

WWW.

AĞUSTOS 2009 SAYI:14

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

BMW 760Li ALMANYA'DA KULLANDIK

760 Li



ACCENT ERA &
ALBEA SOLE & SYMBOL



PEUGEOT 308 CC



FERRARI 458 ITALIA

Güvenlikte çifte standart

Bu ay sizlere uzun süredir aklıma takılan bir konuyu aktaracağım. Kendi kendime sorduğum soru basit: “Emniyet kemeri neden tüm binek otomobillerin ön ve arka koltuklarında yasal bir zorunluluk olarak kullanılırken, neden toplu taşıma araçlarında (şehir içi otobüsler, metro, tramvay, dolmuş vb.) böyle bir zorunluluk yok?”

Tüm sürüş eğitimlerinin ortak noktası, emniyet kemerinin hayat kurtarıcı ve olmazsa olmaz bir donanım olduğudur. Emniyet kemeriniz takılı değilse ve aracınızla bir yere çarparsanız, aracınız durur ama siz normal ağırlığınızdan çok daha fazla bir kütle olarak o hızla yola devam edersiniz. Bunun sonucunda da araçtan fırlayıp uzun bir mesafe kat edip, bir yerlere çarpıp ölürsünüz.

Peki tüm bunlar metroda geçerli değil mi? Ya da şehiriçi otobüste oturarak veya ayakta seyahat ederken. Dolmuşlar kaza yapmaz ve siz uçmazsınız gibi bir kural olduğunu da sanmıyorum. Ya tramvay ve banliyö trenleri? Bu sadece Türkiye'yle ilgili bir mesele de değil. Paris metrosunda da kaza olabilir ve siz kemersiz olduğunuz için ölebilirsiniz. Bugüne kadar yüzlerce kez yurtdışına çıktım ve yüzlerce farklı araçta seyahat ettim. Sadece bir kez, İsveç'te bir otobüse bindiğimizde şoför emniyet kemeri takmamız konusunda uyarı yaptı. Ama zaten oturarak seyahat edilen araçlarda emniyet kemeri takabilirsiniz. Ya ayakta seyahat ettiğiniz araçlar?

Tüm dünya emniyet kemerinin önemine işaret ederken gözümüzün önündeki tehlikeyi görmemek ve bu konuda bir çalışma yapmamak bana çok komik geliyor.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Rüya sürüş

Rüya gibi bir sürüş... Kulağa kesinlikle güzel geliyor ve insanı doğal olarak, bir şekilde farklılık yaratan otomobillerle sürüş yapma düşüncesine sevk ediyor. Eğer konfor düşkünüsünüz belki bir Rolls Royce, performansa meraklıysanız belki bir Ferrari veya sürüş dinamizmi arıyorsanız Ariel Atom.

Peki rüya sürüşü gerçekleştirmenin daha ucuz ve kolay yolları yok mu? Elbette var. Rüya herkese göre değişir. Mesela bir panelvan veya minibüsle yapılan bir sürüş de sonuçta “rüya sürüş” özelliği kazanabilir.

Bunun en güzel örneğini geçtiğimiz günlerde birçok haber sitesinde yayınlanan bir haberde gördük. Habere göre İzmir'de gerçekleşen olayda Sabri Öztürk ve Osman Kara ikilisi Kia Pregio ile “rüya sürüş” gerçekleştirdiler. Tabi “rüya sürüş”ü gerçekleştirmek için illa bir Kia Pregio'ya ihtiyaç yok. Herhangi bir marka/model araç da olabilir. Ama bu ikili sıradan bir ticari araçla bile “normal sürüş”ün, “rüya sürüş” haline getirilebileceğini gösterdiler. İkili, İzmir'de Sabri Öztürk yönetimindeki 35 HZJ 45 plakalı panelvan ile kaza yapıp yoldan çıktıktan sonra derin bir uykuya daldılar. Uykuları sırasında muhtemelen rüya da görüyorlardı ve otomatik olarak sürüşleri rüya sürüş özelliğini kazanmıştı. Levent Kırcı skeçlerini aratmayan bu olayda “rüya sürüş”teki anahtar etken alkoldü. Bu olaydaki tek teselli can kaybı ve yaralanma olmaması.

Hayat bazılarına göre zaten rüya gibi olsa da, biz yardımcı maddelerle yapılan “rüya sürüş”leri tavsiye etmiyoruz.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

- 04** Ferrari 458 Italia
07 Jaguar XJ Sedan
09 Suzuki Kizashi
10 Haziran 2009
 otomobil satışları

İLK SÜRÜŞ

- 13** BMW 760Li

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 19** Peugeot 308 CC
35 Mazda3 Sedan 1.6 Mzr
39 Volvo V50 1.6D
43 Chevrolet Cruze
47 Audi A6 3.0 TDI quattro
50 Volkswagen Scirocco

FOTO-TEST

- 54** Ford Fiesta 1.6 TDCi

MOTORSPORLARI

- 58** F1 Almanya GP'si
61 F1 Macaristan GP'si
64 İstanbul Rallisi
67 Parkur Racing Co-Drive
68 Almanya Moto GP
69 İngiltere Moto GP

KLASİK

- 72** Mini

25

KARŞILAŞTIRMA
Hyundai Accent Era
Renault Symbol
Fiat Albea Sole

e-otodergi
 AĞUSTOS 2009 - SAYI 14

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 Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

Ferrari F430'un yerine 458 Italia



İtalyan süperspor otomobil üreticisi Ferrari; teknoloji, performans ve çevre konularını biraraya getiren yeni modelinin detaylarını açıkladı. F430'un yerini alacak olan 458 Italia adlı modelde 570 HP'lık V8 motor bulunuyor.

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.

F430'un yerini alacak

Bir süredir teaser görüntüleri yayınlanan ve adının bazı çevreler tarafından 450, bazıları tarafından bir sayı değil, bir kelime olacağı dedikodusu yayılan otomobil, sonunda her iki tarafı da hak-sız çıkartarak, 458 Italia adıyla satışa sunulacak. F430 modelinin yerini alacak olan 458 Italia'nın motoru, tasarımı, aerodinamiği, yol tutuşu ve ergonomisi tamamıyla yeni. Yeni model, bu özelliğiyle F430'dan ayrılıyor. Çünkü bilindiği gibi F430, yerini aldığı 360 Modena'nın altyapısını kullanmıştı.

Schumi'in rolü büyük

Ortalıkta Felipe Massa'nın yerine yarışacağı dedikoduları dolaşan Michael Schumacher, Ferrari'nin Formula 1'deki deneyiminin bir meyvesi niteliğinde olan 458 Italia'nın geliştirilmesinde büyük rol oynamış. Direksiyon ve gösterge panelinin, sürücüye Formula 1'de yarışıyor hissi vereceği belirtilen

548 Italia'nın tasarımında Pininfarina imzası bulunuyor.

32.5 metrede duruyor

Otomobilde bulunan yeni V8 motor, Ferrari'nin ilk arka-ortada konumlu direkt enjeksiyonlu motoru. 9000 d/d'de 570 HP güç üreten motor, litre başına 126 HP güçle performans çitasını daha da yukarılara kaldırıyor. 540 Nm'lik maksimum torkun yüzde 80'inden fazlası 3250 d/d'de üretiliyor. Otomobilin 100 km/s hızda fren mesafesinin 32.5 metre olduğu açıklanıyor. 458 Italia'da, California modelindeki gibi çift kavramalı şanzımana yer verilmiş. Karbondioksit salınımı 320 g/km, yakıt tüketimi ise 13.7 lt/100 km olarak verilen 458 Italia, 1380 kg boş ağırlığa ve 42/58 ağırlık dağılımına sahip. Otomobilin uzunluğu 4527 mm, genişliği 1937 mm, yüksekliği 1213 mm, dingil mesafesi ise 2650 mm.

2010'da satışa sunulacak

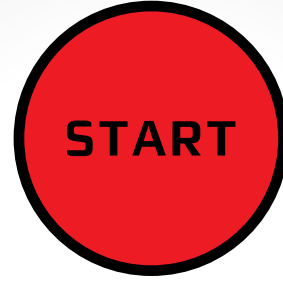
İç mekânı konusunda herhangisi bir bilgi verilmeyen Ferrari 458 Italia'nın dünya tanıtımı, Eylül ayındaki Frankfurt Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirilecek. Otomobilin satışına ise 2010 yılının ilk yarısında başlanacak. Fiyat ise henüz belli değil.



DÜNYA TANITIMI FRANKFURT'TA YAPILACAK OLAN FERRARI 458 ITALIA'NIN MOTORU LİTRE BAŞINA TAM 126 HP GÜÇ ÜRETİYOR.



TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN




www.otomobil.com.tr

Yeni Jaguar XJ yüzünü gösterdi

XF modeliyle yepyeni bir tasarım anlayışına kavuşan Jaguar markası, Tata Grubu tarafından satın alındıktan sonraki ilk modeli olan XJ Sedan'ı tanıttı.

Yedi yıllık ömrünü tamamlayan eski jenerasyon Jaguar XJ Sedan, yerini yeni modele bırakıyor. XF modeliyle birlikte yeni tasarım özellikleri ortaya koyan Jaguar, bunu yeni XJ Sedan'da da sürdürmüş. Otomobilin son derece modern ve bir o kadar da ağırbaşlı bir tasarımı var. İlk kez XF modelinde gördüğümüz yeni ön ızgara, XJ'de aynen korunmuş. 2010 XJ Sedan, önden bakıldığında yeni far tasarımıyla farkını ortaya koyuyor.

Otomobilde standart ve uzun olmak üzere iki karoser seçeneği mevcut. Uzun şasi de 125 mm daha fazla din-





TATA GRUBU BÜNYESİNDE FAALİYET GÖSTEREN JAGUAR, XF İLE BAŞLAYAN YENİ TASARIM ANLAYIŞINI YENİ XJ SEDAN MODELİNDE DEVAM ETTİRİYOR.



gil mesafesi bulunuyor ki bunun neredeyse tamamı arka koltuk konforu için kullanılmış. 520 litrelik bagaj hacmi, XJ Sedan'ı uzun yolculuklar için de ideal kılıyor.

4 kapılı bir sedan olmasına karşın, arkaya doğru gidildikçe alçalan tavan tasarımı nedeniyle bir coupe görünümü sunan XJ Sedan'da, siyah D sütunu, tasarımın dikkat çeken özelliklerinden biri. Arka kısımda başlayıp, bagaj kapınının üstüne doğru dönen stop lam-

balı da ilgi çeken detaylardan. Otomobilin neredeyse tüm tavanını kaplayan büyük sunroof, iç mekânı aydınlık kılmak için tasarlanmış. Yüksek kalitede malzemenin özenli işçilikle harmanlandığı iç mekanda, otomobili çepeçevre saran ahşap şerit dikkat çekiyor. Ağırbaşlı bir atmosferin yaratıldığı kokpitte; gerek kumanda birimlerinin tasarımı, gerekse üç kollu direksiyon simidi gibi ayrıntılarla sportiflik de sağlanmış.

2010 Jaguar XJ Sedan'ın motor kaputu-

nun altında 3.0 lt V6 turbodizel ve 5.0 lt V8 benzinli olmak üzere iki seçenek bulunuyor. 5.0 litrelik motorun 385 HP, 470 HP ve 510 HP (Supersport Edition) olmak üzere üç versiyonu bulunuyor. Tüm motor seçenekleri için bir tek şanzıman tercih edilmiş. 6 kademeli otomatik şanzımanda vitesler, isteğe bağlı olarak manuel olarak da değiştirilebiliyor. Standart şasili ve 5.0 lt 385 HP motorlu Jaguar XJ Sedan'ın 0'dan 100 km/s hıza 5.4 saniyede çıktığı belirtiliyor. Supersport versiyonunda bu süre 4.7

saniye. Otomobilin bilgisayar kontrollü süspansiyon sistemi, "Normal", "Dynamic" ve "Winter" olmak üzere üç ayara sahip.

Jaguar, resmi satışı Aralık ayında başlayacak olan 2010 model XJ Sedan modeli için sipariş almaya başladı bile. Avrupa fiyatı 72.500 dolardan başlayan otomobilin (XJ Sedan 5.0 V8) ilk teslimatı 2010 yılı başında gerçekleştirilecek. Otomobilin Türkiye'deki fiyatı ise henüz netlik kazanmadı.



Suzuki, Kizashi modeliyle D segmentine giriyor

Kizashi adlı konseptin yol versiyonu olarak hazırlan Kizashi, ABD-Detroit'te düzenlenen bir etkinlikle tanıttı. 2010 model olarak yollara çıkacak Kizashi, 4650 mm'lik uzunluğa, 1820 mm'lik genişliğe, 1480 mm'lik yüksekliğe ve 1700 mm'lik dingil mesafesine sahip. Bu ölçüler ile D segmenti olarak bilinen orta sınıfta mücadele edecek. Suzuki'nin Japonya-Sagara'daki tesislerde üretilecek olan otomobilde ilk etapta ABD pazarına yönelik olarak 2.4 litrelik 4 silindirli motor görev yapacak. CVT şanzımanla donatılacak otomobilde 4x4 çekiş sistemi isteğe bağlı olarak sunulacak.

KÜÇÜK OTOMOBİLLERİ VE SUV'LARIYLA TANINAN JAPON ÜRETİCİ, KIZASHI İLE YENİ BİR SINIFA ADIM ATACAK.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

ÖTV satışları frenledi

ÖTV oranlarının arttırılması dolayısıyla Haziran ayının ortasından itibaren satışlar bıçak gibi kesildi. Ancak satışlar, ayın ilk yarısında iyi gittiğinden Haziran'ın tamamında 41.019 adetlik otomobil satışına ulaşıldı.

Yazı: İsa Demir

Maalesef ÖTV'nin arttırılması otomotiv sektörü için hiç iyi olmadı. Bazı firmalar ÖTV artışını fiyatlara yansıtmasalar bile yine de satışların düşmesinin önüne geçemediler. 2008'in ilk altı ayında 164.445 adet otomobil satılırken, bu yılın ilk altı ayında 189.696 adetlik satışa ulaşıldı. Bir başka deyişle satışlar geçen yıla göre yaklaşık yüzde 15 oranında artmış oldu. Yerli piyasada Mart ayında liderliği ele geçiren Renault, 7142 adetlik satışla Haziran ayında da birinciliğini devam ettirdi. Yerli satışları gerileyen Hyundai 3697 adetlik satışla ikinci olurken, onun ardından 2852 adet satışla Fiat, 890 adet satışla Toyota ve 604 adet satışla Honda geldi. İthal pazarda en fazla dikkat çeken konu, Hyundai ve Mercedes-Benz'in yükselişi oldu. Haziran ayında 3311 adetlik satış gerçekleştiren Hyundai liderliği ele geçirdi. 3279 adet satışla Ford ikinci olurken, 2901 adet satışla Volkswagen üçüncü geldi. 2204 adet otomobil satan Opel'in ardından 1867 adetlik satış gerçekleştiren Mercedes-Benz'in gelmesi

insanları şaşırttı. Bu başarıda C Sınıfı'nda 1.6 litrelik yeni motorun kullanılması çok etkili oldu.

Model bazında baktığımızda ise hafif makyaj geçiren Hyundai Accent Era'nın toplam 3497 adetlik satışla birinciliğini devam ettirdiğini görüyoruz. 3426 adet satılan Renault Megane Sedan ikinci olurken, onun ardından 2413 adetle Renault Symbol, 1522 adetlik satışla Ford Focus Sedan, 1493 adetle Mercedes-Benz C Sınıfı geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2008 (Adet)	2009 (Adet)
Ocak	18.588	13.173
Şubat	21.196	14.492
Mart	34.147	40.622
Nisan	30.313	36.202
Mayıs	31.477	44.188
Haziran	28.724	41.019
Toplam	164.445	189.696

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Haziran 2009	Ocak Haziran 2009
1	Hyundai	3311	10.798
2	Ford	3279	16.062
3	Volkswagen	2901	13.212
4	Opel	2204	12.439
5	Mercedes-Benz	1867	4630
6	Toyota	1175	9932
7	Peugeot	1090	7745
8	Fiat	988	3944
9	Audi	866	2881
10	Chevrolet	838	4859
11	Renault	794	2529
12	BMW	773	3135
13	Kia	714	3339
14	Citroen	644	3539
15	Dacia	552	2015
16	Skoda	381	2055
17	Seat	353	1480
18	Nissan	334	2739
19	Chery	306	1425
20	Honda	290	5385
21	Mazda	211	1344
22	Geely	193	635
23	Volvo	182	1202
24	Land Rover	151	811
25	Daihatsu	129	668
26	Proton	125	587
27	Suzuki	95	1214
28	Mitsubishi	91	943
29	Subaru	84	652
30	Jeep	84	274

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Haziran 2009	Ocak Haziran 2009
31	MINI	68	414
32	SsangYong	47	448
33	Lancia	47	175
34	Chrysler	39	118
35	Alfa Romeo	37	165
36	Dodge	27	121
37	Jaguar	26	157
38	Tata	23	734
39	Lada	21	205
40	Porsche	18	111
41	IKCO	17	149
42	Saab	5	34
43	Lamborghini	2	6
44	Bentley	2	6
45	Ferrari	1	7
46	Maserati	1	6
47	smart	1	28
Toplam		25.834	125.357

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Haziran 2009	Ocak Haziran 2009
1	Renault	7142	27.073
2	Hyundai	3697	19.057
3	Fiat	2852	12.341
4	Toyota	890	3128
5	Honda	604	2740
Toplam		15.185	64.339



Yine Hyundai Accent Era

Bu yıl otomobil kategorisinde liderliği ele geçiren Hyundai'nin bu başarısındaki en önemli aktör, kuşkusuz Accent Era. Renault Symbol, Mayıs ayında çok yaklaşmıştı ancak Accent Era Haziran ayında arayı tekrar açmayı başardı. Bu iki modelden sonra; Fiat Albea, Hyundai Getz ve Renault Clio HB 1000 rakamını geçen modeller olarak dikkat çekiyor. İlk üç model de sedan karosere sahip.

Megane Sedan yalnız kaldı

Renault Megane Sedan, Haziran ayında C segmentindeki liderlik yarışında yalnız kaldı. En yakın rakibi-ne yaklaşık 2000 adet fark atan Megane Sedan, toplam 3426 adetlik satışa ulaştı. Onun ardından Ford Focus Sedan ve Fiat Linea geldi. Bu üç model de B segmentinde olduğu gibi sedan karosere sahip. Opel Astra HB dördüncü olurken, 2008 yılının en çok satan modellerinden Toyota Corolla, bu yıl pek varlık gösteremiyor.



Mercedes-Benz'den sürpriz atak

Haziran ayının en flaş gelişmesi olarak Mercedes-Benz C Sınıfı'nın başarısını gösterebiliriz. Yılların liderini Passat'ı geride bırakmayı başaran Mercedes-Benz C Sınıfı, bununla yetinmeyip fark atmaya da başardı. Volkswagen Passat 998 adet satışla ikinci olurken, Opel Insignia bu iki modeli gerilerden takip ediyor. Ford Mondeo ve BMW 3 Serisi'nden sonraki modellerin pek iddiasının olmaması üzücü.

B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2009	Ocak Haziran 2009
1	Hyundai Accent Era	3497	17.651
2	Renault Symbol	2413	11.756
3	Fiat Albea	1347	5883
4	Hyundai Getz	1234	5546
5	Renault Clio HB	1160	3501
6	Hyundai i20	880	1229
7	Fiat Grande Punto	728	2985
8	Opel Corsa	543	4119
9	Ford Fiesta	443	4652
10	Hyundai i10	371	1404

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2009	Ocak Haziran 2009
1	Renault Megane Sedan	3426	11.276
2	Ford Focus Sedan	1522	6058
3	Fiat Linea	1232	4880
4	Opel Astra HB	911	3573
5	Toyota Corolla	875	7490
6	Ford Focus HB	794	3069
7	Hyundai i30	750	1963
8	Toyota Auris	737	2736
9	Honda Civic	606	2794
10	Renault Megane HB	567	1123

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2009	Ocak Haziran 2009
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	1493	2959
2	Volkswagen Passat	998	3656
3	Opel Insignia	379	1716
4	Ford Mondeo	272	1219
5	BMW 3 Serisi	239	1043
6	Audi A4	178	583
7	Citroen C5	146	858
8	Peugeot 407	133	658
9	Volvo S40	99	781
10	Skoda Superb	72	233



BMW 5 Serisi yine lider

BMW 5 Serisi ne olursa olsun liderliği elden bırakmıyor. Mercedes E Sınıfı'nın yenilenmesi bile BMW 5 Serisi'nin hızını kesemedi. 5 Serisi, uzun yıllardır aynı karoserle satılmasına rağmen her ay lider olmayı başarıyor. 131 adet satan BMW 5 Serisi'nin ardından 99 adetle Mercedes-Benz E Sınıfı ve 74 adetle Audi A6 modeli geldi. Diğer modellerin bu kategoride pek de iddiası yok zaten.

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2009	Ocak Haziran 2009
1	BMW 5 Serisi	131	640
2	Mercedes E Sınıfı	99	411
3	Audi A6	74	190
4	Chrysler Sebring	23	70
5	Jaguar X-Type	13	105

Liderlik iki model arasında

Diğer segmentlerde olduğu gibi kompakt SUV segmentinde de liderlik ağırlıklı olarak iki model arasında gidip geliyor. Haziran ayında bu yarıştan galip çıkan ve rakiplerine açık fark atan Volkswagen Tiguan oldu. Mayıs ayının birincisi Nissan Qashqai, Haziran'da 190 adetle ikinci sırada yer aldı. Chevrolet Captiva üçüncü olurken, Çinli Chery Tiggo iddiasını sürdürüyor.



Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Haziran 2009	Ocak Haziran 2009
1	Volkswagen Tiguan	500	1194
2	Nissan Qashqai	190	1488
3	Chevrolet Captiva	154	933
4	Chery Tiggo	172	834
5	Kia Sportage	161	999
6	Daihatsu Terios	102	520
7	Land Rover Freelander	94	495
8	Kia Sorento	67	430
9	BMW X3	61	274
10	Nissan X-Trail	44	330



Mercedes-Benz M Sınıfı



BMW X5

İki model birden lider oldu

Haziran ayında ezeli iki rakip aynı adette satılarak liderliği paylaştılar. Hem BMW X5 hem de Mercedes-Benz M Sınıfı Haziran ayında 32 adet satılırken, işin ilginç tarafı da, ilk altı aylık satışlarda BMW X5'in sadece 1 adetle önde olması. Bu iki modeli 27 adetlik satışla Audi Q7 izledi. Volkswagen Touareg dördüncü olurken, Porsche Cayenne beşinci sırada yer aldı.

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Haziran 2009	Ocak Haziran 2009
1	BMW X5	32	111
2	Mercedes-Benz M Sınıfı	32	100
3	Audi Q7	27	122
4	Volkswagen Touareg	17	72
5	Porsche Cayenne	16	90

KONFORLU PERFORMANS

Yeni jenerasyonu dokuz ay önce yollara çıkan ve “Stil”, “Lüks” ile “Konfor”u biraraya getiren yeni 7 Serisi, 544 HP’lik V12 benzinli motora sahip yeni 760Li versiyonuyla bu üç kelimenin yanına “Performans”ı da ekledi. Yeni 760Li’yi, BMW’nin anavatanı Münih’te kullandık.

Yazı: Emre Anamur / Münih-Almanya - Fotoğraflar: BMW Medya



BMW 760 Li'nin kokpiti lüks ve konforda sınır tanımıyor. Yüksek malzeme işçilik kalitesiyle şımartan otomobil, teknolojik açıdan da geleceği yaşıyor.

Alman üretici BMW, yeni 7 Serisi ailesinin 544 HP güç ve 750 Nm tork üreten V12 benzinli motorlu ve uzun karo-serli-dingil mesafeli (Long) 760Li modelini basın mensuplarıyla buluşturdu. Markanın genel merkezinin, müzesinin ve 3 Serisi'nin üretildiği fabrikasının da bulunduğu Münih şehrinde düzenlenen test sürüşü boyunca, otomobilin her koltuğuna oturma imkanı bulduk.

7 Serisi, S Sınıfı'nın ensesinde

Yeni BMW 7 Serisi dokuz aydır dünya yollarında. Bu süre zarfında 20.000 adetten fazla satıldığı ifade ediliyor. Türkiye'de 2009'un ilk 6 ayının satış rakamlarına baktığımızda ise, ülkemizde lüks sınıfın liderinin Mercedes-Benz S Sınıfı olduğunu görüyoruz. S Sınıfı, ilk 6 ayda toplam 120 adetlik satışa ulaşmış. BMW 7 Serisi'nin ilk 6 aylık toplam satış adedi ise 96. Kendini bu modellere rakip olarak konumlandıran Range Rover'ın ulaştığı rakam ise 81. Lüks sınıf rekabetinde farklı bir konumda olsa da, Range Rover Sport'un 105 adetlik satışa ulaştığını da belirtelim. Audi A8; S Sınıfı, 7 Serisi ve Range Rover'ı çok geriden izliyor. A8, 2009'un ilk 6 ayında toplam sadece 31 adet satılmış.





*V12 MOTOR,
544 HP
GÜÇ VE 750
NM TORK
ÜRETİYOR.
0-100 KM/S
SADECE 4.6
SANİYE.*

Tasarımda V12 motor ve "Long" karoser farkı

e-otodergi'nin Mayıs 2009 tarihli 11'inci sayısında BMW 730d'nin İstanbul'da gerçekleştirdiğimiz sürüş izlenimini yayınlamıştık. Münih'te kullandığımız 760Li, birçok yönüyle 730d'den ayrılıyor. Önce dış tasarımdaki farklarla başlayalım: Motor kaputu, tavan ve kapılarda hafif konstrüksiyonun kullanıldığı yeni 760Li, 5212 mm uzunluğa, 1902 mm genişliğe ve 1484 mm yüksekliğe sahip. Bu değerler, otomobilin standart karoserden 140 mm daha uzun ve 5 mm daha yüksek olduğunu ortaya koyuyor. Genişlikte ve 500 litrelik bagaj hacmindeyse herhangi bir değişiklik bulunmuyor. İç mekandaki konfora yönelik en büyük farksa, standart versiyonda 3070 mm olan dingil mesafesinin, "Long" versiyonda 3210 mm'ye çıkmış olması. Dingil mesafesindeki 140 mm'lik bu artış, aracın toplam uzunluğundaki artışın di-

rekt olarak iç mekana yansıtıldığını ortaya koyuyor.

V12 motora sahip 760Li'nin dış tasarımdaki görsel farklar ise; otomobilin ön kapılarının yan taraflarında yer alan "V12" logoları, ikişer tane olmak üzere sağ ve sol köşelere yerleştirilmiş egzoz çıkışları ve elbette sağ arka tarafta yer alan "760Li" logosu.

İç mekan lükste sınır tanımıyor

BMW 760Li, "Long" karoserin getirdiği dingil mesafesi artışı sayesinde, yeni 7 Serisi'nin standart versiyonlarının sunduğu ve zaten son derece yeterli olan lüks ve konforu bir adım öteye taşıyor. Öyle ki, arka koltuklarda da yolculuk etme imkanı bulduğumuz otomobil, bu alanda kusursuz bir yaşam alanı sunuyor. Masaj yapan, kışın ısıtma-yazın serinletme fonksiyonu olan, minderi ileri-geri



hareket ettirilebilen, sırtlığı dikleştirilip yatırılabilen ve bunların hepsi elektrikli olarak yapılabilen rahat koltuğunuzda oturup, klimanın sıcaklığını ve üfleme hızını ayarlayıp, önünüzdeki geniş LCD ekran aracılığıyla internette gezinebilir, televizyon ya da DVD seyredebilir, navigasyon ekranını açıp gittiğiniz rotayı takip edebilirsiniz. Tabii tüm bunları, neredeyse sınırsız diz mesafesi sayesinde bacak bacak üstüne atıp ya da bacaklarınızı ileriye uzatıp, dışarıdaki gürültü ve kirlilik ne derecede olursa olsun sessiz ve temiz bir ortamda gerçekleştirdiğinizi de belirtelim. Öte yandan elektrikli kumandaya sahip yan cam ve arka cam perdeleri, hem dışarıdan görülmemek hem de güneşten rahatsız olmamak için biçilmiş kaftan.





Arka koltukta durum bu. Peki, hani olmaz ama, diyelim ki haftasonu şoförünüz izinli ve direksiyona siz geçtiniz. O zaman ne tür bir ortam bekliyor sizi? Kullanım sırasında yaşananları sürüş bölümünde anlatacağım ama burada belirtmem gerekenler şunlar: Elektrikli olarak her yöne ayarlanan koltuk ve direksiyon simidi sayesinde optimum sürüş pozisyonunu zahmetsizce buluyor, dinleyeceğiniz müziği seçiyor, gitmek istediğiniz yeri Türkçe dil seçeneği de bulunan navigasyon sistemine giriyor, klimayı ayarlıyor ve yüksek malzeme ve işçilik kalitesini doya doya yaşıyorsunuz.

V12 motor 544 HP güç ve 750 Nm tork üretiyor

BMW, V12 konusunda uçak motorlarından elde ettiği 60 yıllık deneyimini, ilk kez 1987 yılında bir otomobil motoruna uyarlamıştı. Her jenerasyon geliştirilen V12 benzinli motor, yeni 760Li'de 544 HP güç ve 750 Nm tork üretir hale geldi. Gücü yüzde 22 oranında artan ama buna rağmen yakıt tüketimi yüzde 5 oranında azalan yeni motor, 2250 kg boş ağırlığa sahip otomobili 250 km/s maksimum hıza ulaştırıyor. 760Li'nin 0-100 km/s hızlanma süresi ise sadece 4.6 saniye. EU5 standartlarını karşılayan 5972 cc silindir hacimli V12 motor, 303 g/km karbondioksit salınımına sahip. Şehir

içi kullanımında 18.9 lt/100 km yakıt tüketen ünite, şehir dışında 9.6 lt, ortalamadaysa 13.0 lt/100 km benzin harcıyor.

V12 motorlu 7 Serisi Çin ve ABD'de satılıyor

760Li'nin basın toplantısında açıklanan bilgi son derece ilginç: 2002-2008 yılları arasında V12 motorlu BMW 7 Serisi satışlarının yüzde 23'ü Çin'de, bir diğer yüzde 23'ü ise ABD'de gerçekleşmiş. Bu iki ülkeyi yüzde 15'le Almanya, yüzde 10'la Japonya ve yüzde 6'yla Rusya izlemiş. Bu süre zarfında Türkiye'de 5-20 adet V12 motorlu 7 Serisi satıldığı ifade ediliyor. Öte yandan, Türkiye'de bu aracı satın alan kişilerden birçoğu zırhla kaplatıyormuş.

BMW tarihindeki ilk 8 kademeli otomatik şanzıman

Yeni 760Li'de kullanılan yeni V12 benzinli motorun en önemli özelliklerinden biri de, BMW tarihinde ilk kez 8 kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilmesi. Joystick tipinde bir vites koluyla ister tam otomatik, ister manuel olarak kullanılabilen çift kavramalı şanzıman, adeta Mercedes-Benz'in 7 kademeli otomatik şanzımanına bir cevap niteliğinde. Bu yepyeni şanzımanı, kısa bir süre sonra birçok BMW modelinde görmek sür-



760Li'DE BMW TARİHİNDEKİ İLK 8 KADEMELİ OTOMATİK ŞANZİMAN VAR. ARKADAKİ EKРАНLAR GENİŞ VE ÇOK NET. TUTAMAK AHŞAP KAPLI. EŞİKTE V12 LOGOSU VAR.

priz olmayacak.

Adeta spor otomobil performansı sunuyor

BMW 760Li, lüks bir makam aracı görünümünde ama adeta bir spor otomobil. V12 motor, heybetli ve ağır şasiyi şaşırtıcı bir ivmeyle sürüklüyor. O'dan kalkışlar, ara hızlanmalar, hızlı girilen virajlar hiç sorun olmuyor. "Konfor", "Normal", "Sport" ve "Sport+" olmak üzere dört kademedede ayarlanabilen süspansiyon sistemi sayesinde, istediğinizde yumuşak bir sürüş, istediğinizde de spor otomobil performansı elde edebiliyorsunuz. Elektronik sürüş destek sistemleri, her hareketinizi takip ederek, gerekli noktalarda kritik müdahalelerde bulunmak için zaman kolluyor. Bu ağırlıkta ve güçteki bir otomobili kısa mesafede ve güvenli bir biçimde durduran fren

sistemi de övgüyü hak ediyor. Otomobili kullanırken, 5212 mm uzunluğunda ve 1902 mm genişliğindeki bir kütleyi kontrol ettiğinizi unutuyorsunuz. Çünkü 760Li, adeta 5 Serisi boyutlarına sahipmiş gibi kıvrak, dengeli ve kolay kullanımlı. 8 kademeli otomatik şanzımana kumanda eden Joystick tasarımlı vites kolu, ele iyi oturmasının yanı sıra zevkli kullanımı ve manuel vites değişimine olanak sağlaması bakımından yararlı. BMW tarihinde ilk kez bu modelde kullanılan yeni şanzıman, hızlı ve sarsıntısız vites değişimleriyle beğenimizi kazandı. Yeni V12 motoru, eski 760'takiyle karşılaştırdığımızda dikkatimizi çeken konu, ses seviyesi ve izolasyon oldu. Eskiden sportif bir sese sahip olan ve hatta iki yıl önceki sürüş izlenimimde "Müzik yerine motorun sesini dinlemek daha zevkli"

diye yazdığım motor, yerini sessiz bir üniteye bırakmış. Özellikle de kabin içine hiç motor sesi gelmiyor. Bu durum, bazı kullanıcılar için çok olumlu olabilir ama benim gibi motor sesi duymak (sesi güzel olanları tabii) isteyenleri hayal kırıklığına uğratacak.

Büyük camlar ve her yöne kolayca ayarlanan koltuk-direksiyon simidi sayesinde görüş açılarında bir sorun yaratmayan otomobil, yenilikçi teknolojiler sayesinde zevkli ve güvenli bir kullanım sunuyor: Dış dikiz aynalarında bulunan ve ölü noktadan geçen bir araç varken ışıklı uyarı veren sistem; sinyal vermeden şerit değiştirirseniz direksiyon simidini titreterek sizi uyarın sistem; öndeki araca fazla yaklaştığınızda sizi uyarın sistem; o anki hızınızı, navigasyon bilgi-



TEST SÜRÜŞÜNE e-otodergi ADINA EMRE ANAMUR KATILDI.

lerini ve o an geçmekte olduğunuz yol-
daki hız limitini ön cama yansıtarak göz-
lerinizi yoldan ayırmadan birçok konu-
da bilgi sahibi olmanızı sağlayan sistem
bunlardan sadece birkaçı.

Türkiye satış tarihi ve fiyatı henüz açıklanmadı

Lüks ve performansta sınır tanımayan
yeni 760Li yollara çıkmak için hazır. Oto-
mobilin ne zaman Türkiye'ye ithal edile-
ceği ve fiyatının ne kadar olacağı henüz
açıklanmadı. Ancak kesin olan şu ki, yük-
sek fiyatından dolayı (yaklaşık 200.000
Euro olması bekleniyor) bu otomobile
az sayıda kişi sahip olabilecek. Bize de
o az sayıdaki şanslı kişiye keyifli ve per-
formanslı sürüşler dilemekten başka bir
söz kalmıyor.

*5212 MM UZUNLUĞA SAHİP 760Li, GÜCÜNÜ ARKA KISMIN SAĞ VE SOL
TARAFINDA YER ALAN YASSI TASARIMLI ÇİFT EGZOZ ÇIKIŞIYLA ORTAYA KOYUYOR.*



BMW 760Li

Fabrika verileri

Motor: 5972 cc, V12, 48V, benzinli
Şanzıman: 8 kademeli otomatik
Maksimum güç: 544 HP @ 5250 d/d
Maksimum tork: 750 Nm @ 1500-5000 d/d
Maksimum hız: 250 km/s
0-100 km/s: 4.6 sn
Boyutlar (uz / gen / yük): 5212 / 1902 / 1484 mm
Bagaj hacmi: 500 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 18.9 / 9.6 / 13.0 lt/100 km
Fiyat: Henüz açıklanmadı

- + Prestij, malzeme ve işçilik kalitesi, performans, konfor
- Çakmak ergonomisi, bagajdaki girintiler, yakıt tüketimi



RÜZGAR GÜLÜ

308, ürün gamının en havalı üyesi olan 308 CC, yaklaşık 22 saniyede kabuk değiştirip coupe formundan cabrio'ya dönüşebiliyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

CC olarak isimlendirilen coupe-cabrio otomobillerin modern zamanlardaki ilk örneği Mercedes SLK olsa da, Peugeot 1930'lardaki 401 ve 402 gibi modelleriyle aslında katlanan metal tavanlı otomobillerin ilk yaratıcısı konumunda. 2000 yılında yollara çıkan 206 CC ve 307 CC ise Peugeot'nun coupe-cabrio sınıfına tekrar girmesini sağladı. 206 CC yaklaşık 370.000 adet, 307 CC ise yaklaşık 175.000 adetlik satışa ulaşarak coupe-cabrio karoserin popülerleşmesinde ve diğer firmaların da katlanan metal tavanlı otomobiller üretmelerinde büyük pay sahibi oldular. Hatta öyle ki, 2000'li yılların başında katlanan metal tavanlı otomobil üreten firma sayısı sadece ikiye, şimdi neredeyse her markanın bir katlanan metal tavanlı modeli mevcut.

Tasarım ve çekicilik her otomobilde önemlidir, fakat zaten havalı olsun diye alınan bir otomobilde daha da önem kazanıyor. Kabul etmek gerekir ki 307 CC kambur görünümlü arkasıyla fazla dinamik bir görünüm sunamıyordu. Gerçi bu sadece 307 CC'nin değil, neredeyse tüm CC'lerin ortak sorunuuydu. Ama 308 CC'de durum biraz farklı. Tavanın katlanarak girdiği bagaj kısmı gövdeye son derece uyumlu şekilde adapte edilmiş ve gözü rahatsız etmiyor. Tavan kapalıyken de otomobilinin şıklıktan fazla ödün verdiği söylenemez.

Otomobile boyut olarak baktığımızda hatchback kardeşinden 124 mm daha uzun, 2 mm daha geniş olduğu görülüyor. Bununla birlikte yükseklik 72 mm, dingil mesafesiye 3 mm daha az.



*DERİ KAPLI ÖN KONSOL
VE PİYANO RENGİ
KAPLAMALAR İÇ
MEKANDAKİ KALİTE HİSSİNİ
ARTTIRIYOR.*



Kalite hissi iyi

Ön taraftaki yolcular için gayet yeterli yaşam alanı sunan otomobilin iç mekânında kalite hissi premium otomobiller seviyesinde. Kapıyı açıp sürücü koltuğuna kurulduğunuzda hakiki deri döşemelerin kokusunu hissediyorsunuz. Integral adı verilen deri döşeme paketini kalite hissini daha da iyileştirmiş. Bu paketle birlikte komple ön konsol ve kapı içleri deri ile kaplı olarak geliyor ki, bu özelliğe ancak premium otomobillerde rastlanabiliyor. Opsiyonel olarak sunulan Integral deri döşeme 2691 TL'lik ücretini kesinlikle hak ediyor.

Arka koltuklarsa doğal olarak fazla geniş değil ve 170 cm civarında ince yapıları insanlar rahat edebilir. Tabi CC sınıfında bir otomobilin kullanıcısı için bu durum ne kadar önemli olabilir ki? Büyük çoğunluk için bu tip bir otomobilde bunlar önemsiz detaylar arasına girecektir. Sonuç olarak bu tarz otomobiller ve sürücüleri için önemli olan şık tasarım ve pratik açılan tavan tasarımıdır ki, her ikisi de 308 CC'de fazlasıyla mevcut.

Rüzgarı hissetmek

Cabrio otomobille sürüş yapmak otomobile meraklı her insanın yaşamak istediği deneyimler arasında. Bunu 308 CC'de gerçekleştirmek için el freni konsolundaki üst açılım düğmesine basmak



gerekiyor. 22 saniye sonra dönüşüm gerçekleşiyor ve otomobil coupe'den cabrio hale geliyor. Tavan açma-kapama işlemini 12 km/s hıza kadar yapmak mümkün.

Bu tip otomobillerin ortak sorunu olan cabrio kullanımdaki karoser burulmaları ve titreşimler 308 CC'de minimum seviyede. Hatta rijitlik konusunda, bu sınıftan en rijit otomobillerinden olan VW Eos ile rahatlıkla boy ölçüşebilir. Süspansiyon sistemi sert olmasına ve 18 inçlik jant kullanımına rağmen iç mekanda tıkırtılar

oluşmuyor. Peugeot'ların iç mekan tıkırtıları konusunda iyi üne sahip olmadıklarını düşünürsek 308 CC'in bu konuda gayet iyi olduğunu söyleyebiliriz.

Tavan açık kullanımda eğer camlar kapalı ve arka rüzgar deflektörü açıksa, yüksek otoyol hızlarında bile Peugeot 308 CC'nin iç mekânında rahatsız edici türbülanslar oluşmuyor. Fakat yan camları indirirseniz 60 km/s hızdan itibaren omuz üzerinden geçen emniyet kemeri- ne çarpan rüzgar ses yapıyor ve rahatsızlık veriyor.

***BU TİP OTOMOBİLLERİN
KEYFİ, TRAFİĞİN VE
EGZÖZ GAZININ OLMADIĞI
YOLLARDA DAHA FAZLA
ÇIKIYOR.***

308 CC, TAVAN KAPALI KONUMDAYKEN BİLE ÇEKİCİ.
ARKA TAMPON ALTI DİFÜZÖR FARK YARATAN BİR DETAY.





SERİN GÜNLERDE BOYUN BÖLGESİNİ ISITMAK İÇİN KOLTUK BAŞLARINDAN SICAK HAVA ÜFLENİYOR.

Şanzıman 4 ileri otomatik

Bu güzel otomobile yakışmayan en önemli detay 4 ileri otomatik şanzıman. Günümüzde çift kavramalı ve 7-8 ileri oranlı otomatik şanzımanların konuşulduğu otomobil dünyasında Peugeot bu 1.6 litrelik benzinli modelinde Porsche desteğiyle hazırlanmış 4 ileri orana sahip geleneksel bir otomatik şanzıman sunuyor. Kar ve spor modları bulunan bu şanzıman manuel kullanıma da olanak veriyor. Performanstan biraz çalan bu şanzımanın vites geçişleri rahat. Üstelik her şeye rağmen (yaklaşık 1600 kg boş ağırlık ve 4 ileri şanzıman) 140 HP güç ve 240 Nm tork üreten 1.6 THP motor tatminkar bir performans sergi-

leyebiliyor. Yani ateşli değil, ama yavaş da değil. Üstü kapalı olarak yapılan hızlı otoyol sürüşlerinde yan rüzgarlardan hatchback kardeşine göre biraz daha fazla etkileniyor hissi veren 308 CC, sert süspansiyonuyla virajlarda fazla yatmıyor ve sürücüsünü tedirgin etmiyor. Üstelik süspansiyon sert olmasına rağmen konforsuz da değil

Sonuç

308 CC, kaliteli ve çekici bir otomobil. Ama bizce 4 ileri otomatik şanzımandan daha fazlasını hak ediyor. Fiyat ilk başta biraz fazla gelse de, rakiplerinden pahalı sayılmaz.



*VİRAJLARDAKİ
TUTUMU
BAŞARILI.
KAROSER YANA
YATMIYOR VE
GÜVEN VERİYOR.*

Peugeot 308 CC 1.6 THP Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindir, turbo
Maks. güç:	140 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	240 Nm @ 1400 d/d
Maks. hız:	205 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn
Boyutlar:	4400 / 1817 / 1426 mm
Boş ağırlık:	1598 kg
Bagaj hacmi:	403 / 226 lt (VDA normu)
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	11.8 / 6.0 / 8.1 lt/100 km
Baz fiyat:	63.650 TL (31 Temmuz 2009)

- + Kalite hissi, koltuklarda hava üfleme sistemi
- Performansı azaltan otomatik şanzıman

YENİLENEN ACCENT ERA RAKİPLERİNE KARŞI

2009'un ilk 6 ayında 17.651 adetlik satışa ulaşarak Türkiye'nin en çok satan otomobili unvanını kazanan Hyundai Accent Era'yı, segmentinin en iddialı diğer iki modeli olan Renault Symbol ve Fiat Albea Sole ile karşılaştırdık.



Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Hyundai Accent Era, Renault Symbol ve Fiat Albea, Türkiye'de en çok otomobil satılan segmentlerden biri olan küçük sınıfın en tepesinde yer alan üç model olarak dikkat çekiyor. 2009'un ilk 6 ayında Accent Era 17.651 adet, Symbol 11.756 adet, Albea Sole ise 5883 adet satıldı. Türk tüketicisinin büyük ilgi gösterdiği bu üç önemli otomobili sizler için biraraya getirdik.

Dış tasarım

Uygun baz fiyatları, iç mekan genişlikleri, büyük bagajları, yurt çapına yayılmış servis hizmetleri, her yerde bulunan ve ucuz yedek parça fiyatları, Türkiye yollarına uygun yerden yüksek karoserleri ve yeterli motor performans-

ACCENT ERA'NIN YENİLENEN YÜZÜNDE KROM KAPLI İZGARA VAR. SYMBOL BÜYÜK FARLARA; ALBEA SOLE İSE FIAT'IN YENİ KIRMIZI ZEMİNLİ AMBLEMİNE SAHİP.



ları nedeniyle yoğun talep gören Accent Era, Symbol ve Albea Sole, dış tasarım konusunda modern, sade ve dikkat çekmeyen özelliklere sahipler.

Kısa bir süre önce yenilenen Accent Era, krom çerçeveli yeni ön ızgara sayesinde daha modern bir görünüme kavuştu. Bunun haricinde, otomobilin genel dış tasarımı aynen korunmuş. Geçen yıl yeni jenerasyonuna kavuşan Renault Symbol, dış tasarım olarak yenilense de, konsol yapısı olarak büyük ölçüde 2006'da satışa sunulan makyajlı versiyonun konsol yapısına sahip.

Rakipleri arasında en büyük farlara sahip Symbol, eskisinden daha akıcı

ÜÇ RAKİP ARASINDA
EN UZUN KAROSER
VE EN UZUN DİNGİL
MESAFESİ ACCENT
ERA'DA. SYMBOL 1.4
BENZİNLİ MOTORLULAR
ARASINDA EN HAFİFİ.
ALBEA SOLE İSE ÜÇLÜ
ARASINDA EN GENİŞ VE
YÜKSEK MODEL.

silüetiyle beğeni topluyor. Fiat Albea Sole, üç model arasında dış tasarımı en eski kalan otomobil. 2008 yılında sadece amblemi değiştirilen ve "Sole" ekini alan otomobilin dikkat çekici bir dış tasarım özelliği bulunmuyor.

Boyutlar

Hyundai Accent Era; 4280 mm uzunluğa, 1685 mm genişliğe, 1470 mm yüksekliğe ve 2500 mm dingil mesafesine sahip. Symbol ise kullanıcısına 4261 mm uzunluk, 1650 mm (broşürlerde yazan 1940 mm aynalar dahil genişlik) genişlik, 1439 mm yükseklik ve 2473 mm dingil mesafesi sunuyor. Kırmızı zeminli yeni Fiat amblemine kavuşan Albea Sole ise 4186 mm uzunluğa, 1703 mm genişliğe, 1490 mm yüksekliğe ve 2439 mm dingil mesafesine sahip. Bu değerlere bakıldığında en uzun otomobilin Accent Era, en

geniş ve en yüksek otomobilin ise Albea Sole olduğu görülüyor. İç mekan genişliği konusunda önemli değerlerden biri olan dingil mesafesi konusunda en başarılı modelse Accent Era.

Fotoğraflarda gördüğünüz otomobillerden Accent Era 1.4 DOHC benzinli, Symbol 1.2 16V benzinli, Albea Sole ise 1.3 Multijet motora sahip. Ancak karşılaştırmanın adil olması amacıyla, araçların boş ağırlık bilgilerini ve motor bilgilerini, kullandığımız test araçlarından bağımsız olarak ele alacağız. Bu nedenle boş ağırlık konusunda üç otomobilin de 1.4 benzinli versiyonlarının değerlerini veriyoruz: Accent Era 1133 kg, Symbol 939 kg, Albea Sole ise 1020 kg boş ağırlığa sahip. Bir başka deyişle en hafif model Symbol, en ağır olansa Accent Era.

Bu sınıfta satılan sedan modeller arasında rekabetin en yoğun olduğu ve müşterilerin üzerinde en çok durdukları konulardan biri de bagaj hacmi. Üç rakip arasında en büyük bagajı 515 litrelik hacimle Albea Sole sunuyor. Onu 506 litreyle Symbol, 390 litreyle Accent Era izliyor.

Üç model, bagaj kapağı açmak için de farklı yöntemler izlemiş. Accent Era'nın bagaj kapağını açmak için; sürücü koltuğunun zeminindeki kolu çekmeniz ya da anahtar kullanmanız gerekiyor. Symbol'un bagaj kapağı ise arka bu bölgedeki amblemin ortasındaki siyah bölgeye basarak açılıyor. Albea Sole'nin bagajını açmak içinse, tıpkı Accent Era'daki iç mekandan müdahale etmek ya da anahtar kullanmak gerekiyor.





İç mekan

Bu karşılaştırmanın en önemli kriteri kuşkusuz iç mekan. Bunun nedeni de; bu sınıfta iç mekan özelliklerinin; tasarım, performans ve sürüş dinamikleri gibi konulardan daha ön planda olması. Bu da çok doğal, çünkü bu sınıfta otomobil satın alacak kişinin öncelik verdiği konular arasında iç mekan konforu, ergonomisi, pratikliği ve genişliği geliyor.

Accent Era bu kriterde rakiplerinin bir adım önüne çıkıyor. 2500 mm'lik dingil mesafesinin verdiği avantajı arka koltukta sorunsuz diz mesafesiyle gösteren otomobil, ön koltuklarda da daha ferah ve geniş bir yaşam alanı sunuyor. Accent Era; irili-ufaklı kapaklı-kapaksız eşya gözleri, rakiplerinden daha ergonomik bardaklıkları, büyük torpido gözü, geniş



EN GENİŞ-FERAH VE MALZEME-İŞÇİLİK KALİTESİ YÖNÜNDEN EN BAŞARILI MODEL ACCENT ERA. ÜÇ MODELDE DE SADE VE KOLAY ANLAŞILIR GÖSTERGELER VAR.

kapı içi eşya gözleri nedeniyle de rakiplerinden daha başarılı. Sade tasarlanmış orta konsoldaki kumandaların kullanım sorunsuz. Hem tasarım hem de aydınlatma bakımından yeni olan gösterge tablosu, kolay okunan ve anlaşılır bir yapıya

sahip. Sürücü kapısında yer alan ayna ve cam kumandaları ergonomik yerleştirilmiş. Accent Era, kalite hissi olarak da Symbol ve Albea Sole'nin önünde.

Renault Symbol genel anlamda so-

runsuz, ama kalite ve ferahlık konularında Accent Era'nın gerisinde kalan bir iç mekan sunuyor. Arka koltuktaki omuz mesafesi konusunda Albea Sole'den geride olan Symbol, diz mesafeleri karşılaştırıldığında Albea Sole'yle benzer

BAGAJ HACMİ KONUSUNDA LİDER, 515 LİTREYLE ALBEA SOLE. ONU 506 LİTREYLE SYMBOL İZLİYOR. ACCENT ERA'NIN BELKİ DE RAKİPLERİNİN GERİSİNDE KALDIĞI TEK KONU, 390 LİTRELİK BAGAJ HACMİ.

bir yapı sergiliyor. Ön koltuklarda genişlik sorunu bulunmayan otomobilde, orta konsolun en alt kısmına yerleştirilmiş olan klima kumandaları kullanılırken aşağıya bakmak ve bunun sonucunda da gözleri yoldan ayırmak gerekiyor. Elektrikli cam kumandalarının ön cam kumandaları kapı içinde, arka cam kumandaları ise el freni bölgesinde yer alıyor. Bu da ergonomiyi bozan bir özellik. Öte yandan Symbol, Accent Era'dan daha az sayıda eşya gözüne, daha küçük kapı içi gözlere ve orta konsolun altına yerleştirilmesi nedeniyle; vites 1, 3 ve 5'teyken ulaşamayan ve 500 ml'lik su şişesi ko-
namayan bardaklıklara sahip. Otomobil sade ve kolay anlaşılır gösterge tablosu ise sorunsuz hizmet veriyor.

Fiat Albea Sole, iç mekan kalitesi konusunda rakiplerinin gerisinde kalmaktan kurtulamıyor. Arka koltukta Symbol'e benzer bir diz mesafesi sunan otomobil, omuz mesafesi konusunda Symbol'den daha başarılı. Eşya gözü ve bardaklık konusunda hem Accent Era'nın hem de Symbol'den daha kısıtlı imkanlar sunan Albea Sole'nin iç mekan tasarımı da, günümüzün modern hatlarından oldukça



uzak kalmış durumda. Fiat'ın kırmızı zeminli yeni amblemi direksiyon simidindeki yerini almış ama Albea Sole'nin çok daha önemli değişikliklere ihtiyacı var. Sade ve kolay anlaşılır bir gösterge tablosuna sahip olan otomobilde, göze çarpan bir ergonomi sorunu bulunmuyor.

Motor

Daha önce de açıkladığımız gibi, karşılaştırmamızın fotoğraflarında yer alan üç otomobilde, birbirine birebir rakip motorlar bulunmuyordu. Bu nedenle, bu kriterde herhangi bir performans karşılaştırması yapmak yerine, bu modellerin ürün gamında yer alan ve birbirlerine direkt rakip olan 1.4 litrelik benzinli motorlardan bahsedeceğiz.

Accent Era modelinde yer alan 1.4 litrelik 16 supaplı benzinli motor, 97 HP güç ve 125 Nm tork üretiyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor otomobili 177 km/s maksimum hıza çıkarıyor. 0-100 km/s hızlanma süresi 12.3 saniye olan Accent Era 1.4 16V DOHC, ortalamada 6.2 lt/100 km yakıt tüketiyor. Accent Era, bu performans değerleriyle, 1.4 litrelik benzinli motorlar arasında iki

rakibinin de önüne geçmeyi başarıyor. Accent Era, yakıt tüketimi konusundaysa Albea Sole'yle aynı değeri paylaşıyor. Hyundai'nin, tüm benzinli motor seçeneklerinde üretici garantili LPG kiti uygulaması bulunduğunu da hatırlatalım.

Renault Symbol'ün 1.4 litrelik motorunda 8 supap bulunuyor. Eski teknoloji motor, 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor ve sürücüsüne 170 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 0-100 km/s hızlanma süresi 12.5 saniye olan otomobilin ortalama yakıt tüketimi 7.1 lt/100 km. Symbol, 1.4 litrelik benzinli motor karşılaştırmasında, maksimum güç, maksimum tork ve yakıt tüketimi konularında iki rakibinin gerisinde; maksimum hız ve 0-100 km/s hızlanma konularında ise Accent Era'nın gerisinde Albea Sole'nin

önünde yer alıyor.

Fiat Albea Sole'de yer alan 1.4 litrelik benzinli motor da Symbol gibi 8 supaplı. 77 HP güç ve 115 Nm tork üreten motor, rakipleri gibi 5 ileri manuel şanzımana sahip. 162 km/s maksimum hız ve 13.5 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı ile rakiplerinin gerisinde kalan otomobil, Accent Era gibi, 6.2 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimiyle Symbol'ü geride bırakıyor.

Motor konusunda, diğer seçeneklere de değinmek gerekirse; 1.4 lt benzinli motor versiyonlarının dışında, Accent Era'da 1.5 CRDi-VGT 110 HP dizel; Symbol'de 1.2 16V 75 HP benzinli ve biri 65 HP, diğeri 85 HP olmak üzere iki farklı 1.5 dCi dizel; Albea Sole'de ise 1.3

Multijet 70 HP dizel motor seçenekleri bulunuyor. Önemli bir not olarak, Accent Era'nın sınıfında ilk ve tek dizel-otomatik seçeneği sunmaya başladığını da belirtelim.

Sürüş

Yüksek performanstan ve yol tutuştan ziyade, konfor ve düşük yakıt tüketimlerinin öne çıktığı bu sınıfta, aslında üç otomobil de birbirlerine yakın değerler sunuyor.

Accent Era, rahat bir kullanıma sahip. Büyük camlar sayesinde görüş açılarında herhangi bir sorun yaşanmıyor. Sürücü koltuğunda yükseklik ayarı bulunması da rakipleri karşısında bir avantaj. Yenilenmesi sırasında süspansiyon sistemi değiştirilen ve bu sayede yol tutuş

ARKA KOLTUK SIRASINDA EN BAŞARILI DİZ VE OMUZ MESAFESİNİ ACCENT ERA SUNUYOR. ONU ALBEA SOLE İZLİYOR. BU ARACIN OMUZ MESAFESİ SYMBOL'DEN DAHA İYİ. DİZ MESAFESİ KONUSUNDAYSA SYMBOL VE ALBEA SOLE BENZER BİR YAŞAM ALANINA SAHİP.



konusunda rakiplerini geride bırakan otomobil, darbe emişi konusunda başarılı, otoyol tarzı kaymak asfaltta da rakiplerinden daha konforlu. Direksiyon tepkileri ve frenleme konularında da bir sorun yaşatmayan Accent Era, rahat geçen vitesleri ve motor-şanzıman uyumuyla da övgüyü hak ediyor. Büyük dış dikiz aynaları sürüşü kolaylaştırıyor.

Renault Symbol, Türkiye'nin bozuk yollarında konfordan ödün vermeyen bir yapıya sahip. Geniş cam yüzeyler sayesinde önde ve arkada sorunsuz görüş açıları bulunan otomobil, yeni jene-

rasyonda eklenen ekstra kelebek camla birlikte iç mekan ferahlığını arttırmış durumda. Yol tutuştan ziyade konfor odaklı geliştirilmiş süspansiyon sisteminin darbe emişi başarılı. Fakat direksiyon tepkileri ve frenleme konusunda Hyundai Accent Era'nın gerisinde. Vites değişimlerinin biraz kemikli gerçekleştiği 1.2 motorlu Renault Symbol, devirli kullanımı seviyor ve zaten bu nedenle de, 1.4 lt benzinli motorların fabrika verilerine bakıldığında, yakıt tüketimi konusunda rakiplerinin gerisine düşüyor. Dış dikiz aynalarının rakiplerinden küçük olduğunu belirtelim.

Fiat Albea Sole, adının çağrıştırdığı güneşi iç mekana fazla almayan bir otomobil. Rakiplerine göre küçük kalan camlara ve yüksek arka tasarım da eklenince, görüş açıları kısıtlanıyor. Yandan bakıldığında kelebek camsız tek model olan Albea Sole, darbe emişi konusunda rakiplerinin önüne geçiyor. Ancak bu avantajını yol tutuş konusunda öne çıkan arkadan kayma eğilimiyle kaybediyor. Direksiyon tepkileri ve fren performansı sınıfının ortalamalarında kalan otomobil, rakipleri gibi, yerden yüksek yapısı nedeniyle ülkemizin bozuk yollarında sorunsuz ilerliyor.



ÜÇLÜNÜN EN DÜŞÜK BAZ FİYATA SAHİP OLANI ALBEA SOLE. ANCAK BU ARACIN BAZ DONANIMI, RAKİPLERİNDEN ÇOK EKSİK. ACCENT ERA, 5 YILLIK MEKANİK GARANTİSİYLE ÖNE ÇIKARKEN, SYMBOL ESKİ JENERASYONUNDAN DAHA PAHALI OLMASIYLA PUAN KAYBEDİYOR.

Fiyat

1.4 litrelik motor seçeneklerinde baz fiyatları incelediğimizde en düşük fiyatın (şu anki kampanyanın da etkisiyle) 18.790 TL ile Albea Sole 1.4 Fire Active'de olduğu görülüyor. Onu 21.050 TL baz fiyatla Accent Era 1.4 DOHC Eco Klm izliyor. Symbol 1.4 Authentique'in fiyatı ise 22.700 TL'den başlıyor.

Accent Era 1.4'ün baz donanımında ABS+EBD ve yolcu havayastığı bulunmuyor ve opsiyonel donanımda da yer almıyor. Sürücü havayastığı, immobilizer, elektrikli ön ve arka camlar, manuel klima, yükseklik ayarlı sürücü koltuğu, yükseklik ayarlı direksiyon simidi, USB ve AUX bağlantılı 6 hoparlörlü radyo-CD-MP3-WMA çalar ve merkezi kilit ise standart donanımda yer alıyor.

Symbol 1.4'ün baz donanımı olan Authentique'te de Accent Era'daki gibi ABS ve yolcu havayastığı bulunmuyor, ancak bu ikisi "Güvenlik Paketi" kapsamında opsiyonel olarak satın alınabiliyor.

Sürücü havayastığı, immobilizer, elektrikli ön camlar, manuel klima, yükseklik ayarlı direksiyon simidi, direksiyondan kumandalı 2x15W radyo-CD-MP3 çalar ve uzaktan kumandalı merkezi kilit ise standart donanımda yer alıyor.

1.4 litrelik benzinli motora sahip Albea Sole'nin baz donanımı olan Active, rakiplerinden daha ucuz olmasıyla birlikte onlardan daha az donanım sunuyor. Otomobilde, rakiplerindeki gibi ABS+EBD ve yolcu havayastığı bulunmuyor ancak klima, elektrikli cam ve radyo-CD çalar da yok. ABS+EBD ve yolcu havayastığı, Renault Symbol'deki gibi "Güvenlik Paketi" kapsamında satın alınabiliyor. İki hoparlörlü Radyo-CD ve klima da opsiyon listesinde. Otomobilin kısıtlı standart donanımında bulunan birkaç özellikse şunlar: Sürücü havayastığı, yükseklik ayarlı direksiyon simidi, yol bilgisayarı (rakiplerinde yok) ve merkezi kilit. Kısacası, baz fiyatı en uygun olan Albea Sole, donanım eksiklikleri rakipleriyle eşitlendiğinde bu avantajını yitiriyor.





Sonuç

Hyundai Accent Era; geniş ve ferah iç mekanı, pratik kullanımı, çok sayıda irili-ufaklı kapaklı-kapaksız eşya gözü ve işlevsel bardaklıkları, kokpitteki ergonomi, 1.4 benzinli motorlar arasında en güçlüsü ve en düşük yakıt tüketeni olması ve 5 yıl/100.000 kilometre mekanik garantisiyle karşılaştırmanın galibi oluyor. Süspansiyon konforuyla öne çıkan Renault Symbol, her kriterde ortalama değerlerde kalan özellikleri, rakiplerine göre yüksek kalan fiyatı ve iç mekandaki bazı ergonomi sorunları nedeniyle ikinci sırada yer alıyor. Amblem değişikliğinden daha fazlasına ihtiyaç duyan Fiat Albea Sole ise, bagaj hacmi ve 1.4 litre motorlar arasında düşük yakıt tüketen bir üniteye sahip olmasıyla kazandığı

*ACCENT ERA KARŞILAŞTIRMAYI RAKİPLERİNİN
ÖNÜNDE BİTİRİYOR. ONU SYMBOL İZLİYOR. ALBEA SOLE
RAKİPLERİNİN GERİSİNDE KALMAKTAN KURTULAMIYOR.*



puanları, modernlikten uzak kalan tasarımı, dar ve rakiplerine göre karanlık kalan iç mekanı ve kısıtlı donanımıyla kaybediyor.

Bu karşılaştırmanın sonucu bizim için bir sürpriz olmadı aslında. Çünkü bu üç modelin satış rakamlarına baktığımızda, otomobil satın alan kişilerin de aynı sıralamayı yaptığını görüyoruz. Yenilenen ve adının önündeki Clio'yu atan Symbol, yerini aldığı model kadar başarılı olamamış durumda.

Bardağın diğer yönüne bakınca da, Hyundai Accent Era'nın geçmiş yıllardan çok daha başarılı olduğunu görüyoruz. Bunda da hiç kuşkusuz, yukarıda saydığımız özellikleri etkili oluyor.



Hyundai Accent Era 1.4 16V DOHC

Renault Symbol 1.4

Fiat Albea 1.4 Fire

Fabrika verileri

Motor:	1399 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli	1390 cc, 4 silindir, 8V, benzinli	1368 cc, 4 silindirli, 8V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel	5 ileri manuel	5 ileri manuel
Maksimum güç:	97 HP @ 6000 d/d	75 HP @ 5500 d/d	77 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	125 Nm @ 4700 d/d	114 Nm @ 4250 d/d	115 Nm @ 3000 d/d
Maksimum hız:	177 km/s	170 km/s	162 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn	12.5 sn	13.5 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	4280 / 1695 / 1470 mm	4261 / 1940 / 1439 mm	4186 / 1703 / 1490 mm
Bagaj hacmi:	390 lt	506 lt	515 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.0 / 5.1 / 6.2 lt/100 km	9.7 / 5.7 / 7.1 lt/100 km	8.2 / 5.0 / 6.2 lt/100 km
Baz fiyat:	21.050 TL	22.700 TL	18.790 TL

Geniş ve ferah iç mekan, eşya gözleri, kalite hissi, 5 yıl garanti +
Bagaj hacmi -

Süspansiyon konforu +
Ergonomi sorunları, baz fiyat, 2 yıl garanti -

Bagaj hacmi, baz fiyat +
Dar iç mekan, kısıtlı donanım, 2 yıl garanti -

FARKLILIK ARAYANLARA

Japon üretici Mazda'nın 3 adlı modeli, yeni jenerasyonunda sportif bir tasarım sunuyor ve bunu sürüş özelliklerinde de destekliyor. Dizel motor seçeneği sunmaması dolayısıyla çetin rekabette herhangi bir iddiası bulunmayan otomobil, kompakt sınıfta çoğunluğun ilgi gösterdiği araçları satın almak istemeyenler için farklı bir alternatif.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Mazda'nın kompakt sınıfta yer alan modeli 3, kısa bir süre önce yepyeni bir tasarıma kavuşmuştu. Markanın yeni tasarım anlayışı çerçevesinde son derece sportif hatlara sahip olan otomobil, dizel motor seçeneği sunmaması dolayısıyla yüksek satış rakamlarına ulaşamayacak ama pazarda farklı bir seçenek olarak yer alacak.

Sedan karoserde sportif çizgiler

Mazda3 Sedan, 4 kapılı tasarıma sahip olmasına karşın son derece sportif bir görünüme sahip. Markanın yeni ve akıcı ön yüzüyle başlayan bu his, otomobile yandan ve arkadan bakıldığında da devam ediyor. İnce bir çizgi halinde yanlara taşan farlar ve stopların da bu sportif hissiyattaki payı büyük. 4580 mm uzunluğundaki otomobil, 1755 mm genişliğe ve 1470 mm yüksekliğe sahip. 430 litrelik bagaj hacmi, bu sınıf için ne çok başarılı ne de çok kötü. Bagaj kapağını açmak için, üçüncü stop lambasının sağ tarafındaki siyah noktaya basmak gerekiyor. Bu da, otomobili yakından tanımayan güvenlik görevlilerine, otopark girişlerindeki kontrollerde zor anlar yaşıyor.





Sportiflik, iç mekanda da ön planda

Otomobilin dış tasarımındaki sportif çizgiler iç mekanda da devam ediyor. Gerek üç kollu direksiyon simidi, gerek büyük yuvarlak göstergeler, gerekse yuvarlak kumanda birimleri hep bu havayı destekler nitelikte. Bolca düşmenin yer aldığı kokpit, kısa bir alışma süresi gerektiriyor. Direksiyon simidinin sol arka tarafında kalan kumandaların görülmesi ve kullanılması biraz zahmetli. Vites kolunun sürücüye fazla yakın ve ileride, bununla birlikte el freni kolunun-

sa sürücüye fazla uzak olması da kokpitin önemli sorunları arasında yer alıyor. Sigara içmeyen bir kişi olmama rağmen, vites kolu 1, 3 ve 5'teyken küllüğe ulaşmanın imkansız olduğunu keşfetmek zor olmadı. Eşya gözü ve bardaklık açısından yeterli olan Mazda3 Sedan, ses sistemi bölgesinde bulunan ve ses açıldıkça parlaklığı değişen mavi çizgi ve gece sürüşlerinde hoş bir atmosfer sağlayan aydınlatmayla farkını ortaya koyuyor. Ancak orta konsolun üst kısmında yer alan ve iki küçük dijital ekrandan oluşan

birimlerde neden bir bütünlük olmadığını anlayamadık. Yazılar bir ekranda beyaz, diğerinde kırmızı harflerle yazılıyor ve bu da elbette bütünlüğü bozuyor. Otomobilin arka koltuk sırasında kompakt sedan sınıfının standartlarında bir yaşam alanı bulunuyor.

Sadece benzinli motorla satılıyor

Mazda3; hatchback ve sedan olmak üzere iki karosere, "Touring" ve "Impressive" olmak üzere iki donanım, manuel ve otomatik olmak üzere iki şan-

DIŞ TASARIMDA SPORTİF ÇİZGİLERE SAHİP OLAN MAZDA3 SEDAN, BU ATMOSFERİ İÇ MEKANDA DA SÜRDÜRÜYOR. ARKA KOLTUKTAKİ DİZ VE OMUZ MESAFESİ, KOMPAKT SINIFIN STANDARTLARINDA.



*BAGAJ KAPAĞI ÜÇÜNCÜ
STOP LAMBASININ
YANINDAKİ DÜĞMEYE
BASILARAK AÇILIYOR.
BUNU BİLMEYENLER
BAGAJI AÇMAKTA
ZORLANIYORLAR.*

zımana ama sadece benzinli motora sahip. Bu da yoğun bir rekabetin yaşandığı kompakt sınıfta, bu modelin Pazar payı başarısını önemli derecede törpülüyor. 1.6 MZR kodlu motor, 105 HP güç ve 145 Nm tork üretiyor. 5 ileri manuel şanzımanlı test aracımız, kullanıcısına 188 km/s maksimum hız sağlıyordu. Otomobili 12.1 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştıran motorun ortalama yakıt tüketimi ise 6.5 lt/100 km.

Yol tutuşta Focus genleri etkili

Kuzeni Ford Focus kadar olmasa da, iddialı bir yol tutuşa sahip olan Mazda3 Sedan, gerek direksiyon tepkileri, gerekse sert süspansiyonu nedeniyle konfordan ziyade sportiflik amaçlanarak geliştirilmiş bir otomobil olduğunu ortaya koyuyor. Bozuk Türkiye yollarında rakiplerinden daha sert bir yolculuk sunan Mazda3, oturma pozisyonu ve gö-

rüş açıları bakımından sorunsuz. Fren performansı sınıfına göre yeterli olan otomobil, vites kolunun kötü konumu nedeniyle (sürücüye fazla yakın ve ileride konumlandırılmış), sürüş zevkini törpülemesinin yanı sıra bazen hangi viteste olduğunuzu karıştırmaya bile yol açıyor. El frenini kullanırken de mecburen yolcu koltuğunda oturan kişiye temas ediyorsunuz.

Sürüden ayrılmak isteyenler için

Türkiye'de kompakt sınıf hatchback denince akla dizel motorlu Renault Megane, Ford Focus, Toyota Corolla, Fiat Linea ve Opel Astra geliyor. Yani bir başka deyişle bu sınıf adeta bir kurtlar sofrası. Bu sofradan küçücük bir pay alabilecek olan ve bunu da bilen Mazda, dizel motor seçeneği bulunmayan ama sportif bir keyif veren 3 adlı modeliyle farklı seçeneklerden biri.



*MAZDA3
SEDAN, KUZENİ
FOCUS'UN
GENLERİNDEN
GELEN BAŞARILI
BİR YOL TUTUŞA
SAHİP.*

Mazda3 Sedan 1.6 MZR

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	145 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	188 km/s
0-100 km/s:	12.1 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4580 / 1755 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	430 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.5 / 5.3 / 6.5 lt/100 km
Baz fiyat (Sedan Touring Manuel):	38.268 TL

- + Tasarım, sportif sürüş
- Dizel seçeneği yok, ergonomi sorunları

MANTIK STATION DİYOR

Volvo V50, station karoserli otomobillerin fazla tercih edilmediği ülkemizde, aslında şık tasarımı, işlevsel özellikleri, 1.6D motorun sunduğu avantajlar ve kaliteli iç mekanıyla çocuklu aileler ve hobi sahibi sürücüler için mantıklı bir seçenek.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Station wagon otomobiller, nedense ülkemizde pek tercih edilmez. Türkiye bir sedan ülkesidir deriz hep. Kalabalık ve bol bavullu seyahat etme tarzımızla açıklarız genelde bu durumu da. Ama station karoserli otomobillerin sedanlardan çok daha geniş ve işlevsel olduğunu bir türlü göremeyiz. İşte Volvo V50 de, bu nedenle Türkiye yollarında pek görülmeyen ama Avrupalı tüketiciler tarafından sıklıkla tercih edilen bir otomobil.

Sportif station

S40 modelinin station karoserli versiyonu olan V50, 4522 mm'lik uzunluğu sayesinde şehir içinde de rahatlıkla kullanılabilen bir otomobil. Sade, modern ve şık bir tasarıma sahip olan V50, ön görünüm bakımından aynı olduğu S40'tan, farklı arka tasarımıyla ayrılıyor. Yanlara dik konumlandırılmış stoplar ve büyük bagaj kapağı, bu kısmın önemli ayrıntılarından. Tavan barları, hobi kullanımını desteklerden, ayrıca araca sportif bir görünüm de kazandırıyor.

İç mekan kaliteli

S40'la paylaşılan iç mekan, kaliteli malzemesi ve sorunsuz işçiliğiyle öne çıkıyor. Havada asılı duran orta konsol, televizyon kumandasını andıran bir yapıya sahip. Ergonomik açıdan herhangi bir



OTOMOBİLİN İÇ MEKANİ MALZEME VE İŞÇİLİK YÖNÜNDEN BAŞARILI. SADE GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. HAVADA ASILI DURAN ORTA KONSOL VOLVO'YA HAS BİR ÖZELLİK.

sorunun yaşanmadığı kokpitte, el freni kolunun sürücüye çok yakın tasarlanmış olması, çekili olduğu durumlarda sürücüye çarpmasına neden oluyor. Sade tasarımlı göstergeler rahat okunuyor. Yol bilgisayarı gerekli tüm bilgileri veriyor. Koltuk ayarları kolayca yapılıyor. Bu otomobil için biraz büyük kalan direksiyon simidi; cruise, ses sistemi ve telefon kumandalarını barındırıyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda yeterli olan V50, arka koltukta sınıfının standartlarında bir oturma alanına sahip. 417 litrelik bagaj, çeşitli koltuk kombinasyonları sayesinde arttırılabiliyor. Ön yolcu koltuğunun öne katlanabilmesi, uzun eşya yüklenmesine olanak tanıyor.

Yeterli performans, düşük tüketim

Otomobilin motor kaputunun altındaki 1.6 litrelik dizel ünite; düşük vergi dilimine girmesi, yeterli performansı sunması ve düşük yakıt tüketimiyle övgüyü hak ediyor. 109 HP güç ve 1750 d/d'de 240 Nm tork üreten 1.6D, V50'ye 190 km/s'lik maksimum hız ve 12.1 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Ortalama 5.0 lt/100 km'lik yakıt tüketimiyle dikkat çeken motor, 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Motor-şanzıman uyumu başarılı olan otomobil, uygun devir yakaladığında, sürekli vites değiştirmeye gerek kalmaksızın sorunsuz bir kullanım sunuyor.



Sürüş konfor odaklı

Volvo V50'nin sürüşü, yol tutuş performansından çok, konforlu yolculuklar amaçlanarak geliştirilmiş. Ancak yol tutuş konusunda da güvenlikten taviz verilmemiş. Görüş açıları sorunsuz olan otomobilde, fren pedalının hissizliğine alışmak gerekiyor. Fren mesafesinde ise herhangi bir sorun yok. Direksiyon tepkileri, çok hızlı olmasa da yerinde. Kısa-sportif vites kolunun kullanımı zevkli, vites geçişleri de kemikli yapısıyla sportifliği destekliyor.



YOL BİLGİSAYARININ
TÜRKÇE OLMASI ÖNEMLİ
BİR AVANTAJ

STATION WAGON
OTOMOBİLLER NEDENSE
ÜLKEMİZDE FAZLA TERCİH
EDİLMİYOR. HALBUKİ
STATION KAROSER, SEDAN
MODELLER KARŞISINDA
BİRÇOK AVANTAJA SAHİP.



**Fiyatı 23.191 Euro'dan başlıyor**

V50 1.6D, Türkiye'de Prime, Premium, Dynamic olmak üzere üç donanıyla satılıyor. Bazı modeller olan Prime Edition'ın fiyatı 23.191 Euro. Bu fiyata Volvo güvencesi altında modern bir tasarım, kaliteli bir iç mekan, düşük vergi dilimine giren, düşük tüketimli ama yeterli performansı sunan bir motor ve station karoserin işlevsellik avantajını satın alıyorsunuz.

**Volvo V50 1.6D****Fabrika verileri**

Motor: 1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: 5 ileri manuel
Maksimum güç: 109 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 240 Nm @ 1750 d/d
Maksimum hız: 190 km/s
0-100 km/s: 12.1 sn
Boyutlar (uz / gen / yük): 4522 / 1770 / 1457 mm
Bagaj hacmi: 417 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 6.3 / 4.3 / 5.0 lt/100 km
1.6 D için baz fiyat (Prime Edition): 23.191 Euro

+ Tüketim, süspansiyon konforu, kalite, fonksiyonellik

- El freni tasarımı, hissiz fren pedalı

MAKUL SEÇİM



Chevrolet'in kompakt sedanı Cruze, bazı eksiklerine rağmen fiyat-donanım konusunda, kendi sınıfındaki en makul seçenekler arasında yer alıyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Kompakt sedan sınıfı Türkiye otomobil pazarında en fazla otomobil satılan segmentlerden birisi. Chevrolet de bu sınıfta yeni silahı Cruze ile mücadeleye ediyor. Cruze'un ülkemizde ilk etapta sadece 1.6 litrelik benzinli motor seçeneği sunuluyor. Mayıs 2009 tarihli 11. sayımızda otomatik şanzımanlı versiyonuyla sayfalarımıza konuk olan Cruze, bu sefer manuel şanzımanlı olarak karşımızda.

Çekici tasarım

Sınıfının en çekici tasarımlı örneklerinden biri olan Cruze'un, daha önceki yazımızda da belirttiğimiz gibi, Chevrolet markasını geleceğe taşımak gibi zor bir görevi var. Otomobilin iç mekanı

Insignia'yı hatırlatan bir çizgide. Zaten sinyal kolu, müzik sistemi kumandaları gibi parçalar Insignia'dan alınmış. Kumaş kaplı ön konsol daha çok lifestyle otomobillerde gördüğümüz şık bir detay olarak Cruze'da da mevcut. Arka koltuklarında diz ve baş mesafesi sıkıntısı yaşatmayan otomobilin 450 litrelik bagaj hacmi sınıf ortalamalarında.

Değişken supap zamanlamalı bu motor, eski 1.6 motordan yaklaşık yüzde 3 daha hafif. Ayrıca soğutma ve yağlama sistemi de optimize edilmiş. 113 HP güç ve 153 Nm tork üreten motor kağıt üzerinde son derece yeterli. Dikkatli okuyucularımız hatırlayacaklardır, daha önceki otomatik şanzımanlı Cruze testinde

performans ve tüketim değerlerinin pek iç açıcı olmadığını ifade etmiştik. Manuel şanzımanlı Cruze bu açıdan kesinlikle daha başarılı. Tamam, sınıfının en hızlı otomobili değil, hatta 12.5 saniyelik 0-100 km/s zamanı 113 HP'lik kompakt sınıf bir otomobil için bile fazla sayılmaz. Ama yine de otomatik şanzımandaki ağırkanlılığı manuel şanzımanda yaşamıyorsunuz. Performanslı olmasa da makul ve kabul edilebilir şekilde ivmelenabiliyorsunuz. Vites geçişlerinde

KUMAŞ KAPLI ÖN KONSOLUN KALİTE HİSSİ İYİ. BAZI KUMANDALAR INSIGNIA İLE ORTAK.



herhangi bir rahatsızlık yok. Fabrika verilerine göre 9.0 lt/100 km, 5.5 lt/100 km ve 6.8 lt/100 km'lik şehir içi, şehir dışı ve ortalama tüketim verileri de bu sınıftaki rakipleriyle benzer. Bizim elde ettiğimiz tüketimse 8.8 lt/100 km.

Astra platformlu

Yeni Astra'nın da üretileceği Delta 2 platformunda yükselen Cruze, otoyol kullanımlarında sunduğu konforlu sürüş ile kullanıcılarını mutlu edebilecek bir otomobil. Ama kasislerde arkada oturanlar biraz sarsılıyorlar. Bunun nedeniyse arka süspansiyon sisteminin tam bağımsız yerine, yarı bağımsız olarak tanımlayabileceğimiz torsiyon çubuklu sistem olması. Cruze, virajları bir Focus veya Astra kadar başarılı alamasa da, yine de güvenli sürüş özelliklerine sahip. ESP'nin standart olması önemli bir artı.

*ESP SİSTEMİ STANDART
DONANIMDA. AUX GİRİŞİ
MODERN OTOMOBİLLERİN
OLMAZSA OLMAZLARINDAN.*



Sonuç

1.6 motorlu, manuel şanzımanlı Cruze, 31.235 TL'lik başlangıç fiyatına sahip. Bu sayfalardaki LS donanım seviyesindeki aracın fiyatıysa 33.375 TL. en alt donanımında bile ESP ve 8 havayastığı gibi ekipmanları standart olarak sunan Cruze, fiyat-donanım ve kalite ilişkisi bakımından mantıklı bir seçenek. Bazı eksikleri olması (arkada hoparlör yok, güneş siperliğinde ayna yok) otomobilin genel olumlu karakterini bozmaya yetmiyor.

*ALÇALAN TAVAN
ÇİZGİSİ OTOMOBİLİN
TASARIMINDAKİ SPORTİF
UNSURLARDAN.*

Chevrolet Cruze 1.6 LS**Fabrika verileri**

Motor: 1598 cc, 4 silindir, 16V
Maks. güç: 113 HP @ 6400 d/d
Maks. tork: 153 Nm @ 4200 d/d
Maks. hız: 185 km/s
0-100 km/s: 12.5 sn
Boyutlar: 4597 / 1788 / 1477 mm
Boş ağırlık: 1285 kg
Bagaj hacmi: 450 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): 9.0 / 5.5 / 6.8 lt / 100 km
Baz fiyat: 31.235 TL (28 Temmuz 2009 tarihindeki fiyat)

+ Fiyat, güvenlik ekipmanları, kalite hissi, tasarım

- Arkada hoparlör yok



PATRON İŞİ

Makyajla birlikte LED'li aydınlatmalara kavuşan Audi A6, 3.0 TDI motor seçeneği ile patron bir fiyat etiketi ve performans sunuyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Günümüzde orta sınıf otomobiller makam otomobili olarak hizmet verebilecek özelliklere gelmiş olsalar da, lüksün ve prestijin gerçek anlamda başladığı sınıf üst-orta sınıftır. Patronlar, üst düzey yöneticiler arasında revaçta olan bu sınıftaki otomobillerden prestij, imaj ve kalite gibi olgulara cevap verebilmesi beklenir. Daha büyük silindir hacmi; performansla birlikte, prestij ve itibarı da yükseltir ve patronlar liginde daha üst sıralara çıkılır. Bu sayımızda bu ligin Mercedes E Sınıfı, BMW 5 Serisi gibi modelleriyle rekabet eden Audi A6 3.0 TDI'ı inceliyoruz.

LED gündüz farı opsiyonel

2008 yılı sonunda 2009 model yılı için makyajlanan Audi A6 genel hatlarıyla aynı olsa da, bazı tasarım detaylarıyla daha çekici bir görünüme kavuşturulmuş. Görsel anlamda eskiye göre en büyük fark önde ve arkada LED'li aydınlatmaların kullanılması olmuş. Bu noktada LED'li gündüz farlarının opsiyon liste-

sinde olduğunu söylememiz gerek. Tabi bunun dışında trapez formu ön ızgara daha belirginleştirilmiş ve tampon da değişmiş. Eskisinden yuvarlak olan sis farları artık köşeli ve stop lambaları da büyümüş ve bagaj kapağına taşmış. Artık Audi'nin marka kimliğinin bir parçası haline gelen gündüz farlarının A6 gibi bir otomobilde opsiyon listesinde olmasını yadırgadık.

2004 yılından beri yollarda olan A6, iç mekan konusunda halen çok iddialı. Zaman geçse de kokpit halen çok modern gözüküyor. Kalite hissi ve işçiliği ile neredeyse mükemmel olan ön konsol adeta bir uçak kokpiti. Fakat birçok otomobil dergisinde karşınıza çıkan "kumandaların kullanımını alışkanlık gerektiriyor" klişesi sanki



A6 için söylenmiş. Çünkü daha önceden defalarca A6 kullanmış olmama rağmen MMI (Multi Media Interface) kullanımına tekrar alışmam gerekti. Eşya gözü konusunda biraz yetersiz olan A6'nın arka koltukları cömert diz ve baş mesafesiyle patronları mutlu edecektir.

Başarılı motor-şanzıman

A6 3.0 TDI'da görev yapan 2967 cc'lik V6 turbodizelin çalışma karakteri yumuşak. Motor devirlerine göre tork dağılımı son derece homojen olan motorun 500 Nm'lik torku 1400-3500 d/d aralığında sabit olarak sürücünün hizmetinde ve motor gaz pedalından gelen emirlere çok net cevap veriyor. Özellikle de 6 ileri tiptronic şanzıman "Sport" konumundayken gaz tepkisi daha da etkileyici oluyor. Yol tutuş ve stabilite konusundaysa hiçbir endişe duyulmuyor. Torsen diferansiyelle sahip quattro dört tekerlekten çekiş sistemi ve başarılı süspansiyon sayesinde yok tutuş çok iyi seviyede. 245/40 R 18 ebadında lastiklere sahip test aracımız temiz asfaltta akarçasına yol alırken, bozuk zeminlerde konfordan ödün veriyor. Aslında konforsuz sayılmasa da bu sınıfta süspansiyon konforu konusunda Mercedes E Sınıfı gibi daha iyi bir örnek var.

Sonuç

Audi A6 3.0 TDI quattro tiptronic, hiçbir konuda belirgin zaafıya sahip değil. Performanslı ve kaliteli. Fakat fiyatı yeni nesil Mercedes E 350 CDI'dan yaklaşık 4.000 Euro daha pahalı ve süspansiyon konforu bozuk zeminlerde rakibinden biraz daha geride.

*SÜSPANSİYON KONFORU İYİ, AMA
MERCEDES-BENZ E SINIFI'NIN GERİSİNDE.*



Audi A6 3.0 TDi Quattro Tiptronic

Fabrika verileri

Motor:	2967 cc, V6, turbodizel
Maks. güç:	240 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	500 Nm @ 1400-3500 d/d
Maks. hız:	250 km/s
0-100 km/s:	6.8sn
Boyutlar:	4927 / 1855 / 1459 mm
Boş ağırlık:	1785 kg
Bagaj hacmi:	546 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	9.3 / 5.8 / 7.1 lt/100 km
Baz fiyat:	94.513 Euro

- + Kalite hissi, motor-şanzıman, yol tutuş
- Alışkanlık gerektiren kumandalar, eşya gözleri yetersiz

GOLF'ÜN SPORCU KARDEŞİ



VW Golf platformu kullanılarak üretilen Scirocco, sportif karakteriyle Golf'e göre daha keyifli bir otomobil.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Golf için yazılanlar sürüş-test yazılarının klişeleri bellidir. Kaliteli otomobil ama heyecan yok. Scirocco'yu ortaya çıkartan VW yetkileri bu klişeyi göz önüne alıp, Scirocco'yu tasarlamış olsa gerek. Çünkü Scirocco, sportif kostüme sahip Golf platformlu bir otomobil olmasına rağmen görsel anlamda çok daha çekici. Üreticisi tarafından günlük kullanıma uygun spor otomobil olarak tanımlanan Scirocco, kelime anlamı olarak Kuzey Afrika'dan Akdeniz'e doğru esen çöl rüzgarı anlamına geliyor.

Coupe mi?

İlk nesli 1974-1992 yılları arasında iki nesil olarak yaklaşık 800.000 adetlik bir satışa ulaşan Scirocco'nun tekrar

dirilişi 2008 yılını buldu. Tasarım olarak Iroc Z konseptinin ışığında hazırlanan yeni Scirocco'nun burun yapısı VW'nin gelecekteki modellerinde göreceğimiz tasarım dilinin ilk gösterimi. Kavisli kapısı ve çıkık arka çamurluklarıyla güçlü bir görünüm sunan otomobil yere sağlam basan bir ifadeye sahip. Tabi yere sağlam basan ifade de gerçeklik payı da var. Çünkü Scirocco'nun ön iz açıklığı Golf'e göre 35 mm, arka iz açıklığı da 59 mm arttırılmış. Yüksekliğin de 97 mm azaltılmış olması bu otomobilin adeta yere yapışmış gibi görünmesini sağlıyor. Bazı çevreler tarafından coupe olarak tanımlanan bu otomobilin genel görünüm olarak bir hatchback'e yakın durduğunu söylememiz gerek. BMW 1



Serisi Coupe'yle yan yana geldiklerinde bunu anlamak daha kolay olacaktır.

İç mekana geçildiğinde VW Eos benzeri bir ön konsol göze çarpıyor. Kapı tutamakları ve bazı kumandalar hariç kokpit neredeyse aynı. Bu arada kapı içindeki elektrikli ayna kumandasının yerleşimi pek ergonomik olmadığını söylemek gerek. Alçak tavan ve alçak oturma pozisyonuyla sportif otomobil havasını tam anlamıyla veren Scirocco'nun iç mekanı doğal olarak biraz basık. Özellikle de

SCIROCCO'NUN İÇ MEKANI EOS İLE BÜYÜK BENZERLİK TAŞIYOR. KAPI İÇİNDEKİ AYNA KUMANDASININ YERLEŞİMİ ERGONOMİK DEĞİL.



COUPE Mİ? BAZILARI SCIROCCO'YU COUPE OLARAK NİTELESE DE GÖRSEL OLARAK HATCHBACK İZLENİMİ VERİYOR.

arka koltuklarda bu his daha fazla. Sonuçta sportif bir otomobil olduğundan göz ardı edilebilecek bir olumsuzluk.

160 HP fazlasıyla yeterli

Test aracımızda 6 ileri manuel şanzımanla birlikte görev yapan 160 HP güç ve 240 Nm tork üreten 1.4 TSI motor bulunuyordu. Bu motorda aşırı beslemenin iki farklı türü olan kompresör ve turbo birlikte görev yapıyor. Bilindiği gibi iki sistem de kendilerine has özelliklere sahip. Motora bir kasnakla bağlı olan kompresör sistemleri alt devirlerde avantajlıyken, egzoz gazından güç alan

turbolar ise üst devirlerde farklarını ortaya koyuyor. TSI'nın çift aşırı beslemesi her iki sistemin olumlu yanlarını bünyesinde toplayan başarılı bir motor.

Gaz pedalına çok az bir gecikme ile tepki veren motor maksimum torkunu 1500-4500 d/d arasında vermesiyle esnek bir kullanım sunuyor. Yani büyük viteslerde düşük hızla giderken bile zorlanma belirtisi göstermiyor. Fabrika verilerine göre 100 km mesafede ortalama 6.6 lt yakan otomobil bizim biraz tempolu kullanımımızda 9.5 lt/100 km gibi bir tüketim ortalaması yakaladı.





ÖN KOLTUKLAR RAHAT VE SPORTİF. İÇ MEKAN BİRAZ BASIK. ARKA KOLTUKLARIN AYRIK TASARLANMIŞ OLMASI SPORTİF HİSSİ GÜÇLENDİRİYOR.

Otomobilin en başarılı yönlerinden birisi de yol tutuşu. Süspansiyon sistemi konfordan çok, sportif kullanım odaklı. Yani biraz sert. Bu sayede virajlarda gövde salınımı minimum seviyede oluyor. Direksiyon tepkileri ve vites geçişleri de sportif kullanımda rahatsızlık vermemesiyle kullanıcıyı mutlu ediyor. Bu otomobilin en fazla rahatsızlık veren noktası görüş açıları. Kalın A sütunlarının çapraz görüşü kısıtlamasının yanı sıra sabit başlıklı arka koltuklar ve küçük

arka cam da arka görüşü zafiyete uğrattıyor. Bir de eski 1.4 TSI Golf GT'lerdeki "boost" göstergesinin bu otomobilde de olmasını isterdik. Ama yoktu.

Sonuç

Volkswagen Scirocco, safkan bir coupe olmasa da iyi yol tutan, güzel görünümlü ve yeterince performanslı bir otomobil. Golf'ün ferah iç mekanına ve kullanışlığına ihtiyacı olmayan gençler için uygun bir seçenek.



VW Scirocco 1.4 TSi 160 HP Sportline

Fabrika verileri

Motor:	1390 cc, 4 silindir, 16V, turbo+kompresör
Maks. güç:	160 HP @ 5800 d/d
Maks. tork:	240 Nm @ 1500-4500 d/d
Maks. hız:	218 km/s
0-100 km/s:	8.0 sn
Boyutlar:	4256 / 1810 / 1404 mm
Boş ağırlık:	1271 kg
Bagaj hacmi:	292 / 1006 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	8.7 / 5.4 / 6.6 lt/100 km
Baz fiyat:	27.200 Euro + 704 TL
	(1.4 TSI 160 HP, 28 Temmuz 2009)

+ Motor, şanzıman, yol tutuş

- Görüş açıları

*GOLF'E GÖRE
GENİŞLETİLMİŞ
İZ MESAFESİ YOL
TUTUŞUN DAHA
İYİ OLMASINDA
PAY SAHİBİ.*

Foto-Test geri döndü

Türkiye'de ilk kez e-otodergi tarafından yayınlanan foto test formatına, okuyucularımızdan gelen istekler doğrultusunda tekrar yer vermeye başladık. Bu ayki konuğumuz, Ford Fiesta 1.6 TDCi.



YENİ FIESTA'NIN TASARIMI AKICI ÇİZGİLERE SAHİP



YENİ JENERASYONLA BİRLİKTE "FIESTA" LOGOSU DA DEĞİŞTİ



3950 MM UZUNLUĞA SAHİP FIESTA, BU SAYEDE ŞEHİR İÇİNDE PRATİK BİR KULLANIMA SAHİP. SPORTİF TASARIM BEĞENİ TOPLUYOR.



SİS FARLARI KROM KAPLI ÇERÇEVEYE SAHİP.



DÜŞÜK PROFİLLİ LASTİKLER KONFORU OLUMSUZ ETKİLİYOR

RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

ORTA KARAR

OLUMSUZ - KÖTÜ



GÖVDE RENGİNDEKİ AYNALARDA SİNYAL LAMBALARI BULUNUYOR



281 LİTRELİK BAGAJ, SINIF STANDARTLARINI KARŞILIYOR

*KINETİK TASARIM ANLAYIŞIYLA ŞEKİLLENEN
YENİ FIESTA, SINIFININ EN DİKKAT ÇEKİCİ
TASARIMLARINDAN BİRİNE SAHİP.*





SPORTİF DIŞ TASARIMININ DEVAM ETTİRİLDİĞİ İÇ MEKANDA UFAK TEFEK İŞÇİLİK HATALARI BULUNUYOR.



SPORTİF GÖSTERGELER KOLAY OKUNUYOR.



EL FREİNİ ALANINDA BARDAKLIK SAYISI YETERLİ.



KIRMIZI HARFLERLE ŞEKİLLENEN BİLGİ EKRANI İŞLEVSEL.



DİREKSİYON SİMİDİNDEKİ KONTROLLER BAŞARILI.



SES SİSTEMİ KUMANDALARI BÜYÜK DÜĞMELERE SAHİP.



KLİMA KUMANDALARININ KULLANIMI KOLAY.



CAM BUTONLARI ERGONOMİK DEĞİL.



FARLA İLGİLİ TÜM KUMANDALAR BİRARADA VE DERLİ TOPLU.

Ford Fiesta 1.6 Duratorq TDCi Titanium

Fabrika verileri

Motor:	1590 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	90 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	204 Nm@ 1750 d/d
Maks. hız:	175 km/s
0-100 km/s hızlanma:	11.9 sn
Boyutlar (u/g/y):	3950 / 1722 / 1481 mm
Bagaj hacmi:	281 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.2 / 3.6 / 4.2 lt / 100 km
Test aracının fiyatı:	34.490 TL



FORD AMA KAPUT ELLE AÇILIYOR.

Yıldızlar reyting getirir

Geride bıraktığımız ay bildiğiniz gibi Macaristan GP'sinde Ferrari pilotu Felipe Massa üzücü bir kaza yaşadı. Brezilyalı pilotun kaskına vatandaşı Rubens Barrichello'nun aracından fırlayan 800 gramlık bir yay parçası isabet edince hızla yol kenarındaki lastik bariyerlere çarpmıştı. Bu çarpmanın ardından aracından çıkarılan Massa kaldırıldığı hastanede yoğun bakıma alındı ve şu an itibarıyla durumu her an daha iyiye gidiyor. Bu talihsiz kazanın ardından Massa iyileşene kadar takımı emekliye ayrılan efsanevi pilotları Michael Schumacher'in yarışacağını açıkladı.

Schumi'nin takımından gelen celp çağrısına olumlu yanıt vermesinin ardından Dünya çapındaki tüm fanatikleri büyük sevinç yaşadı. Massa'nın sağlık durumunun düzeliş pistlere geri dönmesi için halen kesin bir tarih verilemedi. En kötü ihtimalle Alman pilotun sezon sonuna kadar Ferrari ile direksiyon salması da olasılıklar arasında. 40 yaşına gelen Schumi, bilindiği gibi son senelerde motosiklet pist yarışlarına yönelmiş, fakat medyaya derecelerden daha çok motorundan düşme haberleri yansımıştı.

Bu sene başında da bir düşmenin ardından boyun sakatlığı geçiren Alman pilotun, bu mecburi geri dönüşünde boyunun ne derece sorun yaratabileceği de merak konusu. Geçen seneden beri Formula 1 aracı kullanmayan Schumi'nin 23 Ağustos'daki yarışta da neler vereceği merakla bekleniyor. Emekli olduktan üç sene sonra pistlere geri dönen Schumacher'in varlığıyla Formula 1 yarışlarında son senelerde düşen izlenme oranlarını da tavan yaptıracağı da bir gerçek. Formula 1'in büyük patronu Bernie Ecclestone'ın reytingleri yükseltmek için her yolu denediği, hatta bir dönem MotoGP'nin yıldız İtalyan sürücüsü Valentino Rossi'yi de F1'e getirip izlenmeyi arttırmayı düşündüğü de biliniyor. Şahsi düşünceme göre şu an Schumi'nin geri dönüşü ile getireceği yüksek TV izlenme oranları Ecclestone'ın avuçlarını keyifle ovuşturmasına da sebep olmuştur. Sonuçta yıldızlar bu sporu izlenir kılarlar...

Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Efsane "mecburen" geri döndü

Ferrari pilotu Felipe Massa'nın son Macaristan GP'sinde geçirdiği kazanın ardından takımı Brezilyalı pilot iyileşene kadar Michael Schumacher'in yarışacağını açıkladı.

Üç yıl önce emekliye ayrılan ve halen Ferrari takımında danışman olarak görev yapan Michael Schumacher, Felipe Massa'nın bu beklenmeyen kazası sonucunda emeklilik kararını bir süreliğine rafa kaldırmak zorunda kaldı. Kazanın ardından Massa'nın yerine geçecek pilotun kim olacağına yönelik tahminler, takım tarafından yapılan bir basın açıklaması ile sona erdi. Yapılan basın toplantısında Felipe Massa'nın iyileşip pistlere dönene kadar Michael Schumacher'in yarışacağı açıklandı. Kariyerinde yedi şampiyonluk ve sayısız rekorlar barındırarak efsaneleşen Alman pilotun geri dönüş için hazır olduğu ifade edildi. Ağustos ayı başından itibaren 23 Ağustos'da Valencia Pisti'nde düzenlenecek Avrupa GP'sine kadar bir dizi hazırlık programından geçecek olan Schumacher, Kimi Raikkonen'e pistte eşlik edecek.

Daha önceki açıklamalarında Formula 1'e geri dönme niyetinin olmadığını açıklayan 40 yaşındaki Alman pilot, takım yöneticileri ile yaptığı görüşmenin ardından sadakatinden

dolayı böyle bir duruma kayıtsız kalamayacağını söyledi. Her şeyden önce eski takım arkadaşı Massa'nın bir an önce iyileşip pistlere geri dönmesini arzu eden Schumacher, elinden gelenin en iyisini yapmaya çalışacağını açıkladı. Geçen sene F2008'i test eden Schumacher, bu yıl ise F60'ı hiç kullanmamıştı. Michael Schumacher emekli olduktan sonra yerine gelen Kimi Raikkonen ile ilk kez yan yana Ferrari için mücadele edecek.



Mark Webber de kazananlar arasına katıldı

Bu sezon zirvede oldukça iddialı hale gelen Red Bull takımının Avustralyalı pilotu Mark Webber, Almanya GP'sinde kariyerinin ilk zaferini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar





Sebastian Vettel, bu kez takım arkadaşının hızına ayak uyduramadı ve ikinci oldu.



Massa üçüncü olarak takımının bu sezon podyuma olan özlemini giderdi.

11 Temmuz Cumartesi günü yapılan sıralama turlarında en iyi zamanı elde ederek pole pozisyonunu kazanan Mark Webber, 12 Temmuz günü verilen startla birlikte ilk viraj öncesinde aracını Rubens Barrichello'nun üzerine kırdı. Bu hareketi yüzünden yarış komiserleri tarafından pitten geçme cezası alan Avustralyalı pilot, daha sonra hızlı performansı ve iki pit stop stratejisi sayesinde damalı bayrağın altından geçen ilk pilot olmayı başardı. Red Bull'un diğer pilotu Alman Sebastien Vettel, yarışı

ikinci sırada tamamlarken, takımının bu sezon üçüncü kez podyumda ilk iki sırada yer almasını sağladı. Ferrari takımından Felipe Massa ise üçüncü olarak bu sezon ilk kez podyuma çıkmayı başardı. İyi bir yarış sergileyen Williams takımının genç pilotu Nico Rosberg dördüncü sırada yer alırken, Şampiyona lideri Jenson Button ise üç pit stop stratejisi nedeniyle ancak beşinci sırada kendisine yer bulabildi. Kimi Raikkonen ve Sebastien Bourdais ise yarışı tamamlayamayan pilotlar oldular.

Webber yarış sonrası mutluluktan uçtu

Nurburgring Pisti'nde yapılan Almanya Grand Prix'inin ardından kariyerinin 131. yarışında ilk kez zafere ulaşan Mark Webber "Benim için inanılmaz bir gün oldu. Silverstone'un ardından artık bir yarışı kazanmayı çok istiyordum. Pole pozisyonu elde ettikten sonra yarışı kazanmak için iyi bir pozisyondaydım ve beni mağlup edecek tek şeyin yağmur olduğunu düşünüyordum. O da olmadı" açıklamasını yaptı.

*ALMANLAR RED
BULL PİLOTU
VETTEL'DEN EVİNDE
ZAFER BEKLERKEN,
TAKIM ARKADAŞI
MARK WEBBER
YARIŞI KAZANAN
İSİM OLDU.*



Yarıştan önce düşünceli görünen Nico Rosberg, dördüncü olarak mutlu oldu.



Şampiyona lideri Jenson Button, takımının üç pit stop stratejisinin kurbanı oldu.



Barrichello da, takım arkadaşı Button gibi stratejilerinden memnun değildi.

Almanya GP zaferiyle Jenson Button'ın 22,5, takım arkadaşı Vettel'in, 1,5 puan arkasında üçüncü sıraya yükselen Mark Webber, aradaki farka rağmen şampiyonanın önünün açık olduğunu ve her şeyin olabileceğini söyledi. Takım arkadaşı Sebastian Vettel ise yarış boyunca Mark Webber'i yakalama ihtimali bulunmadığını belirterek, takım arkadaşının

çok hızlı olduğu açıklamasını yaptı. Bu sezon Ferrari ile ilk kez podyuma çıkan Felipe Massa ise sonuçtan memnun olduğunu, sezonun ikinci yarışında takım olarak geçen yıllarda olduğu gibi zirveyi zorlamayı umduklarını sözlerine ekledi.



Fernando Alonso, geçmişteki gösterişli günleri özlediğini açıkladı.



Fin pilot Kovalainen, sekizinci olarak puan barajında yarışı noktalandı.

F1 Almanya GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1Mark WEBBER	Red Bull-Renault	1s 36:43.310
2Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	+ 9.252
3Felipe MASSA	Ferrari	+ 15.906
4Nico ROSBERG	Williams-Toyota	+ 21.099
5Jenson BUTTON	Brawn GP	+ 23.609
6Rubens BARRICHELLO	Brawn GP	+ 24.468
7Fernando ALONSO	Renault	+ 24.888
8Heikki KOVALAINEN	McLaren Mercedes	+ 58.692

Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1Jenson BUTTON	68
2Sebastian VETTEL	47
3Mark WEBBER	45.5
4Rubens BARRICHELLO	41
5Felipe MASSA	22
6Jarno TRULLI	21.5
7Nico ROSBERG	20.5
8Timo GLOCK	13

Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1Brawn GP	112
2Red Bull Renault	92.5
3Toyota	34.5
4Ferrari	32
5Williams-Toyota	20.5
6McLaren Mercedes	14
7Renault	13
8BMW Sauber	8



Şampiyon geri döndü

25-26 Temmuz tarihlerinde düzenlenen Macaristan GP'sinde McLaren takımının İngiliz pilotu Lewis Hamilton zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar



Raikkonen de Hamilton gibi uzun bir aradan sonra podyuma geri döndü.

Almanya'nın ardından yine zafer için start alan Webber üçüncülükte kaldı.

Formula 1 Dünya Şampiyonası'nın 10'uncu mücadelesinin sıralama turlarında Rubens Barrichello'nun aracından fırlayan bir yayın 4,5 saniye farkla gerisinden gelen Felipe Massa'nın kaskına isabet etmesi sonucu Brezilyalı pilot pistten çıkıp yüksek bir hızla lastik bariyerlere çarptı. Sıralama turlarının ikinci kısmında meydana gelen bu olay sonunda Massa'nın hasarlı aracından çıkarılması nedeniyle son kısım bir süre gecikti. Pistteki sağlık merkezinde müşahade altına alınan Felipe Massa, daha sonra Macaristan'daki AEK Askeri Hastanesi'ne kaldırıldı. Cumartesi akşamı yapılan müdahaleler sonucunda hayati tehlikesi olmamasına rağmen suni koma sistemiyle bir süre uyutulan Massa'nın, bilincinin yerinde olduğu ve

beyin ile vücut fonksiyonlarında anormal bir tepki yaşanmadığı açıklandı.

Pazar günü yapılan yarışta pole pozisyonunda start alan Fernando Alonso ilk pit-stop'una kadar lider durumdaydı. Fakat servis esnasında sağ ön lastiğinin gevşek takılması sonucu pistte istediği hıza bir türlü ulaşamayan Brezilyalı pilot, ilerleyen virajlarda bu lastiğin yerinden fırlayarak pistin kenarındaki bariyerlere doğru yuvarlanması şokunu da yaşadı. Bu olay, yarıştan bir hafta önce F2 Şampiyonası'nda 18 yaşındaki Henry Surtees'in başına kopan bir lastiğin çarpması sonucu hayatını kaybetmesini hatırlattı. Üç tekerlekle tekrar pit alanına gelen çifte Dünya şampiyonu, bir tur sonra da yarışı bıraktı. Alonso'nun ve



Massa, aracından çıkartılırken yaşadığı kazanın şokunu yaşıyordu.

dası ile liderliğe yükselen Lewis Hamilton, yenilenen McLaren'i ile geçtiğimiz Almanya'da yapamadığını Macaristan'da gerçekleştirdi ve kendisini takip eden Kimi Raikkonen ile arasındaki farkı açık tutarak bu sezon ilk zaferini kazandı. Siyahi pilot bu sonuçla 2009 sezonunda ilk kez podyuma çıkmış oldu. İkinci olan Kimi Raikkonen de aynı Hamilton gibi ilk kez podyumda yer alarak ikinciliği elde ederken, son Almanya GP'sinin galibi Mark Webber ise üçüncü olarak yarışı tamamladı. Şampiyonada lider durumda bulunan Jenson Button, yedinci sırada finişe gelerek 2 puanla Macaristan'dan ayrılırken, şampiyonada kendisini takip eden Sebastian Vettel ise mekanik bir sorunla yarışı tamamlayamadı. Sebastian Bourdais'yi bu yarış öncesi kapı dışa-

rı eden Toro Rosso takımı 18 yaşındaki yeni pilotu Jaime Alguersuari'yi Formula 1 arenasına ile tanıştırdı. İspanyol pilot Formula 1 tarihinin en genç start alan pilotu olarak tarihe geçti.

Formula 1 sezonuna verilecek 1 aylık aranın ardından gözler 22-23 Ağustos tarihlerinde Valencia Pisti'nde yapılacak olan Avrupa GP'sinde olacak



Toro Rosso'nun 18 yaşındaki yeni pilotu Jaime Alguersuari oldu.



Düşüşte olan Jenson Button, yarışı yedincilikle noktaladı.



McLaren takımında Heikki Kovalainen de takımına puan kazandı.



Nico Rosberg, geleneği bozmayarak bu yarışta da dördüncü geldi.



FIA başkan adayı Ari Vatanen yarışta bol bol kulis yaptı.

F1 Maceristan GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 Lewis HAMILTON	McLaren Mercedes	1s38:23.876
2 Kimi RAIKKONEN	Ferrari	+ 11.529
3 Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 16.886
4 Nico ROSBERG	Williams-Toyota	+ 26.967
5 Heikki KOVALAINEN	McLaren Mercedes	+ 34.392
6 Timo GLOCK	Toyota	+ 35.237
7 Jenson BUTTON	Brawn GP	+ 55.088
8 Jarno TRULLI	Toyota	+ 1:08.172

Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1 Jenson BUTTON	70
2 Mark WEBBER	51,5
3 Sebastian VETTEL	47
4 Rubens BARRICHELLO	44
5 Nico ROSBERG	25,5
6 Jarno TRULLI	22,5
7 Felipe MASSA	22
8 Lewis HAMILTON	19

Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1 Brawn GP	114
2 Red Bull Renault	98,5
3 Ferrari	40
4 Toyota	38,5
5 McLaren Mercedes	28
6 Williams-Toyota	25,5
7 Renault	13
8 BMW Sauber	8

Yağız Avcı zafere uçu

Türkiye Ralli Şampiyonası'nın
üçüncü yarışı olan İstanbul
Rallisi'nde birinciliği Parkur
Racing adına yarışan Yağız Avcı
– Ersan Alkır ikilisi kazandı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan ÇAĞLAR



İstanbul Otomobil Kulübü'nün düzenlediği yarış, 4 Temmuz Cumartesi günü Pendik'den verilen start ile başladı. Aynı gün Pendik İDO iskelesi önündeki seyirci süper etabını geçen ekipler, ertesi gün ise yaklaşık 90 km. uzunluğundaki 9 özel etabı geçtiler. İlk özel etap ile liderliği eline geçiren Yağız Avcı, yerini son etabın finişine kadar korumayı başararak sezonun üçüncü rallisini de zaferle noktaladı. Yurtiçi Kargo adına yarışan Burak Çukurova – Aykan Alakoç önceki yarışlarda olduğu gibi yine Yağız Avcı ile çekişmeli bir mücadele sergiledi ve podyuma ikinci sırada geldi. Parkur Racing takımının diğer ekibi Güven – Vedat Bostancı üçüncü sırada yer alırken, Mustafa Söylemez – Cem Bakançocukları ise dördüncülüğü elde etti. Kerem Üstünkaya – Özden Yılmaz ikilisi son etapta yaptıkları atakla beşinci sırada finişe gelirken, Fiat Grande Punto S2000 otomobili ile ilk toprak rallisine çıkan Cem Acar, yeni ve tecrübeli kopolotu Kaan Özşenler ile altıncı oldu. Burcu Çetinkaya – Çiçek Güney yedinci sırada ve en iyi bayan ekip olarak finişe gelirken, Süheyl Polatoğlu – Hakan Uçucu ise sekizinci sırada ralliyi noktaladılar.



Burak Çukurova ikinci olarak Yağız Avcı'yı zirve yolunda takip etmeyi sürdürdü.



Sezona şanssız başlayan Güven Bostancı üçüncü olarak şeytanın bacağını kırdı.

Yağız Avcı: “Bizim için zor bir zafer oldu”

Sezonun üçüncü yarışından da galibiyetle ayrılan Yağız Avcı yarışın ardından “İSOK İstanbul Rallisi bizim için oldukça zorlu geçti. Seyirci etabı yarış öncesinde biraz stres yarattı çünkü kaygan ve hataya açık bir yapısı vardı. Hatasız o etabı tamamladık ve ikinci güne lider başladık. Tek servis uygulaması olması nedeniyle ilk lupta 5 etap arka arkaya geçtik ve bu da hata yapmamayı gerektiriyordu. İlk etap yüksek bir tempoyla başladık ve çok iyi bir zaman elde ettik fakat zıplama noktasında biraz fazla zıplayınca manifoldumuz ufak bir hasar aldı. Otomobilin gücü biraz düştü, fakat



Mustafa Söylemez istikrarlı performansını İstanbul Rallisi'nde de sürdürdü.



Kerem Üstünkaya – Özden Yılmaz ekibi finiş podyumunda poz verirken mutlu görünüyordu.

PARKUR RACING PİLOTU YAĞIZ AVCI, YARIŞI BAŞTAN SONA ÖNDE SÜRDÜREREK İKİNCİ ZAFERİNİ ELDE ETTİ.



Cem Acar, yeni otomobiliyle ilk kez çıktığı toprak rallisinden altıncılıkla ayrıldı.



Bayanlar şampiyonu Burcu Çetinkaya zıplamalı seyirci noktasında gözlemlere hitap etti.



Ford'un yeni ralli otomobili Fiesta R2, Dünya'da ilk kez İstanbul Rallisi'nde start aldı.



Pendik Belediye Başkanı Salih Kenan Şahin, yarış sonunda birinci olan Yağız Avcı'yi kutladı.

çok büyük bir problem olmadı. Yarış sonuna kadar da böyle devam ettik çünkü serviste değiştirirsek zaman kaybedebilirdik. Özellikle Yeşilvadi etabının son 6-7 kilometresi çok taşlı ve kırıcıydı. İlk geçişte orayı hızlı geçmiş olsak da, diğer geçişlerde lastik patlatmamak adına bir hayli kolladık. 2.luhta arkamızla zaman farkı yeterli olduğundan, daha da kolla-

mamız gerekti. Otomobilde en ufak bir mekanik arıza yaşamadık. Sonuçta hata yapmadan iyi bir tempoyla yarışı birinci sırada bitirdik. Parkur Racing olarak pilotlarda ve takımlardaki liderliğimizi pekiştirdik. Desteklerinden dolayı Parkur Racing, Unifree, İpragaz, B-Service ve Bee Danışmanlık'a bir kez daha teşekkür ediyorum" açıklamasını yaptı.

İstanbul Rallisi Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 Yağız AVCI – Ersan ALKIR	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:07:14,60
2 Burak ÇUKUROVA – Aykan ALAKOÇ	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:08:35,50
3 Güven BOSTANCI – Vedat BOSTANCI	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:09:39,00
4 Mustafa SÖYLEMEZ – Cem BAKANÇOCUKLARI	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:13:34,60
5 Kerem ÜSTÜNKAYA – Özden YILMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:14:11,50
6 Cem ACAR – Kaan ÖZŞENLER	Fiat Punto S2000	01:14:17,40
7 Burcu ÇETİNKAYA – Çiçek GÜNEY	Ford Fiesta ST	01:15:40,20
8 Süheyl POLATOĞLU – Hakan UÇUCU	Citroen Saxo VTS	01:17:18,50
9 Halim ÖZAL – Burak SÖĞÜT	Citroen C2	01:18:50,00
10 Ünal ŞENBAHAR – Emire CANTÜRK	Ford Fiesta ST	01:19:05,90

Şampiyon adayının yanındaydık

Türkiye Ralli Şampiyonası'nda şu an lider durumda olan Parkur Racing takımının genç pilotu Yağız Avcı'nın sağ koltuğunda zevkli anlar yaşadık. **Yazı ve fotoğraflar: Gürkan ÇAĞLAR**

Otomobil sporlarına ilgi duymaya başladığımdan bu yana 19 sene geçti. Bu 19 seneden beri önce izleyici, sonra servis ekibi elemanı en son da 14 yıldır medya mensubu olarak sporun içindeyim. Bu süre içinde çeşitli yarışları yerinde takip etme, fotoğraflama gibi işlerin yanında da biz basın mensuplarının en keyif aldığı konu pilotların sağ koltuğuna oturup onların heyecanlarını birebir yaşadığımız anlar oluyor. Daha önce Adnan Sarıhan, Volkan Işık, Serkan Yazıcı, Ertan Nacaroğlu, Murat Akdilek gibi pilotların yanına oturmuş olmama rağmen geçtiğimiz ayın ortalarında sevgili dostum Atıl Atılğan'dan gelen çağrı beni daha çok heyecanlandırmıştı. Şu an Türkiye Ralli Şampiyonası'nda pilotlar klasmanında liderliği elinde bulunduran ve performansı ile herkesin takdirini toplayan Yağız Avcı'nın sevdiği toprak etapta sağ koltuğuna oturacaktık.

21 Temmuz günü Parkur Racing garajında ekip ve gazeteci arkadaşlarımızla birlikte Çiftalan etabına doğru yola koyulduğumuzda konuştuğumuz konu Yağız Avcı'nın yanında neler yaşayabileceklerimizdi. Araç içi videolarından takip ettiğimiz kadarıyla bu sene performans çitasını daha da yükselttiği gözlenen Yağız Avcı'nın kendine özgü pilotajına birebir şahit olacağımız için heyecanlıydık. Etaba geldiğimizde birkaç hazırlığın ardından basın mensupları tek tek Yağız'ın yanına alınıp gidiş geliş toplam 4 km uzunluğundaki etapta tam gaz yol almaya başladılar. Otomobil Sporları'na uzak olan meslekdaşlarımız hafif beyaz bir yüz ifadesiyle otomobilden inerlerken, rallilere aşina olanlarımız ise oldukça mutluydu. Sıra bana geldiğinde ise kaskımı takıp, kemerimi bağladım ve karşılıklı okeyleşmenin ardından Yağız hızlı bir kalkışla etapta ilerlemeye başla-



dı. Daha önceden sağ koltuk olayına yeterince aşina olmama rağmen etabın bol bol yan gitmeye müsait karakteri ve yer yer irili ufaklı çukurlarla dolu olan zemini yüzünden oldukça hareketli dakikalar yaşıyorduk. Eli daha önceki turlardan yeterince ısınmış olan Yağız, çoğu viraja yan yan girip hızla çıkarken bir zıplama noktasından hafif yan yan uçarak beni oldukça keyiflendirmişti. Bu toplam 4 km boyunca Yağız Avcı otomobile oldukça hakim izlenimi verirken, beni de "pilot olmak her babayiğidin harcı değildir" diye düşündürdü. Turumuzun bitip servis çadırına doğru yaklaşırken genç pilotun elini keyifle sıkıp çok teşekkür edip

güler yüzle otomobilden indim. İnmenin ardından da yanımdakilere söylediğim ilk söz "Çok keyif alacaksınız" demek oldu. Benden sonra da Yağız'ın yanına binen meslekdaşlarımız da inişlerinin ardından dediğime hak vermeden edemediler.

Son gülen yine “doktor” oldu

Fiat Yamaha takımının efsane sürücüsü Valentino Rossi, sezonun dokuzuncu yarışı olan Almanya GP'sinde takım arkadaşı Jorge Lorenzo ile girdiği oldukça çekişmeli mücadelenin ardından birinciliği kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Bir gün önce yapılan sıralama turlarında da en iyi zamanı gerçekleştirerek pole pozisyonunda start alma hakkını elde eden Rossi, yarışın startı ile birlikte de ilk viraja lider olarak girdi. İkinci cepten yarışa başlayan Dani Pedrosa yine çok iyi bir start alarak Randy De Puniet ve Casey Stoner'ın önünde ikinciliği eline geçirdi. İlk tur tamamlanmadan LCR Honda takımının Fransız sürücüsü Randy de Puniet yaşadığı bir High-side'in ardından motorundan düşerek yarışa veda etti. 30 tur süren yarış ilerleyen turlarda Rossi-Stoner-Pedrosa ve Lorenzo çekişmesine dönüştü. 6. turda Ducati Marlboro sürücüsü Casey Stoner Rossi'yi gerçek liderliği eline geçirirse de 10 tur sonra doktor lakaplı sürücü genç rakibini geçerek yeniden liderliğe yükseldi. Aynı turda Jorge Lorenzo da Stoner'ı geçerek takım arkada-

şının ardında ikinciliğe yerleşti. Kalan 14 turda rakipleri ile aralarındaki farkı açan Fiat-Yamaha takımı sürücüleri, bu yıl Catalunya Pisti'ndeki müthiş zirve mücadelesine benzer bir yarış sergilediler. Lorenzo'nun baskısına rağmen genç takım arkadaşına geçiş imkanı tanımayan Valentino Rossi, kariyerinin 101. zaferine de Sachsenring Pisti'nde ulaşmayı başardı. Bu sonuç Fiat Yamaha'ya sezonun dördüncü duble podyum zaferini kazandırdı. 25. turda Ducati'sindeki tutunma problemleri yüzünden yavaşlamak zorunda kalan Casey Stoner'ı geçen Dani Pedrosa üçüncü olarak podyumda yer alan ikinci İspanyol sürücü oldu. Bancaja Aspar'ın İspanyol sürücüsü Julian Simon 125cc. kategorisinde birinciliği elde ederken, Pepe World pilotu vatandaşı Hector Barbera ise 250cc. kategorisinde damalı bayrağı ilk sırada gören isimdi.



Almanya Moto GP Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Motosiklet	Zaman
1	Valentino ROSSI	Yamaha	41m21.769s
2	Jorge LORENZO	Yamaha	+ 0.099s
3	Dani PEDROSA	Honda	+ 2.899s
4	Casey STONER	Ducati	+ 10.226s
5	Alex DE ANGELIS Gresini	Honda	+ 21.522s
6	Toni ELIAS Gresini	Honda	+ 30.852s
7	Marco MELANDRI Hayate	Kawasaki	+ 31.301s
8	Nicky HAYDEN	Ducati	+ 31.726s
9	Colin EDWARDS Tech 3	Yamaha	+ 32.865s
10	James TOSELAND Tech 3	Yamaha	+ 43.926s

İngiltere’de podyum değişti

MotoGP’nin İngiltere’deki ıslak zeminde koşulan yarışında son gülen Repsol Honda takımının İtalyan sürücüsü Andrea Dovizioso oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

MotoGP Şampiyonası’nda son senelerde podyumda hemen her yarış Rossi-Stoner-Pedrosa ve Lorenzo’yu görmeye alışan gözler, Donington Park Pisti’nde yapılan sezonun 10. yarışında yepyeni bir podyum ile karşılaştılar. 18 turluk mücadelenin ardından damalı bayrağın ardından ilk geçen Repsol Honda’nın İtalyan sürücüsü Andrea Dovizioso olurken, son virajda yaptığı geçişle ikinciliğe yükselen Yamaha Tech takımından Colin Edwards’ı LCR Honda’dan Randy De Puniet takip etti.

Sıralama turlarında yarışa pole pozisyonda başlayan Valentino Rossi’yi ve diğer sürücüleri ertesi gün yağmurlu bir zemin bekliyordu. Lastik seçimleri açısından oldukça dikkat gerektirebilecek yarışta en büyük kumarı Ducati takımından Casey Stoner oynadı ve yağmur lastikleri ile start aldı. Stoner’ın takım arkadaşı Hayden da aynı lastiklerle start almayı tercih ederken start öncesi pilotlara gösterilen “Yağmurlu yarış” tabelası bir anlamda Ducati sürücüleri için umut ışı-

ğydı. Diğer sürücüler ise daha çok yumuşak lastikler ile start almayı tercih ettiler. Start ile birlikte Gresini takımından Toni Elias çok iyi kalkış yaparak liderliğe yükselse de daha sonra Valentino Rossi tekrar atakla yerini yeri aldı. İlerleyen turlarda yağmurun etkisini göstermesi ile birlikte kayganlaşan pistte düşmeler de yaşandı. Yedinci turda Toni Elias, bir tur sonra da Jorge Lorenzo düşerek abandoned olmaktan kurtulamadı. 11 turda ise lider durumda yarışı sürdüren şampiyona lideri Valentino Rossi düşerek ön sırayı kendisini izleyen Andrea Dovizioso’ya devretti. Kariyerinin ilk zaferi fırsatını bir anda yakalayan İtalyan sürücü bu fırsatı kaçırmayarak kalan turlarda risksiz temposu ile damalı bayrağın ardından ilk geçen sürücü olmayı başardı. Son turlara doğru iyice kızışan Randy De Puniet – Colin Edwards mücadelesinden son virajda rakibini geçen Amerikalı sürücü galip ayrılarak uzun bir aradan sonra yeniden podyuma çıkmayı başardı. Randy De Puniet ise podyumda yarışı tamamladığı için mutlu gözüküyordu.



İngiltere Moto GP Genel Klasmanı

Sıra . Sürücü.....	Motosiklet.....	Zaman.....
1Andrea DOVIZIOSO	Honda	48m26.267s
2Colin EDWARDS	Tech 3 Yamaha	+ 1.360s
3Randy DE PUNJET LCR	Honda	+ 1.600s
4Alex DE ANGELIS	Gresini Honda	+ 8.958s
5Valentino ROSSI	Yamaha	+ 21.622s
6James TOSELAND	Tech 3 Yamaha	+ 22.465s
7Marco MELANDRI	Hayate Kawasaki	+ 35.284s
8Niccolo CANEPA	Pramac Ducati	+ 38.769s
9Dani PEDROSA	Honda	+ 42.112s
10Mika KALLIO	Pramac Ducati	+ 45.845s



BMW Formula 1'e veda ediyor

Bu yıl F1'de büyük hayal kırıklığı yaşayan BMW takımı, yaptığı basın toplantısı sonrasında 2009 sezonunun bitiminden itibaren Formülal'den ayrılacağını açıkladı. Şirketin Formülal dünyasını şok eden kararı Münih'teki merkezinde gerçekleştirilen bir toplantı ile medyaya açıklandı. BMW Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Norbert Reithofer konuşmasında bu kararın markanın geleceğe yönelik alındığını söyledi. Bu kararı alırken oldukça zorlandıklarını söyleyen Reithofer, her şeye rağmen firmanın önümüzdeki yıllarla ilgili planları yolunda atılmış önemli bir adım olduğunu belirtti. BMW Motorsporları bölümü başkanı Dr. Mario Theissen ise Alman üreticinin bu kararını saygıyla karşılar-ken, geride kalan yarışlarda iyi bir sonuç alabilmek için takım olarak var güçleriyle savaşıacaklarını söyledi. Bu veda kararına karara rağmen, BMW'nin sadece Formülal'den çekileceği, diğer motor sporlarında ise faaliyetlerini sürdüreceği belirtiliyor. Takım tek zaferini geçen sezon Kanada GP'sinde elde etmişti.

Bulgaristan Rallisi'nde ölümlü kaza yaşandı

Avrupa Ralli Şampiyonası'nın beşinci yarışı olan Bulgaristan Rallisi'nin 2. günü Peugeot 207 S 2000 ile yarışan İsviçreli Brian Lavio'nun yaptığı kazanın ardından iptal edildi. Kazada İtalyan co-pilot Flavio Gugelmini hayatını kaybederken Brian Lavio ise yaralandı. Bu üzücü kaza ikinci günün Borovets dağlık bölgesine yakın ilk özel etabı Sestrimo'da pilot Brian Lavio'nun otomobiliyle yüksek süratle yoldan çıkıp sağ kapıdan bir ağaca hızla çarpmasıyla gerçekleşti. Özel etap hemen durdurulsa da ilk yardım ekibi olay yerine geldiğinde co-pilot Gugelmini olay yerinde hayatını kaybetmişti. İtalyan co-pilotun 1 saat boyunca hasarlı otomobilden çıkarılmasına çalışıldığı açıklandı. Velingrad'taki hastaneye götürülen pilot Brian Lavio'nun göğüs kafesiyle karın bölgesinde ezilmeler ile köprücük kemiği ve dizlerinde hasar olduğu bildirildi. Rallinin iptal edilmesinin ardından Giandomenico Basso birinci ilan edildi.



Vatanen ve Todt, FIA başkanlığı için karşı karşıya

23 Ekim'de yapılacak FIA başkanlık seçimleri öncesinde halen başkanlığı sürürden Max Mosley'in aday olmayacağını açıklamasının ardından önce Ari Vatanen, ardından da Jean Todt başkanlığa aday olduklarını açıkladılar. Halen Avrupa Parlamentosu'nda üyelik görevini sürdüren Ari Vatanen, 13 Temmuz günü kamuoyuna adaylığını açıklarken, kendisine ge-



len birçok FIA üyesi kulübün isteği doğrultusunda seçimlerde başkanlık için aday olacağını açıkladı. Bir değişimin zamanının geldiğini söyleyen bir dönemin efsane pilotu, temel yaklaşımının FIA içindeki bakış açılarını uzlaştırmak ve konunun tarafları için şeffaflık getirmek olduğunu söyledi. Ari Vatanen'in Peugeot ile yarıştığı yıllarda takım direktörlüğünü yapan Jean Todt ise Max Mosley'in desteğini alarak başkanlık için adaylığını açıklayan ikinci isim oldu. Todt, FIA'nın sıra dışı yapısı ve spor ve mobiliti alanındaki çifte rolü düşünülünce bu organizasyonu yönetmekten daha fazla bir anlama geldiğini ve bu göreve talip olduğunu açıkladı.



Henry Surtees hayata veda etti

1964 Formül 1 Dünya Şampiyonu John Surtees'in oğlu Henry Surtees İngiltere'deki Brands Hatch Pisti'nde yapılan Formula 2 yarışında yaşanan kaza sonrasında yaşamını yitirdi. 18 yaşındaki genç pilot önünde kaza yapıp duvara çarpan başka bir araçtan fırlayan lastiğe çarparak hayatını kaybetti. Diğer araçtan kopan lastik Surtees'in kokpit bölümüne çarptı. Bu çarpmadan sonra Surtees'in aracı duvara çarptıktan sonra pist kenarında durdu. Aracından görevliler tarafından indirilen Henry Surtees'e ilk müdahale pistte bulunan sağlık merkezinde yapıldı. Daha sonra genç İngiliz pilot Royal Londra Hastanesi'ne sevk edildi. İlerleyen saatlerde hastaneden yapılan açıklama ile Surtees'in hayatını kaybettiği onaylandı. Henry Surtees, babasının sahibi olduğu takımda Formula 2 Dünya Şampiyonası'nda mücadele ediyordu.

Tutumlu, Porsche Supercup'a alışıyor

Porsche Supercup'ta mücadele eden pilotumuz Isaac Tutumlu, Macaristan'da çıktığı ikinci yarışında tecrübesizliğine yenildi. Startta 15'nci sıradan kalkan Tutumlu, ilk viraja gelinirken 10'unculuğa yükseldi. Genç pilot iyi bir start almasına rağmen pistin orta bölümünde yer alan şikanda spin atarak son sıraya geriledi. Pistte geri dönerken geçiş üstünlüğü kendisine ait olmasına rağmen gridin en arkasından hareket edip boş turunu atan tıbbi araca tecrübesizliği sebebiyle yol vermeye kalkınca ekstra zaman kaybetmiş oldu. Son turlarda ise puan mücadelesinden kopunca, yarış onun için diğer yarışlar öncesinde bir test seansı haline geldi. Yarışın kalan bölümünde Tutumlu'nun tur zamanları griddede yer alan tecrübeli pilotlardan ortalama 1 saniye daha yavaş kalmasına rağmen, seride çıktığı ikinci yarış için ümit veren derecelere imza attı. Porsche Supercup Serisi'nde sezonun dokuzuncu yarışı 21-23 Ağustos tarihlerinde Valencia Cadde Pisti'nde koşulacak.



Orman ralli ile aydınlandı

Solargard ve Polonez sponsorluğunda Eyüp Belediyesi katkıları ile düzenlenen 1'inci Gece Rallisi, Citroen Saxo VTS ile yarışan Alptekin Işıkalp-Serdar Aydın ekibinin birinciliği ile sonuçlandı. 18 Temmuz Cumartesi gecesi Solargard ana sponsorluğunda Polonez, Power FM ve Eyüp Belediyesi katkıları ile gerçekleştirilen Gece Ralli Şampiyonası'nın üç özel etapta oluşan ilk yarışı, büyük çekişmeye sahne oldu. Şampiyonanın birinci yarışı, SolarGard adına Citroen Saxo VTS ile yarışan Alptekin Işıkalp-Serdar Aydın ekibinin birinciliği ile sonuçlandı. İkincilik ise Orhan Avcıoğlu-Burak Akçay'ın oldu. Fiat Palio ile yarışan genç ekip aynı zamanda grup N birinciliğini de elde etti. İlk iki etap sonunda lider durumda yer alan Menderes Okur-Nehir Yılmaz üçüncü etapta yol dışına çıkarak, Ahmet-Tamer Hasbay kardeşler de mekanik arıza nedeni ile yarış tamamlayamayan isimler oldular. Üç yarıştan oluşan Gece Rallisi Şampiyonası'nın ikincisi 12 Eylül ve üçüncüsü de 26 Eylül'de organize edilecek ve bu üç yarışın ardından Gece Ralli Şampiyonu belirlenmiş olacak.

50 YAŞINDA AMA HALA GENÇ



Bu yıl 50 yaşına basan Mini, belki şu an ilk günkü halinden çok farklı ama yine kendi stiline sahip ve yoğun talep gören bir otomobil.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar:

BMW Grubu Medya

Takvimler 1959 yılının 26 Ağustos'unu gösterirken, British Motor Corporation (BMC), yeni ürününü tanıtıyordu. Bu da Mini'den başkası değildi. Minimum dış boyutlara karşın maksimum iç mekan sunan bu otomobil, kısa sürede yoğun ilgi gördü ve yıllar boyunca, model ailesine çeşitli karoserler ilave edilerek üretildi. Sadece 3 metre uzunluğundaki ilk Mini modelinin fiyatı 496 Sterlin'di. Alec Issigonis tarafından yaratılan otomobilde 848 cc silindir hacmine sahip, 4 silindirli, 34 HP güç üreten bir motor bulunuyordu. 4 yetişkin için yeterli olan iç mekan, 195 litrelik bagajla tamamlanmıştı.

Zamanla Mini ailesi genişledi. Van, Estate, Clubman, Cooper S, GT, Convertible gibi çok çeşitli kasa tipleri geliştirildi. Silindir hacmi ve motor gücü de sürekli artırıldı. Bunun sonucunda rallilerde de büyük başarılar kazanıldı. Mini, dönemin en prestijli yarışı olan Monte Carlo Rallisi'ni 1964, 1965 ve 1967'de birinci sırada tamamladı. Klasik Mini'nin üretimi 2000 yılında sona erdi. O güne kadar üretim bandından toplam 5.3 milyon adet Mini çıkmıştı.

Günümüze gelindiğinde Mini, hayatına farklı bir üreticinin elinde (BMW Grubu), farklı bir yazılışla (Büyük harflerle yazılıyor: MINI), farklı bir tasarımla ve farklı motorlarla devam ediyor. Tek şey aynı kaldı: Kendisine gösterilen büyük ilgi.

*BU YIL 50 YAŞINA BASAN
MINI, 2001 YILINDAN BU
YANA BMW GRUBU'NUN
ÇATISI ALTINDA.*



TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

www.

e-otodergi.com

13'ÜNCÜ SAYIMIZI İNDİREN **17.433** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.
e-otodergi'NİN **15. SAYISINI 2 EYLÜL 2009**'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.