

WWW.

NİSAN 2010

SAYI:22

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



İLK SÜRÜŞ

# VW GOLF R

MERCEDES-BENZ E 500 CABRIO • BMW XDRIVE • SKODA YETI • HYUNDAI SANTA FE • DACIA SANDERO STEPWAY • GRAND SCENIC & 5008

## e-otodergi: Turkey's first free electronic car magazine

Başlık için "Bu da ne?" diyorsunuz değil mi? Otomotiv sektöründeki modaya uyduğum ve ben de e-otodergi'nin sloganını yabancı dilde yazayım dedim.

Bir süredir dikkatimi çekiyor: Eskiden Türkçe sloganlara sahip olan otomobil markaları, artık kendi dillerinde slogan atıyorlar. Renault, "otomobiller yaratır" yerine artık "Drive the change" diyor. Opel "Taze fikirler, üstün otomobiller" demiyor artık, Almanca bilmediğim için anlamadığım bir sloganı var: "Wir leben autos". Volkswagen de Almanca konuşuyor: "Das auto". Artık otomobil aşkı (eski sloganı "otomobil aşkına" idi) bitti mi acaba? "Tasarımı yaşamdan, güveni teknolojiye" olan Ford artık "Feel the difference" sloganını kullanıyor. Kısa süre önce sloganını "Motion&Emotion" olarak değiştiren Peugeot, "Otomobil her zaman böyle keyif vermeli" derken daha iyi anlaşılıyordu değil mi? Yıllarca "O varsa sorun yok" diyerek sorunsuz otomobil imajını oturtan Toyota artık İngilizce düşünüyor: "Today tomorrow Toyota". Eskiden "Her zaman yanınızda" olan Hyundai "Drive your way" diyor Türk otomobil severlere. Fiat'ın sloganı da artık "Tutkunun eseri" değil: "Driven by the future". Citroen "Creative technologie" sloganıyla sesleniyor yüzde 1'i bile Fransızca bilmeyen Türk halkına.

Sözün özü şu: Markalar, yabancı dilde slogan kullanmaya yönelmiş durumdadır. Şahsi fikrime göre, bu sloganlarla, eğitim seviyesi düşük Türk otomobil severler tarafından anlaşılmalari ve akılda kalmalari çok zor.

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

## Kör müsün?

Kör müsün? Günlük hayatta gözle görülebilecek kadar açık şeyleri göremeyenlere söylenen bu sözü "Dünya Görme Engelliler Hız Rekoru"nu 292.89 km'lik hızla kıran ve Guinness Rekorlar Kitabı'na adını yazdıran şarkıcı Metin Şentürk "Rekoru kırdınız mı" diye soran muhabire cevap olarak verdi.

Aslında bu soruyu bir ara ortalarda pek görünmeseler de son dönemde trafikte gereksiz yere sis farlarını yakarak ışık kirliliğine yol açan sürücülere sormak lazım. Sanki memleket gece gündüz sis altında... Veya bu sürücülerin gözlerinde sürekli bir sis perdesi var, kafaları dumanlı, ondan sis farlarını yakıyorlar. Buradan söylemek gerekirse standart sis farları otomobilin önündeki yaklaşık 5-6 metrelik mesafeyi aydınlatma kapasitesine sahipler. Yani normal seyir hızlarında zaten sis farlarına gerek yok.

Metin Şentürk'ün rekorunun bana düşündürdüğü diğer bir şeyse trafikte gereksiz hareketler yapmayı seven kişilerin "gaza gelip", "adam görmeden 292 km/s hız yapıyorsa, ben gözlerim görür halde 300 km/s'yi rahat geçerim" şeklinde düşüncelere kapılıp yollarda telef olma ihtimalleri.

Sağlıklı, kazasız bir ay diliyorum.

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



**HABERLER**

- 06** Hyundai ix35  
**11** www.otomobil.com.tr  
**13** Şubat 2010 otomobil satışları

**İLK SÜRÜŞ**

- 16** Volkswagen Golf R  
**21** Mercedes-Benz E Sınıfı Cabrio  
**34** Makyajlı Nissan Qashqai

**ÖZEL SÜRÜŞ**

- 29** BMW xDrive modelleri

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 38** Skoda Yeti 1.2 TSI DSG 4x2  
**43** Fiat Doblo Combi 1.6 Mjet  
**48** Volvo S80 2.4 D5  
**61** Dacia Sandero Stepway 1.5 dCi  
**65** Hyundai Santa Fe 2.2 H-Matic

**KARŞILAŞTIRMA**

- 52** Renault Grand Scenic 1.5 dCi  
 Peugeot 5008 1.6 HDi Auto6R

**MOTORSPORLARI**

- 71** F1 Bahreyn GP'si  
**74** F1 Avustralya GP'si  
**77** WRC Meksika Rallisi  
**80** IRC Arjantin Rallisi  
**82** Kocaeli Rallisi  
**84** World Supersport Portekiz

**MODİFİYE**

- 88** VW Golf GTI

**86****HABER**

Peugeot Sport  
Türkiye

**e-otodergi**

NİSAN 2010 - SAYI 22

**Sahibi**

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

**Editörler**

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

**Görsel Yönetmen**

Suat Köksal  
 suatkoksal@gmail.com

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

Gürkan Çağlar  
 gurkan@e-otodergi.com

**Katkıda Bulunanlar**

İsa Demir, Eren Tekin

**Reklam**

reklam@e-otodergi.com

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



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz



# Avrupa'yla aynı anda Türkiye'de. Güvenlikte bir ix!



## ix35

Hyundai'nin tüm dünyada beğeni toplayan i serisinin yeni ve şehirli SUV'si ix35 şimdi Türkiye'de.

ix35; yokuş, iniş ve kalkış destek sistemi, devrilme önleyici sistem, acil duruş sinyali gibi üstün güvenlik özellikleriyle son derece sağlam bir SUV. Ayrıca 184 beygirlik yüksek performanslı 2.0 CRDi motoruyla da çok güçlü.

Teknolojiyi güvenlikle buluşturan ESP, ROP, HAC, DBC sistemlerine sahip ix35, sıradışı görünümü ve **özel kredi faiz oranlarıyla** Hyundai yetkili satıcılarında sizi bekliyor. ix sürüşte aşka inanıyorsanız sınırlı sayıdaki ix35'lerle hemen tanışmalısınız.



• DBC (Yokuş İniş Destek Sistemi)



• HAC (Yokuş Kalkış Destek Sistemi)



ix35'le  
Keyifli Sürüşler



#### ix35'in üstün özellikleri:

- Akıllı Anahtar ve Çalıştırma Düğmesi • Yağmur Sensörü • Yokuş İniş ve Kalkış Destek Sistemi • Otomatik Yanan Farlar
- Geri Görüş Kamerası ve Ayna Üzerinde Geri Görüş Ekranı • Lastik Basınç Kontrol Sistemi (TPMS) • Otomatik Hız Sabitleyici • Silica Lastikler
- Panoramik Cam Tavan • Ön ve Arka Koltuk Isıtma • UV Korumalı Camlar • Supervision Gösterge Paneli • 6 leri Shiftronic Şanzıman

**Sağlam seçim Hyundai**

**HYUNDAI** www.hyundai.com.tr

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

Hyundai ix35'lerin resmi spesifik CO<sub>2</sub> salınımı (AT/692/2008) 187-189 g/km arası, resmi yakıt tüketimleri (AT/692/2008) (lt/100 km): Şehir içi 9,1, şehir dışı 6,0-6,1 ve ortalama 7,1-7,2 arası değişmektedir.



**OTOMOBİLİN  
YENİ LİDERİ** **HYUNDAI**



## Hürriyet'in web sitesine haber olduk

Ücretsiz aylık otomobil dergisi e-otodergi, [www.hurriyet.com.tr](http://www.hurriyet.com.tr) web sitesinin ekonomi sayfalarında yayınlanan bir haberde yer aldı. "Ücretsiz otomotiv dergisi" başlığını taşıyan haberin devamı şöyle: "Pdf formatında ücretsiz yayın yapan aylık otomobil dergisi e-otodergi'nin Mart 2010 sayısı [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) adresinde yayınlandı. e-otodergi'nin 21'inci sayısında Cenevre Otomobil Fuarı'na 28 sayfa ayrılmış. e-otodergi'de

**e-otodergi**

fuarın yanı sıra otomotiv sektöründen en yeni haberler, Euro NCAP çarpışma testlerinin video'ları, yedi yeni otomobilin test sürüşleri, motorsporları ve modifiye haberleri yer alıyor. e-otodergi, [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) adresindeki dergi kapağına tıklayarak bilgisayara ücretsiz olarak indiriliyor". e-otodergi'ye binlerce yeni okuyucu kazandıran bu önemli haberin orijinalini görmek için BURAYA tıklayabilirsiniz.

## ODD'nin yeni başkanı Mustafa Bayraktar

Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (ODD) yeni başkanı, 24'üncü Genel Kurulu'nda seçildi. İki yıldır ODD Başkanlığı görevini yürüten Renault Mais

Genel Müdürü İbrahim Aybar'ın yerine, Bayraktar Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Bayraktar ODD Başkanı oldu. Yüksel Mermer, ODD'de 2000-2008 yılları arasında dört dönem başkanlık yapmış, 2008'de yerini İbrahim Aybar'a bırakmıştı. ODD'nin yeni yönetim kurulunu ise şu isimler oluşturdu: Doğu Otomotiv CEO'su Ali Bilaloğlu, Opel Genel Müdürü Özcan Keklik, Fiat Marka Direktörü Okan Baş, Mercedes-Benz Satış ve Pazarlama Direktörü Şükrü Bedikhan, İsohtar Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Hakan İsohtar ve Çelik Motor Genel Müdürü Bora Koçak.



Alıştığınızdan çok daha fazla seçenek!



0 km veya 2. EL  
Tüm modelleri karşılaştırın, test sürüşü isteyin,  
360° sanal gezinti yapın, arabanızı bulun.  
[www.arababul.com](http://www.arababul.com)



# ix35, Tucson'un yerini aldı

Hyundai'nin 2010 yılındaki en önemli yeniliklerinden biri olan ix35 modeli Avrupa ile aynı anda Türkiye'de satışa sunuldu. Hyundai'nin SUV-C segmentindeki Tucson modelinin yerine geçen ix35, ilk etapta 2.0 litre hacmindeki 184 PS'lik dizel motorla, iki farklı donanım paketi (Style ve Style Plus) seçeneğiyle satışa sunuluyor. ix35 2.0 R 4x4 6AT Style 81.000 TL'lik fiyata sahipken, bir üst donanım seviyesindeki ix35 2.0 R 4x4 6AT Style Plus 88.000 TL. ix35'in 2010'un son çeyreğinde 140 HP gücündeki 1.6 litrelik benzinli motora sahip önden çekişli versiyonunun da satışa sunulması bekleniyor. Güney Kore'de Tucson ix35 adıyla satılan otomobil Hyundai'nin Almanya'daki tasarım merkezinde şekillendirilmiş. "Fluidic" adı verilen tasarım çizgisine sahip ix35, akıcı ve yumuşak hatlarla sert çizgileri biraraya getirmiş. Hyundai ix35'in 4410 mm'lik uzunluğu, 1820 mm'lik genişliği ve 1670 mm'lik yüksekliği, yerine geçtiği Tucson'a göre 85 mm daha uzun, 20 mm daha geniş ve 60 mm daha alçak. 2640 mm'lik dingil mesafesi ise Tucson'dan 10 mm daha uzun. Hyundai'nin R Serisi dizel motorların en dik-

kat çekici versiyonu olan 2.0 litrelik motor 4000 d/d'de 184 HP maksimum güç ve 1800 ile 2500 d/d arasında 392 Nm maksimum tork üretiyor. Bu motor gücünü yeni teknoloji ürünü olan 6 ileri Shiftronic şanzıman ile yere aktarıyor. Bu doğrultuda 1787 kg'lık boş ağırlığı bulunan ix35 2.0 R Style, yeni 6 kademeli Shiftronic şanzıman ile 100 km'de ortalama 7,1 litre yakıt tüketirken 0-100 km/s hızlanmasını 10,1 saniyede gerçekleştiriyor ve 195 km/s'lik maksimum hıza ulaşıyor. ix35'in CO2 emisyon değeri ise 100 km'de sadece 187 gram olarak ölçülüyor.





## Ferrari 458 Italia Türkiye'de

Ferrari'nin arkadan itişli ve orta-arkada konumlandırılmış V8 motora sahip yeni modeli olan Ferrari 458 Italia Türkiye yollarına çıktı. 378.284 Euro'dan başlayan anahtar teslim satış fiyatına



sahip olan otomobilin ilk teslimatlarının başladığı açıklandı. Litre başına ürettiği 126 HP güçle Ferrari tarihinin bu konudaki en başarılı modeli unvanını kazanan 458 Italia, 4.5 litrelik V8 motora sahip. 570 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 540 Nm. 0'dan 100 km/s hıza 3.4 saniyenin biraz altında bir sürede çıkan Ferrari 458 Italia'nın maksimum hızı ise 325 km/s. Otomobilin boş ağırlığı 1380 kg. 100 km'de ortalama 13.7 litre yakıt tüketen 458 Italia'nın karbondioksit salınımı 320 g/km. Araç, 7 ileri otomatik vitesli ve çift kavramalı F1 tipi şanzımana sahip.

## Maserati GranCabrio'ların teslimatı başladı

Ferrari ve Maserati markalarının ülkemizdeki distribütörü FerMas, 266.000 Euro'dan başlayan anahtar teslim fiyata sahip olan Maserati GranCabrio'ları sahiplerine teslim etmeye başladı. Maserati Pininfarina imzası taşıyan Maserati GranCabrio, GranTurismo modelinin sofftopya tavanlı versiyonu olarak dikkat çekiyor. 28 saniyede açılabilen veya tamamen kapatılabilen kumaş tavana sahip GranCabrio, 2940 mm'lik aks mesafesiyle aynı zamanda sınıfının arka koltukta yolcularına en uzun diz mesafesi sağlayan modeli. Kaputu altında

440 HP güç üreten 4.7 litrelik V8 motorun yer aldığı otomobil, tavanı kapalı konumdayken 283 km/s'lik maksimum hıza erişebiliyor.



# ERKEKLER NE İSTER?



Çok çeşitlilik ister, değişiklik ister, heyecan ister, zengin hayal gücü ister, aradığını bulmak ister, hemen bulmak ister, tatmin olmak ister.

[www.arababul.com](http://www.arababul.com)



## BMW 316i'ye otomatik şanzıman

Otomatik şanzımanlı BMW 316i satışa sunuldu. Sedan karosere ve 1596 cc'lik 4 silindirli 16 supaplı benzinli motora sahip olan BMW 316i, 35.018 Euro anahtar teslim satış fiyatıyla bayilerdeki



yerini aldı. 116 HP güç ve 150 Nm tork üreten motorun ortalama yakıt tüketimi 7.5 lt/100 km olarak açıklanıyor. Maksimum 206 km/s hıza ulaşan BMW 316i Otomatik'in 0-100 km/s hızlanma performansı ise 11.6 saniye. Otomobilde şu donanımlar standart olarak sunuluyor: Steptronic vites, velur halı paspaslar, reflektör, ilk yardım çantası, elektrokrom iç ayna, yağmur sezicisi, iç aydınlatma paketi, katlanır arka koltuk başlıkları, akustik kemer uyarısı, İngilizce ön panel, otomatik kapı kilit fonksiyonu ve karter koruması.

## Yeni Toyota Land Cruiser Prado Türkiye'de

Yeni Toyota Land Cruiser Prado, 5 kademeli otomatik şanzımana sahip 4.0 lt V6 Dual VVT-i benzinli ve 3.0 lt D-4D dizel olmak üzere iki motor seçeneğiyle satışa sunuldu. 4.0 lt V6 silindirli Dual VVT-i benzinli motor 282 HP güç ve 387 Nm tork güç üretirken, yeni Land Cruiser Prado'yu 9.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. 8.1 lt/100 km yakıt tüketimi ve 214 g/km karbondioksit salınımıyla dikkat çeken 3.0 lt D-4D dizel motor ise 173 HP güç ve 410 Nm tork üretiyor. 7 kişilik lüks arazi



aracının ikinci sırasındaki koltuklar 135 mm ileri-geri kaydırılabilir. 3.0 lt D-4D dizel motor seçeneği 106 bin Euro + 2445 TL, 4.0 lt V6 Dual VVT-i benzinli motor seçeneği ise 115.500 Euro + 5058 TL anahtar teslim satış fiyatına sahip.

# MICHELIN LASTİKLERİYLE YAKIT MASRAFLARINIZI AZALTIN!



MICHELIN ENERGY™ Saver lastiklerini tercih etmeniz için 3 önemli sebep var:

| FREN MESAFESİ                                                  | ÖMÜR                                   | YAKIT TASARRUFU                          |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------|
| Islak yolda fren mesafesini <b>3 metreye</b> kadar kısaltır.** | <b>45,000 km'ye</b> varan uzun ömür*** | <b>80 litreye</b> kadar yakıt tasarrufu* |

MICHELIN ENERGY™ Saver lastikleri üstün yakıt tasarrufu özelliği sayesinde 80 litreye kadar tasarruf etmenizi sağlar.\* Üstelik 45.000 km'ye\*\*\* kadar uzun ömürlü olan bu lastikler ıslak yolda fren mesafesini 3 metre kadar\*\* kısaltarak güvenli bir yolculuk sunar.

Doğru lastiğin her şeyi nasıl değiştirdiğini keşfetmek için; [www.michelin.com.tr](http://www.michelin.com.tr)

\*Benzinli araçlarda kullanılan ana rakip markalarla karşılaştırıldığında MICHELIN ENERGY™ Saver lastiklerin tahmini ortalama tasarrufu. Avrupa pazarında 15 farklı ebat (MICHELIN 1 için 13 ve MICHELIN 2 için 2 ebat üzerinde yapılan 2009 TÜV SÜD Automotive yuvarlanma direnci testi ve MICHELIN lastiğinin ortalama ömrüne göre - 45.000 km - (iç kaynak).

\*\*Önceki nesil ile karşılaştırıldığında. 2007 TÜV SÜD Automotive testi.

\*\*\*MICHELIN lastiğinin ortalama ömrüne göre (iç kaynak).



İlerlemenin en iyi yolu



## Yeni Michelin Pilot Sport 3 yollarda

Audi A5 ve Mercedes-Benz E 63 AMG gibi modellerde fabrika çıkışı lastik olarak onaylanan Michelin Pilot Sport 3, Türkiye'de Mart ayı itibariyle satışa sunuldu. Sportif şehir otomobilleri, kompakt ve büyük sedanlar, roadster ve coupe gibi küçük spor otomobiller için uygun olduğu belirtilen ve sportif kullanım dışındaki modeller içinse opsiyonel olarak 18 ve 19 inç'lik boyutlara da sahip olan Michelin Pilot Sport 3; çevrecilik, güvenlik ve performans konularında iddialı. Michelin'in bu en yeni lastiği, bir performans özelliğini başka bir performans özelliği için feda etmemek stratejisiyle geliştirilmiş. Bu anlayış, gerçek

anlamda ilerlemenin bir önkoşulu olarak, performansın birkaç farklı alanda aynı anda iyileştirilmesi anlamına geliyor. Michelin Pilot Sport 3, bir önceki nesil lastiklere göre 3 metre daha kısa fren mesafesine sahip.



## 407'de yeni versiyon

Peugeot 407, yenilenmesine kısa bir süre kala yeni bir donanım versiyonuna kavuştu. Peugeot 407 GT Line olarak



adlandırılan yeni versiyonda 163 HP güç ve 340 Nm tork üreten 2.0 litrelik HDi dizel motor ve otomatik şanzıman bulunuyor. Peugeot 407 GT Line'da; RNEG renkli geniş bilgi ekranı, elektrikli açılır tavan, bluetooth telefon kiti, deri döşeme ve 17 inç'lik Cosmos tipi alaşım jantlar yer alıyor. Peugeot 407 GT Line'ın fiyatı 75.850 TL olarak belirlenmiş. Otomobil, 20.000 TL'ye 12 ay yüzde 0 faiz avantajıyla sunuluyor.

Volkswagen'in tercihi



## Tüm zamanların en hızlı, en güçlü ve en heyecan verici Golf'ü. Yeni Golf R.

R seviyesine ulaşmış bu Volkswagen'in farkını size hızlıca özetleyelim: Yalnızca 5,7 saniyede 0 km'den 100 km'ye ulaşabilen 2,0 lt'lik TSI motor. Yani doğrudan enjeksiyon ve turboşarj sistemlerini buluşturan 255 hp'lik bir güç. Bu gücü yola aktaran, dört tekerlektan çekiş sistemi 4MOTION®. Ara vermeden heyecanın dozunu tam 6'ya katlayan 6 ileri vitesli DSG şanzıman... Bu heyecanın devamı önce Volkswagen Yetkili Satıcılarında, sonra keskin virajlarda sizi bekliyor olacak. Ayrıntılı bilgi [www.vw.com.tr](http://www.vw.com.tr)'de.



Das Auto.

## Dacia, Black Line serisini satışa sundu

Dacia, daha seçkin bir Dacia modeline sahip olmak isteyen müşterileri için Black Line adlı bir serinin satışına başladı. Black Line serisi; Logan Sedan, Sandero ve Logan MCV 5 kişilik modellerinin Lauréate donanım seviyesi üzerine ekipmanlar eklenerek müşterilerin beğenisine sunuluyor. Black Line serisinde; metalik siyah ve platin gri renk

seçenekleri, siyah far çerçeveleri, gövde rengi kapı kolları, dikişli özel koltuk döşemesi, klima, yol bilgisayarı, alüminyum alaşımlı jantlar ve 4x15 W radyo-CD-MP3 çalar gibi birçok ekipman standart olarak sunuluyor. Black Line fiyatları Sandero'da 22.600 TL, Logan Sedan'da 22.300 TL, Logan MCV'de ise 22.500 TL'den başlıyor.



## Yeni Kia Magentis yüzünü gösterdi

Yeni jenerasyon Kia Magentis New York Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Kia'nın yeni sportif tasarım dilini ortaya koyan yeni Magentis, bir sedanın

da sportif tasarıma sahip olabildiğini gösteriyor. Eski modelden daha uzun, geniş ve alçak bir karosere sahip olan yeni Magentis, uzayan dingil mesafesi sayesinde, özellikle arka koltukta daha konforlu bir iç mekân vaat ediyor. Yeni Magentis'in iç mekân tasarımı California Tasarım Merkezi'nde, dış tasarımı ise Frankfurt'ta görev yapan Kia tasarımcılarının ellerinden çıkmış. Yeni Magentis için verilen önemli bir bilgi de, bu otomobilin "global otomobil" olacağı, yani dünyanın birçok farklı ülkesinde aynı tasarım ve özelliklerle yola çıkacağı.



*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM



# www.otomobil.com.tr 1 yaşında!

Her gün güncellenen ve sadece otomobil haberleri veren www.otomobil.com.tr 1 yaşına bastı.

1 Nisan 2009 – 1 Nisan 2010... www.otomobil.com.tr 1 yaşında! Okumakta olduğunuz e-otodergi'nin kardeş yayın organı olan www.otomobil.com.tr ; tarafsız, bağımsız, dedikodudan-magazinden uzak, ciddi, saygılı, doğru, hızlı ve uzman habercilik anlayışla fark yaratıyor. Her gün yeni haber, test ve video'larla güncellenen ve sadece otomobil haberleri yayınlamasıyla farklılaşan www.otomobil.com.tr , yayına girdiği 1 Nisan 2009'dan bu yana toplam 1460 haber, test ve video yayınıyla önemli bir başarıya imza attı. 365 gün boyunca, haftasonları ve resmi tatil günleri de dahil olmak üzere günde ortalama dört haberin yayınlandığı portal, bugüne kadar birçok ilke de imza attı. 1 Nisan 2010'da 1 yaşına basan www.otomobil.com.tr , gerek sadık okuyucu kitlesi, gerekse her gün kazandığı yeni okuyucularla yoluna emin adımlarla devam edecek.

e-otodergi gibi, Otomobil Yayıncılık

San. Ve Tic. Ltd. Şti. tarafından yayınlanan www.otomobil.com.tr web sitesi ilk yılında birçok ilke imza attı . Bunlardan bazılarını aşağıda sıralıyoruz. Tamamının bulunduğu listeye ulaşmak ve ilginizi çekenleri okumak için BURAYA tıklayabilirsiniz.

Renault Fluence'nın dünyadaki ilk sürüş izlenimi; 2009 Frankfurt Otomobil Fuarı'ndan canlı yayınla, elektrikli Fluence'nın Türkiye'de üretileceğine dair haber; yeni Opel Astra'nın Türkiye'deki ilk testi; Peugeot 5008 haberi; Dacia Duster'ın (henüz adı bile belli değilken) ilk fotoğrafı; 2010 Cenevre Otomobil Fuarı'ndan canlı yayınla, Dacia Duster'ın Türkiye fiyatları; Türkiye'de ve belki de dünyada ilk kez otomobil günlüğü tadında her gün test yazısı yayınlanan "Dacia Sandero ile 100 Gün" projesi; yeni Volkswagen Transporter'ın Türkiye fiyatları; Alfa Romeo Giulietta'nın ilk fotoğrafı; makyajlı Nissan Qashqai'nin Türkiye fiyatları;

Fransa-Paris'teki özel basın sunumundan canlı yayınla, Nissan Juke; Türkiye-İstanbul'daki basın toplantısından canlı yayınla, Chevrolet Cruze Türkiye fiyatları; yeni Fiat Doblo'nun kamuflajlı fotoğrafları; Avusturya-Salzburg'daki basın test sürüşünden canlı yayınla, BMW X5 M ve X6 M'in lansman video'su; BMW

X5 M ve X6 M'in Türkiye fiyatları; 2010 Kia Sorento'nun ilk fotoğrafları.

Bu vesileyle, www.otomobil.com.tr web sitemize emeği geçen İsmail Turna, Gürkan Çağlar ve Suat Köksal'a, tüm otomotiv sektörü çalışanlarına ve siz okuyucularımıza teşekkür ederiz.

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



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



# Şubat'ta satışlar canlandı

Otomobil satışları Ocak ayında iyi bir başlangıç yapamamıştı ancak; Şubat ayında beklentilerin üzerinde bir tabloyla karşılaştık. 2009'un aynı ayına göre yüzde 42 seviyesinde artışın gerçekleştiği Şubat 2010'da 6039 adedi yerli, 14.612 adedi ise ithal olmak üzere toplam 33.245 adetlik satışa ulaşıldı. **Yazı: İsa Demir**

Bu yıl ekonomik verilerin kısmen iyiye gitmesiyle otomotiv sektörünün yüzü gülmeye ve satışlar geçen yıla oranla daha iyi gitmeye başladı. Şubat ayı 28 gün olmasına karşın satışların Ocak ayından çok daha fazla olması, gelecek aylar için herkesi umutlandırıyor. Şubat ayında 6039 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışlarında Renault, 2598 adetle birinciliğini devam ettirdi. Ekim 2009'da ikinciliğe çıkan Hyundai, Şubat 2010'da da 1577 adet satışla tekrar ikinci oldu. Fiat ise 1159 adet satışla üçüncülüğü elde etti.

İthal pazarda Ocak ayında 14.612 adetlik satışa ulaşıldı. Volkswagen, dört farklı modeliyle (Jetta, Golf, Polo ve Passat) ve toplam 2524 adet satışla dikkat çekti. Ford 1981 adetlik satışla ikinci olurken, 1364 adetlik satışla Toyota onun ardından geldi. Bu yıl Opel henüz ilk üç arasına giremedi. Model bazında baktığımız zaman 1546 adetlik satışla Hyundai Accent Era'nın Şubat ayında

en fazla satan otomobil olduğunu görüyoruz. Onun peşinden 1174 adetle Renault Symbol geldi. Renault Fluence 995 adetle üçüncü olurken, Toyota Corolla ise 992 adet satışla dördüncü sırada yer aldı (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı

| Ay.....            | 2009 (Adet)   | 2010 (Adet)   |
|--------------------|---------------|---------------|
| Ocak .....         | 13.173        | 12.594        |
| Şubat.....         | 14.492        | 20.651        |
| Mart.....          | -             | -             |
| Nisan.....         | -             | -             |
| Mayıs .....        | -             | -             |
| Haziran .....      | -             | -             |
| Temmuz.....        | -             | -             |
| Ağustos.....       | -             | -             |
| Eylül .....        | -             | -             |
| Ekim .....         | -             | -             |
| Kasım .....        | -             | -             |
| Aralık .....       | -             | -             |
| <b>Toplam.....</b> | <b>27.665</b> | <b>33.245</b> |

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra Marka                 | Şubat 2010 | Ocak Şubat 2010 |
|----------------------------|------------|-----------------|
| 1 .... Volkswagen .....    | 2524       | 4298            |
| 2 .... Ford .....          | 1981       | 2947            |
| 3 .... Toyota .....        | 1364       | 2299            |
| 4 .... Opel.....           | 1285       | 1738            |
| 5 .... Hyundai.....        | 1045       | 1411            |
| 6 .... Chevrolet.....      | 810        | 1290            |
| 7 .... Peugeot.....        | 719        | 1117            |
| 8 .... Mercedes-Benz ..... | 497        | 878             |
| 9 .... Citroen .....       | 486        | 646             |
| 10 ... Dacia .....         | 408        | 591             |
| 11 ... Nissan.....         | 395        | 670             |
| 12 ... Audi .....          | 316        | 537             |
| 13 ... BMW.....            | 308        | 577             |
| 14 ... Honda.....          | 277        | 501             |
| 15 ... Kia.....            | 237        | 495             |
| 16 ... Chery .....         | 213        | 392             |
| 17 ... Volvo .....         | 186        | 424             |
| 18 ... Fiat.....           | 162        | 292             |
| 19 ... Renault.....        | 152        | 290             |
| 20 ... Skoda .....         | 150        | 264             |
| 21 ... Mazda.....          | 135        | 208             |
| 22 ... Land Rover.....     | 125        | 180             |
| 23 ... Mitsubishi.....     | 112        | 156             |
| 24 ... Seat.....           | 96         | 199             |
| 25 ... Geely.....          | 94         | 168             |
| 26 ... SsangYong.....      | 93         | 139             |
| 27 ... Tata.....           | 92         | 163             |
| 28 ... Suzuki.....         | 57         | 97              |
| 29 ... Subaru.....         | 50         | 100             |
| 30 ... Proton.....         | 40         | 90              |

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra Marka               | Şubat 2010    | Ocak Şubat 2010 |
|--------------------------|---------------|-----------------|
| 31 ... Daihatsu .....    | 31            | 51              |
| 32 ... Jeep .....        | 27            | 42              |
| 33 ... Porsche .....     | 21            | 36              |
| 34 ... Chrysler .....    | 15            | 32              |
| 35 ... Jaguar .....      | 13            | 17              |
| 36 ... Alfa Romeo.....   | 13            | 17              |
| 37 ... MINI.....         | 7             | 10              |
| 38 ... Lancia .....      | 4             | 9               |
| 39 ... Dodge .....       | 4             | 7               |
| 40 ... Lada.....         | 2             | 12              |
| 41 ... Maserati .....    | 1             | 3               |
| 42 ... Bentley .....     | 1             | 3               |
| 43 ... Ferrari .....     | 1             | 2               |
| 44 ... Saab.....         | 1             | 1               |
| 45 ... Smart .....       | 1             | 1               |
| 46 ... IKCO.....         | 0             | 5               |
| 47 ... Lamborghini ..... | 0             | 1               |
| <b>Toplam.....</b>       | <b>14.612</b> | <b>23.417</b>   |

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra Marka          | Şubat 2010  | Ocak Şubat 2010 |
|---------------------|-------------|-----------------|
| 1 .... Renault..... | 2598        | 4207            |
| 2 .... Hyundai..... | 1577        | 2647            |
| 3 .... Fiat.....    | 1159        | 1702            |
| 4 .... Honda.....   | 487         | 835             |
| 5 .... Toyota ..... | 218         | 437             |
| <b>Toplam.....</b>  | <b>6039</b> | <b>9828</b>     |



### Accent liderliği bırakmıyor

Renault Symbol Şubat ayında biraz iddiasını arttırsa da Hyundai Accent Era liderliği bırakmaya niyetli görünmüyor. 1546 adet satan Hyundai Accent Era, aynı zamanda tüm modeller arasında da birinci oldu. 851 adet satışla Hyundai Getz üçüncü olurken, 771 adet satışla Ford Fiesta dördüncü geldi. Yeni Volkswagen Polo ilk beşe girerek iddialı olduğunu gösterdi.

### Fluence-Corolla düellosu

Renault Fluence, C segmentinde en yeni model olmanın avantajını sonuna kadar kullanıyor. Bu segmentte diğer markaların modelleri en az 2-3 yıldır pazardalar. Bu kategoride Renault Fluence birinci olurken, Toyota Corolla ve Ford Focus Sedan, dizel motorlarıyla özellikle filo müşterilerinin gözdesi durumunda. Şimdilerde Volkswagen Jetta da 1.6 TDI dizel motoruyla dikkat çekiyor.



### Kıyasıya rekabet

Volkswagen Passat liderliği geri aldı. Ancak Volkswagen yetkililerinin neden Passat modelinin 1.6 TDI modelini satmadıklarını anlamak biraz zor. D segmentinde belki de son 10 yılın tartışmasız lideri olan Passat, 1.6 TDI motorla tekrar eski günlerine geri dönebilir. Mercedes-Benz C Sınıfı belirli bir istikrarda satışlarına devam ederken, Opel Insignia segmentinin üçüncüsü konumunda bulunuyor.

#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model        | Şubat 2010 | Ocak Şubat 2010 |
|------|--------------------|------------|-----------------|
| 1    | Hyundai Accent Era | 1546       | 2547            |
| 2    | Renault Symbol     | 1174       | 1724            |
| 3    | Hyundai Getz       | 851        | 981             |
| 4    | Ford Fiesta        | 771        | 1180            |
| 5    | Volkswagen Polo    | 688        | 1002            |
| 6    | Opel Corsa         | 531        | 615             |
| 7    | Fiat Albea         | 452        | 649             |
| 8    | Toyota Yaris       | 227        | 303             |
| 9    | Peugeot 206+       | 154        | 212             |
| 10   | Renault Clio HB    | 146        | 240             |

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model      | Şubat 2010 | Ocak Şubat 2010 |
|------|------------------|------------|-----------------|
| 1    | Renault Fluence  | 995        | 1808            |
| 2    | Toyota Corolla   | 992        | 1691            |
| 3    | Ford Focus Sedan | 678        | 964             |
| 4    | Volkswagen Jetta | 661        | 1177            |
| 5    | Fiat Linea       | 628        | 952             |
| 6    | Volkswagen Golf  | 495        | 791             |
| 7    | Honda Civic      | 490        | 838             |
| 8    | Chevrolet Cruze  | 467        | 760             |
| 9    | Opel Astra HB    | 387        | 494             |
| 10   | Ford Focus HB    | 254        | 348             |

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model            | Şubat 2010 | Ocak Şubat 2010 |
|------|------------------------|------------|-----------------|
| 1    | Volkswagen Passat      | 400        | 650             |
| 2    | Mercedes-Benz C Sınıfı | 289        | 539             |
| 3    | Opel Insignia          | 156        | 270             |
| 4    | Citroen C5             | 143        | 238             |
| 5    | Ford Mondeo            | 140        | 207             |
| 6    | BMW 3 Serisi           | 135        | 246             |
| 7    | Toyota Avensis         | 104        | 207             |
| 8    | Volvo S40              | 90         | 210             |
| 9    | Audi A4                | 78         | 131             |
| 10   | Peugeot 407            | 35         | 53              |





### E Sınıfı öne geçti

Mercedes-Benz E Sınıfı, Şubat ayında BMW 5 Serisi'nden daha başarılı bir performans sergiledi. Bakalım yeni 5 Serisi'nin satış rakamları hangi seviyede gerçekleşecek? Öte yandan, Mercedes-Benz E Sınıfı, BlueEfficiency versiyonuyla ekonomik bir fiyat yakaladığından, başarısını devam ettirecek gibi görünüyor.

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model       | Şubat 2010 | Ocak Şubat 2010 |
|------|-------------------|------------|-----------------|
| 1    | Mercedes E Sınıfı | 100        | 153             |
| 2    | BMW 5 Serisi      | 76         | 156             |
| 3    | Audi A6           | 63         | 118             |
| 4    | Jaguar XF         | 11         | 14              |
| 5    | Volvo S80         | 10         | 25              |

### Devamı Qashqai modelinden

2009 yılında kapanışı Nissan Qashqai yaparken, 2010'da açılışı Volkswagen Tiguan gerçekleştirmişti. Şubat ayında ise Nissan Qashqai "liderlik mücadelesine devam" dedi. Qashqai'nin makyajlı versiyonunun satışları daha da iyi olabilir. Volkswagen Tiguan'da 1.6 TDI motor kullanılmaya başlanması durumunda rekabetin daha da kızışacağı yorumunu yapmak yanlış olmaz.



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

| Sıra | Marka-Model           | Şubat 2010 | Ocak Şubat 2010 |
|------|-----------------------|------------|-----------------|
| 1    | Nissan Qashqai        | 298        | 514             |
| 2    | Volkswagen Tiguan     | 218        | 446             |
| 3    | Honda CR-V            | 112        | 209             |
| 4    | Chery Tiggo           | 111        | 188             |
| 5    | Chevrolet Captiva     | 111        | 181             |
| 6    | Land Rover Freelander | 51         | 74              |
| 7    | Audi Q5               | 42         | 71              |
| 8    | Toyota RAV4           | 34         | 83              |
| 9    | Subaru Forester       | 29         | 57              |
| 10   | Volvo XC60            | 26         | 47              |



### Range Rover lider

Kısa bir aradan sonra tekrar Land Rover markası tekrar podyuma çıktı. Hem de ilk iki sırayı birden alarak. Zaten lüks SUV segmenti denildiği zaman artık akla Land Rover markası geliyor. Diğer markalar dönem dönem öne geçseler de uzun süreli baktığımız zaman hep aynı modellerin öne çıktığını görüyoruz. Şubat ayında Jeep Grand Cherokee atak yaparak üçüncü oldu.

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

| Sıra | Marka-Model          | Şubat 2010 | Ocak Şubat 2010 |
|------|----------------------|------------|-----------------|
| 1    | Range Rover          | 44         | 61              |
| 2    | Land Rover Discovery | 30         | 45              |
| 3    | Jeep Grand Cherokee  | 19         | 26              |
| 4    | Volvo XC90           | 10         | 35              |
| 5    | BMW X6               | 10         | 19              |



# KONFORLU PERFORMANS

Norveç'te hem asfalt hem de kar ve buz üstünde kullanma fırsatı bulduğumuz 270 HP'lık Golf R (Türkiye'ye 255 HP'lık versiyonu ithal ediliyor), sunduğu yüksek performansın yanı sıra konforuyla bizi şaşırttı.

**Yazı: Emre Anamur/Geilo-Norveç**

**Fotoğraflar: Volkswagen Medya**





Volkswagen "R"... Alman üreticinin yeni kurduğu performanslı otomobiller birimi. Ürün gamında şimdilik Passat CC R-Line, Golf R ve Scirocco R var. Tıpkı BMW'nin "M"i, Mercedes-Benz'in "AMG"si gibi, bundan sonra Volkswagen'in yüksek performanslı modellerini bu birim geliştirecek. Geç oldu, bari güçlü olsun!

### GTI orta şeride!

Norveç'in soğuk ama güneşli Mart günlerinde hem asfalt hem de kar-buz üstünde kullandığımız tarihin en güçlü Golf'ü olan Golf R, GTI'nı pabucunu dama atacağı ya da en azından sol şeridi ondan alacağı kesin. Çünkü GTI'dan 60 HP daha güçlü (270 HP; Türkiye'ye 255 HP'lik versiyonu ithal ediliyor), 70 Nm daha fazla torka sahip (350 Nm; Türkiye'ye 330 Nm'lik versiyonu ithal ediliyor), maksimum hızı ondan 10 km/s daha fazla (250 km/s), 0'dan 100 km/s'ye ondan 1.4 saniye daha kısa zamanda çıkıyor (5.5 sn), dört tekerlekten çekişli (4Motion) ve ondan sadece 1.0 lt/100 km (8.4 lt/100 km) daha fazla yakıt tüketiyor. Ama fiyatı da GTI'dan yaklaşık 21.000 TL daha pahalı (R: 49.500 Euro + 1316,50 TL; GTI: 84.500 TL).

*GOLF R'İN KOKPİTİNDE İLK DİKKATİ ÇEKEN, ALT KISMI DÜZ VE R LOGOLU OLAN DİREKSİYON SİMİDİ. İÇ MEKANDA KALİTE VE ERGONOMİ ÜST DÜZEYDE.*



**“R” logoları ele veriyor**

Golf R'daki görsel öğeler “Ben 270 HP'yım” demiyor. Araç son derece sade ve gösterişsiz tasarlanmış. Ama elbette onu özel yapan özellikler var: Ön ızgarada parlak R logosu, parlak piyano siyahı detaylar, difüzör ortasında çift krom egzoz çıkışı, led gündüz farları, dinamik viraj aydınlatmalı çift xenon farlar, karartılmış far camları, led'li ve karartılmış stoplar, R logolu deri direksiyon simidi, entegre kafalıklı koltuklar ve alüminyum çatalar, 18 inç'lik jantlar ve geri vitesa tancınca yukarı kalkan logonun içinden çıkan arka park kamerası.

**Volkswagen Driving Experience**

Volkswagen Driving Experience tarafından organize edilen sürüş eğitimi, Norveç'in kuzeyindeki Geilo'da, yüksek bir dağın tepesinde, buz tutmuş bir göl üstüne kurulu ve sadece kış aylarında açık olan (zaten burada yılın büyük bir bölümü kış) bir sürüş okulunda gerçekleştirildi. Bu eğitimde sadece Golf R'ların kullanılması, bize Türkiye'de yeni satışa sunulan bu otomobili yakından tanıma fırsatı vermiş oldu. Sürüş eğitimi birkaç istasyon çalışmasından oluşuyordu. Benim de içinde bulunduğum grup, ilk önce ABS'si ve ESP'si aktif halde olan Golf R'larla slalom yaptık. Dört tekerlekten çekiş, elektronik destek sistemleri ve çivili lastikler, bize buz üstünde oldu-



*BUZ TUTMUŞ GÖL  
ÜSTÜNDE ABS VE  
ESP'SİZ GOLF R İLE DRİFT  
YAPMAK, UZUN YILLAR  
AKLIMDAN ÇIKMAYACAK  
KADAR BÜYÜK BİR  
KEYİFTİ.*





*SOLDAKİ NAVİGASYON EKRANI ASLINDA HER ŞEYİ ANLATIYOR. UYDU GÖRÜNTÜSÜNDE GÖLÜN ÜSTÜNDEYİZ, AMA GÖL BUZ TUTMUŞ OLDUĞU İÇİN KEYFİMİZ YERİNDE!*

ğumuzu hissettirmede ve sanki asfalt bir pistte yol alıyormuş gibi hareket ettik. Asıl keyif, ABS ve ESP'yi devre dışı bıraktığımız an başladı. O andan itibaren hem Golf R hem de biz, buz üstündeki hünerlerimizi sergilemeye başladık. İlk etapta bazı noktalarda önden kayma yaşadığımız otomobili rayına sokmanın yolu gaz pedalına verilen doğru emirlerden geçiyordu. Bir süre sonra Golf R bize, biz de Golf R'a o kadar iyi alışmıştık ki, ne fren testi, ne engelden kaçınma ne de zamana karşı yarış yaptığımız parkur bizi yoldan çıkarabilirdi.

### **Yüksek güç, başarılı şanzıman**

Golf R'ın 270 HP güç üreten Avrupa versiyonunu kullandık. Hem ilk hızlanmada hem de ara hızlanmalarda yüksek performans sergileyen otomobil, hızlı ve sarsıntısız çalışan 6 kademeli DSG

şanzımanla kumanda ediliyor. Vitesleri direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla değiştirmek çok keyifli. Özellikle de vites küçültünce egzozdan gelen sesi dinlemek. Ele iyi oturan direksiyon net ve hızlı tepkiler veriyor. Yol tutuş, geliştirilmiş 4Motion (4x4) sisteminin de katkısıyla çok başarılı. Bu yüksek performansla karşın ortalama 8.4 lt/100 km yakıt tüketmek ve 195 g/km karbondioksit salınımına sahip olmak da dikkat çekici.

### **Gençler bu kadar konfora ne diyecek?**

Impreza WRX STI, Evo X, S3 vb... Hızlı gençlerin hayalleri... Hepsi de performanslı ve sert otomobiller. Ya Golf R? Bu güce sahip bir hızlı hatchback, bu kadar konforlu olmalı mı? Cevabı VW müşterileri verecek. Hem Oslo'dan Geilo'ya kadar yaptığımız 225 km'lik asfalt parkur-

*AŞAĞIDAKİ VIDEO'YU İZLEMEK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK YASAL VE ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.*



da, hem de karlı dağ yollarında, süspansiyon ayarının hayli yumuşak olduğunu gördük. Golf R'in ses izolasyonu da üst seviyede. Yani bu otomobilde motor ve egzoz sesini duymak için camları açmalısınız. Sertliği hissetmek içinse, gaz pedalına sonuna kadar basıp, sırtınızın ne kadar kısa sürede koltuğa yapıştığını görebilirsiniz. Ama kesin olan şu ki, bu otomobille şehir içinde, her türlü kasis ve çukurdan rahatça geçebilirsiniz. Ama yine de karoserin standart Golf'ten 25 mm daha alçak olduğunu belirtelim. Kısacası Golf R, "Sağ ayağımın altında yüksek güç olsun ama konforumdan da çok taviz vermeyeyim" diyenler için biçilmiş kaftan.

### Satın alanlara sürpriz var

Bize Norveç'te çok keyifli saatler geçiren Volkswagen Golf R, Türkiye'de 5 kapılı karoserle satışa sunuldu. 3 kapılı seçenekse siparişle getirtiliyor. Otomobilin fiyatı 49.500 Euro + 1316,50 TL ve rakiplerinden (Impreza WRX STI, Evo X, S3 gibi) daha uygun. Norveç'te açıklamalar yapan VW Binek Araç Genel Müdürü Vedat Uygun, 2010 yılında 100 adet Golf R satmayı hedeflediklerini belirtti. Uygun, Golf R satın alacaklar için de bir müjde verdi: Bu aracı satın alacak kişiler, Nisan-Ekim 2010 tarihleri arasında bir gün, otomobillerinin performansını İstanbul Park'ta deneme fırsatına sahip olacaklar.

*GOLF R; GEREK MOTOR GÜCÜ, GEREK ŞANZIMANI, GEREKSE BAŞARILI DİREKSİYONUyla ÖVGÜYÜ HAK EDİYOR. TÜRKİYE'DE BU ARACI SATIN ALANLAR, DOĞUŞ OTOMOTİV'İN ARMAĞANI OLARAK, ARAÇLARININ SINIRLARINI İSTANBUL PARK'TA TEST EDEBİLECEKLER.*

### Volkswagen Golf R

#### Fabrika verileri

Motor: .....1984 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli  
 Şanzıman: ..... 6 kademeli otomatik (DSG)  
 Maksimum güç:..... 270 HP @ 6000 d/d (Türkiye'de 255 HP)  
 Maksimum tork: ..... 350 Nm @ 2400-5200 d/d  
 ..... (Türkiye'de 330 Nm)  
 Maksimum hız: .....250 km/s  
 0-100 km/s: ..... 5.7 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.):.....4212 / 1779 / 1461 mm  
 Bagaj hacmi: .....350/1305 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 11.2 / 6.8 / 8.4 lt/100 km  
 Fiyat: ..... 49.500 Euro + 1316,50 TL (3 Nisan 2010)

- + Performans, yol tutuş, şanzıman, konfor, egzoz sesi, fiyat
- Bu sınıfta bu kadar konfor iyi bir şey mi?







# SICAK RÜZGAR

Mercedes-Benz'in yeni E 500 Cabrio'su, Aircap adlı sistemle adeta başınızı görünmez bir şapka ile örterek, rüzgarın etkisini minimize ederken, 388 HP ile güçlü bir rüzgar estirmesini de biliyor.

Yazı: Tarık Akagün/Mallorca-İspanya

Fotoğraflar: Daimler Media

Akdeniz'de ılıman bir ada, temiz asfaltta sahip deniz kıyısında akan ve sonra köy içlerine giren yollar ve üstü açık bir otomobil. Otomobil kullanmayı seven kim buna "hayır" diyebilir ki? Hele ki söz konusu otomobil bir cabrio Mercedes-Benz ise ve beygiri de fazlaysa... Sevgili Emre Anamur'un İsviçre soğuğunu iliğine kadar hissettiği anlarda; ben 27 C'lik havada, güneşin ve üstü açık otomobil kullanmanın zevkini yaşıyordum.

İki gün süren organizasyonun daha ilk gününden E 500 Cabrio'yu gözüme kestirmiş olsam da, bu araca olan yoğun talep nedeniyle, ilk günü E 350 CGI BlueEfficiency Cabrio ile geçirdim. İkinci günse E 500 Cabrio'yu kullandım.

### Geleneksel cabrio

Mercedes E-Sınıfı Cabrio, ne renk olursa olsun çekici görünen bir otomobil ve bu çekicilik AMG paketi ile daha da artıyor. E-Sınıfı Coupe'den türetilmiş bir otomobil olan E-Sınıfı Cabrio'nun tente tavanlı olması bazı kişilerin hoşuna gitmese de, gözü rahatsız ettiği söylenebilir. Metal tavanlı coupe-cabrio'ların üstü açıkken ağırlık dağılımlarının metal







*COUPE KAROSER İLE CABRIO'YU DAHA BELİRGİN ŞEKİLDE AYIRABİLMEK İÇİN METAL TAVAN YERİNE TENTE TAVAN TERCİH EDİLMİŞ. E-SINIFI CABRIO'NUN ÜSTÜ 40 KM/S HIZA KADAR 20 SANİYEDE AÇILIP-KAPANABİLİYOR.*

tavanın ağırlığı yüzünden bozulduğunu da unutmamak gerek.

E 350 CGI BlueEfficiency Cabrio'nun sürücü koltuğuna oturduğunuzda, tıpkı Şubat 2010 tarihli 20. sayımızda yayınladığımız E 250 CGI testinde olduğu gibi emniyet kemeri omuz hizasına kadar geliyor ve önde oturanları emniyet kemeri almak için geriye uzanma zahmetinden kurtarıyor. E-Sınıfı Coupe ile benzer ön konsol fazla dikkat çekici olmasa da, kalite hissi iyi ve kolay kullanımlı.

Sıra geldi E 350 CGI Cabrio'nun motorunu çalıştırmaya. Gelişmiş bir piezo direkt benzin enjeksiyon sistemine sahip 3498 cc'lik V6 motor, 6400 d/d'de 292 HP güç, 3000-5100 d/d aralığında 365 Nm tork üretiyor. 7 ileri otomatik şanzımanla görev yapan bu motor gayet yumuşak karakterli ve otomobile sağladığı

6.8 saniyelik 0-100 km/s değeri ile 250 km/s'lik maksimum hız değerleri de son derece başarılı. Ama benim aklım hep ertesi gün kullanacağım 388 HP'lik E 500 Cabrio'da olduğu için olsa gerek, motor sesini fazla sportif bulmadım. AMG Sport Paket'e sahip test aracında normal Agility Control süspansiyon sisteminden biraz daha sert ve spor kullanımlara olanak tanıyan Agility Control spor süspansiyon sistemi vardı. Virajlarda son derece stabil olan otomobilin direksiyon tepkileri de (bu konuda daha iyi örnekler var) bıçak keskinliğinde olmasa da net ve başarılı.

Asıl keyifse E Cabrio ailesinin şimdilik amiral gemisi olan E 500 Cabrio'daydı. Organizasyonun ikinci gününde kullanma fırsatı bulduğum bu otomobil daha kontak anahtarını çevirir çevirmez motordan ve egzozdan çıkan tok ve melo-





*AIRCAP SİSTEMİ ÖNDE VE ARKADA OLMAK ÜZERE İKİ RÜZGAR DEFLEKTÖRÜNDEN OLUŞUYOR. BU SİSTEM HAZIRLANIRKEN YAKLAŞIK 20 PATENT ALINMIŞ.*

dik sesle kıskanç bakışları üzerine topladı. 6000 d/d'de 388 HP güç ve 2800-4800 d/d aralığında 530 Nm tork üreten bu motor gücünü tıpkı E 350 CGI'da olduğu gibi 7 ileri otomatik şanzımanla arka tekerleklere aktarıyor. Yüksek güç ve tork nedeniyle gaz pedalına fazlaca basıldığında, elektronik sürüş destek sistemlerine rağmen, deyim yerindeyse arka tarafın hafifçe dans etmesi arkadan itişin zevkini yaşatması açısından güzel. E 500'de sunulan Dynamic Handling Package (dinamik sürüş paketi) kapsamındaki aktif süspansiyon sistemi sayesinde spor ve konfor odaklı kullanım tercihlerinde bulunabilmek mümkün.

### **Rüzgar sorun değil**

Gelelim otomobillerin üstü açık kullanım özelliklerine... Aslına bakılırsa cabrio otomobilleri sevmeme rağmen, uzun süreli kullanımlarda rüzgar nedeniyle baş ağrısı gibi yan etkilerin çıkması beni en fazla rahatsız eden etkenlerden biriydi. "Biriydi" kelimesini özellikle kullandım, çünkü E-Sınıfı Cabrio'da bu problem deyim yerindeyse tarih olmuş. Aircap adlı sistem sayesinde otomobilin içinde rahatsız edici hava akımlarının oluşması engellenmiş. Nasıl mı? Kol dayama yerinin ön tarafında bulunan kapakçık açıldığında görünen üç düğmeden geride olana basıldığında Aircap adlı rüzgar





önleme sisteminin ön deflektörü, ön cam çerçevesinin üzerinden 6 cm kadar yükselirken, arka koltuk başlıkları arasındaki arka deflektör de bir kademe yükseliyor. Eğer arka emniyet kemerleri takılıysa arka deflektör bir kademe daha yukarıya çıkarak, arkada oturan yolcuların rüzgardan etkilenmesinin önüne geçiyor. Aircap sisteminin başarısını yaklaşık 60 km/s hızdan itibaren görmek mümkün. Yüksek otoyol hızlarındaysa Aircap'ın başarısı daha belirgin bir hal alıyor.

40 km/s'ye kadar olan hızlarda üzerini 20 saniyede açıp-kapatabilen E Cabrio'nun tente tavanı 23.5 mm'lik ka-

lınlığa sahip. Bu sayede üstü kapalı kullanımlarda da coupe-cabrio otomobiller kadar sessiz (hatta bir çoğundan daha sessiz) bir kullanım elde edilmiş.

### Sonuç

Mercedes-Benz CLK Cabrio'nun yerini alan E-Sınıfı Cabrio, Aircap adlı yeni bir buluşla üstü açık otomobil kullanmanın yan etkilerini ortadan kaldıran yenilikçi bir otomobil. Dört mevsim, dört yolcu sloganıyla yola çıkan E-Sınıfı Cabrio, Türkiye'de Mayıs ayından itibaren ve ilk etapta 80.000 Euro'luk başlangıç fiyatına sahip E 250 CGI BlueEfficiency seçeneğiyle satılacak.

## Aircap projesinde bir Türk: Serkan Fidan

İki gün süren Mercedes E-Sınıfı Cabrio basın test sürüşünde Aircap sisteminin geliştirilmesinde görev alan Serkan Fidan ile konuşma fırsatımız da oldu. Aircap proje takımındaki üç mühendisten biri olan Serkan Fidan (diğer isimler Bernd Plocher ve Daniel Seifert) 1978'de Türkiye'de doğduktan sonra 1980'de Almanya'ya gitmiş. Almanya'da liseyi bitirdikten sonra Mercedes'in sınavına girip başarılı olan Fidan, 4 yıl Mercedes'in okulunda eğitim gördükten sonra 8 bin kişinin çalıştığı Ar-Ge departmanında çalışmaya başlamış. Aircap projesinin 1990 yılların başlarında W124 kasa Mercedes'lerde KOF4 adıyla gündeme geldiğini fakat o günkü şartlarda bunun hayata geçirilemediğini ifade eden Fidan, 2003 yılında projenin tekrar raftan indirildiğini ve çalışmalara başlandığını belirtti. Aircap sisteminin geliştirilme aşamasında en büyük zorluğun ön cam çerçevesinin içindeki kısıtlı alana Aircap'ın ön deflektörünü yukarı itecek motorun hazırlanması olduğunu sözlerine ekleyen Fidan bu modülün 211 komponentten oluştuğunu ve sistem geliştirilirken yaklaşık 20 patent aldıklarını söyledi.

Aircap sistemindeki görev yapan elektrikli motorun çapı 1.8 cm ve 6 Nm'lik torka sahip. Sistemin güvenilirliği -25C ile +80C arasında 50.000 kez tekrarlanan dayanıklılık testiyle sınanmış.





## Zamanda yolculuk: 1991 Mercedes-Benz 300 CE-24 Cabrio

Yeni Mercedes E-Sınıfı Cabrio'nun test sürüşü organizasyonunda 1960'lı ve 1990'lı yıllara ait eski dört kişilik üstü açık Mercedes-Benz'ler de basın mensuplarının kullanımına sunulmuştu. Hepsi de orijinal olan bu otomobilleri kullanmanın zaman içinde otomobil teknolojisinin ne kadar ilerlediğini görmemiz açısından faydalı olacağını düşünerek, 1991 model Mercedes 300 CE-24 ile kısa bir gezinti gerçekleştirdik. W124 karoser koduyla bilinen bu yılların orta üst sınıf Mercedes'leri özellikle sedan versiyonlarıyla, ülkemizde de halen kendisine özel hayran kitlesini muhafaza etmekte.

2960 cc'lik, sıralı 6 silindirli, 24 supaplı, 220 HP güç üreten benzinli motora sahip 300 CE-24'de; 4 ileri otomatik şanzıman kullanılmış. Tıpkı yeni

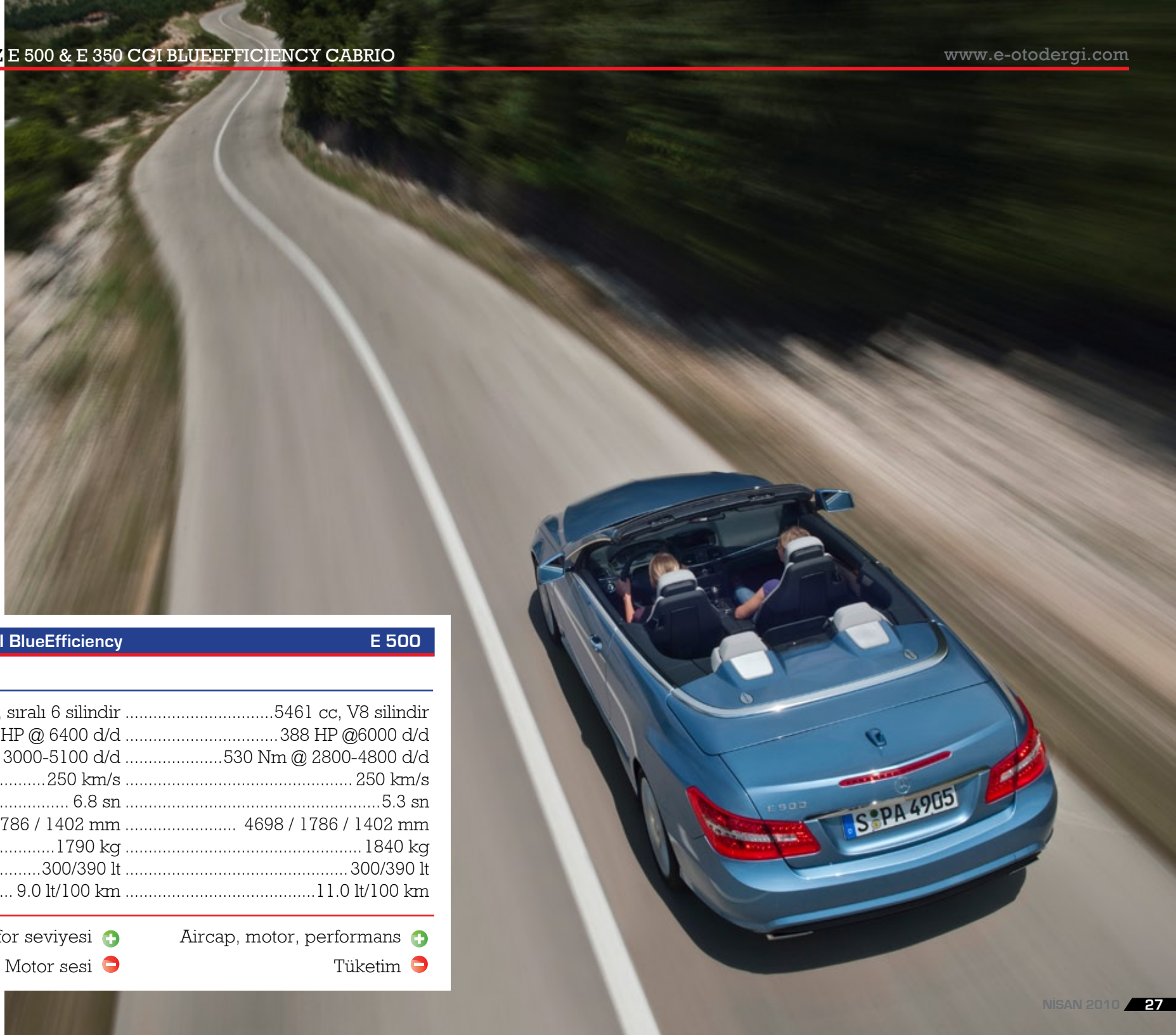
modellerde olduğu gibi ön koltuk yolcularının omuz hizasına otomatik olarak gelen emniyet kemerlerinin kullanıldığı bu otomobil gerçek bir gezinti otomobili. Geniş, rahat ve telaşsız. Süspansiyon konforu olarak güncel modellerden hiçbir eksiği olmayan bu otomobille hızınızı fazla arttırmadığınız sürece adeta bulutlar üzerinde akarcasına yolculuk yapmak mümkün. Mercedes'i Mercedes yapan konfor bu otomobilde de fazlasıyla mevcut. Hızlanmak için gaza bastığımızda aracın hızlanmasının günümüzün 3.0 litrelik motorlarının yanında biraz aheste kaldığını fark ediyoruz. Üstelik hız arttıkça yan camlar kapalı bile olsa içerde boynunuzu ağrıtabilecek kadar rüzgar oluyor. Aircap ve Airscarf gibi donanımların faydasını bu şekilde daha iyi ortaya çıkıyor. Teknolojinin yarattığı en büyük farklardan birisi de yakıt tük-

timinde olmuş. 300 CE-24'ün fabrika verilerine göre 11.5 lt'lik ortalama tüketimi kendisinden daha güçlü modern E 350 CGI'nin ortalama tüketiminden 2.5 lt/100 km daha fazla.





*E-SINIFI CABRIO YENİLİKÇİ  
AIRCAP SİSTEMİ İLE  
ÜSTÜ AÇIK OTOMOBİL  
KULLANMA KEYFİNİ  
ARTTIRIYOR.*



## E 350 CGI BlueEfficiency

## E 500

## Fabrika verileri

|                       |                            |                        |
|-----------------------|----------------------------|------------------------|
| Motor:                | 3498 cc, sıralı 6 silindir | 5461 cc, V8 silindir   |
| Maks. güç:            | 292 HP @ 6400 d/d          | 388 HP @ 6000 d/d      |
| Maks. tork:           | 365 Nm @ 3000-5100 d/d     | 530 Nm @ 2800-4800 d/d |
| Maks. hız:            | 250 km/s                   | 250 km/s               |
| 0-100 km/s:           | 6.8 sn                     | 5.3 sn                 |
| Boyutlar (u / g / y): | 4698 / 1786 / 1402 mm      | 4698 / 1786 / 1402 mm  |
| Boş ağırlık:          | 1790 kg                    | 1840 kg                |
| Bagaj hacmi:          | 300/390 lt                 | 300/390 lt             |
| Tüketim (ort.):       | 9.0 lt/100 km              | 11.0 lt/100 km         |

Aircap, konfor seviyesi +

Motor sesi -

Aircap, motor, performans +

Tüketim -



- ALO, EMRE HAVA NASIL ORALARDA? BEN BURADA 27 DERECEDE 388 BEYGİRLE CABRIO KEYFİ YAPIYORUM.



**TARİH :** 18 MART 2010  
**YER :** MALLORCA - İSPANYA  
**SICAKLIK :** + 27 DERECE  
**OTOMOBİL :** MERCEDES-BENZ E SINIFI CABRIO  
**EDİTÖR :** TARIK AKAGÜN  
**FOTOĞRAF :** EZGİ YILDIZ

- TARIK BURADA SICAKLIK -3 DERECE, ÜŞÜYORUM AMA KARDA XDRIVE'İN TADI DA BİR BAŞKAYMIŞ.



**TARİH :** 18 MART 2010  
**YER :** FLÜELAPASS - İSVİÇRE  
**SICAKLIK :** - 3 DERECE  
**OTOMOBİL :** BMW X1  
**EDİTÖR :** EMRE ANAMUR  
**FOTOĞRAF :** BAHADIR BEKTAŞ



# ZOR ŞARTLARIN BMW'LERİ

xDrive (4x4) teknoloji BMW modellerinin hünerlerini, İsviçre'nin 2383 metre yükseklikteki Flüelapass'ta, en zor zemin ve sürüş koşullarına sahip buz tutmuş göl üstünde deneme görme fırsatı bulduk.

**Yazı: Emre Anamur/Flüelapass-İsviçre**

**Fotoğraflar: Ch. Höfliger**





Mart ayında kışım soğuktan açıldı. Ayın ilk günlerinde Cenevre Otomobil Fuarı'ndaydım (neyse ki hep kapalı alanlardaydık). Fuarla ilgili tüm ayrıntıları Mart sayımızda yayınladık. Daha sonra Norveç'teki Volkswagen Golf R lansmanına katıldım, ayın ortasında ise BMW xDrive modellerinin test sürüşü için İsviçre dağlarına çıktım. Peki sıcak iklim seven bir insan olarak şikayetçi miyim? Hayır! 10 yıllık otomobil gazeteciliğim de gittiğim en zevkli sürüşler hep buz tutmuş göller ve karlı zeminler üstünde olmuştur. Çünkü bu tür koşullarda, hem otomobilin verdiği tepkileri çok daha net görebiliyor hem de fırsat bu fırsat diyerek kendi sürüş becerilerinizi geliştirebiliyorsunuz. Editör arkadaşım Tarık Akagün, ben Flüelapass'ın dondurucu soğuğuyla boğuşup buz tutmuş zeminde düşmemeye çalışırken, İspanya'da Mallorca güneşinin tadını çıkartıp Mercedes-Benz E Cabrio kullanıyor. Önceki sayfada da gördüğünüz gibi, az önce telefonla konuştuk ve ona buradaki sürüş zevkini anlatmaya çalıştım. Şimdi de sizlere anlatacağım.

### Rakım 2383 metre

BMW'nin hepsi de xDrive teknolojisine sahip X1, X5, X6, 3 Serisi Sedan ve 7 Serisi modellerini kullanmak üzere İsviç-

re-Davos yakınlarındaki Flüelapass'tayız. 2383 metre yükseklikteki bu bölge, yılın büyük bir bölümü karla kaplı. Dağın zirvesine yakın bir noktadaki göl de, kış aylarında donarak sürüş organizasyonlarına ev sahipliği yapıyor. 2383 metre yükseklik, Türkiye'deki dağlardan örnek verilirse aslında çok da fazla bir değer değil (Uludağ 2543 m, Palandöken 3185 m, Kartalkaya 2255 m), ancak bölgenin sert iklimi gölleri bile donduruyor.



ÜSTTE: DAĞIN ZİRVESİNDEKİ GÖL.  
ALTTA: GÖL KİŞ AYLARINDA BUZ TUTUP  
SÜRÜŞE UYGUN HALE GELİYOR.





**DTC & DSC**

BMW'nin ESP benzeri elektronik stabilite programı bir tane değil. Diğer birçok markadan farklı olarak, BMW mühendisleri, bu elektronik sürüş destek sistemini iki kademeli olarak tasarlamışlar (DTC ve DSC). Aracı çalıştırdığınızda, tüm sistemler aktif konumda. Her modelde yeri farklı olabilmekle beraber, DTC (Dynamic Traction Control) butonuna kısa

bastığınızda, bu sistemi devre dışı bırakmış oluyorsunuz. Ama bu, sürüş destek sisteminin tam olarak devre dışı kaldığı anlamına gelmiyor. Ama bu sayede size sportif bir sürüş imkânı sağlanmış oluyor. Eğer "Ben hiçbir destek istemem" dersanız, o zaman DTC butonuna basıp parmağınızı 3 saniyeden fazla bir süre orada tutmanız gerekiyor. İşte o zaman, DSC de (Dynamic Stability Control) iptal

oluyor ve sürüş becerinizle karşı karşıya kalıyorsunuz. BMW yetkililerinin, trafiğe açık yollarda DSC'yi kapatmayı tavsiye etmediklerini belirtelim.

**"Baktığın yere gidersin"**

Bugüne kadar birçok sürüş eğitimine katıldım. Her yiğidin yoğurt yiyişi gibi, her sürüş eğitmeninin de kendine has bir tarzı olmakla beraber, hepsinin söyledi-

*BUZLU ZEMİNDEKİ  
SLALOMDA EN BAŞARILI  
MODELLER X1 VE 3  
SERİSİ SEDAN'DI. AMA  
750İ DE HÜNERLERİNİ  
SERGİLEMEKTEN GERİ  
KALMADI.*





*BMW DİĞER MARKALARDAN FARKLI OLARAK, ESP BENZERİ TEK BİR SİSTEM YERİNE DTC VE DSC ADINDA İKİ SİSTEME SAHİP. BU DA SEÇENEKLERİ ARTTIRIYOR.*

ği ortak şey şu: “Baktığın yere gidersin”. Bunu buz tutmuş göl üstünde gerçekleştirdiğimiz slalom testinde bir kez daha anladık. Bir kez tüm sistemler açık, bir kez DTC iptal edilmiş halde, birçok kez de tüm sistemler kapalı halde geçtiğimiz slalom parkuru, bize hem BMW modellerinin sürüş zevki odaklı başarılı yol tutuşlarını, hem de sürüş sırasında gözler ile beyin arasındaki uyumun önemini gösterdi. Slalom sırasında o an geçmeye çalıştığınız kukaya değil de, ulaşmak istediğiniz bir sonraki kukaya bakarsanız, beyniniz de ellerinize o yöne gitmeye dönük emirleri veriyor ve direksiyon simidine uyguladığınız çeşitli manevralarla amacınıza ulaşabiliyorsunuz. Ama elbette bu yeterli değil: Altınızdaki aracın da hem teknoloji, hem güç, hem de lastik donanımı olarak buna uygun olması gerekiyor. Çivili değil, sadece kış lastiklerine sahip olan BMW’lerimiz, bu parkurda üstlerine düşeni fazlasıyla yaptılar. Benim bu testteki favorilerimse X1 23d xDrive ve 320d xDrive’di. Ama açıkçası, 750i’nin performansı da

görmeye değerdi. Bence makam aracı şoförleri, bu tür bir sürüşe katılmalı ve kullandıkları aracın neler yapabileceğini görmeliler.

### **Fren ve engelden kaçma**

Buz tutmuş göl üstünde yaptığımız bir istasyon çalışması da, “frenleme” ve “ani engellerden kaçış”tı. Ayrı ayrı üç deneme şeklinde; tüm sistemler açık, DTC kapalı ve DSC kapalı olarak, uzun bir düzlükte hızlanıp, kukayla belirlenmiş noktada tam güç fren yaparak aracın üç farklı moddaki tepkilerini görme fırsatı bulduk. Sistemler kapalıyken fren mesafesinin hayli uzaması dikkatimizi çekti. Aynı testi, sert fren yaparken aracı sağa ya da sola yönlendirerek engelden kaçınma için de yaptık. Bu testte de, sistemlerin ne kadar çok işe yaradığı ortaya çıkmış oldu. Sistemler kapalıyken yaptığımız engelden kaçınma testinde, mecburi bir şekilde, aracı çizgisine yeniden sokma manevrası yaparak, kendi sürüş becerimizi görme ve geliştirme imkânı bulduk ve büyük keyif aldık.





*HILL DESCENT CONTROL ADLI SİSTEM, YOKUŞ İNERKEN, VİTES İSTER D, İSTER N KONUMUNDA OLSUN ÇOK BAŞARILI ÇALIŞIYOR. SÜRÜCÜYE DÜŞEN SADECE DİREKSİYONU SABİT TUTMAK.*



### “Buradan inebilir miyim?”

Gelelim HDC (Hill Descent Control) Sistemi'ne... Bu sistem, adından da anlaşılacağı üzere, yokuş inişlerinde güvenliği sağlıyor. Sistemi, belki de denebileceği en zorlu zeminde kullanarak test ettik. Bizim için özel olarak hazırlanmış, karla kaplı bir off-road parkurunda, BMW X5 ve X6 modelleriyle dik bir tepe inişi gerçekleştirdik. Aslında “Tepe inişini biz gerçekleştirdik” desek biraz yalan olacak. Çünkü yapmanız gereken tek şey, inmek istediğiniz tepede durup, HDC'yi aktif etmek ve vitesi D ya da N konumuna almak. Daha sonra araca çok az bir güç verip ayağınızı gaz ve frenlerden çekiyorsunuz, sadece direksiyonu kontrol etmeniz yeterli oluyor. Sistem 9-35 km/s hızlar arasında devrede kalıyor.

Eğer bu hızı aşarsanız devreden otomatik olarak çıkıyor.

### Yeni bir kavram: “Parmak freni”

Bildiğiniz gibi, BMW X5 ve X6 modellerinde mekanik el freni yerine elektronik park freni bulunuyor. Peki artık “el freni çekerek aracın arkasını kontrollü bir şekilde kaydırmak” tarihte mi kaldı? BMW sürüş eğitmenlerinin bu soruya cevabı “Hayır”. Türkçe'ye çevirince “parmak freni” olan bir kavramla karşı karşıyayız. BMW yetkilileri, elbette yukarıda yazdığımız gibi aracı kaydırmak için değil, ama güvenlik açısından gerekli olduğu durumlarda parmak frenini kullanmak gerektiğini söylüyorlar. Bunun için, elektronik park freninin küçük kolunu parmakla yukarı çekip istediğiniz kadar orada tutmak yeterli. Örneğin ön yolcu koltuğundasınız ve sürücü bir anda bayılıyor ya da kalp krizi geçiriyor. İşte o an yapmanız gereken, bir yandan direksiyona uzanıp onu kontrol ederken bir yandan da parmak freni uygulamak. Parmak freni yaptığınız sırada, stop lambalarının yanması da, arkanızdan gelenlerin uyarılması açısından önemli bir özellik. Çok şükür, testimiz sırasında kalp krizi geçiren olmadığı için, biz parmak frenini off-road parkurundaki “U” dönüşlerinde aracın arkasını bilinçli olarak kaydırmak için kullandık ve çok da faydasını gördük.





# DAHA KONFORLU

2007 yılından beri satışta olan Nissan Qashqai, 2010 yılı için çekici bir makyaj görmesinin yanı sıra süspansiyon ve akustik konfor konularında da gelişme göstermiş.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün / Sapanca





2006 yılının sonlarında Nissan'ın İngiltere'deki tesislerinde Qashqai üretilmeye başladığında Nissan yetkilileri kompakt crossover olarak tanımladıkları bu yeni araçtan yıllık beklentileri yaklaşık 80.000 adet civarındaydı. Geçen zaman zarfında Qashqai'nin 500.000 adetten fazla satılması Nissan planlamacılarını şaşırtmasının yanı sıra, zamanla birlikte tüketici beklentilerinin ne kadar değiştiğinin bir göstergesi oldu. Çizgisi ve tarzıyla yeni bir segmentin öncüsü olan Qashqai, şehirli ve hareketli yaşam tarzına sahip kişilerin tercihi oldu. 2009 yılında ülkemizde C segmenti içindeki satış adeti olarak 45 modelden 13.'sü olan Qashqai'nin Türkiye'de şimdiye kadar ulaştığı satış adeti ise 7071 adet olarak belirtiliyor.





**Yeni yüz**

Nissan markasının genç yüzünü temsil eden Qashqai, 2010 model yılı kapsamında yapılan makyajla radyatör ızgarası, far ve tampon değişikliğiyle daha keskin bakışlara sahip bir görünüm elde edilmiş. Makyajın asıl faydasıysa 0.34 Cd olan rüzgar direnç katsayısının 0.33 Cd'ye inmiş olması.

Makyajlı Nissan Qashqai'yi İstanbul-Sapanca arasında düzenlenen basın test sürüşü organizasyonunda kullanma imkânı bulduk. Makyajla birlikte otomobilde yapılan en büyük geliştirme konfor akustik konfor ve süspansiyon konforu alanında olmuş. Otomobilin aerodinamik yapısındaki geliştirmeler, yeni kapı fitilleri ve 4 katmanlı izolasyon malzemesinin kullanımının faydası yola çıkınca hemen hissediliyor. Bununla birlikte makyajsız Qashqai'de eleştiri konusu olan sesli çalışan süspansiyon sistemi de elden geçirilerek daha rafine hale getirilmiş. Ayrıca direksiyon sisteminin de tepkileri iyileştirilmiş.

**İç mekan**

Makyajlı Qashqai'nin iç mekânındaki en büyük yenilik beyaz yazı karakterine sahip, eskisinden daha okunaklı olan gösterge tablosu. Ayrıca ön konsolun alt kısmında ayak koyulan bölgenin ışıklandırılması da eskiye göre diğer bir ye-

nilik. Kullanışlılık konusundaysa el freni konsoluna konulan eşya gözü dikkat çekiyor.

**Motorlar**

Makyajlı Qashqai'de eskiden olduğu gibi 1.6 lt 115 HP benzinli, 1.5 dCi 106 HP turbodizel ve 2.0 dCi 150 HP turbodizel olmak üzere üç motor seçeneği sunuluyor. Biz test organizasyonunda ağırlıklı olarak önden çekişli 1.5 dCi motorlu versiyonu kullanmış olsak da, hazırlanan kısa parkurda 2.0 dCi motorlu Qashqai'yi kullanma fırsatı da bulduk. Güvenilir bir yol arkadaşı olan 1.5 dCi, 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş ve alt devirlerde bile yeterli çekişi sunan



*MAKYAJLI QASHQAI'NİN SAPANCA'DAKİ LANSMANIN TARIK AKAGÜN KATILDI. DAHA MODERN BİR YÜZE, DAHA KONFORLU BİR İÇ MEKANA KAVUŞAN OTOMOBİLİN 4x4 VERSİYONUNDA BULUNAN KUMANDA ARACILIĞIYLA (SOLDA) ARACI, İSTER 4x2, İSTER AUTO (SİSTEM ÇEKİŞİ KENDİ AYARLIYOR), İSTER 4x4 OLARAK KULLANMAK MÜMKÜN.*



esnek karakteriyle beğenimizi topladı. Qashqai'yi fabrika verilerine göre 12.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştıran bu motorun sağladığı maksimum hız ise 177 km/s. Ortalama tüketim eski versiyona göre 0.3 lt azalarak 5.1 lt/100 km olmuş. 4x4 aktarmaya sahip, 6 ileri otomatik şanzımanlı Qashqai 2.0 dCi'da ise bu değerler sırasıyla 188 km/s, 11.0 sn ve 7.2 lt/100 km.

### Sonuç

1.6 lt benzinli motor seçeneği 45.990 TL, 1.5 dCi motor seçeneği 51.490 TL, 2.0 dCi motor seçeneği 77.990 TL başlangıç fiyatına sahip olan makyajlı Nissan Qashqai artan konfor seviyesi ve yenilenen yüzüyle eskisi kadar iddialı.



**2009'U KOMPAKT SUV  
SEGMENTİNİN LİDERİ  
OLARAK KAPATAN  
QASHQAI, MAKYAJLI  
VERSİYONUyla DA  
LİDERLİĞİ HEDEFLİYOR.**

### Makyajlı Nissan Qashqai

#### Fabrika verileri

|                                  |                                   |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| Motor:                           | 1461 cc, 4 silindirli, turbodizel |
| Maks. güç:                       | 106 HP @ 4000 d/d                 |
| Maks. tork:                      | 240 Nm @ 2000 d/d                 |
| Maks. hız:                       | 177 km/s                          |
| 0-100 km/s:                      | 12.2 sn                           |
| Boyutlar:                        | 4330 / 1783 / 1615 mm             |
| Boş ağırlık:                     | 1407 kg                           |
| Bagaj hacmi:                     | 410 / 860 lt                      |
| Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): | 6.2 / 5.0 / 5.4 lt/100 km         |
| Baz fiyat:                       | 51.990 TL                         |

- + Donanım, ekonomi
- Arka görüş açısı



# SKODA'NIN ARAZİ "YETİ"Sİ



Türkçemizde bir şeyi yapabilme yeteneği "yeti" (resim yapabilme, yazı yazabilme yetisi vs.) kelimesi, Skoda'nın model adı olarak SUV sınıfına ve doğal olarak araziye çıkışını simgeliyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Her gün genişleyen kompakt SUV sınıfına bir üye de Skoda'dan geldi. Daha önce "Scout" adını verdiği yükseltilmiş karoserli araçlarla doğa sporlarına meraklı kişilerin beklentilerini karşılamaya çalışan Skoda, Yeti isimli SUV'uyla yeni müşteriler kazanmayı hedefliyor. Ülkemizde 1.2 TSI 105 HP, 1.8 TSI 160 HP benzinli ve 140-170 HP'lik iki farklı TDI motor seçeneğiyle satılan Skoda Yeti'nin Active, Ambition ve Experience olmak üzere üç farklı donanım seviyesi bulunuyor. En ucuz Yeti olan 1.2 TSI Active'in başlangıç fiyatı 39.990 TL iken, buna DSG şanzıman eklendiğinde fiyat 3000 TL daha artıyor ve 42.990 TL oluyor. Bu sayfalarda görülen Experience donanım seviyesindeki 1.2 TSI DSG'nin fiyatıysa 55.990 TL.

2005 Cenevre Otomobil Fuarı'nda konsept olarak sergilenen Yeti'nin seri üretim versiyonu olarak tanıtılmasıysa 2009'u buldu. Hatları seri üretim versiyonunda biraz değişiklik gösteren Yeti, yine de konsept haline benzer bir görü-





nümde sayılır. Radyatör ızgarasının alt köşesinde viraj farı ve sis farı olarak çalışan yuvarlak aydınlatmalar, geriye doğru düz akan tavan çizgisi, siyah renkli A, C ve D sütunları otomobilin tasarımını dinamikleştiren detaylar arasında.

### Kullanışlı iç mekan

Otomobilin iç mekanına geçtiğimizde kalite hissi yüksek ve ergonomik tasarlanmış bir konsol bizi karşıladı. İç mekanda eşya gözlerinin yeterli kullanım alanı sunması da beğenimizi toplayan diğer bir özellikti. Gelelim arka koltuklara. Skoda tasarımcıları Yeti'ye uygula-

dıkları değişken koltuk sistemiyle adeta bu araca MPV özelliği de katmışlar. Daha önce Skoda Roomster'da da rastladığımız VarioFlex adlı bu sistemde arkadaki üçlü koltuk ayrı ayrı katlanabiliyor veya sökülüp araçtan dışarıya çıkartılabiliyor. Fakat yaklaşık 10'ar kg ağırlığındaki bu koltukları söküp taşımak pek de kolay sayılmaz. Arka orta koltuk söküldüğünde arka sağ ve arka sol koltuklar 80'er mm içe doğru kaydırılabilir. Bu sayede dirsek ve omuzlar için inanılmaz bir serbestlik sağlanıyor. Arka koltukların diğer bir özelliği ise, raylı sistemle ileri-geri gidebilmeleri.

*ADINI EFSANEVİ KOCA AYAK'TAN ALAN SKODA YETİ, GÖZE HOŞ GELEN BİR TASARIMA, MODERN BİR MOTORA VE İŞLEVSEL BİR İÇ MEKANA SAHİP.*





**Merak edilen motor**

Yeti'de en çok merak edilen noktalar-dan birisi VW Grubu içinde ilk defa bu otomobilde kullanılan 105 HP'lik 1.2 TSI motor. Test aracımızda 7 ileri DSG şanzımanla birlikte çok iyi bir ikili oluşturan 1.2 TSI motor, çekiş ve performans yönünden hiçbir zorlanma belirtisi göstermeden 1375 kg'lık Yeti'yi taşıyor. 1500 d/d gibi düşük bir devirden 3500 d/d bandına kadar sabit olarak sunulan 175 Nm'lik maksimum tork sayesinde düşük devirlerde bile makul ara hızlanma değerleri söz konusu. DSG şanzıman da çabuk ve sarsıntısız vites geçişleriyle 1.2 TSI motorun kendini daha iyi göstermesine olanak tanıyor.

**Sürüş özellikleri**

Yeti rahat koltuklara ve ferah bir ön görüş açısına sahip. Yüksek oturma pozisyonuyla trafiği rahatça takip edebilmeniz yanı sıra, kaputun bittiği yerleri de göz ucuyla kestirebilmek mümkün. Taban yüksekliği 180 mm olan Skoda Yeti, temiz asfaltta herhangi bir kompakt hatchback kadar başarılı yol tutuyor. Direksiyon sertliği iyi ayarlanmış ve gerek normal kullanımda, gerekse acil durum manevralarında yönlendirme emirlerinize çabuk yanıt alabiliyorsunuz. Temiz asfaltta yüksek konfor seviyesi sunan süspansiyon sistemi, kısa-sert darbeler söz konusu olduğunda konfordan taviz

*STANDART  
KULLANIMDA  
322 LT OLAN  
BAGAJ HACMİ  
KOLTUKLAR  
SÖKÜLÜNCE  
1665 LT'YE  
ÇIKIYOR.*



verebiliyor. Tabi bunda asıl pay düşük profilli lastiklerin (225/50 R17). Skoda Yeti 1.2 TSI, sadece önden çekişli olarak alınabiliyor. Bu nedenle zorlu araziye girmek için değil. Ama yine de piknik alanlarında, patikalarda aracın altını vürmadan ilerleyebilmek bir avantaj. Genel gürültü seviyesi düşük olan Yeti'de otoyol kullanımlarında kabin içinde hafif rüzgar sesi duyuluyor. Bu arada birçok kişi için bir kusur sayılmayacak olsa da, gece kullanımlarında ortaya çıkan bir durumu paylaşalım. Yeti'de tavanda bulunan buz beyazı ambiyans aydınlatmalarının ışığı, az da olsa dikiz aynasının çerçevesine geliyor ve zaman zaman arkadan far ayarı bozuk bir otomobil geliyormuş hissine kapılıyorsunuz.

*ARKA SIRANIN ORTA KOLTUĞU SÖKÜLÜNCE,  
SAĞ VE SOLDAKİ KOLTUKLAR İÇ KISMA DOĞRU  
80'ER MM KAYDIRILABİLİYOR.*







### Sonuç

Birçok kişinin Skoda markasına önyargılı olduğu bir gerçek. Ama önyargıların yanlış olabileceğinin en güzel örneklerinden biri kuşkusuz ki Skoda Yeti. Kalite, konfor ve kullanılabilirlik yönünden bir eksiği olmayan Yeti 1.2 TSI, performans yönünden de tatminkar. Bizce Yeti'nin en büyük eksiği düşük motorda (1.2 TSI) 4x4 aktarma, büyük motorda (2.0 TDI) DSG şanzıman sunmaması.

### Skoda Yeti 1.2 TSi 105 HP DSG Tiptronic 4x2

#### Fabrika verileri

|                              |                                |
|------------------------------|--------------------------------|
| Motor:                       | 1197 cc, 4 silindirli, turbo   |
| Maks. güç:                   | 105 HP @ 5000 d/d              |
| Maks. tork:                  | 175 Nm @ 1500-3500 d/d         |
| Maks. hız:                   | 173 km/s                       |
| 0-100 km/s:                  | 12.0 sn                        |
| Boyutlar:                    | 4223 / 1793 / 1691 mm          |
| Boş ağırlık:                 | 1375 kg                        |
| Bagaj hacmi:                 | 322 / 1665 lt                  |
| Tüketim (ş.ıç, ş.dış, ort.): | 8.0 / 5.8 / 6.6 lt/100 km      |
| Baz fiyat:                   | 42.990 TL (1.2 TSI Active DSG) |

- + Motor, şanzıman, kullanılabilirlik, vergi dilimi
- Ağır arka koltuklar, bagaj, rüzgar sesi



# KALEYİ YENİDEN ALMAK İSTİYOR

İkinci jenerasyonuna kavuşan Fiat Doblo, yepyeni tasarımı ve onu rekabette bir adım öne geçirecek özellikleriyle, bir zamanlar zirvesinde olduğu kaleyi yine ele geçirmek arzusunda.

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

Tofaş'ın gözbebeği Doblo, 10 yılın ardından ikinci jenerasyonuna kavuştu ve geçen ay Türkiye yollarına çıktı. Yeni Doblo'nun eski Doblo'yla ortak parça kullanımı sadece yüzde 3. Bu da demek oluyor ki, karşınızda adeta yepyeni bir otomobil var. Bu nedenle, bu yazıda onu eski Doblo'yla karşılaştırmak yerine, yeni bir modelmiş gibi kaleme alacağım.

## Aileleri hedefliyor

Fiat Doblo tarzı araçlar, hele bir de test aracımızdaki gibi arka koltuk sırası varsa (Combi versiyon), küçük esnaf ta-

rafından satın alınmış olsa bile, özellikle haftasonları aileler tarafından kullanılıyor. Bunu iyi bilen Fiat yetkilileri de, hem tasarım hem de iç mekan olarak aile kullanımına uygun bir araç yaratmışlar. 2755 mm dingil mesafesine sahip olan Doblo, bu konuda sınıfının lideri konumunda. Dış tasarımda bolca siyah renkli cam kullanımı sayesinde, sütunların maksimum oranda gizlendiği otomobil, hangi açıdan bakarsanız bakın son derece modern görünüyor. Eskisinden farklı olarak dikey yerleştirilmiş kapı kolları, zor kullanım nedeniyle başarısız (Zaten test aracımızın sağ ön kapı kolu kırıldı).





### İç mekânda Linea izleri

Dış tasarımdaki modern yaklaşım, iç mekânda da devam ediyor. Klima kumandaları, direksiyon simidi ve havalandırma kanalları aracılığıyla Linea'yı andıran kokpitte, 1000 TL karşılığında Blue&Me ve Tom Tom navigasyon sistemleri paket olarak satın alınabiliyor. Navigasyon, bu sınıf için bir ilk. Doblo'nun koltukları rahat, görüş açıları geniş, bagajı devasa, eşya gözü sayısı yeterli. Ancak kapı içi gözler dar tasarlanmış (1,5 lt'lik su şişesi sığmıyor). Sürgülü arka kapılarda bulunan camların açılabilmesi (hem de elektrikli olarak), bu sınıf için çok önemli bir özellik. Sade tasarımlı göstergeler rahat okunuyor. Kokpitte ergonomik açıdan yaşanan tek sorun, kapı kollarının farklı açılış tarzı. Ferrari modellerinden esinlenildiğini tahmin ettiğim bu tasarım, Doblo'ya hem yakışmamış hem de kullanımı zor.

### Start&Stop'la gelen tasarruf

Test aracımızda 1.6 litrelik turbodizel motor ve 750 TL'ye satın alınan Start&Stop sistemi bulunuyordu. 105 HP güç ve 290 Nm tork üreten motor, 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. İlk iki viteste hantal bir yapı sergileyen motor, araca ilk hareketini sağladıktan sonra sorunsuz bir performans sunuyor. Test aracımız için bahsetmemiz gereken en önemli sistem ise, zaten dü-



*KAPI KOLU PRATİK DEĞİL. KAPI İÇİ EŞYA GÖZÜ ESKİSİNDEN KÜÇÜK. İKİ ADET TORPİDO VAR.*





HAVALAR GÜZELLEŞTİ.  
YAZA AZ KALDI. DOBLO'LAR  
HAFTA İÇİ İŞ, HAFTA SONU  
AİLE GEZMELERİ İÇİN İDEAL!





*İÇ MEKANI FERAH VE KONFORLU OLAN DOBLO COMBİ'NİN ARKA CAMLARININ AÇILABİLMESİ ÇOK BÜYÜK BİR AVANTAJ.*



şük olan yakıt tüketimini daha da düşüren ve en önemlisi dur-kalk trafikte çok daha az karbondioksit salınımı sağlayan Start&Stop. Aracı durdurup vitesi boşa aldığınızda stop eden motor, vitesi 1'e atmak için debriyaja bastığınızda hemen tekrar çalışıyor. Bu sayede, özellikle sıkışık trafikte hem yakıtınız depoda kalıyor hem de çevreye daha az zarar veriyorsunuz. Tabii bu sisteme sokaktaki insanların da alışmaları gerek. Motorun her çalışmasında, etraftaki araçlardan ve kaldırımda yürüyenlerden "Stop mu ettirdi acaba?" tadında bakışlara maruz kalıyorsunuz. Öte yandan, şanzımanın

6 ileri olması da yakıt tüketimini azaltan unsurlardan biri.

### **Süspansiyon konfor öncelikli**

Hafif ticari araçlarda arka koltuğa oturmaktan bıktınız mı? Her kasiste ve çukurda kafanızı tavana çarpma tehlikesi mi geçiriyorsunuz? İşte Fiat mühendisleri, bu serzenişleri duymuş olacaklar ki, yeni Doblo'da yaprak yaylı yerine çift kollu bağımsız süspansiyon sistemine yer vermişler. Bu da arka koltuklara oturacak kişileri rahat ettirmeniz anlamına geliyor. Üstelik istiap haddinden de tasarruf etmek zorunda kalmadan. Yeni

Doblo Combi'nin istiap haddi, eskisinden 5 kg artışla 710 kg'ye ulaşmış.

### **Hedef büyük**

Fiat, yeni Doblo'yla 2010 yılında kombivan pazarının yüzde 20'sini hedefliyor. Yeni tasarım, sınıfında sadece onda olan özellikler ve konforlu süspansiyon sistemiyle bunu başarabilir. En büyük rakibi de, hiç şüphesiz 2009'da 28.245 adetlik satışa ulaşan Ford Transit Connect olacak (Fiat Doblo 22.556 adette kalmıştı). Eski Doblo'ya doyamayanlar için, onun da Classic adıyla hala bayilerde olduğunu hatırlatalım.

*STANDART KULLANIMDA 790 LİTRE OLAN DEVASA BAGAJ HACMİ, ARKA KOLTUKLAR ÖNE KATLANDIĞINDA 3200 LİTREYE KADAR ÇIKIYOR.*



## Fiat Doblo Combi 1.6 105 HP Mjet Euro 4 Premio

## Fabrika verileri

Motor: ..... 1598 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel  
Şanzıman: ..... 6 ileri manuel  
Maksimum güç: ..... 105 HP @ 4000 d/d  
Maksimum tork: ..... 290 Nm @ 1500 d/d  
Maksimum hız: ..... 164 km/s  
0-100 km/s: ..... 13.4 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4390 / 1832 / 1845 mm  
Bagaj hacmi: ..... 790-3200 lt  
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):... 6.1/4.7/5.2 lt/100 km (Start&Stop)  
Baz fiyat (1.6 Mjet Dynamic): ..... 31.900 TL (2 Nisan 2010)

- + Yeni arka süspansiyon, tüm camlar açılıyor, eşya gözleri
- İlk 2 viteste performans, kapı kolları (içeride ve dışarıda)

*ARKA SÜSPANSİYON SİSTEMİ ÇİFT  
KOLLU BAĞIMSIZ YAPIYA KAVUŞAN  
YENİ DOBLO ARTIK ÇOK DAHA  
KONFORLU.*





# + 20 HP + 20 NM



Volvo'nun amiral gemisi S80, artık 20 HP daha fazla güç ve 20 Nm daha fazla torka sahip. S80'i sizler için test ettik.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Mart ayının son günlerinde, Ford tarafından 1,8 milyar Amerikan Doları'na Çinli Geely'ye satıldığı açıklanan İsveçli üretici Volvo, S80'in 2.4 litrelik 5 silindirli çift turbolu dizel motorunda güç ve tork artışına gitti. Başlıça da taşıdığımız üzere ilginç bir şekilde hem güçte hem de torkta 20 birimlik artış sağlanmış. Sonuçta S80 artık 205 HP güç ve 420 Nm tork üretiyor. Maksimum torkun 2000 d/d yerine artık 1500 d/d'den itibaren alınması da olumlu bir değişiklik. 6 kademeli otomatik (Volvo dilinde Geartronic) şanzımanla kumanda edilen motor, araca 230 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 1647 kg boş ağırlığa sahip otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 8.5 saniye. Tüm bu güç ve tork artışlarına rağmen otomobilin yakıt tüketiminde bir artış olmaması önemli. Volvo S80 2.4 D5, ortalama 6.7 lt/100 km yakıt tüketiyor. Otomobilin karbondioksit salınımı ise 178 g/km.

### Prestij standart

Bu test yazıma, alışıl gelmiş formattan farklı olarak, motor-performans özelliklerinden bahsederek başladım. Bunun nedeni ise, S80'deki en önemli



*GİZLİ EŞYA GÖZÜ BİR VOLVO KLASİĞİ. ÇARPIŞMA UYARISI, BLIS (SAĞDA) GİBİ BUTONLAR ORTA KONSOLDA YER ALIYOR.*



yeniliğin motor kaputunun altında gerçekleştirilmiş olmasıydı. O halde şimdi; dış tasarım, iç mekân ve sürüş özellikleri kriterlerine geçebilirim. Markanın amiral gemisi olan S80 modeli, sportif olduğu kadar şık da duran dış tasarımında prestijli bir görünüme sahip. Sade, pürüzsüz ve akıcı hatlar, otomobile yolda göze batmayan bir güzellik sağlıyor.

### Kokpitte üst düzey konfor ve kalite

S80'in iç mekânında sürücülerini yeni bir direksiyon simidi karşılıyor. Direksiyon, hem tasarım hem de verdiği daha direkt tepkiler (sportif şasiye teşekkürler) sayesinde beğenimi kazandı. Hem gösterge tablosu hem de orta konsoldaki kumanda birimleri, alışlagelmiş Volvo sadeliğini yansıtıyor. Çok sayıda buton olmasına karşın, hepsi ergonomik yerleştirilmiş ve kullanım da son derece sorunsuz. Ancak aynı şeyi çakmak ve küllük için söyleyemeyeceğim. Bu ikilinin, ulaşılması imkânsız bir yerde olduğunu görünce, sigara içmediğime bir kez daha sevindim. Kapaklı-kapak-sız çok sayıda eşya gözü, bardaklık ve kol dayama (önde ve arkada), işlevselliği artırıyor. Bagaj hacmi ise 480 litre. Modern otomobillerin olmazsa olmazlarından USB ve AUX girişleri, ön kol dayamanın içine yerleştirilmiş. Ön yolcu koltuğunun yan tarafındaki pratik askı

da, uçak yolculuklarımı hatırlattı. S80'in iç mekanında işçilik ve malzeme kalitesi üst düzeyde.

### Yolda adeta süzülüyor

Volvo S80, konforlu süspansiyon sistemiyle yolda süzülerek ilerliyor. İstanbul'daki devasa çukur ve kasislerden bile minimum sarsıntı yaşatarak geçen otomobil, sportif şasi ve direkt direksiyon sisteminin de etkisiyle yol

tutuşta da başarılı. Geartronic şanzıman motorla uyumlu çalışıyor. Kısa sürede ve sarsıntısız vites değiştiriyor. Düşük hızlarda sessiz olan motorun, yüksek devirlerde gürültülü bir yapıya bürünmesi ise, gözümüze çarpan bir olumsuzluk. Ses kalitesi üst seviyede olan müzik sistemi konforu artırıyor. Koltuklar rahat, görüş açıları sorunsuz. Hem ön hem de arkada faaliyet gösteren park sensörü, o kadar etkin çalışıyor ki (uyarı sesi çıkarırken

*20 HP VE 20  
NM GÜÇLENEN  
S80, KONFORLU  
SÜSPANSİYONUYLA  
YOLDA ADETA SÜZÜLEREK  
İLERLİYOR. ANCAK  
MOTOR, YÜKSEK HIZDA  
GÜRÜLTÜLÜ ÇALIŞIYOR.*





müzik sesini kısıyor), bazen susturmak için kapatmak zorunda kalıyorsunuz. Volvo'larda alıştığımız elektronik sürüş destek sistemleri ve BLIS, Çarpışma Uyarısı vb. sistemler, güvenliği önemli derecede artırıyor.

### En cazip S80

Ürün gamındaki en uygun fiyatlı S80 olan 2.4 D5, 61.739 Euro'dan başlayan fiyatlara sahip. Otomobilin bu konudaki tek handikapı, 2.4 litre olmasından dolayı yüksek Motorlu Taşıtlar Vergisi diliminde olması (Yıllık 2690 TL). Bu da, yeni satışa sunulan 1.6 litrelik dizel motorlu S80 ile bertaraf edilecek.



### Volvo S80 2.4 D5

#### Fabrika verileri

Motor: .....2400 cc, 5 silindirli, 20V, çift turbodizel  
 Şanzıman: ..... 6 kademeli otomatik (Geartronic)  
 Maksimum güç: ..... 205 HP @ 4000 d/d  
 Maksimum tork: ..... 420 Nm @ 1500-3250 d/d  
 Maksimum hız: .....230 km/s  
 0-100 km/s: ..... 8.5 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): .....4851 / 1861 / 1493 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 480 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 9.0 / 5.0 / 6.7 lt/100 km  
 Baz fiyat/Test aracının fiyatı: ..... 61.739 Euro/77.725 Euro  
 ..... (2 Nisan 2010)

*S80'İN HEM ÖN  
 HEM DE ARKA  
 KOLTUKLARI  
 RAHAT VE  
 FERAH.  
 OTOMOBİLİN  
 BAGAJ HACMİ  
 İSE 480 LİTRE.*

- + Dış tasarım, kalite, konfor, süspansiyon, tüketim
- Yüksek devirde motor gürültüsü, yüksek MTV





# FRANSIZ İHTİLALİ

Yıl 1789 değil, 2010...

Fransızlar bu kez kompakt MPV segmentinde  
bir ihtilal yapma peşindeler.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







*PEUGEOT 5008, RENAULT GRAND SCENIC'E GÖRE DAHA KÖŞELİ BİR DIŞ TASARIMA SAHİP.*

Fransız Peugeot, Ocak ayında satışa sunduğu 5008 modeliyle kompakt MPV segmentine giriş yaptı. En büyük rakiplerinden biri ise, Ekim 2009'da üçüncü jenerasyonuna kavuşan Renault Scenic. Sadece bu cümleden bile, karşılaştırmaya dahil ettiğimiz otomobillerden birinin yeni yetme, diğerinin yaşlı kurt olduğu anlaşılıyor. Zaten biz de öyle düşündük: 5008'i karşılaştıracığımız model, bu segmente 10 yıllarını vermiş vatandaşı olmalıydı. Bu arada peşinen söyleyeyim; 5 yaşında bir Scenic'inin olması, karşılaştırmada tarafsız olamayacağım



*RENAULT GRAND SCENIC, YUVARLAK HATLI SPORTİF TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKİYOR.*

anlamına gelmiyor. Hatta son dönemde yaptığı arızalar nedeniyle beni birkaç kez yolda bırakmış ve cebimi de üzmüş olması, Scenic'in aleyhine delil bile teşkil edebilir.

### **Hangi motor, hangi donanım?**

Öncelikle test araçlarımızı tanıtayım. Peugeot 5008, Türkiye'de tek motor, tek şanzıman ve iki donanım seçeneğiyle satılıyor. Bunlar 1.6 HDi 110 HP turbodizel motor, Auto6R adlı otomatikleştirilmiş manuel şanzıman ve "Premium" ile "Premium Pack" adlı donanım seviyele-



ri. Standart olarak 7 kişilik iç mekâna sahip olan 5008'in fiyatları ise (Nisan 2010 kampanyalı fiyatlar) Premium için 52.790 TL, Premium Pack içinse 57.290 TL. Renault Grand Scenic'te ise önce aracınızın 5 koltuklu mu, yoksa 7 koltuklu mu olacağını seçiyorsunuz. Daha sonra tek motor, tek şanzıman ve iki donanım seviyesi sunuluyor. Bunlar 1.5 dCi 105 HP turbodizel motor, 6 ileri manuel şanzıman ve "Expression" ile "Privilege" adlı donanım seviyeleri. 7 koltuklu Grand Scenic'in fiyatları ise Expression için 46.700 TL, Privilege içinse 50.500 TL. Hemen belirtelim, fotoğraflarını gördüğünüz araçlardan 5008 Premium Pack, Grand Scenic ise Privilege donanımına sahip. Ayrıca üstlerinde bazı opsiyonel donanımlar da bulunuyor.

### Güzellik göreceli, boyutlar somut

Tasarımdan bahsedeceğim bu bölümde, öncelikle "güzelliğin herkese göre değişebildiğini" hatırlatmak isterim. Öyle ki bana güzel görünen bir obje, size çirkin gelebilir. Bu nedenle, vakit kaybetmeden kişisel fikrimi paylaşayım: 5008'in tasarımını kaba buluyorum, Grand Scenic ise bana daha alımlı geliyor. Ama bir de kişiye göre değişmeyecek özellikler var, o da boyutlar. 5008; 4529 mm uzunluğa, 1837 mm genişliğe, 1639 mm yüksekliğe ve 2728 mm dingil mesafesine sahip. Grand Scenic'te





bu değerler 4560, 1845, 1645 ve 2770 mm. Yani Grand Scenic, 5008'den daha uzun, daha geniş ve daha yüksek. Ayrıca Grand Scenic'in dingil mesafesi de daha uzun. Bu değerlerden hareketle, 5008'in daha küçük bir iç mekâna ve daha kısıtlı bir bagaj hacmine sahip olduğu sonucuna varılabilir mi? Hayır. Bu konuda durum farklı: İç mekân olarak Grand Scenic'in daha ferah olduğu doğru, ama bagaj hacmi konusunda rakibini geride bırakan model 5008 oluyor. Öyle ki; 5008'in bagaj hacmi, çok farklı koltuk kombinasyonlarına göre, minimum 210 lt ile maksimum 2506 lt arasında değişiyor. Grand Scenic'te bu değerler 208 lt ve 2085 lt. Bu tür otomobillerin en sık kullanıldığı biçim gözönüne alınırsa; 5







koltuklu kullanımda (üçüncü koltuk sırası bagaj zeminine gömülüken) tavana kadar doldurma hesabına göre bagaj hacimleri ise 5008'de 823 lt, Grand Scenic'te 702 lt.

### Kokpitte iki farklı tarz

Kompakt MPV segmentinin yepyeni modeli 5008'in iç mekânına girdiğinizde, adeta 3008'le karşılaşıyorsunuz. Son derece sportif tasarlanmış ve binek otomobilleri aratmayan direksiyon simidi,

gösterge birimleri ve orta konsol var. Öyle ki, vitesleri, direksiyon simidinin arkasındaki vites değiştirme kolcuklarını kullanarak da değiştirebiliyorsunuz. Bunu daha önce hiçbir kompakt MPV'de görmemiştim. Mesaj açık ve net, Peugeot binek otomobil tadında bir kompakt MPV yaratmayı amaçlamış. Dış görünüm olmasa da, kokpit bunu destekliyor. Peki Grand Scenic'te durum ne? Artık üçüncü jenerasyonuna gelmiş bu araçta, deneyimlerden ileri gelen durmuş-oturmuş

bir tasarım, sürücünün sürüş keyfini çok da baltalamadan yaratılmış bir aile otomobili havası var.

### Kompakt MPV = İşlevsellik

Bir kompakt MPV'nin olmazsa olmazı işlevselliktir. Tasarım, motor, sürüş özellikleri, tüketim gibi özellikler işlevsellikten sonra gelir. 5008; sürüş keyfi için tasarlanmış bir sürücü koltuğuna, kullanılmadığında öne katlanarak 2,76 metre uzunluğunda eşya taşımaya imkân tanı-

*5008'İN İÇ MEKANI 3008'İ ANDIRIYOR VE TIPKI BİR BİNEK OTOMOBİL GİBİ. GRAND SCENIC, AİLE OTOMOBİLİ OLDUĞUNU DAHA ÇOK BELLİ EDİYOR.*





*SOL VE SOL ÜSTTE: 5008'İN 1,69 METREKARELİK CAM TAVANI İÇ MEKANA FERAHLIK KATIYOR. HEAD UP DISPLAY 3008'DEN TANIDIK BİR DONANIM. AUTO6R ADLI ROBOTİZE ŞANZIMAN KOLCUKLARLA DA KONTROL EDİLEBİLİYOR.*



*SAĞ VE SAĞ ÜSTTE: GRAND SCENIC, İŞLEVSELLİKTE, DENEYİMİNİN DE YARDIMIYLA DAHA BAŞARILI. TFT GÖSTERGE EKRANI KİŞİYE ÖZEL AYARLANABİLİYOR. ENTEGRE NAVİGASYON YARARLI BİR DONANIM. 6 İLERİ MANUEL ŞANZIMAN TEK ALTERNATİF.*







**BAGAJ HACMİ ÜÇ  
SEÇENEĞE SAHİP: 210,  
823 VE 2506 LİTRE.**



yan ön yolcu koltuğuna, ikinci sırada üç adet bağımsız koltuğa ve kullanılmadıklarında bagaj zemininde kaybolan iki adet çocuk koltuğuna (yetişkin sığmıyor) sahip. İkinci sıradaki koltuklar ileri-geri kaydırılabilmenin yanı sıra sırtlık ayarına da sahip. Öne yatırıldıklarında ise düz bir bagaj zemini oluşturabiliyorlar. İkinci sırada oturanlar için, 5 kademeli fan ayarlı havalandırma kanalları mevcut. Ön koltukların sırtlıklarından açılan tepsiler, zemine gizlenmiş kapaklı gözler, torpido, ön koltuklar arasında 10,5 litre kapasiteli kapalı eşya gözü, kapı içi ve bagaj iç-kenarlarındaki açık eşya gözleri sayesinde işlevsel bir alan yaratılmış. Ancak bardaklık konusunda aynı yorumu yapamayacağım. Bardaklık, sürücü ve ön yolcunun kullanamayacağı kadar geriye konumlandırılmış.

Grand Scenic'te ise durum şöyle: Önde rahat ve konforlu bir sürücü koltuğuna, kullanılmadığında öne katlanarak uzun eşya taşımaya imkân tanıyan ön yolcu koltuğuna, ikinci sırada üç adet bağımsız koltuğa ve kullanılmadıklarında bagaj zemininde kaybolan iki adet çocuk koltuğuna (5008'den daha iyi ama yine de yetişkin sığmıyor) sahip. İkinci sıradaki koltuklar ileri-geri kaydırılabilmenin yanı sıra sırtlık ayarına da sahip. Ancak öne yatırıldıklarında, 5008'deki gibi düz bir bagaj zemini oluşturamıyor-

lar. Grand Scenic'te de, ikinci sırada oturanlar için, havalandırma kanalları mevcut. Torpidonun ve ön koltukların arasında 11 litrelik eşya gözünün yanı sıra, Grand Scenic'te bardaklıklar, ön koltuk sırtlıklarında tepsiler, koltuk altlarında çekmeceler, zemine gizlenmiş kapaklı gözler ve kapı içi gözleri var. Tüm bunlar işlevsel bir iç mekân yaratmayı başarıyor. İki test aracımızda da, opsiyonel donanımda bulunan cam tavanlar vardı. Bunlardan 5008'deki 1,69 metre karelik bir alana sahip ve açılmıyor. Cam ile iç mekân arasındaki perde elektrikli olarak açılıp kapatılabilir. Grand Scenic'teki cam tavan ise iki parçalı. Öndeki elektrikli olarak açılıp kapatılabilir. Arkadaki cam tavan ise açılmıyor. Cam tavanların perdesi manuel olarak açılıp kapatılabilir. Sonuçta ikisi de mükemmel değil: 5008'deki daha büyük ama açılmıyor; Grand Scenic'teki açılabilir ama daha küçük ve iki parçalı.

### Fark şanzımanlarda

Biri 1.6 (5008), diğeri ise (Grand Scenic) 1.5 litrelik turbodizel motorlara sahip olan iki otomobilin motor gücü, maksimum tork, maksimum hız, 0-100 km/s hızlanma, yakıt tüketimi gibi değerlerini karşılaştırdığınızda (tablodan inceleyebilirsiniz), 5008 biraz daha başarılı olmakla birlikte, çok benzer olduklarını görüyorsunuz. O nedenle bu kriterde öncelik



**BAGAJ HACMİ ÜÇ  
SEÇENEĞE SAHİP: 208,  
702 VE 2085 LİTRE.**







şanzımana geçiyor. Çünkü 5008'de otomatik (Auto6R), Grand Scenic'te ise manuel şanzıman bulunuyor. Modellerin tek seçenek olarak sundukları bu şanzımanlardan 5008'inki, otomatik vites değişimleri sayesinde elbette daha konforlu. Ancak tam otomatik olmayan (robotize) bu şanzıman, zaman zaman kararsız kalıp, hangi vitese geçeceğini bilemeyip, sarsıntı yaparak konforunuzu olumsuz yönde etkileyebiliyor. Aracı yokuşlarda geri kaydırması ise, Hill Assist (Yokuş Kalkış Desteği) sistemiyle önlenmiş. Öte yandan, direksiyon simidindeki kolcuklarla vites değiştirmek, keyifli bir sürüşe imkân tanıyor. Grand Scenic'teki 5 ileri manuel şanzıman ise, bizce gayet sorun-

suz çalışıyor ama bu sınıfta otomatik şanzıman arayanlara cevap olamıyor.

### Aileler güvende

Sürüş kriterinde verilmesi gereken mesaj, 7 kişilik bu iki otomobilde de seyahat etmenin güvenli olduğu. İkisi de Euro NCAP'ten 5 yıldızlı, ikisinde de ESP standart, ikisinde de son teknoloji ürünü elektronik sürüş destek sistemleri, üç noktadan bağlantılı emniyet kemerleri, standart olarak altı adet havayastığı bulunuyor. Süspansiyon sistemleri ise, doğal olarak konfor odaklı geliştirilmiş. Ancak hemen belirtelim, yol tutuştan da ödün verilmemiş. Direksiyon sistemleri de net ve hızlı tepkiler veriyor. İki otomobilin,

diğerine göre farklılık yaratan özellikleri de yok değil. Örneğin 5008'deki "head up display" (bazı bilgilerin sürücünün tam karşısındaki şeffaf ekrana yansıtılması) birçok kişinin hoşuna giden bir özellik. Yine 5008'de, opsiyonel olarak satın alınabilen video paketinde; ön koltuk kafalıklarında LCD ekranlar ve kablolu kulaklıklar var. Buna karşılık, Grand Scenic'te entegre Tom Tom marka navigasyon sistemi ve değişken yapıli TFT ekranlı gösterge tablosu bulunuyor. Bu tür özellikler, tamamen araç satın alacak kişilerin kişisel beğenilerine açık.

### Grand Scenic daha ucuz

Önemli kriterlerden biri de fiyat el-

bette. 5008'in fiyatı 52.790 TL'den başlarken, Grand Scenic'in baz fiyatı 46.700 TL. Tabii burada dikkate alınması gereken iki önemli faktör "donanım seviyesi" ve "şanzıman farkı". İki otomobilin de çok uzun donanım listesi var. Satın alma kararı vermeden önce bu listeler, kişisel ihtiyacı karşılaması bakımından ayrıntılı bir şekilde incelenmeli. Tabii bir de otomatik ve manuel şanzıman arasında öncelikli tercih söz konusu ise ona göre davranılmalı. Benim kişisel tercihim ise, bu iki araç arasından Grand Scenic olurdu. Ama hemen belirtiyim; kompakt MPV yerine bir crossover ya da bir kompakt SUV'u tercih ederdim.



## Peugeot 5008 1.6 HDi Auto6R

## Renault Grand Scenic 1.5 dCi

## Fabrika verileri

|                                          |                                              |                                             |
|------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Motor: .....                             | 1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel ..... | 1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel ..... |
| Şanzıman: .....                          | 6 kademeli otomatik (Auto6R) .....           | 6 ileri manuel .....                        |
| Maksimum güç: .....                      | 110 HP @ 4000 d/d .....                      | 105 HP @ 4000 d/d .....                     |
| Maksimum tork: .....                     | 240-260 Nm @ 1750 d/d .....                  | 240 Nm @ 2000 d/d .....                     |
| Maksimum hız: .....                      | 183 km/s .....                               | 180 km/s .....                              |
| 0-100 km/s: .....                        | 12.6 sn .....                                | 13.4 sn .....                               |
| Boyutlar (uz. / gen. / yük.): .....      | 4529 / 1837 / 1639 mm .....                  | 4560 / 1845 / 1645 mm .....                 |
| Bagaj hacmi: .....                       | 210-823-2506 lt .....                        | 208-702-2085 lt .....                       |
| Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... | 6.2 / 4.5 / 5.1 lt/100 km .....              | 6.0 / 4.6 / 5.1 lt/100 km .....             |
| Baz fiyatlar: .....                      | 52.790 TL (1.6 HDi Auto6R Premium) .....     | 46.700 TL (1.5 dCi Expression) .....        |

- + Binek otomobil tarzı kokpit, bagaj hacmi
- Tasarım, bardaklık yeri, kararsız ve sarsıntılı şanzıman, fiyat

- + Tasarım, işlevsellik, iç mekan, fiyat
- Koltuklar yatırılınca bagaj zemini düz olmuyor





# SÜRÜDEN AYRILIYOR

Standart Sandero'ya göre taban yüksekliği arttırılan ve süspansiyon sistemi güçlendirilen Stepway, sürüden ayrılıp daha ıssız ve sert yol şartlarında ilerleyip kendisine bir piknik alanı bulabiliyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Arazi araçlarına özenen, yükseltilmiş karoserli, plastik çamurluk dodiklerine sahip önden çekişli otomobiller son dönemde birçok markanın ürün gamında kendilerine yer bulmaya başladılar. Bu kervana son eklenenlerden biriyse testi ülkemizde de merakla beklenen Dacia Sandero Stepway.

Sandero Stepway'a dıştan bakıldığında birçok insanın hoşuna giden görsel detaylar hemen fark ediliyor. Karartılmış farlar, otomobili çepeçevre saran plastik korumalar, tavan çıtaları, tampon altı ve marşpiyelerde alüminyum görünümlü parçalar Stepway'ın ayırt edici özellikleri.

Otomobilin iç mekanına geçildiğindeyse diğer Sandero'lara göre belirgin bir fark göze çarpmıyor. Sert malzemenin üretilmiş ön konsol biraz basit ve ucuz görünmesine rağmen, sağlam bir izlenim veriyor. Bizim kullandığımız araçta ön konsoldan gelen cızırtı tarzındaki sesin, test otomobiline özgü olduğunu düşünüyoruz. Çünkü daha önce kullandığımız Sandero'larda (ve aynı konsolu paylaşan Logan'larda) böyle bir sorunla karşılaşmamıştık. Sandero'nun

*STANDART SANDERO'DAN DAHA YÜKSEK KAROSERE SAHİP OLAN STEPWAY; GÖVDEYİ SARAN PLASTİK KORUMALAR, TAMPON ALTI VE MARŞPIYELERDEKİ ALÜMİNYUM PARÇALAR, TAVAN RAYLARI VE KARARTILMIŞ FARLARLA DA KARDEŞİNDEN AYRILIYOR.*







iç mekanı son derece ferah. Arkada diz, baş ve omuz mesafesi konusunda rahatsızlık vermeyen otomobilin 320 lt'lik bagaj hacmi de küçük bir hatchback için son derece başarılı.

### Kullanım nasıl?

Sandero Stepway'in en çok merak edilen yanı kuşkusuz ki kullanımı. Zaten yerden yeterince yüksek ve bozuk yola uyumlu bir süspansiyon sistemine sahip normal Sandero; Stepway versiyonunda

20 mm daha yükseltilmiş ve taban yüksekliliği 175 mm'ye ulaşmış. Bununla birlikte amortisörler de zorlu şartlara daha uygun. Öyle ki neredeyse tarla denilecek yollarda bile otomobilin süspansiyon sisteminden rahatsız edici sesler yükselmiyor ve araç gayet tok bir his veriyor. Bu noktada Sandero Stepway'in süspansiyon sisteminin, standart Sandero'ya göre biraz daha sıkı olduğunu, fakat bozuk yollarda darbeleri çok başarılı emdiğini söylememiz gerek. Biz Stepway'i



*İÇ MEKANINI  
SANDERO'YLA  
PAYLAŞAN  
STEPWAY'İN  
ARKA  
KOLTUKLARI,  
YETERLİ  
GENİŞLİĞE VE  
DİZ MESAFESİNE  
SAHİP.*

normal bir kullanıcının zorlayamayacağı kadar zorlu yollara soktuk. Sulardan geçtik, lastiklerini yerden kestik. Bunları yaparken karoser rijit yapısını korumasını bildi. Bu arada Sandero Stepway'de kilitli diferansiyel vb. ekipmanlar olmadığını hatırlatalım ve bu aracı kullanacak kişilerin Stepway'i bir arazi aracı gibi düşünmelerinin yanlış olacağını belirtelim. Sandero Stepway, asfalt kullanımında virajda yol tutuş konusundaysa diğer versiyonlardan farklı değil. Yalnız yükseltilmiş karoser nedeniyle otoyol kullanımlarında yan rüzgarlardan biraz daha fazla etkileniyor. Direksiyon sistemiye doğal olarak çok net değil, ama yine de fena sayılmaz ve kullanımda insanı yormuyor.

### Motor

Test aracımızda artık otomobil severlerin çok iyi bildiği Renault kökenli 1.5 dCi turbodizel motor mevcuttu. Değişik güç seçenekleri olan bu motor Sandero Stepway'de 70 HP güç üretiyor. Euro 4 egzoz emisyon normlarına uygun K9K K7 kodlu 1.5 dCi motor ürettiği 70 HP güç ve 160 Nm tork ile sportif olmasa da, şehiriçi günlük kullanım için ihtiyaç duyulan çekiş ve performansı rahatlıkla sağlayabiliyor.

### Sonuç

Ülkemizde 1.6 litre benzinli 90 HP ve 1.5 dCi turbodizel 70 HP'lik iki farklı motorla satılan Sandero Stepway'in benzinlisinin fiyatı 24.500 TL olarak açık-



lanırken, bu sayfalardaki dizel motorlu versiyonun fiyatı 27.000 TL. Otomobilde bulunan tüm görsel detayların (alüminyum parçalar, dodikler, tavan barları vs.) yanı sıra ABS, klima, sürücü havayastığı standart. Sonuç olarak bu otomobil; trekking, piknik vs. türde hobilere sahip insanlar için uygun, bozuk yolda çok iyi sonuç veren bir otomobil.

*SANDERO STEPWAY PİKNIĞE MERAKLI TÜRK İNSANINA UYGUN BİR OTOMOBİL. ŞU ANA KADAR YÜKSELTİLMİŞ KAROSERLİ ÖNDEN ÇEKİŞLİ PİKNIK OTOMOBİLLERİ ÜLKEMİZDE FAZLA TUTULMAMIŞ OLSA DA, SANDERO STEPWAY BU KONUDA DAHA BAŞARILI OLABİLİR.*

#### Volvo S80 2.4 D5

##### Fabrika verileri

Motor: ..... 1561 cc, 4 silindir, turbodizel  
Maks. güç: ..... 70 HP @ 4000 d/d  
Maks. tork: ..... 160 Nm @ 1700 d/d  
Maks. hız: ..... 150 km/s  
0-100 km/s: ..... 16.7 sn  
Boyutlar (u / g / y): ..... 4024 / 1753 / 1590 mm  
Boş ağırlık: ..... 1141 kg  
Bagaj hacmi: ..... 320 lt  
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): ..... 6.2 / 4.8 / 5.3 lt/100 km  
Fiyat: ..... 27.000 TL

- + Bozuk yola uyum, ekonomik motor, iç hacim
- Ucuz iç mekan







# GENÇLİK AŞISI

Hyundai'nin SUV'u Santa Fe, makyaj görmesinin yanı sıra, 197 HP'lik daha güçlü bir motora kavuşmuş.

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



*HYUNDAI SANTA FE'NİN KOKPİTİNDE MALZEME VE İŞÇİLİK KAİTESİ ARTTIRILMIŞ. SUPERVISION LED TEKNOLOJİLİ GÖSTERGE PANELİ, ARTIK DAHA RAHAT OKUNUYOR.*

Birinci nesli 1999 yılında tanıtılan Hyundai Santa Fe'nin, halen satılmakta olan ikinci nesli 2006 yılında yollara çıkmıştı. İlk çıktığı dönemde ülkemizde 2.2 lt 150 HP CRDi motorla satılan Santa Fe, 2009 yılında makyaj görmemiş olsa da ufak bir iyileştirmeye tabi tutulmuş ve motor gücü 155 HP'ye çıkarken, sinyal lambaları da yan aynalara entegre edilmişti. 2010 yılı için söz konusu yeniliklerse gerçek bir makyaj.

### Neler değişti?

Makyaj denilince akla ilk gelen “otomobilde neler değişti?” oluyor. Üç çatalı yeni bir radyatör ızgarasının kullanıldığı makyajlı Santa Fe'de, yeni tip sis farlarının kullanıldığı ön ve arka tamponlar, farklı (xenon) far ve arka stop gruplarına yer verilmiş.

Kumanda birimleri kolay kullanımlı olan otomobilin iç mekanı irili ufaklı eşya gözleriyle, eskiden olduğu gibi şimdi de kullanışlı. Üstelik daha rahat okunabilen Supervision led teknolojili gösterge paneli, dikiz aynası üzerinde LCD geri görüş ekranı, navigasyon , lastik basınç uyarı sistemi gibi donanımlar da mevcut.





Otomobilin iç mekan genişliği her zaman için beğeni toplamıştı ve bu özellik aynen devam ediyor. Gerek önde, gerekse orta sıra koltuklarda yaşam alanıyla ilgili bir sıkıntı bulunmuyor. Üstelik ikinci koltuk sırasının sırt eğiminin ayarlanabilmesi konforu daha da arttırıyor. Style Max donanım seviyesinde sunulan üçüncü koltuk sırasıysa diz ve baş mesafesi yönünden kısıtlı. Kısa süreli yolculuklar ve kısa boylu yolculara yönelik olan bu koltuklar kullanılmadıkları zaman bagaj zemininde kendileri için hazırlanmış yere kolayca giriyorlar.

### Motordaki değişim fark ediliyor

150 HP ve 155 HP'lik eski motor seçenekleri, ağırlığı yaklaşık 2 ton olan Santa Fe'yi taşıyabilse de fazla etkileyici olmadıkları gerçektir. Şimdiyse işler biraz daha iyi. 6 ileri otomatik şanzımanla (eski versiyonlar 5 ileri) birlikte görev yapan 2199 cc'lik değişken geometrili turbodizel motor, ürettiği 197 HP güç ve 422 Nm tork sayesinde Santa Fe'yi 10.2 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartırken, maksimum 190 km/s hız sağlıyor (eski versiyonda bu değerler 12.9 sn ve 178 km/s'ydі).



*STYLE MAX DONANIM SEVİYESİNDE SUNULAN ÜÇÜNCÜ SIRA KOLTUKLARA GEÇMEK İÇİN İKİNCİ SIRADAKİ KOLTUĞU ÖNE KATLAMAK GEREKİYOR. İLK İKİ SIRADA GENİŞ VE FERAH BİR YOLCULUK İMKANI VARKEN, ÜÇÜNCÜ SIRADAKİ OTURMA ALANI KISITLI.*







*GERİ GÖRÜŞ KAMERASININ  
İÇ DİKİZ AYNASINA  
ENTEĞRE EDİLEN  
EKRANI, SON DÖNEMDE  
KULLANDIĞIMIZ SİSTEMLER  
ARASINDA EN İYİSİ.*

Normal şartlarda önden çekişli olarak hizmet veren Santa Fe'nin aktarma sistemi, ön tekerlekler patinaja düşmeye başladığında gücü otomatik olarak arka tekerleklerle yönlendirerek daha kolay yol almanızı sağlıyor. Bunun dışında direksiyon kolununun sol tarafında yer alan

4WD düğmesine basılarak gücü ön ve arka akslara yüzde 50-50 oranında aktarmakta mümkün. Fakat bu düğmenin Santa Fe'yi bir arazi canavarı haline getirmedişini belirtelim. Ama Santa Fe'nin arazi yeteneğinin ortalama bir kullanıcının işini fazlasıyla göreceği bir gerçek.

*HYUNDAI TÜRKİYE TARAFINDAN SAE NORMUNA GÖRE  
969-2247 LT OLDUĞU AÇIKLANAN BAGAJ HACMİ, AVRUPA  
NORMU VDA'YA GÖRE 528-1582 LT.*





**Sonuç**

Style (110.000 TL) ve Style Max (113.500 TL) olmak üzere iki donanım seviyesi bulunan makyajlı Hyundai Santa Fe; güçlenen motoru ve zenginleşen standart donanımıyla eskisinden hem daha performanslı, hem de konforlu. Ama halen fiyat listelerinde bulunan eski versiyonun yaklaşık 90.000 TL'lik etiketi karşısında pek ikna edici olamıyor.

**Hyundai Santa Fe 2.2 r h-matic Style Max****Fabrika verileri**

Motor: ..2199 cc, 4 silindirli, değişken geometrili turbodizel  
Maks. güç:..... 197 HP @ 3800 d/d  
Maks. tork: ..... 422 Nm @ 1800-2500 d/d  
Maks. hız: ..... 190 km/s  
0-100 km/s: ..... 10.2 sn  
Boyutlar: .....4660 / 1890 / 1760 mm  
Boş ağırlık: .....2062 kg  
Bagaj hacmi: ..... 528/1582 lt (VDA Normu)  
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.)..... 9.3 / 6.3 / 7.4 lt/100 km  
Fiyat: ..... 113.500 TL

+ Motor, donanım

- Fiyat



## Çekişme geri geliyor

Bu ay 16-18 Nisan tarihlerinde İstanbul'da yapılacak olan Rally Of Turkey, aynı zamanda Türkiye Ralli Şampiyonası'na da puan veriyor. TOSFED tarafından uygulamaya konulan kuralla rallinin her günü ülkemiz ralli pilotlar klasmanı için bir yarış sayılıp puan vereceği için oldukça önemli bir hal aldı. Bu yüzden sezonu kovalayacak iddialı ekipler bu zorlu yarışta yer alacak.

Geçtiğimiz aylarda Ford takımı bu sene son şampiyon Yağız Avcı'yı bünyesine kattı. Ralli tarihimize en genç şampiyon pilot olarak geçen Yağız Avcı, 5 yıl aradan sonra geri döndüğü takımında Ford Fiesta Super 2000 otomobil ile yarışacak. Geçen sene sonunda Avustralya'ya eğitim için giden daimi co-pilotu Ersan Alkır'ın yokluğunda genç pilota Bahadır Gücenmez eşlik edecek. 2008'de şampiyonluğu kazanan Serkan Yazıcı ise ST Racing takımının servis desteğinde Fiat Punto Super 2000 ile yer alacak. Fiat Abarth'tan da her yarışta İtalya'dan ekibe servis desteği gelecek. Ayrıca Burak Çukurova'nın da bu sezon bir anlamda Super 2000 modasına uyup her yarış İtalya'dan gelecek mekanik ekiple Peugeot 207 Super 2000 ile yarışacak. Geçtiğimiz ay sonunda

vatani görevini tamamlayarak sivil hayata geri dönen Fatih Kara ise parkurlara son takımlar şampiyonu ekip Parkur Racing renklerinde geri dönüyor. Kerem Üstünkaya'nın Mitsubishi Lancer Evo9'u ile yarışacak olan genç pilot, yine Bilge Ayan'ın co-pilotluğunda mücadele edecek.

Ayrıca geçtiğimiz sezon Mitsubishi Lancer Evo 9 ile yarışan Antalyalı Mustafa Söylemez de aynı otomobille bu sene de şampiyonada yer alırken, Bursalı Ünal Şenbahar da geçen senenin sonlarında yarışmaya başladığı aynı otomobille rallilerde yer alacak. 2007'den beri yarışmayan yılların tecrübeli ismi Mithat Diker ise Rally Of Turkey'de TOK Sport'un Fiat Punto S2000 otomobiliyle yarışacak. Geçtiğimiz sezona kadar gittikçe kısır bir hale gelen ve seyredenlere çok zevk vermeyen Türkiye Ralli Şampiyonası, zirve yolundaki iddialı pilotların ve otomobillerin artması ile yeniden hareketlenecek gibi görünüyor.

Sevgiyle kalın...

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



## Efsane pilotlar İstanbul'da

**Dünya Ralli Şampiyonası'nın 4'üncü yarışı olan Türkiye Rallisi, 15-18 Nisan tarihleri arasında İstanbul'da organize ediliyor.**

15-18 Nisan tarihleri arasında 2010 Dünya Ralli Şampiyonası'nın dördüncü yarışı olarak İstanbul ve çevresinde koşulacak olan Türkiye Rallisi, geçmiş ve gelecek arasında bir köprü kuracak ve WRC tarihinde bir ilk gerçekleşecek. 15 Nisan Perşembe Sultanahmet Meydanı'nda saat 17:00'da yapılacak Açılış Seremonisi ile başlıyor. Start, fotoğraf çekimi ve imza seanslarından sonra Yenikapı'ya inecek olan otomobiller İDO tarafından Türkiye Rallisi için özel tahsis edilen feribot ile İstanbul'da günbatımının boğazın eşsiz güzelliklerine tanıklık edecekler.

Dünyanın önemli ralli sürücüleri, İstanbul Anadolu yakası ve İzmit arasındaki özel etapların yanı sıra 16 Nisan Cuma günü saat 18:00'dan itibaren koşulacak Kadıköy Özel Seyirci Etabı'nda da, İstanbullulara müthiş bir ralli deneyimi yaşatacak. Kadıköy Rıhtım'daki İspark otoparkında oluşturulan parkurda, pilotlar zamana karşı mücadele ederken, seyirciler iki otomobilin hem birbirleri hem de zamana karşı mücadelelerini nefeslerini tutarak izleyecekler.

### En Hızlı Pilotlar İstanbul'da

Sebastien Loeb, Petter Solberg, Mikko Hirvonen, Jari-Matti Latvala ve Dani Sordo gibi zirve mücadelesindeki pilotların haricinde iki ünlü isim Kimi Räikkönen ve Ken Block da İstanbul'da start alacak pilotlar arasında. Türkiye Ralli Şampiyonası'nın da ilk yarışı olma özelliği taşıyan organizasyonda, Volkan Işık, Serkan Yazıcı, Yağız Avcı, Fatih Kara, Burak Çukurova ve Burcu Çetinkaya gibi pilotlar da uluslararası arenada boy gösterecekler.

Türkiye Rallisi ile ilgili tüm bilgilere <http://www.turkiyerallisi2010.com> adresindeki micro siteden ulaşılabilir.





# Formula 1 heyecanı Bahreyn'de start aldı

2010 Formula 1 sezonunun ilk yarışının yapıldığı Bahreyn GP'sinde Ferrari ile ilk yarışına çıkan Fernando Alonso zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Yeni takımların ve de en önemlisi efsane Alman pilot Michael Schumacher'in geri dönmesiyle bu sezon bir hayli renklenmiş Formula 1 2010 sezonunun ilk yarışının sıralama turlarında Red Bull'un Alman pilotu Sebastian Vettel en iyi zamanı yaparak pole pozisyonu kazandı. 1 Mart Pazar günü yapılan yarışta ise iyi bir start alan Vettel, arkasından start alan Ferrari pilotları Alonso ve Massa'nın kendisini geçmesine izin vermeyerek ilk viraja lider girdi. İlk üç sıra bu şekilde yarışın 34. turuna kadar devam ederken Sebastian Vettel'in yaşadığı sorun bir anda tüm seyri değiştirdi. Pit düzlüğünde beklenmedik bir şekilde yavaşlayan Vettel, takıma güç kaybettiğini bildirdi. Telsiz görüşmelerinden genç Alman pilotun sorununun ekzozda yaşanan bir problemden kaynaklandığı öğrenildi. Bu tura kadar Vettel'in arkasından kopmayan Alonso, rakibini rahatlıkla geçerek ön sırayı aldı ve damalı bayrağın altından geçerek yeni takımı Ferrari'ye ilk yarışında zafer hediye etmeyi başardı. Bu sonuç aynı zamanda çifte Dünya Şampiyonu İspanyol pilotun 2008 Japonya Grand Prix'inin ardından elde ettiği ilk zafer oldu.

### Felipe Massa ikinci olarak sezona moralle başladı

Geçen sezon Macaristan GP'sinde sıralama turlarında önündeki Rubens Barrichello'nun aracından gelen yay parçasının yüzüne isabet etmesi nedeniyle sakatlanan ve sezonu erken kapayan Felipe Massa, iyileşmesinin ardından geri döndüğü Formula 1 pistlerinde Bahreyn GP'sini ikinci tamamlayarak moral buldu. Vettel'in yaşadığı sorunu iyi değerlendiren diğer bir pilot da 2008 Dünya Şampiyonu Lewis Hamilton olurken, podyuma üçüncü sırada çıktı. Yaşadığı sorunla mutlak bir zaferi avucunun içinden çıkaran Sebastian Vettel ise dördüncü sırada finişe gelirken, yaşadığı sorundan dolayı üzgün ve sinirli görünüyordu. Bu sezon yeni kurulan Mercedes GP takımına transfer olan Nico Rosberg beşinci sırada yer alırken, takım arkadaşı Michael Schumacher de altıncı sırada kendisini takip etti. Geçen yılın şampiyonu Jenson Button, ancak yedinci sırada finişe gelebilirken, yarışın başında aracından yoğun dumanlar çıkan Mark Webber için kalan turlarda korkulan olmadı ve Avustralyalı pilot problemsiz şekilde sekizinci sırada mücadeleyi tamamladı. Geçen



Fernando Alonso Ferrari ile ilk yarışında damalı bayrağın altından birinci sırada geçti.



Lewis Hamilton, Vettel'in sorunlarını iyi değerlendirerek üçüncü oldu.



Sebastian Vettel, motorundaki güç kaybıyla dördüncülüğe düştü.





Genç Nico Rosberg, tecrübeli Schumi'yi yarış boyunca arkasında tuttu.

sezonun ikinci yarısından itibaren dikkat çeken ekiplerden olan Force India ise Antonio Liuzzi'nin dokuzunculuğuyla az da olsa teselli bulurken, Williams ekibine transfer olan Rubens Barrichello da 10. sırada yer alarak puan barajındaki son pilot oldu.

### Alonso: "Benim için kariyerimde çok özel bir gün oldu"

Sezona Bahreyn'de zafere ulaşarak flaş bir başlangıç yapan Fernando Alonso, yarış sonrası yapılan basın toplantısında "Benim için çok özel bir gün. Podyumun tepesine çıkmak her zaman

özeldir, ama bu Ferrari ile olunca çok daha özel oluyor. Takımın büyük bir tarihi var. Bir pilot, Ferrari aracını kullandığında beklentiler de yüksek oluyor" dedi. Alonso, "Ferrari, dünyanın en iyi takımı. Tüm kış boyunca çok yoğun çalıştık. Şu an henüz bir şey olmuş değil. Daha ilk yarışı kazandık. Fakat birinci ve ikinci sırada olmak, Maranello'dakilerin hak ettiği bir sonuç. Çünkü, bu muhteşem aracı üretebilmek için onlar gece gündüz çalıştılar. O yüzden bu ilk zaferi İtalya'dakilere, buradaki mekaniklere ve Başkan di Montezemolo'ya adıyorum" şeklinde konuştu.



Williams'ın yeni transferi Barrichello 10'uncu olarak sezona puanla başladı.



Efsane Schumacher, dört yıl aranın ardından yeniden pistlere geri döndü.



Antonio Liuzzi yarışta dokuzunculuğu elde etti.

### F1 Bahreyn GP'si

| Sıra | Pilot              | Takım                | Zaman       |
|------|--------------------|----------------------|-------------|
| 1.   | Fernando ALONSO    | Ferrari              | 1s39:20.396 |
| 2.   | Felipe MASSA       | Ferrari              | +16.099     |
| 3.   | Lewis HAMILTON     | McLaren-Mercedes     | +23.182     |
| 4.   | Sebastian VETTEL   | Red Bull-Renault     | +38.713     |
| 5.   | Nico ROSBERG       | Mercedes             | +40.263     |
| 6.   | Michael SCHUMACHER | Mercedes             | +44.180     |
| 7.   | Jenson BUTTON      | McLaren-Mercedes     | +45.260     |
| 8.   | Mark WEBBER        | Red Bull-Renault     | +46.308     |
| 9.   | Antonio LIUZZI     | Force India-Mercedes | +53.089     |
| 10.  | Rubens BARRICHELLO | Williams-Cosworth    | +1:02.400   |





# Button stratejiyle kazandı

F1 sezonunun Avustralya'da düzenlenen ikinci yarışında Jenson Button, doğru lastik stratejisi sayesinde ilk zaferini kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Bu sezon oldukça çekişmeli ve bol aksiyonlu geçen ve Melbourne Pisti'nde yapılan yarışta henüz ilk turda Fernando Alonso ile Jenson Button arasında yaşanan temas sonucu, İspanyol pilot spin atarak Michael Schumacher'e çarptı. Çarpmanın etkisiyle ön kanadı kırılan Schumacher pite girmek zorunda kalırken, Hamilton otların üzerine çıkarak bu karışıklıktan kurtulmaya çalıştı. Red Bull pilotları Sebastian Vettel ve Mark Webber ilk iki sırada mücadeleyi sürdürürlerken, Felipe Massa da bu ikiliyi takip ediyordu. Yarış öncesinde yapılan hava tahminlerinde mücadele sürerken yağmur yağabileceği uyarısı nedeniyle bütün ekipler oluklu geçiş lastikleri ile sezona başladılar. Bu sırada altıncı turun ardından Jenson Button cesur bir karar vererek pistin oluksuz lastikler için daha uygun olduğuna karar vererek pite girerek lastik değişimi yaptı. Bu stratejisinin faydasını kalan turlarda fazlasıyla gören Jenson Button, kalan turlarda en iyi zamanları yapmaya başlayınca ve de beklenen yağmur yağmayınca rakipleri de pite girerek düz zeminli lastiklere geçtiler. Lastik değişimini en son yapmaya karar veren Red Bull pilotlarından Sebastian Vettel, o sırada ikinciliğe yükse-

len Jenson Button'un önünde lider olarak piste döndü. Ancak takım arkadaşı Mark Webber önce pit çıkışından önce Robert Kubica ve Nico Rosberg'e, daha sonra da Felipe Massa'ya geçilerek beşinci sıraya kadar geriledi.

### **Vettel yine şanssızlık yaşadı ve zaferden oldu**

Sezonun ilk yarışında yaşadığı problem nedeniyle zaferi elinde kaçırarak Sebastian Vettel, Melbourne Pisti'nde de makus talihine boyun eğmek zorunda kaldı. 13. turda aracındaki fren problemi nedeniyle kum havuzuna çıkan Vettel,



**Polonyalı Robert Kubica yeni takımı Renault renklerinde başarılı bir yarış çıkardı ve podyuma ikinci olarak çıktı.**



**Ferrari'nin Brezilyalı pilotu Felipe Massa üçüncü gelerek istikrarını sürdürdü.**



**Sezonun ilk yarışının galibi olan Fernando Alonso bu kez dördüncülüğü elde etti.**





**Nico Rosberg Melbourne Pisti'nden beşincilikle ayrıldı.**

*GEÇEN YILIN ŞAMPİYONU BUTTON ZAFERE ULAŞIRKEN, F1'E YENİDEN İSİN MAYA ÇALIŞAN SCHUMİ İSE YARIŞI 10UNCU SIRADA TAMAMLADI.*



**Lewis Hamilton altıncı olmasına rağmen mutlu görünmeye çalıştı.**



**Liuzzi bu yarışta da puan barajında tamamlamayı başardı.**

liderliği Jenson Button'a devretti. Eline altın tepsiyle gelen bu liderlik fırsatını kaçırmayan Jenson Button, kalan turlarda yerini korumayı başararak yeni takımı McLaren ile ilk zaferini hanesine yazdırdı. Button gibi bu sene yeni takımı Renault ile mücadele eden Polonyalı Robert Kubica ise ikinci olarak geçen sezon yaşadıkları zor günlerin ardından yeniden yapılanan Fransız ekibi sevince boğdu. Felipe Massa bu yarışta da podyuma üçüncü sırada çıkmayı başarırken, istikrarını korumayı başardı. Bir ara arkasında eski takım arkadaşı Lewis Hamilton'ın baskısı ile yarışan ancak İngiliz pilotun Mark Webber ile çarpışması ve zaman kaybıyla rahatlayan ilk yarışın galibi Fernando Alonso dördüncülükle yetindi. Nico Rosberg beşinci sırada yer alırken, Lewis Hamilton ve Antoni Liuzzi

de Alman pilotu genel klasmanda takip ettiler.

### **Button: "Lastik kararı bizim için yarışın kırılma noktasıydı"**

McLaren-Mercedes takımı ile ilk zaferini kazanan Jenson Button yarış sonrası yaptığı açıklamada "Pilotların, şartları hissetmesi çok daha kolay diye düşünüyorum. Takımlar, gelen bulutları görebilirler fakat biz gerçekte neyin geldiğini hissedebiliriz. Bu yüzden pite girip lastik değiştireyim diye düşündüm. Birkaç yer hala ıslaktı. Pite girdiğimde, pite girdiğimde, pit alanının ıslak olduğunu görünce bunun feci bir karar olduğunu düşündüm. Fakat hızlanmaya başladıkça her şey çok iyi gitti. Bu doğru bir karardı ve bu kararı vermiş olmaktan dolayı da çok mutluyum" açıklamasında bulundu.



**Yarış öncesinde Ross Brawn ile Schumacher sıkıntılı görünüyordu.**



**Yılların tecrübeli ismi Rubens Barrichello sekizinci oldu.**

### **F1 Avustralya GP'si**

| Sıra | Pilot              | Takım                | Zaman       |
|------|--------------------|----------------------|-------------|
| 1.   | Jenson BUTTON      | McLaren-Mercedes     | 1s33:36.531 |
| 2.   | Robert KUBICA      | Renault              | +12.034     |
| 3.   | Felipe MASSA       | Ferrari              | +14.488     |
| 4.   | Fernando ALONSO    | Ferrari              | +16.304     |
| 5.   | Nico ROSBERG       | Mercedes             | +16.683     |
| 6.   | Lewis HAMILTON     | McLaren-Mercedes     | +29.898     |
| 7.   | Antonio LIUZZI     | Force India-Mercedes | +59.847     |
| 8.   | Rubens BARRICHELLO | Williams-Cosworth    | +1:00.536   |
| 9.   | Mark WEBBER        | Red Bull-Renault     | +1:07.319   |
| 10.  | Michael SCHUMACHER | Mercedes             | +1:09.391   |





# Citroen Meksika'da şov yaptı

Dünya Ralli Şampiyonası'nın ikinci yarısı olan Meksika Rallisi'nde ilk üç sırayı Citroen C4 WRC ile yarışan pilotlar elde ettiler.

Yazı: Gürkan Çağlar





**Petter Solberg yarışa ilk gün lider olarak başlamasına rağmen Loeb'e geçilerek ikinci oldu.**



**Solberg ile müthiş bir mücadeleye giren Sebastien Ogier, üçüncülüğü elde etti.**



**Hirvonen hayal kırıklığı ile dolu bir yarış geçirdi.**

Citroen takımının Fransız pilotu Sebastien Loeb, Meksika'nın her türlü sürprize açık kırıncı toprak etaplarında rallinin ikinci günü Petter Solberg'den aldığı liderliği yarışın sonuna kadar koruyarak bu sezon ilk zaferini kazandı. Sezona İsveç Rallisi'nde dokuzuncu olarak hayal kırıklığı ile başlayan Petter Solberg ise ikinci sırada yer alarak moral buldu. Bu sezona iyi bir başlangıç yapan Sebastien Ogier ise yarış boyunca Petter Solberg ile girdiği kıyasıya mücadeleden 1,1 saniye farkla üçüncü olarak ayrıldı.

Bu sonuçla Citroen takımı podyumda üç C4 WRC otomobille yer alarak başarılı bir hafta sonu geçirmiş oldu. Sezona İsveç'de zaferle başlayan Ford takımının pilotları Meksika'da Citroen'lerin hızına ayak uyduramadılar. Takımın Fin pilotu Mikko Hirvonen Meksika Rallisi'nde dördüncü sırada finişe gelirken, kendisini takım arkadaşı Jari Latvala izledi. Stobart takımından Henning Solberg ve Federico Villagra altıncı ve yedinci sıralarda yer alırken, dört yıllık aradan sonra WRC parkurlarına geri dönen Xa-

vier Pons, Ford Fiesta S2000'i ile SWRC sınıfında lider olarak yarışı tamamladı. Aynı otomobille yarışan Martin Prokop dokuzuncu sırada yer alırken, Armindo Araujo ise Mitsubishi Lancer Evo X'uyla 10'uncu ve PWRC birincisi oldu.

#### **Citroen Direktörü Quesnel yarış sonunda çok mutluydu**

Citroen Takım Direktörü Oliver Quesnel bir toprak rallide Fransız markası için ilk kez podyumun ilk üç sırasını alan pilotlarıyla gurur duyduğunu açıkladı.

**SEBASTIEN LOEB  
İLK GÜN PETTER  
SOLBERG'İN GERİSİNDE  
KALMASINA RAĞMEN  
DAHA SONRA ATAK  
YAPARAK LİDERLİĞİ  
ELE GEÇİRDİ VE ZAFERE  
İMZA ATTİ.**





Jari Latvala takım emriyle klasmanda Hirvonen'in gerisine düştü.



Henning Solberg yarışı altıncı sırada noktaladı.



Federico Villagra genel klasmanda fabrika takımı pilotlarını takip etti.

Quesnel bu konuda şunları "Hepsi iyi bir iş yaptılar, ama Sebastien Loeb ve Daniel Elena'yı özel olarak anacağım, 2. gün müthiş bir iş yaptılar ve bu akıllara durgunluk veren zaferi o zaman elde ettiler. C4 WRC ile bu rallide bütün özel etapları kazanarak üstünlük gösterdiler. Onlar ayrıca bir Fransız marka için bir toprak rallide ilk üçlü zaferi elde ettiler. Ayrıca Petter Solberg ve Sebastien Ogier'i muhteşem düelloları için tebrik etmek isterim." açıklamasını yaptı. Meksika'da en büyük rakipleri Ford Takımı ile güçlü bir rekabetin olmadığına şaşırıp şaşırmadığı sorulan Quesnel şöyle konuştu: "Şaşırmış hissetmiyorum. Onlara ne oldu emin değilim. Belki motor ya da rakımla ilgiliydi. Her neyse, biz kendimize

güveniyorduk, çünkü Meksika'da daha önceki 3 ralliyi kazandık. Ama bu kadar arkada kalmalarına şüphesiz şaşırdım" şeklinde konuştu. BP- Abu Dhabi Ford takımı direktörü Malcolm Wilson ise Meksika Rallisi'nde takımın pilotlarının ve otomobillerinin hayal kırıklığı yaratan performanslarının sebebini ekip olarak araştıracaklarını ve bir sonraki yarış olan Ürdün Rallisi'nde yeniden zirveyi zorlamayı amaçladıklarını belirtti.

*MEKSİKA RALLİSİ'NDE PODYUMUN İLK ÜÇ SIRASINI CITROEN C4 WRC İLE YARIŞAN EKİPLER PAYLAŞIRKEN, FORD TAKIMI HAYAL KIRIKLIĞI YARATTI.*

#### WRC Meksika Rallisi

| Sıra | Pilot - Co-pilot                        | Takım             | Zaman      |
|------|-----------------------------------------|-------------------|------------|
| 1.   | Sebastien LOEB – Daniel ELENA           | Citroen C4 WRC    | 3:42:41,70 |
| 2.   | Petter SOLBERG – Phil MILLS             | Citroen C4 WRC    | 3:43:05,90 |
| 3.   | Sebastien OGIER – Julien INGRASSIA      | Citroen C4 WRC    | 3:43:07,00 |
| 4.   | Mikko HIRVONEN – Jarno LEHTINEN         | Ford Focus WRC    | 3:44:29,20 |
| 5.   | Jari LATVALA – Miiikka ANTTILA          | Ford Focus WRC    | 3:44:56,80 |
| 6.   | Henning SOLBERG – Ilka MINOR            | Ford Focus WRC    | 3:45:29,70 |
| 7.   | Federico VILLAGRA – Jorge Perez COMPANC | Ford Focus WRC    | 3:52:55,10 |
| 8.   | Xavier PONS – Alex HARO                 | Ford Fiesta S2000 | 4:01:26,10 |
| 9.   | Martin PROKOP – Jean TOMANEK            | Ford Fiesta S2000 | 4:01:43,70 |
| 10.  | Armundo ARAÚJO – Ramalho MIGUEL         | M.Lancer Evo X    | 4:04:14,20 |





# Skoda Arjantin'i domine etti

IRC Dünya Şampiyonası'nın üçüncü yarışı olan Arjantin Rallisi'nde Skoda pilotları podyumda ilk üç sırayı paylaştılar.

**Yazı: Gürkan Çağlar**







**Gabriel Pozzo yarıştaki en iyi Arjantinli pilot oldu.**



**Federico Villagra ilk kez yarıştığı S2000'de zorlandı.**



**Magalhaes Arjantin'de halinden memnundu.**

Skoda fabrika takımının Fin pilotu Juho Hanninen, Arjantin Rallisi'nde zafere ulaşarak bu sezon Mikko Hirvonen ve Kris Meeke'in ardından yarış kazanan üçüncü isim oldu. 28 yaşındaki Fin pilot, bu sonuçla şampiyona genel klasmanında da liderliğe yerleşti. Skoda İngiltere desteğinde sezonu kovalayan Guy Wilks'in ikinci, Jan Kopecky'nin de üçüncülüğüyle Skoda takımı podyumu adeta parselledi. Juho Hanninen yarışın 15 özel etabının 11'inde en iyi zamanları gerçekleştirirken, Skoda da Arjantin'den gelen puanların ardından markalar klasmanında liderliğe yerleşti. Guy Wilks rallinin son gününde Hanninen'i zorlayıp zaferi ele geçirme planları yaparken, yaşadığı fren problemleri nedeniyle ikinci sırada finişe gelmeye razı oldu. Bir önceki Cu-

ritiba Rallisi'ni kazanan geçen yılın IRC şampiyonu Kris Meeke ise rallide yaşadığı elektronik problemler nedeniyle Skoda'ların temposunu yakalayamadı. Daha sonra serviste sorunu halledildikten sonra genel klasmanda üçüncülüğü zorlamak amacıyla atağa kalktı. Ancak İngiliz pilotun Peugeot 207 S2000 otomobilinin direksiyon kutusu kırılınca yarışa veda etmek zorunda kaldı.

### **En iyi yerel pilot Pozzo oldu**

Subaru Impreza WRX ile yarışan yerel pilot Gabriel Pozzo ise dördüncü sırada finişe gelerek en iyi Arjantinli olarak ralliyi noktaladı. Pozzo'nun bu derecesiyle Subaru da IRC'deki ilk marka puanlarını hanesine yazdırdı. Yine yerel pilotlardan Dünya Ralli Şampiyonası'nda Focus

WRC ile yarışan Federico Villagra ise ilk kez kullandığı Fiesta S2000'e uyum sağlamak zorlanarak bu otomobille tecrübe kazanan rakiplerinin gerisinde kaldı. Peugeot Portekiz adına mücadele eden Bruno Magalhaes altıncı olarak ralliyi tamamlarken, derecesinden memnun

olduğunu söylüyordu. Yerel pilotlardan Nicolas Madeiro ve Diego Dominguez de yedinci ve sekizinci sıralarda yer alarak puan barajındaki son isimler oldular. IRC Sezonunun dördüncü yarışı 29 Nisan-1 Mayıs tarihleri arasında İspanya'da düzenlenecek.

### **IRC Arjantin Rallisi Genel Klasmanı**

| Sıra | Pilot - Co-pilot                        | Otomobil                | Zaman     |
|------|-----------------------------------------|-------------------------|-----------|
| 1    | Juho HANNINEN - Mikko MARKKULA          | Skoda Fabia S2000       | 2:30:38,1 |
| 2    | Guy WILKS - Philip PUGH                 | Skoda Fabia S2000       | 2:31:29,1 |
| 3    | Jan KOPECKY - Petr STARY                | Skoda Fabia S2000       | 2:32:58,2 |
| 4    | Gabriel POZZO - Daniel STILLO           | Subaru Impreza WRX      | 2:35:32,0 |
| 5    | Federico VILLAGRA - Jorge Perez COMPANC | Ford Fiesta S2000       | 2:35:52,3 |
| 6    | Bruno MAGALHAES - Carlos MAGALHAES      | Peugeot 207 S2000       | 2:36:49,1 |
| 7    | Nicolas MADEIRO - Guillermo PIAZZANO    | Mitsubishi Lancer Evo X | 2:37:25,6 |
| 8    | Diego DOMINGUEZ - Edgardo GALINDO       | Mitsubishi Lancer Evo X | 2:38:17,4 |



# Kocaeli'de mahalli ralli heyecanı

21 Mart Pazar günü, Kocaeli Motorsporları KOSDER tarafından organize edilen Outlet Center Kocaeli Rallisi'ni Hakan Uçucu-Süheyl Polatoğlu ekibi kazandı.

**Yazı: Gürkan Çağlar**







**İzmitli ev sahibi pilotlardan Şeref Akgün yarışta ikinciliği elde etti.**

Outlet Center'dan 16 otomobilin start almasının ardından, ekipler Orman ve Çenedere etaplarını üçer kez geçerek finiş geldiler. Yarışın galibi A6 klasmanında, Citroen C2 ile yarışan Hakan Uçucu- Süheyl Polatoğlu ikilisi oldu. İlk etapta Ahmet İskender Kaya, Hakan Ünsal ve Levent Kantürk yarış dışı kalırken etabın galibi Citroen C2 ile yarışan Hakan Uçucu oldu. İlk etapta fren sorunu yaşayan bir diğer isim de yarışın iddialı ismi Menderes Okur idi. İkinci etabı ekipler, hiçbir mekanik sorun yada kaza yaşamadan tamamladılar. İkinci etap sonunda Hakan Uçucu liderliğini korur-

ken, Ferhat Tanrıbilir ikinci, Orçun Nural üçüncü sıradaydı. Dördüncü etapta yarışın ilk taklasını atan ama yola devam etmeyi başaran ekip Ankara'dan yarışa katılan Can Hergüner ve kopilotu Serkan Okan yarışı da bitirmeyi başardı.

Yarışın altıncı ve son etabına 6.8 saniye farkla giren isimler Hakan Uçucu ve Ferhat Tanrıbilir idi. Yarışta hayal kırıklığı yaşayan ve sorunları çözüldükten sonra etap da kazanan Menderes Okur altıncı etabı kazanırken yarışın lideri Citroen pilotu Hakan Uçucu - Süheyl Polatoğlu birinciliklerini korumayı başardılar. Şe-



**Yarışın tek bayan pilotu Sena Özge Aydın iyi götürdüğü yarışı tamamlayamadı.**

ref Akgün-Hülya Morgil ikilisi son etapta Tanrıbilir'den ikinciliği alırken, podyumun son basamağında kendine yer bulan isim Ford pilotu Kemal Gangam ve copilotu Birol Otağ oldu. Tüm gün hızlı zamanlara imza atan Kocaeli'li pilot Ferhat Tanrıbilir dördüncülükle yetindi.

Okan Karaçam H10, Kutlu Demiriz ise N2 klasmanını kazandı.

Pazar günü saatler 16:50'yi gösterirken Outlet Center'da finiş gelen otomobiller, kupalarını KOSDER ve Outlet Center yetkililerinin elinden aldılar.

#### Kocaeli Rallisi

| Sıra | Pilot - Co-pilot                      | Otomobil         | Zaman     |
|------|---------------------------------------|------------------|-----------|
| 1    | Hakan Uçucu - Süheyl Polatoğlu        | Citroen C2       | 54:32,8   |
| 2    | Şeref Akgün - Hülya Morgil            | Opel Astra       | 55:38,3   |
| 3    | Kemal Gangam - Birol Otağ             | Ford Fiesta      | 57:41,3   |
| 4    | Ferhat Tanrıbilir - Tank Çağrı Zeybek | Ford Fiesta      | 58:00,1   |
| 5    | Kutlu Demiriz - Erman Akgün           | Opel Corsa       | 1:02:45,3 |
| 6    | Okan Karaçam - Melih Tarhan           | Lada Samara      | 1:03:46,0 |
| 7    | Menderes Okur - Aras Dinçer           | Mitsubishi EVO 9 | 1:04:25,4 |
| 8    | Soner Ömürü - İlkay Ersoy             | Fiat Palio       | 1:07:15,0 |
| 9    | Can Hergüner - Serkan Okan            | Fiat Palo        | 1:11:14,6 |



# Sofuoğlu'ndan sezonun ilk zaferi

Bu yıl da Dünya Supersport Şampiyonası'nda ülkemizi temsil eden Kenan Sofuoğlu, sezonun Portekiz'de yapılan ikinci ayak yarışında birinciliği elde etti.

Yazı : Gürkan Çağlar

Yeni sezona Avustralya'da yapılan ilk yarışta üçüncü gelerek başlayan Kenan Sofuoğlu, Portekiz'de yapılacak olan ikinci yarışta bu kez sezonun ilk birinciliğini kazanmayı hedefliyordu. Bir gün önce yapılan sıralama turlarında ikinci zamanı elde eden sürücümüz, pole pozisyonunda yer alan takım arkadaşı Michele Pirro'nun ardından ikinci sırada start alma hakkı kazandı. Ertesi gün yarışın başlaması ile birlikte her zaman olduğu gibi iyi bir start alan sürücümüz ön sırayı zorlasa da ilk viraja rakipleri Eugene Laverty, Juan Lascorz ve Michele Pirro'nun

ardından dördüncü sırada girdi. 20 turluk yarışın ilk yarısında yerini koruyan ve önündeki rakiplerini yakından takip eden Kenan Sofuoğlu, kalan turlarda atak yapmaya başlayarak önündeki rakiplerini teker teker geçti ve bitime 5 tur kala liderliği eline geçirdi. Bitime doğru Eugene Laverty'nin düşmesiyle zirve mücadelesinde Juan Lascorz ile başa kalan sürücümüz son turda liderliği rakibine kaptırdı. Ancak pes etmeyen Kenan Sofuoğlu, finişe birkaç viraj kala yaptığı başarılı atakla liderliği yeniden alarak damalı bayrağa Lascorz ile ade-





ta kafa kafaya girerek sadece 0,3 saniye farkla zaferi kazanmış oldu. Hannspree Ten Kate Honda takımının diğer sürücüsü olan Michele Pirro da yarışı üçüncü sırada tamamladı. Yarışın kupa töreninin ardından Portekizli organizatörlerin Milli Marşımızı çalmamaları ise sürücümüz ve yarışı ülkemizde TV'den izleyenler tarafından tepkiyle karşılandı ve "skandal" olarak nitelendirildi.

### Kenan Sofuoğlu: "Bu zafer benim için önemliydi"

Sezonun ikinci yarışından zaferle ayrılan Kenan Sofuoğlu, yaptığı açıklamada "Kazandığım için çok mutluyum, çünkü bu sene çok sıkı bir çekişme yaşanıyor. Fakat en sevindirici şey ise bu sene motorum Honda CBR 600 RR'ın çok iyi olması. Sıralama turlarında takımım bana yorumumu sorduklarında tek sorunun kendim olduğunu söylemiştim. Çünkü gerçekten motorumuz çok iyiydi ve kendimi yeteri kadar iyi bulmamıştım. Fakat yarıştan önceki ısınma turlarında iyi bir performans gösterip tur rekorunu kırmayı başardım ve bu bana moral verdi. Lascorz son turlarda bayağı güçlüydü ama onu son turda yine geçip kazanmayı başardım. Bu zafer benim için önemliydi çünkü Philip Island'daki yarışta üçüncü gelmişim ve moralim bozuktuk. Bu zaferin ardından takımımıza gönülden çok teşekkür ediyorum." şeklinde konuştu.



Kenan Sofuoğlu ve Juan Lascorz'un mücadelesi özellikle son turlarda nefes kesti.

Portekiz'de yapılan yarışın ardından sürücümüz Kenan Sofuoğlu 41 puanla şampiyonada liderliğe yerleşti. Sezonun üçüncü yarışı 11 Nisan'da İspanya'nın Valencia Pisti'nde düzenlenecek.



Şampiyon sürücümüz startta her zamanki gibi sakin görünüyordu.

### World Supersport Portekiz Yarışı

| Sıra . Pilot            | Takım                    | Zaman      | Sıra . Pilot          | Puan |
|-------------------------|--------------------------|------------|-----------------------|------|
| 1. ....Kenan Sofuoğlu   | Hannspree Ten Kate Honda | 35'21.143s | 1. ....Kenan Sofuoğlu | 41   |
| 2. ....Joan Lascorz     | Kawasaki                 | +0.031s    | 2. ....Juan Lascorz   | 40   |
| 3. ....Michele Pirro    | Hannspree ten Kate Honda | +8.879s    | 3. ....Eugene Laverty | 30   |
| 4. ....Chaz Davies      | Triumph                  | +15.270s   | 4. ....Fabien Foret   | 22   |
| 5. ....Fabien Foret     | Kawasaki                 | +22.096s   | 5. ....Davis Salom    | 19   |
| 6. ....Katsuki Fujiwara | Kawasaki                 | +23.041s   |                       |      |





### İbrahim Okyay Portekiz'den mutlu ayrıldı

2010 yarış sezonuna 27-28 Mart tarihlerinde Portekiz'in Braga pistinde yapılan ETCC yarışı ile başlayan Borusan Otomotiv Motorsport, İbrahim Okyay ile ilk yarışta beşincilik, ikincisinde ise dördüncülük elde etti. İbrahim Okyay, yarış sonrası yaptığı açıklamada "İki yarış da, bizim için başarılı geçti. Braga pistinde daha önce hiç yarışmamıştım ve yağın yağmur, kuru havada pist koşullarının nasıl olacağını test etmemize engel oldu. Özellikle ikinci yarışta James Thomson ile sıkı bir üçüncülük mücadelesi yaşadık ve uzun süre Thomson'ın önünde devam ettim. Telsizden gelen direktif ve takım kararı ile dördüncülüğü korumama karar verdik. Çünkü her iki yarışta da hedefimiz ilk beş içinde yer almaktı ve dördüncülüğü riske etmememiz doğru karardı. Şampiyonada toplamda beşinci sıradayız. Borusan Otomotiv Motorsport ekibi olarak aldığımız bu puanlar bize moral oldu." şeklinde konuştu. ETCC üç ayak ve altı yarıştan oluşuyor. Şampiyonanın kalan yarışları 24-25 Temmuz'da Avusturya'da ve 16-17 Ekim'de İtalya'da gerçekleşecek.

### Karting'de Kuzey Kıbrıs ayağı tamamlandı

2010 Türkiye Karting Şampiyonası'nın ikinci ayak yarışı 27-28 Mart tarihlerinde Kuzey Kıbrıs Turing ve Otomobil Kulübü (KKTOK) organizasyonu ile, ZET Karting Pisti'nde gerçekleştirildi. KF3 kategorisinde sekiz, Mini kategorisinde ise 10 sporcunun ikinci ayak yarışında puan için mücadele ettiği yarışlarda hafta sonunun galipleri KF3 kategoride Soyhan Cuvalcıoğlu, Mini kategoride Ayhancan Güven oldu. Podyum tamamen Kıbrıslı pilotlardan oluşup, Soyhan aldığı puanlar ile şampiyona liderliğini sağlamlaştırırken onu ikincilik basamağında Tolga Güryel takip ederken üçüncülüğünde ise Doğukan Kamacıoğlu takip etti. Mini kategorisinde ise sıralama turlarında en iyi dereceyi elde eden Ayhancan Güven hafta sonunu lider tamamladı. Yiğit Çetin podyumun ikinci basamağında yer alırken Melih Kaan Kotil üçüncü olarak kupa almaya hak kazandı.



### Peugeot Sport Türkiye medyaya tanıtıldı

Bu yıl kurulan ve Levent'deki Sapphire binasında basın lansmanı yapılan Peugeot Sport Türkiye, Kıtalararası Ralli Şampiyonası (Intercontinental Rally Challenge) IRC'de Burcu Çetinkaya ve Çiçek Güney'den oluşan ilk ve tek bayan ekip ile Türkiye adına yarışacak. Türk Hava Yolları, Total, Ansell, Yokohama, Red Bull, Gefco, Peugeot Finans, KS Tools ve OMP sponsorluğunda yola çıkan Peugeot Sport Türkiye Ekibi, İstanbul'da düzenlenecek olan WRC Türkiye ayağı ile yarışlara başlayacak olan Peugeot Sport Türkiye Ekibi sırasıyla Sardunya-İtalya, Ypres-Belçika, Açores-Portekiz, Madeira-Portekiz, Barum-Çek Cumhuriyeti, San Remo-İtalya ve İskoçya Rallisi-İngiltere olmak üzere toplam sekiz yarışta mücadele edecek. IRC Yarışları 59 ülkede 116 milyon eve ulaşan Eurosport kanalında canlı olarak yayınlanacak.





## Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe start alıyor

Grid Concept tarafından organize edilen PORSCHE GT3 Cup Challenge Eastern Europe firmanın Türk Ortağı ve Yönetim Kurulu Başkanı Murat Doruk ile Cup'da mücadele edecek Türk pilotlardan Yadel Oskan, Yücel Özbek ve Mürşit Unat basın mensuplarıyla bir araya geldiler. Organizasyonu üstlenen Grid Concept'in Türk Ortağı ve Yönetim Kurulu Başkanı Murat Doruk düzenlenen bir toplantıda Cup'la ilgili bilgiler verdi. 3-4 Nisan'da İstanbul Park'ta ilk ayağı yapılacak Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe ile mücadele start alıyor. Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe'un toplam 7 ayaktan oluşacağını belirten Murat Doruk, "Toplamda 4 ayak Türkiye'de yapılacak. Bu ayaklara ilave olarak Yunanistan ve Bulgaristan gibi ülkelerde koşulacak 3 ayağın yanı sıra Formula 1 GP Türkiye ayağında da yerimizi alacağız. Toplam 16 adet Porsche 997 ile organizasyon gerçekleşecek" dedi.

## Off-road'da sezon başladı

Türkiye Off-road Şampiyonası'nda sezonun ilk ayağı, Sakarya Otomobil Sporları ve Off-Road Kulübü (SOSDER)'nün, 26-28 Mart tarihlerinde düzenlediği ilk yarışla tamamlandı. Genel Klasman'da Birlas&Ağaoğlu Off-road Team adına Volkan Gönülalan - Nemci İnan ekibi birinci olurken, Nihat Keskin - Yasemin Toker ikilisi ikinci, geçtiğimiz yılın Off-road Şampiyonu Cemil Işıkçı - Uğur Kızıl ile üçüncü olarak yarış tamamlandı. Ekipler 27 Mart Cumartesi günü saat 10.00'da Sakarya Kent Meydanı'ndan start alıp iki gün boyunca altısı engelli, dördü mukavemet olmak üzere toplamda 74.14 km uzunluğundaki 10 özel etapta mücadele ettiler. 19 aracın katılımıyla gerçekleştirilen yarışta ilk gün engelli etaplar geçilirken, ikinci gün Serdivan ilçesi Kırantepe mevkiinde bulunan orman etaplarında yarış tamamlandı. Yarışın ardından dereceye giren yarışmacılar, Limapark Otel'de düzenlenen törenle ödüllendirildi. Genel klasman birincilerine ödülleri Sakarya Büyükşehir Belediye Başkanı Zeki Toçoğlu verdi.



## Lassa Rally Team sezona ısınıyor

Lassa Yarış Lastikleri Geliştirme Süreci'nin bir parçası olarak geçtiğimiz sezon yurtdışında yarışma karan alan ve bu yıl pilot koltuğunda Volkan Işık'ın yer aldığı Lassa Ralli Takımı, 2010'da katıldığı ilk yarış ile birlikte alışma sürecini hızlandırmaya devam ediyor. İtalya Valtiberina'da gerçekleştirilen Ronde Valtiberina rallisinde, Volkan Işık podyumun 7,8 saniye dibinde genel klasmanda dördüncülüğü elde etti. Rallide kullanılan Peugeot 206 WRC'nin iyi bir tecrübe olduğunu Lassa Ralli Takımı adına belirten Volkan Işık, "Özellikle tutunmanın ve fren performansının en üst seviyelerde olması beklenen, yüksek güce sahip WRC altında Lassa lastiklerinin bu ilk buluşmada göstermiş olduğu performans sonuçlarından ve elde edilen tecrübelerden memnunuz. Geçtiğimiz yıl da farklı araçlarla lastiklerimizin performansını görme imkanı yakalamıştık. Bu sezon ilk yarışa bir WRC ile başladık" dedi.



# R'DAN GÜÇLÜ GTI

Alman modifiye firması MTM'nin (Motoren Technik Mayer), Golf GTI'a yaptığı modifiye, ortaya bu sayımızın içinde ilk sürüş yazısını ve video'sunu yayınladığımız Golf R'dan daha güçlü bir otomobil çıkarmış.

Yazı: Eren Tekin

Fotoğraflar: MTM Medya





Volkswagen Golf 7'den 77'ye birçok otomobil tutkununun gönlünü fethedebilen ender otomobillerden biri. Öyle ki Golf kullanıcılarının yaş aralığı gencinden orta yaşlısına kadar oldukça geniş bir yelpazede. Özellikle Golf IV, dünya genelinde büyük satış başarısı elde etti. Zaten bunun farkına varan Volkswagen de, bu modelden sonra otomobilin genel tasarımında çok radikal değişikliklere gitmedi. Golf GTI ise, GTI kavramını yaratan model olarak anılır. Ünlü Alman modifiye firması MTM, altıncı nesil Golf GTI'ı modifiye ederek daha yüksek güce ve yeni bir tasarıma kavuşturdu. Modifikasyon, dış görünümünden çok performans odaklı. Bu nedenle otomobilinin gücünü dışarıya çok da belli etmemek isteyen kullanıcıların ilgisini çekecek. MTM, daha önce 270 HP güç üreten modellerini tanıttığı Golf GTI'ı daha da güçlendirmiş. Yeniden programlanan bir elektronik kontrol ünitesi, yeni bir turbo ve yine yeni bir egzoz sistemine sahip olan aracın 2.0 litre hacimli motoru artık 310 HP güç ve 410 Nm tork üretiyor. Otomobilin yerden yüksekliği 30 mm alçaltılmış. Maksimum hızı 270 km/s'ye çıkan aracın 0-100 km/s hızlanma süresi ise 5.7 saniye olarak açıklanıyor.

*MTM'NİN MODİFİYESİ, GOLF GTI'İ 310 HP GÜÇ VE 410 NM TORKA ULAŞTIRMIS.*





## e-otodergi okuyucu sayıları

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



www.

**e-otodergi**.com

22'nci sayımızı okudunuz. 5'inci sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. İlginize nedeniyle teşekkür ederiz. Bir sonraki sayımız olan **Mayıs 2010** tarihli 23'üncü sayımız, **4 Mayıs 2010** tarihinde yayına girecektir.

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