

WWW.

OCAK 2009

SAYI:7

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ

SÜRÜŞ İZLENİMİ

**MERCEDES  
GLK 320 CDI**



**KARŞILAŞTIRMA**  
YENİ SYMBOL  
ACCENT ERA



**SÜRÜŞ İZLENİMİ**  
SUBARU IMPREZA  
SEDAN 1.5 OTM.



**SÜRÜŞ İZLENİMİ**  
PEUGEOT 4007  
2.2 HDi



**HABER**  
YENİ  
BMW Z4

## Haberciliğin geleceği internette

**Dünyanın en prestijli gazetecilik ödülü Pulitzer'in kapsamı, gelişen koşullar çerçevesinde genişletildi.** Pulitzer seçici kurulunun Aralık ayında yaptığı açıklamada, ödülün Nisan 2009'dan itibaren, mevcut kategorilerin yanı sıra, sadece internette yayın yapan gazete ve dergilerde çalışan gazetecilere de verileceği belirtildi. Bu kararın alınmasındaki en önemli nedenler olarak; son yıllarda internet gazeteciliğinin büyük bir ivme kazanması ve bazı gazete patronlarının, yakın gelecekte gazetelerini basıp dağıtmak yerine sadece internette yayınlacaklarını açıklamaları gösterildi. Biz e-otodergi olarak, geleceğin medyası olarak tanımlanan internetteki yerimizi, bundan 7 ay önce, Temmuz 2008'de aldık. Türkiye'nin ilk elektronik otomobil dergisi olmaktan, birçok meslektaşımıza yol göstermekten mutluyuz, gururluyuz. Pulitzer Seçici Kurulu'nun yaptığı açıklama, bizim ne kadar doğru bir yolda olduğumuzu göstermesi açısından sevindirici.

Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. olarak, çok yakında yeni bir yayın organına kavuşacağımızı da şimdiden müjdelemek istiyorum. Sadece otomobil haberleri verecek bir haber portalı bu. Adı belli, logosu hazır, marka tescili bile yapıldı. Yayına girmek için gün sayıyor. Hem de müthiş bir adreste. Çok az kaldı. Sabredin. Kısacası krizin tüm şiddetiyle hissedilmeye başlandığı şu günlerde e-otodergi okuyucu sayısını artırıyor, biz de şirket olarak büyüyoruz. Bu sayede geleceğe umutla bakıyoruz. Çünkü doğru zamanda, doğru adımlar atıyoruz.

Hepinize mutlu yıllar.

Emre Anamur  
emre@e-otodergi.com

## Kanat taksan uçacak

**Bu deyiş tabi ki otomobile saçma sapan spoyler takan kişiler için söylenen bir şey değil.** Halk arasında hızlı, konforlu ve gösterişli otomobiller için "uçak gibi araba" "kanat taksak uçar" şeklinde benzetmeler yapılır. Bu benzetmeler haksız da sayılmaz. Çünkü günümüzün bir çok otomobili konfor seviyesiyle zaten uçakları yakalamış durumdalar. Kabinler sessiz ve sarsıntısız. Bunun yanı sıra karada 300 küsur km/saat hızlara çıkan otomobillere uygun kanat takılsa mutlaka ki uçacaklardır.

Otomobillerin uçabileceğini düşünen, tek sade vatandaşlar değil elbet. Bu kanıya nereden mi vardım? 2009 Motorlu Taşıtlar Vergileri'ne bakarken. 2009 yılı için Motorlu Taşıtlar Vergisi yüzde 12 oranında artmış. Bunu normal olarak karşılayabiliriz. Sonuçta vergi oranları yıldan yıla artış gösterir. Ama asıl ilginç olan bazı uçak-helikopter kategorilerinin vergilerinin, 4001 cm<sup>3</sup>'lük otomobillerden daha az olması. Yani otomobilin vergisi havada, kendisi karada gibi bir durum söz konusu. Eğer 4001 cc'nin üzerinde ve 1-3 aralığında bir otomobile sahipseniz (ben değilim) 2009'da ödemeniz gereken vergi 14.220 TL. Eğer 1-3 yaş arası 1150 kg'a kadar bir uçak veya helikoptere sahipseniz (ben değilim) 7.899, 1150-1800 kg arasında bir uçak veya helikoptere sahipseniz (ben değilim) 2009'da 11.850 TL MTV ödemeniz gerekecek.

Devlet zaten otomobile kanadı takmış. Uçurmak için mi, yolmak için mi bilinmez. 2009 MTV'lerini öğrenmek için [buraya](#) tıklayınız.

Mutlu bir yıl dileklerimle.

Tarık Akagün  
tarik@e-otodergi.com



# BURAYA İLAN VEREBİLİRDİNİZ

---

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

## HABERLER

- 05 Mercedes-Benz SLR Stirling Moss Edition
- 06 Volvo S60 Concept
- 07 Audi R8 V10 5.2 TFSI
- 08 Audi A5-S5 Cabrio
- 09 BMW Z4
- 10 Mercedes-Benz E Sınıfı
- 14 Kasım ayı otomobil satışları

## MOTORSPORLARI

- 46 WRC İngiltere Rallisi
- 49 İstanbul Mahalli
- 52 Contaldi – Beko Rally Team

## MODİFİYE

- 57 Opel GT

## KLASİK

- 59 Fiat 500

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 25 Fiat Bravo 1.6 16V Multijet Dualogic
- 28 Peugeot 4007 2.2 HDi
- 37 Subaru Impreza Sedan 1.5 A/T
- 40 Hyundai H-1 Camlı Van

## FOTO TEST

**42** Kia Sorento X-Force

## KARŞILAŞTIRMA

**31** Renault Symbol 1.5 dCi 85 HP  
Hyundai Accent Era 1.5 CRDi

**17** SÜRÜŞ İZLENİMİ  
Mercedes-Benz GLK 320 CDI



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

**e-otodergi**

OCAK 2009 SAYI 7

## Sahibi

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

## Editörler

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

## Görsel Yönetmen

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

## Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

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

## Katkıda Bulunan

**İsa Demir**

## Reklam

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

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

# Efsanenin modern yorumu

SLR Stirling Moss Edition, 1955'te Mille Miglia'yı kazanan Stirling Moss onuruna sadece 75 adet üretilecek.

Halen 80 yaşında olan Britanyalı yarışçı Stirling Moss, 1950'li yıllarda Maserati, Lotus ve Mercedes gibi farklı marka araçlarla yarışmış olsa da, adı Mercedes ile özdeşleşmiş bir yarışçı. Bunun nedeniyse o yıllarda çok önemli ve popüler olan uzun mesafe yarışı Mille Miglia'yı 1955 yılında bir Mercedes-Benz SLR 300 ile kazanmış olması. Mercedes, bu efsaneye yarışçının onuruna özel seri



**SÜPER ZENGİNLERE SÜPER OYUNCAK. SADECE 75 ADET VE TANESİ 750.000 EURO**



bir SLR hazırladı. SLR Stirling Moss Edition adlı bu özel seriden sadece 75 adet üretilecek. Tıpkı eski günlerdeki gibi ön cam, yan cam ve tavanı olmadan üretilecek bu otomobilin süperşarjlı V8 motoru 650 HP güç üretiyor ve araca 350 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 0-100 km/s hızlanmasıysa 3.5 saniye. 2009 Mayıs sonundan itibaren üretimine başlanacak otomobilin fiyatı 750.000 Euro olarak açıklanıyor.

# Gelecekte geliyor

2010 yılında yollara çıkacak yeni S60'ın ön çalışması niteliğindeki konsept, seri üretim versiyonu hakkında ipuçları veriyor.

Yollara 2000 yılında çıkan güncel Volvo S60 ömrünün sonuna yaklaşırken, muhtemelen 2010 yılında çıkacak yeni neslinin konseptinin de fotoğrafları ortaya çıktı. Ocak 2009'da düzenlenecek Detroit Otomobil Fuarı'nda sergilenecek olan konsept S60, güncel S60'ın devamı olduğunu belli etse de daha yumuşak ve göze hitap eden bir görünüme sahip. Özellikle farlarının içindeki yelkenler açık Viking tekneleri detayı çok dikkat çekici. Güvenlikse zaten Volvo'yla özdeşleşmiş bir kavram ve bilinen güvenlik sistemlerinin yanı sıra

yaya algılama sistemiyle insan hayatına verdiği önemi bir kez daha ortaya koyuyor. Bu sistemde otomobildeki sensörler otomobilin önünde çarpışma olasılığı bulunan yayaları algılıyor. Ve eğer sürücü fren yapmazsa otomatik frenleme yapıyor. Türkiye'deki yolda yürüyen yayaları düşününce bu sistemin nasıl işleyeceğini biz de çok merak ediyoruz. Bununla birlikte otomobilde GDTi adı verilen (Gasoline Direct Turbo Injection) Volvo'nun yeni nesil, 1.6 lt, 180 HP'lik direkt enjeksiyonlu turbo motoru bulunuyor.



# R8, V10 motorla kimliğini buldu

**Audi R8, 525 HP'lik V10 motorla artık tam anlamıyla Ferrari liginde.**

**Audi bünyesindeki İtalyan kökenli üretici Lamborghini ile Audi arasında motor alışverişi zaten RS 6 ve S6 modellerinde olan bir sinerjiydi.** Şimdi 5.2 litrelik V10 motorun R8'e de uygulanmasıyla Audi R8, adeta kimliğine kavuştu ve Ferrari ligine gerçek anlamda giriş yaptı.

Bu otomobilin en can alıcı yeri kuşkusuz ki motoru. 5204 cc'lik direkt enjeksiyonlu V10 motor 8000 d/d'de 525 HP güç ve 6500 d/d'de 530 Nm tork üretiyor. 6 ileri manuel veya R-Tronic şanzıman seçeneğiyle gücünü dört tekerleğe birden aktaran otomobilin 0-100 km/s hızlanması 3.9

saniye, 0-200 km/s hızlanmasıysa bundan 8.1 saniye sonra, yani 12.0 saniyede tamamlanmış oluyor. Maksimum 316 km/s hıza ulaşan R8 V10 5.2 FSI'nin fabrika verilerine göre 100 km'de ortalama yakıt tüketimi 13.7 lt/100 km olarak açıklanıyor.

Önlerde 235/35 R19, arkalarda 295/30 R19 ebadında lastiklerin kullanıldığı Audi R8 V10 5.2 FSI'da önlerde 8 pistonlu kaliperlere sahip, 380 mm'lik; arkalarda 4 pistonlu kaliperlere sahip 356 mm'lik disk frenler kullanılmış.



# Audi S5 ve A5'te cabrio seçeneği

Audi A5 ve S5 ürün gamı, cabrio seçenekle genişliyor

Kış aylarındaki cabrio furçasına katılan markalardan birisi de Audi. Bu sayede bu soğuk günlerde içimiz biraz olsun ısınıyor. 4.63 metrelik uzunluk, 1.83 metrelik genişlik ve 1.38 metrelik yükseklik ile yere sağlam basan izlenim veren A5 Cabrio'da üçü benzinli, ikisi TDI olmak üzere toplam beş motor mevcut. Benzinli motorlar 3.2 FSI 265 HP, 2.0 TFSI 180 HP, 2.0 TFSI 211 HP olarak sıralanırken, turbodizeller 3.0 TDI 240 HP ve 2.7 TDI 190 HP. Süperşarjlı 3.0 TFSI motora sahip S5'se 333 HP güce ve 440 Nm torka sahip. 0-100 km/s hızlanmasını 5.6 saniyede tamamlayan S5 Cabrio'nun maksimum hızı 250 km/s. Audi A5 ve S5 Cabrio'nun üst açılımı 15 saniye sürerken, tavanın kapanması biraz daha uzun, 17 saniye sürüyor ve bu işlemler 50 km/s hıza kadar yapılabilir. Araçların Avrupa'da satışına 2009'un ikinci çeyreğinde başlanacak.



# Artık o da coupe-cabrio

Mayıs 2009'da yollara çıkacak olan yeni nesil Z4, eskisinden farklı olarak coupe-cabrio karosere sahip olacak.

İlk defa 2002 yılında cabrio karoserle yollara çıkan Z4, 2006'da coupe versiyonuna kavuşmuştu. 2009 Detroit Otomobil Fuarı'nda gösterimi yapılacak olan yeni nesil Z4 ise günümüzün modasına uygun şekilde coupe-cabrio karoserli. Yeni Z4'ün uzunluğu 148 mm'lik artışla 4239 mm, genişliği 9 mm'lik artışla 1790 mm olurken, üstü kapalı konumda baş mesafesi 44 mm artmış. Adaptif M Süspansiyon sistemi ve Drive Dynamic Control gibi sistemlerle otomobilin sürüş karakteri sürücünün isteğine göre spor veya konfor odaklı ayarlanabilecek. Z4'ün ilk etapta üç versiyonu bulunacak: BMW Z4 sDrive23i, BMW Z4 sDrive30i ve BMW Z4 sDrive35i. 2.5 lt, 204 HP'lik motora sahip Z4 sDrive23i 0-100 km/s hızlanmasını 6.6 saniyede tamamlarken, maksimum 242 km/s'ye (manuel şanzıman için) ulaşabilecek. Bu değerler Z4 sDrive30i için 5.8 saniye ve 250 km/s, Z4 sDrive35i içinse 5.1 saniye ve 250 km/s olarak açıklanıyor. Yeni Z4'ün üstünü açma süresi 20 saniye.

İÇ MEKAN  
ESKİSİNDEN DAHA  
GENİŞ VE DAHA  
ŞIK. ÜST AÇILIM  
İÇİN GEREKEN  
SÜRE 20 SANİYE





## Yeni Mercedes E, Detroit'te yüzünü gösterecek

Mercedes'in orta üst sınıfta BMW 5 Serisi, Audi A6 gibi modellerle rekabet eden modeli E Sınıfı'nın yeni neslinin ilk gösterimi 11-25 Ocak 2009 tarihleri arasında düzenlenecek olan Detroit Otomobil Fuarı'nda (NAIAS- Kuzey Amerika Uluslar arası Otomobil Fuarı) yapılacak. Gösterimden önce fotoğrafları internete sızan 2010 Mercedes-Benz E Serisi, eskiye göre daha köşeli hatlarıyla dikkat çekiyor. Eskisinden yaklaşık 5 cm daha uzun olması beklenen otomobilin resmi bilgileri henüz açıklanmasa da 200 CDI, 220 CDI, 250 CDI ve 300 CDI gibi dizel motor seçeneklerinin olmasını öngörmek yanlış olmaz. Bununla birlikte ailenin seri başında yaklaşık 550 HP güç üreten AMG versiyonu bulunacak. Detayları henüz açıklanmayan yeni nesil Mercedes E Sınıfı'nın

ABD'deki ön gösteriminden sonra Mart 2009 Cenevre Otomobil Fuarı'nda detaylı tanıtımı yapılacak.

*GÜNCEL E, 1.5 MİLYONLUK SATIŞ RAKAMINA ULAŞTI. YENİ NESİL 2010 MODEL OLARAK YOLLARA ÇIKACAK*

Bununla birlikte 6 yıldan beri yollarda olan Mercedes'in güncel E Sınıfı 1.5 milyonluk üretim rakamına ulaştı. Bunun 1 milyon 270 bin adeti sedan, 330 bin adetiyse station karoserli. E Sınıfı'nın öncüleriyle birlikte ilk günden beri ulaştığı üretim rakamıysa 12 milyon adet.



TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ

**BURAYA İLAN  
VEREBİLİRDİNİZ**

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



## Yeni MINI Cabrio Mart'ta yollara çıkacak

BMW bünyesine geçtikten sonra 2001 yılında yollara tekrar çıkararak yeni bir başlangıç yapan, imaj otomobili halini alan ve adı MINI olarak değiştirilen otomobil 2006 yılında pek belli olmasa da yeni nesline geçmişti. Şimdiyse yeni neslin cabrio zamanı. 11 Ocak 2009'da ziyaretçilere kapılarını açacak Detroit Otomobil Fuarı'nda sergilenecek MINI Cooper Cabrio'da 1.6 lt 120 HP, Cooper S Cabrio'da 1.6 lt 175 HP turbo motorlar olacak. Yüksek performanslı MINI Cooper S Cabrio, MINI Cooper Cabrio'nun kaputundan 20 milimetre daha yüksekte bulunan ve büyük bir hava girişine sahip geliştirilmiş 'güç kubbesi' sayesinde görünüş bakımından diğer mo-

delden ayrılıyor. Arka kısımda ise, büyük çift egzoz çıkışları, arka tampondaki büyük difüzör ve iki parçalı arka sis lambası göze çarpıyor. MINI Cooper S Cabrio'nun radyatör ızgarasındaki altıgen ızgara şekli, sportif görünümün son rötuşu. Buna karşılık, yeni MINI Cooper Cabrio'nun ızgarası krom çerçeveye ve üç yatay, krom kaplamalı çubuğa sahip. Otomobillerin tavanını 35 km/s hıza kadar 15 saniyede açmak mümkün.

*ZAMAN GEÇSE DE  
DEĞİŞMEYEN TEK ŞEY  
MINI'NİN CAZİBESİ*

## Hyundai LPG'lendi

Hyundai, LPG sistemli otomobil satışına başladı. İlk etapta Accent Era'nın 1.4 ve 1.6 litrelik benzinli versiyonlarında uygulanmaya başlanan LPG sistemi, Hyundai güvencesiyle sektördeki en uzun süre olan 5 yıl / 100.000 km mekanik garantiyle birlikte sunuluyor. Hyundai için BRC Türkiye distribütörü 2A tarafından özel olarak tasarlanan, en son LPG teknolojileri kullanılarak geliştirilen ve Avrupa Birliği güvenlik standartlarına (ECE R-67) uyumlu olan paketle yüzde 35'lere varan oranlarda yakıt tasarrufu sağlanabiliyor. Benzinden yaklaşık yüzde 45 ve mazottan da yaklaşık yüzde 35 oranında ucuz olan LPG, benzine göre daha temiz bir yanma sağladığı için karbon ve kurumu nispeten daha az oluşturuyor ve zararlı gaz salınımını yaklaşık yüzde 13 oranında düşürüyor. Böylece konvansiyonel içten yanmalı motorlara göre daha çevre dostu özelliğiyle ön plana çıkıyor. LPG'li Hyundai modeli almak için, normal araç satış fiyatının üzerine 1500 TL ödemek gerekiyor.



## Zamana karşı yarış başlıyor

Körfez Pisti yeni yılda yeni bir organizasyona ev sahipliği yapacak. Time Attack adını taşıyan organizasyonda katılımcılar, kendi otomobilleriyle özel hazırlanmış belirli bir parkurda zamana karşı yarışacaklar. İlki 18 Ocak tarihinde gerçekleşecek bu organizasyonda otomobiller motor hacimleri, besleme tipleri ve aktarma tiplerine göre farklı kategorilere ayrılacaklar. Yıl sonunda, sekiz ayak toplamında en çok puanı toplayan yarışmacı özel bir ödülün ve büyük Time Attack kupasının sahibi olacak. Detaylı bilgi, kurallar ve kayıt için [www.enhizlisensin.com](http://www.enhizlisensin.com) adresini ziyaret edebilir ya da 0531 602 6 602 no'lu telefonu arayabilirsiniz.



## Bir diesel-otomatik de Delta'dan

Son dönemde tüketici talebinden de kaynaklanan nedenlerle kompakt sınıfta diesel-otomatik savaşı yaşanıyor. Bu araçlara en son eklenen model Lancia Delta oldu. Delta'nın 1.6 litre 120 HP'lik diesel motorlu ve direksiyon simidinden kontrol edilebilen 6 ileri Selectronic otomatik şanzımanlı versiyonu, Aralık ayı itibariyle satışa sunuldu. 27.450 Euro'dan başlayan anahtar teslim satış fiyatına sahip otomobilde altı havayastığı, EBD destekli ABS, ESP, ASR, Hillholder, TTC (Tork transfer kontrolü), LTF (Doğrusallaştırıcı tork geri beslemesi), LED aydınlatma teknolojili ön ve arka farlar, çift bölgeli otomatik klima, direksiyondan kumandalı MP3'lü radyo-CD çalar, krom dış pencere çerçeveleri, deri & Alcantara koltuk döşemesi, elektrikli katlanabilir ve ayarlanabilir ısıtmalı yan dikiz aynaları, viraj içini aydınlatan ön sis farları, karartılmış arka yan camlar, deri direksiyon ve vites topuzu, soğutuculu ön kol dayama, kayak bölmeli arka kol dayanağı, kaydırılabilir/katlanabilir arka koltuk ve 16 inçlik hafif alaşımlı jant gibi ekipmanlar standart olarak sunuluyor.

## Ford Ka Türkiye'de

Dünya lansmanı Ekim ayında Paris Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirilen yeni Ford Ka Türkiye yollarına çıktı. Mini sınıfta yer alan otomobil, ülkemize sadece Titanium modeli ve 1.2 litrelik 69 HP gücünde benzinli motorla ithal ediliyor. Araçta standart donanımda ABS, sürücü ve yolcu ön havayastığı, klima, elektrik güç yardımlı direksiyon sistemi (EPAS), ön sis farları, MP3 çalabilen müzik sistemi ve portatif müzikçalar bağlantı soketi bulunuyor. Yeni Ka'nın fiyatı 23.915 TL olarak açıklandı.



## Amaç sıfır emisyonlu araç

İsviçreli enerji üretim şirketlerinden olan Energie Ouest Suisse (EOS) ve Renault-Nissan birlikteliği İsviçre'de şarj edilebilir ağ yapısına sahip elektrikli otomobiller ve sıfır emisyonlu çözümler geliştirmek için birlikte hareket edeceklerini ve bu konuda bir ön anlaşma yaptıklarını açıkladılar. EOS ve Renault-Nissan, ayrıca elektrikli otomobillerin yaygınlaşması ve kullanımı hakkında eğitimsel etkinliklerin de ülke çapında yapılacağını da duyurdu.



**YENİ AMAÇ SIFIR  
EMİSYONLU  
ARAÇ ÜRETMEK**

## Koray ve Çağlar'a geçmiş olsun

4-7 Aralık tarihleri arasında İngiltere'de düzenlenen rallide Fiesta Sporting Trophy International klasmanında yarışan arkadaşlarımız Koray Muratoğlu ve Çağlar Süren, normal etapta ters yönden gelen bir araçla çarpışıp yaralandılar. Olay yerine gelen sağlık ekipleri tarafından helikopterle hastaneye kaldırılan ve ilk müdahaleleri İngiltere'de gerçekleştirilen ikili, daha sonra Türkiye'ye sevk edilerek Amerikan Hastanesi'ne kaldırıldılar. Vücutlarında çeşitli kırıklar oluşan ve bir dizi ameliyat geçiren ikili için hayati tehlike bulunmaması en büyük teselli. Biz de e-otodergi olarak Koray-Çağlar ikilisine ve ailelerine geçmiş olsun dileklerimizi gönderiyor, acil şifalar diliyoruz.





*INSIGNIA, COTY  
TARAFINDAN YILIN  
OTOMOBİLİ SEÇİLDİ*

## Opel Insignia'nın ön satışına başlandı

2009 yılının otomobili unvanlı Opel Insignia'nın Türkiye'de ön satışına başlandı. Fiyatları 48.750 ile 120.331 TL arasında değişen otomobil, Vectra modelinin yerine geliştirildi ve markayı orta sınıfta temsil edecek. Modern tasarımı ve 0.27 Cd'lik sürtünme katsayısıyla dikkat çeken Opel Insignia, sahiplerine Şubat ayında teslim edilmeye başlanacak. Türkiye pazarına yedi farklı motor seçeneğiyle ithal edilecek olan otomobilin tüm motor seçenekleri Euro 5 emisyon standartları ile uyumlu, bunun yanı sıra 6 vitesli manuel ya da otomatik şanzımana sahip.

## Proton Gen 2 Sedan satışa sunuldu

Türkiye'ye Ulumotor tarafından ithal edilen Malezyalı üretici Proton'un yeni Gen 2 Sedan modeli, 27.900 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Bazı pazarlarda Persona adıyla satılan ve "2008 yılı Asya Otomobil Endüstrisi Ödülü"nü alan otomobil, Lotus mühendisliğinin izlerini taşıyor. Otomobilde 110 HP gücünde, 1.6 litre benzinli motor bulunuyor. Ayrıca kampanya dahilinde, 60 ay vadeyle LPG'li seçenek de sunuluyor.



**TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ**

**BURAYA İLAN  
VEREBİLİRDİNİZ**

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

# Otomotivde kara bulutlar dolaşıyor

Hem talepteki düşüş hem de otomotiv sektörünün isteklerini görmezden gelmeye devam eden ve müşterilere kredi vermemekte ısrarcı olan bankalar nedeniyle Kasım ayında otomobil satışları, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 57 oranında düşüş gösterdi.

**Otomotiv sektöründe işler pek de olumlu gitmiyor.** Kasım ayındaki satışlar, normalde yılın en az satışının gerçekleştiği Ocak ayından bile geride kaldı. Kasım 2008'de 11.562 adet ithal otomobil satıldı. İthal markalar arasında 1526 adet satışla Ford liderliğini devam ettirdi. 1392 adet satan Opel'i, 1254 adet satışla Volkswagen, 1164 adet satışla Toyota izlediler. Kasım ayında 5639 adet yerli otomobil satıldı. Yerli markalar arasında lider değişmedi ve 2681 adet satışla Renault en fazla satan marka oldu. Renault'yu Fiat ve Honda takip ettiler.

Görünen o ki bankalar tavırlarını pek değiştirmeyecek. Dolayısıyla sektör, finansman konusunu başka yollardan halledebilirse satışların önü açılabilir. Aslında Aralık ayı, tam da sıfır otomobil alma zamanıydı. Markaların hedeflerini tutturma çabası, bayilerin yılı zararlar kapatmama mücadelesi kıyasıya rekabeti beraberin-

de getirdi. Dövizin yükselmesine karşın otomobil fiyatları düştü. Dolayısıyla otomobil almayı düşünüyorsanız ve Aralık'ta almadıysanız, Ocak ayı da sizin için iyi bir fırsat olabilir (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2007 (Adet)	2008 (Adet)
Ocak	13.186	18.162
Şubat	17.212	21.196
Mart	24.336	34.147
Nisan	25.204	30.313
Mayıs	29.067	31.477
Haziran	30.126	29.150
Temmuz	28.346	25.530
Ağustos	28.469	26.102
Eylül	27.662	27.053
Ekim	32.569	19.788
Kasım	39.643	17.201
<b>Toplam</b>	<b>295.720</b>	<b>280.119</b>

İthal marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Kasım 2008	Ocak Kasım 2008
1.... Ford	1526	23.902
2.... Opel	1392	22.522
3.... Volkswagen	1254	18.938
4.... Toyota	1164	17.876
5.... Peugeot	522	10.887
6.... Renault	466	4879
7.... BMW	442	4424
8.... Dacia	435	4273
9.... Audi	389	5006
10... Hyundai	332	9004
11... Fiat	325	5863
12... Citroen	305	5982
13... Honda	289	5490
14... Chevrolet	278	5003
15... Mercedes-Benz	269	4170
16... Kia	250	6748
17... Skoda	203	3447
18... Suzuki	196	2807
19... Nissan	183	4004
20... Mazda	159	595
21... Seat	151	2786
22... Mitsubishi	148	1726
23... Geely	132	132
24... Subaru	126	2047
25... Volvo	116	2272
26... Daihatsu	94	1080
27... SsangYong	62	1336
28... Land Rover	55	1438
29... IKCO	48	1967
30... Proton	48	1357

İthal marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Kasım 2008	Ocak Kasım 2008
31... MINI	46	536
32... Tata	41	1339
33... Jaguar	30	270
34... Jeep	17	790
35... Alfa Romeo	15	282
36... Chrysler	12	332
37... Lada	9	605
38... Porsche	9	147
40... Dodge	7	511
41... Lancia	6	106
42... Smart	6	35
43... Lamborghini	2	8
44... Saab	1	62
45... Maserati	1	16
46... Bentley	1	12
47... Chery	0	1744
48... Ferrari	0	16
<b>Toplam</b>	<b>11.562</b>	<b>188.772</b>

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Yerli marka otomobil satışı (Adet)		
Sıra Marka	Kasım 2008	Ocak Kasım 2008
1.... Renault	2681	37.888
2.... Fiat	999	18.441
3.... Honda	884	13.490
4.... Hyundai	861	17.190
5.... Toyota	214	4.338
<b>Toplam</b>	<b>5639</b>	<b>91.347</b>



### Symbol liderliğe yükseldi

Birkaç aylık aradan sonra Renault Symbol 1163 adet satışla hem B segmentinde hem de tüm otomobiller arasında lider oldu. Symbol'ün yenilenmesi, kriz ortamında Renault'ya büyük bir avantaj sağladı. Çünkü genelde markaların satışları düşerken, Renault'nun Kasım ayı satışları Ekim'e göre artış gösterdi. Hyundai Accent Era'nın satışlarında ciddi bir düşüş oldu ve bu model ikinciliğe geriledi.

### Liderin adı değişti

Kriz başladıktan sonra C segmentinde liderinin adı değişti. Renault Megane Sedan 1153 adet satışla Kasım ayının en fazla satan modeli oldu. Toyota Corolla Sedan ise 908 adet satışla ikinci oldu. Özellikle otomatik vites versiyonuyla ön plana çıkan Honda Civic Sedan 884 adet satışla üçüncü geldi. Bu üç modelden sonrakilerin satışlarının biraz gerilerde olması dikkat çekiyor.



### VW Passat: Çok sat!

Volkswagen Passat'ın sloganı bu olsa gerek. Çünkü D segmentinde Volkswagen Passat'ın satışlarına ulaşabilen başka bir model yok. Renault Laguna III'ün 1.5 dCi motor sayesinde ikinciliğini devam ettirdiğini görüyoruz. Ford Mondeo Laguna'yı zorlarken, Mercedes-Benz C Sınıfı'nın, BMW 3 Serisi ve Audi A4 modellerinin en fazla satan modellerden olması dikkat çekici.

#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Kasım 2008	Ocak Kasım 2008
1..... Yeni Renault Symbol .....	1163.....	2544
2..... Hyundai Accent Era.....	769.....	15.778
3..... Opel Corsa .....	674.....	7912
4..... Ford Fiesta .....	449.....	8105
5..... Volkswagen Polo .....	428.....	3549
6..... Fiat Albea .....	342.....	7391
7..... Renault Clio HB.....	264.....	5479
8..... Hyundai Getz .....	208.....	5791
9..... Peugeot 207 .....	172.....	3674
10... Toyota Yaris.....	139.....	2623

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Kasım 2008	Ocak Kasım 2008
1..... Renault Megane Sedan.....	1153.....	15.195
2..... Toyota Corolla Sedan .....	908.....	13.798
3..... Honda Civic Sedan.....	884.....	11.244
4..... Ford Focus Sedan .....	590.....	8412
5..... Fiat Linea .....	528.....	7940
6..... Opel Astra HB .....	326.....	6893
7..... Opel Astra Sedan .....	322.....	5576
8..... Volkswagen Golf.....	222.....	222
9..... Volkswagen Jetta .....	219.....	5972
10... Ford Focus HB .....	213.....	2779

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Kasım 2008	Ocak Kasım 2008
1..... Volkswagen Passat .....	234.....	4810
2..... Renault Laguna III .....	152.....	2235
3..... Ford Mondeo .....	149.....	2340
4..... Mercedes-Benz C Sınıfı .....	117.....	2022
5..... BMW 3 Serisi .....	102.....	1080
6..... Audi A4.....	99.....	1147
7..... Citroen C5.....	92.....	979
8..... Toyota Avensis .....	86.....	750
9..... Peugeot 407 .....	62.....	1228
10... Honda Accord.....	52.....	813



### BMW 5 Serisi arayı açıyor

Hep sportif bir makam aracı olarak anılan BMW 5 Serisi, arayı açmaya devam ediyor. Her iki amaca da hizmet ettiğinden BMW 5 Serisi 144 adet satarak yaklaşık olarak diğer dört modelin toplamı kadar satış gerçekleştirdi. Audi A6, bu kategoride başarılı bir başka model. Hem BMW 5 Serisi hem de A6'nın başarısında 2.0 litrelik dizel motorun payı fazla.

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2008	Ocak Kasım 2008
1	BMW 5 Serisi	144	1.208
2	Audi A6	98	922
3	Mercedes E Serisi	34	774
4	Volvo S80	10	161
5	Chrysler 300C	6	192

### Arazide Uzakdoğu ağırlığı var

En fazla satan arazi araçlarının ilk 6 tanesinin Uzakdoğu kökenli olması, üzerinde durulması gereken bir durum. Bu segmentin Kasım ayındaki lideri Honda CR-V oldu. Onun ardından, aralarında kıyasıya bir rekabet olan Chevrolet Captiva ve Kia Sorento geliyor. Dizel motoruyla ön plana çıkan Nissan Qashqai ve Subaru Forester en fazla satan diğer modellerden.



#### SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Kasım 2008	Ocak Kasım 2008
1	Honda CR-V	128	2018
2	Chevrolet Captiva	98	1827
3	Kia Sorento	92	2086
4	Nissan Qashqai	71	1203
5	Subaru Forester	69	1076
6	Daihatsu Terios	60	814
7	Renault Kaleos	47	73
8	SSangyong Kyron	42	984
9	Opel Antara	42	245
10	Suzuki Grand Vitara	39	1275



### Lüks SUV denince BMW

Lüks SUV segmentinin en fazla satan beş modelinden dördü aynı çatı altında satılıyor: BMW X5 ve X6 ile Land Rover Range Rover ve Discovery. Bu da lüks marka arazi aracı düşkünlerinin Borusan Otomotiv'e başvurduğunu gösteriyor. Audi Q7, bu dört modelin arasına girebilen tek araç olarak karşımıza çıkıyor.

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

Sıra	Marka-Model	Kasım 2008	Ocak Kasım 2008
1	BMW X5	30	311
2	BMW X6	29	206
3	Land Rover Range Rover	22	469
4	Audi Q7	21	336
5	Land Rover Discovery	12	187

# ŞEHİRDE VE DOĞADA

Mercedes'in "Sex and the city" dizisiyle adeta lansmanını yaptığı kompakt SUV'u GLK, Mercedes'ten beklenen tüm olumlu özellikleri konsantre şekilde sunuyor.



Yazı: Tarık Akagün Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

*KONFOR VE KALİTE. GLK'NİN İÇ MEKANINDA HER İKİSİ DE MEVCUT. BİLGİ EKRANI VE KUMANDALARIN BİR ÇOĞU C SINIFI'YLA BENZER*



**BMW X3 ve Land Rover Freelander hegemonyasındaki Premium kompakt SUV sınıfına Mercedes'in cevabı GLK ile oldu.** 2008 ilkbaharında Çin Otomobil Fuarı'nda resmi tanıtımı yapılan GLK'nın asıl dikkat çekici yönü henüz yollara bile çıkmadan, popüler dizi "Sex and the City"nin sinema filminde Kim Cattrall ile rol kesmesi oldu. GLK, bu şekilde asıl hedef kitlesini de ortaya koymuş oldu: Şehirli kadınlar. Ama e-otodergi ekibinde şimdilik kadın editör olmadığı için biz testimizi kendi bildiğimiz şekilde yaptık. Yani İstanbul'da Etiler-Nişantaşı-Bebek ekseninde takılıp kalmak yerine bu aracı biraz daha zorladık. Bilindiği gibi bu tip pahalı SUV'ler eğer kadınlar tarafından kullanılıyorsa ömürleri kuaför salonu, güzellik merkezi ve alışveriş merkezleri arasında mekik dokuyarak geçiyor.

**Yavru GL**

Köşeli ve sert çizgisiyle adeta GL'nin yıkanıp da çekmiş hali gibi duran GLK, son dönemdeki yumuşak hatlı kompakt SUV furçasını göz önüne alınca (Audi Q5, Volvo XC60 vb) tamamen zıt bir karakter sergiliyor. Mercedes C Sınıfı platformundan türetilen bir otomobil olan GLK'nın 4528 mm'lik uzunluğu orta sınıf sedan C Sınıfı'na göre 53 mm daha az. Yani uzunluk olarak günümüzün çok satan kompakt sedanlarından fazla farklı değil. Bu da GLK'yı şehir içinde kolay kullanılabilir bir otomobil haline getiriyor.

Rahat koltuğa kurulup, kapıyı kapattığımızda çıkan tok ses bize bir Mercedes'te olduğumuzu hatırlatırken iç mekanda tercih edilen malzemeler ve işçilik seviyesi de son derece iyi. Huzurlu bir iç mekana sahip otomobilin içi de dışı gibi. Yani sert ve köşeli çizgilerin hakimiyeti var. Son nesil C Sınıfı'nda görmeye başladığımız kumanda birimlerinin kullanıldığı konsolun en üstünde nostaljik radyoları anımsatan büyük bir ekrana yer verilmiş. Müzik sistemini ve Bluetooth gibi özellikleri kol dayama yerinin hemen önündeki COMAND sisteminin çevirmeli kumandasıyla yapmak mümkün.

Yukarıdaki satırlarda GLK'nın şehir içinde kolay kullanılabilir bir otomobil olduğundan bahsettim. Bunda tek etken



*YAKLAŞMA AÇISI 23 DERECE, UZAKLAŞMA AÇISI 25 DERECE OLAN GLK'NIN RAMPA AÇISIYSA 19 DERECE. ARAÇ FABRİKA VERİLERİNE GÖRE 30 CM DERİNLİĞİNDEKİ SULARDAN GEÇEBİLİYOR*



otomobilin makul boyutları değil elbet. Mükemmel sürüş pozisyonu (test aracımızda sadece sırt ve yükseklik ayarı elektrikli olarak yapılıyordu) ve kesintisiz ön görüş kolay kullanımı tamamlayan öğeler. Bu sayede genç-yaşlı, kadın-erkek fark etmeksizin her cinsiyetten insanlar bu otomobili rahatça kullanabilecektir.

Dik açılı ön camı ve uzun motor kaputuyla güven veren otomobilin Türkiye’de şimdilik tek motor seçeneği sunuluyor. Otomobilin adındaki 320 CDI ibaresi sizi yanıltmasın, bu otomobilde 3.2 lt değil, 3.0 lt’lik motor bulunuyor.

Bu motor insanı şaşırtan bir karaktere sahip. Konağı çevirip kulak kabarttığınızda uzun motor kaputu altında bir dizel motor olduğuna insanın inanası gelmiyor. Yumuşak çalışmasıyla dikkat çeken bu motoru daha önceden E, ML ve GL Sınıfı Mercedes’lerde kullanmış olmama rağmen aralarında en çok GLK’ya yakıştığını söyleyebilirim. 3800 d/d’de 224 HP güç



*7 İLERİ OTOMATİK ŞANZIMANA DİREKSİYONDAKİ KULAKÇIKLARDAN HÜKMETMEK DE MÜMKÜN. COMAND SİSTEMİNİN ÇEVİRMELİ DÜĞMESİ KOLAY KULLANIMLI. BAGAJ KAPAĞINI BİR DÜĞMEYLE AÇIP KAPATMAK MÜMKÜN. TABİ BU OPSİYONEL BİR DONANIM. ARKA KOLTUKLAR DA ÖNDEKİLER KADAR RAHAT*



üreten bu motorun maksimum torku 1600-2800 d/d aralığında 510 Nm. Gücünü 7 kademeli otomatik şanzıman 7G-Tronic'le dört tekerleğe aktaran bu motor, 1880 kg boş ağırlığa sahip otomobili fabrika verilerine göre 7.5 saniyede 0'dan 100 km/s

hıza çıkartırken, maksimum 220 km/s'ye ulaştırıyor. Yani gerektiğinde GTI sınıfındaki araçlarla rahatlıkla boy ölçüşebiliyor. Bu arada dizel V6'dan çıkan tatlı homurtular da sürüş keyfini pekiştiren bir unsur. Tüketimse aracın ağırlığı, sunulan performans, geniş lastiklere rağmen fazla sayılmaz. 400 km'yi aşan kullanımımız sonucunda sakın otoyol kullanımında 6.5 lt/100 km gibi değerler elde edebildik. Performanslı kullanımda 12.5 lt'yi bulan tüketimin bizim

kullanımızdaki genel ortalamasıysa 9.5 lt/100 km.

#### **Sanki uçan halı**

Premium kompakt SUV sınıfında BMW X3 ile rekabet edecek GLK'nın en büyük kozu süspansiyon konforu. Bununla birlikte bu otomobilin konforlu süspansiyonu nedeniyle yana yattığını ve kötü yol tuttuğunu düşünürseniz bu bir yanılgı olur. Düşük profilli 19 inçlik lastiklerine rağmen (önlerde 235/50 R 19, arkalarda 255 /45 R 19) asfaltta ve kır gezintilerinde darbeleri başarıyla emen süspansiyon sistemi, yol tutuş konusunda da zafiyet göstermiyor. Direksiyon sistemiyse bir BMW kadar olmasa da, Mercedes'ten beklenmeyecek kadar tepkili. GLK bunu daha önceden C Sınıfı'nda gördüğümüz Agility Control (Çeviklik Kontrol) adı verilen yürüyen aksama borçlu. Tüm GLK'larda standart olan bu sistemde amortisörlerin sertliği yoldan gelen tepkilere göre hidromekanik olarak



kendiliğinden ayarlanabiliyor. Bunu amortisör içindeki yağın akışını ayarlayan bir by-pass supabı sağlıyor. Yani sensörler ve elektroniğin olmadığı basit ve etkili bir uygulama.

Gücünü normal şartlarda öne yüzde 45, arkaya yüzde 55 oranında aktaran 4Matic adlı dört tekerlekten çekiş sistemine sahip otomobilde ön-arka akslar arasındaki güç

aktarımı gerektiğinde yüzde 30-yüzde 70 veya yüzde 70-yüzde 30 oranında otomatik olarak ayarlanıyor. 4Matic sisteminin en büyük yardımcısıysa 4ETS adı verilen çekiş kontrol sistemi. Bu sayede patinaja düşen tekerleklere fren yaptırılarak bir nevi kilitli diferansiyel etkisi yaratılıyor. İsteyen kullanıcılar opsiyonel Off-road Teknik Paketi'ni (Off-road sürüş programı, eğim iniş kontrolü, tampon ve taban koru-

masını içeriyor) tercih ederek araziye biraz daha yatkın bir araç sipariş edebiliyorlar. Bizim test aracımızdaysa Spor Paket mevcuttu (Daha spor yürüyen aksam vb).

Bu haliyle bile hafif arazide ve piknik ortamlarında sorunsuz ilerleyebilen GLK'nın zevkiyse açık yolda daha çok çıkıyor. Yol sesinin duyulmadığı otomobilden saatlerce yolculuktan sonra bile yorulmamış ve

yıpranmamış şekilde inebiliyorsunuz.

### Sonuç

Mercedes sahibi olan ve kullanmaya alışan, kolay kolay başka marka otomobile geçemez derler. Bunda gerçeklik payı olduğunu bu otomobilde de anlamak mümkün. Çünkü bu markayı vazgeçilmez kılan özellikler konfor, kalite ve yüksek hız stabilitesi bu araçta da fazlasıyla mevcut.

## ASFALT LASTİKLERİ TAKILI OLAN TEST ARACIMIZ, ESP SİSTEMİ KAPATILDIĞINDA ISLAK ZEMİNDE YANLAMAMIZA OLANAK SAĞLADI

Tabi 82.816 Euro'luk başlangıç fiyatı bu otomobili özel kılan diğer bir etken. Opsiyonlarla zenginleştirilmiş (Pre-Safe, Akıllı ışık sistemi-ILS, koltuk ısıtması, panoramik cam tavan vs....) test aracımızın fiyatıysa 96.102 Euro'yu buluyor ki bu gerçekten rakiplerine göre fazla. Bunun nedeniyse şimdilik daha küçük motor seçeneğinin olmaması. Önümüzdeki dönemde daha küçük motorlu GLK 220 CDI'ın satışa sunulması bu otomobilin tercih edilirliliğini fazlalaştıracaktır.



### Mercedes-Benz GLK 320 CDI

#### Fabrika verileri

Motor:	2987 cc, V6, turbodizel
Maks. güç:	224 HP @ 3800 d/d
Maks. tork:	540 Nm @ 1600-2400 d/d
Maks. hız:	220 km/s
0-100 km/s:	7.5 sn
Boyutlar:	4528 / 1840 / 1689 mm
Boş ağırlık:	1880 kg
Bagaj hacmi:	450
Tüketim (ort.):	7.9 lt/100 km
Baz fiyat:	82.816 Euro

- + Kalite, ön görüş, konfor, performans, yol tutuş, fren
- Fiyat, opsiyon listesi

ASFALT ÜSTÜNDE SON DERECE KONFORLU OLAN GLK'DA,  
C SINIFI'NIN PLATFORMU TEMEL ALINMIŞ



# DİZEL BRAVO DA OTOMATİKLENDİ



Mart 2008'den beri ülkemizde de satılan Bravo, ürün gamına eklenen dizel otomatik seçeneğiyle ekonomi ve konforu bir potada eritiyor.

Yazı: Tarık Akagün Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**Kompakt sınıf denilince akla gelen ilk otomobil üreticisi hiçbir zaman Fiat olmadı.** Stilo'yu hatırlayan var mı? Fiat tarihinde satış anlamında başarısız bir model olan ve şimdi silik bir anı olan Stilo'nun yerini alan Bravo, Fiat'ın Grande Punto'yla başlattığı değişim atağının ikinci ürünü.

Fiat Tasarım Merkezi'nde tasarlanan Bravo, görsel olarak sınıfının yakışıklı modelleri arasında. Grande Punto'nun şişirilmişi gibi duran otomobil ebatları göz önüne alındığında sınıf ortalamalarını (Focus HB'den 1 mm daha kısa) yakalıyor.

400 lt'lik bagaj hacmiyse sınıfının en iyileri arasında.

#### **İç mekan Fiat markası için başarılı**

Kapıyı açıp iç mekana geçtiğimizde Fiat'ın kalite hissi konusunda da aşama kaydettiğini görüyoruz. Tabi iç mekandaki kalite hissi bir VW Golf veya Opel Astra gibi değil. Özellikle de kapı tutamaklarında Grande Punto'yu hatırlatan plastik genel kalite hissini biraz azaltıyor. Fakat asıl rahatsız edici olan bozuk yollarda kokpitten hafif çıtırtı şeklinde sesler gelmesi. Bunun dışında yol tutuş-konfor dengesini çok

güzel harmanlayan süspansiyon sistemi sayesinde sürüş konforu gayet iyi. Yol tutuş başarılı olsa da direksiyon sisteminin daha canlı olmasını beklerdik. Direksiyon sisteminin City fonksiyonu sayesinde park manevraları özellikle kadın sürücüler için daha az yorucu olacaktır. Çünkü bir tuşa basarak direksiyonu deyim yerindeyse "kuş gibi" hafifletmek mümkün.

#### **Güçlü motor**

Gelelim bu otomobilin can alıcı yeri olan motor ve şanzımana. Başarılı dizel motorlarıyla bilinen Fiat'ın yeni 1.6 Multijet

**İÇ MEKAN FIAT MARKASI İÇİN İYİ. VİTES KOLUNUN ÇERÇEVESİ AYDINLATMALI**

motoru ürettiği 120 HP güç ve 300 Nm ile daha kağıt üzerinde bile insanı etkiliyor (Bu motorun 105 HP'lik versiyonu olduğunu da hatırlatalım). Sonuçta benzer silindirik hacmine sahip turbodizeller arasında şimdilik daha fazlasını sunan yok. Pratikteyse 120 HP bir otomobil kullanıyor hissini alamıyor olsanız da çekiş son derece yüksek ve performans sıkıntısı yok. Motor ilk çalıştırma anında biraz gürültülü olsa da, ısındıkça sesi azalıyor.

Bravo Dualogic'in bize göre en büyük artıysa diğer otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlara göre daha sarsıntısız ve çabuk olması. Mesela Toyota Auris'in MultiMode'u veya Opel Astra'nın Easytronic şanzımanına göre daha pürüzsüz. Tabi

yine de geleneksel tork konvertörlü otomatikler kadar yumuşak olmasa da yakıt ekonomisine katkıda bulunduğu çok açık. Hatta bu tip şanzımanlar manuel şanzımanlara göre daha ekonomik tüketim tabloları ortaya koyabiliyor. (Manuel şanzımanlı 1.6 Multijet Bravo'nun fabrika verisi ortalama tüketimi 4.9 lt/100 km, Dualogic 4.6 lt/100 km).

### Sonuç

Sonuç olarak bakıldığında Fiat Bravo 1.6 Multijet Dualogic, fiyatı bazı rakiplerinden pahalı olsa da bu motor-şanzıman seçeneğinde en alt donanım olan 42.200 TL'lik Dynamic'te gayet tatminkar donanım sunuyor (ESP, çift bölgeli klima, hill holder...). Fakat çok iddialı rakipleri olduğu da gerçek. Bu sayfalardaki Dynamic

donanımındaki aracıysa 2000 TL'lik Spor Kit eklenmişti (lav kırmızı renk, özel döşemeler).



KONFOR-YOL TUTUŞ DENGESİ İYİ OLAN  
OTOMOBİL VİRAJLARDA SORUNSUZ



### Fiat Bravo 1.6 Multijet 120 HP Dualogic

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	120 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	300 Nm @ 1500 d/d
Maks. hız:	195 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn
Boyutlar:	4436 / 1792 / 1498 mm
Boş ağırlık:	1320 kg
Bagaj hacmi:	400
Tüketim (Ş.İç, Ş.dış, ort):	5.8 / 3.9 / 4.6 lt/100 km
Baz fiyat:	42.200 TL

+ Güç, ekonomi, donanım

- Yer yer kalite hissi, rüzgar sesi

# BOYNUZ KULAĞI GEÇTİ Mİ?

Japon Mitsubishi'nin know-how'ı kullanılarak geliştirilen Peugeot 4007, yaklaşık iki yıllık bir gecikmeyle de olsa ülkemizde de satışa sunuldu. Bakalım Outlander'ın kardeşi, yolda ve arazide ne kadar başarılı?



Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Fransız üretici Peugeot, 1007 modeliyle geçtiği 4 rakamlı modeller serisine, 2006 yılının Kasım ayında 4007'yle devam etmişti. 4007, iki yıllık bir gecikmeyle Türkiye yollarına çıktı. 4x4 aktarma sistemindeki teknolojik altyapısını, fiziksel olarak da platformunu paylaştığı Mitsubishi Outlander'dan daha güçlü bir motorla donatılan ve sadece 6 ileri manuel şanzımanla sunulan 4007, 2.2 litrelik motoru nedeniyle rakiplerinden daha yüksek bir fiyata sahip. Aynı nedenden ötürü aracın yıllık vergisinin de daha fazla olması bir diğer dezavantaj. 4007 tüm bu olumsuzlukları; modern tasarımı, geniş-ferah iç mekanı, ergonomisi, pratik kullanım özellikleri, canlı motoru ve zevkli vites geçişleriyle aşmak istiyor.

### İç mekan sanki Outlander

Modern dış tasarımlı 4007'nin iç mekana geçtiğinizde, kendinizi Mitsubishi Outlander'ın kokpitindeymiş gibi hissediyorsunuz. Ama kısa bir şaşkınlıktan sonra, direksiyon simidindeki logo size bir Peugeot'da olduğunuzu söylüyor. Bir de Outlander'daki ses kumandalarının yerinde dijital ekran var. Kokpit rahat, geniş ve



ferah. Ergonomik açıdan da bir sorun yok. Bu kadar zengin donanımın yer verilirken, dijital klima konmamış olması şaşırtıcı. İç mekanda bolca eşya gözü bulunuyor. Hatta iki torpido gözü kullanıcıyı şımartıyor. Rockford Fosgate ses sistemi başarılı. Üç koltuk sırası 7 kişilik bir iç mekan yaratıyor, ama üçüncü sıra yetişkinler için değil tabii ki. Bagaj hacmi de koltuk kombinasyonlarına göre 185 ile 1685 litre arasında değişiyor. Çift açılımlı bagaj kapağı pratik kullanım sağlıyor.

### 2.2 motor 156 HP gücünde

Peugeot 4007, kardeşi Outlander'dan (2.0 lt, 140 HP, 310 Nm) daha güçlü bir

motora sahip. 2.2 litrelik turbodizel ünite, 156 HP güç ve 380 Nm tork üretiyor. Maalesef sadece 6 ileri manuel şanzımanla sunulan 4007, bu veriler eşliğinde canlı bir kullanıma ve aynı zamanda cüssesine göre düşük yakıt tüketimine sahip (100 km'de ortalama 7.2 lt). Otomobilin maksimum hızı 200 km/s, 0-100 km/s hızlanmasıysa 9.9 saniye. Buraya kadar her şey iyi-hoş ama, 2.2 litrelik motor, Türkiye'deki saçma vergilendirme sisteminden ötürü 4007'nin hem fiyatını hem de yıllık motorlu taşıtlar vergisini anlamsız bir biçimde artırıyor. SUV sınıfındaki amansız rekabette öne çıkabilmek için de fiyat çok önemli.



*İÇ MEKAN MITSUBISHI OUTLANDER İLE AYNI. ÇEKİŞ SİSTEMİNİN KUMANDASI EL FRENİ KONSOLUNDA*

**Yolda binek, arazide SUV**

4007'nin en fazla hoşuma giden tarafı, asfaltta binek otomobil gibi, arazideyse gerçek bir SUV gibi hissettirmesi. Tabii babama araca binerken "Bu neden kamyon gibi ses çıkartıyor oğlum?" diye sormasına yol açan yüksek motor sesinin haricinde. 4007'nin motoru canlı, bu sayede başarılı ara hızlanmalara imza atabiliyorsunuz. Öte yandan yol tutuş da bu kullanımı destekliyor. Görüş açıları net ve sorunsuz. Geri vitese taktığınızda devreye giren geri görüş kamerası da bu konuda çok önemli bir avantaj. 6 ileri manuel şanzımanda vites geçişleri net ve sportif ama özellikle

bayan sürücüler "Keşke otomatiği olsa" diyeceklerdir. Frenler ortalama düzeyde. Yakıt tüketimi makul. Arazi performansıyla kullanıcısına güven veriyor. Yaklaşma açısı 22, uzaklaşma açısı 21, rampa açısıysa 19 derece. Bu rakamlar çok başarılı olmasa da (örneğin Nissan X-Trail'de 29, 23 ve 20 derece), Mitsubishi'den alınan dört tekerlekten çekiş sistemi (sürücü 4x2, 4x4 ve 4x4 kilitli arasında seçim yapıyor), aracın arazide sorunsuz ilerlemesini sağlıyor.

**En büyük rakibi vergi sistemi**

Fiyatı 100.000 TL'yi geçen 4007, fizik-

sel rakiplerinden önce, Türkiye'deki vergi sistemiyle mücadele ediyor.

Aynı boyutlarda, benzer özellikler sunan, ama motorları genelde 2.0 litre olan (Tiguan'da 1.4 lt seçenek bile var) rakipleri karşısında maça 1-0 geride çıkan 4007'nin, bu açığını kapatmak için 7 koltuklu olması gibi bazı özelliklerini öne çıkarması gerekiyor. Ama belli ki Peugeot Türkiye, bu araçtan fazla bir beklentiye de sahip değil, nedeniyle 4007'nin, markanın [www.peugeot.com.tr](http://www.peugeot.com.tr) adresinde yayın yapan resmi web sitesine hala dahil edilmediği olmasa.

**Peugeot 4007 2.2 HDi Premium Pack****Fabrika verileri**

Motor:	2179 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maks. güç:	156 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	380 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	200 km/s
0-100 km/s:	9.9 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4637 / 1808 / 1715 mm
Boş ağırlık:	1750 kg
Bagaj hacmi:	185-441-1685 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.9 / 7.2 / 9.5 lt/100 km
Test aracının fiyatı:	... 53.500 Euro (Baz fiyat: 51.150 Euro)

- + Vites geçişleri, ergonomi, az tüketen canlı motor
- Gürültülü motor, otomatik şanzıman ve dijital klima yok

**7 KİŞİLİK OLARAK  
DA KULLANILABİLEN  
4007'NİN İÇ MEKANI  
GENİŞ VE FERAH**



# SINIF BAŞKANI KİM OLACAK?

Yıllardır Türkiye'nin en çok satan otomobili unvanını ağabeyi Megane Sedan'dan başkasına kaptırmayan Renault Symbol, bakalım yeni jenerasyonuyla kapatacağı 2008 yılının toplamında ne yapacak? Yeni Symbol'ü, en önemli rakibi Hyundai Accent Era'yla karşı karşıya getirdik.



Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

**Küçük sınıf ya da B segmenti otomobil.** Bu kavram, Türkiye otomobil pazarının neredeyse yarısını ifade ediyor. Bu sınıftaki satışların büyük bir kısmını da sedan modeller oluşturuyor. Bu modellerden biri olan Symbol (eski adıyla Clio Symbol), yıllar boyunca sınıf liderliğinin yanı sıra, Türkiye'nin en çok satan otomobili oldu. Unvanını 2006 yılında bir kereliğine ağabeyi Megane Sedan'a kaptırdı ama hemen geri almayı bildi. Ama bu yıl işi zor gibi görünüyor. 9 Ekim 2008 tarihinde yeni jenerasyonu satışa sunulan Symbol'un tanıtım toplantısında, Genel Müdür İbrahim Aybar son çeyrekte satmayı hedefledikleri Symbol sayısını 8000 olarak ifade etmişti. Üç ayın ilk ikisi olan Ekim'de gerçekleşen satış 930 (ayın 9'unda satışa sunuldu), Kasım'dakiyse 1163 adet. Yani iki ayın toplamı 2093 adet ve hedefin çok ama



çok gerisinde. En ciddi rakip olan Hyundai Accent Era ise Ekim'de 1158, Kasım'da 769 adet satıldı. Biz de bu amansız rekabet karşısında kayıtsız kalamadık ve satış arenasında soluksuz bir mücadele veren bu iki otomobili biraraya getirdik.

### Tasarım

Ön ve arka tasarımı tamamen yenilenen, C sütununa üçüncü yan cam eklenen yeni Renault Symbol, öncüsünden daha modern hatlara sahip. Kardeş model Sandero'yu anımsatan ön tasarım, büyük farlar ve yeni ızgarayla dikkat çekiyor. Arka kısmın en belirgin özellikleri ise "D" biçimli stoplar ve Opel Astra'yı hatırlatan kromajlı şerit.

En son 2006'da yenilenen Hyundai Accent Era ise, aradan geçen zamana



karşın modern tasarımını koruyor. Önde büyük logosu ve farlarıyla dikkat çeken otomobilin arka tasarımı sade çizgilerden oluşuyor. Symbol'un uzunluğu 4261, genişliği 1940, yüksekliği ise 1439 mm. Accent Era'daysa bu değerler 4280, 1695 ve 1470 mm. Kısacası Symbol daha geniş, Accent Era daha uzun ve yüksek.

#### İç mekan

Bugüne kadar kalabalık aileler için sunduğu geniş iç mekanla övgü toplayan Symbol, yeni modelinde de bunu devam ettirecek gibi görünüyor. 2+2 toplam 4 ye-

tişkin ya da 2 yetişkin + 3 çocuk şeklinde 5 kişilik yer sunan otomobil, tasarımı yenilenmiş kokpite ve farklı desenlerle güncellenmiş koltuklara sahip. Malzeme ve işçilik kalitesi, fiyat aralığı ve sınıfı için yeterli düzeyde. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. 506 litrelik büyük bagaj, yine Symbol'un en büyük avantajlarından biri olmaya devam ediyor. Bagaj kapağı logo-nun ortasına basılarak rahatça açılabilir ama kapatmak için aynı şeyi söyleyemeyeceğim. Araç kirliyse, bagajı kapatırken sizin eliniz de kirlenmek zorunda, çünkü bagaj kapağının iç kısmında tutamak yok.



*ACCENT ERA'NIN FERAH VE AYDINLIK İÇ MEKANİ GÖZE HOŞ GELİYOR. SADE VE ERGONOMİK BİRİMLER KULLANILMIŞ*

*SYMBOL'ÜN İÇ MEKANINA KASVETLİ BİR HAVA HAKİM. ANCAK KUMANDA BİRİMLERİ ERGONOMİK, GÖSTERGELER NET*

Hyundai Accent Era'nın iç mekanına girince, Renault'nun bu konuda biraz daha çalışması gerektiği ortaya çıkıyor. Accent Era, rakibinden daha rahat, geniş ve ferah bir kokpite sahip. Malzeme ve işçilik kalitesi de Symbol'den daha iyi. Açık renk orta konsol ve döşemeler gözü okşuyor. Fiyatlar neredeyse aynı olmasına rağmen, Accent Era'da Symbol'e ek olarak elektrik kumandalı aynalar, elektrikli dört cam ve dijital klima sunuluyor. Bunları Symbol'de

900 TL'lik "Konfor Paketi" kapsamında satın alıyorsunuz. Accent Era'nın bu kategorideki belki de tek olumsuz notu bagaj hacmine verilebilir. 390 litrelik bagaj, rakibinin çok gerisinde kalıyor ve bagaj hacmi konusu, bu sınıfta araç alırken tüketicilerin önem verdikleri konulardan biri. Bagaj kapağı anahtarla ya da içeriden açılabilir. Bu olumsuz bir özelliğe, bir de bagaj kapağının iç kısmında tutamak olmaması ekleniyor.

### Motor

Motor kategorisinde, özellikle de bu sınıfta öne çıkabilecek iki konu var: Güç ve yakıt tüketimi. Karşılaştırmamızdaki iki otomobille farklı konularda üstünlük sağlıyorlar. Şöyle ki: Accent Era, 110 HP güç ve 235 Nm tork üreten motoruyla rakibinin önünde. Symbol'ün benzer hacimli ama 8 supaplı motoru sadece 85 HP güç ve 200 Nm tork üretiyor. Ancak güçlü motor, performans verilerinde çok büyük bir fark

*ACCENT ERA'NIN  
MOTORU DAHA GÜÇLÜ  
AMA SYMBOL DE DAHA  
AZ TÜKETİYOR*





**SYMBOL'ÜN BAGAJI 506, ACCENT ERA'NINKİ 390 LT.**

yaratmıyor. Hatta maksimum hız konusunda Symbol Accent Era'nın 1 km/s önünde. Ama Güney Koreli, 0-100 km/s hızlanmasını Fransız'ın 0.8 saniye önünde tamamlıyor. Bir de yakıt tüketimlerine bakalım. Bu konudaysa Symbol'ün öne geçtiğini görüyoruz. Symbol, 100 km'de rakibinden şehir içinde 0.6, şehir dışında 0.1, ortalamadaysa 0.3 litre daha az yakıt tüketiyor. İki modelin de 5 ileri manuel şanzımanlara sahip olduğunu da belirtelim.

**YENİ SYMBOL'DE YENİ KOLTUK DÖŞEMELERİ KULLANILMIŞ**



### Sürüş özellikleri

Hemen belirtelim: İki otomobil de yüksek performans beklenemez, virajlara hızlı girilecek, ani manevralar yapılacak türden değil. Bunları deneyenler olacaktır elbette ama yeni Symbol de, rakibi Accent Era da, sahiplerinin sakin ve yakıt tüketimi odaklı sürüş sergilemesi gereken otomobiller. Bu nedenle diğer dergiler gibi slalomda şöyle, viraj içinde böyle deme-

yeceğim. Yeni Symbol'ün süspansiyonu ülkemizin yollarına daha uygun olmasıyla öne çıkıyor. Görüş açıları her iki otomobilde de benzer. Symbol'de geri görüş kısıtlı. Direksiyon tepkileri iki araçta da ortalama düzeyde. Symbol'de vites geçişleri daha kararlı ve net, Accent Era'da biraz kemikli. Direksiyonlarda sadece yükseklik ayarı bulunması iki araç için de dezavantaj.

### Sonuç

Size Ekim ve Kasım ayı satış rakamlarını verdik. Rakamlar birbirine yakın. Bu da demektir ki tüketici de bizim gibi iki otomobili birbirine çok yakın buluyor. Burada şu otomobil diğerinden daha iyi diyemiyoruz ama söylenebilecek şunlar var: Yeni Symbol, büyük bagajı ve düşük yakıt tüketimiyle öne çıkıyor. Accent Era'yı ise daha ferah ve kullanışlı kokpiti, daha güçlü motoru ve daha uygun fiyatı için tercih edebilirsiniz.



**ACCENT ERA'NIN İÇ MEKANI DAHA GENİŞ. ARKADA KOL DAYAMA VAR**





Renault Symbol 1.5 dCi 85 HP

Hyundai Accent Era 1.5 CRDi VGT 110 HP

**Fabrika verileri**

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel	1493 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel	5 ileri manuel
Maks. güç:	85 HP @ 3750 d/d	110 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	200 Nm @ 1750 d/d	235 Nm 1900-2750 d/d
Maks. hız:	177 km/s	176 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn	11.5 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4261 / 1940 / 1439 mm	4280 / 1695 / 1470 mm
Boş ağırlık:	980 kg	1205 kg
Bagaj hacmi:	506 lt	390 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.0 / 3.9 / 4.3 lt/100 km	5.6 / 4.0 / 4.6 lt/100 km
Fiyat:	31.300 TL (Expression)	31.250 TL (Style)

Düşük tüketim, büyük bagaj +  
Kapı içi gözleri dar, arka görüş -

İç mekan, ergonomi, donanım, motor +  
Bagaj hacmi, vites geçişleri kemikli -

*İKİ OTOMOBİL DE EN ÇOK SATANLAR LİSTESİNİN ZİRVESİNDE. SYMBOL DÜŞÜK TÜKETİM VE BÜYÜK BAGAJ İÇİN; ACCENT ERA İSE İÇ MEKAN GENİŞLİĞİ, PERFORMANS VE DAHA DÜŞÜK FİYAT NEDENİYLE TERCİH EDİLEBİLİR*

# ÖZÜNE DÖNDÜ

İlk olarak hatchback karoserle yollara çıkan yeni nesil Impreza, sedan karoserle adeta özüne dönüş yapıyor.



İlk defa 1992 yılında station ve sedan karoserli olarak yollara çıkan Impreza'nın yıldızı, geçen yıl bir helikopter kazasında ölen Colin McRae'in, Dünya Ralli Şampiyona'sında 1995 Sürücüler Şampiyonu olmasıyla parladı. Asıl popüleriteyse bilgisayar oyunu Colin McRae Rally ile geldi. Impreza, satış rekorları kırmasa da sportif versiyonları WRX, STi gibi modellerle gençlere ralli sporunu sevdirdi ve kendini benimsetti.

Yeni nesil Impreza ilk olarak yollara çıktığında bu markanın tutkunları şaşkındı. Çünkü sedan karoseriyle akıllara kazınan Impreza gitmiş, yerine hatchback karoserli bir Impreza gelmişti. Sedan Impreza tutkunlarının artık sedan karoser yok diye üzülmelerine gerek yok (artık üzülmeleri gereken şey Subaru'nun ralli parkurlarına veda etmiş olması). Çünkü Impreza sedan karoseriyle karşımızda.

Yazı: Tarık Akagün Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

*GÖZLER HATCHBACK  
IMPREZA'YA ALIŞINCA,  
SEDANI BİRAZ YADIRGADI.  
ÖN GÖRÜŞ AÇILARI İYİ*

Kompakt sınıfta yer alan sedan Impreza'nın 4580 mm'lik uzunluğu, hatchback karoserli kardeşinden 165 mm daha fazla. 2620 mm'lik dingil mesafesi ve diğer ölçülerse hatchback kardeşiyle aynı.

**Japon ekolü**

Birçok Japon markası özellikle iç mekan tasarımı konusunda Avrupalı olmak için çaba sarf ediyor. Subaru'ysa bu konuda daha geleneksel. Japon ekolüne ait olduğunu hissettiren Impreza'nın konsolu eskisinden daha kaliteli his veriyor. Sert plastik malzemelerin kullanılması dokunma hissi açısından pek hoş olmasa da gerçekten sağlam bir işçilik sunuluyor. Ama bu sınıfta rekabet eden bir otomobilde daha güzel hisler uyandıran malzemeler kullanılmasını beklerdik. Impreza'da sürüş pozisyonu ve görüş açıları Subaru'nun birçok modelinde olduğu gibi çok başarılı. Birçok modern otomobilde eğimli A

sütunu ve motor kaputu görüş sıkıntısına yol açarken Impreza'da böyle bir şey söz konusu değil. Bu noktada Subaru'nun aktif sürüş güvenliğine verdiği önem ve boxer motorun yapısal avantajı ortaya çıkıyor. Çünkü başarılı görüş açıları güvenli sürüşün en önemli faktörlerinden. Boxer motor yatık yapısıyla daha alçak yerleşime olanak tanıyıp, ağırlık merkezini aşağıya çekerken, ayrıca kaputun tasarımının da daha alçak olmasını sağlıyor. Ön görüş için söylediklerimiz arka çapraz görüş için geçerli değil. Büyük koltuk kafalıkları nedeniyle arka çapraz görüş gerçekten kötü.

**Konfor ağırlıklı**

Impreza 1.5R'da kullanılan 1498 cc'lik, 4 silindirli boxer motor ürettiği 107 HP'lik güç ile eskisinden 2 HP daha güçlü. Tabi ki 2 HP'lik güç artışının hissedilmesi mümkün değil. Ortalama sayılabilecek motorun gücü, 4 ileri otomatik şanzımanla ve dört tekerlekten çekiş sistemiyle birleşince ortaya sıkıcı bir performans tablosu çıkıyor. Performanslı kullanım için bu otomobili zorlamak, yakıt tüketimini arttırmaktan başka bir işe yaramayacaktır. Çünkü otomobil sizin gaz pedalıyla verdiğiniz hızlanma emrine karşı fazla itaatkar davranmı-





yor. En iyisi bu otomobilin artan konforunun tadını çıkarmak. Yumuşak geçişli otomatik vites, darbe emişi başarılı süspansiyon ve artan akustik konfor, 1.5 motorlu Impreza'yı huzurlu bir ulaşım aracı haline getiriyor. Otomobilin süspansiyonu konforlu olmasına rağmen yol tutuş başarılı. Otomobil virajlarda yana yatma eğilimi göstermesine rağmen, yoldan kolay kolay kopmuyor. Eski modele göre 22 mm daha alçağa konumlandırılan motor, otomobilin ağırlık merkezini

daha da aşağıya çekmiş. Bununla birlikte McPherson ön süspansiyon elden geçirilmiş ve arka taraf için yeni bir çift salıncaklı süspansiyon sistemi hazırlanmış.

### Sonuç

Sonuç olarak bakıldığında Impreza Sedan 1.5R A/T'nin eksikleri olmasına rağmen en büyük handikapı fiyat-performans ilişkisi. 1.5 motorlu, otomatik şanzımanlı Comfort donanım seviyesindeki bir Impreza Sedan'ın anahtar teslim fiyatı 40.852 TL olarak belirtilirken, Elegance donanım seviyesinde bu rakam 43.718 TL'ye ulaşıyor.

*IMPREZA  
SEDAN HEM  
DÜZGÜN  
YOLDA, HEM  
DE BOZUK  
ZEMİNDE  
KONFORLU*

### Subaru Impreza Sedan 1.5R A/T

#### Fabrika verileri

Motor:	1498 cc, 4 silindir, boxer
Maks. güç:	107 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	142 Nm @ 3200 d/d
Maks. hız:	167 km/s
0-100 km/s:	15.1 sn
Boyutlar:	4580 / 1740 / 1475 mm
Boş ağırlık:	1325kg
Bagaj hacmi:	320
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	9.8 / 6.2 / 7.5 lt/100 km
Baz fiyat:	40.852 TL

- + 4 tekerlekten çekiş, süspansiyon konforu
- Gücü dizginleyen otomatik şanzıman, fiyat, bagaj zemini düz değil

# KONFORLU TİCARET



Hyundai H-1, yük ve eşya taşınırken de binek otomobillerdeki gibi güvenli ve konforlu bir araca sahip olunabileceğini gösteren modern ticari araçlardan biri.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Eskiden ticari araç denildiğinde tasarıma önem verilmeyen, iç mekanı konforsuz ve elektronik sürüş destek sistemleri bakımından da yetersiz araçlar akla gelirdi. Ama bu durum, yeni ve modern ticari araçların geliştirilmesiyle geride kalıyor. Hyundai H-1 de bunlardan biri. Motoru güçlü ve sürüşü keyifli H-1, sürücüsüne güvenli ve konforlu bir sürüş yaşatmayı başarıyor. Siz de yükünüzü, sırt ve bel ağrısı çekmeden taşıyabiliyorsunuz.

## Kokpit bazı bineklerden daha iyi

Dış tasarım açısından monoton-kutu tasarımlı ticari araçları gölgede bırakan ve özellikle de havalı ön tasarımıyla kaldırımdakilerin bakışlarına maruz kalan H-1, iç mekanında da kullanıcıyı mutlu ediyor. Samimiyetle söylemek gerekir ki H-1, iç mekan ergonomisi, eşya gözü-bardaklık bolluğu, net okunan gösterge birimleri ve görüş açıları konusunda birçok binek

otomobilden bile daha iyi. Yüksek ve sürücüye yakın konumlandırılmış olan vites kolunun kullanımı zevkli. Ticari araçların genel bir avantajı olan yükseğe konumlandırılmış sürücü koltuğu sayesinde de yola hakimsiniz. Test ettiğimiz H-1, 2 koltuklu camlı van versiyonuydu. H-1’de bunun dışında 3, 5 ve 6 koltuklu kombinasyonlar ile panel van seçeneği de bulunuyor. Donanım olaraksa “Start”, “Team”, “Select” ve “Style” seçenekleri mevcut. Aracın kargo bölümü 5.2 metreküp hacminde ve 2375 mm uzunluğa, 1620 mm genişliğe ve 1350 mm yüksekliğe sahip. Bu değerler de aracın amacını fazlasıyla karşılıyor. Ancak bu bölümde sac dışında herhangi bir kaplama bulunmaması, eğer sadece korunaklı, kapalı kutu, koli gibi yükler değil de eşya falan taşıyorsanız, bu cisimlerin çizilmesine yol açabilir. Bir de sürücü ve yolcu, montlarını çıkarınca koyacak yer bulamıyorlar, keşke birer asma kancası akıl edilseydi. Tek parça açılan devasa bagaj kapağının yanı sıra, sağda ve solda yer alan sürgülü kapılar işlevselliği artırıyor. Kargo bölümünün zemininde yer alan sabitleme kancaları da önemli bir ayrıntı.

### 1186 kg yük ve eşya taşıyabiliyor

Boş ağırlığı 1899 kg olan H-1, 1186 kg ağırlığa kadar yük taşıyabiliyor. Bunu da performanstan pek de ödün vermeden gerçekleştirebiliyor (Araç fotoğraflarda yüklü olmasa da, H-1’i neredeyse tam



dolu bir şekilde 400 km’ye yakın kullandım). Sürücüsüne 170 HP güç ve 390 Nm tork sunan 2.5 litrelik turbodizel motor, 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor ve araca 180 km/s’lik maksimum hız sağlıyor. Arkadan itişli aracın “Style” donanımında ABS, EBD, ESP, BAS, TCS (çekiş kontrol sistemi), ROP (devrilme önleyici sistem), LD (kilitleli diferansiyel) gibi birçok elektronik destek sistemi bulunuyor. Bu da sürücüye büyük bir güven veriyor.

### Fiyatı 30.750 TL’den başlıyor

Ticari araçlardaki büyük vergi avantajı, H-1’in fiyatında da kendini gösteriyor. Aracın fiyatı 30.750 TL’den başlıyor. Özellikle teknolojik donanım olarak öne çıkan test aracımızın fiyatıysa 38.400 TL. H-1, modern, kullanışlı ve konforlu bir ticari araç isteyenlerin mutlaka düşünmeleri gereken başarılı bir seçenek.



**MODERN  
BİR TİCARİ  
ARAÇ OLAN  
H-1’İN TAŞIMA  
KAPASİTESİ  
1186 KG**

### Hyundai H-1 2 Koltuklu Camlı Van Style

#### Fabrika verileri

Motor:	2497 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maks. güç:	170 HP @ 3800 d/d
Maks. tork:	390 Nm @ 2000-2500 d/d
Maks. hız:	180 km/s
Boyutlar (uz/gen/yük):	5125 / 1920 / 1935 mm
Taşıma hacmi:	5.2 metreküp
Taşıma kapasitesi:	1186 kg
Kargo alanı (uz/gen/yük):	2375 / 1620 / 1350 mm
Test aracının fiyatı:	...38.400 TL (H-1 baz fiyatı: 30.750 TL)

- + Tasarım, ergonomi, konfor, atak motor
- Rüzgar ve lastik sesi, kargo alanında kaplama yok

## Foto test ilgi görüyor

Türkiye'de ilk kez e-otodergi tarafından yayınlanan foto test formatı, okuyucularımızdan büyük ilgi görmeye devam ediyor. Bu ayki konuğumuz, Türkiye'de lüks SUV sınıfının uzun yıllar boyunca en çok satan aracı olan Kia Sorento.



ARACIN 2.5 LT'LİK MOTORU  
170 HP GÜÇ ÜRETİYOR



ÜLKEMİZDE SAYISI 15.000'İ GEÇEN SORENTO'NUN UZUNLUĞU 4590,  
GENİŞLİĞİ 1865, YÜKSEKLİĞİ 1194, DİNGİL MESAFESİ İSE 2710 MM



BİLGİ EKRANI  
YUKARI KISIMDA



İKİ AÇILIMLI KOL  
DAYAMA BÜYÜK



ARAÇTA PRATİK  
EŞYA GÖZLERİ VAR



MAKYAJLA YENİLENEN FAR  
TASARIMI BEĞENİ TOPLUYOR



KÖŞELERE YERLEŞTİRİLMİŞ  
STOPLAR BÜYÜK TASARIMLI

### RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

ORTA KARAR

OLUMSUZ - KÖTÜ

YAKLAŞMA AÇISI 28,4, UZAKLAŞMA AÇISI 25,8, RAMP AÇISI 21,9  
DERECE OLAN SORENTO, ARAZİDE DE YOLUNA DEVAM EDEBİLİYOR





ANTENİN YERİ DE TASARIMI  
DA KÖTÜ SEÇİLMİŞ



TIPTRONIC ŞANZIMAN  
5 İLERİ KADEMELİ



SÜRÜCÜ KOLTUĞU  
ELEKTRİKLİ AYARA SAHİP



SES VE GÖRÜNTÜ  
SİSTEMİNİN KUMANDASI VAR



AÇILIR TAVAN İÇ MEKAN  
FERAHLATİYOR



BAGAJ KAPAĞININ  
TUTAMAĞI KULLANIŞLI



HIRSIZLARIN GÖZDESİ DİJİTAL  
EKAN ARACA DEĞER KATIYOR

ÜÇLÜ  
GÖSTERGE  
BİRİMİ RAHAT  
OKUNUYOR



DİREKSİYONDA SADECE  
YÜKSEKLİK AYARI VAR



KOLTUK ÖNE YATIRILINCA  
KAFALIK ELDE KALİYOR



ARAÇTAN  
İNERKEN  
NEREYE  
BASACAĞINIZI  
BİLMEK  
GÜZEL

#### Kia Sorento X-Force 2.5 CRDI

Motor:	2497 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanziman:	5 kademeli otomatik
Maks. güç:	170 HP @ 3800 d/d
Maks. tork:	392 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	182 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4590 / 1865 / 1730 mm
Bagaj hacmi:	440-1750 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	10.2 / 7.4 / 8.5 lt/100 km
Fiyat:	82.500 TL



ARKA KOLTUK SIRASI  
YETERLİ GENİŞLİKTE

# Geçmiş olsun Koray ve Çağlar

Bu ayın başında yapılan Galler İngiltere Rallisi aynı zamanda Ford Fiesta Sporting International klasmanının da belirleneceği yarış olma özelliğini taşıyordu. Bu tek marka kupasında mücadele eden ve ilk üç sırayı paylaşan Türk pilotlarından Emre Yurdakul rallinin ardından şampiyonluğunu ilan etti. Emre gibi son yıllarda performans çizgisini sürekli ileri taşıyan Burcu Çetinkaya da şampiyonada ikinci gelerek, dört sezondur bitmek tükenmek bilmeyen özverisinin, çalışkanlığının karşılığını bir kez daha almış oldu. Otomobil medyasından meslekdaşımız olan Koray Muratoğlu, Çağlar Süren ile katıldığı rallinin ilk gününde normal etapta ters yönden karşısına çıkan bir Land Rover Discovery ile kafa kafaya çarpışarak ağır bir kaza geçirdi. Hemen olay yerine gelen sağlık ekipleri tarafından baygın bir şekilde ağır hasar gören Ford Fiesta'dan çıkarılarak hastaneye kaldırılan ekip, yapılan operasyonlar sonucunda müşahade altına alındı. Rallinin organizatörleri tarafından kısaltılan etapta starta 2 kilometre kala çamura saplanan ve otomobillerini çıkarttıktan sonra emniyet kemeri takmadan yola devam eden ikilinin karşısına oldukça dar bir yolda tepe üstünde birden

2,5 tonluk bir arazi aracı çıkması şanssızlık. Ama halk arasında çok kullanılan bir tabirle olmuşla ölmüşün önüne geçilmiyor. Yine de olayın iyi tarafından bakmak gerekirse Koray ve Çağlar'ın zamanla iyileşecek olmaları yüreklere teselli verici bir unsur oldu. Bundan sonra sevgili Koray ve Çağlar için artık parkur defterini kapatmalarını umuyorum. Bu spordan az da olsa anlayan biri Koray Muratoğlu'nun pilotajını tartışmaz. Senelerdir şahsi çabalarıyla ve gözüpek hızlı pilotajıyla dikkat çeken, geçtiğimiz sezon Ford Fiesta Rally Cup'ta şampiyon olan Koray zaten kendisini fazlasıyla ispatladı. Parkurlarda yanyana deklanşör aşındırdığım Çağlar Süren için de artık spora hizmetinin objektif arkasından olması gerektiğini düşünüyorum ve iki sevgili dostuma da bir an önce acil şifalar temenni ediyorum.

Tüm e-otodergi okurlarına sağlıklı ve mutlu bir yıl dilekleriyle...

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com



## Ekonomik kriz Japonlara WRC'den el çekti

**2008'in son günlerinde Japonların iki otomotiv üreticisi Suzuki ve Subaru Dünya Ralli Şampiyonası'ndan çekildiklerini açıklayarak motorsporları dünyasında şok etkisi yarattılar.**

Dünya ekonomisini son aylarda giderek derinden sarsan global kriz en sonunda Japonları parkurlardan uzaklaştıracak noktaya geldi ve aynı hafta içinde önce Suzuki ardından da Subaru motorsporları faaliyetlerini durdurduklarını açıkladılar. Suzuki tarafından medyaya "Ekonomik krizin otomotiv satışlarını olumsuz etkilemesi nedeniyle Suzuki global üretimini değerlendirmeyi de kapsayan acil önlemler almak zorunda kaldı. Bu yüzden Suzuki 2009'da Dünya Ralli Şampiyonası'ndan çekilme kararı aldı." açıklaması yapıldı. Suzuki'nin Dünya Ralli Şampiyonası'na katılımı 2002'de JWRC'de Ignis Super 1600 ile başladı. 2004'te ve 2007'de P-G Andersson'ın JWRC'yi kazanmasından sonra Suzuki 2008'de SX4 WRC ile Dünya Ralli Şampiyonası'na katıldı

ve sezonun son iki rallisinde beşinci olarak en iyi sonuçlarını aldı.

Subaru da Suzuki'nin vedasını açıkladığı günün hemen ardından aynı hafta içinde 2009 Dünya Ralli Şampiyonası'ndan çekilme kararını açıkladı. Subaru adına takımı yarıştıran Prodrive'dan yapılan açıklamada kararın ani olduğu ve şu anda otomotiv endüstrisini etkileyen ekonomik kriz nedeniyle alındığı söylendi. Subaru Ralli Takımı 1989'da Prodrive ile birlikte çalışmaya başladığında kurulmuştu. O zamandan beri takım 2003'te Petter Solberg ile pilotlar şampiyonluğu olmak üzere 6 Dünya Ralli Şampiyonluğu unvanı kazandı. Öte yandan Citroen ve Ford, Dünya Ralli Şampiyonası'nda kalacaklarını açıkladılar.

Dünya Ralli Şampiyonası'nın kapanış yarışı olan İngiltere Rallisi'nde zafere ulaşan Sebastien Loeb, bu sonuçla Citroen takımına Markalar Şampiyonluğu'nu da kazandırdı.

Japonya Rallisi'nin ardından ard arda beşinci kez pilotlar şampiyonluğunu kariyerine ekleyen Sebastien Loeb, rallinin ilk iki gününü Ford takımının genç Fin pilotu Jari Latvala'nın ardında ikinci sırada tamamladı. Rallinin son gününde ataklarını sıklaştıran Fransız pilot, sondan bir önceki etapta lider Latvala'yı 9.2 saniye geçti, ama erken start aldığı için 10 saniye zaman cezası alınca genel klasmanda ikinci sırada kaldı. Bu heyecan dolu mücadelenin sonunda Loeb, Ford pilotu Jari-Matti Latvala'dan liderliği son özel etapta aldı ve İngiltere Rallisi'nde zaferi elde etti. Dünya Ralli Şampiyonası pilotlar şampiyonluğunu Japonya Rallisi'nde kesinleştirmiş olan Loeb, Citroen C4 WRC'sini son özel etabın finişine Latvala'nın Ford Focus WRC'sinin 4.9 saniye önünde getirdi ve ralliyi 2.7 saniye farkla kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

# Loeb takımını da şampiyon yaptı

Jari Latvala son gün Loeb'in baskısına dayanamayarak ikinci oldu



Loeb'ün bu ilk İngiltere Rallisi birinciliği, bu sezonun 11'inci ve kariyerinin 48'inci zaferi oldu. Bu zafer, ayrıca Citroen takımının 2008 Dünya Ralli Şampiyonası Markalar Şampiyonu olmasını sağladı.

Sebastien Loeb'ün takım arkadaşı Daniel Sordo, yarışı üçüncü sırada tamamlayarak Citroen takımının podyumdaki ikinci ismi oldu. Subaru pilotu Petter Solberg'se dördüncülüğü elde etti. Beşinci ve altıncı sıralarda Per Gunnar Andersson ve François Duval yer alırken, Toni Gardemeister ve Mikko Hirvonen puan barajının son

iki pilotu oldular. Hirvonen rallinin beşinci özel etabı Sweet Lamb'ta otomobiliyle finiş çizgisinin hemen yakınında takla attı. Yola devam eden Fin pilot özel etabı tamamladı, ama etap liderine karşı yaklaşık 4 dakika kaybetti. Yarışı bu kayıpla sürdüren Hirvonen, yine de ralliyi ilk sekiz sıra içinde tamamlamayı başardı.

**Loeb: "İnanılmaz ve mutluluk verici bir sonuç"**

Finiş kontrolünde kendisine uzatılan mikrofonlara konuşan Sebastien Loeb "Bu benim için inanılmazdı. Buz, koşulları



Daniel Sordo podyumdaki diğer Citroen pilotuydu



Petter Solberg sezonu dördüncülükle tamamladı

*BU YILI DA DÜNYA PİLOTLAR ŞAMPİYONU OLARAK NOKTALAYAN SEBASTIEN LOEB GALLER RALLİSİ'Nİ KAZANARAK KARIYERİNE BU YARIŞTAKİ İLK ZAFERİNİ EKLEDİ*



Per Gunnar Andersson



Valentino Rossi ve Francois Duval



Toni Gardemeister

çok zorlu yaptı ve haftasonundan hiç keyif almadım. Ama son gün iyiydik, güzel bir mücadele oldu ve Jari-Matti ile kapışmak heyecan vericiydi. Önceki özel etapta erken starttan sonra son etapta elimizden geleni yapmak zorundaydık, çünkü 2.2 saniye gerideydik. Sonuçta kazandık ve bu güzel bir duygu. Ayrıca Citroen'in markalar şampiyonu olması da çok güzel bir sonuç oldu" açıklamasını yaptı. Jari-Matti Latvala finişte Loeb'ü tebrik eden ilk kişi oldu ve şunları söyledi: "Bugün iyi olan kazandı. Olabildiğince hızlı gittim. Daha iyisini yapamazdım". Yarışı üçüncü sırada tamamlayan Daniel Sordo ise öncelikle takımlarını şampiyon yapma amacıyla start aldıklarını ve bunu da başardıkları için çok mutlu olduğunu sözlerine ekledi.

İngiltere Rallisi, aynı zamanda PWRC Şampiyonası'nın da son yarışıydı. Ralliye İsveçli Patrik Flodin kazandı. Yarışı önde götüren Patrik Sandell'in son etapta yarışa veda etmesi sonrasında Flodin,

Subaru Impreza'sıyla zaferle ulaştı. Ralliye ikinci sırada tamamlayan Avusturyalı Andreas Aigner, yarışa puan parolasıyla başladı ve hedefe ulaşarak ikinciliği elde etti. Aigner, aldığı 8 puanla 2008 PWRC Şampiyonluğu'na ulaştı. İngiliz Guy Wilks de, PWRC mücadelesini üçüncü sırada tamamladı. Wilks bu sonuçla aynı zamanda 2008 İngiltere Ralli Şampiyonluğu'nu da ilan etti.

*PIRELLI SCORPION İLE YARIŞAN EKİPLER, GALLER'İN KAYGAN ETAPLARINDA LASTİKLERİNDEN MEMNUN OLDUKLARINI SÖYLEDİLER*

#### İngiltere Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot / Co-pilot	Otomobil	Zaman
1.....	Sebastien LOEB - Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	2:43:09.6
2.....	Jari LATVALA - Miikka ANTTILA	Ford Focus RS WRC 07	2:43:22.3
3.....	Daniel SORDO - Marc MARTI	Citroen C4 WRC	2:44:30.2
4.....	Petter SOLBERG - Phil MILLS	Subaru Impreza WRC 2008..	2:45:09.2
5.....	Per Gunnar - Jonas ANDERSSON	Suzuki SX4 WRC	2:47:13.7
6.....	François DUVAL - Denis GIRAUDET	Ford Focus WRC	2:48:17.4
7.....	Toni GARDEMEISTER - Timo TUOMINEN	Suzuki SX 4 WRC	2:48:34.6
8.....	Mikko HIRVONEN - Jarno LEHTINEN	Ford Focus Rs WRC 07	2:48:48.4

#### Scorpion Ralli Lastiği

2008-2010 yılları arasında WRC'nin tek resmi lastik tedarikçisi olan Pirelli'nin üç tip ralli lastiğinden biri olan Scorpion, sezonun son yarışı İngiltere Rallisi'nde de pilotların maksimum performans sergilemelerini sağladı. Yeni lastiklerin çamurlu ve yumuşak zeminde olduğu kadar, sert ve zorlu zeminlerde de iyi performans göstermesi gerektiği için, farklı zeminlere uygun dayanıklılıkta tasarlanan Scorpion, hızlanma ve frenleme sırasında maksimum yol tutuş sunabilmesi amacıyla asimetrik bir tasarıma sahip.

#### Mario Isola'nın görüşü

2008 sezonunun başında, "Tek hedef şampiyonluk, tek lastik Pirelli" sloganıyla yola çıkan Pirelli'nin Ralli Direktörü Mario Isola, rallinin ardından şunları söyledi: "İngiltere Rallisi'nde zemin, her zamanki gibi soğuk ve kaygandı. Bu tür zeminlerde lastik için doğru karışımı bulmak çok önemlidir ve biz de Scorpion'da bunu bulduk. Bu yarışla birlikte sezon sona erdi ve ilk sezonumuzda çok önemli bir başarıya imza attık. 2009 sezonuna da umutla bakıyoruz".





# İstanbul Mahalli'de zafer Serhat Öztemir'in

İstanbul Ralli Şampiyonası'nın ilk ayak yarışında zafere Serhat Öztemir ulaşırken, Halid Avdagiç ise ikinciliği elde etti. Çamurlu ve kaygan etaplarda 37 ekibin 23'ü finişe gelebildi.

Yazı: Gürkan Çağlar - Fotoğraflar: Mehmet Erel



Seyircilerin gözdesi Halid Avdagiç yine etaplarda hoş görüntüler sergiledi



İzmirli Kemal Çetinkaya - Tolga Tezeken başarılı bir yarış çıkardı

Castrol'ün ana sponsorluğunda İstanbul Otomobil Sporları Kulübü (İSOK) tarafından organize edilen İstanbul Ralli Şampiyonası'nın ilk ayağı 21 Aralık Pazar günü gerçekleştirildi. 47.60 km'si özel etap, 127.45 km'si de normal etap olmak üzere toplam 175.65 km üzerinden koşulan yarışın galibi 1 kapı numarası ile yarışan Lassa Rally Team ekibi Serhat

Öztemir - Ünal Tezel oldu. İkinci sırayı Mitsubishi Lancer Evo 7 ile yarışan Halid Avdagiç - Özhan Varınlı alırken, Mitsubishi Lancer Evo 8 ile yarışan Ömer Erdem - Erhan Akpınar üçüncülüğü elde etti.

İki gündür hiç durmadan yağan yağmur ve zorlaşan etap şartları, yarışı çok daha çekişmeli bir hale getirdi. Günün ilk sür-

prizi Castrol 1 etabının güvenlik sebebiyle normal etaba çevrilmesiyle ile geldi. Start alan 37 araçtan 23 araç finiş görürken 14 araç yarışı tamamlayamadı. İstanbul Otomobil Kulübü İSOK, Şişli Belediye Başkanı Mustafa Sarıgül'ün de katkıları ile Maslak'ta düzenlediği Özel Seyirci Etabı ile bir ilke imza attı. Volkan Işık, Serkan Yazıcı ve Serdar Bostancı'nın yaptığı

**BU YIL DA ŞAMPİYONA  
BELGRAD ORMANI'NDAKİ  
ISLAK VE KAYGAN  
TOPRAK ETAPLARDA  
YAPILDI**



Demet Kapani Soley



Halim Özal



Ahmet İskender Kaya yeni otomobili Opel Corsa Kitcar'a alışmaya çalıştı



Mustafa Sarıgül - Serkan Yazıcı



Engin Kap

gösteri sürüşleri kalabalığa coşkulu anlar yaşatırken Mustafa Sarıgül'ün Serkan Yazıcı'nın şampiyonluğa ulaştığı Mitsubishi Lancer Evo 9'unun sağ koltuğuna oturması büyük ilgi çekti. Islak asfalt seyirci özel etabında uzun mesafeli drift'leri ile seyircileri coşturan Serkan Yazıcı, şov turundan sonra yanında kendisine eşlik eden Mustafa Sarıgül'den pist sözü aldığını söyledi. Yağmurlu ve soğuk havaya rağmen Maslak Özel Seyirci Etabı'nı dolduran seyirciler, yarışmacılara alkışlarıyla destek verdiler.

Altı özel etabın geçilmesiyle tamamlanan ilk ayak, Doğuş Power Center içinde bulunan Otomotion'da düzenlenen ödül töreninde kupaların sahiplerini bulmasıyla tamamlandı. Castrol İstanbul Ralli Şampiyonası'nda ikinci ayak, 11 Ocak 2009'da düzenlenecek.

**SEYİRCİ ÖZEL ETABINA  
SERKAN YAZICI'NIN ŞOVU  
DAMGASINI VURDU**

### İstanbul Mahalli Genel Klasmanı

Sıra	Pilot / Co-pilot	Otomobil	Zaman
1.....	Serhat ÖZTEMİR – Ünal TEZEL	Mitsubishi Evo 9	35:04.6 N4
2.....	Halid AVDAĞIÇ – Özhan VARİNLİ	Mitsubishi Evo 7	+03:03.8 N4
3.....	Ömer ERDEM – Erhan AKPINAR	Mitsubishi Evo 8	+03:16.8 N4
4.....	Can CELEBİ – Burak ERDENER	Mitsubishi Evo 9	+06:13.5 N4
5.....	Dmytro TANANEVYCH - Sergiy MUNTAN	Fiat Palio	+06:48.6 N2
6.....	Can ÇOKER – Mert SÜZGEN	Ford Fiesta St	+06:59.0 N3
7.....	Keşfi Tarkan ÖZGÜÇ – Akın BİLGUTAY	Renault 19 16S	+07:33.6 H11
8.....	Engin KAP – Enes ELVER	Ford Escort	+07:45.4 H11
9.....	Bora KABATEPE – Cengiz KABATEPE	Ford Fiesta St	+08:27.2 A7
10...	Alptekin IŞIKALP – Serhat AYDIN	Fiat Palio Kitcar	+09:00.2 A6



# Ay Yıldızlı bayrağımız Çin parkurlarında

1999 senesinde başarısız geçen WRC organizasyonunun ardından yeniden motorsporlarında yapılanmaya giren Çin'in parkurlarında bir de Türk ekibimiz yer alıyor.



Ömer Yetiş - Malkoç Yıldan

**Motorsporlarına aileden meraklı olan Ömer Yetiş, 2001 yılından beri motorsporlarının içinde, gerek teknik, gerekse organizasyon olarak birçok dalında yer aldı.** Renç Koçibey Eğitim seminerleri sayesinde Fiat Motorsport bünyesinde ilk olarak 22. Pirelli rallisine katılan Yetiş, ayrıca motorsporlarının içerisinde takımlarda ve kulüplerde gerek sporcu gerekse görevli olarak çeşitli görevler aldı. Yine 2002 yılında Renç Koçibey Eğitim seminerlerinde Ralli Eğitimi alan Malkoç Yıldan ile ülkesinden 10.000 km uzakta tanışarak,

projelerini gerçekleştirme fırsatını yakaladı. 3 senedir Çin'de yaşayan Ömer Yetiş, Çin'deki ralliciliğin gelişimini yerinde takip ederek, birgün ülkesini temsil etme düşüncesini paylaştığı arkadaşı Malkoç Yıldan ile 2008 senesinde Çin Ralli Şampiyonasına katılma kararı aldı.

Bu amaçla çeşitli takımlar ile görüşen ekip, OM Rally Team'i oluşturdular. Ve desteğini aldıkları, İtalyan Hava Kompresörü üreticisi Mattei-Contaldi ve Dünya markası Beko Çin'in adıyla takımları-



Ekip Subaru ile ilk kez Çin Rallisi'nde start aldı

nın ismini birleştirerek, 2008 Çin Ralli Şampiyonası'nda "Contaldi - Beko Rally Team" adını kullanmaya başladılar.

2008 planları doğrultusunda teknik olarak Volkswagen Pekin takımıyla anlaşarak, Çin'deki ilk yarışlarına Golf IV ile katılmaya başladılar. Sezon öncesi Şangay şehrinin en işlek caddesi Huai hai'da bulunan bir Türk restoranında gelenek ve göreneklerimize yakışır biçimde Çin medyasına Contaldi - Beko Rally Team'i halkın da yoğun ilgisi eşliğinde tanıttılar.

Mayıs başında gerçekleştirilen tanıtımın hemen ardından Şangay şehrinin ara sokaklarında oluşturulan asfalt karakterli ralli ile sezonun ilk startını aldılar. Bu startla

birlikte Çin Ulusal Ralli Şampiyonası'nda yarışan "İlk Türk Ekip" sıfatını da kazanan Ömer Yetiş ve Malkoç Yıldan, rallinin ilk gününe hızlı başlamalarına rağmen ilerleyen etaplarda motor arızası ile yarışı terk etmek zorunda kaldılar.

Olimpiyatlardan dolayı sezona uzun bir ara verilirken, Eylül ayının başında ikinci yarış için tüm ekipler Çin'in en kuzeyinde, Rusya-Sibirya sınırında bulunan Mohe Rallisi'nde buluştu. Bu yarışa motoru yenilenen, Golf IV'leriyle katılan ekip, rallinin ilk gününü, 53 araç arasında genel klasman 30'uncusu ve kendi sınıflarında 8. sırada tamamladı. İkinci güne atakla başlayan ekip, yarış öncesi gerçekleşen yağış nedeniyle oluşan çamurlu yolların kuru-

**ÇİN RALLİ  
PARKURLARINDA  
GENÇ EKİBİMİZ  
ÖMER YETİŞ VE  
MALKOÇ YILDAN  
YEREL HALKIN  
İLGİSİNİ ÇEKİYOR**

masıyla derecelerini iyileştirdiler. Adeta bir güç ve hız yarışı olan Mohe Rallisi'nin son iki etabı da, ortalama süratin 136 km/s'yi geçmesi sonucunda güvenlik nedeniyle iptal edildi. Ekip ikinci gün sabahı yaptığı ataklar sonucunda yarışı genel klasman 25.'si ve aynı gruptaki teknik açıdan güçlü rakiplerine rağmen Grup S, Sınıf 2, 7.'si olarak tamamladı.

Sezonun üçüncü yarışı Changbai Shan (Beyaztepe Dağı) rallisi ise Eylül ayının son günlerinde, Çin'in panoramik bir bölgesi olan en doğusunda, Kore sınırında gerçekleşti. Birbirlerine alışmaya başlamış olan Ömer ve Malkoç ikilisi, bu yarışa derece parolasıyla çıktılar ve sabahın ilk etaplarında aynı sınıftaki rakiplerine oranla daha atak bir sürüş sergilediler. Ekip kendi sınıflarında 3. durumda iken şanssız bir şekilde yoldan çıktı, ve etaba dönmeyi başaramayarak yarışı terk etti.

Asia Pasific Rally Championship'in ayaklarından olan ve aynı zamanda sezonun 4. yarışı Longyou rallisine katılmayarak bu dönemi hazırlık yaparak geçiren Contaldi-Beko Rally Team, 5. yarış Shaowu'yla parkurlara tekrar geri döndü. Ancak bu sefer Subaru Rally Team China



ile anlaşarak IRC'nin Çin ayağına katılan ekip ilk defa Grup N, sınıf 4' te mücadele edecek ve Subaru Impreza WRX STI ile yarışacaktı. Yarış öncesi testler yapan ekip, Shakedown ile yeni otomobillerinin son ayarlarını yaptı. Yarışın startına halkın ilgisinin yoğun olması dikkat çeken unsurlardandı. Start takından 7. otomobil olarak geçen Ömer-Malkoç ikilisi hemen ardından Özel Seyirci Etabında 18.ci zamanı yaparak kapalı parka doğru yola koyuldular. Ancak halkın yoğun ilgisi nedeniyle

normal etaptaki yolun kapanması sonucu, 15 dakikalık hedef zaman verilen mesafeyi tüm ekipler gibi 2 saate yakın zamanda aldılar. Yarışın ikinci günü ilk etaplarında dört çekerli Grup N4 Subaru'larını tanımak ve yarışı bitirmek parolasıyla düşük tempoyla başlayan ikili, günü GK ve Grup N4 13.sü olarak tamamladılar. İkinci gün araçlarına alışmaya başlamış olan Contaldi-Beko Rally Team, gün içinde hızlanarak IRC'nin Çin ayağını GK 12.si Grup N4 10.su olarak bitirdiler. Bu yarış ile kendi-

lerine bir de IRC'nin Çin Rallisine katılmış ilk Türk ekip ismini ekleyen Ömer Yetiş ve Malkoç Yıldan ikilisi 2008 Çin Ulusal Ralli Şampiyonasını tamamlamış oldular.

Ekip IRC Çin rallisi sonrasında sezon ile ilgili duygularını dile getirdi; "Bu sezon gerek Çin Ralli Şampiyonasına, gerekse birbirimize alışmak adına önem taşımaktaydı. Sezon öncesi Çin'de yarışma kararı aldığımızda ilk hedefimiz, ülkemizi, ve bize destek veren İtalyan Mattei-Contaldi ve Dünya markası Beko firmalarını en iyi şekilde temsil etmektir. Sezon süresince bazı şanssızlıklar yaşasak da, içinde bulunduğumuz mekanik sporun cilvelerini birer tecrübeye dönüştürmeyi başardığımızı düşünmekteyiz. Bunun sonucu olarak da sezonun son yarışına Subaru takımı ile iş birliği yaparak gerçek ralli otomobili ve takımında olduğumuzu hissettik. 2009 sezonu planlarımız doğrultusunda yaptığımız bu atılım aynı zamanda IRC rallisindeki başarımızın da ortaya çıkmasındaki en büyük sebeplerden biriydi. Yeni sezonda Türk bayrağını ve sponsorlarımızı en iyi şekilde temsil edebilmek dileği ile bize her anlamda destek veren herkese binlerce teşekkürler. Bizi izlemeye devam edin".



## 2009 MotoGP sürücüleri açıklandı

Dünya Motosiklet Federasyonu FIM 2009 MotoGP Şampiyonası'nda yarışacak olan sürücülerin resmi listesini açıkladı. Listeye göre 19 sürücü 2009 sezonunda mücadele edecek.

3.... Dani Pedrosa .....	Repsol Honda.....	Honda
4.... Andrea Dovizioso.....	Repsol Honda.....	Honda
5.... Colin Edwards.....	Tech 3.....	Yamaha
7.... Chris Vermeulen .....	Rizla Suzuki.....	Suzuki
14.. Randy De Puniet.....	LCR Honda.....	Honda
15.. Alex De Angelis.....	San Carlo Gresini .....	Honda
21.. John Hopkins .....	Kawasaki Racing .....	Kawasaki
24.. Toni Elias .....	San Carlo Gresini .....	Honda
27.. Casey Stoner .....	Ducati Marlboro .....	Ducati
33.. Marco Melandri .....	Kawasaki Racing .....	Kawasaki
36.. Mika Kallio .....	Pramac Racing .....	Ducati
46.. Valentino Rossi .....	Fiat Yamaha .....	Yamaha
52.. James Toseland .....	Tech 3.....	Yamaha
59.. Sete Gibernau.....	Hernando.....	Ducati
65.. Loris Capirossi .....	Rizla Suzuki.....	Suzuki
69.. Hayden .....	Ducati Marlboro .....	Ducati
72.. Yuki Takahashi .....	Scot Racing .....	Honda
88.. Niccolò Canepa.....	Pramac Racing .....	Ducati
99.. Jorge Lorenzo .....	Fiat Yamaha .....	Yamaha

## Honda Formula 1'den çekildi

Honda'nın geleceğine ilişkin gece boyunca yapılan spekülasyonların ardından Tokyo'da bir basın toplantısı düzenleyen Fukui, küresel finans krizinin doğurduğu sıkıntının kendilerini böyle bir karar almaya mecbur bıraktığını söyledi. Fukui, "Honda, küresel krizin tırmanmaya devam ettiği ve ekonomilerdeki belirsizlik ortamında esas ticari faaliyetlerini korumak ve uzun dönemde geleceğini garanti etmek zorunda" dedi. Ekonomik açıdan toparlanmanın zaman alacağını vurgulayan Fukui, "Bu şartlar altında Honda, tüm ticari sahalarda pazardaki ani ve yaygın zayıflamaya karşı acil ve esnek tedbirler aldı. Bununla birlikte geleceğe yönelik yatırımlar dahil, idari kaynakların tahsisini optimize etme ihtiyacı çerçevesinde, Formula 1'den çekilmeye karar verdik" diye konuştu. Honda pilotu Jenson Button, Honda Motor Co.'nun Formula 1'den çekilme haberini duyduğunda herkes gibi şoke olduğunu söyledi. Button, "Bu haber herkes gibi beni de şoke etti. Fakat üzülmek hiçbir şeyi değiştirmez. Dolayısıyla pozitif olmak zorundayız. Ross Brawn'la ve diğer bazı kişilerle konuştum. Onlar da olumlu bir ruh hali içinde" dedi.



## Emre Yurdakul FSTI şampiyonu

Castrol Ford Team Türkiye'nin genç pilotu Emre Yurdakul, Fiesta Sporting Trophy International'ın Galler'de koşulan son yarışında şampiyonluğa ulaştı. Galler'deki finale kadar aralarında sadece bir puan fark bulunan Castrol Ford



Team Türkiye pilotları Emre Yurdakul ve Burcu Çetinkaya, Galler'de şampiyonluk için kıyasıya yarıştı. Ford Rally Sport Türkiye altyapısından yetişen Emre Yurdakul 48 puanla birinci, Burcu Çetinkaya 45 puanla ikinci olarak kupayı kaldırdı. Koray Muratoğlu ise 14 puanla üçüncülüğü Alman pilot Muller Wende ile paylaştı. Türkiye'de de 2006 ve 2007 sezonlarında gerçekleştirilen tek marka kupası Castrol Fiesta Rallye Cup'ın uluslararası organizasyonu olan Fiesta Sporting Trophy International, FIA Dünya Ralli Şampiyonası'nın 6 yarışında koşuldu. Liderliğin bir Türk ekipte kalması ve şampiyonun son yarışa kadar belli olmamasının şampiyonaya ayrı bir heyecan kattığını belirten Castrol Ford Team Türkiye Takım Direktörü Serdar Bostancı, "Tüm pilotlarımı bu başarıdan dolayı kutluyorum" dedi.



## Oliver Quesnel, Peugeot Sport'a da direktör olarak atandı

Olivier Quesnel 1 Ocak 2009 itibariyle Citroën Sport ve Peugeot Sport Direktörü olacak; Peugeot Sport'un şimdiki Direktörü Michel Barge ise başka bir göreve atandı.

Olivier Quesnel "Citroën Sport ile kariyerime başladım ve bu nedenle çok iyi tanıdığım Peugeot Sport ekiplerinin yönetiminin beni bu görev için seçmesinden büyük gurur duyuyorum. Peugeot Sport'un şimdiye kadar gerçekleştirmiş olduğu performansları aşması için elimden geleni yapacağım. Citroën Sport'da yapmış olduğumuz gibi bu sınavdan da yüzümüzün akıyla çıkmamız için herkesin motivasyonuna ve kararlılığına güveniyorum. Citroën'e gelince, Markalar Dünya Şampiyonluğu ve Sébastien Loeb'ün ardına 5. kez kazandıkları Pilotlar ve Co-Pilotlar Dünya Şampiyonluğu ile 2008 yılında elde ettiğimiz olağanüstü sonuçları tekrarlamak için gerekli tüm kapasiteye sahibiz" şeklinde konuştu.

## Mümtaz Tahincioğlu yeniden başkan seçildi

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nun Mali Genel Kurul ile birleştirilen 2. Olağan Genel Kurul toplantısı, 20.Aralık.2008 Cumartesi günü Ankara BEST WESTERN 2000 Otel'de gerçekleştirildi. Türkiye genelinde 136 delegenin katılımıyla yapılan Genel Kurul toplantısında gerçekleştirilen oylama sonucunda Mümtaz Tahincioğlu ve listesi 124 geçerli ve 11 geçersiz oyla seçilmiş oldu. Aynı gün gerçekleştirilen mali genel kurulda ise önceki dönemin yönetim kurulu ve denetleme kurulu oy birliği ile ibra edildi. 4 sene boyunca tekrar Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanlığı'na seçilen Mümtaz Tahincioğlu, oylama öncesi yaptığı konuşmada 2009'un ekonomik kriz ve sıkıntılara damgasını vuran bir yıl olabileceğini, ancak sporumuzun bundan etkilenmeden yoluna devam edebilmesi için çalışacaklarını söyledi. Olimpiyatlardan sonra önümüze çıkan en büyük gerçeğin Türkiye'deki sporcu sayısı ve tesisleşme olduğunu vurgulayan Tahincioğlu ileriye dönük çalışmalarında bu konuya ağırlık vereceklerinin altını çizdi ve kulüplerden bu konuda desteklerini istedi. Bu yıl üçüncü senesini tamamlayan "25



Küçük Adam" projesinin Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu için önemini yineleyen Mümtaz Tahincioğlu, bu ve benzeri projelerle genç sürücü yetiştirmenin şart olduğunu ifade etti.



## Loeb Şampiyonlar Şampiyonu

Bu yıl efsanevi Wembley Stadyumu'nda yapılan Şampiyonlar Yarışı'nda Sebastien Loeb, yakın geçen finalde David Coulthard'ı geride bırakarak üçüncü kez şampiyonlar şampiyonu oldu. Finalde David Coulthard ve iki kez şampiyonlar şampiyonu Sebastien Loeb karşılaştı. Coulthard, Loeb'i elinden geldiği kadar zorladı, ancak bu Fransız pilotu durdurmaya yetmedi. Finalde Sebastien Loeb, David Coulthard'ı sadece 0.3 saniyeyle geride bırakarak üçüncü kez Şampiyonlar Şampiyonu oldu. Geçen sene bebeği olduğu için katılmayan 2003 ve 2005 şampiyonlar şampiyonu Sebastien Loeb, 2008'de yeniden bu ünvanı kazandı. Almanya takımı ise ikinci kez üst üste uluslar şampiyonluğunu elde etti.

Günün ödül alan bir diğer ismi ise Carl Edwards'tı. Amerikan pilot, NASCAR'da gösterdiği yüksek performans nedeniyle 'TAG Heuer Yılın Yarışçısı' ödülünü aldı.

# SARI FIRTINA

Ülkemizde pek bilinmeyen bir Opel modeli olan GT, Lexmaul'un birinci basamak modifikasyon işlemleriyle gücüne güç katmış.



Otomobil tutkunlarının kalbinde roadster sınıfı otomobillerin yeri her zaman için ayrı olmuştur. Çünkü satın alınabilirlikleri düşük olsa da hem tasarım, hem sürüş zevki olarak her zaman gönüllerde taht kurmasını bilirler. Opel'in bu sınıftaki temsilcisi olan GT, 2006 yılında daha önceki üst-süzü olan Speedster'in yerini aldı. Standart GT'nin 2.0 litrelik 264 HP güç ve 353 Nm tork üreten turbo motoru bu haliyle bile son derece güçlü. Opel modifikasyonunun ünlü isimlerinden Lexmaul bu gücü bir adım daha ileriye taşımış. Motor elektroniğinde ve egzoz sisteminde yapılan değişikliklerle güç 312 HP'ye, maksimum torksa 440 Nm'ye taşınmış. Artan güçle birlikte süspansiyon sistemi de elden geçirilmiş ve aracın yüksekliği 30 mm azaltılmış. Son olarak standart jantlar yerine Schmidt Revolution CC jantlar önde 235/35 R20, arkada 255/30 R21 ebadında lastiklerle otomobile uygulanmış.



**SPOR SÜSPANSİYON SİSTEMİYLE OTOMOBİLİN YÜKSEKLİĞİ 30 MM DÜŞÜRÜLMÜŞ. ÖNLERDE 20, ARKALARDA 21 İNÇLİK JANTLAR KULLANILMIŞ**



# STİL SAHİBİ



Yazı: Emre Anamur Fotoğraflar: Fiat Medya

50'nci doğumgünü olan 4 Temmuz 2007'de, retro olarak adlandırılabileceği-miz yeni jenerasyonu tanıtılan Fiat 500, 20'nci yüzyılın ikinci yarısına damga vurmuş bir otomobil. 1957 yılında 2 silindirli motora sahip ve 2 kişilik bir otomobil olarak üretilen 500, ilerleyen yıllarda çeşitli motor ve karoser seçeneklerine kavuştu. Yuvarlak hatlı sempatik tasarımı ve küçücük boyutlarıyla kısa sürede yeni bir tarz yaratan 500, 465.000 İtalyan Lirisi olan fiyatının avantajıyla da bir anda binlerce kişinin sevgilisi oldu. Öyle bir sevgiydi ki bu, adına şarkılar bile yazdırdı (Lush'ın "Loveline" albümünde "500" adlı aşk şarkısı). Üretilen ilk Fiat 500'ün 479 cc'lik motoru 13 HP güç üretiyordu. Otomobilin uzunluğu 2970 mm, genişliği 1320 mm, yüksekliği ise 1325 mm'di. Boş ağırlığı 470 kg olan otomobil, 100 km'de ortalama 4.5 litre benzin tüketiyordu. Otomobilin üretimi 1977'de sona erdi. Ama Fiat, 2007'nin Temmuz ayında bir sürpriz yaparak 500'ü yeniden canlandırdı ve onu yepyeni bir tasarıma, teknolojik özelliklere ve Euro NCAP'ten 5 yıldıza kavuşturdu. 500 bunların üzerine bir de COTY tarafından 2008 yılının otomobil seçildi. Hem de geçmişten gelen hayat tarzından ödün vermeden.



### Tarihte Fiat 500 modelleri

Model adı.....	Üretim tarihi
500 .....	1957-1960
500 Sport.....	1958-1960
500 Station Wagon .....	1960-1977
500 D.....	1960-1965
500 De Luxe .....	1968-1972
500 R.....	1972-1975



www.

***e-otodergi***.com

ALTINCISI SAYIMIZI İNDİREN **15.873** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.  
e-otodergi'NİN 8. SAYISINI 2 ŞUBAT 2009'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.