

WWW.

AĞUSTOS 2010

SAYI: 26

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



## Renault DeZir

ELEKTRİKLİ VITO • ELEKTRİKLİ SMART • AUDI A5 CABRIO & MERCEDES-BENZ E CABRIO • INFINITI FX30D • TOYOTA RAV4 • NISSAN QASHQAI+2

## A'dan G'ye otomobiller

Her sayımızda A'dan Z'ye (ya da otomobilci tabiriyle Abarth'tan Zil'e) çeşitli otomobilleri haber yapıyor, test ediyoruz. Başlıkta gördüğünüz harfler ise, otomobillerin karbondioksit emisyonlarıyla ilgili. Bildiğiniz gibi dünyadaki her otomobil, tıpkı ampuller, buzdolapları gibi, çevreye karşı duyarlılığına göre "A"dan başlayıp "G"de biten harflerle sınıflandırılıyor. "A" en çevreci, "G" ise çevreye en fazla zarar veren anlamına geliyor.

Biz de her ay minisinden SUV'una, cabrio'sundan pick-up'ına, hafif ticarisinden lüksüne kadar pek çok farklı otomobil kullanıp, izlenimlerimizi size aktarıyoruz. Bundan böyle bu otomobillerin teknik tablosunda emisyon değerlerine ve bu değerle girdikleri sınıfa da yer vermeye başlıyoruz. Amacımız sizi bu konuda daha da bilinçlendirmek, bir otomobili anlatırken onun çevreye etkilerini de vurgulamak.

Araçların emisyon değerleri, elbette uzun bir süredir otomobil dergilerinin yazılarında "113 g/km", "215 g/km" gibi rakamlarla yer alıyor. Ama okuyucular o sayıların ne ifade ettiğini pek de bilmiyorlar. Biz yine bir ilki gerçekleştirip, bu sayıdan itibaren yayınlayacağımız her sayıda, "İlk Sürüş", "Sürüş İzlenimi", "İkili Sürüş İzlenimi", "Özel Test" ve "Karşılaştırma" kategorilerindeki yazılarımızda "Harfli sınıflandırma"ya yer vereceğiz. Umarım diğer otomobil dergileri de bizi takip ederler ve bu bilincin gelişmesine ortak olurlar.

Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi olan e-otodergi'nin Ağustos sayısı A'dan (smart electric drive ve Mercedes-Benz Vito E-Cell) G'ye (Infiniti FX30d) otomobillerle dolu. Keyfini çıkartın.

Emre Anamur  
emre@e-otodergi.com

## Önyargı

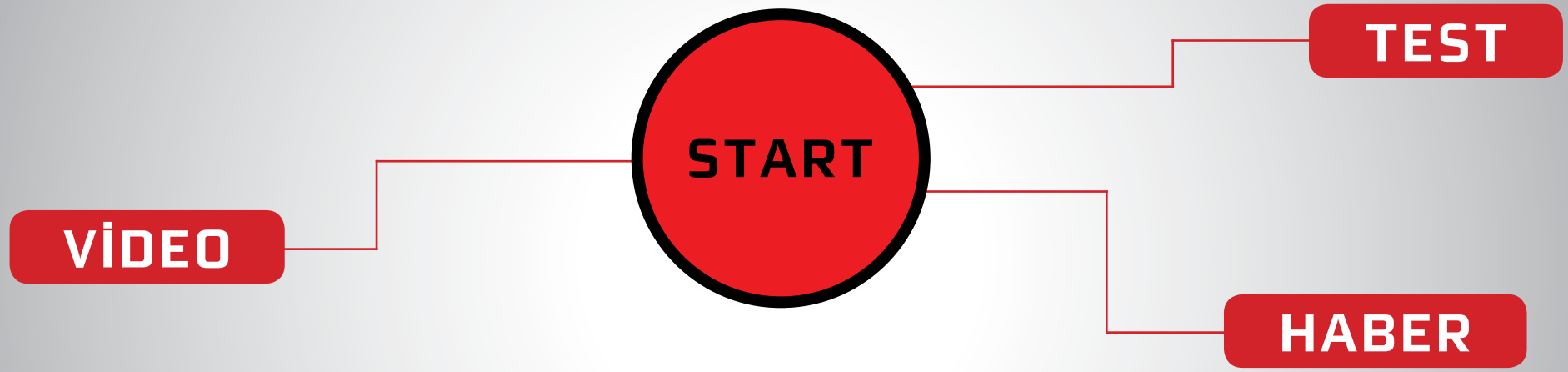
Önyargılı bir kişi olduğum söylenemez. Ama e-otodergi gibi Türkiye'de yenilikçi bir dergiyi hazırlayan ekipte olmama rağmen otomobiller konusunda biraz tutucu olduğum da söylenebilir. Mesela eski nesil, iyi görüş açılarına sahip, hafif karoserli hızlı hatchback'lerin ve güçlü benzinli motorların verdiği sürüş zevkini her zaman sevmişimdir ve bunları günümüzde pek az otomobilde bulabilmek mümkün. Durum böyle olunca bir otomobil sever olarak elektrikli otomobillere de ilk başlarda kuşkuyla yaklaştığımı söylemem gerek. Çevreci bir dergiye yazıyor olsam da gerçek bir otomobilin direksiyon-süspansiyon sistemi haricinde (yüzde yüz sürüş zevki için iyi süspansiyon ve itaatkar bir direksiyon sistemin olması şart) motor-performans ve ivmelenme anlamındaki sürüş zevki için içten yanmalı bir motora sahip olması gerektiğini düşüncesi ağır basıyordu. Ama 2006 yılında kullandığım hidrojen yakıt hücreli Hyundai Tucson'dan sonra sürmüş olduğum Chevrolet Volt, MINI E, Tesla Roadster ve smart fortwo electric drive'dan sonra elektrikli otomobillere karşı sempatinin arttığını söylemeliyim.

Sessiz ve vızıldayarak ilerleyen bu otomobillere sempati duymamdaki etken ise tork. Elektrikli motorların çalışmaya başladıkları ilk andan itibaren en yüksek tork değerini sunmaları, bu araçlara içten yanmalı motorlara göre daha kesintisiz bir hızlanma sağlayabiliyor. Yani alt devirlerde isteksizlik diye bir şey söz konusu değil. Bu motorlar her zaman istekliler. Bu da ivmelenmedeki akıcılık anlamında büyük bir keyif veriyor. İçten yanmalı motorlar daha uzun yıllar bize hizmet verecek ve itaatkar bir hızlı hatchback'in tadı her zaman bir başka olsa da, elektrikli otomobillerin de keyif verebileceğini bilmek güzel.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarik Akagün  
tarik@e-otodergi.com

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



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



**BİLGİLENDİRME**

- 05** Karbondioksit emisyon değerleri tablosu

**HABERLER**

- 07** Tesla Roadster  
**09** Renault DeZir  
**10** BMW X3  
**12** Audi A7  
**14** Bridgestone Potenza S001  
**16** Mercedes-Benz CL 63 AMG, CL 65 AMG, S 63 AMG  
**18** Haziran 2010 otomobil satışları

**ARAŞTIRMA**

- 22** Türkiye ve Avrupa'da otomobil fiyatları

**ADVERTORIAL**

- 24** Hyundai i20 Troy

**İLK SÜRÜŞLER**

- 30** Mercedes-Benz Vito E-Cell  
**34** smart fortwo  
**37** smart fortwo electric drive

**İKİLİ SÜRÜŞ**

- 60** Mercedes-Benz E Cabrio & Audi A5 Cabrio

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 41** Infiniti FX30d GT Premium  
**48** Toyota RAV4 2.0 Extra Multidrive S  
**54** Nissan Qashqai+2 2.0 dCi Platinum 4x4 A/T

- 77** Ford Fiesta 1.4 A/T Titanium

- 81** Peugeot 407 2.0 HDi GT Line

- 85** Renault Fluence 1.6 110 HP Privilege

**MOTORSPORLARI**

- 90** F1 İngiltere GP'si  
**93** F1 Almanya GP'si  
**96** WRC Bulgaristan Rallisi  
**99** İstanbul Rallisi  
**102** Boğaziçi Rallisi  
**106** World Supersport Çek Cumhuriyeti Yarışı  
**108** MotoGP Almanya  
**109** MotoGP Amerika

**70****SÜRÜŞ İZLENİMİ**

Citroen DS3  
 1.6 THP 156  
 HP DSport M/T

**e-otodergi**

AĞUSTOS 2010 - SAYI 26

**Sahibi**

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

**Editörler**

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

**Görsel Yönetmen**

**Suat Köksal**  
 suatkoksal@gmail.com

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

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

**Katkıda Bulunan**

**İsa Demir**

**Reklam**

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

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



**Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz**



# En önemli tablo

Otomobillerin kilometre başına doğaya saldıkları karbondioksit miktarını sınıflandıran karbondioksit emisyon değeri tablosu, torunlarımızdan emanet olarak aldığımız dünyamızı korumamız için her türlü teknik tablo ve test verisinden daha önemli.

Türkiye'nin en çevreci otomobil dergisi e-otodergi olarak, bu sayımızdan itibaren her sayımızda, otomobillerin karbondioksit emisyonlarına göre derecelendirildiği ve bu sayede tüketicilerin küresel ısınma karşısında bilinçlendirildiği "karbondioksit emisyon değeri tablosu"nu yayınlayacağız. Bu tabloda yer alan kriterler, araçları doğaya verdikleri zarara göre birer harfle (A, B, C gibi) sınıflandırıyor. Yine bu sayımızdan itibaren, "İlk Sürüş", "Sürüş İzlenimi", "İkili Sürüş İzlenimi", "Özel Test" ve "Karşılaştırma" disiplinlerinde yayınladığımız her otomobilin karbondioksit emisyon değerini ve bu sınıflandırmada aldığı harfi (notu) yayınlayacağız. Bunu yaparken amacımız ise; otomobilseverleri çevreye karşı duyarlı olma konusunda bilgilendirmek ve onlara hangi otomobilin hangi emisyon değeri sınıfına girdiğini daha çarpıcı bir şekilde gösterebilmek.

Sizi; yeni araç satın alırken bu sınıflandırmalara dikkat etmeye, aracınızın ba-

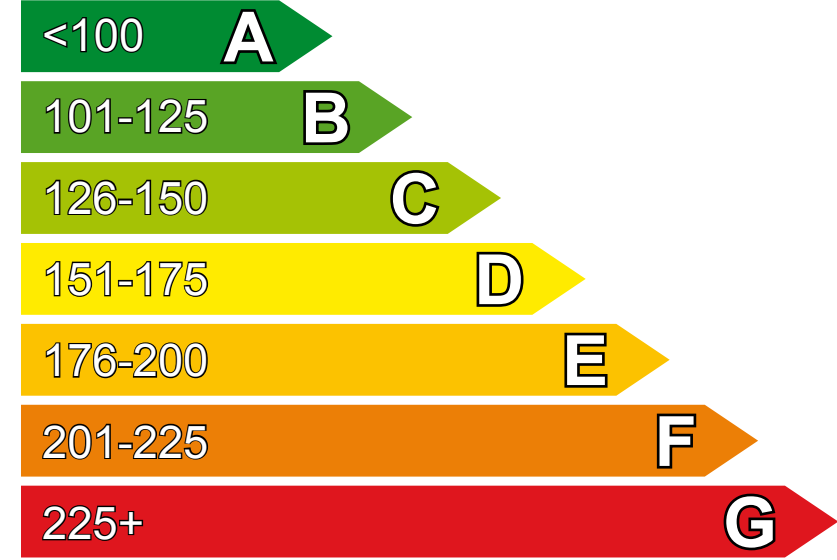
kımını aksatmamaya, basit önlemler alarak ve sürüş tarzınızı değiştirerek daha az yakıt tüketmeye, aracınızı gereksiz kullanmamaya, duraklama ve park halinde aracınızın motorunu stop etmeye davet ediyoruz.

## Dergiler sınıflandırılıysaydı, e-otodergi "A" sınıfında olurdu!

Eğer otomobil dergilerine de çevrecilik konusunda harf verilseydi e-otodergi "A" sınıfında olurdu. Nedenlerini sıralayalım:

- Basılı dergi değiliz: Kağıt kullanmıyoruz, ormanları koruyoruz.
- Dağıtımımız web sitemizde yapılıyor: Dağıtım için kamyon, uçak vb. taşıtlar kullanmıyoruz. Emisyon üretmiyoruz.
- İademiz yok: Basıp dağıttığımız dergilerden satılmayanlar tekrar elimize gelip çöpe dönüşmüyor. Her ay kaç kişi isterse, o kadar kişi dergimizi indirebilir.
- Emisyonumuz sıfıra yakın: Keşke sıfır olsaydı ama internetten yayın yaptığımız için dergimizi indirmek için elektrik enerjisi gerekiyor.
- Hemen belirtelim: e-otodergi'nin tüm çekimlerinde, konumuz otomobil olmasına karşın; tutum, davranış ve sürüş tarzımızla çevreye en az zararı verme gayreti içerisindeyiz.

## CO<sub>2</sub> Emisyon Değeri g/km



## e-otodergi Test Yıllığı 1'i iki ayda 47.331 kişi indirdi

Türkiye'nin ilk ücretsiz test yıllığı olarak 28 Mayıs 2010 tarihinde yayına giren e-otodergi Test Yıllığı 1'i, yayında kaldığı ilk iki ayda 47.331 kişi indirdi. Türkiye'de bugüne kadar yayınlanan tüm test yıllıkları arasında şimdiden bir rekora imza atan e-otodergi Test Yıllığı 1, Haziran 2011'e kadar yayında kalacak. [www.e-otodergi.com](http://www.e-otodergi.com) web sitesinden ücretsiz olarak indirilen 683 pdf sayfalık bu özel sayıda, 36 markadan toplam 154 otomobilin testi yer alıyor.



## Borusan Otomotiv, Aston Martin distribütörü oluyor

Bugüne kadar grey markette garantisiz ve satış sonrası hizmeti olmadan tek tek satılan Aston Martin markası, Borusan Otomotiv İthalat ve Dağıtım A.Ş. tarafından resmen getirilecek. Her ne kadar şu ana her iki şirketten de resmi açıklama yapılmamış olsa da, distribütörlük antlaşmasının imzalanmasına kesin gözüyle bakılıyor. Hatta bize gelen duyumlara göre, Borusan Otomotiv yetkilileri, Aston Martin modellerini 29 Ekim – 7 Kasım tarihleri arasında İstanbul'da gerçekleştirilecek olan 13. Uluslararası

Otomobil Fuarı'nda sergileme konusunda çalışmalara bile başlamış durumdalar.



www.**e-otodergi**.com

# İLK ÖZEL SAYIMIZ YAYINDA!

**36**  
marka

**154**  
model

**683**  
sayfa

## TEST YILLIĞI 1

[Buraya tıklayıp indirebilirsiniz](#)



# Ağaoğlu, Tesla Roadster satın aldı

Ağaoğlu Şirketler Grubu Başkanı Ali Ağaoğlu, satın aldığı yüzde 100 elektrikli motorla çalışan Tesla Roadster ile, Türkiye'de elektrikli otomobil sahibi olan ilk işadamı unvanını aldı.

Ağaoğlu Şirketler Grubu Başkanı Ali Ağaoğlu, 20 Temmuz Salı günü şirketin İstanbul'daki genel merkezinde düzenlediği basın toplantısında, Amerika'dan satın aldığı Tesla Roadster'ı tanıttı.

## Geçici plaka tamam, resmi plaka yolda

Ali Ağaoğlu, Tesla Roadster için geçici plakanın çıkarıldığını, resmi plaka içinse son aşamaya gelindiğini söyledi. Bilindiği gibi Türkiye'de henüz elektrikli otomobiller ile ilgili herhangi bir düzenleme bulunmuyor ve bu tür bir otomobili plakalandırmak için hangi vergi diliminin kullanılacağı biraz belirsiz. Çünkü Türkiye'de otomobiller, motorlarının silindir hacmine göre vergilendiriliyor ve elektrikli otomobiller de silindir hacmi yok. Ali Ağaoğlu, aslında elektrikli otomobillerin yüzde 10 vergiyle plakalandırılmasının uygun olacağını, ancak Tesla Roadster'ı plakalandırırken yüzde 37'den vergi ödediğini açıkladı.

## 450 kg'lık pillerle 350 km menzil

Tesla Roadster, yüzde 100 elektrikle

çalışan çevreci bir araç. Amerikalı Tesla Motors şirketi tarafından, İngiliz Lotus şasisi üstünde şekillendirilen Tesla Roadster, sahip olduğu 450 kg ağırlığındaki lityum-iyon bataryalar sayesinde sürücüsüne 350 km menzil sunuyor. Maksimum 201 km/s hız yapabilen ve 0'dan 100 km/s'ye sadece 4.0 saniyede çıkan Tesla Roadster, kullanım sırasında sıfır karbondioksit salınımına (şarj ederken elektrik kullanıldığı için salınım söz konusu) sahip olmasına karşın, bir spor otomobil performansı ortaya koyuyor.

## İlk 500 adetlik elektrikli Fluence siparişi Ağaoğlu'ndan

Ali Ağaoğlu, yeni otomobili tanıtırken, şirketinin tüm şantiyelerinde ve tamamlanmış tüm binalarda, Mersin'de sahibi olduğu rüzgâr enerjisi santralinde üretilen elektriğin kullanıldığını, ayrıca kısa bir süre sonra Bandırma'da yeni bir rüzgâr enerjisi santralini de faaliyete geçireceklerini belirtti. Elektrikli otomobil kullanmaya başlayarak, çevreci kimliğini vurgulamayı ve diğer işadamlarını da bu yönde davranmaya teşvik



etmeyi amaçladığını söyleyen Ağaoğlu, Oyak Renault'nun Bursa fabrikasında 2011 yılında üretilmeye başlanacak olan elektrikli Renault Fluence Türkiye'de satışa çıkarıldığında ilk 500 adetlik siparişi vermeye hazır olduğunu, bu sayede şirket filosundaki araçları elektrikli araçlarla yenileme imkânı olacağını da sözlerine ekledi.

*OTOMOBİLLERE MERAKIYLA TANINAN ALİ AĞAOĞLU, GARAJINA YÜZDE 100 ELEKTRİKLE ÇALIŞAN TESLA ROADSTER'I EKLEDİ.*



### Tesla Roadster'ı kullanma fırsatı bulduk

Basın toplantısının ardından kısa bir süre test sürüşü yapma imkanı bulduğumuz Tesla Roadster, daha önce kullanma imkanı bulduğumuz diğer elektrikli otomobiller gibi son derece sessiz. Araçta, hızlanma sırasında çıkan rüzgâr sesi ve zemine bağlı olarak az ya da çok çıkan lastik sesinden başka bir ses duyamıyorsunuz. Maksimum tork 0 d/d'den itibaren emrinizde olduğu ve aracın kasası son derece hafif olduğu için etkileyici bir hızlanma performansı söz konusu. Çok alçakta yer alan küçük sürücü koltuğuna oturmak ve koltuktan kalkmak ise biraz zahmetli. Hele bir de otomobilin üstü kapalıyken bunun daha da zor olacağını ve görüş açılarının da hayli kısıtlanacağını düşünüyorum. Arkadan itişli yapı, yüksek güç-

le birleşince, özellikle keskin virajlarda eğlenceli bir sürüş sağlıyor. Önde ve arkada disk frenlere yer verilen otomobilin fren performansı yeterli. Süspansiyon sistemi ise, Ağaoğlu Şirketler Grubu'nun merkez binasında yaptığımız sürüşte son derece konforluydu, ancak bozuk yollarda nasıl bir performans gösterir bilemiyorum. tam dolu pillerle 350 km'lik menzil sunması, Tesla Roadster'in en büyük avantajı. Çünkü şu ana kadar kullanma fırsatı elde ettiğimiz, yolcu koltuğuna oturduğumuz ve/veya haberini yaptığımız elektrikli otomobiller, en fazla 150-160 km menzile sahip.

Elektrikli otomobil kullanımında öncülük eden Ali Ağaoğlu'na, yeni otomobilinin hayırlı olmasını ve keyifli sürüşler diliyoruz.



*TESLA ROADSTER, 0'DAN 100 KM/S'YE SADECE 4.0 SANİYEDE ÇIKABİLİYOR. OTOMOBİLİN MENZİLİ İSE 350 KM.*





# Renault'dan yeni konsept: DeZir

Daha önce Mazda'da çalışan ve 2009'da bayrağı Patrick le Quement'den devralan Hollandalı Laurens van den Acker tarafından yönetilen ilk proje olan DeZir, Renault'nun yeni tasarım vizyonunu ortaya koyacak araç serisinin ilk örneğini oluşturuyor. Firmaya göre DeZir'in özellikle burun tasarımı markanın gelecekteki modellerinin esin kaynağı olacak. Uzunluğu 4225 mm, genişliği 1986 mm, yüksekliği 1163 mm olan Renault DeZir'in dingil mesafesi 2582 mm olarak açıklanıyor. 110kW-150 HP güç ve 226 Nm tork üreten bir elektrikli motorun görev yaptığı DeZir, 0-100

km/s hızlanmasını 5.0 saniyede tamamlayıp, maksimum 180 km/s hıza ulaşabiliyor. DeZir'de 24 kW/h'lik lityum-iyon batarya grubu görev yapıyor ve bu bataryalar şehir şebekesine bağlı ev tipi bir priz vasıtasıyla (standart şarj) 8 saatte şarj olabiliyor. 400 V'luk trifaze akım prizi yoluyla (hızlı şarj) yüzde 80 oranında 20 dakikada şarj olabiliyor. Dilenirse Renault'nun Quick Drop teknolojisi sayesinde anlık pil değişimi de mümkün. Renault yeni konsept otomobili DeZir'i Ekim 2010 başında Fransa'da düzenlenecek olan Paris Otomobil Fuarı'nda tanıttacak.



*RENAULT DEZIR'IN  
TASARIMINDA FÜTÜRİSTİK  
ÇİZGİLER DİKKAT ÇEKİYOR.*

# Yeni BMW X3 Kasım'da geliyor



Borusan Otomotiv, Ekim ayında İstanbul Autoshow Fuarı'nda tanıtacağı yeni nesil BMW X3'ün satışına Kasım ayında başlayacak. Yeni X3, silüet olarak eskisini andırsa da çok daha temiz çizgilere sahip. Eskisinden 13 mm alçak (1661 mm), 79 mm uzun (4648 mm) ve 28 mm geniş (1881 mm) olan yeni X3'ün dingil mesafesi de 15 mm arttırılarak 2810 mm olmuş. Yeni X3'teki en büyük yenilikse ilk defa X ailesinin bir üyesinde Damper Control (amortisör sertlik kontrolü) ve Dynamic Drive Control isimli sistemlerin opsiyonel olarak sunulması. Dynamic Damper Control sisteminde amortisörlerin sertliği Normal, Sport ve Sport Plus olarak 3 farklı kademede ayarlanabilecek. Bununla birlikte aracın direksiyon tepkileri, gaz pedalı hassasiyeti ve vites geçiş zamanları da normal ve sportif arasında ayarlanmış olacak. Yeni BMW X3'ün ilk etapta xDrive20d ve xDrive35i seçenekleri sunulacak. Bunlardan xDrive20d'de 184 HP güç ve 380 Nm tork üreten, 2.0 litrelik turbodizel motor görev yapacak. 6 ileri oranlı manuel veya 8 ileri oranlı otoma-





## Lancia Delta'dan Hard Black versiyon

Lancia Delta'nın "Hard Black" adı verilen özel serisi, 29.950 Euro'dan başlayan fiyatlarla Lancia bayilerindeki yerini aldı. Lancia Delta Hard Black, markanın parlak siyah tavana ve aynı zamanda mat siyah gövde rengine sahip ilk seri üretim otomobili. Sadece 1.6 litre 120 HP Multijet ve Selectronic otomatik şanzımanla ithal edilen Lancia Delta Hard Black'in maksimum torku 300 Nm. 6 kademeli Selectronic otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, oto-

mobili 194 km/s'lik maksimum hıza ulaştırıyor. 0-100 km/s hızlanmasını 10.7 saniyede tamamlayan Delta Hard Black'in ortalama yakıt tüketimi ise 4.6 lt/100 km.

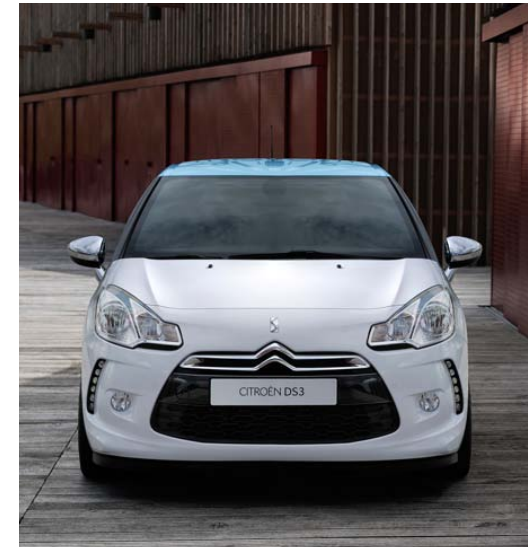


tik (steptronic) şanzımanla alınabilecek bu motor, yeni BMW X3'ü 8.5 saniyede 0'dan 100 km/s hıza çıkartıp, maksimum 210 km/s'ye ulaştırabilecek. Performans değerleri her iki şanzıman seçeneğinde

de aynı olan X3 xDrive20d'nin ortalama yakıt tüketimi ise 5.6 lt /100 km olarak açıklanıyor. xDrive35i'de bulunan 3.0 litrelik, sıralı 6 silindirli, çift turbolu motor 306 HP güç ve 400 Nm'lik tork değeriyle performans tutkunlarının dikkatini çekecek. Maksimum torkunu 1300 d/d gibi düşük bir devirden itibaren sürücüsünün emrine sunacak xDrive35i, 0-100 km/s hızlanmasını 5.7 saniyede tamamlayıp, maksimum 245 km/s'ye ulaşacak. 8 ileri otomatik(steptronic) şanzımanın standart olarak sunulacağı otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 8.8 lt/100 km. İç mekanda premium ambiyansla fonksiyonelliğin birleştirildiği ifade edilen yeni BMW X3'ün bagaj hacmi 550-1650 lt.



## Citroen DS3 Sky Edition satışta



DS3'ün sınırlı sayıda ithal edilen Sky Edition ve Sky Edition Plus versiyonları Citroen bayilerindeki yerini aldı. Sky Edition'da HiFi ses sistemi ve aracın gövde rengiyle uyumlu beyaz ön panele yer verilirken; Sky Edition Plus'ta Sky Edition'dan farklı olarak kol dayama, park sensörü, yağmur sensörü, otomatik yanan farlar, katlanabilir ısıtmalı yan aynalar ve kendiliğinden kararan iç dikiz aynası bulunuyor. DS3 Sky Edition versiyonu 44.000 TL; Sky Edition Plus versiyonu ise 45.500 TL fiyatla satışa sunuldu.

# Audi A7 Sportback tanıtıldı

Audi A6 ile A8 arasında konumlandırılacak A7 Sportback, Mercedes CLS gibi otomobilleri kendisine rakip olarak görüyor. 5 kapılı bir fastback olarak tanımlanabilecek A7 Sportback, önden görünüm olarak A8'i, yandan görünüm olarak ise A5'i andıran bir yapıda. Alüminyum malzemelerin yoğun kullanımıyla toplam ağırlığın azaltılmaya çalışıldığı Audi A7 Sportback'ın uzunluğu 497 cm, genişliği 191 cm, yüksekliği ise 142 cm. Audi A7 Sportback'te ilk etapta iki turbodizel ve iki de benzinli motor seçeneği ve önden çekiş-dört tekerlekten çekiş quattro seçenekleri sunulacak. Benzinli motor ailesine mensup 204 HP güç ve 280 Nm tork üreten 2.8 FSI, S tronic şanzımanlı A7 Sportback quattro'yu 8.3 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırırken, maksimum 235 km/s'ye çıkartabiliyor. Bu değerler 300 HP ve 440 Nm tork üreten 3.0 TFSI'da 5.6 saniye ve 250 km/s. A7 Sportback'ın dizel motor gamıysa 204 HP güç, 400 Nm tork ve 245 HP güç, 500 Nm tork üreten iki farklı güç versiyonu bulunan 3.0 TDI'dan oluşacak. Multitronic şanzıman ve önden çekiş birlikteliği ile A7'yi 8.1 saniye'de 0'dan 100 km/s'ye taşıyan 3.0 TDI 204 HP'nin sağladığı maksimum

hızsa 234 km/s. Bu değerler 245 HP'lik 3.0 TDI'da 6.5 saniye ve 250 km/s olarak açıklanıyor. Tüketim konusundaysa 204 HP'lik 3.0 TDI'nın ortalama 5.3 lt/100 km'lik fabrika verisi, 245 HP'lik 3.0 TDI'nın 6.0 lt/100 km'lik tüketim değerinden daha iyi. Almanya'da 2010 sonbaharında 51.650 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunulacak A7 Sportback'ın Türkiye fiyatları henüz açıklanmadı.







## Audi A3 1.6 TDI bayilerde

Audi A3 ailesi yeni dizel motor seçeneğiyle genişledi. Yelpazeye eklenen 105 HP güce sahip 1,6 TDI motor 100 km'de 4.1 litrelik yakıt tüketimi ve sadece 109 g/km'lik CO2 emisyonuyla sınıfının en iddialı modelleri arasında yer alıyor. Audi A3 1.6 TDI'nin 0-100 km/s hızlanma süresi 11,4 saniye, maksimum hızı ise 194 km/s. Otomobilde S tronic otomatik şanzımana yer verilmiş olması da önemli bir avantaj. 3 kapılı A3 1.6 TDI S tronic'in fiyatı 31.786 Euro, 5 kapılı A3 Sportback 1.6 TDI S tronic'in fiyatı ise 32.965 Euro olarak açıklandı.

## Makyajlı Caddy yılsonunda Türkiye'de

Kapsamlı bir makyaj görerek VW Ticari Araçlar tarafından yeni nesil olarak lanse edilen 2011 Volkswagen Caddy, 2010 sonunda Türkiye'de satışa sunulacak. Dördüncü nesil VW Caddy olarak tanımlanan araç, VW'nin hem binek hem de Transporter gibi ticari araçlarında kullanmaya başladığı yeni tasarım çizgisine sahip. Yeni yüzlü Caddy'de 75 HP, 102 HP, 110 HP ve 140 HP'lik TDI motorun yanı sıra, Avrupa pazarında 86 HP ve 105 HP'lik iki ayrı versiyonu olan 1.2 TSI benzinli motor da bulunacak.



## Volvo V60 Sports Wagon hazır

Son dönemde station karoserli otomobillerde görülme-ye başlanan sportif görünüm furyası Volvo V60'ta da kendisini gösterdi. Eğimli tavan çizgisi ve bagaj kapağıyla göze hoş gelen bir görünüm sunan V60'ın bagaj hacmi bu eğimli-sportif hatlar nedeniyle kısıtlanmış. V60'ın 430 litrelik bagaj hacmi amacı daha fazla fonksiyonellik olan station araç ruhuna aykırı olduğu gibi, A4 Avant (490 lt), 3 Serisi Touring (460 lt) ve C Sınıfı Estate (485 lt) gibi rakiplerinin de gerisinde kalıyor. 2010 sonbaharında 2011 model olarak yollara çıkacak Volvo V60'ta 5'i benzinli, 3'ü dizel olmak üzere toplam 8 motor seçeneği olacak.



## Peugeot 508 yüzünü gösterdi

Sedan ve station karoserlere sahip olan bu yepyeni model, e-HDi ve HYbrid4 teknolojilerine de sahip olacak. İlk etapta sadece Fransa'daki Rennes-La-Janaïs fabrikasında üretilecek ve 2011 yılının başında iki karoser seçeneğiyle birden Avrupa pazarında satışa sunulacak olan Peugeot 508, daha sonra Çin'de de üretilmeye başlanacak. Çin'deki Wuhan fabrikasında üretilecek olan Peugeot 508'ler ise Avrupa dışındaki pazarlarda yola çıkacak. 508 Sedan'ın uzunluğu 4,79 metre olarak açıklandı. 508 SW'nin uzunluğu ise 4,81 metre.



## Bridgestone Potenza S001 satışa sunuldu

Bridgestone'un yeni "Ultra Yüksek Performans" lastiği Potenza S001 bayilerdeki yerini aldı. Ferrari, BMW, Porsche, Audi, Mercedes-Benz ve Aston Martin gibi markaların üst sınıf spor modelleri için tasarlanan Potenza S001, uzun yıllardır bu sınıfın başarılı bir temsilcisi olan Potenza RE050'nin yerine geliştirildi. Bridgestone'un Formula 1 teknolojisinden edindiği Ar-Ge birikimiyle ürettiği Potenza serisinin yeni ultra yüksek performans lastiği S001, Ferrari 458 Italia ve Aston Martin Rapide

modellerinin fabrika çıkışı orijinal ekipmanı olmasıyla da dikkat çekiyor. Bridgestone Potenza S001, yüksek performanslı otomobiller için üretilen Potenza RE050'de kullanılan teknolojiyi miras alarak sürüş deneyimini ıslak ve kuru zemin performansında yeni bir boyuta taşıyor. Potenza RE050'nin dört ana kanalının üçe indirilmesi, S001'in kenarında daha geniş bir blok oluşmasını sağlıyor. Bu, yeni multi-performans bloğu, 60 derece eğimli kanallarla biraraya gelerek hem ıslak hem de kuru zemin koşullarında geliştirilmiş tutunma ve fren performansı sağlıyor. Sessiz AC bloğu teknolojisinden yararlanılarak tasarlanan Potenza S001'in, gürültünün azaltılmasına önem verilerek geliştirildiği belirtiliyor. Öte yandan, Potenza S001, daha hafif yapı tasarımı sayesinde yuvarlanma direncindeki azalmayla birlikte yakıt tasarrufu sağlarken karbondioksit salınımını da azaltıyor.

POTENZA S001;  
FERRARI 458 ITALIA VE  
ASTON MARTIN RAPIDE  
MODELLERİNİN FABRİKA  
ÇIKIŞINDAKİ ORJİNAL  
EKİPMANI.



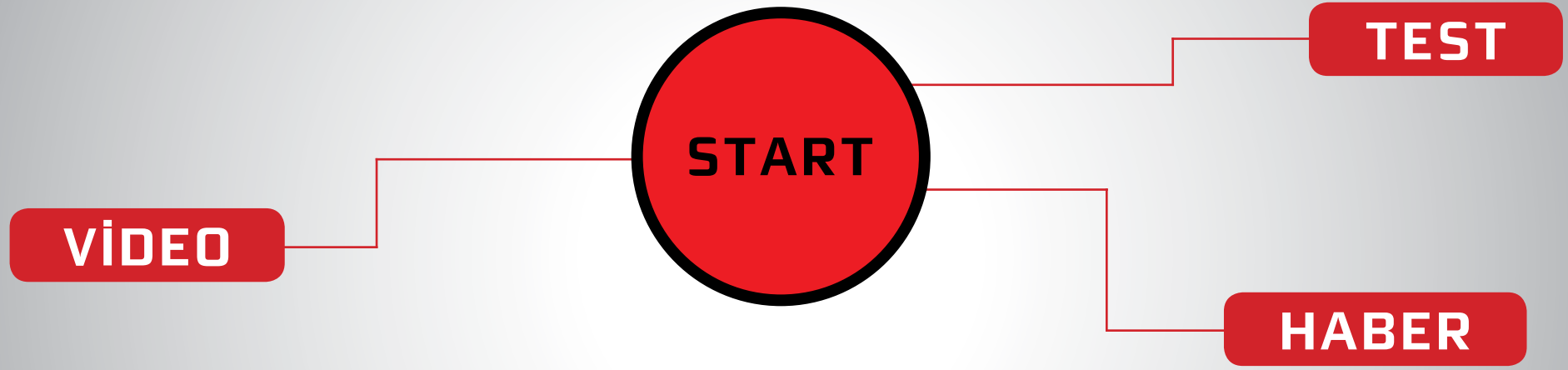
*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM



HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



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

# Kas yaptılar

Mercedes-Benz'in lüks spor coupe'leri CL 63 AMG ve CL 65 AMG hem makyaj gördü, hem de güçlendiler. Makyajla birlikte daha köşeli çizgilerin kullanıldığı CL AMG'lerde "AMG Performance 2015" stratejisine yönelik değişimler yapılmış. Yani güç arttırılırken, tüketimin düşürülmesi hedeflenmiş.

## CL 63 AMG

Bu otomobilin önceki versiyonunda kullanılan 6.2 litrelik, 525 HP gücündeki V8 motor yerini 5.5 litrelik bir V8'e bırakmış. Yeni V8, silindir hacmi olarak eskisinden daha küçük olsa da, direkt benzin enjeksiyonu ve çift turbo beslemesiyle çok daha iddialı. 5500 d/d'de 544 HP güç ve 2000-4500 d/d aralığında 800 Nm tork üreten ve 7 ileri oranlı AMG SpeedShift MCT şanzımanla combine edilmiş yeni V8, CL 63 AMG'yi 4.5 saniyede 0'dan 100 km/s hıza çıkarıp, maksimum 250 km/s'ye (sınırlandırılmış) ulaştırabiliyor. Bu motorun 10.5 lt/100 km olan ortalama tüketim değeri eskisinden 3.9 lt daha başarılı.

AMG Performans Paketi uygulanmış CL 63 AMG ise performans olarak yukarıdaki değerlerden çok daha fazlasını sunabiliyor. Standart versiyonda

1.0 bar olan turbo basıncı AMG Performans Paketi kapsamında 1.3 bara çıkarılmış. Bunun sonucundaysa 571 HP güç ve 900 Nm'lik tork elde edilmiş. 0-100 km/s hızlanması 4.4 saniye olarak açıklanan bu modelin maksimum hızıysa 300 km/s

## CL 65 AMG

CL ailesinin zirvesindeki bu modelde kullanılan 6.0 litrelik, V12 silindirli, çift turbolu motor; turbosunda, egzoz manifoldunda ve motor yazılımında yapılan değişikliklerden sonra 28 HP güçlenerek 630 HP güce ulaşmış. 1200 Nm tork üretebilecek bu motor, aktarma organlarının fazla zorlanmaması amacıyla 1000 Nm tork üretecek şekilde ayarlanmış. Maksimum hızı 250 km/s ile sınırlanan bu otomobilin 0-100 km/s değeri 4.4 saniye, ortalama tüketimiye 14.3 lt/100 km (eskisinden 0.2 lt/100 km daha iyi) olarak açıklanıyor.

## YAPILAN

GELİŞTİRMELERDEN SONRA,  
CL 63 AMG 19 HP, CL 65  
AMG İSE 28 HP GÜÇLENDİ.





**S 63 AMG**

CL 63 AMG'ye yapılan yeni motor uygulaması doğal olarak kendisine S 63 AMG'de de yer buldu. CL 63 AMG ile aynı performans ve güç değerlerini sunan S 63 AMG'de tıpkı coupe kardeşinde olduğu gibi sıkışık trafikte tüketimi düşürecek start/stop sistemine yer verilmiş.



www.**e-otodergi**.com

**İLK ÖZEL SAYIMIZ  
YAYINDA!**

**36**  
marka

**154**  
model

**683**  
sayfa

**TEST YILLIĞI 1**

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz

# Satışlardaki artış sürüyor

Bu yıl Haziran ayındaki satışlar, geçen yılın aynı ayına göre kısmen daha fazla. 2010 Haziran ayında 13.584 adedi yerli, 28.502 adedi ise ithal olmak üzere toplam 42.086 adetlik satışa ulaşıldı.

**Yazı: İsa Demir**

Haziran ayında 13.584 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışlarında Renault çitayı biraz daha yükselterek, 6498 adet satışla Haziran ayında da birinciliğini devam ettirdi. Nisan ayından beri iyi bir grafik çizen Fiat, Haziran ayında 3247 adet satışla ikinciliğini devam ettirdi. 2594 adet satışla Hyundai Haziran'da üçüncü geldi.

İthal pazarda Haziran ayında 28.502 adet satışa ulaşıldı. Mayıs ayında ciddi bir atak yapan Ford, Haziran'da satışlarını 3 adet arttırarak 4657 adet satışla birinci olmayı başardı. Nisan ayından bu yana Volkswagen markasında da yükselme görüyoruz. Jetta modelinden sonra Passat modelinde de 1.6 litrelik dizel motorun kullanılması satışların artmasını sağladı. Haziran ayında 3748 adet satış gerçekleştiren Volkswagen ikinci olmayı başardı. Satışlarını kısmen arttıran Opel ise 3014 adet satışla üçüncü geldi.

Model bazında baktığımızda Renault Symbol'un ciddi bir sıçrama yaptığı-

nı görüyoruz. Haziran ayında 3035 adet satışla Symbol en fazla satan otomobil oldu. Ardından 2297 adet satışla Hyundai Accent Era geldi. Renault Fluence 1935 adetle üçüncü olurken, Ford Focus Sedan ise 1700 adet satarak dördüncülüğe yerleşti (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı

| Ay.....             | 2009 [Adet]    | 2010 [Adet]    |
|---------------------|----------------|----------------|
| Ocak .....          | 13.173         | 12.594         |
| Şubat.....          | 14.492         | 20.651         |
| Mart .....          | 40.622         | 33.958         |
| Nisan.....          | 36.202         | 36.549         |
| Mayıs.....          | 44.188         | 40.467         |
| Haziran.....        | 41.019         | 42.086         |
| Temmuz.....         | -              | -              |
| Ağustos.....        | -              | -              |
| Eylül .....         | -              | -              |
| Ekim .....          | -              | -              |
| Kasım .....         | -              | -              |
| Aralık.....         | -              | -              |
| <b>Toplam .....</b> | <b>189.686</b> | <b>186.305</b> |

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra Marka                 | Haziran 2010 | Ocak Haziran 2010 |
|----------------------------|--------------|-------------------|
| 1 .... Ford .....          | 4657         | 19.267            |
| 2 .... Volkswagen.....     | 3748         | 18.052            |
| 3 .... Opel.....           | 3014         | 12.302            |
| 4 .... Toyota .....        | 1964         | 8843              |
| 5 .... Peugeot .....       | 1699         | 7869              |
| 6 .... Hyundai.....        | 1641         | 8098              |
| 7 .... Chevrolet .....     | 1519         | 6290              |
| 8 .... Dacia .....         | 1229         | 4584              |
| 9 .... Citroen .....       | 870          | 4157              |
| 10 ... Mercedes-Benz ..... | 857          | 4411              |
| 11 ... Fiat .....          | 797          | 2471              |
| 12 ... Kia .....           | 788          | 2840              |
| 13 ... Audi .....          | 753          | 4094              |
| 14 ... Nissan.....         | 605          | 3218              |
| 15 ... Skoda .....         | 551          | 2031              |
| 16 ... Renault.....        | 492          | 2064              |
| 17 ... Seat.....           | 488          | 1652              |
| 18 ... BMW .....           | 453          | 2612              |
| 19 ... Honda .....         | 444          | 2132              |
| 20 ... Volvo .....         | 221          | 1422              |
| 21 ... Mazda.....          | 208          | 1078              |
| 22 ... Land Rover .....    | 207          | 767               |
| 23 ... Geely .....         | 175          | 719               |
| 24 ... Chery .....         | 155          | 973               |
| 25 ... Suzuki .....        | 146          | 663               |
| 26 ... Mitsubishi.....     | 139          | 779               |
| 27 ... Proton .....        | 109          | 448               |
| 28 ... Lancia .....        | 104          | 183               |
| 29 ... Subaru.....         | 103          | 458               |
| 30 ... Jeep .....          | 76           | 297               |

| Sıra Marka               | Haziran 2010  | Ocak Haziran 2010 |
|--------------------------|---------------|-------------------|
| 31 ... Daihatsu .....    | 48            | 230               |
| 32 ... MINI.....         | 42            | 154               |
| 33 ... SsangYong .....   | 39            | 416               |
| 34 ... Porsche.....      | 32            | 135               |
| 35 ... Tata .....        | 31            | 381               |
| 36 ... Chrysler .....    | 22            | 96                |
| 37 ... Alfa Romeo.....   | 21            | 93                |
| 38 ... IKCO .....        | 17            | 88                |
| 39 ... Jaguar .....      | 12            | 68                |
| 40 ... Lada .....        | 11            | 57                |
| 41 ... Dodge .....       | 3             | 40                |
| 42 ... smart .....       | 3             | 19                |
| 43 ... Maserati .....    | 2             | 10                |
| 44 ... Ferrari .....     | 1             | 10                |
| 45 ... Bentley.....      | 0             | 8                 |
| 46 ... Lamborghini ..... | 0             | 3                 |
| 47 ... Saab.....         | 0             | 2                 |
| <b>Toplam .....</b>      | <b>28.502</b> | <b>126.619</b>    |

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

| Sıra Marka          | Haziran 2010  | Ocak Haziran 2010 |
|---------------------|---------------|-------------------|
| 1 .... Renault..... | 6498          | 25.722            |
| 2 .... Fiat .....   | 3247          | 14.325            |
| 3 .... Hyundai..... | 2594          | 12.973            |
| 4 .... Honda .....  | 694           | 4217              |
| 5 .... Toyota ..... | 551           | 2449              |
| <b>Toplam .....</b> | <b>13.584</b> | <b>59.686</b>     |





### A sınıfı bildiğiniz gibi

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

#### A segmentinin en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model     | Haziran 2010 | Ocak Haziran 2010 |
|------|-----------------|--------------|-------------------|
| 1    | Hyundai i10     | 83           | 288               |
| 2    | Chevrolet Spark | 32           | 166               |
| 3    | Suzuki Alto     | 24           | 118               |
| 4    | Peugeot 107     | 21           | 90                |
| 5    | Citroen C1      | 18           | 53                |

### Symbol öne geçti

Uzun süredir Hyundai Accent Era'nın peşinde olan Renault Symbol, nihayet şeytanın bacağını kırmayı başardı ve Haziran ayında liderlik koltuğunu ele geçirdi. Haziran ayında 3035 adet satan Symbol'un ardından, 2297 adet satışla Hyundai Accent Era geldi. Bu iki sedan otomobilden sonra sıralamada Ford Fiesta yer aldı. Onun ardından sırasıyla Fiat Albea ve Opel Corsa'yı görüyoruz.



#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model        | Haziran 2010 | Ocak Haziran 2010 |
|------|--------------------|--------------|-------------------|
| 1    | Renault Symbol     | 3035         | 10.880            |
| 2    | Hyundai Accent Era | 2297         | 12.272            |
| 3    | Ford Fiesta        | 1740         | 7353              |
| 4    | Fiat Albea         | 1505         | 6153              |
| 5    | Opel Corsa         | 1111         | 4448              |
| 6    | Hyundai Getz       | 1020         | 5337              |
| 7    | Volkswagen Polo    | 802          | 3729              |
| 8    | Fiat Punto Evo     | 660          | 1970              |
| 9    | Renault Clio HB    | 616          | 2189              |
| 10   | Dacia Sandero      | 553          | 2040              |



### Liderle fark azaldı

Renault, C segmentinde takip edilen marka olmayı sürdürüyor. Son zamanlarda yenilenen tek model olarak dikkat çeken Fluence modeli, bu avantajını satışlarda da gösteriyor. 1935 adet satan Fluence modelinin ardından 1700 adet satışla Ford Focus modeli geliyor. Toyota Corolla, makyajlanmış olsa da geçen yılki başarılı satış grafiğini sergileyemiyor. Bu kategoride Chevrolet Cruze modelinin yükselişi dikkat çekiyor.

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model          | Haziran 2010 | Ocak Haziran 2010 |
|------|----------------------|--------------|-------------------|
| 1    | Renault Fluence      | 1935         | 8793              |
| 2    | Ford Focus Sedan     | 1700         | 7160              |
| 3    | Toyota Corolla Sedan | 1575         | 6507              |
| 4    | Fiat Linea           | 1440         | 6721              |
| 5    | Opel Astra HB        | 1117         | 4521              |
| 6    | Ford Focus HB        | 816          | 2714              |
| 7    | Honda Civic          | 695          | 4221              |
| 8    | Chevrolet Cruze      | 642          | 2935              |
| 9    | Volkswagen Golf      | 635          | 3225              |
| 10   | Volkswagen Jetta     | 614          | 3614              |



### Passat nihayet 1.6 TDI'a kavuştu

Sonunda en doğru kararı veren Volkswagen, Passat 1.6 dizel modelini piyasa sunarak tekrar satışların yükselmesini sağladı. Böylece Mercedes-Benz C Sınıfı'na kayan müşteriler için Passat'ın bir farkı daha olmuş oldu. Bu farkla Passat Haziran ayında C Sınıfı'nın yaklaşık üç katı satışa ulaştı. 1386 adet satan Passat'ın ardından 470 adet satışla Mercedes-Benz C Sınıfı ve 342 adet satışla Opel Insignia geldiler.

### Yeni lider Mercedes-Benz E Sınıfı

E segmentinde artık liderlik iki model arasında değişiyor: Audi A6 ve Mercedes-Benz E Sınıfı. Öte yandan, 1.6 litrelik dizel motorla iyi bir avantaj yakalayan Volvo S80 modeli de BMW 5 Serisi'ni geride bırakarak üçüncülüğe yerleşti. Bundan önceki yorumlarımızda yeni BMW 5 Serisi'ne insanların pek alışmadığını söylerken "Acaba önyargılı mı davranıyoruz?" diye düşünmüştük ama şimdilik rakamlar bizi yanıltmıyor.



### Makam aracı = S Sınıfı

Televizyonda haberleri açtığımız zaman, özellikle siyasilerin haberleri verilirken gösterilen makam otomobillerinin hemen hemen hepsinin Mercedes-Benz S sınıfı olduğunu görüyoruz. Bu bile S Sınıfı'nın liderliğinin bir yansıması olabilir. S Sınıfı, Haziran'da da liderliğini devam ettirdi. Onun ardından, daha sportif çizgiler taşıyan BMW 7 Serisi geldi.

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

| Sıra | Marka-Model            | Haziran 2010 | Ocak Haziran 2010 |
|------|------------------------|--------------|-------------------|
| 1    | Volkswagen Passat      | 1386         | 5299              |
| 2    | Mercedes-Benz C Sınıfı | 470          | 2506              |
| 3    | Opel Insignia          | 342          | 1493              |
| 4    | BMW 3 Serisi           | 230          | 1345              |
| 5    | Citroen C5             | 218          | 1021              |
| 6    | Ford Mondeo            | 179          | 860               |
| 7    | Audi A4                | 118          | 943               |
| 8    | Toyota Avensis         | 114          | 664               |
| 9    | Peugeot 407            | 94           | 261               |
| 10   | Volvo S40              | 90           | 698               |

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model       | Haziran 2010 | Ocak Haziran 2010 |
|------|-------------------|--------------|-------------------|
| 1    | Mercedes E Sınıfı | 160          | 893               |
| 2    | Audi A6           | 106          | 865               |
| 3    | Volvo S80         | 64           | 198               |
| 4    | BMW 5 Serisi      | 53           | 413               |
| 5    | Chrysler 300C     | 19           | 63                |

#### F segmentinin en çok satan 5 otomobili

| Sıra | Marka-Model         | Haziran 2010 | Ocak Haziran 2010 |
|------|---------------------|--------------|-------------------|
| 1    | Mercedes S Sınıfı   | 16           | 102               |
| 2    | BMW 7 Serisi        | 13           | 61                |
| 3    | Porsche Panamera    | 3            | 20                |
| 4    | Audi A8             | 2            | 13                |
| 5    | Bentley Continental | 0            | 3                 |



**Liderlik kızıştı**

Daha önceki yazılarımızda da belirttiğimiz gibi kompakt SUV segmentinde ağırlık Uzakdoğulu markalara ait. Nissan Qashqai ve Chevrolet Captiva'ya karşılık Avrupa'dan Dacia Duster ve Volkswagen Tiguan modelleri liderliği zorlayan markalar olarak dikkat çekiyor. Passat'ta olduğu gibi Tiguan modelinde de 1.6 TDI kullanıldığı takdirde, Tiguan'ın ciddi bir müşteri potansiyeline ulaşacağını söyleyebiliriz.

**Range Rover hep önde**

Land Rover Range Rover modeli uzun zamandır liderlik koltuğunun en önemli adaylarından. Ancak Haziran ayında piyasaya hızlı bir giriş yapan Volkswagen Touareg, yenilendikten sonra daha fazla ses getirmeye başladı ve Haziran ayında 48 adet sattı. Range Rover yine liderliğini korudu ama ilerleyen aylarda Touareg modelinin daha iddialı rakamlara ulaşması kuvvetle muhtemel.

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

| Sıra | Marka-Model           | Haziran 2010 | Ocak Haziran 2010 |
|------|-----------------------|--------------|-------------------|
| 1    | Nissan Qashqai        | 408          | 2407              |
| 2    | Chevrolet Captiva     | 401          | 1768              |
| 3    | Dacia Duster          | 236          | 880               |
| 4    | Volkswagen Tiguan     | 160          | 1336              |
| 5    | Honda CR-V            | 136          | 681               |
| 6    | Land Rover Freelander | 119          | 320               |
| 7    | Hyundai iX35          | 98           | 401               |
| 8    | Chery Tiggo           | 76           | 424               |
| 9    | Kia Sorento           | 64           | 198               |
| 10   | Subaru Forester       | 50           | 257               |

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

| Sıra | Marka-Model            | Haziran 2010 | Ocak Haziran 2010 |
|------|------------------------|--------------|-------------------|
| 1    | Land Rover Range Rover | 66           | 290               |
| 2    | Volkswagen Touareg     | 48           | 48                |
| 3    | Jeep Grand Cherokee    | 25           | 150               |
| 4    | Land Rover Discovery4  | 22           | 157               |
| 5    | Mercedes-Benz M Sınıfı | 17           | 71                |

*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM

# Hem az kazanıyoruz hem de otomobiller daha pahalı

Otomobil sahibi olmak isteyen bir otomobilsever, eğer Türkiye'de para kazanıyor ve aracını da Türkiye'de satın alıp kullanacaksa, bir Avrupalıya göre işi çok zor! Çünkü hem Avrupalı meslektaşından daha az kazanıyor, hem de Türkiye'de otomobiller daha pahalı.

**Yazı: Emre Anamur**

Otomotiv sektöründeki yöneticiler, her konuşmalarında Türkiye'de otomobil satışında büyük bir potansiyel olduğundan bahsederler. Hatta son dönemde birçok yeni markanın Türkiye pazarına girmesinin de temel mantığı budur. Tüm bunların nedeni, elbette Türkiye'de 1000 kişiye düşen araç sayısının sadece 135 adet olması. Bu rakam ABD'de 700'ün üzerinde, Almanya'da ise 600. Kısacası Türkiye'de çok potansiyel alıcı var. Yine tüm sektör yöneticileri, düşük satışlardan bahsedip, "Aslında Türkiye otomotiv pazarı kolaylıkla yıllık 1 milyon adedin üzerine çıkabilir" tarzında açıklamalar yaparlar. Peki bu nasıl gerçekleşecek?

## **Gelirimiz Avrupalılardan daha düşük**

Henüz AB'ye girmemiş (girip girmeyeceği de tartışma konusu), kendi yerel para birimini kullanan bir ülke olarak Türkiye, hemen hemen her sektörde, gelişmiş Avrupa ülkelerine oranla daha düşük ücret seviyesi sunuyor. Bu özel şirketlerden tutun da, devlet memurluğuna kadar aynı. Zaten bu durumun en net göstergesi de asgari maaşlar. Bazı Avrupa ülkelerinde Euro cinsinden net asgari maaşlar şöyle: İngiltere 1040, Almanya 1200, Fransa 1321, İsveç 1382. Türkiye'de ise net asgari maaş 576,57 TL, bu da yaklaşık 292,80 Euro (Merkez Bankası döviz kuru 30 Temmuz Euro sa-



tış 1,9691) yapıyor. Kısacası Türkiye'deki asgari maaş, yukarıda örnek olarak saydığımız dört Avrupa ülkesindekinin her birinin yaklaşık dörtte biri kadar.

## **Otomobiller benzer fiyatta ya da daha pahalı**

Gelirimizin düşük olduğunu yukarıdaki paragrafta açıkladık. Peki ya otomobil fiyatları ne durumda? Daha az para kazanılan bir ülke olduğu için, mantıken otomobil fiyatlarının Avrupa'dan daha

düşük olması gerekir değil mi? Yanıldınız. Bunun mantıklı bir açıklaması da yok zaten. Gelirimiz daha düşük, ama burada otomobiller de daha pahalı ya da en iyi ihtimalle aynı fiyata sahip! En iyisi bunu rakamlarla anlatalım: Türkiye'de Renault Megane HB 1.5 dCi 85 HP Authentique'in fiyatı 38.200 TL, yani 19.399 Euro. Aynı otomobil Fransa'da benzer bir fiyat olan 19.900 Euro'ya satılıyor. Yani bu otomobile ulaşmak için Türkiye'de 66,25 aylık net asgari maaşa ihtiyaç var; Fransa'da





ise 15,06 maaş yeter! Bir örnek daha verelim: Volkswagen Passat 2.0 TDI 140 HP Comfortline DSG'nin Türkiye fiyatı 86.200 TL, yani 43.776 Euro. Aynı araç Fransa'da 30.530 Euro. Yani 13.246 Euro daha ucuz. Aynı otomobile Türkiye'de 149,50 adet asgari maaşla ulaşılabilirken, Fransa'da bu rakam 23,11. Bir başka deyişle, asgari maaş alan bir Fransız işçisinin 23 maaşı bir Passat ederken, Türk işçisinin yaklaşık 150 maaşı bir Passat ediyor!

### **Büyük motorlarda fiyat farkı inanılmaz!**

Hadi biraz da uçuk hayaller kuralım: Hani olmaz, olamaz ya, farz edelim ki,

3.0 litrelik motora sahip bir Range Rover Sport 3.0 TDV6 HSE satın almak istiyoruz! Bu otomobilin fiyatı Türkiye'de 112.223 Euro. Aynı aracın Fransa'daki satış fiyatı 56.250 Euro. Yani 55.973 Euro daha ucuz. Bir başka deyişle aynı parayla Türkiye 1 adet, Fransa'da ise 2 adet Range Rover Sport satın alabilirsiniz. Asgari maaş oranlamasında ise durum daha da korkutucu. Bu otomobile sahip olmak için Türkiye'de 383,27 adet maaşa, yani 31 yıllık çalışma süresine (o da maaştan 1 kuruşluk harcama yapılmadığı taktirde), Fransa'da ise 42,58 asgari maaş tutarında (3 buçuk yıllık çalışma süresi) paraya ihtiyaç duyuluyor (Not: Fransa fiyatları markaların web sitelerinden alınmıştır).



### **Sözün özü**

Uzun lafın kisası ve kolayca yapılabilen şu araştırmanın sonucu şu: Türkiye'deki gelir seviyesi gelişmiş Avrupa ülkelerinin düzeyine çekilmedikçe ve otomobillerden alınan anormal vergiler Avrupa seviyesine indirilmedikçe, biz Türkiye için uzun yıllar boyunca "bu ülkede otomobil satışı için potansiyel var" demeye devam ederiz, 1000 kişiye düşen araç sayısı da uzun yıllar bu seviyelerde kalır.

***ASGARI MAAŞ ALAN BİR TÜRK, BİR RANGE ROVER SPORT SATIN ALMAK İÇİN HİÇ HARCAMADAN 383 MAAŞINI BİRİKTİRMELİ. FRANSA'DA BU RAKAM 42.***



# HYUNDAI ASSAN



## YERLİ i20 TROY AVRUPA YOLLARINDA

Mayıs ayında Hyundai Assan'ın İzmit'teki fabrikasında üretilmeye başlanan Hyundai i20 Troy; İspanya'dan Yunanistan'a, İtalya'dan Fransa'ya kadar tüm Avrupa ülkelerine Türkiye'den ihraç ediliyor.



Hyundai'yi küçük sınıfta başarıyla temsil eden i20 modeli, Mayıs 2010'dan bu yana i20 Troy adıyla Hyundai Assan'ın İzmit'teki fabrikasında üretiliyor. Avrupa ülkelerine Türkiye'den ihraç edilen i20 Troy'un "üretimden ihracata" yolculuğunu temsili olarak canlandırmak için, Hyundai Assan fabrikasından yola çıkarak, Türkiye'nin Avrupa'ya açılan sınırı ve aynı zamanda en büyük gümrük kapısı olan Kapıkule'ye gittik.

### Kırmızı-Beyaz

Hyundai Assan fabrikasından Kapıkule'ye doğru hareket etmeden önce, bayrağımızın renklerini temsil eden biri beyaz, diğeri kırmızı iki i20 Troy'u fabrika binası önünde görüntüledik. i20 Troy'un artık "Türk malı" olduğunun altını çizdiğimiz bu fotoğrafı çektikten sonra, banttan çıkan i20 Troy'ların ihraç edilmek üzere park edildiği alana gittik. Burada otomobillerin camlarına yapıştırılmış bilgi kağıtları, i20 Troy'un İspanya'dan Fransa'ya, İsveç'ten Hollanda'ya, Çek Cumhuriyeti'nden Norveç'e kadar Avrupa'nın tüm pazarlarına ihraç edildiğini belgeler nitelikteydi.



**BANTTAN ÇIKAN i20'LERİN CAMLARINDA GÖNDERİLECEKLERİ ÜLKELERİN ADI YAZIYOR.**



### İlk 10.000 adet üretildi

Tüm dünyadaki Hyundai fabrikaları arasında en yüksek kalitede üretim yapan tesis seçilen ve Hyundai'nin Avrupa için ihracat merkezi haline gelen Hyundai Assan İzmit Fabrikası, Türk işçisinin emeğiyle üretilen i20 Troy modeli için, Mayıs ayından önce, yani henüz üretim başlamadan Avrupalı distribütörlerden tam not almış ve 10.000 adetlik ön

siparişle üretime başlanmıştı. Bu 10.000 adetlik ön sipariş içinde en yüksek talebi 1700 adetle İspanya verirken ikinci sırada 1200 adetle Yunanistan, üçüncü sırada ise 1000 adetle İtalya yer almıştı. İlk 10.000 adet i20 Troy, üretildi ve satış noktalarına ulaştırıldı.

### İkinci 10.000 adet üretiliyor

İlk 10.000 adetlik üretimin ardından,

ikinci 10.000 adetlik i20 Troy siparişi Haziran ayı içerisinde alındı. Bu siparişlerde ilk üç sırayı 1300 adetle İspanya, 1000 adetle Almanya ve 750 adetle Fransa aldı. Temmuz ve Ağustos ayı içinde üretime hız kesmeden devam eden Hyundai Assan İzmit Fabrikası, bu süre içinde de tüm sipariş edilen araçların üretimini tamamlayıp hepsini Avrupa'ya ihraç edecek.



## Hyundai Assan İzmit Ali Kahya Fabrikası

Türk tüketicisi, Hyundai markasıyla ilk olarak 1990 yılında tanıştı. Hyundai, kısa bir süre içinde önemli bir başarıya ulaştığı Türkiye pazarının yüksek potansiyelini ve Avrupa'ya yakın olan konumunu göz önüne alarak denizaşırı ülkelerdeki ilk üretim merkezini Türkiye'de kurma kararı aldı. İzmit'te 25 Eylül 1995'te temeli atılan ve rekor bir sürede tamamlanıp 1997 Temmuz'unda seri üretime başlayan Hyundai Fabrikası, 20 Eylül 1997'de gerçekleştirilen törenle açıldı. Fabrika, İzmit - Ali Kahya Beldesi'nde 1 milyon metrekarelik mevcut alana, 233.000 metrekarelik fabrika sahasına ve 108.000 metrekarelik kapalı alana sahip. Bugüne kadar yan sanayi ile birlikte 900 milyon USD'lik bir yatırımın söz konusu olduğu fabrikanın yıllık üretim kapasitesi 125.000 adet. Hyundai İzmit Fabrikası, Türk işçilerin emeğiyle tüm dünya için üretilen Accent Era, Mat-

rix ve i20 Troy modelleriyle Hyundai Motor Company'nin Avrupa'ya açılan kapısı olarak büyük bir önem taşıyor. Kalitesine ve ürünlerine güvenen Hyundai, Türkiye'de tüm araçları için "5 Yıl Üretici Firma Mekanik Garantisi" sunan ilk ve tek marka olma özelliğini taşıyor. Ayrıca Hyundai, tüm Türkiye çapındaki yetkili satıcıları ISO 9001 Kalite Belgesi'ne sahip olan ilk ve tek marka konumunda bulunuyor.



### Üretimden ihracata yolculuk: İzmit/Ali Kahya - Edirne/Kapıkule

Hyundai Assan fabrikasının bantlarından çıkan bayrak kırmızısı renkli i20 Troy'la fabrikaya veda edip "üretimden ihracata" temamızı destekleyen yolculuğumuza çıktık. Türkiye'de üretilmeye başlanmasının yanı sıra, yenilenen ve adına "Troy" eklenen Hyundai i20 için Hyundai tarafından 75 milyon USD yatırım yapıldı. Yan sanayi yatırımı ile birlikte toplam yatırım ise 100 milyon USD'yi buluyor. Yenilenme operasyonu sırasında malzeme kalitesi iyileştirilen, Türk işçisinin elinde şekillenmesi sayesinde işçilik düzeyi artan ve yeni donanımlara kavuşan otomobil; 3940 mm uzunluğa, 1710 mm genişliğe ve 1490 mm yüksekliğe sahip. Bu boyutları sayesinde, uzun yolculukların yanı sıra şehir içinde de pratik kullanım sunan i20 Troy, 2525 mm'lik dingil mesafesiyle hem ön hem de arka koltukta başarılı diz, baş ve omuz mesafeleri sunuyor. 295 litrelik bagaj hacmi, işlevsel kullanımı arttıran özelliklerden bir diğeri.





### **İç mekân konforuyla dikkat çekiyor**

i20 Troy'un kaliteli iç mekanı, geliştirilen izolasyon ve süspansiyon sistemi sayesinde hem konforlu hem de sessiz. Sürücü ve yolcuları uzun yolculuklarda dahi yormayan koltuklar, yeterli sayıdaki eşya gözü ve bardaklık, AUX, USB ve iPod girişlerine sahip ses sistemi, seyahatleri keyfe dönüştürüyor. Krom kaplamalı iç aksesuarlar, direksiyondan kumandalı radyo/CD/MP3 çalar ve krom kaplamalı vites tablası ve topuzu, iç mekâna hem şıklık hem de modernlik katıyor. Ergonomi açısından çok başarılı olan kokpitte, mavi aydınlatmalı gösterge paneli, rahat okunması ve göz yormamasıyla öne çıkıyor. Elektronik kontrollü klima, iç mekânın sıcaklığını istediğiniz dereceye hızlı bir şekilde getirirken, soğutmalı torpido içeceklerinizi soğuk tutarak maksimum konfor sağlıyor. Elektrikli camlar, elektrikli ayarlanan ve katlanan dış dikiz aynaları, konfor donanımının diğer unsurları arasında yer alıyor.

### **5 yıldızlı güvenlik**

Avrupa'nın bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP'in testinden 5 üzerinden 5 yıldızla ayrılan Hyundai i20, aktif ve pasif güvenlik donanımıyla göz dolduruyor. ABS, Fren Destek Sistemi (BAS),

*MAYIS AYINDAN BU YANA TÜRK İŞÇİSİNİN ÜRÜNÜ OLAN HYUNDAI i20 TROY, İYİLEŞTİRİLEN MALZEME KALİTESİ VE ARTTIRILAN DONANIMLA GÖZ DOLDURUYOR.*







*GERÇEKLEŞTİRDİĞİMİZ YOLCULUKTA  
ÖNCE AVRUPA KITASINA AYAK BASTIK,  
SONRA DA KAPIKULE'YE VARDIK.*



Elektronik Kontrollü Fren Gücü Dağıtım Sistemi (EBD), Elektronik Denge Kontrol Sistemi (ESP) ve 6 havayastığı sayesinde güvenli sürüşler vaat eden otomobil, emniyet kemeri sesli uyarı sistemi ve istendiğinde devre dışı bırakılabilen yolcu havayastığıyla güvenlik konusunda da eksiksiz bir yapı sergiliyor.

### Beş motor seçeneği

Hyundai i20 Troy; 1.2 DOHC 16V 78 HP, 1.4 DOHC CVVT 16V 100 HP, 1.4 CRDi 16V 75 HP, 1.4 CRDi 16V 90 HP ve 1.6 DOHC CVVT 16V 126 HP olmak üzere, üçü benzinli ve ikisi dizel olmak üzere toplam beş motor seçeneği sunuyor. Gerek sessiz çalışma karakterleri, gerek

performansları, gerekse düşük yakıt tüketimleriyle dikkat çeken bu motor seçenekleri, 109-135 g/km arasındaki karbondioksit salınımlarıyla da çevreci kimlik taşıyor. i20 Troy modellerinde, motora göre değişmekle birlikte, 5 ve 6 ileri manuel ile 4 kademeli otomatik şanzıman seçenekleri bulunuyor.

### Yolun açık olsun

Hyundai i20 Troy'la İzmit Ali Kahya'da başladığımız yolculuk, Edirne Kapıkule'de sona eriyor. Türk malı i20 Troy'umuzu, Türkiye'nin Avrupa'ya açılan en büyük gümrük kapısında Avrupa'ya uğurluyoruz. Yolun açık, model ömrün başarılarla dolu olsun i20 Troy!





*HYUNDAI ASSAN FABRİKASINDAN  
BAŞLADIĞIMIZ “ÜRETİMDEN İHRACATA”  
YOLCULUĞUMUZ, TÜRKİYE’NİN AVRUPA’YA  
AÇILAN KAPISI OLAN KAPIKULE GÜMRÜK  
KAPISI’NDA SON BULDU.*





# ÇEVRECİ TAŞIMACILIK

Kısa bir süre sonra seri üretime geçtiğinde “dünyanın ilk seri üretim elektrikli vanı” unvanını kazanacak olan Mercedes-Benz Vito E-Cell, karayollarındaki taşımacılığı çevreci hale getirecek.

Yazı: Emre Anamur/Stuttgart-Almanya

Fotoğraflar: Mercedes-Benz Medya



Günümüzde hemen hemen her otomotiv üreticisi, şarj edilen pillerin desteklediği elektrik motorlarıyla çalışan otomobiller konusunda çeşitli prototiplere sahip ve bunlardan bazıları, kısa bir süre sonra seri üretime geçecek. Bu tür bir araç olan Mercedes-Benz Vito E-Cell'i, markanın genel merkezinin de bulunduğu Stuttgart'ta kullanma fırsatı bulduk.

### Taşımacılık yeniden şekillenecek

Mercedes-Benz Vito; modern motor seçenekleri, geniş yükleme alanı, yüksek taşıma kapasitesi, bir ticari araç için son derece lüks olarak tanımlanabilecek kabini ve yüksek marka imajıyla zaten başarılı bir ticari araç. Yüzde 100 elektrikle çalışan Vito E-Cell ise, hem işletme giderlerinin düşürülmesi hem de çevreye en az zararın verilmesi konularında sektöre yepyeni bir bakış açısı getiriyor. Kullanımda sıfır emisyonu (şarj edilirken, kullanılan elektrik nedeniyle salınım var) sahip olan Vito E-Cell; Londra, Berlin, Roma gibi şehirlerde her geçen gün arttırılan katı emisyon kurallarına uyması, şehir merkezlerine ücretsiz olarak girilmesi ve ücretsiz park yeri teşviklerinden yararlanabilmesi bakımından öne çıkıyor.

### Bu yıl 100, 2011'de 2000 adet üretilecek

Mercedes-Benz Vito E-Cell, bu yıl sona ermeden 100 adet üretilip yollara çıkarılacak. 2011 yılı için planlanan üretim ise 2000 adet. Zaten 2020 yılında Almanya karayollarında 1 milyon adet elektrikli otomobil olacağı öngörülüyor. Bu modelle hedeflenen pazarların başında, elbette ilk başta anavatan Almanya geliyor. Diğer ülkeler ise Danimarka, Fransa, İngiltere, Hollanda, İsveç ve İspanya.

### Avrupalı günde 50-80 km yol yapıyor

Fosil yakıt kullanan bir otomobille yol yaparken, yakıtınız bittiğinde bir akaryakıt istasyonuna girer, yakıtınızı alır ve yola devam edersiniz. Elektrikli araçlarda ise durum biraz farklı: Şarjınız bittiğinde pilleri yeniden şarj etmeniz gerekiyor ki bu işlem, kullandığınız elektrik akımına göre 4-12 saat arasında sürebiliyor (Vito E-Cell'de bu süre 380-400 volt ile 6 saat, 230 volt ile 12 saat). Kısacası yola devam edemiyorsunuz (Bu nedenle, Renault-Nissan'ın elektrikli araçları için istasyonda kısa sürede pil değiştirip yola devam etme projesi geliştirilmiş durumda, ama bu proje henüz sadece düşünce



*ELEKTRİKLİ VITO'NUN LITYUM İYON PİLLERİ, KULLANILAN ELEKTRİK AKIMINA BAĞLI OLARAK 6-12 SAAT ARASINDA TAMAMEN ŞARJ EDİLEBİLİYOR.*

aşamasında). Yani aracın tam dolu pillerle sunduğu menzile önem kazanıyor. Yapılan araştırmalara göre, Avrupalı bir sürücü günde ortalama 50-80 km yol yapıyor. Vito E-Cell'in sunduğu menzile ise 130 km. Mercedes-Benz yetkilileri de, bu bilgiye dayanarak, bu vananın tam dolu pillerle günlük ihtiyacı karşılayabileceğini belirtiyorlar. Peki, bu aracın sahibi pilleri nerede şarj edecek? O konuda da altyapı çalışmaları başlamış durumda ve şarj istasyonları inşa ediliyor. 2015 yılında Batı Avrupa'da toplam 50.000 şarj istasyonu bulunacağı tahmin ediliyor.

### 80 km/s maksimum hıza sahip

Mercedes-Benz Vito E-Cell, 3050 kg boş ağırlığa sahip. Aracın yükleme kapasitesi ise hayli yüksek: Yaklaşık 900 kg. Vito E-Cell'de yer alan lityum-iyon piller, aracın alt kısmını boydan boya kaplıyor. 16 modülün içinde yer alan 192 hücreden oluşan batarya grubunun toplam kapasitesi 36 kW/saat. Otomobilin elektrik motoru, devamlı 60 kW güce (maksimum 70 kW'ye çıkıyor) ve 0 d/d'den itibaren 280 Nm torka sahip. Bu motor, Vito E-Cell'e 80 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Frenleme sırasında oluşan güç, elektrik enerjisine çevrilerek bataryaları şarj etmekte kullanılıyor. Otomobilin önemli bir özelliği de, diğer Vito modellerinden farklı olarak önden çekişli olması. Bunun nedeni ise, piller için yer kazanmak ola-

*STUTTGART'TA  
KULLANDIĞIMIZ VITO  
E-CELL, ATAĞI YAPISI  
VE SESSİZLİĞİYLE ÖNE  
ÇIKTI. FREN SİSTEMİNİN  
İSE İYİLEŞTİRİLMESİ  
GEREKİYOR.*

rak açıklanıyor. Ancak Vito E-Cell'in süspansiyon sistemi, Vito 4x4'ten alınmış.

### Stuttgart'ta kullandık

Kısa bir süre sonra seri üretime geçecek olan Vito E-Cell'i, henüz prototip aşamasındayken test etme fırsatımız oldu. Üretimden önceki son prototipler resmi plakaya sahipti ve Stuttgart şehir içinde toplam 25 kilometre kullandık. Motoru çalıştırdığımızda ilk dikkat çeken, diğer elektrikli otomobiller gibi hiçbir ses çıkmamasıydı. 1 ileri otomatik şanzımanı D konumuna getirip gaza bastığımızda ise, İstanbul metrosunda-



ki vagonların istasyondan kalkış anında çıkardıkları sese benzer bir ısıklık duyarak ve içten yanmalı motorlarda alışık olmadığımız bir ivmeyle hızlanmaya başladık. Bunun nedeni, elektrik motorunda, maksimum torkun 0 d/d'den itibaren hizmete girmesi. Otomatik şanzımanda sadece 1 ileri kademe olduğu için herhangi bir vites değişimi yaşanmıyor. Bu nedenle herhangi bir sarsıntı da yok. Ancak yüksüzken bile 3000 kg ağırlığında olan aracın, yokuş yukarı kalkışlarda geri kaydırması, kalkış sırasında ya sol ayağınızı bir süre frende tutmanızı ya da el frenini kullanmanızı gerektiriyor. An-

cak yetkililer, bu araç için yokuşta geri kaymayı önleyen "Hill Holder" sistemi üzerinde çalıştıklarını söylediler. Yetkililer, frenleme konusundaki sorumuza da, seri üretim versiyonunda daha kısa mesafede durmayı sağlayacak bir fren sistemi bulunacağını belirttiler. Aracın kabini, Mercedes-Benz kalitesini yansıtıyor. Rahat sürücü koltuğu, yüksek oturma konumu, büyük dış dikiz aynaları ve geniş görüş açıları, konforlu ve güvenli bir sürüş sağlıyor. İlk hızlanma ve ara hızlanmalar, yukarıda bahsettiğim nedenden ötürü çok başarılı. Araçtan hiç ses çıkmaması ise, yoldaki yaya ve hayvanlar



için bir dezavantaj. Çünkü bir araç geldiğini ne yayalar fark ediyor ne de hayvanlar duyuyor. Bu nedenle yola ve kaldırımlara ekstra dikkat göstermek gerekiyor. Bazı elektrikli otomobil projelerinde, araca yapay bir ses verme düşüncesi var. Mercedes-Benz yetkilileri ise bu tür bir ihtiyaç bulunmadığını, bir süre sonra herkesin bu sessizliğe alışacağını ifade ediyorlar.

### Hem çevreci hem cep dostu

Vito E-Cell, dizel motorlardan bile düşük yakıt gideriyle (şarj etmekte kullanılan elektrik enerjisi) kullanıcıyı sevin-direcek. Öte yandan, birçok Avrupa ülkesi bu tür çevreci araçlara vergi indirimini (hem ilk satın alıfta hem de kullanım sırasında), ücretsiz park yeri gibi teşvikler getirmeye başladı bile. Bu teşviklerin artarak sürmesi bekleniyor. Ayrıca Vito E-Cell; Londra, Berlin, Roma gibi şehir merkezine girişte araçlardan belirli bir ücret alınan/alınacak şehirlerde de, elektrikli araçlara verilen/verilecek teşvik sayesinde bu parayı ödeme-yerek kullanılabilir. Gürültü yapmaması, kullanım sırasında hiç atık gaz salmaması da cabası. Çevreciler adına bu noktada tek dileğimiz; belki biraz aşırıya kaçmış olacağız ama, aracı şarj etmek için kullanılan elektrik enerjisinin de güneş ve/veya rüzgar santrallerinden elde edilmesi olabilir.



0 g/km **A**

*BATARYA GRUBU, 16 MODÜLÜN İÇİNDE  
YER ALAN 192 HÜCREDEDEN OLUŞUYOR.  
VITO E-CELL, "A" EMİSYON SINIFINDA!*





# SMART'A İNCE AYAR

Ufak geliştirmelerle güncellenen smart, artık daha çevreci motorlara ve daha çekici iç mekana sahip.

**Yazı: Tarık Akagün / Essen-Almanya - Fotoğraflar: Daimler Medya**



# S

Saat üreticisi Swatch ile Mercedes-Benz'in ortaklaşa ürettikleri ve 1998 yılında City Coupe adıyla çıkan fortwo'nun ilk dönemlerinde birçok kişi bu otomobilin başarısızlığa uğrayacağını ve üretiminin sonlanacağını düşünüyordu. Fakat böyle düşünenlerin zaman içinde yanıldıkları ortaya çıktı. Özellikle Avrupa'nın kalabalık şehirlerinde dikine park edebilmesiyle popülerleşen ilk nesil smart 700.000 adetten fazla satarak ne kadar benimsenmiş olduğunu gösterdi. Yumurtası tasarımıyla bir kült haline gelen smart fortwo'nun ikinci nesliyse 2006'nın sonlarında tanıtıldığında boyutları biraz büyümüş olmasına rağmen aynı silüeti korudu. 2006 sonundan günümüze 500.000 adetten fazla satan ikinci nesil smart fortwo, 2010 model yılı için bir takım yenileştirmelere tabi tutuldu.



Üreticisi tarafından “yeni nesil” olarak lanse edilse de sayfalarda görülen fortwo, aslında makyajlanmış bir model. Zaten basın mensuplarına verilen flash belgelerde bir dosyanın “smart\_facelift” olarak kaydedilmiş olması da bunun bir göstergesi.

### LED’li gündüz farları

Makyajlı smart fortwo’ya dıştan bakıldığında en fazla dikkat çeken detay kuşkusuz ki LED’li gündüz farları. Dış görünüm olarak yenilik sayılabilecek diğer farklılıklar ise yeni renk seçenekleri (tente ve gövde için), gövde renginde ön ve arka tampon altı spoyler ile marşpiyeleri kapsayan “bodypanel plus” paketi, yeni jantlar ve daha kolay açılan bagaj kapağı gibi şeyler.

Gelelim iç mekana. smart yetkilileri otomobilin gösterge tablosu ve bazı kumanda birimlerinde değişiklik yapıldığını ifade etseler de, bunların fazla dikkat çekmediğini söylememiz gerek. Yapılan makyajın iç mekan için en büyük getirisi kuşkusuz ki kapaklı torpido gözü uygulaması olmuş. Hatırlanacağı gibi smart fortwo’nun iç mekanda daha önce kapaklı eşya gözü bulunmuyordu.

*YENİ RENK DÖŞEMELERİN KULLANILDIĞI SMART FORTWO’NUN İÇ MEKANINDAKİ EN OLUMLU DEĞİŞİM; KAPAKLI TORPİDO GÖZÜNÜN KULLANILMASI OLMUŞ.*



### Emisyonlar azalmış

Smart fortwo’da 0.8 lt 54 HP cdi turbodizel motorun yanı sıra; 1.0 lt’lik silindir hacmine sahip 61 HP, 71 HP, 84 HP ve 102 HP’lik (Brabus) benzinli motor seçenekleri de mevcut. Biz motorlardan önce 71 HP’lik, sonra 84 HP’lik versiyonları kullanma imkanı bulduk. 71

HP’lik versiyonun ürettiği güç ve tork değeri (92 Nm), makyajsız versiyonla aynı. Fakat daha önceden 103 g/km olan CO2 emisyonu şimdiki modelde 98 g/km olarak açıklanıyor. Bununla birlikte eskiden 13.3 sn olarak açıklanan 0-100 km/s değeri artık 13.7 saniye olarak açıklanıyor. Bu farkı pratikte anlamak pek kolay de-

ğil ve 71 HP’lik motor fortwo’yu sportif sesler çıkartarak zorlanmadan hareket ettiriyor. Micro Hybrid Drive adı verilen start-stop sistemli bu araç, dur-kalklarda motoru otomatik olarak stop ettirerek tüketimi düşürüyor. 71 HP’lik versiyondan inip de 84 HP’lik versiyona geçince performans farkı çok net şekilde hissedil-

lebiliyor. Gaz pedalı tepkileri çok daha başarılı olan bu motor fortwo'yu 10.7 saniye'de (eskisinden 0.2 saniye daha iyi) 0'dan 100 km/s'ye ulaştırabiliyor. Bu motorun 115 g/km'lik CO2 emisyonuy- sa makyajsız olana göre 1 g/ km daha iyi. Süspansiyon sis- temi sert ayarlanmış otomo- bilin fren pedalının hissi de eskiden olduğu gibi alışkan- lık gerektiriyor.

### Şanzıman

Kullandığımız her iki oto- mobilde de softouch adı ve- rilen otomatikleştirilmiş ma- nuel şanzıman bulunuyordu. Hem otomatik, hem de manuel kullanı- ma olanak tanıyan bu şanzıman vites ge- çişlerini biraz gecikmeli olarak gerçek- leştiriyor.

### Sonuç

Konsept olarak başarılı bir araç olan makyajlı smart fortwo'yu açıklayacak en doğru söz "bildiğiniz gibi" olacaktır. Yani şehiriçinde pratik, havalı ve çevreci. 2010 İstanbul Autoshow Fuarı'ndan son- ra satışına başlanacak makyajlı smart'ın fiyatlarının şimdiki güncel modellerden (15.761 Euro'dan başlıyor) yüzde 1.4 oranında daha fazla olacak.



*COUPE VE  
CABRIO KAROSER  
SEÇENEKLERİ  
SUNULAN  
SMART FORTWO,  
BOYUTLARIYLA  
ÖZELLİKLE  
BÜYÜK  
ŞEHİRLERDE  
AVANTAJ  
SAĞLIYOR.*

smart fortwo mhd 52 kW

smart fortwo 62 kW

#### Fabrika verileri

|                                    |                           |                           |
|------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Motor:                             | 999 cc, sıralı 3 silindir | 999 cc, sıralı 3 silindir |
| Şanzıman:                          | 5 ileri softouch          | 5 ileri softouch          |
| Maksimum güç:                      | 71 HP @ 5800 d/d          | 84 HP @ 5250 d/d          |
| Maksimum tork:                     | 92 Nm @ 2800 d/d          | 120 Nm @ 2000-4250 d/d    |
| Maksimum hız:                      | 145 km/s                  | 145 km/s                  |
| 0-100 km/s:                        | 13.7 sn                   | 10.7 sn                   |
| Boyutlar (uz. / gen. / yük.):      | 2695 / 1559 / 1565 mm     | 2695 / 1559 / 1565 mm     |
| Bagaj hacmi:                       | 220 lt                    | 220 lt                    |
| Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): | 4.6 / 4.0 / 4.3 lt/100 km | 6.3 / 4.1 / 4.9 lt/100 km |

Daha çevreci, LED'li gündüz farları, park kolaylığı +

Şanzıman, sert sürüş -

98 g/km **A**

115 g/km **B**



# GERÇEK ŞEHİRLİ

Elektrikli smart fortwo, küçük boyutlarının yanı sıra, sıfır emisyon değeriyle de gerçek bir şehirli.

Yazı: Tarık Akagün - Essen/Almanya

Fotoğraflar: Daimler Medya





Boyutlarıyla şehiriçi ulaşımında yeni bir perde açan smart fortwo, elektrikli versiyonuyla şimdi bunu bir adım ileriye taşıyor. İleride hidrojen yakıt hücreli otomobilleri de yollarda göreceğimiz olmanıza rağmen, bunların şarjlı bataryaya sahip elektrikli otomobillerden daha sonraki süreçte popülerleşmesi öngörülüyor.

2007 yılında 100 araçlık bir elektrikli fortwo filosu hazırlayan ve İngiltere-Londra'da gündelik yaşam testleri yapan smart, 2009 yılında 1500 adetlik fortwo electric drive serisi hazırladı. Fransa'nın

Hambach kentinde üretilen bu otomobiller şimdi 15 ülkenin yollarında dolaşıyor. Makyajlı smart fortwo'nun basın test sürüşü için gittiğimiz Almanya'nın Essen kentinde elektrikli fortwo'ları kullanma şansı da bulduk.

fortwo electric drive'ın direksiyonuna geçmeden önce organizasyon yetkilileri her araç için birer iPhone verdiler. Tabii ki hediye olarak değil, teknolojinin ulaştığı noktayı göstermek açısından... Dünyada bir otomobil üreticisi tarafından yapılan ilk iPhone uygulaması saye-



DAİRESEL  
GÖSTERGELERDEN  
SOLDA OLANI BATARYA  
ŞARJ DURUMUNU,  
SAĞDAKİ İSE ANLIK  
ENERJİ TÜKETİMİNİ  
GÖSTERİYOR.

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







sinde navigasyonu kullanmak, eller serbest şekilde telefonla görüşmek, internet radyosunu dinlemek mümkün. Eğer aracınızı park ettiğiniz yeri bulamıyorsanız "car finder" ile otomobilinizin bulunduğu yeri iPhone'un ekranında görebiliyorsunuz. Ama asıl ilginç olan nokta iPhone'un ekranından otomobilin bataryalarının şarj durumunu, kaç dakikada dolacağı gibi bilgileri görebilmek. Bu uygulamayı diğer smart fortwo kullanıcıları da Avrupa'da 9.99 Euro'ya edinebiliyorlar. Tabii içten yanmalı motora sahip smartlarda batarya bilgilerini görebilmek mümkün değil.

### Sessiz sürüş

Fortwo electric drive'in iç mekanı diğer fortwo'lardan farklı değil. Yalnız ön konsolun üstünde yer alan dairesel göstergelerden soldaki batarya şarj durumunu, sağdakiyse o an için harcanan enerji miktarını kW cinsinden gösteriyor.

Elektrikli otomobil üreticisi Tesla'nın yüzde 10 hissedarı ve stratejik ortağı olan Daimler; fortwo electric drive'in geliştirilmesinde Tesla'nın desteğini almış. Sandviç yapıli karosere sahip fortwo electric drive'in 16.5 kWh'lık lityum iyon batarya grubu aracın zeminine konumlandırılmış. 30 kW (41 HP) güç ve 120 Nm tork üreten elektrik motoruysa arkada bulunuyor. Akşam şarj et, gündüz kullan mantığıyla hazırlanan otomobilin 135 km'lik menzili biraz kısıtlı, ama bu otomobilin şehir otomobili mantığıyla geliştirildiğini de unutmamak lazım. 220V'luk şehir akımında 3.5 saatlik şarj süresi sonunda yüzde 20-80 arasında doluluk oranına ulaşan bataryaların yüzde 100'lük doluluk oranına ulaşması için gereken süreysse 8 saat.

Fortwo elektrik drive'in kullanımı da diğer elektrikli otomobil tecrübelerimizde olduğu gibi gayet sessiz ve yumuşaktı. 0-60 km/s hızlanmasını 6.5 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızıysa 100 km/s ile sınırlandırılmış. Kul-



*BİR OTOMOBİL  
FİRMASI TARAFINDAN  
YAPILAN İLK IPHONE  
UYGULAMASINDA,  
MEVCUT ŞARJ  
DURUMUYLA  
GİDİLEBİLECEK  
TAHMİNİ MESAFE  
VE BATARYANIN  
NE ZAMAN  
DOLACAĞI BİLGİLERİ  
GÖSTERİLİYOR.*



lanım sırasında belirgin bir yavaşlık hissi yaşatmayan aracın 0-100 km/s hızlanması açıklanmıyor. Akustik konforu diğer fortwo'lardan daha iyi olan elektrikli fortwo'nun şanzımanı da tek oranlı olduğundan (elektrik motorları çalışmaya başladıkları andan itibaren en yüksek tork değerini sunduklarından, tek oranlı şanzıman yeterli) sarsıntılı vites geçişleri de söz konusu değil.

### Sonuç

Henüz emekleme aşamasında olan elektrikli otomobil teknolojisi, smart'ın konseptine tam olarak uyum sağlamış.

0 g/km **A**





# ELİ GÜÇLENDİ

Infiniti, FX ürün gamına eklediği 3.0 lt V6 dizel motorla, lüks SUV segmentindeki rekabette “Artık ben de varım” diyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Avrupa'da 2008 yılından bu yana, Türkiye'de ise Bayraktar Holding distribütörlüğünde Ekim 2009'dan beri faaliyet gösteren Infiniti, bilindiği gibi Japon üretici Nissan'ın 1989 yılında Amerika pazarı hedef alınarak geliştirdiği premium markası. Tıpkı Toyota'nın Lexus'u gibi önce Amerika'da satışa sunulan marka, elde ettiği başarı sonrasında Avrupa pazarına da girdi. Resmi distribütörlükten önce, "grey market" (İngilizce "gray") olarak tabir ettiğimiz özel galeriler tarafından getirilip satılan Infiniti modelleri, o dönemde hiçbir garantiye, yol yardımına ve orijinal yedek parçaya sahip değilken, şu an satılan Infiniti'lerde böyle bir sorun bulunmuyor. Hatta Bayraktar Holding, kendisinin satmadığı Infiniti'lere dahi servis hizmeti vermeye başladı. Ama şimdilik sadece İstanbul-İstinye'de bir showroom ve servisi bulunan markanın, bu ağı genişletmesi gerekiyor.

### Markanın lüks SUV'u: FX

2003 yılından bu yana ürün gamında olan lüks SUV modeli FX, 2008'de yenilenmişti. Bugüne kadar 320 HP güç üreten 3.7 lt V6 benzinli motorla, özellikle de bu motorun çıkardığı eşsiz sesle adından söz ettiren FX, yeni dizel motoruyla; hem satın alma sırasında daha düşük fiyat (baz fiyatı 111.926 Euro) hem de kullanma sırasında daha düşük işletme gideri (Akaryakıt, Motorlu Taşıtlar Vergisi vb.) sunuyor.

### Sportif ve prestijli tasarım

Shiro Nakamura liderliğindeki Infiniti tasarım ekibi tarafından çizilen FX, prestiji ve sportifliği birarada sunan bir yapıya sahip. Dalgalı yatay çizgilerden oluşan ön ızgarasıyla diğer tüm SUV'lardan ayrılan araç, çekik far ve stop lambalarıyla Japon olduğunu ortaya koyuyor. FX30d'yi benzinli kardeşlerinden ayıran tek fark, sağ arkada yer alan "FX30d" lo-









gosu. 5 metreye yaklaşan boyunun da bir sonucu olarak 2885 mm dingil mesafesi sunan FX30d, 410 litrelik bagaja (1305 lt'ye kadar çıkıyor) sahip. Tavan barlarından cam çerçevelerine, aracı boydan boya kat eden yan çitalardan kapı kollarına kadar dış tasarımda bolca kullanılan parlak alüminyum detaylar sportif tasarımı destekliyor. 20 inç'lik 5 kollu hafif alaşımlı alüminyum jantlar, görsel güzelliği tamamlıyor.

### Özenli ve lüks iç mekân

Otomobilin iç mekânına geçtiğinizde; kokudan renklere, malzemelerden işçiliğe kadar lüks bir atmosferle karşılaşıyorsunuz. Bu noktada hemen belirtmek gerekir ki, Infiniti'de çalışan kişiler, showroom'un lokasyonu ve dekorasyo-

nu, markanın kurumsal dergisi, broşür ve katalogları, hatta aracın ruhsat kılıfı bile bu lüks marka ve hizmet anlayışını destekler nitelikte. FX30d'nin kokpitinde kullanılan ahşap ve deri döşemeler, renk ve kalitesiyle göze hoş gelirken, dokununca da kaliteli bir his veriyor.

Tüm kumanda butonlarının da özenle tasarlandığı ve kaliteli malzemelerden üretildiği hemen anlaşılıyor. Infiniti'nin birçok modelinde ön konsolun en üst kısmında bulunan 7 inç'lik dokunmatik ekran; sürüş sırasında gerek Türkiye haritalı navigasyon sistemi, gerek AVM (çevre görüntüleme monitörü), gerekse telefon ve ses sistemi yönetimi olsun, birçok konuda hizmet veriyor. Eşya gözü ve bardaklık konusunda bonkör

olan araçta, üç kollu sportif direksiyon simidine yer verilmiş. Bunun arkasında yer alan magnezyum kolcuklar, manuel vites değiştirmeyi sağlıyor. Motoru, kontak anahtarınız cebinizde ya da çantanızdayken start&stop butonunu kullanarak çalıştırabiliyorsunuz, ama illa ki anahtarı bir yere koyayım derseniz, direksiyon simidinin sol tarafında bunun için bir yuva var. Bu bölgede ayrıca "IBA kapatma" (Akıllı Fren Destek Sistemi) butonu, "ESP kapatma" butonu, elektrikli dış dikiz ayna kontrolleri ve "FCW/LDW kapatma" (Çarpma Uyarısı/Şeritten Çıkma Uyarısı) butonu yer alıyor. Hem önde hem de arkada sürücü ve yolcularına geniş ve konforlu alanlar sunan otomobilin ön koltuklarında oturanlar, kışın koltuk ısıtmasını, yazın ise koltuk soğutma-

*FX30d'nin iç mekanında malzeme ve işçilik kalitesi üst düzeyde. Koltuklar ısıtma ve soğutma fonksiyonuna sahip. Çevre görüntüleme monitörü çok yararlı bir özellik.*



sını kullanarak, deri koltuklarda üşümeden/terlemeden yolculuk edebiliyorlar. Mor-beyaz-kırmızı renklere sahip büyük kırmızı göstergeler ve onların orasındaki yol bilgisayarı ekranı, hem şık hem de rahat okunan yapıya sahip. Buton yerleşimi konusunda ergonomik açıdan bir sorunun bulunmadığı (sadece flaşör butonunun yeri sürücüyeye uzak ve boyutu küçük) kokpitte, ön konsolun ortasında yer alan analog Infiniti saati, elit atmosferi arttıran bir ayrıntı olarak dikkat çekiyor.





### Ürün gamındaki ilk dizel motor

1989'dan bu yana büyük silindir hacimli ve güçlü benzinli motorlardan oluşan bir ürün gamına sahip olan Infiniti, otomotiv sektöründe sıkılaştırılan kurallara (markaların sahip olması istenen ortalama karbondioksit salınımı) ve pazar koşullarına adapte olarak (dizel motorlar daha fazla talep görüyor), ilk dizel motorunu piyasaya sürdü. Renault-Nissan İttifakı tarafından geliştirilen 3.0 litrelik V6 dizel motor, 3750 d/d'de 238 HP güç ve 1750 d/d'de 550 Nm tork üretiyor. 7 kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, sürücüye 212 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 8.3 saniye. Ortalama 9.0 lt/100 km yakıt tüketen motorun karbondioksit salınımı ise 238 g/km.

### Sessiz performans

Hepsi elektrikli olarak kolayca ayarlanan dış dikiz aynaları, sürücü koltuğu ve direksiyon simidini en uygun konuma getirip yola çıktığımda, 1750 d/d'de alınan 550 Nm maksimum tork sayesinde 2150 kg boş ağırlığa sahip FX30d'nin zahmetsizce hızlandığını ve bunu yapar-

ken de kabinde rahatsız edici bir gürültü ve/veya sarsıntı yaşanmadığını gördüm. Ara hızlanma konusunda da sorun yaşamayan otomobil, keskin virajlarda dahi başarılı bir yol tutuşa imza atıyor. Motorla uyum içinde çalışan 7 kademeli otomatik şanzıman, tam otomatik konumda da görevini yapıyor ama vitesleri mag-

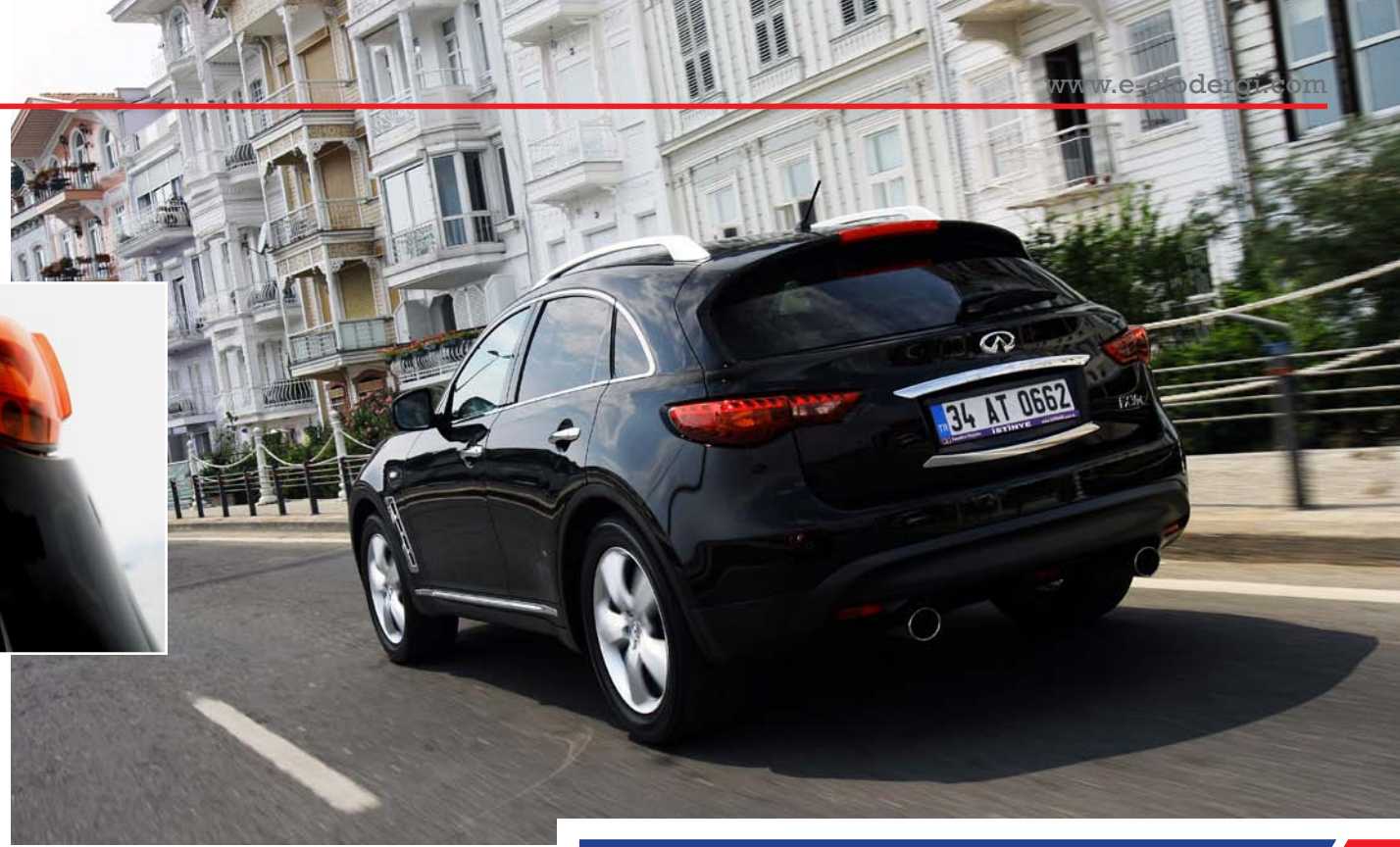
nezyum kolcuklarla değiştirmek daha zevkli. 3,55 mm genişliğindeki disk frenlere sahip fren sistemi ve ileri teknoloji ürünü sürüş destek sistemleri sayesinde güvenli bir biçimde ve kısa mesafede durdurulabilen FX30d, şehir içi ağırlıklı kullanımımızda 11.3 lt/100 km yakıt tüketti ki, bu da fabrika değerine çok

yakın. Otomobilin direksiyon sistemi direkt ve hızlı tepki veriyor. Yüksek oturma konumu yola hâkim olmanızı sağlıyor. Ayna, koltuk ve direksiyon simidi ayarınızı hafızaya alabiliyorsunuz. Park sırasında da AVM (çevre görüntüleme monitörü), eşsiz bir hizmet sunuyor. Dört tekerlekten çekiş sistemi, FX30d'nin her tür-



*20 İNÇ'LİK LASTİKLER 5 KOLLU JANTLARLA SÜSLENMİŞ. OTOMOBİLİN ÖZENLE DİKİLMİŞ DERİYLE KAPLI ÖN VE ARKA KOLTUKLARI KONFORLU VE RAHAT.*





lü yol ve hava koşulunda yoluna devam etmesini sağlıyor. Şeritten çıkma uyarısı, siz sinyal vermeden şeritten çıkmaktaysanız önce sesle uyarıyor, eğer tepki vermezseniz aracı frenliyor ve ESP'yi de devreye sokarak sizi şeridinize geri sokuyor. Öte yandan çarpma uyarı sistemi de, önünüzdeki araca fazla yaklaşırsanız sesle uyararak olası bir kazayı önüyor. FX30d'de, aktif ve pasif güvenlik sağlayan daha birçok sürüş destek sistemi mevcut.

### Fiyatı 111.926 Euro'dan başlıyor

3.0 lt dizel motora kavuşan FX modeli;

FX30d GT, FX30d GT Premium ve FX30d S Premium olmak üzere üç seçeneğe sahip ve fiyatı 111.926 Euro'dan başlıyor. Bu sayfalarda gördüğünüz FX30d GT Premium'un fiyatı 118.895 Euro. En pahalı seçenek olan FX30d S Premium ise 125.739 Euro'luk etiketle müşteri bekliyor. Lüks SUV segmentinde iddialı olan FX30d; rakipleri Audi Q7, BMW X5 ve X6, Mercedes-Benz ML, Porsche Cayenne, Range Rover Sport ve Volvo XC90'la çetin bir rekabete girecek özelliklere ve fiyata sahip. Tek handikapı, şimdilik sadece İstanbul-İstinye'de satış ve satış sonrası hizmeti verilmesi.

**410 LİTRELİK  
BAGAJ HACMI  
1305 LİTREYE  
KADAR ÇIKIYOR.  
FX30d'NİN  
BENZİNLİ  
MODELDEN TEK  
TASARIM FARKI  
SAĞ ARKADAKİ  
LOGOSU.**

### Infiniti FX30d GT Premium

#### Fabrika verileri

|                                    |                              |
|------------------------------------|------------------------------|
| Motor:                             | 2993 cc, V6, 24V, turbodizel |
| Şanzıman:                          | 7 kademeli otomatik          |
| Maksimum güç:                      | 238 HP @ 3750 d/d            |
| Maksimum tork:                     | 550 Nm @ 1750 d/d            |
| Maksimum hız:                      | 212 km/s                     |
| 0-100 km/s:                        | 8.3 sn                       |
| Boyutlar (uz. / gen. / yük.):      | 4865 / 1925 / 1680 mm        |
| Bagaj hacmi:                       | 410-1305 lt                  |
| Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): | 11.2 / 9.0 / 7.8 lt/100 km   |
| Fiyat (30d GT/30d GT Premium):     | 111.926 Euro / 118.895 Euro  |
|                                    | (31 Temmuz 2010)             |

- + Tasarım, prestij, konfor, motor-şanzıman, malzeme-işçilik
- Kısıtlı bayi ve servis ağı, flaşör butonunun yeri ve boyutu

238 g/km

G





# İŞİ KOLAY DEĞİL

Toyota RAV4, makyajlanarak iddiasını arttırdı ama eskisinden çok daha fazla modelin mücadelesi ettiği kompakt SUV segmentinde işler eskisi kadar kolay değil.

Yazı: Emre Anamur

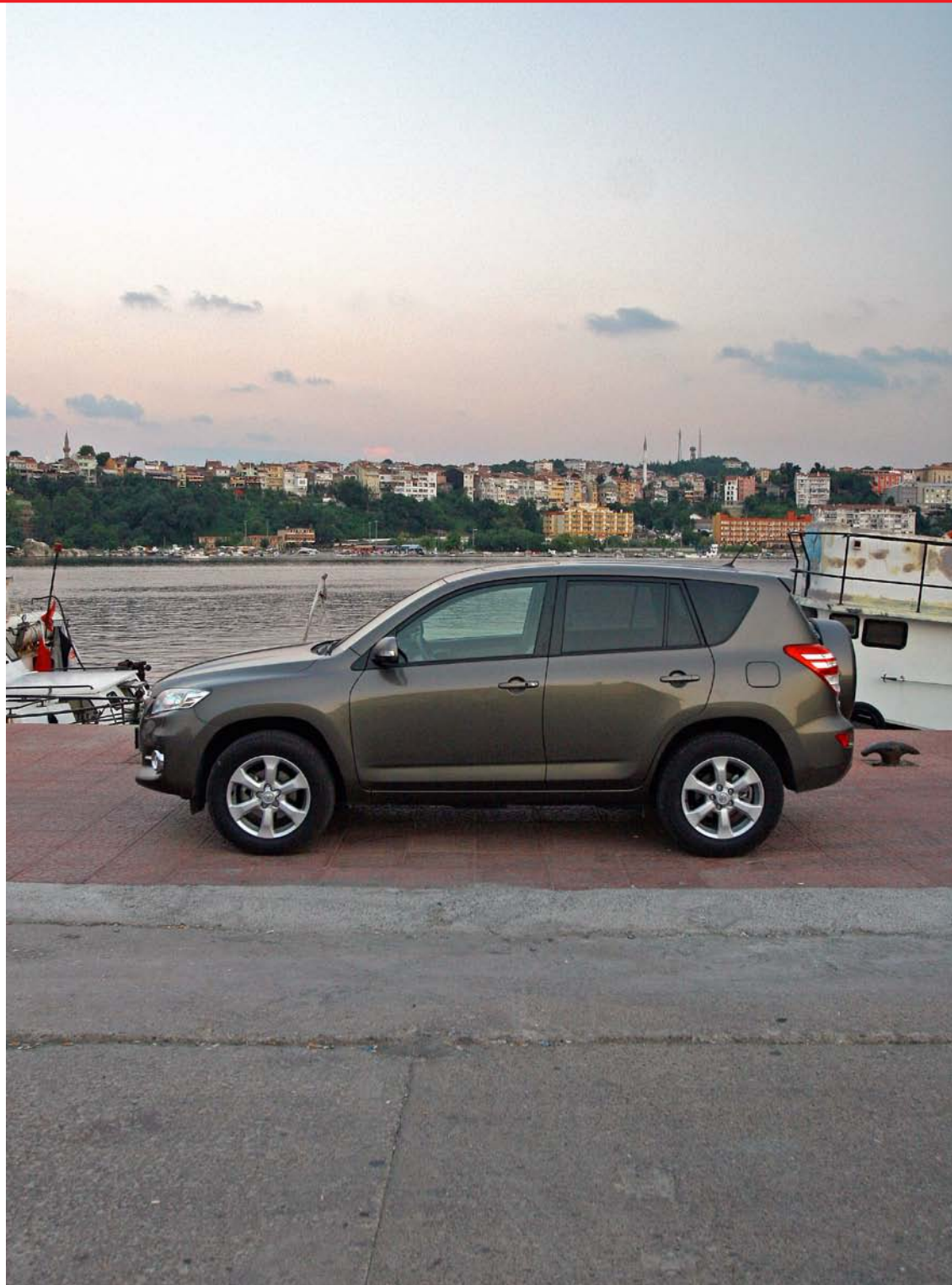
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Kompakt SUV denildiğinde akla Honda CR-V ve Toyota RAV4'ün geldiği günler geride kaldı. Artık bu segmentte, tanımlamaları ne olursa olsun (SAV, SUV, crossover vb.), neredeyse her üreticinin bir aracı var ve “eski olmak, lider olmak” anlamına gelmiyor. Japonya’da Vanguard adıyla satılan ve 1994 yılından bu yana, dünyanın birçok ülkesinde yollarda olan Toyota RAV4, bu ayki sürüş izlenimi sayfalarımıza 2.0 litre benzinli motor ve CVT şanzımana sahip makyajlı versiyonuyla konuk oldu.

### Bilinen bir model

RAV4, her ne kadar tasarımı makyajlanmış olsa da, uzun süredir yollarda olmasının bir sonucu olarak, dönüp kendisine baktırmıyor. Kimse Dacia Duster’la yolda giderkenki gibi önünüzü kesip sorular da sormuyor. Ama yine de kaldırımlardaki yayalar ve yoldaki sürücüler, bunun yeni tasarımlı RAV4 olduğunu fark edip aralarında konuşuyorlar. Aracın tasarıma yorum yapmak gerekirse;



modern, sade ve sportif hatlardan oluştuğunu söyleyebiliriz. Aracın uzunluğu 4445 mm, genişliği 1815 mm, yüksekliği 1685 mm (test aracımızda tavan barı vardı, bu haliyle yükseklik 1720 mm'ye çıkıyor), dingil mesafesi ise 2560 mm. Bu boyutlar, onu hem şehir içinde kolay kullanılabilen bir araç yapıyor hem de iç mekânda 5 yetişkin için yeterli alan sunulmasını sağlıyor.

### Stepne, park sensörü ve bagaj kapağı sorunları

Sektörde stepneyi bagaj kapağının arkasında konumlandıran başka bir model kalmadı gibi. Bu çıkıntı, hem aracın boyunu uzatıyor (park etme sırasında dezavantaj), hem de park sensörünün de bulunmaması nedeniyle (bu zengin donanımda park sensörüne yer verilmemesi anlaşılır gibi değil) park manevrasını güçleştiriyor. Öte yandan, bagaj kapağının alışlagelmiş şekilde yukarıya doğru değil de yana doğru açılması, arkanızda bir araç varsa bagaja ula-



*SERT PLASTİKLE KAPLI KOKPİTTE NEDEN AYNA AYARLARININ EL FRENİ BÖLGESİNDE VE ŞANZIMANI SPORT MODUNA ALMAYA YARAYAN BUTONUN DİREKSİYONUN SOL TARAFINDA OLDUĞUNU ANLAMADIK.*



*AKTARMA SİSTEMİNİ, DİREKSİYON SİMİDİNİN SAĞ-ARKA TARAFINDAKİ "4X4 LOCK" BUTONUNA BASARAK DÖRT TEKERLEKTEN ÇEKİŞE KİLİTLEYEBİLİRSİNİZ. KAPAKLI ÇİFT TORPİDO İŞLEVSEL BİR DONANIM.*





şamayacağınız anlamına geliyor. Toyota tasarımcıları, en azından bu ciddi sorunu biraz azaltmak için, arka camın bagajdan bağımsız açılabilmesini de akıl edememişler.

### İç mekânda artılar-eksiler var

RAV4'ün iç mekânını değerlendiren "iyi" ya da "kötü" gibi kesin bir ayırım yapamıyorum. Çünkü kokpitte beğendiğim ve beğenmediğim özellikler bulunuyor. Beğendiklerimden başlarsam: Direksiyon simidi hem verdiği tepkiler hem de tasarım olarak başarılı. Eşya gözü ve bardaklık sayısı da, bu tür bir otomobilden beklenenleri karşılıyor. Çift torpidoya yer verilen otomobilde gösterge birimleri, klima ekranı hariç rahat okunuyor, konsolda yer alan ve navigasyon işlevi (Extra donanımında var) de büyük dokunmatik ekran işlevselliği artırıyor. Olumsuz özelliklere gelince: Belki de en önemlisi olarak, sürücü koltuğundaki minderin kısa olmasını ve bu nedenle hangi ayarı yaparsam yapayım koltukta rahat edemediğimi söyleyeyim (Editör arkadaşım Tarık Akagün rahat ettiğini söyledi). Öte yandan, neden orada olduklarını anlamadığım butonlar var. Bunlardan ilki elektrikli dış dikiz aynalarının ayar butonlarının el freni bölgesinde olması. Diğeri ise şanzımanı "sport" moda almak için direksiyonun sol arka tarafına uzanmak gerek-

mesi. Ayna ayarları neyse de, şanzımanla ilgili butonun bulunduğu yer, "Japonlar sürücülerle dalga mı geçiyor?" diye sordurtuyor. Flaşör butonu da sürücüye hayli uzak, ama biliyorum ki bu araç ana vatani Japonya'daki gibi sağdan direksiyonlu olsaydı o buton sürücüye çok yakın olacaktı. Konsolun her santimetrekaresinde kullanılan sert plastik de, Japon otomobillerinde görmeye alıştığımız, kanıksanmış bir olumsuzluk. Olumlu izlenimlere geri dönüş yapacak olursam: Arka koltuk sırasında düz bir zemin var. Bu da burada üç yetişkinin oturabilmesini sağlıyor. Arka koltukların kızaklı biçimde ileri-geri kaydırılabilmesi ve sırtlıklarının bir miktar arkaya yatırılabilmesi de güzel. Öte yandan, bagaj içindeki kolla kolayca öne yatırılabilen arka koltuklar, düz bir bagaj zemini oluşturmaları bakımından başarılı tasarlanmış.

### 2.0 benzinli motor 158 HP gücünde

Test aracımızda 158 HP güç ve 198 Nm tork üreten 2.0 litrelik benzinli motor bulunuyor. 7 ileri CVT şanzımanla kumanda edilen motor, 1560 kg ağırlığındaki aracı 11.0 saniyede 0'dan 100 km/s hıza taşıırken, sürücüye 185 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Ortalama 7.5 lt/100 km yakıt tüketen motorun karbondioksit salınımı ise 177 g/km. Şehir içinde 9.5 lt/100 km benzin harcayan otomobilin tüketimi, şanzıman "sport" moduna getiril-

diğinde 11.5 lt/100 km'ye kadar çıkıyor, bu da bu segmentte artık 1.5, 1.6 ve 2.0 litre dizel motorlu araçların tercih edildiği günümüzde oldukça fazla. RAV4, performans konusunda ise yeterli. Manuel olarak da kullanılabilen şanzımanın vites

geçişleri sarsıntısız. Otomobilin sert süspansiyonu ise, bozuk yollara sahip Türkiye için hiç de uygun değil. En ufak bir kasiste bile sürücü ve yolcularını zıplatan araçla arnavut kaldırımlı bir yolda ilerlemek (örneğin İstanbul-Akaretler) adeta

*SÜRÜCÜ KOLTUĞU ELEKTRİKLİ OLARAK AYARLANIYOR ANCAK KISA KOLTUK MİNDERİ, UZUN YOLCULUKLARDA RAHATSIZLIK VERİYOR. ARKA KOLTUK SIRASI YETERLİ OTURMA ALANI SUNUYOR.*







*BAGAJ KAPAĞI YANA DOĞRU AÇILDIĞI İÇİN, ARKANIZDA PARK HALİNDE BİR ARAÇ VARSA AÇAMIYORSUNUZ. AÇABİLİRSENİZ 586 LİTRELİK HACİM SUNUYOR.*

eziyete dönüşüyor. Bu süspansiyonun, iç mekânda sarsıntı karşılığında başarılı bir yol tutuş sunduğunu da belirtelim.

### Fiyatı çok yüksek

Zengin donanımlı test aracımızın fiyatı 82.500 TL. Makyajlı RAV4'ün 2.0 litre benzinli seçeneğinin baz fiyatı ise 76.500 TL. Hepsi 2.0 litre dizel motor, otomatik şanzıman ve 4x4 aktarma sis-

temine sahip olan Renault Koleos 71.700 TL, Ford Kuga 72.900 TL, Nissan Qashqai 77.990 TL, Chevrolet Captiva ise 69.472 TL fiyatla satılırken, 2.0 litre benzinli motora ve rakiplerinin dizel motorlu versiyonlarından bile daha yüksek etikete sahip RAV4'ün pek de şansı olmadığını düşünüyorum. RAV4'ün dizel motor seçeneğinin (2.2 lt) 98.500 TL'ye (!) müşteri beklediğini de hatırlatalım.

### Toyota RAV4 2.0 Extra Multidrive S

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1987 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli  
 Şanzıman: ..... 7 ileri CVT  
 Maksimum güç: ..... 158 HP @ 6200 d/d  
 Maksimum tork: ..... 198 Nm @ 4000 d/d  
 Maksimum hız: ..... 185 km/s  
 0-100 km/s: ..... 11.0 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4445 / 1815 / 1685 mm  
 ..... (tavan banyla 1720 mm)  
 Bagaj hacmi: ..... 586 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 9.5 / 6.4 / 7.5 lt/100 km  
 Fiyat (RAV4 Standart/RAV4 Extra): ..... 76.500 TL / 82.500 TL  
 ..... (31 Temmuz 2010)

- + Donanım, eşya gözleri, şanzıman, bagajda düz zemin, direksiyon simidi
- Fiyat, süspansiyon, tüketim, kısa koltuk minderi, bagaj kapağı, sert plastik konsol, park sensörü yok

177 g/km

E



**www.e-otodergi.com**

**İLK ÖZEL SAYIMIZ YAYINDA!**

**36**

**marka**

**154**

**model**

**683**

**sayfa**

**TEST YILLIĞI 1**

[Buraya tıklayıp indirebilirsiniz](#)



# DAHA FAZLASI

Qashqai+2, sunduğu fazladan iki kişilik oturma kapasitesi ile Qashqai'den daha fazla hacim isteyenleri hedefliyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





i

İlk defa 2007 yılında tanıtılan ve kompakt crossover segmentine ağırlığını koyan Nissan Qashqai'nin uzatılmış versiyonu olan Qashqai+2; Avrupa'da 2008 yılında tanıtılmıştı. Qashqai+2'nin ülkemizde satışına ise makyajlı güncel versiyonla birlikte 2010 Temmuz ayında başlandı. 4x2 ve 4x4 versiyonları bulunan Qashqai+2'de tıpkı normal Qashqai'de olduğu gibi 1.6 litre 115 HP benzinli, 1.5 litre dCi 105 HP turbodizel ve 2.0 litre dCi 150 HP turbodizel motor seçenekleri mevcut.

### Fark nerede?

Öncelikle fiyatta. Standart bir Qashqai ile fazladan iki kişilik oturma kapasitesi sunan Qashqai+2 arasında 5.000 TL bir fiyat farkı var. Tabi boyut farkını da unutmamak lazım. Qashqai+2'nin; neredeyse D segmenti otomobillerle yarışan 2765 mm'lik dingil mesafesi standart Qashqai'den 134 mm daha fazla. Bununla birlikte 4541 mm'lik uzunluk +211 mm, 1645 mm'lik yükseklikse +30 mm daha fazla. Otomobilin artan uzunluğu büyü-

yen arka kapılar ve üçgen camlardan anlaşılabilir. Ayrıca +2'nin bizce normal Qashqai'den daha çirkin gözüken bagaj kapağının alt orta noktasındaki kıvrım da dış tasarımıdaki farklardan birisi.

Ön konsolu 5 koltuklu Qashqai'den farksız olan otomobilin iç mekanında ka-

lite hissi iyi seviyede. Makyajlı versiyonla birlikte daha rahat okunan göstergelere kavuşan Qashqai'nin müzik sistemi kumandalarının ve orta konsoldaki ekrandaki (geri görüş kamerası, navigasyon ve müzik sistemi ekranı olarak hizmet veriyor) yazı karakterlerinin daha büyük olmasını istedik.

***QASHQAI+2'NİN DİNGİL  
MESAFESİ KARDEŞİNE  
GÖRE 134 MM, TOPLAM  
UZUNLUĞU İSE 211 MM  
DAHA FAZLA.***





Qashqai+2'nin boyutlarındaki büyüme baş mesafesini 10 mm, ikinci sıra koltuktaki diz mesafesini ise 15 mm artırmış. Yani dingil mesafesi ve toplam uzunluktaki artışın büyük kısmı üçüncü koltuk sırası için kullanılmış. Gelelim merak edilen üçüncü koltuk sırasına. Eğer boyunuz 160 cm'den uzunsa ve en arka koltuk sırasında oturmak zorunda kaldıysanız isyan edip Qashqai'nin reklam sloganı gibi "asi bir şehirli" olabilirsiniz. Üçüncü koltuk sırasındaki diz mesafesini ileri-geri hareket eden ikinci koltuk sırası sayesinde rahatlatmak mümkün olmasına rağmen, baş mesafesi konusunda boynu büküp oturmaktan ve bahtınıza isyan etmekten başka yapacak bir şey yok. Ama bu durum sadece Qashqai+2'de görülen bir durum değil. Birçok kompakt MPV'de de benzer sorunlar olduğu bir gerçek. Bu tip koltukları zorda kalınca yardıma yetişen ekipmanlar olarak görmek en doğrusu. Çünkü zaten 7 kişilik MPV sahibi çiftlerin çoğunun 5 çocuğu bulunmuyor. Bu koltuk sırasını çocuklarınızın arkadaşları-akraba çocuklarının geldiği durumlarda açılacak kurtarıcılar olarak görmek en doğrusu. Üçüncü



*4X4 SİSTEMİNİN KUMANDASI EL FRENİ KONSOLUNDA. GERİ GÖRÜŞ KAMERASI FAYDALI BİR DONANIM.*







*QASHQAI+2'NİN HEDEFİ ŞEHİRLER  
OLSA DA, BOZUK YOL ŞARTLARINDA  
DA GÖREV YAPABİLİYOR.*





7 KİŞİLİK KULLANIMDA  
130 LİTRE OLAN  
BAGAJ, 5 KİŞİLİK  
KULLANIMDA 450  
LİTRE, 2 KİŞİLİK  
KULLANIMDAYSA 1520  
LİTRE HACİM SUNUYOR.

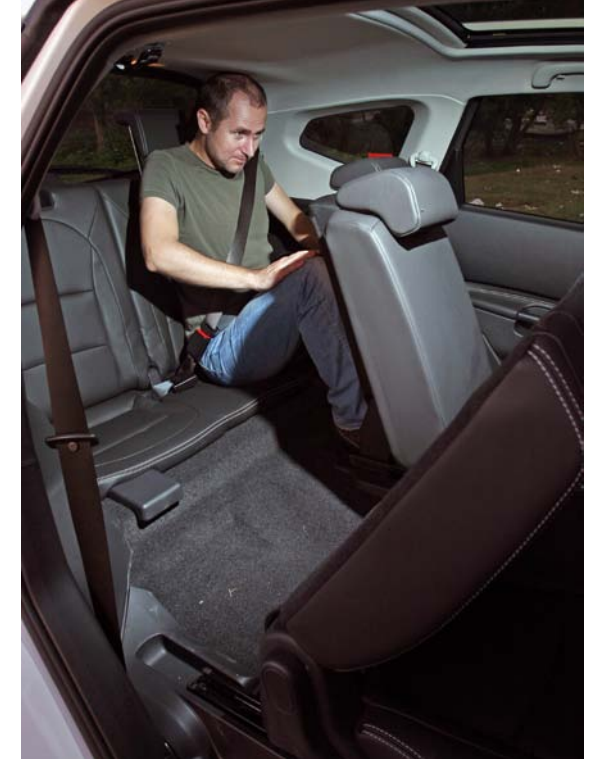
3. KOLTUK  
SIRASINDA  
OTURAN VE BOYU  
160 CM'DEN UZUN  
OLANLAR BOYNU  
BÜKÜK SEYAHAT  
ETMEK ZORUNDA.  
BU DURUM 7  
KİŞİLİK MPV'LERDE  
DE AYNI.

koltuk sırası kullanılmadığı zamanlarda kolayca katlanarak bagaj zeminine saklanıyor.

### Sürüş özellikleri

Makyajla birlikte Qashqai'nin sürüş özelliklerinin daha rafine ve konforlu hale geldiğinden bahsetmiştik. Akustik konfor ve süspansiyon konforu açısından yapılan geliştirmeler Qashqai+2'de de geçerli. Virajlarda kısa şasili kardeşi kadar kıvrak olamayan Qashqai+2, uzun dingil mesafesi sayesinde otoyol kulla-

nımlarında uzunlamasına dalgalanmalardan daha az etkileniyor. Performans olarak 5 koltuklu versiyonun biraz gerisinde kalan Qashqai+2 2.0 dCi 4x4'ün motoru yine de tatminkar bir ivmelenme sağlıyor. 6 ileri oranlı otomatik şanzımanla görev yapan, 150 HP güç üreten 2.0 dCi, bizim kullanımımızda 8.2 lt/100 km'lik bir tüketim ortalaması yakaladı. Motor-şanzıman konusunda eleştirilerimiz de yok değil. Motor genelde sessiz sayılsa da dizel gürültüsü kendisini biraz hissettiriyor. Ayrıca şanzıman-





*QASHQAI+2, ARKADAN GÖRÜNÜM OLARAK  
BAGAJ CAMININ ALT TARAFINDAKİ  
BOMBESİYLE DİĞER QASHQAI'LERDEN  
AYRILIYOR.*



da spor modu olmasını da isterdik. Otomobilin el freni konsolunda yer alan All-Mode 4x4 sistemi kumandası sayesinde çekiş sistemini ayarlayabilmek mümkün. 2WD konumunda sürekli önden çekişli olarak ilerleyen otomobil, Auto seçeneğinde giderken ancak ön tekerleklerde bir patinaj durumu söz konusu olduğunda gücü arka tekerleklerle aktarıyor. Lock konumundaysa güç aktarımı ön ve arka tekerlekler arasında yüzde 50-50 olarak ayarlanıyor.

### Sonuç

Qashqai+2 2.0 dCi 4x4, üçüncü koltuk sırası biraz yetersiz olmasına rağmen hem MPV, hem de crossover-SUV özellikleri sunan başarılı bir otomobil. Platinum donanım seviyesinde 87.990 TL olan Qashqai+2 2.0 dCi 4x4, Tekna Pack donanım seviyesinde 82.990 TL'lik etikete sahip. Daha hesaplı seçenek arayanların ise 58.490 TL'lik başlangıç fiyatına sahip 1.6 4x2 versiyonlara yönelmesi gerekiyor.

### Nissan Qashqai+2 2.0 DCI 4x4 A/T

#### Fabrika verileri

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Motor:                         | 1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel |
| Şanzıman:                      | 6 ileri otomatik                       |
| Maksimum güç:                  | 150 HP @ 4000 d/d                      |
| Maksimum tork:                 | 320 Nm @ 2000 d/d                      |
| Maksimum hız:                  | 186 km/s                               |
| 0-100 km/s:                    | 11.6 sn                                |
| Boyutlar (uz. / gen. / yük.):  | 4541 / 1783 / 1645 mm                  |
| Bagaj hacmi:                   | 130/450/1520 lt                        |
| Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.): | 9.9 / 6.3 / 7.6 lt/100 km              |
| Baz fiyat:                     | 82.990 TL (30 Temmuz 2010)             |

+ Makul performans, kalite hissi

- 3. Koltuk sırasında baş mesafesi, üst devirlerde dizel sesi

199 g/km

E



# YAZ AŞKLARI

Sürüş zevki ve prestiji aynı potada  
eriten iki premium cabrio'yu  
kullanma şansını bulduk.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar : Gürkan Çağlar







Yazıya başlarken bunun gerçek bir karşılaştırma olmadığını belirtelim. Her iki otomobili de aynı rotada kullanmış olsak da, araçların test takvimlerinin denk gelmemesi nedeniyle kullandığımız tarihler arasında birkaç günlük fark var. Mercedes E 250 CGI Cabrio'yu aldığımız günlerde; Audi A5 2.0 TFSI quattro, ezeli rakibi Mercedes-Benz'in eğitim günlerinde kullanılmak üzere Mercedes-Benz Türk'teydi. Audi A5 Cabrio 2.0 TFSI Cabrio'yu kullandığımız günlerde ise E

250 CGI Cabrio'nun programı uygun değildi. Biz de birkaç gün arayla kullandığımız ve birbirleriyle birebir rakip olan bu iki otomobili aynı sayı içinde, iki farklı yazıda anlatmaktansa "İkili Sürüş" disiplini başlığı altında tek yazıda anlatmayı uygun gördük. Sayfalarımıza konuk olan otomobillerden Mercedes E 250 CGI Cabrio'nun 81.728 Euro'luk baz fiyatı Aircarf ve Aircap'ten oluşan Cabrio konfor paketi (787 Euro), ön koltuk hafıza paketi (2360 Euro) ve koltuk ısıtma gibi

*HER İKİSİ DE  
TASARIM  
OLARAK  
ÇEKİCİ OLAN  
OTOMOBİLLERİN  
BOYUTLARI  
BİRBİRİNE YAKIN.*





*A5 CABRIO'NUN  
YUMUŞAK HATLARA  
SAHİP KOKPİTİ KALİTELİ  
BİR HİS VERİYOR.*



donanımlarla 85.517 Euro'ya ulaşıyor. Audi A5 Cabrio 211 HP quattro S tronic'in 79.993 Euro'luk baz fiyatı ise Audi Exclusive özel renk, 19 inçlik jantlar, spor ön koltuklar, akustik tavan, ısıtmalı ön koltuklar, park yardım sistemi, üç bölge otomatik klima ve fine napa deri döşemeler gibi ekstralarla birlikte 97.873 Euro'yu buluyordu.

#### **Tasarım-iç mekan**

Son 15 yılda gittikçe popülerleşen metal tavanlı coupe-cabrio uygulaması



*E CABRIO'NUN İÇ  
MEKANİ DA KALİTELİ  
AMA AUDİ'NİN BİRAZ  
GERİSİNDE.*



birçok kişi tarafından beğenilse de, gelenekselciler için tente tavanın yeri bir başka. Metal tavan tutkunları, tente tavanı itici bulsa da, buradaki iki otomobilin de tavanları kapalıyken çekici olduğu da bir gerçek. Üstelik birçok metal tavanlı cabrio'nun kambur bir duruşa sahip olduğunu ve tavan bagaja girdiğinde otomobilin ağırlık dağılımını olumsuz etkilediği gerçeğini de unutmamak lazım. A5 Cabrio'nun tente tavanı 15 saniyede açılıp, 17 saniyede kapanabiliyor. Bu işlemi 50 km/s hıza kadar yapabilmek mümkün.





MAT ALÜMİNYUM  
RENGİ A SÜTUNU  
ÇERÇEVELERİ BİR AUDI  
GELENEĞİ. ŞANZIMAN 7  
İLERİ ORANLI VE ÇABUK  
VİTES DEĞİŞTİRİYOR.  
TAVAN AÇIKKEN 320  
LİTRE OLAN BAGAJ  
HACMİ, TAVAN  
KAPANDIĞINDA 380  
LİTRE OLUYOR.

ENSEYE HAVA ÜFLEYEN  
AIRSCARF SİSTEMİ BİR  
MERCEDES İCADI. BU  
SİSTEM E CABRIO'DA  
AIRCAP İLE BİRLİKTE  
GELİYOR. 5 İLERİ  
ŞANZIMAN AUDI'NIN  
BİRAZ GERİSİNDE. 300  
LİTRE OLAN BAGAJ  
TAVAN KAPANDIĞINDA  
390 LİTRE OLUYOR.







*AUDİ A5 CABRIO'NUN TAVANI 15 SANİYEDE AÇILIP, 17 SANİYEDE KAPANABİLİYOR. BU İŞLEMİ 50 KM/S HIZA KADAR YAPABİLMEK MÜMKÜN.*

E Cabrio'da ise 20'şer saniye süren bu işlemler 40 km/s'ye kadar yapılabilir.

Otomobillerin iç mekanlarını ele aldığımızda; A5 Cabrio'nun yumuşak çizgilerle şekillendirilmiş ön konsolunun göze daha güzel gelmesinin yanı sıra daha kaliteli bir his bıraktığı görülüyor. Fakat kullanım kolaylığı olarak E Cabrio'nun daha önde. Özellikle A5 Cabrio'nun enseye hava üfleyen Aircraf sisteminin koltuğun alt tarafında olan kumandasının yer seçiminin saçma olduğunu düşünüyoruz. Bu arada Aircraf sisteminin ilk defa Mercedes-Benz tarafından SLK modelinde kullanıldığını da hatırlatmış olalım.

Bu uygulama şimdi Audi ve Peugeot gibi üreticiler tarafından da kabul gördü. Arka koltuklarda sunulan yaşam alanı her iki otomobilde de fazla olmamakla birlikte 175 cm boyundaki kişiler fazla sıkışıklık yaşamadan seyahat edebilirler.

### **Motor-şanzıman**

Sayfalarımıza konuk olan iki otomobilde de direkt benzin enjeksiyonlu turbo beslemeli motorlar görev yapıyor. E 250 CGI'nin adının tersine otomobildeki motor 1.8 litre silindir hacmine sahip. A5 Cabrio'da ise 2.0 litrelik bir motor mevcut. Kağıt üzerinde verilere göz attığımızda A5 Cabrio'nun 211 HP gücüne karşı-

*MERCEDES E CABRIO'NUN 40 KM/S HIZA KADAR AÇILIP KAPANAN TAVANIN İHTİYAÇ DUYDUĞU SÜRE 20'ŞER SANİYE.*





*AUDI A5 CABRIO'NUN OTurma POZİSYONU İYİ. OTOMOBİLİN  
OMUZ ÇİZGİSİ E CABRIO'YA GÖRE ALÇAK.*

lık, E Cabrio'nun gücü 204 HP Tork konusunda da 2.0 TFSI biraz daha avantajlı. 2.0 TFSI 350 Nm'lik maksimum torkunu 1500-4200 d/d aralığında verirken, 250 CGI 310 Nm'lik torkunu 2000-4300 d/d aralığında sürücüsünün hizmetine sunuyor.

Gerçek hayatta kullanımda da 2.0 TFSI motorun, E 250 CGI motoruna göre gaz pedalına daha çabuk tepki verdiği ve hız-



*AIRCAP ADLI DONANIM EL FRENİ KONSOLUNDAKİ BİR DÜĞMEDEN AKTİF HALE GETİRİLİYOR. YÜKSEK OMUZ ÇİZGİSİ GÜVENLİK HİSSİNİ PEKİŞTİRİYOR.*

lanmada daha istekli. Tabii performans ve kullanım zevki konusunda Audi'nin 7 ileri oranlı, çift kavramalı S tronic şanzımanının da payı var. Mercedes'in 5 ileri oranlı otomatik şanzımanı fazla sportif olmasa da yeterince çabuk ve sarsıntısız vites değişimleri yapıyor.

#### **Sürüş özellikleri**

A5 Cabrio'nun quattro dört tekerlekten çekiş sistemi sayesinde daha iyi yol





*AUDI A5 CABRIO'NUN ÇEKİŞ SİSTEMİ KURU VE TEMİZ ASFALTTA BİR AVANTAJ SAĞLAMİYOR. BUNUNLA BİRLİKTE DİREKSİYON HİSSİ E CABRIO'DAN DAHA İYİ.*

tutup, virajları daha hızlı döneceğini düşünenlerin yanıldığını söylemeliyiz. En azından kuru, pürüzsüz ve temiz asfalt için bu durum geçerli. Agility Control adı verilen yürüyen aksamaya sahip E Cabrio temiz zeminli geniş virajları dengeli gaz tekniği kullanıldığı zaman A5 Cabrio kadar hızlı dönebiliyor. Agility Control sisteminde amortisörlerin sertliği yoldan gelen tepkilere göre hidromekanik olarak kendiliğinden ayarlanabiliyor. Yani sensörler ve elektroniğin olmadığı basit ve etkili bir uygulama. A5 Cabrio'nun quattro sistemiyse ıslak ve tozlu zeminler-



de daha etkin bir aktarma sağlamasıyla avantajlı.

Cabrio otomobillerde karoser rijitliği en önemli konulardan birisi. Çünkü kimse bozuk yollarda A sütunları, kapıları sallanan bir otomobille yolculuk yapmak istemez. E Cabrio'nun tavan kapalı kullanımlarında iç mekanda ufak tefek tıkırtı olmasına rağmen, bunun karoserin rijitliği ile ilgisi olmadığını söylememiz gerek. Muhtemelen tavan kilit mekanizmasının A sütununa değdiği yerde oluşan bir boşluk nedeniyle önemsiz bir tı-

*MERCEDES E CABRIO'NUN KAROSER RİJİTLİĞİNİN DAHA İYİ OLMASI, BOZUK YOLLARDA KAROSERDE DAHA AZ TİTREŞİM OLMASINI SAĞLIYOR.*





kırtı meydana geliyor. E Cabrio'nun üstünü açıp yola devam ettiğimizde şimdiye kadar en rijit karoserli cabrio otomobillerden birinde olduğumuz bir kez daha anladık. Aynı yol bozukluklarında E Cabrio'nun gövdesinde sallantı olmazken, A5 Cabrio'nun A sütunlarında hafif titreşimler meydana geldi.

Üstü kapalı kullanımda daha sessiz bir iç mekan sunan E Cabrio, üstü açık kullanımında da iç mekana A5 Cabrio'ya göre

daha az rüzgar alıyor. Üstelik bu durum Aircap kapalıyken de geçerli. Opsiyonel donanım listesindeki Aircap açıldığında otomobilin görsel çekiciliği azalmasına rağmen, bunun rüzgarı ilginize kadar yiyip hasta olmaktan daha iyi olduğunu söylemeliyiz. 100 km/s hızla giderken A5 Cabrio'da rüzgarı kafanızda ve omuzlarınızda hissederken, Aircap'lı E Cabrio'da bu sorunlar ışık yılı kadar uzağınızda oluyor ve sessiz, rüzgarsız bir yolculuk yapıyorsunuz.





*FIYAT-DONANIM KONUSUNDA E CABRIO BİRAZ DAHA AVANTAJLI, SÜRÜŞ PERFORMANSI KONUSUNDAYS A5 CABRIO ÖNDE.*

### Sonuç

Her iki otomobil de prestij ve kaliteyi aynı anda sunabiliyor. Bu durumda fiyat-donanım ve sürüş konforu gibi konulara önem verenler için Mercedes-Benz E 250 CGI BlueEfficiency Cabrio daha cazip bir seçimken, sürüş performansına önem verenler için Audi A5 Cabrio 2.0 TFSI 211 HP quattro S tronic öne çıkan tercih olacaktır.

#### Audi A5 Cabrio 2.0 TFSI quattro S tronic

#### Mercedes-Benz E 250 CGI BlueEfficiency

#### Fabrika verileri

|  |  |  |
|--|--|--|
| Motor: .....                             | 1984 cc, 4 silindirli, 16V, direkt enjeksiyon, turbo | 1796 cc, 4 silindirli, 16V, direkt enjeksiyon, turbo |
| Şanzıman: .....                          | 7 ileri otomatik                                     | 5 ileri otomatik                                     |
| Maksimum güç: .....                      | 211 HP @ 4300-6000 d/d                               | 204 HP @ 5500 d/d                                    |
| Maksimum tork: .....                     | 350 Nm @ 1500-4200 d/d                               | 310 Nm @ 2000-4300 d/d                               |
| Maksimum hız: .....                      | 238 km/s   | 240 km/s   |
| 0-100 km/s: .....                        | 7.3 sn   | 7.8 sn   |
| Boyutlar (uz. / gen. / yük.): .....      | 4625 / 1854 / 1383 mm                                | 4698 / 1786 / 1402 mm                                |
| Bagaj hacmi: .....                       | 320-380 lt (tavan açık-kapalı)                       | 300-390 lt (tavan açık-kapalı)                       |
| Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... | 9.5 / 6.6 / 7.7 lt/100 km                            | 11.2 / 6.4 / 8.2 lt/100 km                           |
| Baz fiyat: .....                         | 79.963 Euro (2 Ağustos 2010)                         | 81.728 Euro (2 Ağustos 2010)                         |

Motor, şanzıman, kalite hissi +

Türbülans, karoser daha rijit olmalı -

Karoser rijitliği, Aircap +

Şanzıman 5 ileri -

179 g/km

E

190 g/km

E



# HAREKET KATIYOR

DS3; albenili tasarımı, çekici detayları ve 156 HP'lik turbo motoruyla en sakin varlıkları bile hareketlendirebilecek yapıda bir otomobil.

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







**B**aşlığa ve fotoğrafa bakıp bunun bir mizansen olduğunu düşünebilirsiniz. Ama gerçek. Bazı otomobiller vardır ki tasarım ve görünüm olarak ilk başta etrafları etkileri altına alırlar. Citroen DS3 de işte bu tarz otomobillerden biri.

MINI'nin 2001 yılında başlattığı; küçük, havalı, retro çizgili ve premium otomobil yaklaşımına Citroen'in yanıtı ismini geçmişten, tasarımını günümüzden alan DS3 ile oldu. İlk defa 1955 yılında tanıtılan ve 1960'lı yıllarda Fantomas filmi ile belleklerde yer eden Citroen DS ile günümüz DS3'ü arasında sadece isim benzerliği bulunuyor. DS ailesi 2011 ve 2012 içinde tanıtılacak DS4 ve DS5 ile daha da genişleyerek Citroen markasının premium gamını oluşturacak..





## *DİKİNE YERLEŞTİRİLMİŞ LED TEKNOLOJİLİ GÜNDÜZ FARLARI OTOMOBİLİN DİKKAT ÇEKEN TASARIM UNSURLARINDAN BİRİSİ.*

### **Şık detaylar**

C3'le aynı altyapıyı paylaşan DS3, gerek canlı renkleri, gerekse şık detaylarıyla kendisini belli eden ve bakışları üzerinde toplayan bir otomobil. Ön tamponun iki ucuna dikine yerleştirilmiş LED'li gündüz farları, gövde renginden farklı tavanı (siyah, beyaz, mavi ve kırmızı olmak üzere 4 farklı renk tercih edilebiliyor) köpekbalığı yüzgecini andıran B sütunu ve çekici krom detaylarıyla bir lifestyle otomobilinden beklenen çekiciliği fazlasıyla sunan DS3'ün stop lambalarının LED'li olmasını beklerdik. Böylece şıklık tam anlamıyla tamamlanmış olabildi.

Citroen tasarımcıları DS3'ün iç mekanını da dış görünümüne yakışacak şekilde tasarlamışlar. Açıkçası son dönemde küçük sınıfta kullandığım otomobiller arasında en şık iç mekanı DS3'ün sunduğunu söyleyebilirim. DSport donanımında standart olan karbon görünümlü ön konsol kaplaması, kapı içlerinde ve mü-

zik sistemi-klima çevresinde kullanılan piyano boyası tazındaki siyah kaplamalar; alüminyum detaylarla birlikte ışıltılı bir atmosfer sunuyor. İç mekan hacmi de arkada baş mesafesi biraz kısıtlı olmasına rağmen (MINI'den daha fazla iç hacim sunuyor) gayet yeterli.

### **Kullanım nasıl?**

Bu otomobilde en çok sevdiğim noktalardan birisi de alçak sürüş pozisyonunu tamamlayan sportif ön koltuklar oldu. Vücudu saran koltuklar ve alüminyum pedallar adeta hızlı hatchback deneyiminin habercisi durumundalar. Otomobilin gövde rengiyle uyumlu kontak anahtarını yuvasına sokup çevirdiğimde "mırıltı" olarak tanımlanabilecek hafif bir egzoz sesi çıkıyor. PSA Peugeot Citroen ve BMW Group'un ortaklaşa geliştirdikleri ve farklı modellerde farklı güçler üreten 1.6 THP, DS3'te 156 HP güç üretiyor. PSA bünyesinde 200 HP'lik versiyonları da bulunan bu motor, 156 HP'lik haliyle de bizim test aracımızı yeterince güçlü kılı-



yor. 6 ileri manuel şanzımanla gücünü ön tekerleklere aktaran bu motor alt devirlerde yeterince güçlü ve üst devirlerde de istekli. Maksimum torkun 1400-4000 d/d aralığında sabit olarak sunulması üst viteslerde alt motor devirlerinin kullanılmasına olanak sağladığından kullanım rahatlığına ve yakıt ekonomisine de katkıda bulunuyor. Gerçek performans istenildiğinde yapılması gerekense vites düşürüp gaz pedalına sonuna kadar basmak. Bu durumda adeta kamçılanan bir at gibi davranan motor devir saatinin sonuna hızlı bir şekilde ulaşıyor.

*SÜSPANSİYON SERT AMA BU TARZ  
SÜSPANSİYON SİSTEMİNİN GETİRİSİ  
VİRAJLI YOLLARDA ORTAYA ÇIKIYOR.*





Vites yolları biraz uzun olmasına rağmen geçişleri net ve rahat. Bu arada ölçümleri de kapsayan ve yaklaşık 400 km yol kat ettiğimiz test sürecinde ortalama 7.9 lt/100 km'lik bir ortalama tüketim elde ettik ki, bu değer sunulan performansla, çoğu zaman klima açık olmasına rağmen başarılı bir değer.

156 HP'lık sportif bir hatchback olmasından dolayı Citroen mühendisleri DS3 1.6 THP'ye sert süspansiyon sistemi uygulamışlar. Eğer daha önceden hızlı hatchback'lere aşina biriyseniz, süspansiyonun bu sertliği hoşunuza gidecektir. Temiz asfaltta çok rahat yol alan DS3 1.6 THP, enine kısa darbelerde ve diğer yol bozukluklarını kabine fazlasıyla hissettiriyor. Tabi bunda 205/45 R17 ebadındaki düşük profilli lastiklerinde payı var. Sert süspansiyon sistemi sayesinde yol tutuş özellikleri iyi olan DS3, ESP'yi kapattığınız taktirde virajlarda oyun oynama isteğinize hayır demeyecektir. Direksiyon sistemi Citroen'in eski VTS'lerinden ve direkt rakibi MINI Cooper S'den daha hissiz olmasına rağmen kullanım yine de eğlenceli. Otoyol kullanımındaysa stabil ve güvenli.







*KARBON GÖRÜNÜMLÜ KAPLAMALAR, ALÜMİNYUM DETAYLAR HEM SPORTİF, HEM DE ŞİK. GÖVDE RENGİNİ İÇEREN ANAHTARLIK İLGİNÇ DETAYLARDAN BİRİSİ. USB GİRİŞİ ARTIK GÜNÜMÜZ OTOMOBİLLERİNİN OLMAZSA OLMAZLARINDAN BİRİ HALİNE GELDİ.*







*ARKA KOLTUKLARDA SUNULAN BAŞ MESAFESİ BİRAZ AZ OLMASINA RAĞMEN, YİNE DE MINI'DEN DAHA FAZLA.*



### Sonuç

Citroen DS3 ile; BMW Grubu'nun MINI'yle ve Fiat'ın 500 ile yaptığını farklı bir yoldan yapıyor. DS3 1.6 THP; detaylarıyla ve performansı ile hem sahibine, hem de bulunduğu sınıfa hareket katacak zevkli bir otomobil.

### Citroen DS3 1.6 THP 156 HP DSport M/T

#### Fabrika verileri

|                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| Motor:                             | 1560 cc, 4 silindirli, 16V, turbo |
| Şanzıman:                          | 6 ileri manuel                    |
| Maksimum güç:                      | 156 HP @ 6000 d/d                 |
| Maksimum tork:                     | 240 Nm @ 1400-4000 d/d            |
| Maksimum hız:                      | 214 km/s                          |
| 0-100 km/s:                        | 7.3 sn                            |
| Boyutlar (uz. / gen. / yük.):      | 3948 / 1715 / 1458 mm             |
| Bagaj hacmi:                       | 285-980 lt                        |
| Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): | 9.4 / 5.1 / 6.7 lt/100 km         |
| Fiyat:                             | 46.000 TL (26 Temmuz 2010)        |

#### Test verileri

|                              |               |
|------------------------------|---------------|
| 0-50 km/s:                   | 3.0 sn        |
| 0-80 km/s:                   | 5.8 sn        |
| 0-100 km/s:                  | 7.8 sn        |
| 0-120 km/s:                  | 11.1 sn       |
| 60-100 km/s (4./5. viteste): | 6.0 / 8.1 sn  |
| 80-120 km/s (5./6. viteste): | 9.1 / 11.5 sn |
| 100-0 km/s:                  | 39 m          |

+ Şık detaylar, motor, yol tutuş

- Sarsıntılı süspansiyon

155 g/km

D



# OTOMATİK PRATİKLİĞİ

Otomatik şanzımanlı Fiesta, şehir içinde pratik kullanım sunuyor ve dur-kalk trafiğinde daha az yorulmak isteyenlere hitap ediyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





*REDDOT TASARIM ÖDÜLLÜ FIESTA, GERÇEKTEN DE KÜÇÜK SINIFIN EN İYİ TASARIMLI OTOMOBİLLERİNDEN BİRİ. AMA DIŞARIDAKİ SPORTİF ÇİZGİLER, İÇ MEKANİ DARALTIYOR.*

Ford'u küçük sınıfta temsil eden, 2009 Reddot Tasarım Ödülü sahibi Fiesta modeli, yenilenen tasarımıyla Ekim 2008'de İstanbul Otomobil Fuarı'nda tanıtılmasının ardından, yılın son çeyreğinde Türkiye yollarına çıkmıştı. O günden bu yana başarılı satış rakamlarına ulaşan otomobil, halen sınıfındaki hatchback modeller arasında liderliğini koruyor. Bu ayki sürüş izlenimi sayfalarımızın konuklarından biri de; 5 kapılı, 1.4 benzinli motorlu ve otomatik şanzımanlı Fiesta.

### Ödüllü tasarım

Fiesta'nın ödüllü tasarımı, akıcı ve sportif hatlara sahip. Bu, aynı zamanda sınıfının en başarılı tasarımlarından biri. 3950 mm'lik uzunluk, onu özellikle şehir içinde pratik kullanımlı bir otomobil yapıyor. 2489 mm'lik dingil mesafesi ise sınıf standartlarını karşılıyor. 281 litrelik bagaj hacmi bulunan Fiesta, bu kapasitesiyle birer küçük çanta taşımak kaydıyla 3-4 kişilik seyahatlere de imkân tanıyor.





### Sportif iç mekân

Fiesta'ya dış tasarım konusunda ödül getiren sportif çizgiler, iç mekânda da devam ediyor. Ama ön konsolun sadelikten uzak tasarımını herkesin sevmeyeceğini de belirtelim. Öte yandan, kokpitte bazı ergonomi sorunları da çözülmeyi bekliyor. Örneğin müzik sisteminde, daha önceden hafızaya alınmış kanalları seçmek için kullanılan 1-6 rakamlı butonlar sürücünden hayli uzakta (İyi ki direksiyonda da kumanda var). Ayrıca elektrikli cam açma-kapama butonları da, kullanmak için dirsek ya da bileğinizi katlamanızı gerektirecek kadar geride. Kokpit, eşya gözü ve bardaklık konusunda ise bonkör. Ayrıca AUX girişinin yeri de (el freni bölgesi) iyi seçilmiş. Direksiyon simidi, hem tasarım hem de işlev açısından başarılı.

### Otomatik konforu

Test aracımız, özellikle dur-kalk trafikte konfor sunarak sürücüsünü yormayan otomatik şanzımana sahip. 4 kademe olması nedeniyle eski teknoloji ürünü olarak nitelendirebileceğimiz şanzıman, istendiğinde vites kolu aracılığıyla manuel olarak da kullanılabilir. 96 HP güç ve 125 Nm tork üreten 1.4 litre benzinli motora sahip Fiesta, bu şanzımanla 166 km/s'lik maksimum hıza ulaşıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise hayli uzun: 13.9 saniye. Ortalama 6.6



*SPORTİF TASARIMLI VE EŞYA GÖZÜ-BARDAKLIK KONUSUNDA BONKÖR OLAN İÇ MEKANDA BAZI ERGONOMİ SORUNLARI BULUNUYOR. ÖRNEĞİN CAM AÇAR-KAPARKEN, GERİDE KALAN KUMANDALARA ULAŞMAK İÇİN BİLEĞİNİZİ BÜKMEİNİZ GEREKİYOR.*





lt/100 km yakıt tüketen Fiesta 1.4 A/T'nin karbondioksit salınımı ise 154 g/km. Yol tutuş konusunda Ford genlerini taşıyan ve son derece başarılı olan otomobil, bunun karşılığında bozuk yollardaki darbeleri direkt olarak kabine yansıtan bir yapıya sahip. Sportif tasarımın bir sonucu olan yere yakın karoser de, bazı kasislerde ve bozuk yollarda aracın altını yere vurmaya yol açıyor. Konfor konusunda bekleneni veren şanzıman, yakıt tüketiminin artması ve performansın düşmesine yol açıyor ama otomatik şanzımanda kararlıysanız, Fiesta ürün gamındaki diğer motor seçeneklerinde otomatik şanzıman bulunmuyor.

### Fiyatı 32.285 TL'den başlıyor

Otomatik şanzıman sadece 1.4 lt benzinli motorla alınabiliyor. Bu seçeneğin baz fiyatı ise 32.285 TL. Bu sayfalardaki fotoğraflarda gördüğünüz zengin donanımlı Titanium versiyonu ise 33.820 TL'ye alıcı bekliyor.

*ARKA KOLTUKTAKİ OTURMA ALANI, KÜÇÜK SINIFTA YER ALAN BİR OTOMOBİLDEN BEKLENDİĞİ GİBİ KISITLI. BAGAJ HACMİ 281 LİTRE.*



### Ford Fiesta 1.4 A/T Titanium 5 Kapi

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1388 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli  
 Şanzıman: ..... 4 kademeli otomatik  
 Maksimum güç: ..... 96 HP @ 5750 d/d  
 Maksimum tork: ..... 125 Nm @ 4200 d/d  
 Maksimum hız: ..... 166 km/s  
 0-100 km/s: ..... 13.9 sn  
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 3950 / 1722 / 1481 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 281 lt  
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 8.9 / 5.2 / 6.6 lt/100 km  
 Fiyat (1.4 benzinli baz/test aracı): ..... 32.285 TL / 33.820 TL  
 ..... (31 Temmuz 2010)

- + Tasarım, şehirde pratik kullanım, yol tutuş
- Şanzıman, bazı ergonomi sorunları, süspansiyon konforu

154 g/km

D



# 508'İ BEKLERKEN...

Artık model ömrünün sonuna gelen Peugeot 407, yerini bırakacağı 508'i beklerken, "GT Line" adı verilen zengin donanımlı ve 2.0 lt turbodizel motorlu versiyonla, adeta 407 severlere veda ediyor.

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





Yazıya başlarken, kısa bir açıklamayla Peugeot'nun yakın gelecekteki model yenileme planını aktaralım. Ocak 2010'da Çin'de tanıtılan 408 Sedan, sanıldığığının aksine, 407'nin yerini almayacak. 308 platformunda geliştirilen bu otomobil, Çin pazarı için üretilecek. 12 Temmuz 2010 tarihinde sedan ve SW karoserlerinin resmi fotoğrafları basına dağıtılan ve Türkiye'de ilk kez www.otomobil.com.tr ziyaretçilerinin okudukları Peugeot 508 ise, 2011 yılında satışa sunulacak ve 407 ile 607 modellerinin yerini alacak. Kısacası, bu sayfalara konuk olan 407 GT Line'in yaklaşık 6 aylık bir model ömrü kalmış durumda.

### Donanımıyla dikkat çekiyor

İlk kez Mart 2004'te Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan ve 2008 yazında makyaj geçiren 407'nin tasarım özelliklerini anlatmaya gerek olmadığını düşünüyorum. Bence artık bu otomobilin sportif silüetini, birçok otomobil sever kapalı gözlerle bile çizer. Eskiye tasarımına doping olan özellikse, GT Line adı verilen donanım. Diğer donanım seçenekleri olan Comfort, Executive ve Executive Black'ten daha zengin olan bu versiyonda standart olarak sunulan özelliklerden bazıları şunlar: 17 inç Cosmos tipi

alüminyum alaşımlı jantlar, bel ayarlı sürücü ve ön yolcu koltuğu, bluetooth telefon kiti, çift bölgeli otomatik klima, denge kontrol sistemi (CDS), deri döşeme ve ısıtmalı ön koltuklar, elektrikli açılır tavan, elektrikli katlanan yan aynalar, elektrikli ön koltuk ayarları, elektronik denge programı (ESP), ABS, hız sınırlama ve sabitleme sistemi, kaymayı önleyici antipatinaj sistemi (ASR), metalik boya, sürücü ve yolcu için ön ve yan havayastıkları, sürücü diz havayastığı, ön ve arka yolcular için perde havayastıkları, otomatik



*407'NİN  
TASARIMI  
HAYLİ ESKİDİ.  
410 LİTRELİK  
BAGAJA  
ULAŞMAK İÇİN  
"0"IN ORTASINA  
BASMALISINIZ.*



kararan dikiz aynası, otomatik yanan farlar, ön ve arkada park yardım sistemi, 7 inç renkli geniş bilgi ekranı ve yağmur sensörlü otomatik silecekler.

### İç mekân geniş ve konforlu

407 GT Line'in iç mekânı, orta sınıf standartlarında bir oturma alanı (dingil mesafesi 2725 mm) ve zengin donanım nedeniyle maksimum konfor sunuyor. Ancak eşya gözü sayısının kısıtlı olduğunu belirtelim. Deri koltuklarda ısıtma var, ama Volvo S80'den hatırladığımız, sıcak ve nemli yaz günlerinde koltuğun sırtınıza yapışmasını engelleyecek bir koltuk havalandırması düşünülmemiştir. Bu iki olumsuzluğun düzeltildiğini umarak 508'i merakla bekliyoruz. Orta konsolda yer alan 7 inç'lik ekran, GT Line'in farkını ortaya koyuyor. Birçok birimi buradan takip etmeniz mümkün.

### 2.0 lt'lik motor 163 HP gücünde

407 GT Line'da, 1.6 HDi motora sahip olan diğer üç 407 seçeneğinden farklı olarak, 2.0 litrelik turbodizel motora yer verilmiştir. 163 HP güç ve 320 Nm tork üreten motor, 6 kademeli otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Manuel olarak da kullanılabilen şanzımanda, vites ko-





lunun hemen ön tarafında iki butona yer verilmiş. Üstünde "S" yazan buton, şanzımanı "Sport" konuma almayı ve bu sayede daha atak bir performansa sahip olmayı; üstünde kar tanesi simgesi olan buton ise, aracı kaygan zeminde, düşük viteste ve yüksek devirde kullanma imkânı sağlıyor. Otomobile 210 km/s'lik maksimum hız sağlayan motor, 407 GT Line'ı 9.6 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 6.8 lt/100 km. Ön, yan, perde ve diz havayastıklarının yanı sıra ABS, ASR, ESP gibi elektronik sürüş destek sistemlerine de sahip olan 407 GT Line, sürücü ve yolcularına güvenli bir yolculuk vaat ediyor.

### Fiyatı 75.850 TL

Türkiye'de Mart 2010'un son günlerinde satışa sunulan 407 GT Line'ın fiyatı, satışa sunulduğu günkü gibi 75.850 TL. Baz (Comfort) donanımlı, 1.6 HDi motoru ve 5 ileri manuel şanzımanı bulunan 407'nin fiyatı ise 49.550 TL. Otomotiv endüstrisinde bir fikir vardır: "Model ömrünün sonuna yaklaşan otomobiller, artık tüm sorunları geride bırakmış, tüm arızaları tespit edilip çözülmüş modellerdir" denir. Bu nedenle de bazı sektör yöneticileri, "Piyasaya yeni sürülen bir otomobili satın almak yerine, eski model de tercih edilebilir" derler. İşte 407'nin durumu da aynen böyle. Karar ve seçim sizin.



Peugeot 407 2.0 HDi GT Line

#### Fabrika verileri

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| Motor:                             | 1997 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel |
| Şanzıman:                          | 6 kademeli otomatik                    |
| Maksimum güç:                      | 163 HP @ 4000 d/d                      |
| Maksimum tork:                     | 320 Nm @ 2000 d/d (anlık 340 Nm)       |
| Maksimum hız:                      | 210 km/s                               |
| 0-100 km/s:                        | 9.6 sn                                 |
| Boyutlar (uz. / gen. / yük.):      | 4691 / 1811 / 1455 mm                  |
| Bagaj hacmi:                       | 410 lt                                 |
| Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): | 9.0 / 5.7 / 6.8 lt/100 km              |
| Fiyat:                             | 75.850 TL (25 Temmuz 2010)             |

- + Zengin donanım, konfor, şanzıman
- 508 Sedan yüzünü gösterdi bile

179 g/km

E



*GT LINE DONANIMI,  
ZENGİN KONFOR  
VE GÜVENLİK  
AKSESUARLARIYLA  
DİKKAT ÇEKİYOR. DERİ  
KAPLI KOLTUKLAR  
RAHAT AMA  
HAVALANDIRMA  
OLMADIĞI İÇİN  
YAZ AYLARINDA  
TERLETİYOR, İÇ MEKAN  
GENİŞ VE FERAH.*





# LALE DEVRİ

İstanbul'u yazın müjdecisi lalelerin kapladığı günlerde kullandığımız Fluence, satış anlamında Renault'ya adeta lale devri yaşıyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Osmanlı İmparatorluğu'nda 1718-1730 tarihleri arasında geçen dönem, sanatta lale motifinin sıkça kullanılması nedeniyle Lale Devri olarak anılır. Renault Fluence'ın testini gerçekleştirdiğimiz İstanbul, Nisan ayı boyunca lalelerle kaplıydı ve adeta o döneme gönderme yapıyordu. Lale Devri'nde III. Ahmet ve Saray çevresi gösterişli eğlencelerle anıldılar. Çünkü imparatorluk o tarihten önce çok önemli zaferlere imza atmıştı. Fluence'ı üreten Oyak Renault ve pazarlayan Renault Mais çalışanları, bu başarılı ürünün ve sınıf liderliğinin tadını bu fotoğrafımızla çıkarsalar yeridir.

### Oyak Renault'nun gururu

İki jenerasyon üretilen Renault Megane Sedan'ın ardından gelen ve yepyeni bir isimle Ekim 2009'da lanse edilen Fluence, tüm pazarlar için Oyak Renault'nun Bursa'daki fabrikasında üretiliyor. Yine Bursa'da üretilecek olan elektrikli kardeşini beklerken, geleneksel dizel ve benzinli motorlara sahip Fluence, rakipleri Ford Focus Sedan, Fiat Linea ve Toyota Corolla'nın önünde, C sınıfının liderliğine oturmuş durumda ve bu koltuğu kaptırmaya da niyeti yok gibi gözüküyor.

*MEGANE II SEDAN'IN YERİNİ ALAN FLUENCE'IN ADI ELEŞTİRİ KONUSU OLMUŞTU. AMA GÖRÜYORUZ Kİ, ZOR İSİM SATIŞ RAKAMLARINA OLUMSUZ YANSIMADI: FLUENCE LİDER.*





### Uzun karoser, büyük bagaj

4618 mm'lik uzunluğuyla, boyut olarak bir üst sınıf otomobillere yaklaşan Fluence, büyük boyutlarının avantajını geniş ve ferah bir iç mekânla ortaya koyuyor. Akıcı bir tasarımı bulunan otomobil, diğer Renault modellerinden bir hayli farklı. Özellikle plakalık ile Renault logosu arasında ince bir çizgi şeklinde duran ızgara, Fluence'ın kendine has karakterini yansıtıyor. Yandan ve arkadan bakıldığında sportif bir sedan profili çizen otomobilin bagaj hacmi, Megane II Sedan'dan 10 litre daha büyük: 530 litre. Bu büyük hacim kullanıcıyı sevindiriyor ama bagajı kapatırken elleriniz kirlenebilir, çünkü tutamak bulunmuyor.

### Geniş ve rahat bir kokpit

Fluence'ın iç mekânı, Megane ailesi-ninkile birkaç ufak tefek detay dışında aynı. Genel anlamda başarılı olarak tanımlanabilecek kokpitte ergonomik açıdan önemli bir sorun bulunmuyor. Eşya gözü ve torpido bakımından da işlevsel bir yapı sunuluyor. Bu konuda kullanıcıya toplam 23 litrelik alan sunuluyor. Malzeme-işçilik kalitesi, Megane Hatchback'ten biraz daha düşük olsa da yeterli. Ses sistemi ve klimanın kontrol butonları biraz küçük tasarlanmış ama zamanla alışılıyor. Orta konsoldaki havalandırma kanallarının kapatılamıyor olu-



*MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİYLE GÖZ DOLDURAN FLUENCE, SES SİSTEMİNE HARİCİ CİHAZ BAĞLANABİLMESİ VE NAVİGASYON SİSTEMİYLE YENİLİKÇİ VE MODERN.*





şu olumsuz bir özellik. Analog göstergeler rahat okunuyor ve kolay takip ediliyor. Her koltukta rahat ve geniş oturma pozisyonları sunan Fluence, sportif tasarımının bir dezavantajı olarak, arka koltuğa biniş ve buradan inişte çok da cömert değil. Kafanızı vurmamak için biraz eğilmeniz gerekiyor.

### 1.6 motor, 110 HP güç

Daha önce 1.5 dCi motorlu versiyonunu test ettiğimiz Fluence, bu kez 1.6 benzinli motoruyla karşımızda. 110 HP güç ve 151 Nm tork üreten motor, otomobille 183 km/s maksimum hız ve 11.7 saniyelik 0-100 km/s performansı sağlıyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen Fluence 1.6 110 HP'nin ortalama yakıt tüketimi ise 6.5 lt/100 km. Ancak tüketim şehir içi trafiğinde, fabrika verilerine göre 8.8 lt'ye, bizim ölçümlerimize göre ise 9.4 lt'ye kadar çıkıyor. Bu da benzinli motora sahip Fluence'ı, dizel kardeşinin önünde dezavantajlı kılıyor.

### Seçim dizel Fluence oluyor

Fluence'ın en çok satan versiyonu kuşkusuz 1.5 dCi. Nedeni de elbette düşük yakıt tüketimi. Benzinli Fluence'ın yakıt gideri daha fazla, ama aynı donanımaya sahip dizel Fluence'tan 7000 TL daha ucuz. O yüzden Fluence satın alacaksanız, hangi motor versiyonunu alacağınıza karar vermeden önce yılda kaç kilomet-

re yol yapacağınızı gözden geçirip, az yol yapıyorsanız benzinliyi, çok yol yapıyorsanız dizeli seçmelisiniz.

### Ayaklanma değil, rakipler önemli

Yazıya Lale Devri ile başlamıştık, testimizi yine lalelerle bitirelim. Osmanlı'nın Lale Devri kısa sürmüş ve Patrona Halil isyanıyla sona ermişti. Renault yetkililerinin arzu ettikleri, hiç şüphesiz Fluence'ın başarısının uzun sürmesi. Bunun için de, ayaklanmalara değil belki ama, iddialı rakiplere karşı dimdik ayakta durmaları gerekiyor.



Renault Fluence 1.6 110 HP Privilege

#### Fabrika verileri

*530 LİTRELİK  
DEV BİR  
BAGAJA SAHİP  
FLUENCE'IN  
ARKA KOLTUK  
SIRASI YETERLİ  
OTURMA  
ALANINI  
SUNUYOR.*

Motor: ..... 1598 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli  
Şanzıman: ..... 5 ileri manuel  
Maksimum güç: ..... 110 HP @ 6000 d/d  
Maksimum tork: ..... 151 Nm @ 4250 d/d  
Maksimum hız: ..... 183 km/s  
0-100 km/s: ..... 11.7 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4618 / 1809 / 1479 mm  
Bagaj hacmi: ..... 530 lt  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 8.8 / 5.3 / 6.5 lt/100 km  
Test aracının fiyatı: ..... 42.650 TL (1 Ağustos 2010)

- ➕ iç mekân genişliği, bagaj, dizelden 5250 TL ucuz
- ➖ Tüketim, arka koltuk iniş-biniş, bagajda tutamak yok

155 g/km

D



## Bu spor kimin için var?

Geçtiğimiz günlerde yapılan ve Avrupa Ralli Şampiyonası'na puan veren İstanbul Rallisi'nde yaşanan podyum skandalı yarışa damgasını vurdu. ERC klasmanında yarışı tamamlayıp taka çıkan ekiplerin kupaları takdim edildikten sonra sıra genel klasmanın sonlarında yer alan ekiplere gelmişti. N/2 sınıfında birinci olan ve Citroen Saxo VTS ile kupa almaya hak kazanan Orçun Polat finiş takına çıktığında bir süre kupasını bekledi. Ortada kendilerine kupa verecek bir yetkili bulunamayınca Polat'ın co-pilotu Murat Söğüt merakla TOSFED yetkililerinin yanına gitti ve kupalarının olmadığını görünce şaşkın ve sinirli bir şekilde pilotunun yanına döndü. Bir süre sonra yerli klasmanda Renault 19 ile yarışan Berkay Şavkay ise finiş takına geldiğinde kendisini podyumu toplamaya başlayan işçiler karşılamıştı. Bu kez etrafta yarışı düzenleyen TOSFED adına hiçbir yetkili kalmamıştı. Üstüne üstlük oradaki bir işçi Berkay Şavkay'a "Ağabey kupa yok ama istersen sana kova verelim" deyince ekibin sinir ve üzüntü katsayısı tavan yapmıştı.

20 yıla yakın takipçisi olduğum ülkemiz motorsporlarında halen bu tarz akıl

almaz hatalar yapılıyorsa ben bu sporun geliştiğinden şüphe ederim. Esasında gelişen pek bir şey yok ki, değişen sadece otomobil parkı... O şark kafası hiç değişmedi ve kolay kolay da değişeceği yok.. Ülkenin sporu zaten can çekiyor, sponsorlar ve üretici firmalar kaçırılmış, etaplarda izleyen seyirciler arasında herkes birbirini tanıyor, pist desen günü kurtarma havasında yapılıyor, memleketten kala kala İzmir Pınarbaşı Ülkü Yarış Pisti kalmış, Formula 1 pistimiz halen İngiliz toprağı, son Boğaziçi Rallisi'nin startının verildiği Bağdat Caddesi'nde sürücüler organizasyona ve yarışanların yedi sülalesine küfür edip durmuş ise bu spor kimin için var sorarım ben size...

Bunca yıldır yazıp çizip ediyoruz ama hepsi kağıt üstünde kalıyor. Eski şampiyonlardan bir yarışçı dostum yakın zamanda "Onca yıl didindim durdum ama anladım ki bu spor bu ülkeye göre değilmiş" demişti. Haksız da sayılmaz belki de...

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com



## Borusan Otomotiv Motorsport Avusturya'dan döndü

**Borusan Otomotiv Motorsport, pilotları İbrahim Okyay ve Aytaç Biter ile 24-25 Temmuz tarihlerinde Avusturya'nın Salzburgring pistinde koşulan Avrupa Binek Otomobiller Kupası'nda yarıştı.**

Cuma günü yapılan iki test sürüşünden birine katılan Borusan Otomotiv Motorsport pilotları, tüm gün yağan yağmur altında pisti öğrenmek zorunda kaldı. Cumartesi günü yapılan üçüncü teste de çıkan İbrahim Okyay ve Aytaç Biter yine yağan sağnak yağmur altında test turlarını tamamladılar. Ardından Cumartesi günü sıralama turları yapıldı. Sıralama turlarında İbrahim Okyay daha zaman turunu atamadan altıncı dakikada spin atarak pist dışına çıktı ve boş turda yaptığı zaman ile sekizinci sırada yarışa başlama hakkı elde etti. Aytaç Biter ise 4.240 Km uzunluğundaki pistte yaptığı 1.44.456'lık derecesiyle altıncı sıradan start almaya hak kazandı.

### Pazar günü zorlu geçti

Pazar günü yapılan ilk yarışta iyi bir start alan Aytaç Biter Fransız pilot Rossi'yi geçerek bir sıra yükseldi. Ardından İbrahim Okyay Rossi'yi geçecekken girdiği ikili mücadele sonucu yaşanan temasta yol dışına çıktı ve pozisyon kaybederek piste sekizinci sı-

rada döndü. Ancak otomobilinde oluşan hasar nedeni ile kalan turlarda istediği performansa ulaşamadı. Bir tur sonrasında Rus rakibi Protasov'u geçerek yedinciye yerleşti ve yarışı bu pozisyonda tamamladı. İkinci yarışta 12 turluk yarış sonunda İbrahim Okyay altıncı olarak finiş gördü. Aytaç Biter son turda rakibi diğer BMW sürücüsü Protasov'u geçti ve sekizinci olarak yarışı tamamladı. Aytaç Biter ilk kez katıldığı serideki iki yarışta toplam 7 puan topladı ve dokuzuncu olarak şampiyona klasmanına girdi.







# “İkinci pilot için iyi bir zafer”

Red Bull takımının Avustralyalı pilotu Mark Webber, İngiltere GP'sinde baştan sona lider götürdüğü yarışı kazandıktan sonra telsizden “Bu ikinci pilot için iyi bir zafer” tanımlamasını yaptı.

Yazı: Gürkan Çağlar





**Lewis Hamilton, Webber'in ardından ikinci sırada podyuma çıktı.**



**Nico Rosberg, podyuma üçüncü sırada çıkarak Mercedes takımının yüzünü güldürdü.**

Yarışın başından itibaren takım arkadaşı Sebastian Vettel ile ilk turda sıkı bir kavgaya giren ve ardından geçmeyi başaran Mark Webber yarışın sonuna kadar liderliği bırakmadı ve damalı bayrağın ardından ilk sırada geçen pilot oldu. Sebastian Vettel ise bu geçişin ardından arka lastiğinin patlaması sonucu pite girmek zorunda kaldı. Alman pilot kaybettiği zamandan dolayı en geriye düştü. Güvenlik aracının piste girmesi ile avantaj yakalayan Sebastian Vettel son turda Adrian Sutil'i geçerek yarışı 7'nci

sırada tamamladı. McLaren takımından Lewis Hamilton ikinciliği elde ederken, Mercedes GP'den Nico Rosberg üçüncü olarak podyumun son basamağına çıktı. Yarışa 14'üncü sırada başlayan ev sahibi pilotlardan Jenson Button da sıkı bir sürüşün ardından Silverstone'dan dördüncülükle ayrıldı. Bir önceki yarış olan Avrupa GP'side adından söz ettiren Rubens Barrichello ise 5'inci sırada yer alarak çıkışını sürdürdü. Rubens Barrichello'yu Sauber takımının Japon pilotu Kamui Kobayashi takip etti. Son turda Sebast-

ian Vettel'e geçilen Adrian Sutil ise yarışı 8'inci sırada tamamlayan isim oldu. Force India pilotunu vatandaşları Michael Schumacher takip ederken Nico Hulkenberg yarıştan puan çıkartan son isim oldu. Ferrari pilotu Fernando Alonso yarışın ortasında Kubica'yı geçişi sırasında virajı kestiği için pitten geçme cezası olarak gerilere düştü. Daha sonra sırayla rakiplerini geçen Alonso, son turlarda Liuzzi ile yaşadığı küçük temasın ardından pite girerek puan alma şansını kaybetti.

### **Webber: "Takımımın güven tazelemiş oldum"**

Vettel'in yanında ikinci cepten start alan Avustralyalı pilot, yarışı kazandıktan sonra telsizden takımla yaptığı konuşmada, "İki numaralı bir pilot için hiç de fena değil" sözleriyle zaferini yorumlaması da takıma karşı çok açık bir mesaj niteliğindedir. Webber, "Kariyerimde bazı güçlüklerle karşı karşıya geldim, bazen özel hayatım da yaşadım bunları. Bir kişinin karakterini, sıkıntılıyken onların size nasıl karşılık verdiğine bakarak görebilirsiniz.





**Evinde yarışan McLaren takımının İngiliz pilotu Jenson Button yarışı dördüncü sırada noktalandı.**



**Rubens Barrichello beşinci sırada finişe gelmeyi başardı.**

Bazı pilotlar bunu yaşıyor, ben diğerlerinden daha fazla yaşadım. " dedi.Takım patronu Horner ise "Mark Webber dört sezondur bu takımda yarışıyor. Bağımsız bir takım olarak her iki aracı da gridin önüne çıkarabilme konsundaki tutkumuzun ve adanmışlığın derinliğini biliyor. Fakat kendisi de bir sporcunun zor kararlar almak zorunda olduğunu bilecek kadar da bu sporun içinde yer alıyor" ifadelerini kullandı.



**Sauber'in Japon sürücüsü Kobayashi altıncı sırada yer aldı.**



**Vettel lastiğinin patlamasıyla zaman kaybederek yedinci oldu.**



**Force India pilotu Adrian Sutil Vettel'e son turda geçilerek sekizinci oldu.**



**Schumi dokuzuncu sırada finişe gelerek hayranlarını yine üzdü.**

#### F1 İngiltere GP'si Genel Klasmanı

| Sıra..   | Pilot .....              | Takım.....                | Zaman       |
|----------|--------------------------|---------------------------|-------------|
| 1. ....  | Mark WEBBER.....         | Red Bull-Renault.....     | 1:24:38.200 |
| 2. ....  | Lewis HAMILTON .....     | McLaren-Mercedes.....     | + 1.360     |
| 3. ....  | Nico ROSBERG .....       | Mercedes .....            | + 21.307    |
| 4. ....  | Jenson BUTTON .....      | McLaren-Mercedes.....     | + 21.986    |
| 5. ....  | Rubens BARRICHELLO ..... | Williams-Cosworth.....    | + 31.456    |
| 6. ....  | Kamui KOBAYASHI .....    | Sauber-Ferrari.....       | + 32.171    |
| 7. ....  | Sebastian VETTEL.....    | Red Bull-Renault.....     | + 36.734    |
| 8. ....  | Adrian SUTIL .....       | Force India-Mercedes..... | + 40.932    |
| 9. ....  | Michael SCHUMACHER.....  | Mercedes .....            | + 41.599    |
| 10. .... | Nico HULKENBERG .....    | Williams-Cosworth.....    | + 42.012    |





# Ferrari'den tartışmalı zafer

Almanya GP'sinde yarışı lider durumda sürdüren Ferrari pilotu Felipe Massa, takım emriyle ekürisi Fernando Alonso'ya yol verince İspanyol pilot birinci oldu. Alonso'nun takım emriyle gelen bu galibiyeti, diğer ekiplerin tepkisini çekti.

Yazı: Gürkan Çağlar







**Yarışa pole pozisyonunda başlayan Sebastian Vettel, Ferrari'lere geçilerek podyumda üçüncü sırada yer aldı.**



**Lewis Hamilton Almanya GP'sinde zirve mücadelesinden uzak kaldı.**



**Jenson Button takım arkadaşı Hamilton'ın 3 saniye gerisinde beşinci oldu.**

*FERRARI PİLOTLARININ YARIŞTA ÖNDE GİDERKEN YAPTIKLARI BU YER DEĞİŞTİRME, İZLEYENLERE 2002'DEKİ BARRICHELLO-SCHUMİ ARASINDA YAŞANAN OLAYI HATIRLATTI.*

Sezona Bahreyn'deki açılış yarışında ilk iki sırada yer alarak fırtına gibi giren Ferrari takımı, daha sonraki yarışlarda bu performansını sürdürememişti. Uzun süre Red Bull ve McLaren takımlarının gerisinde dereceler elde eden Fernando Alonso ve Felipe Massa, Almanya'daki yarışta ilk iki sırada podyuma çıkarak şeytanın bacağını kırmayı başardı. Yarışa çok iyi bir start ile başlayan Ferrari pilotları henüz ilk virajda pole pozisyonun-

da start alan Sebastian Vettel'i geride bıraktılar. Felipe Massa liderliği eline geçirirken Fernando Alonso yarışı uzun süre takım arkadaşının ardından ikinci sırada götürdü. Yarışın ikinci bölümünde takımdan gelen "Alonso senden daha hızlı" mesajından sonra Felipe Massaavaşlayarak Fernando Alonso'ya yol verdi ve ikinci sıraya düştü. Yarışın geri kalan kısmında Alonso problemsiz bir şekilde geçerek damalı bayrağın altından ilk sı-

rada geçen pilot oldu. Fernando Alonso bu sezon ikinci zaferine imza atarken, kariyerinin de 23. zaferine ulaştı. McLaren takımından Lewis Hamilton dördüncülüğü elde ederken, hemen arkasında takım arkadaşı son şampiyon Jenson Button beşinci olarak ayrıldı. McLaren pilotlarını Red Bull'dan Mark Webber takip ederken, Renault'nun istikrarlı Polonyalı pilotu Robert Kubica yedinci oldu. Yarışta son puanlar ise Mercedes GP pilotlarına

ve Renault'un Rus pilotu Vitaly Petrov'a gitti. Mercedes GP pilotları Ferrarilerden tur yiyerek oldukça kötü bir performans sergilediler.

#### **Finişin ardından Ferrari takımı hedef tahtası haline geldi**

Massa ile Alonso arasındaki yer değiş-tirme en son böyle bir hadisenin yaşandığı 2002 senesindeki Avusturya GP'sini hatırlattı. O yarışta önde olan Rubens





Mark Webber istediği gibi bir haftasonu geçiremedi ve 6'ncı oldu.

Robert Kubica finiş 7'nci sırada gelerek Renault'ya puan kazandırdı.

Nico Rosberg bu yarışta da Mercedes takımına zafer kazandıramadı.

## ALMANYA GP'SİNDE YAŞANILAN BU YER DEĞİŞTİRME SONUCUNDA FERRARI EKİBİ YARIŞ KOMİSERLER KURULU KARARIULA 100.000 DOLAR PARA CEZASINA ÇARPTIRILDI.

Barrichello, arkasındaki takım arkadaşı Michael Schumacher'e yol vermiş ve Alman pilot birinci olmuştu. Bu yarışın ardından FIA aldığı karar ile takım emirleri ile yol vermeyi yasaklamıştı. Ödül töreninin ardından basına konuşan Felipe Massa, mutlu gözükmezken, galibiyeti hakettiğini düşünüyordu. Brezilyalı pilot galibiyeti hakedip hak etmediği sorulduğunda 'Evet bence öyle' diye cevap verdi. Red Bull Racing patronu Christian Horner ise Ferrari'nin yaptığı hareketi "Aparık bir takım emri" olarak niteledi. Yarış

şı kazanan Fernando Alonso , hem kendisinin hem de Massa'nın takım için çalıştığını söyleyerek takım emri tartışmalarını umursamadığını belirtti. Felipe Massa'nın yarış mühendisi olan ve takım emrini veren Rod Smedley ise Massa'nın aracını 3. vitese atarken hata yaptığını ve bu nedenle Alonso'ya geçildiğini söyledi. Daha sonra toplanan komiserler kurulu yarışın ardından Stefano Domenicali, Massimo Rivola, Alonso ve Massa'yı dinledikten sonra Ferrari'ye 100.000 Dolar ceza verme kararı aldı.

### F1 Almanya GP'si Genel Klasmanı

| Sıra.. | Pilot .....                  | Takım.....            | Zaman       |
|--------|------------------------------|-----------------------|-------------|
| 1.     | .....Fernando ALONSO.....    | Ferrari.....          | 1:28:38.866 |
| 2.     | .....Felipe MASSA .....      | Ferrari.....          | + 4.196     |
| 3.     | .....Sebastian VETTEL.....   | Red Bull-Renault..... | + 5.121     |
| 4.     | .....Lewis HAMILTON .....    | McLaren-Mercedes..... | + 26.896    |
| 5.     | .....Jenson BUTTON .....     | McLaren-Mercedes..... | + 29.482    |
| 6.     | .....Mark WEBBER.....        | Red Bull-Renault..... | + 43.606    |
| 7.     | .....Robert KUBICA .....     | Renault .....         | + 1 tur     |
| 8.     | .....Nico ROSBERG .....      | Mercedes .....        | + 1 tur     |
| 9.     | .....Michael SCHUMACHER..... | Mercedes .....        | + 1 tur     |
| 10.    | ... Vitaly PETROV.....       | Renault .....         | + 1 tur     |





# Citroen komşuda podyumu parselledi

Bulgaristan'ın ilk kez ev sahipliği yaptığı Dünya Ralli Şampiyonası mücadelesinde Citroen ile yarışan pilotlar ilk üç sırada yer aldılar.

Yazı: Gürkan Çağlar







**Petter Solberg ikinci baharını yaşadığı sezonda üçüncü olarak podyuma çıktı.**



**Önümüzdeki sezon Citroen'deki yeri sallantıda olan Dani Sordo ikinci olarak moral buldu.**



**Sebastien Loeb'ün velihtı olarak gösterilen Sebastien Ogier mutlu görünüyordu.**

Bu yıl ilk kez koşulan asfalt zemine sahip etaplardaki Bulgaristan Rallisi'ni Citroen sürücüsü Sebastien Loeb kazandı. Uzmanlık alanı olan asfalt etaplarda ilk günden itibaren ele geçirdiği liderliğini koruyan Fransız pilot, bu sezon dördüncü zaferini elde etti. Citroen takımının ikinci sürücüsü olan Dani Sordo yarışı ikinci sırada tamamlarken, yeni anlaştığı ko-pilotu Chris Patterson ile start alan Petter Solberg başarılı bir hafta sonu geçirerek üçüncü sırada podyuma çıktı.

Citroen Junior takımının genç sürücüsü Sebastien Ogier ise Cuma günü öğleden ikinci olarak sürdürdüğü rallide yol notunu yanlış algılayıp bir sapağı kaçırarak otomobilini stop ettirince yedinciliğe kadar geriledi. Ancak genç Fransız pilot iki gün boyunca asfalttaki hızlı pilotajı ile dördüncü sıraya kadar yükselmeyi başardı. Yarış boyunca Citroen'lerin asfalttaki müthiş performansına ayak uydurmayı başaramayan Ford sürücüleri Mikko Hirvonen ve Jarri-Matti Latvala beşin-

ci ve altıncı olarak takımlarına hayal kırıklığı yaşattılar. Stobart takımı pilotu Henning Solberg'in yerine WRC otomobilinin direksiyonuna geçen Per Gunnar Andersson yarışı Macar sürücü Frigyes Turan'ın ve Matthew Wilson'un önünde yedinci sırada tamamladı. Henning Solberg ise "sürüşü go-kart hissi yaşıyor" diye nitelendirdiği ve ilk kez kullandığı Ford Fiesta S2000'i ile 10. sırada finiş podyumuna çıktı. F1 pistlerinden geldiği ralli parkurlarında asfalt zemindeki per-

***CITROEN İLE YARIŞAN  
PİLOTLAR YİNE GELENEĞİ  
BOZMAYIP BİR KEZ DAHA  
ASFALT RALLİDE FORD  
İLE YARIŞAN EKİPLERİ  
BOZGUNA UĞRATTILAR.***





**Mikko Hirvonen asfaltta yine Citroen'lerin hızına ayak uyduramadı.**

*FORD TAKIMI BU YARIŞ ÖNCESİ SIKI BİR ASFALT TEST SÜRECİ GEÇİRSE DE YİNE CITROEN'LERE BOYUN EĞDİ.*



**P.G. Andersson ilk kez yarıştığı Focus WRC ile yedinciliği elde etti.**



**Macar Frigyes Turan, sekizinci olarak ilk 10 içine girmeyi başardı.**



**Jari Latvala takım arkadaşı Hirvonen'in ardından altıncı oldu.**



**Henning Solberg ilk kez kullandığı Fiesta S2000 'nden memnun kaldı.**

formansı merakla beklenen Kimi Raikkonen ise cuma günü beşinci olarak sürdürdüğü öğleden sonraki bölümde kaza yaptı. İkinci günde Super Rally yaparak devam eden Finli pilot yarışı 11'inci olarak noktaladı. JWRC mücadelesinde ise Citroen C2 S1600 ile yarışan Thierry Neuville zafere ulaştı.

### **Loeb: "Benim için neredeyse mükemmel bir ralliydi"**

Bulgaristan Rallisi'ni kazanarak şampiyonadaki liderliği sürdüren Sebastien Loeb "Benim için neredeyse mükemmel bir ralliydi. İlk gün harika bir start yaptık ve iyi bir fark yapmayı başardık. İkinci

gün çok zordu. Hata yapmak çok kolaydı ama, biz öğleden sonra için en iyi olmasa da sabah doğru lastik seçimini yaptık. Son gün de bizim için iyiydi sorun yoktu. İlk gün yüzde yüz ile sürüyordum. Sonra ertesi gün atak yaptım ama, tam olarak ilk günkü gibi değil, bazı önemli noktalarda biraz dikkatliydim. Ondan sonra biraz daha ağırdan aldım. Kolay değildi. Sabah ilk özel etap benim için zordu. Sabah notlarımdan çok memnun değildim, özellikle fren noktalarımda. Doğru ritim bulmak zordu, ama ondan sonraki özel etapta işler düzeldi ve çok iyi gittim." şeklinde konuştu.

### **WRC Bulgaristan Rallisi Genel Klasmanı**

| Sıra.. | Ekip .....                                       | Otomobil .....        | Zaman ..... |
|--------|--|-----------------------|-------------|
| 1      | .....Sebastien LOEB - Daniel ELENA .....         | Citroën C4 WRC.....   | 03:02:39,20 |
| 2      | .....Daniel SORDO - Marc MARTI .....             | Citroen C4 WRC.....   | 03:03:08,70 |
| 3      | .....Petter SOLBERG - Chris PATTERSON.....       | Citroën C4 WRC.....   | 03:03:15,50 |
| 4      | .....Sebastien OGIER - Julien INGRASSIA .....    | Citroën C4 WRC.....   | 03:04:34,20 |
| 5      | .....Mikko HIRVONEN - Jarno LEHTINEN .....       | Ford Focus RS WRC ... | 03:05:57,00 |
| 6      | .....Jari LATVALA - Miikka ANTILA .....          | Ford Focus RS WRC ... | 03:07:07,70 |
| 7      | .....P. Gunnar ANDERSSON - Anders FREDRIKSSON .. | Ford Focus RS WRC ... | 03:08:04,40 |
| 8      | .....Frigyes TURAN - Gabor LSIROS .....          | Peugeot 307 WRC ..... | 03:09:43,20 |
| 9      | .....Matthew WILSON - Scott MARTIN .....         | Ford Focus RS WRC ... | 03:12:07,80 |
| 10     | .....Henning SOLBERG - Ilkka MINOR .....         | Ford Focus RS WRC ... | 03:15:45,20 |



# Serkan “sonunda” yazdı

Bu yıl 31’inci kez düzenlenen İstanbul Rallisi’nde birinci olan Serkan Yazıcı son iki yarışta kazanamadığı zafere ulaşarak muradına erdi.

Yazı - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar







**Yağız Avcı ikinci etapta attığı spin nedeniyle Serkan Yazıcı'yı yakalayamadı ve ikinci oldu.**

İstanbul Otomobil Sporları Kulübü İSOK tarafından bu yıl 31. kez düzenlenen İstanbul Rallisi'nde ST Racing adına yarışan Serkan Yazıcı – Kaan Özşenler ekibi birinciliği kazandı. 3-4 Temmuz tarihlerinde Via/Port alışveriş Merkezi'nin ana sponsorluğunda düzenlenen yarışta 114 kilometre uzunluğunda 9 özel etap geçildi. İlk özel etapta en iyi zamanı gerçekleştiren Ford Rallye Sport Türkiye Yağız Avcı, sonraki etap olan Avcıkoru'nun başlarında spin atarak Serkan Yazıcı'ya

geçildi. 35 saniye farkla son 7 özel etaba başlayan Serkan Yazıcı, her zamankinin aksine düz ve gösterişten uzak bir pilotaj sergileyerek genç rakibinin kendisini geçmesine izin vermedi. 9 özel etabın ardından Via/Port'daki finiş podyumuna ilk pilot olarak çıkan Serkan Yazıcı'nın ardından ikinciliği Yağız Avcı elde ederken, Bonus Parkur Racing takımından Burak Çukurova da üçüncü sırada yer aldı. Rally Of Turkey'in ardından yeniden direksiyona geçen Ercan Kazaz dördüncü



**Burak Çukurova Mitsubishi Lancer Evo9'u ile üçüncü sırada yer aldı.**



**Ercan Kazaz dördüncü olarak Bonus Parkur Racing takımına puan kazandı.**

*YAĞIZ AVCI İKİNCİ ÖZEL ETAPTA SPİN ATIP ZAMAN KAYBEDİNCE SERKAN YAZICI, KALAN ETAPLARDA TEMPOSUNU KORUYARAK KAZANMAYI BİLDİ.*

olurken, ST Racing takımının ikinci temsilcisi olan Uğur Soylu da Kazaz'ın ardından beşinci oldu. Menderes Okur ve Emre Yurdakul altıncı ve yedinci sıralarda finişe gelirlerken, sekizinci sırada yarışı bitiren Murat Bostancı da gençler kupasını aldı. Ünal Şenbahar ve Orhan Avcıoğlu ilk 10 sıranın son iki sırasında yer alan pilotlar oldular. Serpil Pak bayanlar kupasını alırken, Klasikler sınıfında da BMW 2002 ile yarışan Haydar Güçlü birinciliği kazandı.

### **Serkan Yazıcı: "Bu yıl güzel bir mücadele oluyor"**

İstanbul Rallisi'nde zafere ulaşan Serkan Yazıcı "Öncelikle bu yarıştan oldukça keyif aldığımı söylemeliyim. Biz her zaman olduğu gibi kazanmak için başlamıştık ve özellikle genç rakiplerimizle sıkı bir çekişmeye gireceğimizi biliyorduk. İlk loop'da Yağız Avcı'nın 35 saniye önünde lider durumda olunca kalan 6 etapta öncelikle yerimizi kaybetmemek için uğraştık. Rallinin bitiminde de ka-





ST Racing takımı adına yarışan Uğur Soylu beşinciliği elde etti.

zanmayı başardık, mutluyuz. bu başarımızın arkasında yer alan tüm ekip üyelerimize ve sponsorlarımıza teşekkür ediyoruz. Bu yarışta özellikle son iki loop'da otomobilimizi elimden geldikçe az kaydırarak kullandım. Bunun da sebebi otomobilimizin toprakta 4WD turbo otomobillere nazaran tork eksiğinden dolayı dezavantajlı olmasıydı. Bir de açıkçası son iki yarışta yaşadığım şanssızlıklardan dolayı zirveyi ele geçirmişken kolay kaybetmek istemedim. Bu sene şampiyonada beklediğimden de güzel bir çe-

kişme oluyor. Özellikle genç arkadaşlarımla etaplarda başa baş ve yakın zamanlarla bir çekişme oluyor ki umarım seyredenler oldukça keyif alıyorlardır. Sezonun geri kalanında da tüm stratejimiz kazanmak yönünde olacaktır. Şampiyonluk konusunda konuşmak için şu an erken, önümüzdeki Boğaziçi Rallisi sonrası durumumuza göre değerlendirme yapabilirim. Etaplar otomobilimize uygun ve keyifliydi, ben çok beğendim" şeklinde konuştu.



Menderes Okur şanssız geçen sezonunda altıncı sırada finişe geldi.



Ford takım pilotu Emre Yurdakul Grup A ve A/6 sınıf kupalarını kazandı.



Murat Bostancı finiş sekizinci sırada gelerek gençler kupasını aldı.



Ünal Şenbahar servis alanında mutlu görünüyordu.

#### İstanbul Rallisi Genel Klasmanı

| Sıra.. | Ekip                             | Otomobil               | Zaman     |
|--------|----------------------------------|------------------------|-----------|
| 1      | Serkan YAZICI – Kaan ÖZŞENLER    | Fiat Punto S2000       | 1:06:15.6 |
| 2      | Yağız AVCI – Bahadır GÜCENMEZ    | Ford Fiesta S2000      | 1:06:34.1 |
| 3      | Burak ÇUKUROVA – Aykan ALAKOÇ    | Mitsubishi Lancer Evo9 | 1:09:17.3 |
| 4      | Ercan KAZAZ – Özden YILMAZ       | Mitsubishi Lancer Evo9 | 1:09:39.5 |
| 5      | Uğur SOYLU – Fatih İNAN          | Mitsubishi Lancer Evo9 | 1:11:33.3 |
| 6      | Menderes OKUR – Aras DİNÇER      | Mitsubishi Lancer Evo9 | 1:12:20.1 |
| 7      | Emre YURDAKUL – Burak ERDENER    | Ford Fiesta R2         | 1:12:53.4 |
| 8      | Murat BOSTANCI – Onur VATANSEVER | Ford Fiesta ST         | 1:13:17.3 |
| 9      | Ünal ŞENBAHAR – Emire CANTÜRK    | Mitsubishi Lancer Evo9 | 1:13:20.0 |
| 10     | Orhan AVCIOĞLU – Burak AKÇAY     | Ford Fiesta R2         | 1:13:26.2 |





# Vuslat başka bahara kaldı

ERC'ye puan veren Boğaziçi Rallisi'nde zafere Pegasus Racing adına yarışan İtalyan Luca Rosetti ulaştı. Bu sonuçla 11 yılın ardından bir Türk pilotun yarışı kazanma umutları gelecek seneye kalmış oldu. **Yazı - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





Serkan Yazıcı etaplarda Rosetti ve Avcı'nın hızına yetişemeyince üçüncülükle yetinmek zorunda kaldı.

**İkinciliği elde eden Yağız Avcı yarışın sonunda kazandığı puanlarla şampiyonada liderliğe yerleşti.**

Volkan Işık'ın 1999 senesinde Toyota Celica GT4 ile kazandığı yarıştan beri bir Türk pilotun galip gelemediği Avrupa Ralli Şampiyonası'nın 5. yarışı olan Boğaziçi Rallisi'nde bu sene de kazanan Luca Rosetti oldu. Pegasus Racing adına Abarth Grande Punto S2000 otomobil ile yarışan Luca Rosetti, 2008'deki ralli-

nin ardından ikinci kez galip gelmeyi başardı. Rallinin ilk gününden itibaren hızlı bir tempo tutturan ve kendisini genel klasmanda takip eden Yağız Avcı ve Serkan Yazıcı ile zaman farkını koruyarak süren Rosetti, Pendik Pazar Alanı'ndaki finiş takına ilk sırada çıktı. Geçtiğimiz yılın Türkiye Ralli Pilotlar Şampiyonu olan Ya-

ğız Avcı ise ilk iki gün 11 yıllık zafer hasretini dindirmek için atak bir pilotaj sergilese de son gün şampiyonadaki iddiasını riske etmemek için ayağını gazdan çekti ve ikinciliğe razı oldu. Geçen yarış olan İstanbul Rallisi'nin galibi Serkan Yazıcı ise elinden gelenin maksimumunu sergileyerek podyuma üçüncü sırada çı-

***YAĞIZ AVCI VE SERKAN YAZICI ELLERİNDEN GELENİ YAPMALARINA RAĞMEN ROSETTI'YI GEÇMEYİ BAŞARAMADILAR.***





**Direktör olduğu takıma destek amacıyla yarışan Ercan Kazaz, ralliden dördüncülükle ayrıldı.**



**Ralliye podyum hedefiyle başlayan Burak Çukurova, yaşadığı bir takım sorunlar nedeniyle beşinci oldu.**



**Serhat Öztemir etapları göze hoş gelen stiliyle geçerek ralliyi altıncı sırada tamamladı.**

kan pilot oldu ve halinden memnun görünüyordu. Direktörlüğünü yaptığı Parkur Racing takımına puan kazandırmak amacıyla yarışan Ercan Kazaz ise üç gün boyunca istikrarlı performansı ile dördüncü sırada yarışı tamamlayarak ekibin en iyi ismi oldu. Kazaz'ın takım arkadaşı Burak Çukurova ise yeniden Peugeot 207 S2000 ile start aldığı ralliyi yaşadığı lastik sorunları nedeniyle 5. olarak noktaladı. İnci Akü adına yarışan Serhat Öztemir Mitsubishi Lancer Evo9'u ile altıncılığın sahibi olurken, Polonya'dan Peugeot 207 S2000 ile mücadeleye katılan Syzmon Ruta ise yedinci sırada yer aldı. Delta Sport'un servis desteğiyle yarışan Menderes Okur'un sekizinciliği, Ford Fiesta R2 ile Emre Yurdakul'un dokuzunculuğu elde ettiği yarışın 10'uncu sıradaki

pilotu ise Dağhan Ünlüdoğan oldu. Parkur Racing adına Mitsubishi Lancer Evo 9 ile yarışa katılan Özen Özer ise genç sürücüler kupasını kazandı. Ford Ralliyeye Sport Türkiye adına bu yıl da şampiyonluğu kovalayan Yağız Avcı, bu yarışın ardından kazandığı puanlarla şampiyona klasmanında liderliğe yerleşti. Yarışı beşinci olarak bitiren Burak Çukurova ise şampiyonada ikinci olarak yer alırken, Serkan Yazıcı da üçüncü durumda bulunuyor. Polonya'dan yarışa iddialı olarak katılan Maciej Oleksowicz Ford Fiesta'sındaki mekanik arıza sebebiyle son gün superally yaparak yarışı tamamlarken, Bonus Parkur Racing takımının şampiyonadaki iddialı ismi olan Fatih Kara ise parkurlarımıza ilk defa çıkan Mitsubishi Lancer Evo10 otomobili ile ilk

gün sol arkadan ağaca çarpınca superally ile yarışa devam etti. 36 ekibin Sudiye Bağdat Caddesi'nde start aldığı rallide sadece 16'sı Pendik'teki finişe ulaşabildi.

### **Rosetti: "Fantasik bir sonuç oldu"**

251,30 km. uzunluğundaki 16 özel etabın 10'unda en iyi zamanı yaparak rallide zafere ulaşan ve Avrupa Şampiyonası'ndaki liderliğin sürdüren İtalyan Luca Rosetti: "Bu yarış bizim şampiyonadaki liderliğimizi sürdürmek açısından oldukça önemliydi. Üç gün boyunca özellikle Yağız Avcı'nın yoğun baskısı ile yarıştık. Lastiklerimiz ve otomobilimiz üç gün boyunca bize hiçbir sorun çıkarmadı. Fantastik bir sonuçtu. Burada 2008'deki yarışta da zafere ulaşmış-



**Polonya'dan yarışa katılan Syzmon Ruta finişe yedinci sırada geldi.**





İlk defa kullandığı S2000 otomobile alışmaya çalışan Ünal Şenbahar, yarışı şanzıman problemi nedeniyle tamamlayamadı.

tim. Co-pilotum Matteo ile fazlasıyla mutluyuz. Burada bana verdiği desteklerden dolayı Pegasus ve ST Racing takımlarına da teşekkür borçluyum. Onlar için iyi bir iş çıkardığımı tahmin ediyorum. Her şey istediğimiz gibi gitti ve kazandık, mutluyuz." açıklamasını yaptı.

### Yarıшта bir takım eksiklikler göze çarptı

23 Temmuz Cuma günü Suadiye'de yapılan start töreni yüzünden Bağdat Cad-desi üzerindeki yol kapatılınca yan yolları kullanmak zorunda kalan sürücülerin tepki gösterdiği görüldü. Ayrıca bazı etaplardaki gözetmenlerin medyaya ve

seyircilere karşı zorluk çıkartmaları da yarışın diğer eksik yönü olarak görünürken, finişte ulusal klasmanda yarışıp N/2 birincisi olan Orçun Polat ve A/7 birincisi Berkay Şavkay'ın kupalarının verilme-yip finiş takına geldiklerinde kendilerini karşılayacak kimsenin olmaması yarışın eksileri arasında yerini aldı. Artık sporun kanıksanmış ve düzelmesi de zor bir sorunu olarak gözükken seyirci konusunda da yine etaplarda iki elin parmaklarını geçmeyecek kadar izleyici yer alırken, Hallı etabındaki zıplama noktasında ise yerleşim yerine yakınlığı sebebiyle izleyici sayısı miktarını yerel halk bir nebze olsun yükseltti.



Menderes Okur sekizinci olarak yarışı ilk 10 içinde tamamladı.



Ford takımı pilotu Emre Yurdakul bu yarıştan da A/6 birinciliğiyle ayrıldı.



Dağhan Ünlüdoğan 10'uncu olarak hedefinden uzak bir yarış geçirdi.



Maciej Oleksowicz iddialı geldiği yarışta umduğunu bulamadı.

### ERC Boğaziçi Rallisi Genel Klasmanı

| Sıra.. | Ekip .....                                  | Otomobil .....                | Zaman ..... |
|--------|---|-------------------------------|-------------|
| 1      | .....Luca ROSETTI – Matteo CHIARCOSSI ..... | Fiat Grande Punto S2000 ..... | 02:32:45,00 |
| 2      | .....Yağız AVCI – Bahadır GÜCENMEZ .....    | Ford Fiesta S2000 .....       | 02:33:45,70 |
| 3      | .....Serkan YAZICI – Kaan ÖZŞENLER .....    | Fiat Grande Punto S2000..     | 02:36:16,50 |
| 4      | .....Ercan KAZAZ – Serdar KURBANZADE .....  | Mitsubishi Lancer Evo 9 ...   | 02:36:04,20 |
| 5      | .....Burak ÇUKUROVA – Aykan ALAKOÇ .....    | Peugeot 207 S2000 .....       | 02:39:08,90 |
| 6      | .....Serhat ÖZTEMİR – Ünal TEZEL .....      | Mitsubishi Lancer Evo 9 ..    | 02:39:39,90 |
| 7      | .....Syzmon RUTA – Sebastian ROZWADOWSKI..  | Peugeot 207 S2000 .....       | 02:41:59,70 |
| 8      | .....Menderes OKUR – Aras DİNÇER .....      | Mitsubishi Lancer Evo 9 ...   | 02:46:26,50 |
| 9      | .....Emre YURDAKUL – Burak ERDENER .....    | Ford Fiesta R2 .....          | 02:48:42,10 |
| 10     | ....Dağhan ÜNLÜDOĞAN – Ahmet Sami CAN ...   | Mitsubishi Lancer Evo 9 ...   | 02:49:54,30 |



# Sofuoğlu'ndan sezonun üçüncü zaferi

Dünya Supersport Şampiyonası'nda ülkemizi temsil eden Kenan Sofuoğlu, Çek Cumhuriyeti'nde yapılan yarışta birinci gelerek göğsümüzü kabarttı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Brno Pisti'nde düzenlenen sezonun dokuzuncu yarışında mücadeleye beşinci sıradan başlayan Kenan Sofuoğlu, ilk turlardan itibaren rakiplerini geçerek şampiyona boyunca büyük bir çekişmeye girdiği Eugene Laverty ve Juan Lascorz'un ardında üçüncü durumdaydı. Laverty'nin yaşadığı mekanik arıza ile yarıştan çekilmesiyle ikinci sıraya yükselen Sofuoğlu, ilerleyen turlarda Juan Lascorz ile sıkı bir mücadele sergiledi. İspanyol rakibini geçerek son tura lider giren Sofuoğlu, bir ara Lascorz'a geçilmesine rağmen bitime az kala yaptığı atakla önü alarak finişe çok az farkla birinci sırada gelerek sezonun üçüncü zaferini hanesine yazdırdı. Bu sezon katıldığı bütün yarışlarda podyuma çıkan 2007 Supersport Şampiyonu sürücümüz, kazandığı son zaferi babasının hastalığı nedeniyle yarışa gelemeyen takım menajeri Roland Ten Kate'ye armağan etti. Hannspree Ten Kate Honda ekibinde mücadele eden sürücümüzün takım arkadaşı Michele Pirro'nun düşerek yarış dışı kaldığı mücadelede İngiliz Chaz Davies de üçüncü sırada podyuma çıktı. Bu yarışın ardından Kenan Sofuoğlu 183 puanla liderliğini sürdürürken, Juan Lascorz 168, Eugene Laverty de 165 puanla üçüncü sırada bulunuyor.

### Kenan Sofuoğlu: "Güzel bir yarıştı"

Sezonun üçüncü zaferini kazanan Kenan Sofuoğlu yarışın ardından "Bu yarıştan önce Imola'da yaptığımız testlerde yeni ayarlar denemiştik ve motorumdan çok memnun kalmıştım. Bir önceki İtalya yarışında üçüncü olmama rağmen bu istediğim bir sonuç değildi. İkinci cephede start almak benim için hiç kolay değildi. Startta da istediğim gibi değildim ve rakiplerimin ardında kaldım. Daha sonra rakiplerimi geçerek yarışı kazanmayı başardım ve şampiyonada da lider durumdayım. Benim için güzel bir hafta sonu oldu, geçen sene bu pistte iyi bir yarış geçirememiştim. Motorumuzda yaptığımız yeni düzenlemeler ile istediğimiz performansa ulaşmış durumdayız. Kalan yarışlarda da yine zirveyi zorlayıp sezon sonunda hedefimiz olan şampiyonluğu elde etmek istiyoruz. Bu zaferimi takım menajerimiz Roland Ten Kate'ye armağan etmek istiyorum. Kendisi babasının rahatsızlığı nedeniyle bu hafta sonu aramızda olamadı. Eminim kendisi bu başarımla çok mutlu olmuştur." açıklamasını yaptı.



Kenan Sofuoğlu yarıştan önce pit alanında neşeli görünüyordu.

*SON TURDA RAKİBİ JUAN LASCORZ İLE MÜTHİŞ BİR ÇEKİŞMEYE GİREN KENAN SOFUOĞLU, BUNA RAĞMEN ZAFERE ULAŞMAYI BAŞARDI.*



Sürücümüz zafer turunda seyircilerin alkışlarına selamla karşılık verdi.

### World Supersport Amerika

| Sıra..  | Sürücü .....         | Takım .....                    | Zaman ..... |
|---------|----------------------|--------------------------------|-------------|
| 1. .... | Kenan SOFUOĞLU ..... | Hannspree Ten Kate Honda ..... | 37'25.108s  |
| 2. .... | Joan LASCORZ .....   | Kawasaki Motocard .....        | +0.124s     |
| 3. .... | Chaz DAVIES .....    | Parkingo Triumph E1 .....      | +7.153s     |
| 4. .... | Gino REA .....       | Honda Intermoto Czech .....    | +7.813s     |

| Sıra..  | Sürücü .....         | Puan ..... |
|---------|----------------------|------------|
| 1. .... | Kenan SOFUOĞLU ..... | 183        |
| 2. .... | Juan LASCORZ .....   | 168        |
| 3. .... | Eugene LAVERTY ..... | 161        |
| 4. .... | Chaz DAVIES .....    | 113        |



# Almanya'da zaferin adı Dani Pedrosa oldu

Repsol Honda sürücüsü Dani Pedrosa, MotoGP'nin Almanya ayağında zafere ulaşarak moral buldu.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

21 turluk yarışta birinciliği kazanan Dani Pedrosa'nın ardından şampiyona lideri Jorge Lorenzo ve Casey Stoner yer aldı. Son 10 yıla damgasını vuran efsane İtalyan sürücü Valentino Rossi, İtalya MotoGP'sinin sıralama turlarında ayağını kırdıktan sonra yeniden döndüğü pistlerde son tura kadar üçüncü durumda yarıştı sürdürüyordu. Ancak bitime iki viraj kala Casey Stoner'a geçilince dördüncülüğe razı olmak zorunda kaldı. Rossi bu geçilişine rağmen hala koltuk değnekleriyle yürüdüğü yarışta her şeye rağmen iyi bir sonuç aldığını söyledi. Dokuzuncu turda LCR Honda sürücüsü Randy De Puniet, Alvaro Bautista ve Alex Espegaró'nun karışıkları kaza sonucunda kırmızı bayraklar sallanarak yarış durduruldu. 21 tur üzerinden yeniden start verilen yarışta Dani Pedrosa Jorge Lorenzo'yu geride bıraktı ve her tur arayarak Almanya MotoGP'sinde rahat bir sürüşle damalı bayrağın ardından ilk sırada geçti. Başarılı bir sezon geçiren

Andrea Dovizioso beşinci sırada yer alırken, bu yılın çaylak sürücüsü Marco Simoncelli altıncı olarak vatandaşını takip etti. Amerikalı sürücüler Nicky Hayden ve Ben Spies yedinci ve sekizinci sıralarda finişe gelirken, Hector Barbera ve Marco Melandri ilk 10 sırayı tamamlayan son sürücüler oldular.

## Pedrosa: "İstediğim gibi bir yarıştı"

Dani Pedrosa yarışın ardından "Bu yarış geçtiğimiz İtalya'dan daha farklıydı. Orada zafer için mücadeleden uzaktık. Burada ise Jorge Lorenzo ile sıkı bir mücadele sergiledik ve onu geçmeyi başardım. Bizim için bu çok önemliydi. Yeniden kazanmaya başlamak çok güzel bir duygu. Benim için kırmızı bayraktan sonra yeniden start almak kolay değildi. Çünkü aynı konsantrasyonu yeniden ele geçirmeniz zor oluyor. Fakat elimden gelenin en iyisini yaparak kazanmayı başardım ve önemli olan da buydu." açıklamasını yaptı.



**Pedrosa haftasonu boyunca rakiplerine nazaran hızlı bir sürüş sergiledi.**



**Casey Stoner Pedrosa ve Lorenzo'nun ardından finişe üçüncü sırada geldi.**



**İtalya'da sakatlanarak yarışlardan uzak kalan Rossi pistlere geri döndü.**

## MotoGP Almanya Genel Klasmanı

| Sıra.. | Sürücü .....     | Ekip .....                  | Zaman ..... |
|--------|------------------|-----------------------------|-------------|
| 1      | Dani PEDROSA     | Repsol Honda Team           | 28:50.476   |
| 2      | Jorge LORENZO    | Fiat Yamaha Team            | +3.355      |
| 3      | Casey STONER     | Ducati Team                 | +5.257      |
| 4      | Valentino ROSSI  | Fiat Yamaha Team            | +5.623      |
| 5      | Andrea DOVIZIOSO | Repsol Honda Team           | +17.158     |
| 6      | Marco SIMONCELLI | San Carlo Honda Gresini     | +17.757     |
| 7      | Nicky HAYDEN     | Ducati Team                 | +17.935     |
| 8      | Ben SPIES        | USA Monster Yamaha Tech 3   | +20.957     |
| 9      | Hector BARBERA   | SPA Paginas Amarillas Aspar | +22.000     |
| 10     | Marco MELANDRI   | San Carlo Honda Gresini     | +35.217     |



# Lorenzo zafer alarak liderliğini sürdürdü

Fiat Yamaha sürücüsü Jorge Lorenzo, Amerika MotoGP'sinde sezonun altıncı zaferini elde etti ve liderliğini devam ettirdi.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

Şampiyonada liderliğini sürdüren Jorge Lorenzo, start ile birlikte Dani Pedrosa'nın gerisinde kalsa da vatandaşın düşüp yarış dışı kalmasıyla liderliği eline geçirerek rahat bir zafer kazandı. İkinciliği elde eden Casey Stoner sezonun en iyi derecesini gerçekleştiren, halen sakatlığı devam eden Valentino Rossi de üçüncü olarak podyuma çıktı. İtalyan sürücü bu derecesiyle gelecek yarışlarda zirveyi yeniden zorlayacağını sinyallerini verdi. Yarışın startı ile birlikte çoğu zaman olduğu gibi Dani Pedrosa çok iyi bir çıkış yaparak liderliği ele geçirdi. Pistin beşinci virajında 11. turda düşen Pedrosa'nın yarış dışı kalmasından faydalanan Jorge Lorenzo, kalan turlarda arayı açarak birinciliği kazanmasını bildi. İkinci olan Casey Stoner bu sezon dördüncü kez podyuma çıkarken, Valentino Rossi ise son turlarda vatandaşşı Andrea Dovizioso ile başa baş bir mücadeleye sergiledi. Dovizioso'nu baskısına tecrübesi ile başarıyla karşı koyan Rossi,

damalı bayrağın altından üçüncü sırada geçerek hayranlarını sevince uğrattı. Bu yarışın ardından şampiyonada lider durumda bulunan Jorge Lorenzo 210 puana yükselirken, Dani Pedrosa 38 ve Andrea Dovizioso 115 puanla üçüncü sırada bulunuyor. Repsol Honda takımının İtalyan sürücüsü Andrea Dovizioso dördüncü sırada yer alırken, evinde yarışan ve bu sene podyumdan uzak kalan Amerikalı Nicky Hayden beşinci, vatandaşı Ben Spies de altıncı sırada finişe geldi.

## Lorenzo: "Limitlerde sürdüm"

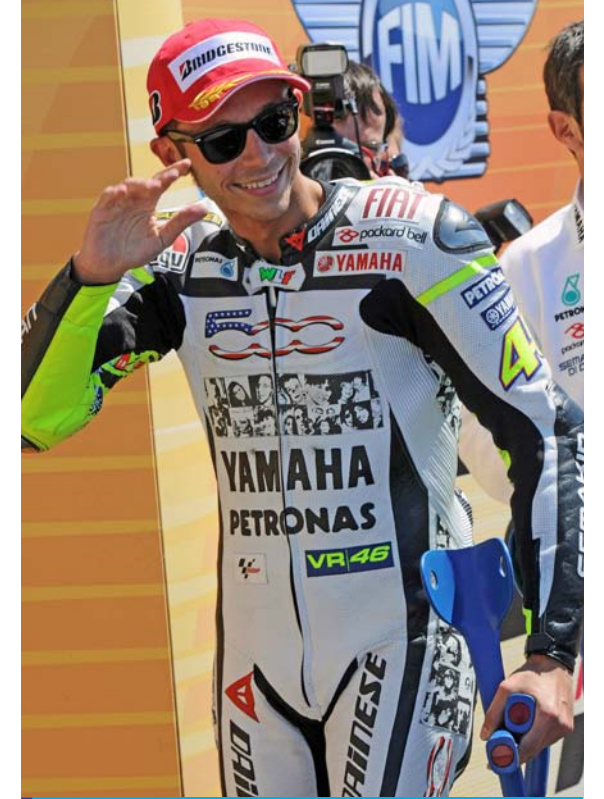
Bu yarışın ardından şampiyonada en yakın rakibi Dani Pedrosa ile arasındaki farkı 72 puana çıkartan Jorge Lorenzo "Bu yarışta çok iyi ve limitlerde bir sürüş sergiledim. İyi bir start alamadım ve önümdeki Ben Spies'i geçmek için bir hayli risk aldım. Daha sonra Pedrosa önümde düşünce liderliğe yerleştim. Ancak itibar etmeliyim ki bu benim sezondaki en kötü startımdı" şeklinde konuştu.



**Lorenzo, finiş çizgisinden motorunun ön tekerini havaya kaldırarak geçti.**



**Casey Stoner, ikinci olarak bu sezon en iyi derecesini elde etti.**



**Valentino Rossi sakatlığı sürmesine rağmen üçüncü olarak moral buldu.**

## MotoGP Amerika Genel Klasmanı

| Sıra.. | Sürücü .....     | Ekip .....              | Zaman ..... |
|--------|------------------|-------------------------|-------------|
| 1      | Jorge LORENZO    | Fiat Yamaha Team        | 43:54.873   |
| 2      | Casey STONER     | Ducati Team             | +3.517      |
| 3      | Valentino ROSSI  | Fiat Yamaha Team        | +13.420     |
| 4      | Andrea DOVIZIOSO | Repsol Honda Team       | +14.188     |
| 5      | Nicky HAYDEN     | Ducati Team             | +14.601     |
| 6      | Ben SPIES        | Monster Yamaha Tech 3   | +19.037     |
| 7      | Colin EDWARDS    | Monster Yamaha Tech 3   | +40.721     |
| 8      | Marco MELANDRI   | San Carlo Honda Gresini | +47.219     |
| 9      | Mika KALLIO      | Pramac Racing Team      | +52.813     |
| 10     | Loris CAPIROSSI  | Rizla Suzuki MotoGP     | +52.814     |





## Ünal Şenbahar evinde kazandı

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın beşinci ayak yarışı 18 Temmuz Pazar günü Bursa Uludağ'da Soğukpınar ve Bağlı köyleri arasındaki 4,94 km'lik parkurda Bursa Otomobil Sporları Kulübü (BOSSEK) tarafından Büyükşehir Belediyesi katkılarıyla gerçekleştirildi. İki antrenman çıkışı sonrası saat 14:30'da Kategori 6'dan itibaren başlayan çıkışlarda en iyi zamanı Kategori 4'te Ünal Şenbahar 02:47,90 ile elde etti. Bu arada Kategori 1'de yarışan üç bayan pilotun birbiriyle rekabetinde Burcu Çilingir Ürkmez galip çıktı. Üç çıkış sonunda Kategori 1'de ilk üç Alper Akgün, Rüstem Kaya Tepe ve Burcu Çilingir Ürkmez; Kategori 2'de ise İzmir'den katılan Tunç Tuncer, Ümit Kemal Coşkun ve Cem Şit şeklinde oluştu. Kategori 3'te Bursalı Bülent Gürkan ve Kategori 4'te ise Bursa'dan Ünal Şenbahar birinciliğe ulaşırken ikinciliği Halim Ateş aldı. Kategori 5'de ise Tanner Şengezener galip ayrılmayı bildi. Kategori 6'da ise Bursa'dan Selçuk Yalçın birinciliği elde etti.

## Casey Stoner Repsol Honda ile anlaştı

Repsol Honda takımı 2011 sezonunda Casey Stoner ile yarışacaklarını resmi olarak açıkladı. Stoner'ın anlaşmasının kaç yıllık olduğunu açıklamayan Honda, diğer pilotun da önümüzdeki aylarda açıklanacağını belirtti. Takım patronu Shuhei Nakamoto önümüzdeki sezon üçüncü motoru yarıştırmaları durumunda mevcut sürücüleri Dani Pedrosa ve Andrea Dovizioso'yı takımda tutmak istediklerini belirtti. Nakamoto; "Honda farika takımında zaten çok iyi performans gösteren iki güçlü sürücümüz var; Dani Pedrosa ve Andrea Dovizioso. Şu anda şampiyonada ikinci ve üçüncü sıradalar. HRC olarak bu iki sürücünün de gelecek yıl bizimle kalmasını umuyoruz." dedi. Ducati'nin Casey Stoner'ı kaybetmesinin ardından Valentino Rossi ile anlaşacağı yönünde dedikodular ağırlık kazanmaya başladı.



## Citroen Takımı Loeb ve Ogier'le yeni anlaşma imzaladı

Citroen Takımı 2011 sezonu için Sebastien Loeb ve Sebastien Ogier ile yeni bir anlaşma imzaladı. Yeni anlaşma Loeb'ün bu sezon sonunda spordan emekli olmayı düşündüğü dedikodularına son verirken Ford'un da Ogier'i gelecek yıl Fiesta ile yarışırma arzusunun gerçekleşmeyeceği anlamına geliyor. Citroen Takımı'na 2001'de katılan Loeb yeni 1600 cc turbo motorlu DS3 WRC'nin yarışılacağı ilk yılında, bir yıllık anlaşma imzalarken Ogier'in anlaşması ise üç yıllık süreyi içeriyor. Öte yandan Dani Sordo için 2011 anlaşması henüz açıklanmadı, ama Quesnel yaptığı açıklamada İspanyol pilotu da takımda tutmak istediğini söyledi.



## Kaan Önder Güney Doğu Avrupa Şampiyonu oldu

Karting branşında 2008 ICA-J ve 2009 KF3 kategorileri Türkiye Şampiyonu; Milli Sporcumuz, Kaan Önder bir ilki gerçekleştirdi. 2010 yılında sadece yurtdışı ve uluslararası yarışları kovalayan sporcumuz, sezonun 13'ncü yarışında; 24-25 Temmuz tarihlerinde, Bulgaristan'ın Haskovo pistinde, SEEKZ ( Güney Doğu Avrupa Karting Zone ) Şampiyonasının üçüncü ve son ayağında yarıştı. Türkiye, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya ve Sırbistan'tan dan 23 yarışmacının katıldığı şampiyonayı 92 puan ve KF3 kategorisi lideri olarak tamamlamayı başaran Kaan, Türkiye için kartingde uluslararası alanda gelen ilk şampiyonluk kupasını da kazanmış oldu. Kaan Önder son üç yıldır aynı zamanda İngiltere'de Rotax Max kategorisinde yarışıyor ve İngiltere Super 1 Şampiyonası ve Avrupa Şampiyonalarını takip ediyor.



## MINI ralli parkurlarına geri dönüyor

MINI geçtiğimiz günlerde yapılan bir basın toplantısıyla 2011 sezonunda Dünya Ralli Şampiyonası'na resmen döneceğini açıkladı. Yapılan açıklamada 2011 sezonunun MINI için test ve geliştirme senesi olacağı, 2012 sezonunda ise şampiyonanın tamamını takip edileceği belirtildi. BMW Grubu Yönetim Kurulu Üyesi Ian Robertson'ın yaptığı açıklamaya göre MINI'nin yarış programı daha önce de BMW M3 modelinin ralli versiyonunda ortalık yürüttüğü Prodrive'a emanet ediliyor. MINI WRC için yeni Countryman modelinin şasisi kullanılacak. 1.6 litrelik turbo motor ise BMW Motorsport tarafından geliştirilecek. Ian Robertson, yaptığı açıklamada "Dünya motorsporları sahnesinde MINI markasını tekrar göreceğimize eminim" şeklinde konuştu. Prodrive'ın sahibi David Richards ise, "Bu çok çekici yeni bir motorsporları programı. BMW Grubu ile tekrar çalışmaktan keyifliyiz" dedi.

## ANOK Slalom Yarışı çekişmeli geçti

Ankara Otomobil Sporları Kulübü (ANOK) tarafından Acity Outlet Center açık otoparkında organize edilen slalom yarışması, genel klasmanda Sinan Saatçi, bayanlar klasmanında ise Elif Nur Avundukoğlu'nun birinciliğiyle sonuçlandı. Yoğun seyirci katılımıyla gerçekleşen slalom yarışında 5'i bayan 25 yarışmacı start aldı. Fiat Palio Sporting marka aracıyla yarışan Sinan Saatçi 18.74 saniyeyle birinci oldu. Teleflex Team adına Honda Accord'uyla yarışan ANOK üyelerinden Cümhur Burnazoğlu 19.02 saniyelik derecesiyle ikinci olurken Seat Leon Cupra'nın pilotluğunu yapan Hakan Turhan 20.43 saniyelik derecesiyle üçüncülük kupasının sahibi oldu. Bayanlarda ise podyum rekabeti had safhadaydı. Elif Nur Avundukoğlu, Alfa Romeo 147'yle 22.30 saniye yaparak birinci oldu. Citroen C3'üyle 22.94 saniye yapan Nur Cemay Çetin ise ikinciliği elde etti. Arzu Okur ise 30 kapı numarasını taşıyan Peugeot 207'siyle 23.09 saniyelik derece yaptı ve üçüncülük kupasını aldı. Tüm katılımcılar, ANOK ve Acity Outlet Center tarafından verilen hediye ve sertifikalarını alırken, dereceye giren yarışmacılar özel ödüllerin yanı sıra kupaların da sahibi oldular.





## e-otodergi okuyucu sayıları

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



www.

***e-otodergi***.com

26'ncı sayımızı okudunuz. 5'inci sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. İlginize nedeniyle teşekkür ederiz. Bir sonraki sayımız olan **Eylül 2010** tarihli 27'nci sayımız, **6 Eylül 2010** tarihinde yayına girecektir.

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