretip satan BMW M GmbH, ilk kez bir X modeline el attı. Hatta bir değil, iki modele birden: X5 M ve X6 M'in test sürüşü, Avusturya'da bulunan Salzburgring'de gerçekleştirdi. Ben de bu özel organizasyona katılma fırsatını yakalayan gazetecilerden biriydim. Ve piste çıkınca, gazeteci kimliğimi bir yana bırakıp, otomobil tutkumu doyasıya yaşadım.

#### **Alp Dağları'nın eteklerinde**

Salzburgring, Alp Dağları'nın etek-

lerindeki bir vadiye kurulmuş ve 1968 yılından bu yana faaliyette olan bir pist. Pistte, özel test etkinliklerinin yanı sıra, Alman ADAC Procar ve Grand Prix motosiklet yarışları da koşulmuş. 4255 metre uzunluğa sahip olan Salzburgring'de 6 sağ, 6 sol olmak üzere toplam 12 viraj bulunuyor. Saat yönünde dönülen pistin en dar yeri 10 metre. İki uzun düzlük sayesinde, burada otomobillerin maksimum hız testleri bile gerçekleştirilebiliyor.



#### **İlk kez X'li bir M**

Bugüne kadar Z4, M3, M5 ve M6 modellerinin M versiyonlarını geliştiren BMW M GmbH, ilk kez X ailesine ait modeller üretti. Ve bunun sonucunda da dünyanın en güçlü SUV'ları ortaya çıktı: X5 M ve X6 M. İki modelin motor, performans, boş ağırlık ve hatta yakıt tüketimi değerleri birebir aynı. Farklı olan şeyler; elbette tasarımları, boyutları ve bagaj hacimleri. X5 M, X6 M'den daha kısa ama daha geniş ve daha yüksek. X5 M'in bagaj hacmi 620 litreyken, bu de-

ğer X6 M'de 570 lt. Bu farkların, bu tür bir araç satın alacak kişiler için hiç de önemli olmadığı da bir gerçek. Standart modellerden, tasarım konusunda; dört egzoz çıkışına sahip olmaları, çeşitli bölgelerde yer alan M logoları ve ön-arka tamponlarıyla ayrılan iki yeni modelden X5 M'in Türkiye fiyatı 187.226 Euro, X6 M'inki ise 192.654 Euro.

#### **Bir an önce kullanmalı**

Araçlar pistte bizi bekliyor. 2-3 gündür yağan yağmur ve karın bugün ye-





rini güneşli bir havaya bırakmış olması büyük bir şans. Ama yine de temkinli olmakta fayda var, zemin kaygan olabilir. İlk önce X5 M'e biniyoruz. En önde bir güvenlik aracı, pisti tanımak için atılan 1-2 ürkek turdan sonra hızlı turlar başlıyor. Zaten asıl performans, direksiyon simidindeki "M" butonuna basınca kendini gösteriyor. Otomobil adeta süperspor kimliğine bürünüp, insana adrenalin dolu anlar yaşıyor. Dışarı 3 derece, ama biz içeride terliyoruz. İddia edildiği kadar var: En zorlu virajlarda, hatta slalom testindeki sert U dönüşünde bile

sanki ilahi bir güç aracı yola yapıştırıyor ve 1 cm bile salınma girmesine izin vermiyor. Sanki altımızda 2380 kg'lık bir SUV değil de, 1500 kg'lık bir süperspor var. M butonuna basıldığında, Head up display ekranı da değişiyor, çok daha keyifli bir tasarımla sunuyor performans bilgilerini.

#### **Mühendislik harikası bir V8**

İki otomobilde de 6000 d/d'de 555 HP güç ve 1500-5650 d/d aralığında 680 Nm tork üreten, 4.4 litrelik, çift turbolu, V8 benzinli motor (M TwinPower Turbo)

bulunuyor. Hızları 250 km/s ile sınırlandırılmış (opsiyonel M sürücü paketiyle 275 km/s) olan bu motorlar, iki otomobilde de 4.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma verisine sahip. Mükemmel bir ses çıkartan motor, iki araçta da ortalama 13.9 lt/100 km'lik yakıt tüketimi sunuyor. Biz buna yakın bir değeri, pist dışına çıktığımız kısa parkurda elde etmeyi başardık. Ancak pistteki yüksek performanslı sürüşümüzde yakıt tüketimimiz, doğal olarak 39.5 lt/100 km'ye kadar dayandı. Motora 6 kademeli M spor otomatik şanzıman eşlik ediyor. İster tam otomatik

***TEKNİK ÖZELLİK  
VE PERFORMANS  
AÇISINDAN  
TAMAMEN  
AYNI OLAN  
İKİ OTOMOBİL,  
BOYUT, TASARIM  
VE FİYAT  
OLARAK FARKLI.***





DİREKSİYON SİMİDİNDEKİ  
"M" BUTONUNA BASINCA  
OTOMOBİL ADETA BİR  
SÜPERSPOR OTOMOBİLE  
DÖNÜŞÜYOR.





*X5 M VE X6 M'DE YER VERİLEN 4.4 LİTRELİK  
ÇİFT TURBO V8 BENZİNLİ MOTOR 555 HP  
GÜÇ VE 680 NM TORK ÜRETİYOR.*

ister manuel olarak kullanılabilen şanzımana, direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklar aracılığıyla kumanda edilebiliyor ki, en zevkli kullanım biçimi de bu zaten. Viteslerin çok kısa bir sürede değiştirilmesi, performansa önemli oranda katkıda bulunuyor.

**3... 2... 1... Çık!**

X5 M'in ardından öğle yemeği yiyoruz. Kendimi pilotluğa iyice kaptırmış olmalıyım ki, onlar gibi karbonhidrat ağırlıklı beslenip, sadece su içiyorum. Çünkü öğleden sonra X6 M'in sürücü koltuğuna geçeceğim. Öyle de oluyor. Artık pisti de ezberledik, Salzburgring bizden sorulur! Hızımızı her turda biraz daha arttırıyoruz ve virajlar birbiri ardına sıralanıyor karşımızda. 2 vites birden küçültüp gaza yüklenmek gibisi yok! X6 M, her isteğinize anında cevap veriyor. Uzun düzlüğün en başından itibaren hızlanıyorum ve head up display'de 223 km/s'yi görüp yavaşlıyorum. Güvenlik aracı ne kadar izin verirse o kadar gidebiliyoruz. Attığımız turlar sırasında bir de sürprizle karşılaşıyoruz. Launch Control denemesi bu! Yapılacaklar basit: M modunu aç, EDC'yi (Elektronik Amorti-

sör Kontrolü) aç, vites kolunu sola çek ve 1'inci vitese al, sol ayağınla sonuna kadar frene bas, sonra sağ ayağınla gazi kökle, gösterge panelinde damalı bayrak simgesi çıkınca sol ayağını frennden çek. Bunları yapınca ne mi oldu? Önce sırtlarımız sırtlıklara, kafalarımız kafalıklara yapıştı; sonra da bir anda kendimizi start-finiş düzlüğünün sonunda buluverdik.

**Sihirli buton: "M"**

X5 M ve X6 M modellerinin ikisi de, adeta ikişer farklı ruha sahip. Normal kullanımda daha sakin bir sürüşe ve BMW EfficientDynamics teknolojilerinin





(Fren enerjisi geri kazanımı, elektrikli yakıt pompası, ayrılabilir a/c kompresörü vb.) bir sonucu olarak daha düşük yakıt tüketimine sahip olan otomobiller, direksiyon simidinin üstündeki "M" butonuna basınca birer süperspora dönüşüyor. Bu butona basar basmaz, otomobillerin sürüş dinamikleri, süspansiyon ayarları, vites değişimleri ve direksiyon tepkileri değişiyor. Öte yandan DSC butonuyla aktif hale getirilen M Dinamik Modu (MDM), çekişi arkaya kaydırarak M modellerinin maksimum sürüş keyfini yaşamaya olanak tanıyor. Size tüm bu teknolojiyi yaşamdan bir örnekle açıklamak gerekirse, aklınızda canlandırabileceğiniz en güzel örnek şu olabilir: Sabah eşiniz ve çocuklarınızla evden çıktınız. Gayet konforlu ve sakin bir sürüşün ardından, çocuklarınızı okula ve eşinizi de işine bıraktınız. İşte şimdi M butonuna basma zamanı. Umarım ofisinize gitmek için uzunca bir yolunuz vardır da bu keyfi maksimum yaşarsınız.

### SUV'da performans arayanlar için

X5 M ve X6 M, BMW'nin tüm premium özelliklerine bir de yüksek performans eklemek isteyen ve bunu da bir spor otomobilde değil, bir SUV'da yaşamayı arzulayanlar için biçilmiş kaftan. Fiyat etiketi mi dediniz? Bu özellikler için açık çek bile verilebilir bence.



#### X5 M

#### X6 M

#### Fabrika verileri

Motor:	4395 cc, V8, 32V, çift turbo, benzinli	4395 cc, V8, 32V, çift turbo, benzinli
Şanzıman:	6 kademeli otomatik	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	555 HP @ 6000 d/d	555 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	680 Nm @ 1500-5650 d/	680 Nm @ 1500-5650 d/d
Maksimum hız:	250 km/s (sınırlandırılmış)	250 km/s (sınırlandırılmış)
0-100 km/s:	4.7 sn	4.7 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4851 / 1994 / 1764 mm	4876 / 1983 / 1684 mm
Bagaj hacmi:	620-1750 lt	570-1450 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	19.3 / 10.8 / 13.9 lt/100 km	19.3 / 10.8 / 13.9 lt/100 km
Baz fiyat (2 Kasım 2009 tarihinde):	187.226 Euro	192.654 Euro

Performans, yol tutuş, prestij + Performans, yol tutuş, tasarım, prestij +

Bende olmaması -

Bende olmaması -



# YENİ BEST SELLER\* ADAYI

Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında üretilip 80 ülkede satılacak olan Renault Fluence'ın uluslararası test sürüş organizasyonu İzmir'de başladı. Türk basın mensupları olarak, organizasyonun ilk gününde, Renault Fluence'ı dünyada ilk kez kullanma fırsatını elde ettik.

**Yazı: Emre Anamur – İzmir**



\* En çok satılan



Oyak Renault tarafından Türkiye’de üretilen ve model ömrü boyunca (Eylül 2009 sonuna kadar) toplam 146.650 adet satılan Megane Sedan, yerini yepyeni bir model olan Fluence’a (“Flüans” olarak okunuyor) bıraktı. İlk iki Megane jenerasyonundan sonra, “Megane III Sedan” adı yerine yepyeni bir isim seçilerek Megane ailesinden çıkartılan yeni modelin uluslararası test organizasyonu İzmir’de başladı. Renault’nun Fransız yetkilileri tarafından organize edilen ve üç hafta boyunca sürecek olan test sürüşlerine, 25 ülkeden toplam 525 gazeteci katılacak.

### Bestseller bayrağını devraldı

Fluence yepyeni bir otomobil, ama daha şimdiden omuzlarında büyük bir sorumluluk var: C segmenti liderliğini devam ettirmek. “Değişimin yeni yüzü” sloganıyla yola çıkan Fluence’ı anlatmaya, önce dış tasarımı ve boyutlarından başlayalım: Her ne kadar model adından Megane öneki atılmış olsa da, Fluence’ı tanıtırken Renault yetkilileri dahi Megane II Sedan’la karşılaştırdılar. Buna göre

Fluence, Megane II Sedan’dan; 4618 mm’lik değerle 120 mm daha uzun, 1809 mm’lik değerle 32 mm daha geniş ve 1479 mm’lik değerle 19 mm daha yüksek. Otomobilin dingil mesafesi de 2702 mm’lik değerle Megane II Sedan’dan 16 mm daha uzun. Dış boyutların hepsinde yaşanan büyümenin bagaj hacmine yansması ise 10 litre kadar olmuş. 520 litrelik bagaj 530 litreye ulaşmış.

### Dışarıdan bakıldığında sanki Renault değil

Markanın tüm yeni modellerinin benzer ön yüz tasarımını taşıdığı bir dönemde (yeni Megane ile makyajlı Clio’yu ayırt etmek bile güçleşti) önden bakıldığında sanki Renault değilmiş gibi görünen Fluence, içlerinde Türklerin de bulunduğu Renault ve Nissan mühendislerinin 28 ay süren ortak çalışması ve

110 milyon Euro’luk bir yatırımın ürünü. Egzozda, kapı eşiklerinde, cam çerçevelerinde ve sis farlarının etrafında kullanılan krom malzeme, parlak siyah B sütunu, aynalarda yer alan sinyaller, büyük far ve stopları, önde marka amblemi ile plaka arasındaki ince yatay çizgisiyle farkını ortaya koyan otomobil, genel anlamda sportif çizgilere sahip. Özellikle koyu renkli versiyonlarda ağırbaşlı bir





görünüm de çizen Fluence 1.5 dCi'nin boş ağırlığı 1277 kg.

### İç mekanda Megane atmosferi

Fluence, kokpitinin büyük bir bölümünü, kısa bir süre önce yeni jenerasyonuna kavuşan Megane ailesiyle (Hatchback, Coupe ve Sport Tourer) paylaşıyor. Bu da beraberinde, eskisinden daha kaliteli bir malzeme ve daha modern bir görünümü getirmiş. İşçilik de tatminkar. Büyüyen boyutlar iç mekana da yansımış durumda. 2702 mm gibi sınıfının önde gelen dingil mesafelerinden birine sahip olan Fluence'ın arka koltukta sunduğu 238 mm'lik diz mesafesi, onu bu konuda sınıf lideri yapıyor. Ancak arka koltukta aynı şeyi baş mesafesi için söyleyemeyiz. Diz ve omuz mesafelerinde cömert olan otomobil, arkaya doğru gidildikçe alçalan tavan çizgisi nedeniyle baş mesafesi konusunda o kadar da bonkör değil. Toplam 23 litre hacminde açık-kapalı, irili ufaklı eşya gözü sunan Fluence'ta, iki adet bardaklık var ama bunlardan birinde kül tablası, diğerinde ise (eğer opsiyon olarak satın aldıysanız) navigasyon sisteminin uzaktan kumandası duruyor. Ben otomobile bindiğimde



*RENAULT, MEGANE SEDAN MODELİNİ ÜÇÜNCÜ JENERASYONUNA KAVUŞTURMAK YERİNE, YEPYENİ BİR OTOMOBİL OLAN FLUENCE'I YARATMAYI TERCİH ETTİ.*

bu ikisini de torpidoya atıp, bardaklıkları kullanmayı tercih ettim. Otomobilde anlaşılması, ulaşılması ya da kullanılması zor bir kumanda birimi bulunmuyor. Megane ailesinde de yer alan yeni ses ve klima sistemleri hem de şık hem de daha kolay kullanımlı. Çift bölgeli klima, arka koltuğa dönük havalandırma kanalları, akıllı anahtar, kartsız çalıştırma ve orta konsolun alt kısmındaki Aux girişi, Fluence'ın konfor donanımından bazı örnekler. Rahat okunan gösterge birimleri, Megane ailesinden farklı olarak analog sisteme sahip. Opsiyonel olarak satın alınan navigasyonun ekranı, diğer bazı Renault modelleri gibi, orta konsolun üst kısmında, sonradan eklenmiş gibi duruyor. Hemen altındaki havalandırma kanallarının kapatılamıyor olması da bir eksiklik (Megane'da kapatılabiliyor).

### Tanıdık bir motor

2 Kasım tarihinde satışa sunulan Fluence'ta 1.6 16V 110 HP 5 ileri manuel,



1.6 16V 105 HP 4 kademeli otomatik, 1.5 dCi 85 HP 6 ileri manuel ve 1.5 dCi 6 ileri manuel versiyonları bulunuyor. Authentique, Expression ve Privilege adlı üç de donanım seçeneğine yer verilmiş (Tüm fiyatlar için BURAYA tıklayabilirsiniz). Biz, bu yazıda size, uzun süredir Renault ürün gamında yer alan ve düşük yakıt tüketimiyle bilinen 105 HP'lik 1.5 dCi motorlu Fluence'ın bilgilerini ve sürüş izlenimimizi vereceğiz. 105 HP'lik motorun torku 2000 d/d'de 240 Nm. Otomobili maksimum 185 km/s hıza ulaştıran ünite, 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Fluence 1.5 dCi 105 HP'nin 0-100 km/s hızlanması ise 11.4 saniye sürüyor. Motorun en fazla öne çıkan tarafları ise 4.5 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi ve 119 g/km karbondioksit salınımı.

### Daha konforlu, daha sessiz

Aşırı sıcak ve aşırı soğuk bölgelerde toplam 5 milyon kilometre test edildiği belirtilen Fluence'ı, biz de yaklaşık 200 kilometre boyunca gerek sürücü gerek yolcu koltuğunda test ettik. Ses izolasyonu konusunda yüzde 25 geliştirildiği açıklanan Fluence, Megane II Sedan'a göre konfor anlamında epey yol kat etmiş. Sürüş sırasında, yumuşak süspansiyon sistemi sayesinde, bozuk yollar-dan geçerken dahi sarsıntısız olmasıyla dikkat çekiyor. Ancak bunun bir sonucu olarak da, virajlara fazla hızlı girmemek-



te fayda var. İç mekanda rahatsız edici çıtırtı-tıkırtı duyulmaması olumlu. Klimanın performansı başarılı. Basın toplantısında övgüyle bahsedilen ses sistemini ise, geçtiğimiz yollarda radyonun pek de iyi çekmemesi ve yanımızda CD ya da MP3 çalar olmaması nedeniyle deneyemedik. Bu da İstanbul'da yapacağımız teste kalsın ne yapalım. Motor-şanzıman uyumu başarılı. 6 ileri manuel şanzımanın geçişleri biraz kemikli ama sorunsuz. Direksiyon sistemi ise, eskisinden çok daha hızlı ve net tepkiler vermesiyle öne çıkıyor. Kalın A sütunu sola dönüşlerde ölü nokta yaratırken, arka camın Megane II Sedan'dan daha küçük ve eğimli olması geri görüşü olumsuz etkiliyor. İlk etapta biraz gürültülü çalışan ama kısa süre sonra sessiz ve sarsıntısız bir

*ARTIK ARKA KOLTUKTA OTURANLAR DA KLİMANIN NİMETLERİNDEN YARARLANABİLİYORLAR. FLUENCE'TA EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK SAYISI YETERLİ. BAGAJ, 530 LİTRELİK HACMİYLE ÖVGÜYÜ HAK EDİYOR. OTOMOBİLİN FARLARI VE STOP LAMBALARI SPORTİF TASARIMA SAHİP.*





yapı sergileyen motor, otomobile yeterli performansı sağlıyor. Bunun yanında da düşük yakıt tüketimiyle sahibini, düşük karbondioksit salınımıyla da çevreci düşündüğünü ortaya koyuyor. Fluence'ın Authentique adlı baz donanımında; ABS, AFU, EBD, dört havayastığı, MP3 çalar, elektrikli dört cam ve elektrikli ayna gibi özellikler bulunuyor.

### Hedef liderliği korumak

Şuna hiç şüphe yok ki, Renault Fluence, yerini aldığı Megane II Sedan gibi Türkiye'nin en çok satan otomobillerinden biri olacak. Selefinin C segmentindeki liderliğini devam ettirmek isteyen Fluence; Türkiye'de üretilmesinin, markanın Türkiye'deki bayi ve servis ağını

çok gelişmiş olmasının ve Türk insanının Renault'ya olan güveninin verdiği avantajları iyi kullanırsa bunu başarabilir. İlk etapta dizel motorda otomatik şanzıman yok. Benzinli motordaysa eski teknoloji ürünü 4 kademeli otomatik şanzıman var. Tüm bu eksikliklerin, 2010'da pazara sunulacak olan yeni çift kavramalı otomatik şanzımanla (EDC) giderileceği belirtiliyor. Öte yandan, lansmanda açıklanan ve rakiplerden daha yüksek kalan fiyatlar, önemli bir riski de beraberinde getiriyor. En son Clio Symbol'den Symbol'e geçişte denenen bu fiyat artışı, Accent Era'yı sınıf liderliğine taşıdı. Bu segmentte de Corolla, Focus Sedan ve Civic Sedan Fluence'ın açığını kolluyor. Bekleyip göreceğiz.



Renault Fluence 1.5 dCi 105 HP

### Fluence'ın "ilk sürüşünü" dünyada ilk kez biz yayınladık

Renault Fluence'ın uluslararası test sürüşünün ilk günü olan 26 Ekim 2009'da saat 18:42'de www.otomobil.com.tr web sitemizde yayınladığımız ilk sürüş izlenimi, Fluence'ın dünya basınındaki ilk "ilk sürüş izlenimi" yazısı oldu. Böylece, uzun bir süredir hem e-otodergi'de hem de www.otomobil.com.tr web sitemizde yayınladığımız çok sayıda "Türkiye'de ilk kez" damgalı haberin yanına, bir de "Dünyada ilk kez" sıfatını alan ilk sürüş izlenimi eklenmiş oldu. Bu gururu bir kez daha sizlerle paylaşmak istedik.



### Fabrika verileri

Motor: ..... 1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel  
 Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
 Maksimum güç: ..... 105 HP @ 4000 d/d  
 Maksimum tork: ..... 240 Nm @ 2000 d/d  
 Maksimum hız: ..... 185 km/s  
 0-100 km/s: ..... 11.4 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4618 / 1809 / 1479 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 530 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 5.3 / 4.1 / 4.5 lt/100 km  
 Baz fiyat (1.5 dCi 105 HP için): ..... 43.150 TL (2 Kasım 2009)

- + İç mekan genişliği, yakıt tüketimi, bagaj hacmi
- Fiyat, dizelde otomatik vites seçeneği henüz yok



# KÜÇÜK BEDEN

BMW'nin kompakt crossover'ı X1 xDrive20d, 45.248 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor.

Yazı: Tarık Akagün / Bodrum-Muğla

Fotoğraflar: Tarık Akagün - BMW Medya





BMW'nin 1999 yılında tanıttığı ilk nesil X5 ile başlayan SUV veya BMW jargonundaki adıyla SAV (Sports Activity Vehicle-Sportif Aktivite Aracı) sınıfı araçlar zaman içinde X3 (orta sınıf SUV) ve crossover X6 ile (Sports Activity Coupe) ile genişledi. Frankfurt Otomobil Fuarı'nda gösterimi yapılan X1 ile X ailesine yeni bir üye daha katılmış oldu.

2009 Kasım ayının ilk haftası içinde Türkiye'de de satışına başlanacak bu otomobilin basın toplantısı ve test sürüşü organizasyonu için Bodrum'daydık. BMW X1, ilk etapta sadece X1 xDrive20d seçeneğiyle ve 45.000 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunulacak. İlerleyen dönemde arkadan itişli sDrive X1'lerin de ülkemize getirilmesi muhtemel.

BMW değişik sınıflardaki araçlarına SAV (Sports Activity Vehicle- BMW X5, BMW X3) ve SAC (Sports Activity Coupe-BMW X6) gibi tanımlamalar yapmasına rağmen, 55 sayfalık X1 bülteninde ne SAV veya SAC türünden hiçbir tanımlama-sınıflama yapılmamış olması ilginç

bir detay olarak dikkatimizi çekti. Bu otomobil için yapılan tek tanım "kompakt premium". Gerçekten de X1 görünüm olarak zor sınıflandırılabilir bir araç. Görüntü olarak BMW X3'ten daha yumuşak ve göze hitap eden çizgilere sahip X1, boyut olarak X3'e yakın ölçülere sahip. Fakat tasarımı nedeniyle boyutlarını çok iyi gizliyor ve dışardan bakıldığında olduğundan daha ufak bir araçmış izlenimi veriyor. Uzunluğu 4454 mm, genişliği 1798 mm, yüksekliği 1545 mm olan X1'in bu ölçüleri X3'e göre sırasıyla 110 mm, 60 mm ve 140 mm daha küçük. X1 kompakt bir araç olarak tanımlandığından doğal olarak model yelpazesinde 1 Serisi'nin kardeşi konumunda. Ama X1 ve 3 Serisi'nin 2760 mm'lik aynı dingil mesafesine sahip olması, gerçekte X1'in ve 3 Serisi'nin teknik altyapı anlamında kardeşliğini işaret ediyor.

### Kullanışlı iç mekan

X3'ten alçak, 1 Serisi'nden yüksek oturma pozisyonu sunan X1'in iç mekanını alıştığımız BMW çizgisinde. Sade ve anlaşılır ön konsola sahip otomobilin iç



mekanı da yeterli sayıdaki eşya gözleri ve 420 litrelik bagaj ile kullanışlı. Ön koltukları rahat olan otomobilin arka koltukları da 2760 mm'lik dingil mesafesi sayesinde makul bir diz mesafesi sunarak yolcularını rahat ettiriyor. Otomobilin iç mekanında bizce eleştirilebilecek en önemli nokta kalite hissi oldu. Malzemeler iyi işçilikle bir araya getirilmiş olmasına rağmen kalite hissini daha üst

***SADE İÇ MEKAN  
KULLANIŞLI. AMA KALİTE  
HİSSİ BİR BMW'DE  
BEKLENENDEN BİRAZ DAHA  
DÜŞÜK.***



seviyede olmasını beklerdik. Konsolun alt tarafında ve hız göstergesinin siperliğinde de keşke diğer bölgelerdeki gibi yumuşak malzeme kullanılsaymış.

### Sportif ve keyifli

X1 xDrive20d'de, BMW'nin diğer modellerinden tanıdığımız ve otomobil dünyasının en güçlü 2.0 litrelik dizel motorlarından biri kullanılıyor. Değişken geometrilili turboya sahip, alüminyum alaşımdan üretilmiş bu motor 177 HP güç ve 350 Nm tork üretiyor. 6 ileri otomatik şanzımanla uyumu başarılı olan bu motor, 4x4 aktarmalı X1 xDrive'ı istekli şekilde hızlandırıyor. X1 xDrive20d, tüm BMW'ler gibi sportif yürüyen aksamına sahip. Direksiyon hafif sert olması-

na rağmen yönlendirmesi başarılı. Süs pansiyon sistemi de sert olması sayesinde virajlarda gövdenin salınımına engel olarak sürüş güvenliğini artırıyor. Elektronik kontrollü akıllı aktarma sistemi normalde ön-arka güç dağılımını yüzde 40-60 oranında gerçekleştiriyor.

### Sonuç

X1 xDrive20d; performans, stil ve sportiflik arayan kullanıcılar için uygun bir seçim. Sunduğu özellikler hem şehir içinde, hem şehirdışında vakit geçirenlerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek yapıda. 45.248 Euro'luk başlangıç fiyatı; normal 1 Serisi'ne göre fazla olsa da, bu otomobilin 3 Serisi özellikleri sunduğu da bir gerçek.

*KOMPAKT  
CROSSOVER-  
SUV SINIFINA  
DİĞER PREMIUM  
MARKALARDAN  
ÖNCE GİREN  
BMW BÖYLECE  
ÖNEMLİ BİR  
AVANTAJ  
YAKALADI.*

### BMW X1 xDrive20d

#### Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	177 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	350 Nm @ 1750-3000 d/d
Maks. hız:	205 km/s (213 km/s yüksek hız ayarlarıyla)
0-100 km/s:	8.6 sn
Boyutlar:	4454 / 1798 / 1545 mm
Boş ağırlık:	1660 kg
Bagaj hacmi:	420-1350 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	7.7 / 5.4 / 6.2 lt/100 km
Baz fiyat:	45.248 Euro

+ Sportif sürüş, motor, şanzıman

- Kalite hissi



# HOŞGELDİN INFINITI

Türkiye yeni bir markayla tanıştı: Infiniti. Amerika'da 20 yıldır faaliyet gösteren ama Avrupa'da yeni yeni yayılmaya başlayan bu premium markaya hoşgeldin diyor, bu ayki sayımızda coupe görünümlü crossover modelini konuk ediyoruz.

**Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





Dokuz yılı aşkın bir süredir otomobil gazetecisi olmama karşın, hayatımda ilk kez bir Infiniti'nin koltuğuna geçtim. Bu da benim için büyük bir zevkti. Çünkü 20 yıldır otomobil üreten, ama Avrupa için yeni bir marka olan Infiniti'yi tanıyacak ve size anlatacaktım. Yeni keşifler yapmayı kim sevmez ki?

### Amerika'da 20, Avrupa'da 1 yaşında

Tıpkı Toyota'nın Lexus'u gibi (Türkiye'de 2010'da satışa sunulacak), Nissan tarafından Amerika pazarı için geliştirilen premium bir marka olan Infiniti, 1989'dan bu yana faaliyet gösteriyor. Markanın Avrupa'da yapılanmaya başlaması ise Mart 2008'de gerçekleşmiş. İlk Infiniti Centre, Ekim 2008'de Fransa'nın başkenti Paris'te açılmış ve marka o günden bu yana Avrupa'da büyük bir hızla yayılıyor. Resmi distribütörlüğü Bayraktar Holding tarafından alınan Infiniti'nin Türkiye'deki ilk merkezi ise 7 Ekim 2009 tarihinde İstanbul-İstinye'de

faaliyete geçti. Markanın ürün gamında, bugüne kadar grey market tarafından satılan popüler SUV modeli FX; sedan, coupe ve cabrio olmak üzere üç farklı karosere sahip olan G37 ve bu ayki sayfalarımıza konuk ettiğimiz crossover EX37 bulunuyor. Bayraktar Grubu'ndan yapılan açıklamaya göre, İstinye'de yeni model satışının yanı sıra, hem Bayrak-

tar tarafından plakalandırılmış hem de bugüne kadar grey market tarafından satılmış olan (yaklaşık 1200 adet olduğu tespit edilmiş) tüm Infiniti'lere servis hizmeti verilecek.

### Coupe görünümlü bir crossover

Verdiğimiz genel bilgilerden sonra, artık test aracımız olan EX37 öze-



*İÇ MEKANDA DERİ İLE  
AHŞABIN UYUMLU  
BİRLİKTELİĞİ SÖZ  
KONUSU. ARACI ANAHTAR  
CEBİNİZDEYKEN  
ÇALIŞTIRABİLİYORSUNUZ.*





*ARACI ÇEPEÇEVRE SARAN KAMERALAR SAYESİNDE, ORTA KONSOLUN ÜSTÜNDEKİ EKRANDAN ARACI KUŞ BAKIŞI OLARAK GÖRÜP HİÇBİR ENGELE ÇARPMADAN RAHATÇA PARK EDEBİLİYORSUNUZ.*

linde yazmaya başlayabiliriz. Infiniti'nin 5 modelinden biri olan EX37, kompakt boyutlara sahip bir crossover. Coupe tarzı silüetiyle son derece sportif bir görünüm sunan otomobil, bu özelliğini 18 inç'lik jantlarıyla da destekliyor. Arka yan camların siyah olması, arkada oturanın dışarıdan görülmemesini sağlıyor. Bu da premium otomobillerde aranan bir özellik. EX37 yolda giderken, hem kaldırımdakilerden hem de diğer araçlardaki insanlardan "meraklı" ve "beğeni dolu" bakışlar alıyor. Meraklı, çünkü Infiniti Türkiye'de henüz fazla tanınmıyor ve insanlar "Bu hangi marka?" diye bakıyorlar; beğeni dolu, çünkü otomobilin tasarımını gerçekten güzel. Kompakt bo-

yutlar, sürücüye şehir içinde kolay kullanım imkanı sağlıyor. Öyle ki EX37'nin dönüş çapı 11.8 metre. Bu da ortalama boyutlarda bir kompakt sedan otomobilinkine kadar.

### **İç mekân, paranın hakkını veriyor**

GT donanım paketine sahip ve fiyatı 98.968 Euro olan bir otomobilden bahsediyoruz. Yani 200.000 TL'yi geçen bir miktar bu. O yüzden insan kendini lüks bir mekanda hissetmek istiyor. Öyle de oluyor. Infiniti EX37 GT, bir premium otomobilden beklenen tüm konforu fazlasıyla sunuyor. "Fazlasıyla" dememizin nedenini, bir sonraki paragrafta anlatacağız. Yüksek malzeme kalitesinin üst



*ARKA KOLTUK SIRASI ÖNE KATLANABİLİYOR. HEM ÖNE KATLANMA HEM DE KOLTUKLARI ESKİ KONUMUNA GETİRME İŞİ ELEKTRİKLİ OLARAK YAPILABİLİYOR.*

düzye işçilikle birleştiği otomobilde, çok sayıda buton bulunmasına karşın hepsi kolay kullanıma sahip. Ahşap ile derinin uyumlu birlikteliğini yansıtan kokpitte, ergonomik açıdan da herhangi bir sorun bulunmuyor. Eşya gözü ve bardaklık sayısı yeterli. Orta konsoldaki analog Infiniti saati şık. Orta konsolun en üst kısmına entegre edilmiş çok amaçlı ek-

ran, hemen önündeki butonlarla kontrol ediliyor ve fonksiyonelliği artırıyor ancak dokunmatik olsaydı daha zevkli bir kullanım sunabilirdi. Ön koltukta yeterli diz, baş ve omuz mesafesi sunuluyor. Ama arka koltuktaki diz ve baş mesafeleri, coupe tarzı tasarım ve alçalan tavan çizgisi nedeniyle çok cömert değil. Öte yandan, arka koltuk sırasının zemininde-



ki yükselti, ayak koyma alanı bırakmaması nedeniyle bu bölgede üç yetişkinin oturmasını zorlaştırıyor.

### **Eksiği yok “fazlası” var**

Üst paragrafta “... tüm konforu fazlasıyla sunuyor” demiştik. Şimdi EX37 GT'nin bu özelliklerini anlatalım: Otomobilin opsiyon listesinde yer alan Bose müzik sistemi çok başarılı. Kendinizi konser salonunda hissetmenizi sağlıyor. Yine opsiyon olan Akıllı Hız Sabitleyici (ICC) ve Akıllı Fren Destek Sistemi (IBA) sayesinde, özellikle uzun yolda giderken adeta otomatik pilota takılmış bir uçak konforu yaşayabiliyorsunuz. Sistem, belirlediğiniz hızda giderken tüm yavaşlama ve tekrar hızlanmaları, öndeki aracı baz alarak otomatik olarak gerçekleştiriyor. Yine ekstra olan ön, arka ve yan görüş sistemi sayesinde otomobile her an maksimum hakimiyet sağlayabiliyorsunuz. Öyle ki, dünyada ilk kez aracın o anki konumunu kuş bakışı olarak görüntüleyip orta konsoldaki ekrana yansıtan sistem aracılığıyla, tüm manevralar çocuk oyuncağına dönüşüyor. Sürüşe Duyarlı Adaptif Xenon Far Sistemi (AFS), ön farlarınızın yükseklik ve açısını yol koşullarına göre otomatik olarak ayarlıyor. GT donanımında, sürücü koltuğu

10 yöne, ön yolcu koltuğu ise 8 yöne elektrikli olarak ayarlanabiliyor. I-Key akıllı anahtar sayesinde, anahtarı cebinizden çıkarmadan kapıları açabiliyor, motoru çalıştırıp yola çıkabiliyorsunuz. GT donanımında standart olan “entegre elbise askısı” ise, benim bu konuda bugüne kadar bir otomobilde gördüğüm en akıllı çözüm. Fotoğrafta da görebileceğiniz gibi, sürücü koltuğunun arka tarafından çıkan ve hem kolay kullanılan hem de ceketinizi buruşturmayan bu tasarım övgüyü hak ediyor. Bir diğer farklı konfor özelliği de, arka koltukların öne katlanmasının ve tekrar eski haline döndürülmesinin tamamen elektrikli olarak yapılabilmesi. Öne katlanmasını başka araçlarda da görmüştük ama ilk haline geri döndürmek için diğer araçlarda elle müdahale gerekiyor.

### **Güçlü ama masraflı**

Infiniti EX37 GT'nin 3.7 litrelik V6 benzinli motoru, 320 HP güç ve 360 Nm tork üretiyor. 1876 kg ağırlığındaki otomobili 240 km/s maksimum hıza ulaştıran motorun 0-100 km/s hızlanma performansı ise 6.4 saniye. Motorun güçlü olması kadar, 0.32 Cd'lik sürüklenme katsayısı da bu verilerin elde edilmesinde etkili olsa gerek. Tüm bu yüksek performans



özellikleri, yüksek yakıt tüketimi ve karbondioksit salınımını da beraberinde getiriyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi fabrika verilerine göre 11.2 lt/100 km. Ama biz testimiz sırasında sıklıkla 20 lt/100 km tüketim değerlerinde doluştuk. Motorun karbondioksit emisyonu ise 267 g/km. Motorlu taşıtlar vergisi bakımından da üst vergi dilimine giren EX37 GT, bu yönleriyle işletmesi pahalı bir otomobil. Ama tüm bunların karşılığında size sundukları da azımsanacak gibi değil.



### Sürüşte sportiflik ön planda

Dış tasarım olarak sportif bir görünüm sergileyen EX37 GT, kullanımda da bunu destekliyor. Gerek manuel olarak da kullanılabilen 7 kademeli otomatik şanzımanı, gerek güçlü V6 motoru, gerekse sürekli dört tekerlekten çekişli olmasının da verdiği avantaj sayesinde beklentilerimizin ötesindeki yol tutuş performansı ile övgüyü hak eden otomobil, sportif motor sesiyle de beğenimizi kazandı. Motor ve şanzıman uyumlu çalışıyor. Vites geçişleri hızlı ve sarsıntısız. Şanzımanı derseniz manuel olarak, derseniz tam otomatik, derseniz de "snow" seçeneğini seçerek (karda ve ıslak zeminlerde tavsiye ediliyor) kullanabiliyorsunuz. 18 inç'lik jantlara giydirilmiş lastikler, bozuk yollardaki konforu olumsuz yönde etkilese de, bu konu asla

rahatsızlık veren bir düzeye çıkmıyor. Fren sistemi net ve hızlı çalışan otomobilde, keşke vitesler direksiyon simidine yerleştirilen pedallarla da değiştirilebilseydi.

### Premium segmentte yeni seçenek

Infiniti EX37 GT; tasarım, kalite, konfor, teknoloji ve performans konularında son derece başarılı bir otomobil olarak beğenimiz kazandı. Ama motorunun yüksek hacimli olmasından ötürü, çok da yüksek satış adetlerine çıkamayacağı da bir gerçek. Zaten Bayraktar Grubu da, Infiniti'nin tüm ürün gamı için (5 modelin toplamında) 2010 yılı sonuna kadar hedeflediği satış adedini 200 olarak açıkladı. Ama belirtmek gerekir ki, kararını EX37 GT'den yana verenler memnun kalacaklar.



Infiniti EX37 GT

*COUPE TARZI  
TASARIM ARACA  
SPORTİF BİR  
GÖRÜNÜM  
SAĞLIYOR. AMA  
BU NEDENLE  
ARKA KOLTUKTA  
DİZ VE BAŞ  
MESAFELEİ  
KISITLI.*

### Fabrika verileri

Motor:	3696 cc, V6, 24V, benzinli
Şanzıman:	7 kademeli otomatik
Maksimum güç:	320 HP @ 7000 d/d
Maksimum tork:	360 Nm @ 5200 d/d
Maksimum hız:	240 km/s
0-100 km/s:	6.4 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4.64 / 1.80 / 1.58 m
Bagaj hacmi:	340 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	15.9 / 8.5 / 11.2 lt/100 km
Baz fiyat (1.5 dCi 105 HP için):	98.968 Euro
	(2 Kasım 2009 tarihinde)

- + Konfor donanımı, performans, yol tutuş, teknoloji
- Yakıt tüketimi, işletme giderleri



# YORUM FARKI

Skoda ve Toyota, düşük tüketim ve performans için tamamen farklı yollara başvuruyor. Kısa zaman önce Skoda ailesine katılan Octavia 1.4 TSI 122 HP ile yine kısa zaman önce Toyota gamına giren 1.6 Valvematic 132 HP motorlu Auris'i karşı karşıya getirdik.

**Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**







Ekonomi ve performansı aynı anda sunmaya çalışmak otomobil üreticilerinin hep üzerinde çalıştıkları konular olsalar da, özellikle son dönemde artan çevreci baskılar nedeniyle tüketim konusuna daha fazla önem verilir oldu. Tabi tüketiciler de genel eğilim olarak ekonomik bir otomobil isterlerken, performanstan da feragat etme niyetinde değiller. Bunun sonucundaysa, “downsizing” adı verilen küçük silindir hacimli motorlardan, yüksek güç elde etme ça-

lışmaları hız kazandı. Bunun ilk akla gelen örneği kuşkusuz ki TSI motorlar. VW Grubu araçlarda kullanılan TSI motorlar artık Skoda markalı araçların kaputlarının altında da görev yapıyor. Çevrecilik konusunda yüksek bir bilinirliğe sahip olan Toyota markası da, 1.6 Valvetic motoru ile düşük tüketim ve performansı bir arada sunmayı hedefliyor.

Bu sayımızda her ikisi de kompakt sınıfta yer alan 122 HP'lik Skoda Octavia

1.4 TSI ile, 132 HP'lik Toyota Auris 1.6 Valvematic'i karşı karşıya getirdik. Skoda Octavia'nın Classic (38.790 TL), Ambiente (41.790 TL) ve Elegance (46.790 TL) olmak üzere üç donanım seviyesi bulunurken, Toyota Auris'in Comfort Extra (39.800 TL) ve Elegant (42.300 TL) olmak üzere iki donanım seviyesi bulunuyor. Bu sayfalarda görülen araçlardan Octavia Elegance donanım seviyesinde, Auris Elegant donanım seviyesinde olsa da, biz değerlendirmemizi baz

donanımlara göre yapacağız. Zaten baz donanımlardaki fiyatların benzer olması değerlendirilmenin daha anlaşılır olmasını sağlayacaktır.

### Farklı tasarım anlayışları

Yazının başlığında “Yorum farkı” demiştik. Bu yorum farkının fark edildiği ilk nokta her ikisi de kompakt sınıfta yer alan otomobillerin tasarım anlayışı oluyor. 2009'da geçirdiği makyajla daha alımlı bir burun yapısına kavuşan Oc-





*AURIS, KONFORLU  
SÜSPANSİYON SİSTEMİNE  
VE YÜKSEK YAPISINA  
RAĞMEN VİRAJLARDA  
TEDİRGİNLİK VERMİYOR.*

tavia ile Auris yan yana geldiğinde her ikisi de kompakt sınıf olmasına rağmen ciddi boyut farkları göze çarpıyor. Lift-back karosere sahip Octavia'nın boyu Auris'e göre 349 mm daha uzun. Buna rağmen MPV'leri çağrıştıran yüksek bir hatchback olan Auris'in yüksekliği 53 mm, genişliği 11 mm, dingil mesafesi ise 22 mm fazlalığa sahip. Görünüş olarak baktığımızda Octavia daha olgun ve klasik bir görünüme sahipken, Auris biraz daha genç işi bir görünüme sahip.

İç mekanlarda da aynı anlayış farkı devam ediyor. Yani Octavia daha klasik bir görünüm sunarken, Auris özellikle iki



*VİRAJLARDA HAFİFÇE  
YANA YATAN OCTAVIA DA  
SÜRÜCÜSÜNÜ TEDİRGİN  
ETMİYOR. ELEGANCE  
DONANIM SEVİYESİNDE ESP  
SUNULUYOR.*

ön koltuğun arasına doğru uzanan, vites koluna ev sahipliği yapan köprü formu parçayla ilginç bir görünüm sunuyor. Bu parçanın arkasındaki boşluksa eşya gözü olarak hizmet veriyor, fakat kullanışlı olduğu söylenemez. Auris'te çift parçalı torpido gözünü saymazsak, kolay kullanımlı eşya gözü sıkıntısı hissediliyor. Eşya gözü konusunda Octavia daha kullanışlı.

Arka koltuklar, bunlar gibi aile amaçlı kullanılacak otomobillerde önemli bir konu. Auris, dingil mesafesi fazla olmasına rağmen arka koltuk diz mesafesi konusunda Octavia'yı geride bırakamı-



*İKİSİ DE KOMPAKT SINIF, AMA TASARIMLARI ARASINDA DÜNYALAR KADAR FARK VAR. AURIS, YÜKSEK TAVANIYLA MPV TARZI BİR HATCHBACK İKEN, OCTAVIA LIFTBACK KAROSERLİ.*

yor. Hatta bu konuda Octavia'nın biraz daha iyi olduğu söylenebilir. Auris'in arka koltuklardaki en büyük avantajı, zeminin tamamen düz olması. Bu sayede arka-ortada oturan yolcu fazla bir rahatsızlık duymuyor. Bagaj ise tartışmasız olarak Octavia'nın üstünlüğü olan bir konu. Auris'in 354 lt'lik bagajı kompakt hatchback'ler için kabul edilebilir olsa da, Octavia'nın 560 lt'lik bagaj hacmi karşısında çaresiz kalıyor.

Kalite hissi konusunda ilk bakışta subjektif olarak her iki otomobilde benzer seviye söz konusu. Ama işin içine dokunma hissi girince Auris sert plastik malzemeleriyle günümüz kompakt sınıf otomobillerinin yumuşak dokunuşlu plastiklerinin gerisinde. Fakat işçilik iyi seviyede.







### 122 HP mi, 132 HP mi?

İşte karşılaştırmanın en dikkat çekici bölümü. Skoda'nın 1.4 TSI'nın 122 HP'lik gücü, Auris'in 132 HP'sinden daha hızlı koşabilir mi? Bu sorunun cevabına bakmadan önce her iki motorun da teknolojilerini anlamaya çalışalım. Octavia'da bulunan 122 HP'lik TSI'ın VW grubunda 160 HP'lik bir kardeşi daha bulunuyor (önceden 1.4 TSI motorlar 140 HP ve 170 HP güç üretiyorlardı). 160 HP'lik versiyonda kompresör+ turbo görev yaparken, daha düşük maliyet gözetile-



*MODERN YAPILI ÖN KONSOLA SAHİP AURIS'IN İÇ MEKANINDA YUMUŞAK PLASTİK KULLANILMIŞ OLMASINI BEKLERDİK. BU KONUDA OCTAVIA DAHA BAŞARILI.*

rek üretilen 122 HP'lik versiyonda turbo besleme mevcut. Tabi her iki versiyonda da direkt enjeksiyon olduğunu söylemeliyiz.

Toyota ise motorda aşırı besleme uygulaması yerine, çok gelişmiş bir supap kontrol mekanizması kullanmış. Valvematic adı verilen bu motorda emme manifold kelebeği her zaman açık ve emilen havanın miktarı ve hızını kontrol etme görevi emme supaplarına verilmiş. Bu gelişmiş supap kontrol mekanizma-



*AURIS'İN 1.6 VALVEMATIC MOTORU 132 HP, OCTAVIA'NIN 1.4 TSI MOTORU 122 HP. AMA OCTAVIA'NIN BEYGİRLERİ AZ OLMASINA RAĞMEN DAHA HIZLI KOŞUYOR.*

sı, bilindik değişken supap zamanlama sistemlerinden çok daha gelişmiş. Normal değişken supap zamanlamalı sistemlerde sadece supapların açık-kapalı kalma zamanları ayarlanabiliyor. Fakat supapların açılma mesafesi sabit kalıyor. Valvematic'te emme supaplarının hem açılma süresi, hem de açılma aralığı elektronik olarak kontrol edilebiliyor. Yani diğer supap kontrol sistemlerinde supaplar her defasında maksimum şekilde açılırken, Valvematic'te bu oran yük ve gaza basma oranına göre değişkenlik gösteriyor.

Maksimum güç ve tork değerlerini zaten yazının sonundaki teknik tablodan görebilirsiniz. Gelelim bu motorların günlük hayatta bıraktıkları izlenimlere. Skoda'nın 1.4 TSI motoru, turbo beslemesi sayesinde 1.4 litrelik motor için hiç fena sayılmayacak 200 Nm gibi bir tork sağlayabiliyor. Ama asıl etkileyici olan bu torkun 1500-4000 d/d gibi geniş bir devir bandında sunulması ki, bu özellikle gerçek hayatta kullanım esnekliği sağlaması açısından fayda sağlıyor. Yani üst viteslerde olsanız bile vites ufaltmaya gerek kalmadan hızlanabiliyorsunuz.







*AURIS DİNGİL MESAFESİNDEKİ FAZLALIĞINI ARKA KOLTUKTAKİ DİZ MESAFESİNE TAM OLARAK YANSITAMIYOR. AMA ZEMİNİN DÜZ OLMASI, ARKA ORTA KOLTUKTAKİ YOLCUYU RAHAT ETTİREN BİR ÖZELLİK.*

Aslında Auris'in 1.6 Valvematic motoru da gayet esnek. Alt devirlerde olsanız bile, gaza bastığınız zaman vuruş olmadan hızlanabiliyorsunuz. Ama Octavia 1.4 TSI ile yan yana geldiğinde geri kalmaktan kurtulamıyor. Burada Octavia 1.4 TSI'nin gaz pedalına ilk basma anında direkt tepki vermek yerine, hafif bir gecikmeyle tepki verdiği hissi oluştuğunu da belirtmemiz gerek. Ama sonuçta Octavia'da ortaya çıkan ivmelenme isteği Auris'e göre daha fazla. Tüketim konusundaysa gerçek hayatta pek bir fark oluştuğu söylenemez. Auris bizim kulla-

nımızda 7.0 lt/100 km'lik tüketim değeri elde ederken, Octavia 7.2 lt/100 km'lik bir değer elde etti.

### İkisi de konfor odaklı

Skoda Octavia daha uzun bir otomobil olmasına rağmen özellikle ön görüş açısı Auris'e göre daha iyi. Auris, özellikle dönüşlerde kalın A sütunları nedeniyle daha kötü çapraz görüşe sahip. Ayrıca motor kaputunun bittiği yeri kestirmek daha zor. Auris'le yola ilk çıkıldığında yüksek oturma pozisyonu ve vites kolunu başarılı yerleşimi hemen fark edi-

liyor. Auris gerek pedal takımı, gerek direksiyon olarak Octavia'ya göre daha yumuşak. Daha konforlu süspansiyona ve daha yüksek gövdesine rağmen Auris yol tutuş konusunda Octavia'nın gerisinde kalmıyor. Yani birinin girdiği bir viraja aynı şekilde diğeri de girebiliyor. İki otomobilde virajlarda tedirginlik vermeyecek şekilde yana yatıyor ve direksiyon tepkilerine iyi cevap veriyor.

### Sonuç

Baz fiyat seviyesinde bakıldığında Octavia 1.4 TSI'nin biraz daha az bir meb-

lağa, daha fazla otomobil ve daha fazla performans sunduğu görülüyor. Yani kağıt üzerinde 10 HP geride olmasına rağmen, daha yüksek performans, daha büyük bagaj ve daha kullanışlı iç mekan Octavia 1.4 TSI'nin sundukları daha fazla. Auris 1.6 Valvematic ise atmosferik 1.6 motorlar arasında en iyilerden olmasına rağmen, performans olarak 1.4 TSI'nin gerisinde kalmaktan kurtulamıyor. Auris 1.6 Valvematic'in avantajlı olduğu konularsa; yumuşak sürüş özellikleri, vites geçişleri ve sessiz motor olarak karşılaştırma notlarına işleniyor.



OCTAVIA 1.4 TSI ; AURIS 1.6 VALVEMATIC'E GÖRE DAHA DÜŞÜK BAZ FİYATI, KAĞIT ÜSTÜNDE GÜÇSÜZ OLMASINA RAĞMEN DAHA YÜKSEK PERFORMANSI VE BÜYÜK BAGAJIYLA ÖNE ÇIKIYOR. AURIS İSE SÜSPANSİYON KONFORU VE RAHAT VİTES GEÇİŞLERİ GİBİ AVANTAJLARA SAHİP.

## Skoda Octavia 1.4 TSI

## Toyota Auris 1.6 Valvematic

## Fabrika verileri

Motor:	1390 cc, turbo, 16V	1598 cc, 16V
Maks. güç:	122 HP @ 5000 d/d	132 HP @ 6400 d/d
Maks. tork:	200 Nm @ 1500-4000 d/d	160 Nm @ 4400 d/d
Maks. hız:	203 km/s	195 km/s
0-100 km/s:	9.7 sn	10.0 sn
Boyutlar (u / g / y):	4569 / 1769 / 1462 mm	4220 / 1780 / 1515 mm
Boş ağırlık:	1265 kg	1300 kg
Bagaj hacmi:	560-1420 lt	354 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	8.5 / 5.0 / 6.3 lt/100 km	8.4 / 5.4 / 6.5 lt/100 km
Baz fiyat:	38.790 TL	39.800 TL

- + Çekiş gücü, bagaj, iç mekan
- Arka süspansiyon rakibinden gürültülü, yan desteği yetersiz ön koltuklar

- + Yumuşak kullanım, vites geçişleri
- Ön koltuk minderi yumuşak, rakibinden ufak bagaj





# YILDIZLI PEKİYİ

Makyajlanarak hem görsel anlamda hem de konfor konusunda değişim yaşayan Nissan Note'un karnesi "yıldızlı pekiyi"lerle dolu.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Japon üretici Nissan'ın küçük sınıfta yer alan MPV modeli Note, 2006 yılından bu yana yollardaydı ve elde ettiği 5000 adedin üzerindeki satış performansı ile, beğenilen bir otomobil olduğunu kanıtlamıştı. Note'un yollara yeni çıkan makyajlı versiyonu da bu başarıyı devam ettirmek istiyor.

### Modern görünüm

Köşeli ve yuvarlak hatları belirli bir uyum içerisinde sergileyen Nissan Note, makyajla birlikte yeni ön kaput, yeni ön tampon, yeni ön ızgara ve yeni farlara kavuştu. Öte yandan otomobilin alüminyum alaşımlı jantları yenilendi ve bumerang tasarımı stop lambaları karartıldı. Note'un ürün gamına eklenen yeni renklerle de seçenek sayısı artırıldı. Kişisel fikrim olarak Note'un ön görünümünün son derece modern bir hale geldiğini söyleyebilirim. Bumerang tipindeki stop lambaları da farklı bir atmosfer yaratmasının yanı sıra, yükseğe konumlandırılmış olmaları nedeniyle, arkadan takip edenlerin fren lambalarını daha iyi görebilmelerini sağlıyor.







### İç mekanda konfor artışı

Makyajlı Note'un değişikliğe uğrayan iç mekan özellikleri ise; krom kaplı yeni hız göstergesi tablosu, yenilenen LCD ekranlı yol bilgisayarı, sürücü koltuğuna ek olarak ön yolcu koltuğu için de ayrı kol dayama ünitesi ve yeni iç döşeme renkleri olarak sıralanabilir. Note, bir küçük bir MPV'den beklenen fonksiyonellik özelliklerinin birçoğunu birarada sunabilmesi bakımından övgüyü hak ediyor. Toplam 13 adet irili-ufaklı, kapaklı-kapaklı saklama gözü, 9 litre hacminde ısıtma-soğutma teknolojiye sahip torpido gözü, ön yolcu koltuğunun içinde gizli eşya gözü, yeterli sayıda bardaklık, ön koltuk sırtlarında açılan masalar bunlardan birkaçı. 661 milimetrelilik değerle arka koltukta sınıfının en başarılı diz mesafesini sunan Note'un 280 litrelik bagajı, 16 cm



ileri-geri kaydırılabilen arka koltuklar sayesinde 437 litreye kadar çıkıyor. Öte yandan flexiboard adı verilen paneller sayesinde, bagajı iki katlı hale getirebiliyor ya da bagajdaki eşyaların birbirine çarpıp çarpmaması için bagaj alanını ikiye bölebiliyorsunuz. Tekna donanımlı test aracımızda bulunan direksiyondan kumandalı müzik sistemi, bluetooth bağlantısı, MP3 çalar, otomatik klima, yol bilgisayarı gibi donanımlar da artık günümüzün aranan özellikleri arasında yer alıyor.

### Rüşünü ispat etmiş bir motor

Test aracımızda bulunan 1.5 litrelik

dCi motor; Renault, Nissan ve Dacia'nın çeşitli modellerinde farklı güç seçenekleriyle hizmet veriyor. Yeterli performansı sunmasının yanı sıra düşük yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonuyla öne çıkan bu motor, Note'ta 86 HP güç ve 200 Nm tork üretiyor. İlk çalıştırmada biraz homurdansa da kısa süre sonra sessizleşen motor, yeterli çekişi sağlamasının yanında, ortalama 4.5 lt/100 km'lik tüketimiyle göz dolduruyor. Motorun çevreci olduğunun ispatı ise 119 g/km'lik emisyon değeri. Zaten bunu vurgulamak için de aracın arka sağ tarafında "pure drive" logosu bulunuyor.

**ÖN YOLCU KOLTUĞUNUN İÇİNDE GİZLİ EŞYA GÖZÜ VAR. ÖN KOLTUKLAR VÜCUDU SARIYOR. SINIFININ EN İYİ DİZ MESAFESİNİ SUNAN ARKA KOLTUK SİRSİ 16 CM İLERİ-GERİ KAYDIRILABİLİYOR.**





*280 LT'LİK BAGAJ, ARKA KOLTUK ÖNE KAYDIRILINCA 437 LT OLUYOR. BAGAJ İKİ KATLI YAPIYA SAHİP.*

### Sürüş konforu da arttırılmış

Makyajlı Note'ta tüm yenilikler gözle görülebilir yerlerde değil. Araçta teknik açıdan da bazı revizyonlara gidilmiş. Yenilenen süspansiyon sistemi sayesinde yol konforu ve sürüş güvenliği arttırılmış, geliştirilen ses ve vibrasyon sistemleri sayesinde araçta kabine yansıyan gürültü seviyesi azaltılmış. Baz donanımdan itibaren ABS ve EBD'ye sahip olan fren sistemi de yenilenmiş ve daha güvenli frenleme performansı elde edilmiş.

Vücudu saran rahat koltukların biraz yüksekte konumlandırılmış olması ve cam alanının fazlalığı sayesinde Note'un görüş açıları geniş. Uyumlu çalışan motor-şanzıman ikilisi, sorunsuz bir sürüş sağlıyor. Konfora yönelik tasarlanmış

süspansiyon nedeniyle Note'u hızlı virajlarda fazla zorlamamak en mantıklısı. Kokpitte yer alan kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş, sade tasarımlı göstergeler de rahat okunuyor.

### Küçük sınıfta fonksiyonellik arayanlara

Nissan Note, küçük dış boyutlarına rağmen geniş ve ferah bir iç mekân sunmayı başarıyor. Bu tarz otomobillerden beklenen işlevsellik özelliklerini de eksiksiz karşılıyor. Bizim test ettiğimiz araç, 38.196 TL'lik etiketle en pahalı Note'tu. İki benzinli (1.4 lt manuel ve 1.6 lt manuel/otomatik) ve bir dizel (1.5 dCi manuel) motor seçeneği sunan otomobilin baz fiyatı ise (1.4 benzinli Visia) 31.786 TL.



### Nissan Note 1.5 dCi Tekna

*BUMERANG  
TASARIMLI STOP  
LAMBALARI  
NOTE'A  
KARAKTERİSTİK  
BİR GÖRÜNÜM  
SAĞLIYOR.*

#### Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	86 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1900 d/d
Maksimum hız:	164 km/s
0-100 km/s:	13.3 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4100 / 1690 / 1550 mm
Bagaj hacmi:	280-437 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.1 / 4.2 / 4.5 lt/100 km
Fiyat (1.5 dCi Visia - Tekna):	34.938 TL – 38.196 TL
	(2 Kasım 2009 tarihinde)

- + Arkada diz mesafesi, yakıt tüketimi, fonksiyonellik
- Yol tutuş



# START-STOP TEKNOLOJİSİNE KAVUŞTU

smart'ın fortwo coupe modeli, mhd (micro hybrid drive) logosunu taşıyan yeni versiyonunda, sahip olduğu start-stop teknolojisi sayesinde artık daha da çevreci.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Adı sizi yanıltmasın: smart fortwo mhd; hibrid teknolojili, yani geleneksel yakıtla çalışan bir motorun yanına bir de elektrikle çalışan motor entegre edilmiş araçlardan biri değil. Adı her ne kadar “mikro hibrid” olsa da, otomobilde sadece benzinli motor, “softtouch” adı verilen otomatikleştirilmiş bir şanzıman ve start-stop sistemi bulunuyor.

### Küçük de cebime gir

Yıllardır yollarda olan smart fortwo coupe'yi sizlere baştan anlatmamıza gerek yok. Ama belli başlı özelliklerini vermekte de fayda var. Son derece sempatik bir tasarıma ve sadece 2695 mm uzunluğa sahip olan otomobil, bunun bir sonucu olarak 8,75 metrelik dönüş çapına sahip. 1559 mm'lik genişlik, en dar sokaklardan bile geçebilmeyi sağlıyor. Tüm bunlar da elbette şehir içi kullanımında çok büyük bir avantaj sağlıyor. Adından da anlaşılacağı gibi iki kişilik

olan aracın 220 litrelik bagajı, 340 litreye kadar genişleyebiliyor ki, bu da bu dış boyutlara sahip bir otomobil için iyi bir değer. Aracın boş ağırlığı 750 kg. Aracın hafif sıklet olmasının tek nedeni küçük boyutları değil. Gövdede sökülüp takılabilen plastik panellerin kullanılmış olması da ağırlığı düşürmüştü. Aracı kullanırken, üstü kapalı bir motosikletteymişim gibi hissettim. Tabii bir farkla, yolcum arkamda değil, yanımda oturuyordu.

### Sert direksiyon, bu araca yakışmıyor

Otomobilin iç mekanı, hem tasarım hem de ergonomi açısından sorunsuz. Tüm ön kısmı boydan boya kat eden açık torpido gözleri (kapalı da satın alınabiliyor) kullanışlılığı arttırıyor. Orta konsolda yer verilen az sayıda butonun kullanımı kolay. Gösterge tablosu da rahat okunuyor. Görüş açıları konusunda da problem yok. Ancak hiçbir (yüksek-



SADECE 2695 MM  
UZUNLUĞA VE 1559 MM  
GENİŞLİĞE SAHİP OLAN  
OTOMOBİL, ŞEHİR İÇİNDEKİ  
DAR SOKAKLARDA PRATİK  
BİR KULLANIM SERGİLİYOR.









*SMART FORTWO COUPE'DE  
DEVİR GÖSTERGESİ  
BULUNMUYOR.  
GÖSTERGELER VE BİLGİ  
EKRANI RAHAT OKUNUYOR.*



*START-STOP SİSTEMİ,  
EL FRENİ BÖLGESİNDEKİ  
BUTONLARLA İSTERSENİZ  
AKTİF EDİLİYOR, İSTERSENİZ  
KAPATILABİLİYOR.*

lik ve/veya derinlik) ayara sahip olmayan direksiyon simidi, bu olumsuzluğun yanı sıra zor döndürülecek kadar sert. Çünkü elektrikli servo direksiyon, tüm donanımların opsiyon listesinde yer alıyor. Şehir içinde pratik kullanım iddiasında olan bir otomobilde, böyle olmaması gerekirdi. İki günlük kullanım ardından el bileklerimin ağrıdığını söyleyebilirim.

### Start-stop'la artan çevrecilik

smart fortwo coupe, zaten düşük yakıt

tüketen bir otomobildi. Şimdi mhd teknolojisiyle daha da çevreci bir kimlik kazandı. Bunun nedeni ise, "ECO" özelliği açıkken, 8 km/s'den daha düşük hızla seyrederken ya da otomobili durdurduğunuzda motorun otomatik olarak stop etmesi, siz ayağınızı fren pedalından çekince de yine otomatik olarak çalışması.

Marka fark etmeksizin, birçok yeni modelde gördüğümüz bu sistem, özellikle şehir içi kullanımlarında önemli bir yakıt tasarrufu sağlıyor ve bunun yanın-

da çevreye daha az karbondioksit (112 g/km) salınması dolayısıyla da çevrenin korunmasına katkıda bulunuyor. Yapılan araştırmalara göre sürücüler, şehir içinde her 1,3 kilometrede bir kez ya trafik ışığına ya da trafik sıkışıklığına denk gelip duruyorlar (İstanbul'da her 10 metrede bir desek yanlış olmaz!).

Sonuçta da bu sistemin, yakıt tüketimini yüzde 20'ye varan oranda azalttığı ortaya çıkmış. Düşünsenize, trafikteki her araçta bu sistem olsa!

### Gelenekselciler de unutulmamış

Eğer "Ben motor stop etsin istemiyorum" dersanız bunun da çaresi var. Otomobili çalıştırdığınızda, start-stop sistemi aktif durumda oluyor. Bunu kapatmak için, vites kolunun hemen önüne yerleştirilmiş olan "Off" butonuna basmanız yeterli. Eğer sistemi tekrar aktif etmek isterseniz de, yine bu bölgedeki "ECO" butonuna basmanız gerekiyor.

### En büyük kozu bakım aralığı

999 cc'lik 71 HP güç ve 92 Nm tork





*İKİ KİŞİLİK PRATİK BİR OTOMOBİL OLAN SMART FORTWO COUPE'DE 220 LİTRELİK BAGAJ BULUNUYOR. CAM TAVAN FERAHLIĞI ARTTIRIYOR.*

üreten 3 silindirli benzinli motorun ortalama yakıt tüketimi 4.3 lt/100 km. Otoyol kullanımında 3.9 lt/100 km'ye inen bu değer, şehir içi kullanımda bile sadece 4.9 lt/100 km'ye çıkıyor. Ancak smart fortwo coupe'nin öyle bir özelliği var ki, bu da onu cep dostu yapıyor. Otomobilin bakım aralığı 40.000 km/2 yıl (hangisi önce dolarsa). Sadece 20.000 km ya da yılda bir kez yağ değiştiriliyor. Bu özellik, ilk satın alma sırasında biraz pahalı olan otomobilin, işletme giderlerinin neredeyse akaryakıtla sınırlı olmasını sağlıyor.

### Şehirlerin pratik çözümü

Eğer elimizde iki tane smart test aracı

olsaydı, size bir otomobilin park edileceği bir alana, iki tane smart park edip fotoğraflayabilirdik. Öte yandan, eski jenerasyon smart daha kısaydı ve bunu yapmak daha da kolaydı ama, 2007'den bu yana yollarda olan yeni jenerasyon smart'ı da, iki otomobilin arasına dik bir şekilde park edebiliyorsunuz. Tüm bunlar, smart fortwo'yu büyük şehirlerin pratik çözümü haline getiriyor. 3 Eylül 2008 tarihinde 1 milyonuncusu üretilen ve özellikle Avrupa'nın metropollerinde çok talep gören smart fortwo, fiyatının yüksek olmasının yanı sıra, ülkemizde otomobilin, bir ihtiyaçtan çok bir prestij simgesi olarak görülmesi nedeniyle düşük satış rakamlarında kalıyor.

*SERVİSİ, YAĞ DEĞİŞİMİ HARİCİNDE 40.000 KM'DE BİR ZİYARET ETMEK ÇOK BÜYÜK BİR AVANTAJ.*

### smart fortwo coupe mhd passion

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 999 cc, 3 silindirli, benzinli  
Şanzıman: ..... 5 kademeli otomatik  
Maksimum güç: ..... 71 HP @ 5800 d/d  
Maksimum tork: ..... 92 Nm @ 4500 d/d  
Maksimum hız: ..... 145 km/s  
0-100 km/s: ..... 13.3 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 2695 / 1559 / 1542 mm  
Bagaj hacmi: ..... 220-340 lt  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 4.9 / 3.9 / 4.3 lt/100 km  
Fiyat: ..... 15.750 Euro (26 Ekim 2009 tarihinde)

- + Park kolaylığı, dönüş çapı, bakım aralığı, start-stop
- Performans, sert süspansiyon, sert direksiyon, fiyat



# DERSİMİZ TEKNOLOJİ

8-9 Ekim tarihlerinde BMW'nin Ar-Ge Merkezi'nde gerçekleştirilen "Innovation Days" kapsamında, markanın gelecekte uygulayacağı teknolojiler konusunda, tıpkı bir öğrenci gibi derslere girdik.

**Yazı: Emre Anamur / Münih - Almanya**

Otomotiv endüstrisinde, özellikle de "buluş" konusunda inanılmaz bir rekabet var. Bunu da kullandığımız her yeni otomobilde yeni bir teknoloji kullanılması nedeniyle kolayca anlayabiliyoruz. Yeni bir teknoloji için "Artık bunun ötesinde ne olabilir ki?" diye kendinize soruyorsunuz, ama bir sonraki yeni modelde o teknolojinin bir adım ötesini görüyorsunuz. Alman üretici BMW, düzenlediği "Innovation Days" kapsamında, bize gelecekte kullanmayı planladığı teknolojiler hakkında bilgi verdi.

## Eğlenceye yönelik teknolojiler

BMW ve MINI modellerinin, birer ulaşım aracı olmanın yanı sıra sürüş zevki veren araçlar oldukları bilinen bir gerçek. BMW Grubu mühendisleri, bu özelliği "eğlence" anlamında da geliştiriyorlar. Öyle ki gelecekte, MINI Cooper'ınız sizinle konuşacak. Yanlış duymadınız: Gaza sonuna kadar bastığınızda "Ohhh!

Bu ne hız!" diye haykıracak. Bir kez daha basınca "Paran çok galiba!" diyebilecektir. Tabii ki tüm bunlar, otomobilin ses sistemine daha önceden kaydedilmiş binlerce mesaj sayesinde olacak. Yine MINI Cooper'ınızda, gaza bastığınızda çıkan motor sesini bir butona basarak değiştirebileceksiniz. Ya da aracınızı satın alırken, sesini istediğiniz gibi seçebileceksiniz. Öte yandan, çok gelişmiş bir multimedya sistemi sayesinde navigasyonu ve MP3 çalarınızdaki binlerce parçayı üç boyutlu bir ekrandan kontrol edebileceksiniz. MINI Cooper'ınız, telefonunuzla iletişime geçerek hayatınızı kolaylaştıracak. Örneğin, arkadaşınız size ev adresini mesaj atacak, aracınızın navigasyon sistemi sizi oraya götürecektir. Öte yandan otomobiliniz, trafik işaretleri ve uyarı levhalarıyla da anlaşacak. Eğer kırmızı ışıktaki çok bekleyecekseniz motoru kapatıp yakıttan tasarruf edecek.







### Konfora yönelik teknolojiler

BMW modelleri zaten yüksek konfor sunan otomobillerdir. Innovation Days kapsamında, gelecekte bu otomobillerin çok daha konforlu olacağını bizzat gördük. Nasıl mı? İşe koltuklardan başlamışlar. Aralarında Türk mühendislerin de bulunduğu koltuk geliştirme grupları oluşturmuşlar ve şirket içinde belirli bir rekabet de yaratılarak, bu çalışma gruplarına çeşitli koltuklar tasarlatılıyor. Bizde şu an tasarım aşamasında olan koltukları denedik. Kimi sportif, kimi konfora yönelikti ama hepsi de çok rahattı. Konforun bir ayağı da aydınlatma: Hem sürüş sırasında yolun aydınlatılması hem de araca yaklaşırken aracın aydınlatılması konusunda yakın zamanda önemli işlere imza atılacak. Tüm bunlar da konfor kadar, güvenliği de arttıracak. Konfor ko-

nusunda bir yenilik de MINI Cooper'da test ettiğimiz ses sistemi. Yeni sistemde, müziği tam da kulaklarınızda hissediyorsunuz. Ayrıca sürüş sırasında viraja girdiğinizde ses aracın içinde geziyor ve bunu çok rahat hissediyorsunuz. Innovation Days kapsamında, ısıtma-soğutma konusundaki geliştirmeler de anlatıldı. Gelecekte; standart modellerde bile, aracın içinde oturan her bireye özel ısıtma-soğutma yapılacağını söyleyebiliriz.

### Buzdağının üstü

Tüm bu atölye çalışmalarını bize şunu öğretti: Bir otomobile dışarıdan bakınca, aslında sadece buzdağının üstünü görüyorsunuz. Her bir otomobilin her bir parçasında; yılların deneyimi, milyonlarca Euro'luk Ar-Ge yatırımı ve mühendislerin binlerce saatlik çalışması var.



*GELECEĞİN BMW  
MODELLERİNDE  
OTURACAĞIMIZ  
KOLTUKLARI,  
HENÜZ PROTOTİP  
AŞAMASINDAYKEN  
TEST ETME  
FIRSATIMIZ OLDU.*





## WRC zevk vermiyor

Geride bıraktığımız ay şampiyonların belirlendiği yarışları geride bıraktık. Bunlardan biri de Dünya Ralli Şampiyonası'ydı. Son yarış Galler Rallisi öncesinde Mikko Hirvonen Sebastien Loeb'ün sadece 1 puan önündeydi. Finli pilotun "Yeni kral olabilir mi?" şeklindeki tahminler rallinin sonunda Loeb'ün zaferiyle son buldu ve bu sezon da Fransız pilotun üst üste altıncı şampiyonluğu ile nihayete erdi. Hirvonen hayranları için de vuslat başka bahara kalmıştı.

Her ne kadar sürüşü ile hiç şüphesiz rakiplerinden çok farklı bir yerde bulunan Sebastien Loeb son altı sezonda zirveyi parsellese de, bu durum yakın zaman önce Formula 1'de zevksiz geçen senelerden farklı görünmüyor. Michael Schumacher'in 70'li yılların Türk filmleri misali sonu başından belli zaferleri ile geçen sezonların ardından Fernando Alonso, 2005 ve 2006'daki iki şampiyonluğu ile bu efsaneyi sona erdirmişti. Mikko Hirvonen son iki sezon Loeb'e daha çok yakın zamanlar elde edip şampiyonu sıkıştırırsa da, Fransız pilot ne yapıp edip sene sonunda en büyük olarak

sezonu kapatıyor. Bu yıl açıkça görüldü ki sezonun geneli Loeb-Hirvonen ve diğerleri şeklinde geçti. Ne Dani Sordo, ne de Jari Latvala yarış kazanmaktan ziyade zirvedeki iki ismin figüranları olarak yarışlarda yer alıyorlar. Gelecek vaad eden genç isim var mı diye bakıldığında bu sezon nispeten Sebastien Ogier öne çıktı. Genç Fransız pilot, Citroen C4 WRC ile ilk sezonunda elinden geldikçe üst sıralarda yarışları bitirerek dikkatleri çekti.

Çoğu zaman yazılarımda belirttiğim gibi 1996-2003 seneleri arasındaki başa koşan bolca pilot ve takımların olduğu sezonları bu yıl da mumla aradık. Loeb'ün üst üste kazandığı şampiyonluklar yavaş yavaş WRC'nin seyir düzeyini de azaltıyor ki bunu bu sezon çoğu yarışta gördük. Umarım kurallardaki yeni düzenlemeler ile WRC tekrardan eski ivmesini kazanıp, şaşalı günlerine geri dönecektir.



**Gürkan Çağlar**  
gurkan@e-otodergi.com

## Bridgestone 2010 sonunda F1'e veda ediyor

**Formula 1'deki tek lastik tedarikçisi olan Bridgestone, 2010 sezonunun bitiminden itibaren şampiyonadan ayrılacağını açıkladı.**

1997'den bu yana Formula 1'de lastik tedarikçisi olarak bulunan Bridgestone, 2008 sezonunun başından bu yana tek tedarikçi olarak faaliyet gösteriyordu. Japonya'nın önde gelen lastik üretici firması olan Bridgestone'un Motorsporları Direktörü Hiroşi Yasukawa tarafından yapılan basın açıklamasında bu karar, uzun ve kapsamlı değerlendirmelerin neticesinde yönetim kurulu tarafından alındığı açıklandı. Bu kararın arkasında ise Japon firmanın inovatif teknolojilerin gelişimine daha fazla kaynak aktarılması ihtiyacı bulunduğu belirtildi. Yasukawa ayrıca açıklamasının sonunda uzun yıllar birlikte çalıştıkları Bernie Ecclestone, Formula 1 Yönetimi

ve takımları ile son 13 yılda kendilerini sürekli takip eden Formula 1 taraftarlarına teşekkür ve takdirlerini belirtti.

Bilindiği gibi 2007 sezonu sonunda, Bridgestone ile Formula 1 pistlerinde sıkı bir mücadele içinde olan Michelin, tek tedarikçi uygulamasının inovatif ve rekabetçi gelişimi durduracağını söyleyerek ihaleye girmemiş ve Formula 1'den çekilmişti. Bridgestone, GP2 ve GP2 Asia serilerinde lastik tedarikçisi ve partner olarak faaliyetlerine devam edecek. Japon firma ayrıca tek tedarikçi olduğu diğer motorsporu dalı olan MotoGP'de de yer almayı 2011 yılı sonuna kadar sürdürecektir.





# Yeni kral Button

Brawn GP takımının İngiliz pilotu Jenson Button Formula 1'de sezonun bitimine bir yarış kala şampiyonluğunu ilan etti.

Yazı: Gürkan Çağlar







Sezonu çifte zaferle tamamlayan Brawn GP, yarıştan sonra büyük sevinç yaşadı.

Son yılların belki de en ilginç sezonunun yaşandığı bu seneye Brawn GP takımı adeta damgasını vurdu. Sezonun başlamasından önce Honda'nın motorsporlarından çekilmesiyle bir anda büyük şok yaşayan ekip, daha sonra takım direktörü Ross Brawn'a 1 dolar gibi sembolik rakama satılarak Brawn GP adını almıştı. Sezona adeta fırtına gibi başlayan takım, Türkiye GP'sinin ardından yedi yarışın

altısını kazanarak şampiyonluğu adeta sezon ortasında garantiye almıştı. Daha sonra rakiplerinin araçlarında yaptığı düzenlemelerle zirveyi kalan yarışlarda rakiplerine kaptıran takımın zirvedeki ismi Jenson Button, ayrıca takım arkadaşı Rubens Barrichello ile zirve mücadelesi de vermeye başladı. Üstüne üstlük Red Bull'un "Schumi'nin veliahtı" olarak lanse edilen genç Alman pilotu Sebastian



Mark Webber Brezilya GP'sini birinci sırada noktaladı.

*SEZONU ÇİFTE ZAFERLE KAPATAN BRAWN GP, BİR ANLAMDA 2009'A DAMGASINI VURMUŞ OLDU.*

Vettel de şampiyonluk potasına girmişti.

Interlagos Pisti'nde yapılan mücadele öncesi yapılan sıralama turları oldukça heyecanlı anlara sahne oldu. Gün boyu etkisini sürdüren sağanak yağmurdan dolayı pistin yüzeyi oldukça kayganlaşmaya başlamıştı. Özellikle zirve mücadelesi veren pilotlar oldukça dikkatli bir sürüş sergilerken ilk sürpriz Sebastian

Vettel'den geldi ve ilk turda elenerek yarışa 16. sırada başladı. Alman pilotun bu derecesi her ne kadar Brawn GP takımını bir anlamda rahatlatırsa da ikinci şoku yaşayan kendileri oldu. Şampiyona lideri Jenson Button yoğun yağmur lastikleri ile bu turları geçmeyi tercih etse de ikinci turda elenmekten kurtulamadı. Rakiplerinin çoğu farklı bir yağmur lastiğine geçip daha iyi zamanlar elde eder-



ken, İngiliz pilot bu tercihinin cezasını 14. sırada start alarak ödedi. Zirve yolunda en şanslı isim ise ev sahibi pilot Rubens Barrichello'ydu. En iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda start alacak olan Barrichello, yarışı kazanıp şampiyonluğu sezonun finalinin koşulacağı Abu Dabi'ye bırakmak istiyordu.

71 tur üzerinden düzenlenen yarışta birinciliği Red Bull takımından Mark Webber kazanırken, podyuma çıkan diğer isimler Robert Kubica ve Lewis Hamilton oldu. Yarışta beşinci olarak kariyerinde ilk defa şampiyonluğa ulaşan Jenson Button, bu şampiyonluğun yarış hayatına 21 yıl önce başladığında en büyük hayali olduğunu belirtti. Sezonun bitimine bir yarış kala bu hayalini gerçekleştirdiği için şu an kendisini rüyada gibi hissettiğini açıkladı. İngiliz pilot ayrıca takım açısından işlerin ters gittiği



**Robert Kubica, ikinci olarak sezonun en iyi sonucunu elde etti.**



**Lewis Hamilton, bu yarışta da podyumda yer aldı.**



**Raikkonen, Ferrari ile son yarışlarını yapıyor.**

birkaç yarışın ardından böyle bir sonuca imza atmış olmaları ve çifte şampiyonluk kazanmalarının her şeyin üstüne sünger çektiğini de sözlerine ekledi. Button'ın takım arkadaşı Rubens Barrichello yarışı sekizinci sırada tamamlarken, Brawn GP topladığı puanlarla Takımlar Şampiyonluğu'nu ilan etti.



**Genç Sebastien Buemi, yarışı puan barajında tamamladı.**



**Felipe Massa, evindeki yarışta damalı bayrağı salladı.**

#### F1 Brezilya GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 ..... Mark WEBBER.....	RBR-Renault .....	1h32:23.081
2 ..... Robert KUBICA .....	BMW Sauber .....	+ 7.626
3 ..... Lewis HAMILTON .....	McLaren-Mercedes.....	+ 18.944
4 ..... Sebastian VETTEL .....	RBR-Renault .....	+ 19.652
5 ..... Jenson BUTTON .....	Brawn GP .....	+ 29.005
6 ..... Kimi RAIKKONEN.....	Ferrari .....	+ 33.340
7 ..... Sebastien BUEMI .....	STR Ferrari .....	+ 35.991
8 ..... Rubens BARRICHELLO .....	Brawn GP .....	+ 45.454

#### Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1 ..... Jenson BUTTON .....	89
2 ..... Sebastian VETTEL .....	74
3 ..... Rubens BARRICHELLO .....	72
4 ..... Mark WEBBER.....	61,5
5 ..... Lewis HAMILTON .....	49
6 ..... Kimi RAIKKONEN.....	48
7 ..... Nico ROSBERG .....	34,5
8 ..... Jarno TRULLI.....	30,5

#### Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1 ..... Brawn GP.....	161
2 ..... Red Bull Renault .....	135,5
3 ..... McLaren Mercedes.....	71
4 ..... Ferrari .....	70
5 ..... Toyota .....	54,5
6 ..... Williams-Toyota .....	34,5
7 ..... BMW Sauber .....	32
8 ..... Renault .....	26



# Şampiyon yine Loeb oldu



Sebastien Loeb, Galler Rallisi'nde zafere ulaşarak kariyerindeki arka arkaya altıncı pilotlar şampiyonluğunu elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar







**Mikko Hirvonen, şampiyonluk için çok uğraşsa da yine ikinciliğe razı oldu.**



**Citroen'in İspanyol pilotu Dani Sordo sezonu üçüncü sırada tamamladı.**

Dünya Ralli Şampiyonası'nın final yarışı bu sene de İngiltere'de düzenlendi. Bu yarış öncesinde şampiyonluk potasında olan iki pilottan Mikko Hirvonen, son beş yılın galibi Sebastien Loeb'in unvanını ele geçirmek istiyordu. Genel Klasman'da da Hirvonen rakibinin sadece 1 puan önünde liderdi ve iki pilottan kazanan sezonun en büyüğü olacaktı. Ford ve Citroen takımlarında sezonun son raundu öncesinde tüm kartlar açılmış, bütün plan ve stratejiler şampiyonluk üzerine

yapılmıştı. İngiltere'nin klasik kasvetli ve yağmurlu havasından etaplar da nasibini almıştı ve pilotları kaygan bir zemin bekliyordu.

Zirve için Loeb ve Hirvonen arasında geçmesi beklenen rallide tahminler yapılmadı ve iki pilot rallinin başlaması ile birlikte kıyasıya bir mücadeleye girdi. İlk gün geçilen altı etabın dördünde Loeb en iyi zamanı elde ederken kalan iki etapta da zirve Hirvonen'in oldu. Gün

sonunda Sebastien Loeb, Fin rakibinin 5,3 saniye önünde liderdi. 35'inde Citroen Junior takımı pilotu olan Petter Solberg ise üçüncü durumdaydı ve yerinden memnun görünüyordu. Ertesi gün ise şampiyonluk yolunda her şey son beş yılı adeta domine eden Fransız pilotun lehine gelişti. Özellikle iki etapta bir anda Hirvonen ile arasındaki farkı 25 saniyeye kadar çıkartan Loeb, gün sonunda da liderlik farkını 30,2 saniyeye yükseltti. Ford cephesinde yüzler

**SEBASTIEN LOEB, ÖZELLİKLE RALLİNİN İKİNCİ GÜNÜ SERGİLEDİĞİ PERFORMANSLA KAZANARAK ALTINCI ŞAMPİYONLUĞUNU ELDE ETTİ.**





**Petter Solberg C4 ile zirve mücadelesinden uzak kaldı.**

asıktı. Takım patronu Malcolm Wilson, Hirvonen'in otomobilinde servis esnasında hızını düşürecek herhangi bir soruna rastlamadıklarını açıklarken, Mikko Hirvonen ise son gün yapabileceği tek şeyin maksimum atak sürmek olduğunu söylüyordu.

### **Loeb altıncı kez şampiyon olarak rekorunu geliştirdi**

Bu yılın şampiyonunun belirleneceği İngiltere Rallisi'nin son gününde de Sebastien Loeb, kendine özgü hızlı ve hatasız sürüşüyle Hirvonen'in kendisini geçmesine izin vermeyerek zafere ulaşan isim oldu. Fransız pilotun bu zaferi kendisine kariyerindeki üst üste altıncı kez Dünya Pilotlar Şampiyonluğu'nu ka-

zandırdı. Citroen takımı servis alanında şampanya kadehlerini kaldırarak geleneksel kutlamalarını yaparken, Sebastien Loeb'ün ağzından dökülen ilk cümleler "İnanılmaz bir sezon oldu. Sezona iyi başladım, sonra her şeyi kaybettim ve Mikko'nun 1 puan arkasında kaldım. Sonuçta başardık ve çok mutluyum, ama Mikko inanılmaz hızlı. Gelecek yılın kesinlikle çok zor bir yıl olacağını biliyorum. Bu benim en iyi unvan zaferlerimden bi-lydi, çılgın bir mücadele idi, neredeyse rallinin sonuna kadar sürdü. İnanılmazdı. Bu yıl bazı iniş çıkışlar yaşadık, ama yılı zaferle tamamladık. Bu inanılmaz bir duygu..." şeklindeydi. Mikko Hirvonen ise yarışın sonunda üzüntüsünü belli etmemeye çalışırken, her şeye rağmen



**Matthew Wilson evindeki yarışta güzel görüntüler sergiledi.**

bu sezon Loeb'ün hızına yetişip zirvede kendisini zorlayabildikleri için memnun olduğunu belirtti. Citroen takımı ayrıca bu sene Markalar Şampiyonluğu'nu da elde ederek sezonu çifte zaferle kapatmış oldu. Dani Sordo ise yarışı ve sezonu üçüncü sırada tamamladı.



**Henning Solberg kardeşi Petter'in ardından beşinci oldu.**



**Emre Yurdakul yarışta ülkemizi temsil etti.**

### **WRC İngiltere Rallisi Genel Klasmanı**

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	3s 16d 25.4s
2	Mikko HIRVONEN – Jarno LEHTINEN	Ford Focus WRC	+ 1d 06.1s
3	Dani SORDO – Marc MARTI	Citroen C4 WRC	+ 1d 07.1s
4	Petter SOLBERG – Phil MILLS	Citroen C4 WRC	+ 1d 28.1s
5	Henning SOLBERG – Cato MANKERUD	Ford Focus WRC	+ 6d 28.0s
6	Matthew WILSON – Scott MARTIN	Ford Focus WRC	+ 7d 46.0s
7	Jari-Matti LATVALA – Mika ANTTILA	Ford Focus WRC	+ 12d 11.9s
8	Conrad RAUTENBACH – Daniel BARRITT	Citroen C4 WRC	+ 14d 27.8s



# Mardin'in de galibi Yağız Avcı oldu

İkinci kez Mardin'de  
düzenlenen 2. Mezopotamya  
Rallisi'nde Yağız Avcı-  
Ersan Alkır ikilisi zafere ulaştı.

**Yazı ve fotoğraflar:**  
**Gürkan Çağlar – Harun Özdemir**

Mardin Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü Kulübü tarafından TOSFED'in desteğiyle organize edilen 2. Mezopotamya Rallisi, 26 ekibin katılımıyla 29 Ekim-1 Kasım tarihleri arasında Mardin'de gerçekleştirildi. Parkur Racing takımı son yarış olan Kocaeli Rallisi öncesinde şampiyonluğu matematiksel olarak garantileyen Yağız Avcı, ve Güven Bostancı ile birlikte bu yarışta yer aldı. Ayrıca Mustafa Söylemez'in yanı sıra Bursalı pilot Ünal Şenbahar da Mitsubishi Lancer Evo9 ile kariyerinin ilk startını alacaktı.





### Yağız Avcı bu ralliyi de adeta domine etti

31 Ekim Cumartesi günü Cumhuriyet Meydanı'ndan verilen startın ardından start alan ekipler iki gün boyunca toplam 13 özel etabı geçtiler. 1 Kasım Pazar günü yine aynı yerde yapılan finiş yarışın başından sonuna kadar liderliğini rahat bir farkla sürdüren Yağız Avcı – Ersan Alkır ikilisi birinci gelerek ulaştı. Güven – Vedat Bostancı ekibi ikinci sırada finişe gelirken, Mustafa Söylemez – Cem Bakançocukları da üçüncülüğü elde ettiler. Yarışın ardından "Mardin'de ilk kez start aldık ve çok keyifli bir ralli oldu. Etapların süratli ve kaygan olması, bizim için hem farklı bir deneyim, hem de son ralli öncesinde iyi bir antrenman oldu. Önümüzdeki sezon da burada start almayı çok isterim" açıklamasını yapan Yağız Avcı, 14-15 Kasım tarihlerinde İzmit'de düzenlenecek Ford Otosan Kocaeli Rallisi'nde start alarak "En Genç Türkiye Ralli Şampiyonu" unvanını resmen kazanacak. Türkiye Historic Rally Şampiyonası'nın beşinci yarışı olan 2'nci Mezopotamya Rallisi'nde ayrıca 7 historic araç start aldı. Parkur Racing adına yarışan Kemal Gamgam - Birol Otağ ikilisi, Opel Kadett GTE ile en yakın rakibine 2 dakika 7 saniye fark atarak birinciliğin sahibi oldu.



**Kemal Çetinkaya - Tolga Tezekan**  
ikilisi N/2 sınıfı birincisi oldu.



**Ünal Şenbahar - Emire Cantürk** çifti ilk kez 4WD otomobil ile yarıştı.



**Kupa alan ekipler finiş alanında**  
objektiflere toplu halde poz verdi.

Yarışın ardından TOSFED başkanı Mümtaz Tahincioğlu, bu ralliyi önümüzdeki sene şampiyona takvimine alarak Suriye ile birlikte ortak bir şekilde organize etmeyi düşündüklerini açıkladı.



**Opel Kadett ile yarışan Kemal Gamgam** Klasik sınıfta birinciliği elde etti.

### 2. Mezopotamya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra .	Pilot .....	Otomobil.....	Zaman
1. ....	Yağız AVCI – Ersan ALKIR .....	Mitsubishi Lancer Evo9 .....	00:43:44
2. ....	Güven BOSTANCI – Vedat BOSTANCI .....	Mitsubishi Lancer Evo9 .....	00:46:58
3. ....	Mustafa SÖYLEMEZ - Cem BAKANÇOCUKLARI .....	Mitsubishi Lancer Evo9 .....	00:46:59
4. ....	Orhan AVCIOĞLU – Burak AKÇAY .....	Ford Fiesta ST .....	00:49:02
5. ....	Ünal ŞENBAHAR – Emire CANTÜRK .....	Mitsubishi Lancer Evo9 .....	00:49:54
6. ....	Doğan EKMEKÇİ – Mehmet GÜCÜM .....	Ford Fiesta ST .....	00:53:43
7. ....	Kemal ÇETİNKAYA – Tolga TEZEKEN .....	Fiat Palio .....	00:55:32
8. ....	Can ÇOKER – Cengiz KIRCI .....	Ford Fiesta ST .....	00:55:46



# Doktor, dokuzuncu kez zirvede

Malezya MotoGP'sinde üçüncü olan Fiat Yamaha sürücüsü Valentino Rossi kariyerinin dokuzuncu şampiyonluğunu ilan etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Fiat-Yamaha sürücüleri Valentino Rossi ve Jorge Lorenzo arasında geçen şampiyonluk mücadelesinde gözler sezonun sonundan bir önceki yarışı için Malezya'ya çevrilmişti. Philip Island Pisti'nde düzenlenecek olan yarışta iki takım arkadaşı ve rakip sürücü rakiplerinden çok birbirinin önünde yarışı tamamlamak üzerine tüm planlarını kurmuştu. Geçtiğimiz aylarda geçirdiği hastalık nedeniyle pistlerden uzak kalan ve bu yarıştan önceki Avustralya MotoGP'sini kazanarak muhteşem bir dönüş yapan Ducati sürücüsü Casey Stoner bu yarışta iddialıydı. Şampiyonada lider durumda bulunan Valentino Rossi de şampiyonluğu riske atmamak için bu yarışta kazanmaktan çok puan için süreceğini açıkladı. Buna rağmen İtalyan sürücü 24 Ekim Cumartesi günü yapılan sıralama turlarında en iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda start alma hakkı kazandı.

### Rossi'ye şampiyonluk için üçüncülük yetti

25 Ekim Pazar günü Sepang Pisti'nde sağanak yağmur yapılan mücadelede start ile birlikte Valentino Rossi iyi bir kalkış yapmasına rağmen ilk virajda dışa açılarak bir anda 10. sıraya kadar geriledi. Repsol Honda sürücüsü Dani Pedrosa liderliğe yerleşmesine rağmen daha



**Stoner hastalığının ardından pistlere başarılı bir dönüş yaptı.**

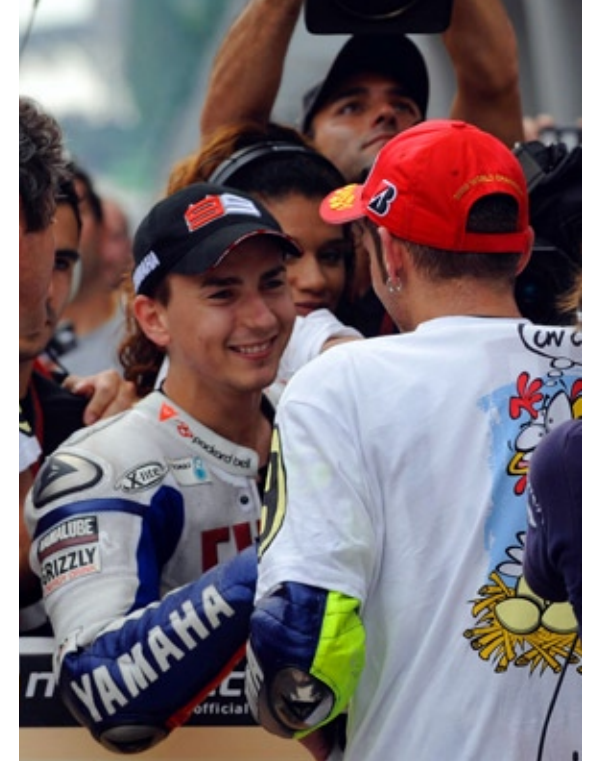
sonra Casey Stoner'a yerini kaptırmaktan kurtulamadı. Starttan önce yapılan antrenmanlarda motorundaki arıza nedeniyle ikinci motoruna geçmek zorunda kalan Jorge Lorenzo ise en arka sıradan start almak zorunda kalarak şampiyonluk şansını zora sokmuştu. İspanyol sürücü her ne kadar start ile birlikte üst sıralara yerleşmek için atak bir sürüş sergilese de takım arkadaşı Rossi'ye nazaran şansının azaldığının farkındaydı. Yağmurun dinmesiyle giderek kurumaya başlayan pistte ataklarını sıklaştıran Valentino Rossi, yarışı üçüncü sırada tamamlayarak kariyerinin MotoGP'de yedinci, toplamda ise dokuzuncu şampiyonluğunu elde etti. Birinciliği Ducati takımının Avustralyalı sürücüsü Casey Stoner kazanırken, ikinci de Repsol Honda'dan Dani Pedrosa oldu. İtalyan sürücü şampiyonluğunu damalı bayrağın altından geçtikten sonra kendisini karşılayan hayranları ile birlikte doyusıya kutladı.



**Dani Pedrosa'nın zafer hasreti Malezya'da da dinmedi.**



**Vermeulen Suzuki ile birlikteliğini sezon sonunda noktalayacak.**



**Rossi'yi ilk tebrik eden takım arkadaşı Lorenzo oldu.**

### Malezya Moto GP Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Otomobil	Zaman
1. .... Casey STONER.....	Ducati.....	47d 24.834s
2. .... Dani PEDROSA.....	Honda .....	+ 14.666s
3. .... Valentino ROSSI .....	Yamaha.....	+ 19.385s
4. .... Jorge LORENZO.....	Yamaha.....	+ 25.850s
5. .... Nicky HAYDEN .....	Ducati.....	+ 38.705s
6. .... Chris VERMEULEN.....	Suzuki .....	+ 41.061s
7. .... Toni ELÍAS .....	Gresini Honda .....	+ 48.555s
8. .... Marco MELANDRI .....	Hayate Kawasaki .....	+ 55.557s
9. .... Loris CAPIROSSI.....	Suzuki .....	+ 1m00.303s
10. .... Mika KALLİÖ .....	Pramac Ducati .....	+ 1m00.440s



# Kenan Sofuoğlu sezonu üçüncülükle noktaladı

World Supersport Şampiyonası'nda ülkemizi temsil eden Kenan Sofuoğlu Portekiz'de yapılan son yarışta ikinciliği elde ederek sezonu üçüncülükle tamamladı.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

600 cc'lik Supersport sınıfı motosikletlerin mücadele ettiği Dünya Supersport Şampiyonası'nda sezonun son yarışı Portekiz'de düzenlendi. Portimao Pisti'nde yapılan yarış öncesinde şampiyonluk için Yamaha takımından Cal Crutchlow avantajlı olarak yarışa başlarken, en büyük rakibi Eugene Laverty ise zafer için rakibinin yarış dışı kalmasını bekliyordu. Hannspree Tenkate takımında yarışan sürücümüz Kenan Sofuoğlu ise sezonu üçüncü olarak tamamlamak için yarışta start aldı. Yarışın başlaması ile birlikte çok iyi start alan Eugene Laverty liderliğe, Kenan Sofuoğlu ise ikinci sıraya yerleşti.

Kendisini yakından takip eden Kawasaki takımının İspanyol sürücüsü Juan Lascorz'un yakın takibinde yarışı sürdüren Kenan Sofuoğlu, bir ara rakibi ta-

rafından geçildi. Ancak Lascorz bu geçişinin ardından üç viraj sonra düşünce sürücümüz yeniden ikinciliğe yükseldi. Lider durumda yarışı sürdüren Eugene Laverty, Kenan Sofuoğlu'nun 3,5 saniye önünde birinci sırada finişe gelirken, Avustralyalı tecrübeli isim Garry McCoy ise üçüncülüğü elde etti. Şampiyona lideri Cal Crutchlow ise daha çok puan almak için başladığı yarışı dördüncü sırada noktalayarak sezonu bu sınıfta şampiyon olarak kapatan sürücü oldu. Eugene Laverty ikinciliği elde ederken,



**Kenan Sofuoğlu bu sene genelde inişli çıkışlı bir grafik sergiledi.**



**Genç sürücümüz bu sezon Honda CBR 600RR motosiklet ile yarıştı.**

Kenan Sofuoğlu ise üçüncü olarak hedefine ulaştı.

**Kenan Sofuoğlu: "Gelecek yılki hedefim şampiyonluk"**

Sezona Avustralya'da yapılan ilk yarışta birincilikle başlamasına rağmen daha sonra yaşadığı şanssızlıklardan dolayı üçüncü olarak nokta koyan Kenan Sofuoğlu yarış sonrası yaptığı açıklamada "Bu sene takım olarak iyi bir başlangıç yapmamıza rağmen daha sonra yaşadığımız iniş çıkışlar nedeniyle şampiyonluk mücadelesinden uzak kaldık. Buna rağmen

son yarışlarda zirveyi zorlayarak sezonu üçüncü sırada tamamladım.

Takım olarak motorlarımız önümüzdeki sezona hazır ve yine şampiyonluk için mücadele edeceğim. Ülkeme önümüzdeki sezon bir şampiyonluk daha hediye etmek için var gücümle çalışacağım" şeklinde konuştu. Başarılı sürücümüz 2010 sezonunda yine Hannspree Tenkate Honda takımında Supersport sınıfında mücadele edecek.

## World Supersport Genel Klasmanı

**Sıra . Sürücü.....Motosiklet..... Zaman**

1	.....Eugene LAVERTY	.....Honda	.....35'17.044s
2	.....Kenan SOFUOĞLU	.....Hannspree Ten Kate Honda	.....+3.443
3	.....Garry MCCOY	.....Triumph	.....+13.874
4	.....Cal CRUTCHLOW	.....Yamaha	.....+15.144
5	.....Mark AITCHISON	.....Honda	.....+16.608

## Puan Durumu

1	.....Cal CRUTCHLOW	.....243
2	.....Eugene LAVERTY	.....236
3	.....Kenan SOFUOĞLU	.....189
4	.....Joan LASCORZ	.....163
5	.....Fabien FORET	.....123





### DTM'de Scheider şampiyon oldu

Hockenheim'da yapılan DTM sezon finalini Mercedes sürücüsü Gary Paffett kazandı. Ancak bu zafer Paffett'a şampiyonluk için yeterli olmadı ve Timo Scheider ikinci olarak şampiyon oldu. Yarışta öncelikle Mattias Ekström lider gitti. Ancak havalandırma problemleriyle boğuşan Ekström, beşinci turda yarışa veda etmek zorunda kaldı. Böylece Gary Paffett liderliği ele geçirdi ve sonuna kadar da bırakmadı. Timo Scheider ise yarış boyunca Paffett'ın arkasındaydı. Ancak Audi ile yarılan Alman pilot atak yapmayıp ikinci olmayı tercih ederek şampiyon olmayı başardı. Scheider böylece ikinci kez üst üste DTM şampiyonluğunu elde etmiş oldu. Son kez DTM yarışına çıkan Tom Kristensen ise iki spin atarak günü 15'inci sırada, lider turdaki son otomobil olarak tamamladı. Danimarkalı sürücü, kariyerinde artık DTM'i geride bıraktığını ve bundan sonra dokuzuncu kez 24 saat Le Mans yarışını kazanmaya çalışacağını açıkladı.

### Rossi iki tekere devam edecek

MotoGP'nin efsane İtalyan sürücüsü Valentino Rossi, son günlerde geleceği hakkında yapılan spekülasyonlara yanıt verdi. 2010 sezonunun sonunda Yamaha ile sözleşmesi sona erecek olan Rossi'nin Formula 1 ya da ralliye geçebileceğine dair son günlerde yorumlar yapılmaktaydı. Şampiyon sürücü bir İtalyan gazetesine yaptığı açıklamada şu an için en az üç sene daha MotoGP'de kalmaya niyetli olduğunu söylerken, Giacomo Agostini'nin 122 zaferlik rekorunu kırmayı çok istediğini sözlerine ekledi. Buna rağmen Valentino Rossi'nin önümüzdeki sene Meksika Rallisi'nde start alacağı açıklandı. Aynı zamanda Rossi'nin Ferrari takım direktörü Stefano Domenicali'ye bir mesaj atarak dört sene önceki gibi F1 aracıyla test yapmak istediği konuşuluyor.



### Türkiye Rallisi İstanbul'a taşındı

2003 senesinden beri Dünya Ralli Şampiyonası takviminde yer alan ve Antalya'nın Kemer bölgesindeki etaplarda düzenlenen Türkiye Rallisi, bir seneliğine İstanbul'da düzenlenecek. TOSFED başkanı Mümtaz Tahincioğlu yaptığı açıklamada rallinin "2010 Avrupa Kültür Baş-



kenti Projesi" nedeniyle bir yıllığına İstanbul'a taşınacağını söyledi. Önümüzdeki sene 13 yarıştan oluşacak olan 2010 Dünya Ralli Şampiyonası, Şubat'ta İsveç'te başlayacak ve Kasım'da Britanya'da son bulacak. FIA'nın 2007'den itibaren uygulamaya koyduğu rotasyon sitemine göre bu yıl yapılmayan Türkiye Rallisi, 14-18 Nisan arasında şampiyonanın dördüncü ayak yarışı olarak düzenlenecek. Rallinin İstanbul Anadolu Yakası'ndaki toprak etaplarda düzenlenmesi bekleniyor. Geçen yıl Antalya Kemer'de düzenlenen Türkiye Rallisi Mikko Hirvonen'in galibiyetiyle sonuçlanmıştı.



## FIA'nın yeni başkanı Jean Todt oldu

Paris'te yapılan FIA Genel Kurul'unda, başkanlık için yarışan iki adaydan Jean Todt, seçimi kazandı. Önümüzdeki dört yıl boyunca FIA'ya başkanlık yapacak olan Fransız Todt, eski başkan Max Mosley ve Bernie Ecclestone tarafından da destekleniyordu.



Otomobil sporları kariyerine rallilerde copilotluk yaparak başlayan Todt, 1981 yılında Dünya Markalar Şampiyonu olan Talbot takımında yarıştı. Aktif sporculuğu bıraktıktan sonra Peugeot Talbot Sport takımını kuran Todt, başkanlık yarışındaki rakibi Ari Vatanen'in pilotluk yaptığı takımlar 1985 ve 86'da dünya ralli şampiyonluğuna ulaştı. 1991'de Peugeot, spor otomobil yarışlarına girince, yine Todt'un önderliğindeki takım 1992 Le Mans 24 saat'i kazandıktan sonra, ertesi yıl bu efsanevi yarış ilk üç sırada bitirdi. Aynı yıl Peugeot'dan ayrılıp Ferrari Formula 1 takımının başına geçen Jean Todt, Michael Schumacher'i takıma kattıktan sonra pek çok zafer kazandı. Ferrari, 1999-2004 arasında altı markalar ve beş pilotlar şampiyonluğu elde etti. 2006 yılının sonunda Ferrari'deki aktif görevinden ayrılan Todt, başkan seçilirse kendisini tamamen FIA'ya adanacağını ve dünya şampiyonalarının günlük yönetimi için birer yönetici atayacağını açıklamıştı.

## Ben Spies, Dünya Superbike şampiyonluğunu kazandı

Portekiz'in Portimao Pisti'nde gerçekleşen Dünya Superbike şampiyonasında ilk yarışı birinci, ikinci yarışı ise beşinci sırada tamamlayan Ben Spies 462 puan toplayarak 2009 Dünya Superbike şampiyonu oldu. Sterilgarda Yamaha takımı adına bu sene Superbike şampiyonasına katılan Amerikalı sürücü, sezon boyunca Ducati'nin tecrübeli Japon sürücüsü Noriyuki Haga ve Michel Fabrizio ile kıyasıya bir mücadele verdi. Portimao'daki ilk yarışı kazanması ve Haga'nın düşerek yarış dışı kalmasıyla rahatlayan Spies, ikinci yarışta da riskten uzak durarak beşinci sırada finişe geldi. Damalı bayrağın ardından geçtikten sonra şampiyonluğunu arka lastiğini pistte patinaj çektirerek kutlayan Ben Spies, bu şampiyonluk ile bir



sezonluk Superbike macerasını noktaladı. Texas'lı sürücü önümüzdeki sezon MotoGP'de Yamaha Tech III takımında yarışacak. Spies'in takım arkadaşı yine kendisi gibi Texas'lı bir sürücü Colin Edwards olacağı açıklandı.



## Robert Kubica Renault'da

Renault F1 takımından yapılan açıklamada Robert Kubica'nın 2010 ve sonrası için Fransız takımla anlaşıldığı duyuruldu. Bilindiği üzere Polonyalı pilotun şu anda yarıştığı BMW Sauber takımıyla 2010 için de sözleşmesi bulunuyordu. Ancak Alman üreticinin Formula 1 aktivitelerini 2009 sezonu sonunda bitireceğini açıklamasının ardından Kubica'da kendine yeni takım arayışına girişmişti. Takımın şampiyon İspanyol pilotu Fernando Alonso'nun Ferrari'ye transfer olacağını açıklanmasının ardından Renault'da boşalan koltuğa 24 yaşındaki genç Kubica'nın geçeceği söylentilerinin de böylece gerçeklik payı olduğu kanıtlanmış oldu. Bugüne kadar ki tek galibiyetini 2008 Kanada Grand Prix'sinde kazanan Polonyalı pilot "Gelecek sezon Renault'ya katılacak olmaktan dolayı çok mutluyum. 2005'de Renault serisinde şampiyon olduğum için bu takımla her zaman özel bir ilişki hissettim. O zaman bana Barcelona'da test imkanı sunmuşlardı. Bu da beni F1'e taşıyan bir basamak oldu" şeklinde konuştu.



# HIZLI VEDA

Ferrari tuningi konusunda başarılı çalışmalarıyla bilinen Novitec Rosso, yerini 458 Italia'ya bırakacak F430 için veda niteliğinde bir tuning paketi hazırladı. Bunun sonucunda 747 HP'lik güç elde edilmiş.







747. Bu sayı büyük bir çoğunluk için Boeing'in Jumbo lakaplı dev yolcu uçağını hatırlatacaktır. Bu sayfalardaki 747' ise karada uçmak için hazırlanmış Novitec Rosso Edizione 747. Ferrari F430 Scuderia'nın modifikasyona uğramış bir versiyonu olan Novitec Rosso Edizione 747'nin isimindeki 747 rakamı motorun HP cinsinden gücünü simgeliyor. Standart F430'un V8 motorunun her silindir sırası için birer kompresör (0.53 bar) ve intercooler uygulaması yapılan otomobildeki değişiklikler bununla sınırlı değil. Yüksek akışkanlık sağlayan enjektörler, yeniden şekillendirilmiş emme manifoldu diğer önemli teknik değişiklikler arasında.

Yapılan çalışmalar sonunda 510 HP olan maksimum güç 747 HP'ye, 470 Nm olan maksimum torksa 738 Nm'ye ulaşmış. Bu güç artışının performansa yansımaları da oldukça etkiyeyici. 0-100 km/s hızlanma değeri 0.2 saniye iyileşerek 3.4 saniye olurken, maksimum hız 320 km/s'den 351 km'ye ulaşmış.



## e-otodergi okuyucu sayıları

Tarih	Sayı	Okuyucu sayısı
Temmuz 2008	1	6347
Ağustos 2008	2	7011
Eylül 2008	3	7530
Ekim 2008	4	10.042
Kasım 2008	5	15.220
Aralık 2008	6	15.873
Ocak 2009	7	15.903
Şubat 2009	8	15.923
Mart 2009	9	15.967
Nisan 2009	10	16.337
Mayıs 2009	11	16.823
Haziran 2009	12	17.245
Temmuz 2009	13	17.433
Ağustos 2009	14	18.287
Eylül 2009	15	18.385
Ekim 2009	16	20.579



www.

***e-otodergi***.com

Kasım 2008 sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz.

**e-otodergi**'ye göstermiş olduğunuz ilgi nedeniyle teşekkür ederiz.

**Aralık 2009** tarihli 18'inci sayımız, **3 Aralık** tarihinde yayına girecektir.