

WWW.

ARALIK 2008

SAYI:6

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ

MAGAZİN

**BMW M3 COUPE**

MAGAZİN

**BMW X6 xDRIVE 35d**



**KARŞILAŞTIRMA**  
FORD FIESTA  
RENAULT CLIO



**SÜRÜŞ  
İZLENİMİ**  
VW GOLF



**İLK SÜRÜŞ**  
RENAULT  
KOLEOS



**HABER**  
NISSAN  
370Z

## Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi

Ne mutlu ki, başlıktaki tanımlama e-otodergi'ye ait. İlk sayısını Temmuz 2008'de yayınladığımız dergimiz, ilk hedefine ulaştı bile. 6347, 7011, 7530, 10.042 derken, Kasım 2008 tarihli 5'inci sayımızı tam 15.220 kişi indirdi. Basılı dergilerin satış adetlerinin sürekli düştüğü, hepsinin ha kapandı ha kapanacak baskısı altında yayınlandığı, çeşitli promosyonlarla süslendiği, bayide başka dergilerle birleştirildiği, aboneliklerde yüzde 50'lere varan indirimlerin yapıldığı şu günlerde e-otodergi, hedeflerini sessiz sedasız bir bir yakalıyor.

İkinci hedefimiz ne mi diye soruyorsunuz? 100.000 okuyucu. Yanlış duymadınız! Ayda 100.000 e-otodergi okuyucusu. Türkiye'deki tüm basılı dergilerin; değil toplam satış adetlerinden, toplam baskı sayılarından bile fazla okuyucuya ulaşacağız. 2009'da 100.000 okuyucuyu göreceğiz. Bundan adımız kadar eminiz.

Ya reklamverenler. Çoğu pazarlığa şartlanmış. Böyle gelmiş, ama böyle gitmeyecek. Sanki kurbanlık koyun alıyor reklamveren. Fiks fiyat nedir bilmiyorlar. Bunu düzeltmek bize kısmet olacak. Herkese duyurulur: Bizim reklam fiyatlarımız standart. Pazarlığa açık değil. Öyle olsa biz de 10.000 dolarlardan pazarlık açardık. Sektör yetkilileri bilsinler ki bu dergide yer alan ilanlar, pazarlık yapmayan şirketlere aittir. Diğer dergilerde görüp bizde göremediğiniz birçok ilan, pazarlık yapmadığımız için alınmamıştır. Bugün onurlu duruşumuzla reddettiğimiz ilanlar, yarınımızın teminatı olacak. Biz halı pazarlığı yapmıyoruz, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisini yayınlıyoruz.

Emre Anamur  
emre@e-otodergi.com

## Yorum farkı

Yıllardır terörden muzdarip olan Hakkari'nin Yüksekova ilçesine yakın zamanda trafik terörü de musallat olursa şaşırmayın. Üstelik bunun tek nedeni de ilçeye kurulan trafik ışıkları olacak. Evet, bu teoride mümkün olmasa da pratikte olacak bir şey. Nedeniyse yorum farkı.

Yorum farkı her konuda olabilir. Fakat bazı konularda yorum olması mümkün değil elbet. Mesela trafik ışıkları... Trafik ışıklarının işlevi, dünyanın her yerinde aynıdır. Üzerlerindeki renkler de nereye giderseniz gidin aynı anlamı ifade eder. Buraya kadar her şey normal ve sıradan. Fakat geçtiğimiz günlerde Akşam gazetesinin internet sitesindeki bir haber, bu konunun da yoruma açık olduğunu göstermiş oldu bana. Yüksekova ilçesine ilk kez kurulan trafik ışıkları ilçede kaosa neden olmuş ve otomobillerle yayalar zaman zaman burun buruna gelmişler. Bunun nedeniyse kavşaktan serbest, doğaçlama geçmeye alışkın yaya ve sürücülerin ışıkları farklı yorumlaması. Habere göre kimileri kırmızı ışıkta geçilir derken, kimileri de dur işaretinin yeşil olduğunu belirtmiş. İsmail Kaya adlı yaya ise "kırmızı ışıkta ne yapılır" sorusunu, "kırmızı ışıkta duran minibüsten inilir veya minibüse binilir" şeklinde yanıtlayarak çarpıcı ve bence gerçekçi olan bir açıklama yapmış. Bu aslında onun için iyi bir şey. Çünkü kırmızı ışıkta geçilir şeklinde bir yaklaşım içinde olsa muhtemelen trafik terörüne kurban olur.

Düşününce hak vermemek elde değil, zaten İstanbul'da da trafik ışıkları aynı amaca hizmet ediyor. Kaptan ışıklarda incek var!

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarık Akagün  
tarik@e-otodergi.com

YA ŞEHRİN KURALLARINA UYARSIN.  
YA DA KURALLARI SEN KOYARSIN.

Beklentilerinizi DEĞİŞTİRİN

2.0 lt. Dizel  
6 ileri otomatik



### NISSAN QASHQAI. ASİ ŞEHİRLİ.

- 150 PS güç • 320 Nm tork • All Mode 4x4 • 6 hava yastığı • ABS • EBD • ESP • Isıtılabilir ön koltuklar
  - Deri koltuklar • Akıllı anahtar • Park sensörü • Bluetooth • Yağmur sensörü • Otomatik yanan ön farlar • Çift bölge klima
- 2.0 lt Dizel otomatik versiyonun ortalama yakıt tüketimi 100 km'de 7,8 lt'dir.\*

\* Yakıt tüketimi 1999/100/EC'ye göre belirlenmiştir. Hava şartları, sürüş tekniği ve bakımlara göre sonuçlar değişiklik gösterebilir.

**ŞİMDİ 1.5 LT DİZEL SEÇENEĞİ İLE!**

www.nissan.com.tr | www.yeninissanqashqai.com | NISSAN GÜLÜMSEME HATTI 0216 651 84 20



Nissan Otomotiv A.Ş.

EURO NCAP TESTLERİNİN EN YÜKSEK DERESESİ



SHIFT expectations

QASHQAI

## HABERLER

- 07 Borusan Oto Kuzey Kıbrıs
- 08 Euro NCAP çarpışma testleri
- 10 Yılın Otomobili 2009
- 11 Finansal kriz
- 12 Sektör Analizi
- 13 Nissan 370Z
- 14 Porsche Panamera ve Cayenne Dizel
- 22 Ekim ayı otomobil satışları

## RÖPORTAJ

- 19 Gökhan Cüceloğlu

## MOTORSPORLARI

- 71 F1 Brezilya GP'si
- 74 WRC Japonya Rallisi
- 77 Kocaeli Rallisi

## MODİFİYE

- 82 Hamann Volcano

## KLASİK

- 84 Jaguar XK

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 28 VW Golf 1.4 TSI Tip. DSG
- 46 Peugeot 207 RC Le Mans
- 49 Hyundai Santa Fe 2.2
- 61 Seat Ibiza 1.2
- 64 Renault Grand Modus 1.6

## KARŞILAŞTIRMA

- 52 Ford Fiesta 1.6 TDCi 90 HP
- Renault Clio 1.5 dCi 80 HP

## FOTO TEST

- 67 Nissan Micra 1.2
- Tekna Otm.

## İLK SÜRÜŞ

- 25 Renault Koleos

**30** **MAGAZİN**  
BMW M3 Coupe  
BMW X6 xDrive 35d



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

**e-otodergi**

ARALIK 2008 SAYI 6

## 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.

# 4 DÖRTLÜK ŞAMPİYON

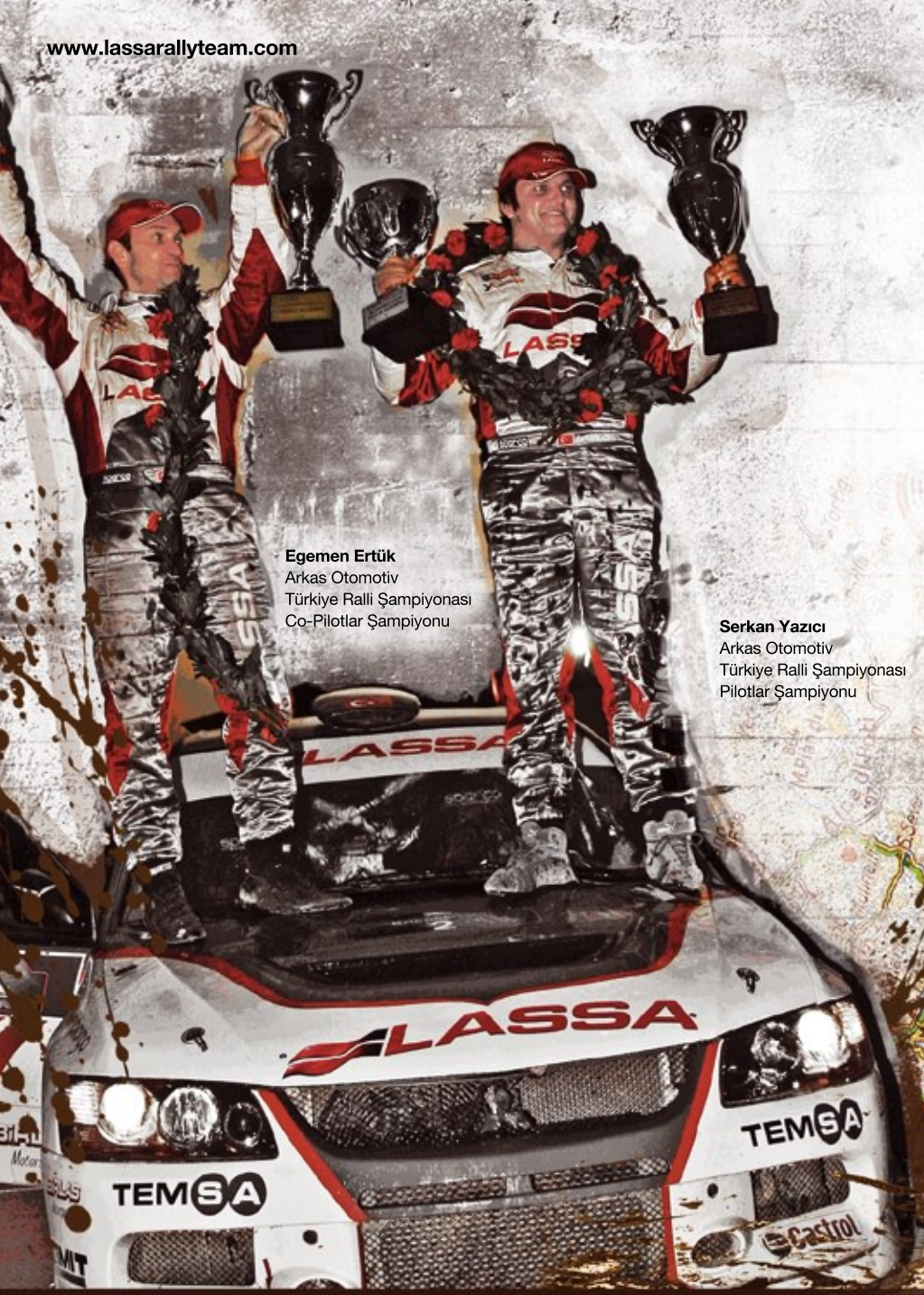
**Egemen Ertük**  
Arkas Otomotiv  
Türkiye Ralli Şampiyonası  
Co-Pilotlar Şampiyonu

**Serkan Yazıcı**  
Arkas Otomotiv  
Türkiye Ralli Şampiyonası  
Pilotlar Şampiyonu

Geçen yılın Takımlar Birincisi Lassa Rally Team, bu yıl hedeflediği tüm kupaları aldı ve başarısını 4'e katladı:  
**Arkas Otomotiv Türkiye Rallisi Takımlar Birinciliği,  
Grup N Birinciliği,  
Co-Pilotlar Şampiyonluğu,  
Pilotlar Şampiyonluğu...**

Bu başarılı tabloyu elde etmek için gece gündüz çalışan tüm Lassa Rally Team ekibine ve parkurlarda ayağını gazdan çekmeden cesurca yarışan pilot ve co-pilotlarımız Serkan Yazıcı, Egemen Ertük, Mehmet Besler, Erkan Güleren, Hasan Özseyhan, Özden Yılmaz, Serhat Öztemir, Ünal Tezel, Orhan Avcıoğlu ve Burak Akçay'a çok teşekkürler.

**Lassa Rally Team'ın yeni hedefi Avrupa.  
Bekle bizi Avrupa, geliyoruz!**





## Megane III Nisan'da Türkiye'de

Eylül ayında gerçekleştirilen Paris Otomobil Fuarı'nda dünya tanıtımı yapılan yeni Renault Megane'ın 5 kapılı hatch-back karoserli versiyonunun Avrupa'daki satışına 13 Kasım tarihinde başlandı. Ocak ayında ise Coupe model piyasaya sunulacak. İki modelin Türkiye satış başlangıcı ise Nisan 2009 olarak açıklandı. Otomobili beklerken, sizinle öne çıkan iki

önemli bilgiyi paylaşalım: Birincisi, Megane III, son Euro NCAP testlerinden yolcu korumada 5, çocuk korumada 4, yaya korumada ise 2 yıldız aldı. İkinci bilgi ise, Megane III, Opel Insignia'nın yılın otomobili seçildiği Car of the Year organizasyonunun 7 finalisti arasında 7'nci oldu. Hiç şüphe yok ki yeni Megane, kompakt sınıfın en iddialı modellerinden biri olacak.

## Lassa'nın konfora yolculuğu

Lassa tarafından hazırlanan "Konfora Yolculuk" web sitesi, otomobiliyle yolculuk yapan ve bu yolculuklar sırasında keşfettiği, görülmeye değer bulduğu, sevdiği mekanları paylaşmak isteyenlerin uğrak noktası olacak. Beğendikleri yerleri paylaşmak ya da yazılanları okumak isteyenlerin, [www.konforayolculuk.com](http://www.konforayolculuk.com) web adresine girmeleri yeterli.



# Her peynir Ezine Peyniri değildir...



# KKTC'de yeni bir dönem

Eski distribütörle ilişkin kesilmesi sonrasında, Land Rover'ın Kuzey Kıbrıs'taki distribütörlüğünü alan Borusan Oto'nun 7100 metrekarelik bir alana yayılan satış ve servis alanı, 24 Kasım akşamı gerçekleştirilen bir açılışla faaliyete girdi.

Yazı: Emre Anamur/Kuzey Kıbrıs

**Otomobil sahiplik oranı en yüksek ülkelerden biri olan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, 24 Kasım'da yeni ve modern bir Land Rover showroom'una kavuştu.** Borusan Otomotiv güvencesinde kurulan Borusan Oto Kıbrıs, toplam 7100 metrekarede, 790 metrekaresi showroom'dan oluşan 2250 metrekarelik kapalı alanda hizmet vermeye başladı. Kalabalık bir davetli topluluğunun katıldığı açılıшта, Almanya'nın önde gelen akustik soul ve jazz gruplarından "Tok Tok Tok"un konseri beğeniyle izlendi.

## Çevreci Land Rover

Lefkoşe Organize Sanayi Sitesi'nde yer alan Borusan Oto Kıbrıs, 250 bin kişilik nüfusa ve 220 bin adetlik araç parkına sahip adanın tek Land Rover Yetkili Satıcısı olarak hizmet verecek. Satış, servis ve yedek parça hizmetlerini birarada sunacak olan Borusan Oto Kıbrıs, çevreye duyarlılık konusunda ön plana çıkıyor. Binada güneş pilleri kullanılarak elektrik enerjisi üretilmesi için alt yapı çalışmaları tamam-

landı. Plakalar, elektrik üretimine katkı sağlayarak elektrik ve fosil yakıt tüketimini azaltacağı gibi otomobil park alanlarında gölge oluşturma işlevi de görecek.

Borusan Oto Kıbrıs, "Sıfır Emisyon" sloganıyla adanın temiz havasına da katkı yapacak. Bu kapsamda, satılan ve düzenli servis hizmeti verilen Land Rover araçların üreteceği CO2 emisyonunu sıfırlayacak miktarda ağaç dikecek.



Kurdeleyi KKTC Başbakanı Ferdi Sabit Soyer (ortada), Land Rover Marka Yöneticisi Ayhan Ölçer (solda) ve Borusan Oto Kıbrıs Genel Müdürü Aydın Yaşar kestiler.



Açılışa Borusan Otomotiv Satış ve Pazarlama Direktörü Ali Vahapzadeh (soldan ikinci) de katıldı.



Solistliğini Tokunbo Akinro'nun yaptığı Alman soul ve jazz grubu Tok Tok Tok, davetlilerin beğenisini kazandı.

# 8 yeni modele 5 yıldız

Avrupa'nın bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, puanlama sisteminde Şubat 2009'da yapacağı değişiklikten önce, güncel sistemle son testleri 26 Kasım'da gerçekleştirdi. 12 aracın katıldığı testlerden 8 otomobil 5 yıldızla ayrılmayı başardı.



FORD RANGER

Otomobil üreticilerinin büyük önem verdikleri ve eğer 5 yıldız alabildilerse pazarlama çalışmalarında sıklıkla kullandıkları çarpışma testlerine bir yenisi daha eklendi. Euro NCAP, 12 yeni modeli teste tabi tuttu ve aralarından başarılılar da çıktı, fiyaskolar da.

## Ranger'a dikkat!

Ford'un pick-up modeli Ranger, çarpışma testlerinden "felaket" sonuçlarla ayrıldı. Yolcu koruma kriterinde 5 üzerinden 2 yıldız alabilen araç, çocuk korumada 3, yaya korumada ise 2 yıldızda kaldı. Eğer Ranger sahibiyse kaza yapmamanızı tavsiye ediyoruz, eğer karşıdan karşıya geçiyorsanız da, bu işi ortalıkta Ranger yokken yapın.



VOLKSWAGEN GOLF

## Golf, Fiesta ve Accord en başarılılar

Euro NCAP 2008 yılı boyunca 28 otomobilin çarpışma testini gerçekleştirdi. Testlerin 12 araçlık bu etabında VW Golf, Ford Fiesta ve Honda Accord, en iyi puanlara imza attılar ve yolcu korumada 5, çocuk korumada 4, yaya korumada ise 3'er yıldız aldılar. VW Golf, çocuk korumada

aldığı 41 puan ve yaya korumada aldığı 22 puanla, bu fazın bu kriterlerde en yüksek puan alan otomobili oldu.

## Insignia, Megane III ve XC60 da başarılı

Opel'in iddialı modeli Insignia, yeni Renault Megane III ve Volvo'nun yeni SUV'u XC60, testlerden yolcu korumada 5, çocuk korumada 4, yaya korumada ise 2'şer yıldızla tamamladılar. Bu sonuç, yaya korumada zayıf kalsa da genel ortalamada yeterli görülüyor. Öte yandan Megane ve XC60, yolcu korumada aldıkları 37'şer puanla bu fazın bu kriterde en yüksek puan alan iki aracı oldular.

## Mito ve 308CC buruk 5 yıldız aldı

Alfa Romeo'nun yepyeni modeli Mito ve Peugeot'nun kompakt sınıfta yer alan coupe cabrio modeli 308CC, aynı yıldız sayısını paylaştılar: Yolcu korumada 5, çocuk korumada 3, yaya korumada 2. Bu iki aracın, en önemli kriter olarak görülen yolcu korumada 5 yıldız almalarına rağmen, çocuk ve yaya konularında sınıfta kalmaları dikkatlerden kaçmadı.



HONDA ACCORD



OPEL INSIGNIA



RENAULT MEGANE III



FORD FIESTA



VOLVO XC60

### Viano da 5 yıldızla ayrıldı

Mercedes-Benz Viano, yolcu korumada aldığı 5 yıldızla güvenli bir araç olduğunu kanıtladı. Ancak çocuk korumada alınan 3 yıldız ve yaya korumadaki sıfır puanla gelen 1 yıldız, aracın zayıflıkları olarak öne çıktı. Yayalara Ranger konusunda yaptığıımız uyarıyı bu araç için de tekrarlıyoruz.

### Ka, Fiat 500'ü kışkanacak

Testin aynı fazında ağabeyi Fiesta'nın aldığı yüksek puanlara imrenen Ka, daha önce 5 yıldız alan platform kardeşi Fiat 500'ün aksine, yolcu korumada 4, çocuk

korumada 3, yaya korumada ise 2 yıldızla yetindi. Bu puanlar, bir otomobile güvenli demek için yeterli değil.

### Renault tecrübesi Sandero'ya yetmedi

Sandero'nun aldığı kötü sonuçlardan şu anlaşıyor: 10'un üzerinde modeli 5 yıldızlı olan Renault, alt markasına sahip çıkamamış. Yolcu korumada 3 yıldızlık son derece düşük bir performans sunan Sandero, çocuk korumada 4, yaya korumada ise sadece 1 yıldızda kaldı. Bunun sonucu tek: Sandero'yla kaza yapmayın, karşıdan karşıya Sandero'nun önünden geçmeyin.



ALFA ROMEO MITO



PEUGEOT 308CC

### TEST SONUÇLARI

Otomobil	Yolcu koruma	Çocuk koruma	Yaya koruma
Mito	★★★★★ (36 puan)	★★★★ (29 puan)	★★ (18 puan)
Sandero	★★★ (24 puan)	★★★★★ (38 puan)	★ (6 puan)
Fiesta	★★★★★ (34 puan)	★★★★★ (38 puan)	★★★★ (20 puan)
Ka	★★★★★ (28 puan)	★★★★ (29 puan)	★★ (11 puan)
308 CC	★★★★★ (36 puan)	★★★★ (34 puan)	★★ (12 puan)
Megane III	★★★★★ (37 puan)	★★★★★ (39 puan)	★★ (11 puan)
Golf	★★★★★ (36 puan)	★★★★★ (41 puan)	★★★★ (22 puan)
Accord	★★★★★ (35 puan)	★★★★★ (39 puan)	★★★★ (19 puan)
Insignia	★★★★★ (35 puan)	★★★★★ (39 puan)	★★ (14 puan)
Viano	★★★★★ (31 puan)	★★★★ (36 puan)	★ (0 puan)
XC60	★★★★★ (37 puan)	★★★★★ (39 puan)	★★ (17 puan)
Ranger	★★ (19 puan)	★★★★ (28 puan)	★★ (11 puan)



MERCEDES-BENZ VIANO



FORD KA



DACIA SANDERO

# 22 yıl sonra General Motors

Avrupa'da yılın otomobili seçimi sonuçlandı: Türkiye'de Şubat 2009'da satışa sunulacak olan Opel Insignia, Ford Fiesta'nın sadece 1 puan önünde birinciliği elde etti. Bu sonuçla; bir General Motors modeli, tam 22 yıl aradan sonra "Yılın Otomobili" seçilmiş oldu.

Yazı: Emre Anamur

Avrupa'da her yıl düzenli olarak "Yılın Otomobili"ni seçen Car of the Year jürisi, 2009 model otomobiller için verdiği kararı açıkladı. 23 Avrupa ülkesinde görev yapan 58 otomobil gazetecisinden oluşan jüri, Opel Insignia'yı toplam 321 puanla birinci ilan etti. İkinciliği, Insignia'nın sadece 1 puan ardından 320 puanla Fiesta alırken, üçüncü 223 puanla Volkswagen Golf oldu. Citroen C5 198 puanla dördüncü, Alfa Romeo Mito 148 puanla beşinci, Skoda Superb ise 144 puanla altıncılığı elde etti. Son derece iddialı lanse edilen yeni Renault Megane ise, gazeteciler tarafından beğenilmemiş olacak ki 121 puanla, 7 finalist arasında sonuncu oldu. Hatırlanacağı gibi belirlenen 37 aday otomobil, eleme sonucunda 7 finaliste indirgenmişti.

## GM'in en son Omega modeli almıştı

Opel Insignia, ekonomik krizle boğuşan ve ABD hükümetinin vereceği destekle ayakta kalması beklenen General

Motors'a 22 yıl sonra "Yılın Otomobili" unvanını getirdi. GM, bu başarıya en son 1987 yılında Opel Omega modeliyle ulaşmıştı. 2007 yılında ise Opel Corsa, birinciliği elde eden Ford S-Max'ın 2 puan gerisinde ikinci olmuştu.

## 20 üyeden tam puan

Oylamada, kurallar gereği her üyenin 25 puanı 7 otomobile dağıtması gerekiyor. Bir otomobile en yüksek 10 puan verilebiliyor ve her otomobile puan vermek şart değil. Yani üye isterse bir otomobile sıfır puan verebiliyor. 2009 yılının otomobili seçilen Opel Insignia, yapılan oylamada 20 jüri üyesinin en yüksek puanını aldı. 19 üyenin en yüksek oyunu ise, ikinciliği elde eden Ford Fiesta elde etti. Türkiye'nin tek COTY jüri üyesi olan Ufuk Sandık, jüri üyelerinin genel yaklaşımından farklı puanlamasıyla dikkat çekti. Sandık, en yüksek puanını VW Golf'e (8) verdi. Sandık'ın birinci olan Opel Insignia'ya sadece 3 puan vermesi dikkat çekti.



## YILIN OTOMOBİLLERİ

1964	Rover 2000	1992	Volkswagen Golf
1965	Austin 1800	1993	Nissan Micra
1966	Renault 16	1994	Ford Mondeo
1967	Fiat 124	1995	Fiat Punto
1968	NSU Ro 80	1996	Fiat Bravo/Brava
1969	Peugeot 504	1997	Renault Megane Scenic
1970	Fiat 128	1998	Alfa Romeo 156
1971	Citroen GS	1999	Ford Focus
1972	Fiat 127	2000	Toyota Yaris
1973	Audi 80	2001	Alfa Romeo 147
1974	Mercedes 450S	2002	Peugeot 307
1975	Citroen CX	2003	Renault Megane
1976	Simca 1307-1308	2004	Fiat Panda
1977	Rover 3500	2005	Toyota Prius
1978	Porsche 928	2006	Renault Clio
1979	Simca-Chrysler Horizon	2007	Ford S-Max
1980	Lancia Delta	2008	Fiat 500
1981	Ford Escort		
1982	Renault 9		
1983	Audi 100		
1984	Fiat Uno		
1985	Opel Kadett		
1986	Ford Scorpio		
1987	Opel Omega		
1988	Peugeot 405		
1989	Fiat Tipo		
1990	Citroen XM		
1991	Renault Clio		



# 3 büyüklerin zor zamanları

**Bu yıl 100 yaşını kutlayan Amerikalı otomotiv şirketi General Motors, yaşanan global ekonomik krizin de etkisiyle iflasın eşiğine geldi. Ford ve Chrysler de hükümetten para yardımı istemek durumunda kaldı.**

Yazı: Emre Anamur

**General Motors...** 100 yıllık bir devdi. 1908'de kurulan Amerikan şirketi, bünyesinde barındırdığı birçok otomobil markası ve 35 ülkedeki 266.000 çalışanıyla yok olmanın eşiğinde. ABD hükümetinden nakit yardımı isteyen ve ancak bu sayede ayakta durabileceğini açıklayan GM, ekonomik krizin etkilerini işçi çıkararak, bazı fabrikalarında üretime ara vererek, maksimum tasarruf tedbirleri alarak azaltmaya çalışıyor. Ama çok daha keskin virajların dönülmesi gerekecek. Örneğin şirketin, Suzuki'deki hisselerinin tamamını 230 milyon dolara satacağı belirtiliyor. Öte yandan Saab, Saturn ve Pontiac markalarının tamamen kapatılması bile gündemde. Bu bağlamda bazı fabrikaların da kapatılacağı konuşuluyor. Bir süredir zarar eden General Motors'a son darbeyi, global ekonomik kriz vurdu. Satışlar, diğer markalarda olduğu gibi GM'de de dibe vurdu. GM'in, sadece Temmuz ayından bu yana, 4 milyar dolar zarar ettiği açıklanıyor. GM'in hisse senetleri, 65 yıldır ilk kez 2 dolar 92 sente kadar düştü.

## Bir dönemin 3 büyükleri yardıma muhtaç

Bir dönemin devi General Motors'un yanı sıra, ekonomik açıdan zor günler yaşayan Ford ve Chrysler de Amerikan hükümetinden gelecek müjdeli haberi bekliyorlar. Temsilciler Meclisi Başkanı Nancy Pelosi, Kongre'yi otomotiv sanayiine acil yardım yapmaya çağırırdı. Bu yardımın üç şirket için toplam 25 milyar dolar olacağı konuşuluyor. Ancak üç şirketin toplam 50 milyar dolara ihtiyaçları olduğu hesaplanıyor. Kongre ise, bunun şartlı olarak gerçekleşebileceğini açıklıyor. Şart ise, alternatif yakıtlarla çalışan daha çevreci araçlar geliştirilmesi ve bu konudaki detaylı planların Kongre'yle paylaşılması.

## Yardıma karşı çıkanlar da var

Fiat Grubu üst düzey yöneticilerinden Sergio Marchionne, yaptığı sert açıklamada, ABD hükümetinin GM, Ford ve Chrysler'e yardım yapmaması gerektiğini savundu. Bu tür bir yardımın otomotiv sektöründeki rekabete zarar vereceğini belirten Marchionne, "Endüstriyel dengeyi

bozacak müdahalelerden kaçınılması gerekir" dedi.

Bizce Marchionne'nin desteğe karşı çıkmasında haklılık payı var. Çünkü düşünsenize rakibiniz iyi yönetilmemiş, satmayan otomobiller üretmiş, yanlış yatırımlar yapmış, çok para harcamış ve sonuçta batmış. Bu durumda siz müşteri kazanacaksınız. Ama öyle olmuyor, biri gelip sizin batan rakibinize el uzatıp kurtarıyor. Peki siz bunca yıl neden başarılı olmak için ter döktünüz? Bu açıdan bakıldığında Marchionne yüzde 100 haklı. Ama iki yönden haksız: Birincisi, unutkan olmamak lazım. Fiat da kısa süre önce İtalyan hükümeti sayesinde ayakta kalmadı mı? İkincisi de bu bir dünya meselesi artık. ABD'de her 10 kişiden birinin direkt ya da dolaylı olarak otomotiv sektöründen para kazandığı biliniyor. Bu nedenle eskinin üç büyükleri batarsa, ABD'de 3 buçuk ile 5 milyon arasında kişinin işsiz kalacağı vurgulanıyor. Bu durumda da önüne geçilemeyecek felaketler yaşanacak demektir. Hiçbirinin olmasını istemeyiz.



# Ekim'deki kayıp 112 milyon YTL

Bilindiği gibi Ekim ayında satışlar düştü ve sadece Ekim ayında devletin vergilerden kaybı 112 milyon YTL'yi geçti. Eğer sektörün beklediği ÖTV indirimi yapılsaydı, bu kayıp yaşanmayabilirdi.

Yazı: İsa Demir

Daha iyi olmasını beklemiyoruz, ancak satışlar en azından geçen seneki seviyede olsaydı, geçtiğimiz Ekim ayında 19.788 adet değil, 32.569 adet otomobil satılacaktı. Yani yaklaşık 13.000 adet daha fazla otomobil satılabilirdi. Peki hangi durumda gerçekleşecekti bu durum? Hükümetin vergileri indirmesi durumunda tabii ki.



Maliye Bakanı  
Kemal Unakıtan

ÖTV'nin indirilmesi devlete bir kayıp oluşturabilir mi? Kayıp bir tarafa, eğer devlet 2002 yılındaki ÖTV oranlarına geri dönmüş olsaydı, geçtiğimiz Ekim ayından itibaren toplanacak vergi daha fazla olacaktı. Eğer vergiler indirilmiş olsaydı ve satışlar 2007 yılındaki gibi devam etseydi devletin 112 milyon YTL daha fazla geliri olacaktı.

Bu değerlendirmeyi 2009 yılının tamamı için yaparsak, karşımıza daha vahim bir durum çıkıyor. Tahminlere göre devletin herhangi bir olumlu adım atmaması durumunda satışlar yaklaşık yüzde 20 gerileyecek. Biz şimdiki ÖTV'ye göre 2009 yı-

lında 300.000 adet, ÖTV indirildiğinde ise 360.000 adet otomobil satılacağı öngörüsünde bulunuyoruz. B, C ve D segmentinde ağırlıklı olarak motor hacmi 1600 cc'nin alındaki otomobiller satılıyor. Bu üç segmentteki hesaplarımızı buna göre yaptık. Lüks sınıftaki otomobillerin motor hacimlerinin de ortalama olarak 2000 cc'nin üzerinde olduğunu kabul ettik. Yaptığımız hesaplara göre mevcut ÖTV'ye göre 2009 yılında 4 milyar 260 milyon YTL vergi toplanacak. Eğer ÖTV indirilirse toplanacak vergi 4 milyar 400 milyon YTL olacak. Yani ÖTV indirildiği zaman 140 milyon YTL daha fazla vergi toplanacak.

Sınıflar	Ekim satış adedi	İndirimli ÖTV'ye göre satış tahmini
B - Küçük sınıf	8000	13.300
C - Kompakt sınıf	8100	13.400
D - Orta sınıf	2600	4400
E ve F-Lüks sınıflar	1100	1500

Otomobillerden alınan vergi oranları		
Sınıflar	Şimdiki ÖTV	İstenen indirimli ÖTV
B - Küçük sınıf	% 37	% 27
C - Kompakt sınıf	% 37	% 27
D - Orta sınıf	% 37-% 60	% 27-% 46
E ve F-Lüks sınıflar	% 84	% 60

Fiyat-vergi analizi			
Sınıflar	Ortalama satış fiyatı	Şimdiki vergi	İndirimli vergi
B - Küçük sınıf	22.000 YTL	8.400 YTL	7.300 YTL
C - Kompakt sınıf	32.000 YTL	12.200 YTL	10.700 YTL
D - Orta sınıf	50.000 YTL	19.000 YTL	16.500 YTL
E ve F-Lüks sınıflar	120.000 YTL	65.000 YTL	57.000 YTL

Toplanacak vergiler		
Sınıflar	Şimdiki ÖTV'ye göre vergi	İndirimli ÖTV'ye göre vergi
B - Küçük sınıf	67.200.000 YTL	97.090.000 YTL
C - Kompakt sınıf	98.800.000 YTL	143.380.000 YTL
D - Orta sınıf	49.400.000 YTL	72.600.000 YTL
E ve F-Lüks sınıflar	71.500.000 YTL	85.500.000 YTL
TOPLAM	286.900.000 YTL	398.570.000 YTL

# İkon yenilendi

Nissan'ın efsane Z Serisi yenilendi. İkonluk mertebesine erişen 350Z, artık yerini 370Z'ye bırakıyor.

1970 yılında ilk nesil Z yollara çıktı-ğında spor otomobil dünyası bu otomobilin Jaguar E Type'ı andıran cazibeli hatlarıyla çarpılmıştı. Önceleri Datsun adıyla bilinen Nissan daha sonraları birçok başarılı spor modele imza atmış olsa da (300 ZX, 200 SX) Z'nin eksikliği hep hissedilmişti. 2003 yılında tanıtılan 350Z ile bu markanın tutkunlarının da hasreti sona ermiş ve yeni bir başlangıç yapılmıştı. Şimdiyse 350Z yerini 370Z'ye devrediyor. 350Z'ye göre daha keskin hatlara sahip olan 370Z, eskisine göre daha kompakt bir yapıda. Yerini aldığı modele göre uzunluğu 70 mm azalarak 4250 mm'ye düşen 370Z'nin dingil mesafesi de 100 mm azalış 2550 mm olmuş. Bu boyutlarıyla neredeyse C segmenti (Focus, 308) hatchback kadar olan 370Z'ye 3.7 litrelik bir V6 uygulanmış. Önceki 3.5 litrelik V6 motora göre 18 HP daha güçlü olan bu motor 331 HP güç ve 366 Nm tork sunuyor. Sportif bir otomobilden bekleneceği gibi arkadan itişli otomobilde ayrıca yeni 7 ileri direksiyondan kumandalı vites seçeneği de sunulacak. 2009 bahar aylarında Avrupa'da satışına başlanacak otomobilin fiyatı henüz belli değil.



## Makyajlı BT-50 piyasada

Ülkemizdeki yeni yapılanması çerçevesinde önemli bir atak içerisinde olan Mazda, makyajlı BT-50 modelini yurtdışı lansmanının hemen ardından satışa sundu. 35.000 YTL'lik baz fiyatla galerilerdeki yerini alan araçta, MZR-CD kodlu 2.5 litrelik, 16V, common-rail teknolojiye sahip turbo-dizel motor bulunuyor. 143 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 330 Nm.

## Yeni Honda Jazz geldi

Yeni Honda Jazz 15 Kasım'da satışa sunuldu. Joy+ ve Fun+ olarak iki farklı modeli bulunan yeni Jazz'da, 100 HP güç üreten yeni 1.4 lt. i-VTEC motor ve viteslerin direksiyondaki pedallarla değiştirilebildiği 6 ileri otomatikleştirilmiş manuel şanzıman bulunuyor. Aracın baz fiyatı 30.250 YTL olarak açıklandı.



# Porsche tabuları yıkıyor

Porsche, Panamera ve dizel Cayenne ile tabuları deviriyor. Değişmeyen tek şey değişim sözü kesinlikle doğru. Alman üretici, bir süre önce Cayenne modeliyle SUV yapabileceğini kanıtlamıştı. Şimdi yine şaşırtma zamanı: 4 kapılı bir Porsche (Panamera) ve dizel motorlu Cayenne'den söz ediyoruz.



## Porsche Panamera

Porsche'nin Maserati Quattroporte ile rekabet edecek 4 kapılı granturismo'su Panamera'nın resmi tanıtımı 2009 ilkbaharında yapılacak, satışa sunulmasıysa 2009 yaz aylarını bulacak. Porsche stilini ve dinamizmini dört kapıyla yaşatacağı ifade edilen Panamera'nın uzunluğu 4970 mm, genişliği 1931 mm, yüksekliği 1418 mm olarak açıklanıyor. Panamera

4 kapılı olsa da sedandan çok liftback olarak tanımlanacak bir karosere sahip. Motor seçenekleri henüz açıklanmayan Panamera'da 300-500 HP arasında 6 ve 8 silindirli motorlar kullanılacağı belirtiliyor. Ayrıca turbo motor da bulunacak. Çift kavramalı PDK şanzımanla donatılacak Panamera versiyona göre gücünü, arka tekerleklerle veya dört tekerleğe aktaracak.



*PORSCHE, GEÇMİŞTE CAYENNE'LE YAPTIĞI GİBİ, YİNE GÖZÜNÜ YENİ SEGMENTLERE DİKTİ*



## Porsche Cayenne Dizel

Bundan 1-2 yıl önce Porsche yetkilileri dizel bir Porsche'nin hiçbir zaman üretilmeyeceğini ifade ediyorlardı. Fakat Avrupa Birliği'nin filo CO2 emisyon ortalamalarını düşürmek istemesi düşük emisyonlu dizel bir Porsche'nin hayata geçirilmesinin önünü açtı. Cayenne'de kullanılan dizel motor Audi raflarından alındı. 3.0 litrelik V6 turbodizel motor 240 HP güç ve 550 Nm tork üretiyor. Dizel Cayenne'in 100 km'de ortalama tüketimi 9.3 lt. Aracın satışına 2009'un Şubat ayında başlanacak.





*BOXSTER VE  
CAYMAN'IN  
MAKYAJLI  
VERSİYONLARI  
LOS ANGELES  
OTOMOBİL  
FUARINDA  
TANITILDI*

## Porsche Boxster ve Cayman'a makyaj

Porsche'nin sevilen roadster'ı Boxster ve 2 kişilik coupe Cayman makyajlı halleriyle Los Angeles Otomobil Fuarı'nda boy gösterdi. Otomobiller de görsel olarak değişiklikler yapılmış olsa asıl değişiklikler teknik anlamda yapılmış. Araçların her ikisinde de bulunan 2.7 litrelik 245 HP'lik boxer motor yerini 2.9 litrelik boxer motora bırakmış. Yeni 2.9 lt'lik motor Boxster'da 255 HP güç verirken, Cayman'da 265 HP ile biraz daha fazlasını sunuyor. Bu otomobillerin S versiyonlarında bulunan direkt enjeksiyonlu 3.4 litrelik motorsa Boxster S'te 310 HP, Cayman S'teyse 320 HP güç üretiyor ( Eski 3.4 lt'lik motor 295 HP'ydi). Bununla birlikte eski Tiptronic şanzıman yerine artık çift kavramalı PDK şanzıman sunuluyor. PDK şanzımanlı Cayman S 0-100 km/s hızlanmasını 4.9 saniye de tamamlarken bu değer Boxster S'te 5.0 saniye. Araçların Avrupa'da satışına 2009 Şubat'ında başlanacak.



## Daha da güçlü

Los Angeles Otomobil Fuarı oldukça dikkat çekici modellere ev sahipliği yaptı. Bunlardan birisi Lamborghini'nin yeni üstsüzü Gallardo LP 560-4 Spyder'dı. İtalyan kökenli üreticinin bu modelini tanıtımı için ABD'yi seçmesinin nedeni en fazla satışı bu ülkede gerçekleş-tiriyor olması. Geçen yıl satılan 2406 Lambo'nun 930 tanesi ABD'de satıldı. LP 560-4 Spyder'daki 5.2 litrelik V10, önceki Gallardo Spyder'ın motoruna göre 40 HP daha güçlü, yani 560 HP güç üretiyor. Bu gücü 8000 d/d'de sürücünün emrine sunan otomobilin motorunun maksimum torkuysa 6500 d/d'de



540 Nm. 0-100 km/s hızlanmasını 4.0 saniyede tamamladığı belirtilen otomobilin maksimum hızıysa 324 km/s olarak açıklanıyor. Sürekli dört tekerlekten çekişli otomobilin süspansiyon sisteminin de elden geçirildiği ve eskisine göre daha dinamik sürüşe sahip olduğu ifade ediliyor 2009 bahar aylarında satışına sunulacak otomobilin ABD başlangıç fiyatının 221.000 dolar olacağı söyleniyor.



## Sadece 499 adet üretilecek

İtalyan lüks spor otomobil üreticisi Ferrari, 2008 Formula 1 Dünya Şampiyonası'nda elde ettiği 16'ncı Markalar Şampiyonluğu zaferinin bir simgesi olarak sınırlı sayıda üreteceği Ferrari Scuderia Spider 16M'i tanıttı. Sadece 499 adet üretilecek olan Ferrari Scuderia Spider 16M, yarışçı nitelikli gövde detaylarının yanı sıra İtalyan üreticinin yeni nesil 510 HP'lik V8 motoruyla da dikkatleri üstüne çekiyor. 315 km/s'lik maksimum hıza erişebilen Ferrari Scuderia Spider 16M, 0-100 km/s hızlanmasını sadece 3.7 sn'de tamamlıyor.

## 1 milyonuncu Grande Punto banttan indi

Grande Punto adıyla 2005 yılında yollara çıkan üçüncü nesil Punto'nun 1 milyonuncusu Melfi kentindeki Fiat tesislerinde banttan indi. Kırmızı renkli 1 milyonuncu Grande Punto, 1.4 lt 120 HP T-Jet motora ve Sport donanıma sahip.

## Pirelli takvimi hazır

40 yılı aşkın bir süredir kültürel evrim, güzellik ve fotoğrafçılık uzmanlarının kült objesi haline gelen Pirelli Takvimi'nin 2009 versiyonu basına tanıtıldı. 36. Pirelli Takvimi'nin çekimlerini, geçtiğimiz Mayıs ayında 10 gün boyunca uluslararası şöhrete sahip birbirinden güzel yedi modeli Botswana'nın doğa güzelliği eşliğinde ölümsüzleştiren dünyaca ünlü fotoğrafçı Peter Beard gerçekleştirdi. Kenya'da

30 yıl yaşamış olan Beard, dünyada Afrika'nın gizem ve çekiciliğini en iyi yorumlayan fotoğrafçı olarak tanınıyor. Fyodor Dostoevsky'nin ruhunu taşıyan 2009 Pirelli Takvimi'nin ana mesajı: "Dünyayı sadece güzellik kurtarabilir."

*PIRELLI TAKVİMİ'NİN TANITILDIĞI GALA GECESİ  
BERLİN'DE GERÇEKLEŞTİRİLDİ*





## Navara'da yeni donanım

Japon üretici Nissan'ı pick-up sınıfında temsil eden iki modelden biri olan Navara, yeni bir donanım seçeneğine kavuştu. Navara 4x4 LE Platinum A/T, üstün arazi kullanımı ve SUV tarzı görünümü sayesinde Sport Utility Pick-up kavramını oluşturarak pick-up segmentinde farklılık yaratmayı başarıyor. Aracın kendi gövde rengi ile uyum sağlayan platinyum rengindeki alüminyum alaşım jantları, ön ızgarası, tavan rayları, yan aynaları, kapı kolları, yan basamakları ve arka basamaklı tamponu ile Navara 4x4 LE Platinum A/T görünürlük ve prestij anlamında farklılık yaratıyor. Navara, lüks 4x4' lerde sunulan deri döşeme, sunroof, otomatik vites ve perde hava yastıkları gibi üstün özelliklerini 144 PS ve 171 PS güç üreten 2.5lt.' lik dizel motor ve 6 ileri düz / 5 ileri otomatik vites seçeneği ile sunuyor. Sınırlı sayıda üretilen Navara 4x4 LE Platinum A/T'nin fiyatı 68.990 YTL olarak açıklandı.

## Mercedes'ten milli takıma destek

Türk Futbol Milli Takımları ana sponsorluğunu 1996 yılından bu yana sürdüren Mercedes-Benz Türk, Türkiye Futbol Federasyonu'nun araçlarını yeniledi. Teslim edilen filo, 8 adet A 150, 16 adet B 150, 11 adet B 180 CDI, 5 adet Vito, 1 adet Viano, 1 adet Sprinter, 1 adet C 180K, 1 adet E 350, 1 adet ML 320, 1 adet S 500 L, 1 adet E 200 ve 1 adet S-Serisi'nden oluşuyor.



## Ferrari'ye özel saat

Ferrari'nin resmi zaman tutucusu ve saat üreticisi Panerai yeni ürününü tanıttı. Ferrari 1/8 th Second 45 mm, 100 metre suya dayanıklı yapısıyla dikkat çekiyor. Çelikten 45 mm çapında kasa olan bu spor model, Ferrari logolu kurma koluna, yansıma önleyici 1.9 mm'lik safir cama ve safir kristal çerçeveli arka yüzeye sahip. Ferrari yazılı kauçuk bileklikle tasarlanmış saat, siyah deri yedek kayışa sahip. 300 adet saatin 13.900 Euro.



## Çinli Geely modelleri satışa sunuldu

Ekim 2008'de düzenlenen İstanbul Autoshow Fuarı'nda ilk kez Türk tüketicisinin karşısına çıkan Geely modelleri 14.999 YTL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Ülkemizde ilk etapta B segment Geely Echo ve C segment Geely Familia Sedan modelleri satışa sunuluyor. Geely'nin B segmentindeki temsilcisi Echo'nun Avrupa'da çarpışma testi henüz yapılmadı. Sedan karoserli, 1.5 lt. motora sahip olan Geely Familia'da, 1498 cc'lik motor, 6000 d/d'de 94 HP güç ve 3400 d/d'de 128 Nm maksimum tork üretiyor. Familia'nın fiyatı 20.499 YTL olarak açıklanıyor.



## Dizel otomatik Bravo

Hem dizel motorla hem de otomatik şanzımanla kombine edilen Fiat Bravo 42 bin 200 YTL'den başlayan anahtar teslim satış fiyatıyla Türkiye'de de satışa sunuldu. Maksimum hızı 195 km/s olan Fiat Bravo 1.6 Multijet Dualogic, 0-100 km/s hızlanmasını 10.5 saniyede tamamlarken, fabrika verilerine göre 4.5 lt /100 km'lik ortalama tüketim değerine sahip. Dynamic donanım seviyesinde sürücü ve yolcu ön havayastıkları, yan havayastıkları, perde havayastıkları, ABS+EBD, çift iklimlendirmeli tam otomatik klima, viraj içini aydınlatan otomatik ön sis farları, arka park sensörleri, elektrikli ön ve arka camlar, deri direksiyon simidi üzerinden kumanda edilebilen MP3 çalarlı müzik sistemi ve 16 inç hafif alaşım jantlar standart olarak sunuluyor.





## Bipper Kombi'de iki yeni seçenek

Peugeot, küçük ticari olarak tanımlanan aracı Bipper Kombi'ye Sportif ve Dinamik olmak üzere iki özel seri ekledi. Sportif özel seride gövde rengi tavan spoyleri, yan koruma barları ve park yardım sistemi sunulurken, Dinamik özel seri tavan barları, yan koruma barları ve park yardım sistemi mevcut. 2. sürgülü kapı ve klima gibi ekipmanların opsiyonel olduğu Bipper Kombi Sportif ve Dinamik'te 1.4 HDi 70 HP'lik motor görev yapıyor. Özel seri Bipper'ların ikisinin de başlangıç fiyatı aynı: 24.900 YTL.

## Fransız Aslanı 150 yaşında

Peugeot'nun amblem olarak kullandığı aslan figürü zaman içinde değişikliklere uğrasa da (zaman neyi değiştirmiyor ki) 150. yaşını kutluyor. O yıllarda testere üretimi yapan Emile Peugeot 20 Kasım 1858'de oklu-oksuz aslan figürlü logoyu tescil ettirerek testere saplarına bastırdı. Aslanlı logo 1881 yılında kahve değirmenlerinde kullanılmaya başlandı. Dünyanın en eski 3 otomobil markasından olan Peugeot, 1891 yılında seri otomobil üretimine geçse de aslanlı logonun otomobillerde kullanılması 1906 yılında oldu.



## Brisa, 20 yaşında

Türkiye'nin en büyük lastik üreticisi olan Brisa, 7 Kasım 2008 Cuma günü düzenlenen basın toplantısıyla 20'nci yaşını kutladı. Sabancı Center'daki toplantıya Sabancı Holding ve Brisa yönetiminin yanı sıra Bridgestone Corporation'ın Japon yöneticileri katıldı. Toplantıda Brisa'nın bugün dünyanın 29'uncu, Avrupa'nın 6'ıncı büyük lastik üreticisi olduğu söylenirken Türkiye pazarında satılan her üç lastikten birinin Brisa'nın sattığı vurgulandı.



## Sandero'ya dizel

Dacia'nın küçük sınıf hatchback'i Sandero nihayet dizeline kavuştu. Geçen Temmuz ayından itibaren 1.4 lt 75 HP ve 1.6 lt 90 HP'lik benzinli motorlarla satılan Dacia Sandero'nun dizel motorları otomobil severlerin yakından tanıdığı Renault gamına dahil 1.5 dCi üniteler. Dizel motorlu Sandero'ların 70 HP ve 80 HP olmak üzere iki farklı 1.5 dCi versiyonu bulunuyor. 1.5 dCi 70 HP, Sandero'yu 15.0 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırırken, maksimum 157 km/s'lik hız sağlayabiliyor. Dacia Sandero 1.5 dCi 70 HP'nin 100 km mesafedeki tüketimi ise 4.5 lt/100 km. 80 HP'lik 1.5 dCi Sandero'da bu değerler 13.0 sn, 167 km/s ve 4.6 lt/100 km. Dizel Sandero'nun başlangıç fiyatı 22.400 YTL olarak açıklanıyor.

## Total'den piyango bileti

Yılbaşı'nın yaklaşması insanlarda doğal olarak Milli Piyango ve ikramiye heyecanı yaratıyor. Total de 29

Kasım ile 31 Aralık tarihleri arasında TOTAL istasyonlarından Club TOTAL ile tek seferde her 75 YTL ve üzeri akaryakıt alışverişi yapan müşterilere, çeyrek "Yılbaşı Milli Piyango Bileti" hediye ediyor.



# “2009’da hedeflerimizi yurtdışına taşıyacağız”

Keyifli bir röportaj gerçekleştirdiğimiz Brisa Motorsporları Genel Başkanı Gökhan Cüceloğlu, Lassa Rally Team’in ikinci yılında kazanılan başarılarından dolayı çok mutlu olduklarını belirtirken, gelecek yıl rekabetin boyutlarını yurtdışına taşıyacaklarını vurguladı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar

**Kuruluşunun ilk senesinde Türkiye Ralli Takımlar Şampiyonluğu’nu elde eden Lassa Rally Team, bu sezon özellikle parkurlarımızın hızlı isimlerinden Serkan Yazıcı’yı da bünyesine katarak hedeflenen dört branşta da zafere ulaşmayı başardı.** Türkiye Ralli Takımlar, Pilotlar, Grup N ve co-pilotlar klasmanlarında birinciliği elde eden takımın en başındaki isim olan Gökhan Cüceloğlu e-otodergi’nin sorularını cevapladı.

**- Sezona Serkan Yazıcı gibi tecrübeli ve hızlı bir pilotu transfer ederek başladınız. Bu transfer nasıl gerçekleşti?**

Motorsporlarında bir gerçek var: Bu spora olan ilgi kahramanlarla dönüyor. Son yıllarda ekip olarak biz de, motorsporlarının heyecanını giderek yitirdiğini hissediyorduk. Volkan Işık’la da sürekli bu

konuda bir görüş alışverişimiz vardı. Biz Lassa takımı olarak bu spora bir anlamda renk katmak için varız. Serkan Yazıcı’yla beklentilerimizi konuştuk ve anlaştık. Sağolsun kendisi de bu sezon sergilediği performansla hem bizlere hem de yarış-severlere güzel görüntüler sundu. Ayrıca kendisi çok sıkı şekilde sezon boyu yarışlara hazırlandı. Hatta sezona başladığından bugüne kadar toplam 16 kilo verdiğini öğrendik. Çok ciddi bir çalışmayla forma girdi. Bu tam bir takım çalışmasının örneğidir. Sezon sonunda da Serkan Yazıcı’yı seçmekle ne kadar doğru bir karar aldığımız ortaya çıktı.

**- Serkan Yazıcı’nın iki sezon yarışmamış ve elinin soğuk olması, sizde ilk başta bir tereddüt yarattı mı?**

Serkan Yazıcı bize katılmadan önce iki



**“ÖNÜMÜZDEKİ SENE YURTDIŞINDA YARIŞMA GİBİ BİR NİYETİMİZ OLACAK. ŞU AN BUNUN ALTYAPISINI OLUŞTURMA AŞAMASINDAYIZ”**

sezon yarışmamıştı. Bu hem biz hem de takım direktörümüz Volkan Işık açısından belki bir riskti. Biz bu sezon üç branşta da birincilik hedefiyle yola çıkmıştık. Serkan Yazıcı'nın pilotsal olarak da Lassa markasıyla çok uyumlu yanları vardı. Lassa bir Türk markası olarak bizden biriye, Serkan Yazıcı da karakter olarak camiada herkesle yakın bir dost gibidir. Üsluplar da bir anlamda örtüştü diyebilirim. Pilotlar olarak çıta yükseldikçe sizin de lastiği geliştirme açısından onların beklentilerine iyi bir şekilde cevap verebiliyor olmanız lazım. Biz geldiğimiz noktaya güvendiğimiz için Serkan Yazıcı gibi bir pilotu bünyemize kattık.

**- Sezonun ilk rallisinde beklenen sonuçların alınmaması takımınızda bir endişe yarattı mı?**

Sezona başlarken ilk yarışlarda çok büyük sonuçlar alma hedefiyle yola çıkmamıştık. O yarışlar bizim için hedefe giden yolda eksiklerimizi görme amaçlıydı. Lastiklerimiz açısından geliştirme süreci hiç bitmez, sürekli devam eder. Takım



açısından ne durumdayız, onları görebilecektik. İlk yarış İstanbul Rallisi'nde Serkan Yazıcı'nın yoldan çıkarak yarış dışı kalması, Mehmet Besler'in geçirdiği kaza gibi şanssızlıklar yaşadık. Biz zaten belli riskleri alarak yola çıkmıştık. Sezonun bitimine bir yarış kala Takımlar Şampiyonluğu'nu ilan etmiştik ama Kocaeli Rallisi'nin bitiminde otomobillerimiz son servise gelene kadar heyecanımız son sahfadaydı. Çünkü normal etaplarda bile istenmedik sürprizler yaşanabiliyor. Ben özellikle bu sezon o heyecanı çok iyi hissettim.

**- Siz hiç test ya da antrenmanlarda pilotlarınızın yanına oturup o heyecanı yakından yaşadınız mı?**

Ben genelde takım direktörümüz Volkan Işık'ın yanına oturuyorum. Biz motorsporlarını bir sosyal sorumluluk alanı olarak da görüyoruz. Önümüzdeki günlerde bir co-drive aktivitesi yapmayı düşünüyoruz. Ralli otomobillerimizi alacağız, Kentsa'ya götüreceğiz. Belirleyeceğimiz arkadaşları, Kentsa'da pilotlarımızın yanına oturtup o heyecanı test etmelerini sağlayacağız. Ben bu sayede Serkan Yazıcı'nın da yanına oturmayı düşünüyorum.

**- Lassa'nın ralli lastiklerine yurtdışından talep ne düzeyde?**

Biz şu dönemlerde yurtdışından gelen taleplere kontrollü miktarda lastik gönderiyoruz. Şu an yedi ülkeye ihracat yaptık. Biz her ülkeyi kendi karakteristik özelliklerine göre değerlendirip bir challenge olarak görüyoruz. Önümüzdeki sene çok farklı planlar üzerinde çalışıyoruz.

**- Kocaeli Rallisi'nin startına gelen Güler Sabancı, 2009 için takımınız açısından olumlu mesajlar vermişti. Bu bağlamda sizin 2009 için planlarınız ne olacak?**

Mutlaka Türkiye'de bir ayağımız olacak. Şu an takım yönetimi olarak kendi aramızda bu varlığımızın boyutu ne olabilir sorusunun cevabını arıyoruz. 2009 için yurtdışında yarışmak gibi bir niyetimiz de var. Hangi şampiyonada yer alacağımıza henüz karar vermediğimiz için size premature bir şey söylemeyeyim, ama Avrupa'da bir yerlerde yarışıyor olacağız. Bunun şu an Volkan Işık'la altyapısını oluşturma aşamasındayız. Lassa için değer katacak bazı aktiviteler olması lazım. Bizim 54 ülkeye ihracatımız var ama derinlik olarak baktığımızda ana pazarımız Batı Avrupa. Biz lastiğimizi ticari bir araç olarak da görüyoruz. Motorsporlarına bir yatırım yapıyoruz ama ileriki zamanlarda bundan para kazanmak da istiyoruz. Türkiye'de yarış lastikleri konusunda yüzde 80 gibi bir etkinliğimiz var. Şu an yurtdışında bir

ülkenin lokal şampiyonasını takip etmeyi düşünüyoruz. Onu yaptığımız zaman hem o ülkede adımızı daha çok duyurmuş olacağız, hem o ülkedeki pazarlama aktivitelerimize katkısı olacak, hem de bizim öğrenmemizi bir adım daha ileriye taşıyacak. Türkiye’de bazı konuları artık öğrenmeye başladığımızı ve orada artık kendimizi rahat geliştireceğimizi düşünüyoruz. Bu tecrübemizi alıp bir adım ileri götürmek istiyoruz.

*- Lassa olarak 4WD turbo otomobiller için ürettiğiniz yarış lastikleri şu an rakiplerine göre ne durumda?*

Özellikle toprak lastiklerimizin dünyanın önde gelen markalarıyla rahatlıkla rekabet edebilecek duruma geldiğini söyleyebilirim. Pilotlarımızdan bu konuda aldığımız geri bildirim de çok iyi. Bundan dolayı önümüzdeki senelerde artık biraz daha ileri gidebiliriz diye düşünüyoruz. Üç toprak ve bir asfalt çeşitte yarış lastiğimiz var. Asfalt lastiğinde farklı bir geliştirme sürecimiz var. iBiz bu sene çitayı asfalt lastiklerimizde ciddi

olarak yükselttik. Muhtemelen de istediğimiz yere önümüzdeki sene geleceğimizi düşünüyorum. Bir de altını çizmek istediğim bir konu var: Biz bu geliştirme çalışmalarını tamamen Türk mühendisleriyle yapıyoruz. Yabancılarla kesinlikle bir “know-how” çalışmamız yok. Bu da bizim için ayrı bir gurur kaynağı. Biz ciddi anlamda teknolojimize güven duyuyoruz.

*- Bu ay TOSFED yeni başkanını seçecek. Sizin bir sponsor firma yöneticisi olarak yeni kurulacak yönetimden beklentileriniz nelerdir?*

Biz ekip olarak ülkemizde motorsporla-

rında bazı konularda daha çok profesyonelleşmesinde yarar olacaktır diye düşünüyoruz. Otomobil kültürü, ülkemizde artık belli bir oranda yerleşmeye başlıyor. Otomobile çok meraklı genç bir jenerasyon yetişiyor. Bu yeşeren kültür içerisinde motorsporlarını bir yere oturtmak lazım. Formula 1 ve WRC’nin ülkemize gelmiş olmaları güzel bir olay, ama tabanı olmayan bir şeyin de sürekliliğini sağlamak çok zor. O konuda yeni yönetimin çok ciddi adımlar atması lazım. Bu işin içinde yıllardır emek sarf etmiş olan insanlarla da görüşüyoruz. Az önce bahsettiğim konularda gerekli eforun biraz daha fazla sarf edilmesi gerektiği konusunda hemfikir durumdayız.



**LASSA YARIŞ  
LASTİKLERİNİN  
GELİŞTİRİLMESİNDE  
TAMAMEN TÜRK  
MÜHENDİSLER ÇALIŞIYOR**

## ŞAMPİYON’UN ÖNEMLİ DESTEKÇİLERİ



Lassa Rally Team, 2008 sezonunu Takımlar Birinciliği, Pilotlar Şampiyonluğu ve Grup N Birinciliği ile tamamladı. Lassa Rally Takımı yıldız pilotu Serkan Yazıcı’nın ve diğer takım pilotlarının otomobillerinde Castrol’ün yüksek performanslı yağları kullanıldı. Castrol’ün co-sponsorluğunda yarışan Lassa Rally Team, böylelikle üst üste son iki sezonda Türkiye Ralli Takımlar Birinciliğini elde etmiş oldu.



Türkiye’nin önde gelen otobüs, midibüs ve hafif kamyon üreticisi Temsa Global, 1968 yılında kuruldu. Temsa Global, otobüs ve midibüs üretimini Adana ve Mısır’da, hafif kamyon üretimini Adapazarı tesislerinde yapmaktadır. Mitsubishi ve Komatsu markalarının Türkiye’deki distribütörü olan Temsa Global, motor sporlarını Lassa Rally Team ile desteklemektedir. Lassa Rally Team’in birlikte zafere koştuğu Lancer Evolution, Mitsubishi’nin zengin ralli geçmişini gözler önüne sermektedir. Lassa Rally Team, Türkiye Ralli Takımlar Birinciliği’ni Mitsubishi Lancer Evolution 9 model araçlar ile elde etmiştir.

# Kriz burada, bankalar nerede?

Şimdi karşı karşıya olduğumuz durum geçmiş dönemdekilerden farklı. Otomobil almak isteyen var, otomobili satmak isteyen de var; ancak işin finansman ayağını oluşturan bankalar kredi vermiyor. Bu yüzden otomobil satışları bir önceki aya göre yüzde 27 oranında sert bir düşüş gösterdi.

Eylül ayındaki satışlar, bir önceki aya göre yüzde 3.6 oranında artış gösterek en azından sektörün mutsuz olmasını engellemiştir. Ekim ayında ise 18.896 adet ithal otomobil satıldı. İthal markalar arasında 2587 adet satışla Ford lider oldu. 2012 adet satan Opel'i, 1939 adet satışla Volkswagen, 1802 adet satışla Toyota izledi. Ekim ayında 8157 adet yerli otomobil satıldı. Yerli markalar arasında lider değişmedi ve 2924 adet satışla Renault en fazla satan marka oldu. Renault'yu Hyundai ve Fiat takip ettiler.

En fazla satan modeller sıralamasında en üst sırada 1619 adet satışla Hyundai Accent Era yer aldı. 1423 adetle Toyota Corolla ikinci olurken, 1245 adetle Renault Megane Sedan üçüncü oldu. Bir ay ilk üçe ara veren Renault Symbol'un yeni versiyonu Kasım ayından itibaren tekrar ön sıralara yükselebilir. Türkiye'de yapılan otomobil fuarıyla birlikte satışların artması düşünülürken bu sefer de global ekonomik kriz dolayısıyla yükselen döviz, otomobil satışlarının önüne bir engel olarak çıktı.

Sürpriz bir şekilde Kasım ayının satış adetleri yüksek de gelebilir. Çünkü firmalar, Aralık ayında araçlara zam gelecek diyerek potansiyel müşterilere otomobil sattılar. Bekleyip görelim.

Geçmiş dönemde otomobillerin yaklaşık yüzde 75'i krediyle alınıyordu. Ekim ayında ise bu oran yüzde 35'e kadar düştü. Umarız bankalar tekrar kredi vermeye başlarlar. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

## Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2007 (Adet)	2008 (Adet)
Ocak	13.186	18.162
Şubat	17.212	21.196
Mart	24.336	34.147
Nisan	25.204	30.313
Mayıs	29.067	31.477
Haziran	30.126	29.150
Temmuz	28.346	25.530
Ağustos	28.469	26.102
Eylül	27.662	27.053
Ekim	32.569	19.788
<b>Toplam</b>	<b>256.077</b>	<b>262.918</b>

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ekim 2008	Ocak Ekim 2008
1	Ford	1945	22.376
2	Opel	1595	21.130
3	Toyota	1414	16.712
4	Volkswagen	1302	17.684
5	Peugeot	729	10.365
6	Hyundai	599	8872
7	Citroen	493	5677
8	Renault	419	4413
9	Chevrolet	399	4725
10	Kia	387	6498
11	BMW	364	3982
12	Dacia	356	3838
13	Audi	353	4617
14	Fiat	347	5538
15	Nissan	324	3821
16	Skoda	317	3244
17	Mitsubishi	302	1578
18	Honda	275	5201
19	Proton	207	1309
20	Mercedes-Benz	189	3901
21	Suzuki	177	2611
22	Seat	171	2635
23	Subaru	140	1921
24	Mazda	114	436
25	Volvo	104	2156
26	Daihatsu	103	986
27	Land Rover	97	1383
28	SsangYong	84	1274
29	Tata	80	1298
30	IKCO	61	1919

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ekim 2008	Ocak Ekim 2008
31	Jeep	60	773
32	MINI	43	490
33	Lada	42	596
34	Alfa Romeo	37	267
35	Lancia	29	100
36	Chrysler	24	320
37	Jaguar	17	240
38	Dodge	17	504
39	Porsche	9	138
40	Saab	8	61
41	Maserati	5	15
42	Ferrari	2	16
43	Lamborghini	1	6
44	Smart	0	29
45	Chery	0	1744
46	Bentley	0	11
<b>Toplam</b>		<b>13.741</b>	<b>177.210</b>

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ekim 2008	Ocak Ekim 2008
1	Renault	2458	35.207
2	Hyundai	1328	16.329
3	Honda	1013	12.606
4	Fiat	955	17.442
5	Toyota	293	4124
<b>Toplam</b>		<b>6047</b>	<b>85.708</b>



### Symbol, Accent Era'yı zorluyor

Hyundai Accent Era, tüm modeller arasında ve dolayısıyla B segmentinde de en fazla satışa ulaşan model oldu. Yeni Renault Symbol şimdilik ikinciliğe yerleşti ancak ilerleyen zamanlarda eğer Renault iyi kampanyalar düzenlerse liderliği ele geçirebilir. Opel Corsa üçüncü olurken, yeni versiyonu bir öncekine göre kısmen pahalı olan Ford Fiesta listeye 4'üncü sıradan girdi.

### Corolla liderliğe demir attı

Toyota Corolla, liderlik koltuğuna demir atmış görünüyor. Ekim ayında da C segmentinin en fazla satan otomobili oldu. Teknik özellikler ile güzel tasarım birleşince satışların ne kadar iyi olabileceğini görüyoruz böylelikle. Renault Megane Sedan yine bu segmentte en fazla tercih edilen ikinci otomobil oldu. Otomatik vitesli versiyonu çok tercih edilen Honda Civic Sedan satışlarda dikkat çekiyor.



### Passat hep lider

Volkswagen Passat, D segmentinde açık ara önde gitmeye devam ediyor. 332 adet satış gerçekleştiren Passat'ı Renault Laguna III takip ediyor. Laguna III'ün bu başarısında 1.5 dCi dizel motorun payı fazla. Bu segmentte motor hacmi 1600 cc'nin altında dizel motorlu fazla seçenek yok. Ford Mondeo'nun satışlarını arttırarak üçüncülüğe yerleşmesi ve Citroen C5'in onun hemen ardından gelmesi bu modellerin başarısını gösteriyor.

#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2008	Ocak Ekim 2008
1.....	Hyundai Accent Era.....	1158.....	15.009
2.....	Yeni Renault Symbol .....	930.....	1381
3.....	Opel Corsa .....	593.....	7238
4.....	Ford Fiesta .....	525.....	7656
5.....	Fiat Albea .....	461.....	7049
6.....	Hyundai Getz .....	364.....	5583
7.....	Renault Clio HB.....	356.....	5215
8.....	Peugeot 207 .....	261.....	3502
9.....	Volkswagen Polo .....	258.....	3121
10...	Toyota Yaris.....	246.....	2484

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2008	Ocak Ekim 2008
1.....	Toyota Corolla Sedan .....	1045.....	12.890
2.....	Renault Megane Sedan .....	1013.....	14.042
3.....	Honda Civic Sedan.....	1013.....	10.360
4.....	Ford Focus Sedan .....	647.....	7822
5.....	Opel Astra HB .....	470.....	5254
6.....	Opel Astra Sedan .....	417.....	6567
7.....	Volkswagen Jetta .....	341.....	5758
8.....	Volkswagen Golf.....	286.....	3314
9.....	Ford Focus HB .....	279.....	2566
10...	Fiat Linea .....	266.....	7412

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2008	Ocak Ekim 2008
1.....	Volkswagen Passat .....	332.....	4576
2.....	Renault Laguna III .....	205.....	2083
3.....	Ford Mondeo .....	176.....	2191
4.....	Citroen C5 .....	141.....	887
5.....	Audi A4.....	111.....	1048
6.....	BMW 3 Serisi .....	83.....	978
7.....	Mercedes-Benz C Sınıfı .....	79.....	1905
8.....	Toyota Avensis .....	74.....	664
9.....	Honda Accord.....	73.....	761
10...	Peugeot 407 .....	59.....	1166



### 5 Serisi liderliğini korudu

Hem sportif bir otomobil hem de makam aracı: BMW 5 Serisi. Her iki amaca da hizmet ettiğinden dolayı BMW 5 Serisi, Eylül'de elde ettiği birinciliği kimseye kaptırmadı. Bu başarıda BMW'nin marka imajının kuvvetli olması da etken tabii ki. Audi A6, özellikle dizel motoruyla bu segmentte en fazla tercih edilen ikinci otomobil durumunda. Eylül ayında ikinciliğe çıkan Mercedes E Sınıfı, Ekim'de tekrar üçüncülüğe düştü.

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2008	Ocak Ekim 2008
1	BMW 5 Serisi	101	1064
2	Audi A6	46	824
3	Mercedes E Serisi	33	740
4	Chrysler 300C	18	186
5	Volvo S80	8	151

### Sorento kan kaybediyor, Captiva yine birinci

Son 5 yıldır SUV segmentinde liderliği elinden bırakmayan Kia Sorento, güzel günleri sanki geride bırakmış görünüyor. Her şeyi göze alıp Sorento'nun liderliğini elinden almak isteyen Chevrolet Captiva'nın fiyatı 66.000 YTL düzeyine kadar çekilince, Captiva son iki aydır birinciliği elden bırakmıyor. Sorento'yu, Ekim ayında Honda CR-V de küçük bir farkla geride bıraktı.



#### SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2008	Ocak Ekim 2008
1	Chevrolet Captiva	218	1729
2	Honda CR-V	140	1890
3	Kia Sorento	137	1994
4	Nissan Qashqai	105	1132
5	Daihatsu Terios	80	734
6	Kia Sportage	79	1196
7	Hyundai Tucson	66	650
8	Land Rover Freelander	62	761
9	Suzuki Grand Vitara	59	1236
10	SsangYong Kyron	59	942



### Lüks SUV denince akla BMW geliyor

Artık lüks SUV denildiğinde akla BMW markası geliyor. Bunu satış adetlerinden görüyoruz. En fazla satan yine BMW X5. 30 adet satan X5'in ardından 28 adet satışla X6 modeli geliyor. Range Rover üçüncü sırada yer alırken, Audi Q7, 17 adet satışla dördüncü durumda. Aslında Q7 daha başarılı olabilir. Acaba pazarlamasında bazı yanlışlar mı yapıyor?

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

Sıra	Marka-Model	Ekim 2008	Ocak Ekim 2008
1	BMW X5	30	281
2	BMW X6	28	177
3	Range Rover	25	447
4	Audi Q7	17	315
5	Jeep Grand Cherokee	15	271

# RENAULT'NUN GERÇEK 4x4'Ü

Otomotivde rekabet arttıkça, markalar da yeni kulvarlarda yer almaya başladılar. Renault da bunlardan biri. Bugüne kadar hiç gerçek 4x4 modeli bulunmayan Fransız üretici, partneri Nissan'ın bu konudaki uzmanlığını yansıtan Koleos'u satışa sundu.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Tarık Akagün, Renault Medya



*KOLEOS'UN  
İÇ MEKANİ  
KALİTELİ  
MALZEME VE  
İŞÇİLİĞE SAHİP*

Fransız üretici Renault'nun ilk gerçek 4x4'ü Koleos, cazip bir fiyatla satışa sunuldu. Aracı, İstanbul ve çevresinde düzenlenen test sürüşünde kullandık.

### **Teşekkürler Nissan!**

4x4 aktarma sistemleri konusunda yakın geçmişte Scenic modeliyle başarısız bir deneyim yaşayan Fransız üretici Renault, artan rekabet ortamında dört tekerlekten çekişli bir araca ihtiyaç duydu. Nissan gibi 4x4 uzmanı bir ortak olunca işler kolaylaştı ve Japon üreticiden know-how alınarak Koleos geliştirildi.

### **Tasarım alışılmadık yapıda**

Yunancada kılıç kını anlamına gelen Koleos, ön tasarımında Renault modellerinin genel yapısını korurken, arkadan bakıldığında çirkin SsangYong SUV'ları anımsatıyor. Bu garip tasarımına ne kadar sürede alışabileceğimiz meçhul. Koleos, Samsung Motors'un Güney Kore'deki Busan fabrikasında üretiliyor. Neden Samsung diye soranlara hemen bir açıklama: Samsung Motors hisselerinin yüzde 80,1'i Renault'ya ait. Otomobilin iç mekanı ise övgüyü hak ediyor. Tasarım anlamında sade bir yapısı bulunan kokpitte, yüksek

malzeme ve işçilik kalitesi dikkat çekiyor. Ergonomik açıdan herhangi bir sorun bulunmaması, eşya gözlerinin bolluğu, yeni ve şık direksiyon simidi öne çıkan özellikler. Koltuklar rahat ve arkada diz, baş ve omuz mesafeleri yeterli. 450 litrelik bagaj, arka koltuklar yatırılınca elde edilen düz zeminle beraber 1380 litreye çıkıyor. Bagaj kapağının farklı açılma sistemi, yükleme-boşaltmada avantaj sağlıyor.

### **2.0 lt'lik iki dizel seçenek var**

Koleos'ta ikisi de 2.0 litre hacminde 150 ve 175 HP güç üreten iki turbodizel motor



seçeneği bulunuyor. 150 HP'lik versiyonda 6 kademeli otomatik şanzıman, 175 HP'lik versiyonda ise 6 ileri manuel şanzıman yer alıyor. 4000 d/d'de 150 HP güç üreten motor, 2000 d/d'de maksimum 320 Nm torka sahip. Aracı 12.3 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkaran bu motor, Koleos'a 173 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 175 HP gücündeki diğer motorun maksimum torku ise 2000 d/d'de 360 Nm. Bu versiyonun 0-100 km/s hızlanması 9.9 saniye sürüyor, maksimum hızı ise 189 km/s. İki versiyonun 100 km'deki ortalama yakıt tüketimleri 7.9 ve 7.5 lt olarak veriliyor.

### İlk model için başarılı

Aracı kullanmaya gitmeden önce, açıkçası negatif yönde bir önyargım vardı. Çünkü tüm pazarlama faaliyetlerinde öne çıkarıldığı gibi Koleos bir ilkti. Ben de markanın ilk 4x4'ünden fazla bir şey beklemiyordum. Ama yanılmışım, Koleos; kabin içindeki ergonomisi, malzeme-işçilik kalitesi, motordaki ses yalıtımı, sürüş özellikleri, 6 kademeli otomatik şanzımanı, konforlu süspansiyonu, başarılı görüş açıları, fonksiyonel özellikleriyle beni şaşırtmayı başardı. Renault'nun Euro NCAP'ten 5 yıldız alan 10'uncu modeli olan Koleos'ta, Nissan'ın yeni X-Trail için geliştirdiği "All mode 4x4-i" dört tekerlekten çekiş sistemi bulunuyor. Yerden yüksekliği 188 mm olan aracın rampa açısı 21 derece, yaklaşma açısı 27 derece, uzaklaşma açısı ise 31



derece. "Rampada Kalkış Yardım Sistemi" sayesinde manuel vitesle yokuş yukarı kalkışlarda sürücüsünü rahat ettiren Koleos, yüzde 10'dan fazla eğime sahip inişlerde de İnişte Hız Kontrol Sistemi" sayesinde aracı güvenli bir biçimde yokuş aşağı indiriyor. Organizasyon dahilinde Koleos'u hafif arazi koşullarında kullandık. Öyle ki aracın çekiş sistemini 4x4'e almamız bile gerekmedi. Tüm parkuru 4x2 olarak sorunsuz kat ettik. Ama kötü bir durumla karşı karşıya kalırsak, Nissan teknolojisinin imdadımıza yetişeceğini bilmek güzeldi.

### Lansman krize denk geldi

66.000 YTL (175 HP manuel şanzıman) gibi sınıfı ve donanım özellikleri bakımından uygun bir fiyatla satışa sunulan Koleos'un en büyük şanssızlığı lansmanının küresel mali krize denk gelmiş olması.



Renault Koleos 2.0 dCi 150 HP Otm.

*HAFİF ARAZİDE  
KULLANDIĞIMIZ  
KOLEOS, BİZE  
BİR 4X4'TEN  
BEKLENEN  
FOTOĞRAF  
KARELERİNİ  
CÖMERTÇE  
SUNDU*

### Fabrika verileri

Motor:	1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maks. güç:	150 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	320 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	173 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn
Boyutlar (uz. / gen.):	4,52 / 1,85 m
Boş ağırlık:	1709 kg
Bagaj hacmi:	450-1380 lt
Tüketim (ort.):	7.9 lt/100 km
Baz fiyat:	67.500 YTL

- + Motor-şanzıman, ergonomi, sürüş özellikleri
- Arka tasarım

# KALİTE ARTIŞI

**Volkswagen Golf, altıncı neslinde de farklı bir eskisinden farklı bir tasarım sunmadı. Ancak kaputun altında ve kabinde, teknoloji ve kalite anlamında bariz iyileştirmeler olduğu görülüyor.**

Kasım sayısı itibarıyla Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisi unvanın alan e-otodergi'nin Aralık sayısını bitirmek üzereydik ki Volkswagen'in halkla ilişkiler ajanından bir e-mail geldi: "Yeni Golf hazır, gelip alabilirsiniz". Belli ki programlamada sonlara kalmıştık, Golf testini yayınlamasak olmazdı, ama ancak bu kadar yerimiz vardı. Belki ileride, bu aracı daha detaylı veririz.

## Tasarım aynı ama bu kez "Premium"

VW, marka olarak bir süredir kendini premium markalar arasında gösteriyordu. Ama sadece model fiyatları öyleydi. Her pahalı araç Premium olamıyordu. Yeni Golf ise, bu konuda atılmış önemli bir adım bence. Aracı telsim aldığım andan itibaren etrafımı saran kalite hissi, yüksek düzeydeki işçilik, ses yalıtımı, yüksek performanslı ama düşük tüketimli motor, 7 ileri modern otomatik şanzıman, konforlu ve aynı zamanda sportiflik de sunan sürüş özellikleri Golf VI'yı, V'ten çok daha öteye konumlandırıyor.

## 160 HP turbo motor

1.4 litrelik benzinli turbo motor 160 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. Motor, direksiyon ve şanzıman uyumu çok başarılı. Vitesler direksiyondaki pedallarla değiştirilebiliyor. Motor, atak performansı ile dikkat çekiyor. Yol tutuş ve süspansiyon konularında da sorun yok.



Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Volkswagen Golf VI 1.4 TSI Tiptronic DSG Highline

**Fiyatı havalarda**

Test aracımın fiyatı 54.450 YTL'ydi. Yanlış anlamayın Passat almıyorsunuz. Bu bir Golf. Ama 160 HP'lik motoru, 7 ileri Tiptronic DSG şanzımanı ve zengin donanımı var. Passat'ın 1.6 102 HP ve 1.4 TSI 122 HP'lik seçeneklerinden pahalı. Rakiplerindense çok daha pahalı. Ama sunduklarına diyecek yok. Seçim sizin.

**Fabrika verileri**

Motor: ..... 1390 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli, turbo  
Şanzıman: ..... 7 kademeli Tiptronic DSG  
Maks. güç: ..... 160 HP @ 5800 d/d  
Maks. tork: ..... 240 Nm @ 1750-4500 d/d  
Maks. hız: ..... 220 km/s  
0-100 km/s: ..... 8.0 sn  
Boyutlar (uz/gen/yük): ..... 4199 / 1786 / 1479 mm  
Boş ağırlık: ..... 1286 kg  
Bagaj hacmi: ..... 350-1305 lt  
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): ..... 7.5 / 5.2 / 6.0 lt/100 km  
Baz fiyat (1.6 8V): ..... 35.900 YTL  
Fiyat: ..... 54.450 YTL

- + Malzeme-işçilik, motor-şanzıman, sessizlik
- Çok yüksek fiyat, eskiyen tasarım, küçük bagaj

# BURAYA İLAN VEREBİLİRDİNİZ

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



# COUPE SAVAŞLARI

Yeni nesil coupe, geleneksele karşı...



# COUPE SEVEN DİKENİNE KATLANIR

Gerçek coupe'lerin kapı adetinin eksik olması, aslında onları özel kılan bir özellik.

Son yıllarda her şey “light”laşarak biraz deforme oluyor ve saflığını kaybediyor. Yiyecekler, içecekler ve otomobiller...Son zamanlarda bir coupe furyasıdır almış başını gidiyor. Tavanı biraz alçaltan ben coupe’yim diye ortaya çıkıyor ve prim yapıyor. Peki farklı sınıflarda ve farklı karoserlere sahip coupemsi bu araçların popülerleşmesindeki etken ne? Bence insanların aslında gerçek bir coupe sahibi olmak istemeleri fakat buna cesaret edememeleri. Coupe sahibi olmak imaj anlamında artı bir değer olsa da, insanların çoğunun gözü korkar 2 kapının eksik olmasından. Bunun farkında olan üreticiler de değişen müşteri beklentileri adı altında coupe adı altında farklı karoserler ortaya çıkartıyorlar.



*ŞİŞKİN MOTOR KAPUTU  
VE HAVA YARIKLARI  
BU 3 SERİSİ’NİN ÖZEL  
OLDUĞUNU ANLATMAYA  
YETİYOR*

#### CLS’nin izinde

Mercedes’in birkaç yıl önce CLS ile yaptığını şimdi de BMW X6 ile yapıyor. Aslına bakarsak BMW’nin ürün gamında 1 Serisi, 3 Serisi, Z4 ve 6 Serisi gibi gerçek coupeler zaten var. X6’da modern zamanların coupem’si aracı olarak artık yollarda boy gösteriyor.

Bu karşılaştırmamızda hangi BMW’nin coupe sıfatını daha fazla hak ettiğini bulmaya çalışacağız. Sonuçta ortada bir gerçek coupe ve coupe olduğunu iddia eden başka bir araç var. Gönül isterdi ki bu karşılaştırma da bir de Mercedes CLS olsun. Fakat olmadı. Açıkçası Borusan Otomotiv’in Avcılar’daki tesisine araçları teslim almaya gittiğimizde aslında hangi



otomobili önce kullanacağıma çoktan karar vermiştim. İlk tercihim M3'ten yanaydı. Zaten Emre'nin ilk tercihinin X6 olduğunu söylemesi işime gelmişti.

Geleneksel yapıllı bir 4 kişilik bir coupe olan M3 Coupe (sedan ve cabrio'su da var) hem tasarım, hem kullanım hem de performans yönünden çok özel bir model. Karoser parçalarının yüzde 80'i M3 için özel olarak hazırlanmış. Sadece kapılar, bagaj kapağı, ön ve arka aydınlatmalar standart coupe'den taşınmış. İç kısmında M3 baskılı şişkin motor kaputu ilk anda insanın gözünü yakalıyor. Otomobilin dışındaki ince detaylar dikkat çekici. Alüminyumdan üretilmiş motor kaputunun üstündeki iki havalandırma deliği, çamurluklardaki M3 logolu hava yarıkları, marşpiyeler ve dördü egzoz çıkışlarına ev sahipliği yapan difüzörlü özel arka tampon M3'ü diğer 3 Serisi Coupe'lerden ayıran başlıca detaylar. Karbondan üretilmiş ve 22 kg ağırlık tasarrufu sağlayan tavanı da unutmamak lazım.

Emre, X6'nın direksiyonuna kurulurken, ben de M3'ün koltuğuna geçiyorum. Oturma pozisyonu 3 Serisi Sedan'dan daha alçak olsa da gerçek coupe severlere biraz yüksek gelebilir. Fakat koltuklar çok

*7 İLERİ M DCT ŞANZIMAN MÜKEMMEL. EL FRENİ KONSOLUNDA MOTOR ELEKTRONİĞİNE ETKİ ETKİ EDEN POWER, SÜSPANSİYONA ETKİ EDEN EDC VE SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMLERİNİ KAPATAN DSC DÜĞMESİ MEVCUT*



rahat ve yol görüşü gayet iyi.

Yola çıkmak için sabırsızlanıyorum. Fakat önce vites konsolu etrafındaki küçük teknoloji parkına bakıyorum. Motorun yazılımına etki ederek daha ateşli hale getiren Power tuşu, süspansiyon sertliğini ayarlamaya yarayan EDC tuşu ve elektronik melekleri tatile çıkaran DSC tuşunun görev yeri burası. Ayrıca çift kavramalı ve 7 ileri M DCT adlı şanzımanın vites değişim hızlarını ve karakterine de vites kolunun çerçevesindeki düğmeden ayarlamak mümkün.

### Motor, şiir gibi

Tuşlara göz attıktan sonra elektronik anahtarı yuvasına sokup motora hayat veriyorum. Tatlı bir homurtuyla ve derin-

den gelen bir sesle çalışmaya başlayan motor, bende mutluluk hormonlarının salgılanmasına neden oluyor ve yüzümde bir gülümseme belirliyor. Tarihteki tüm M3'lerin olduğu gibi, yeni M3'ün de en can alıcı yeri motoru. Aslında motor yerine mekanik bir şiir demek daha doğru. 3500 d/d'ye kadar tatlı bir homurtuyla çalışan 420 HP'lik V8, bu devirden sonra sesini yükseltiyor ve 6000 d/d'den sonra adeta kükremeye başlıyor. Bu arada eğer manu-

el kullanımdaysanız ışıklı gösterge sayesinde vites değiştirme uyarısı da yapılarak devir kesiciye girmeniz önleniyor. İstatistik bilgilerini mutlaka bir yerlerden okumuşsunuzdur ama burada bahsetmemek bu motora yapılan bir haksızlık olur. Maksimum gücü 420 HP'yi 8300 d/d'de üreten bu motorun maksimum torku 3900 d/d'de 400 Nm. Kağıt üzerinde 400 Nm çok bir şey ifade etmeyebilir, ama 2000 d/d'den itibaren bu torkun yüzde 85'i sürücünün



*TAVAN KARBON KEVLAR MALZEMEDEN. GÖVDE PARÇALARININ YÜZDE 80'İ M3'E ÖZEL*

*TARIK: HIZLANMA İNANILMAZ. YERE ADETA İMZA ATIYORSUNUZ. X6 ANCAK SEYREDER  
EMRE: KAYMAK ASFALTTA KONUŞMAK KOLAY. BİR ÇUKURA DENK GEL DE GÖREYİM*

emrinde. Teknoloji başyapıtı olan bu motor BMW'nin F1 tecrübeleri ışığında geliştirilmiş. F1 aracının motor pistonları 25 m/sn hıza sahipken M3'te bu değer 20 m/sn. Yani M3'ün pistonları saniyede 20 m'lik yol kat ediyor. Tüm motor parçaları da bu baskıya dayanacak şekilde üretilmiş.

### Saygı uyandırıyor

Bunları bırakıp, yola dönelim. Borusan tesislerinden Mecidiyeköy istikametine doğru önde M3, arkada X6 olacak şekilde ilerliyoruz. İnsanlar şaşkın hangi otomobille bakacaklarına karar veremiyorlar. Ben ufak gaz pedalı darbeleriyle motordan dökülen dizeleri dinlerken, X6 yüksek oturma pozisyonunun verdiği avantajla trafiği yukarıdan takip edebiliyor. Bu şekilde benim trafiğe takıldığım bir yerde, Emre yüksek oturma pozisyonu sayesinde trafiği görek daha boş bir şeride geçiyor. Arkadan görünüm olarak X6 kesinlikle çok yüksek ve şişkin. Tabi bu X6'nın bana göre önemsiz bir avantajı. Trafikte giderken M3 inanılmaz bir saygıyla karşılanıyor. Hatta birçok kişi sizden ekstra hareket beklediğinden, yol veriyor, "abi gazla" şeklinde tezahürat yapıyor. Tabi bizim trafik kurallarını çiğnemek gibi bir niyetimiz yok.





*TARIK: BU ARAÇ COUPE, COUPEBUS DEĞİL. AYAGA KALKMAYA ÇALIŞMA. GERÇEK SPOR OTOMOBİL YOLCULARINA DA SPOR YAPTIRIR.*

*EMRE: HADİ SPORA GİDİP ZAYIFLADIM DİYELİM, RAHAT İNER-BİNERİM. PEKİ TAVAN ALÇAKLIĞINI NE YAPACAĞIZ?*

Açık yolda ve virajda M3'ün eline su dökmek çok zor. Hız göstergesinin 200'lü rakamlara geldiğini anlamıyorsunuz bile. Limitör iptaliyle 280-290 km/s gibi hızları yakalamak mümkün. Yol tutuşsa mükemmel. Hem mekanik anlamda hem de elektronik sistemler sayesinde müthiş bir yol tutuş var. Fakat sağ ayağınızı dengeli şekilde kullanmanız koşuluyla. Yoksa elektronik sürüş destek sistemlerini kapattığınızda ülkemizin tozlu yollarında yol düz olsa bile siz yan gidebilirsiniz. Tabi bunu bilinçli yapabilecek ve 420 HP'ye elektronik sürüş destekleri olmadan hükmedebilecek beceriye sahipseniz driftin tadına varabilirsiniz.

BMW M3'ün süspansiyon sisteminin konforsuz olduğunu düşünürseniz yanılırsınız. En azından süspansiyon sertliğini konfor konumuna alırsanız bir 335i'den bile konforlu oluyor. Üstelik altındaki opsiyonel 19 inçlik jantlara rağmen. X6'ıysa biraz daha konforlu bir süspansiyona sahip. Ama biz spor otomobillerden konuşuyoruz. Konfor kimin umurunda?

X6'yı savunanlar muhtemelen bu aracın çok geniş bir iç hacme sahip olduğunu düşünüyorlardır. Aslında M3 Coupe'yle X6'nın arka koltukları arasında ahım şahım bir fark da yok. Hatta bence M3'ün arkası bir coupe için fazla konforlu. Koltuklar rahat, eşya gözleri bol ve genişlik



yeterli. Hatta havalandırma ızgaraları bile var. Daha ne olsun? Yani şikayet etmek ancak kaynana dırdırı olur.

### Sonuç

Bir coupe öncelikle sürücüsünün otomobilidir, amacı sürücüsünü mutlu etmek-

tir. M3 bunu çok iyi başararak gerçek bir coupe'nin nasıl olması gerektiğini gösteriyor. Bazıları 3 Serisi Coupe'nin sedandan türetildiğini öne sürecek olsalar da, bu otomobil X6'dan kesinlikle daha fazla coupe. Eğer coupe gibi bir coupe almak istiyorsanız aradaki 10.000 Euro'luk farka değer.

## BMW M3 Coupe

### Fabrika verileri

Motor:	3999 cc, V8
Maks. güç:	420 HP @ 8300 d/d
Maks. tork:	400 Nm @ 3900 d/d
Maks. hız:	250 km/s (limitli)
0-100 km/s:	4.7 sn
Boyutlar:	4615 / 1804 / 1481 mm
Boş ağırlık:	1655 kg
Bagaj hacmi:	430 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	9.0 / 11.9 / 17.0 lt/100 km
Baz fiyat:	138.091 Euro

- + Motor, performans, şanzıman
- Kısa menzil



**420 HP... YOL HIÇ BİTMESİN İSTİYORSUNUZ.  
YOL BİTMESE DE V8'İN BENZİNİ BİTECEKTİR**



*BMW M3 GELENEKSEL BİR COUPE. X6 İSE MERCEDES'İN CLS İLE BAŞLATTIĞI AKIMIN DEĞİŞİK BİR YORUMU*

# COUPE'YİM AMA DİKENİM YOK

M3'ü Tarık'tan dinlediniz. Şimdi sıra benim anlatımım ile X6'yı dinlemenize geldi. X6, dikensiz bir coupe olarak yollarda!



Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

**BMW yetkililerinin, dünyanın ilk aktivite coupe'si olarak adlandırdığı X6 modeliyle Nişantaşı Tatbak'ın önünde tanıştım. İstanbul'un en güzel lahmacununu mideye indirmiş, doğulu bir günümdeydim.** Restorandan çıkar çıkmaz park halindeki X6'yla karşılaştım. Burası park yasağı olan bir sokak ama o kadar doludur ki hiçbir zaman park yeri bulamazsınız. Aracın etrafında şöyle bir dolaştım. Önden iyiydi ama arka taraf? Arka camın alt çizgisi, neredeyse kafamın hizasından başlıyordu. O mu çok yüksekti, yoksa ben mi çok kısa boyluydum?

X5'in eskimiş yüzü nedeniyle müşteriler X6'ya yönelir diye düşündüm. Satış rakamlarına bakınca X6'nın, ilk etapta X5'i



*BMW X6, UZAKTAN BAKILDIĞINDA BİLE HEYBETLİ VE KARİZMATİK BİR GÖRÜNÜME SAHİP*

geçtiğini ama daha sonra X5'in liderliği ele geçirdiğini gördüm. O ilk karşılaşmamızın ardından, X6'yı teste alacağımız günü beklemeye başladım. X6 şanslıydı, ben herkesi beklemezdim.

Bayram günüydü. Bana cebimden ulaşmamışlar, mail göndermişler. X6'nız hazır! Ramazan Bayramı'ydı, Şeker Bayramı'ydı derken, benim için ne bayramı olduğu ortaya çıktı: X6 Bayramı.

X6'yı M3'le aynı gün alacaktık. Peki ne yapmalı? Hangisini ben kullanacağım. M3 bir efsane, bir süperspor adeta. X6 ise kapalı kutu gibi, içinden ne çıkar belli olmaz. Coupe diyorlar ama değil, fazladan iki kapısı var. SUV desek az kalacak.

*X6'NIN KOKPİTİ ÇOK SADE. GERÇİ HER ŞEY YERLİ YERİNDE AMA AH ŞU iDRIVE OLMASA. JOYSTICK ŞEKLİNDEKİ VİTES KOLUNUN KULLANIMI ÇOK KEYİFLİ*



Neyse... İsim vermek şart değil nasıl olsa. Ben cüsseme uygun, karizmatik, yepyeni X6'yı alsam. Acaba Tarık ne der?

Borusan Oto Avcılar'da tam bir konsensus sağlandı. Araçlar önümüze geldiği zaman, sanki önceden konuşmuşuz gibi, hemen anlaştık. Tarık M3'e, bense X6'ya kurulдум. Herkes halinden memnundu.

E5'e çıktığımızda klasik İstanbul trafik durumuyla karşılaştık. Ortalama hız 20 km/s olunca, aracı ve etrafı inceleme şansınız da çok oluyor. Joystick şeklindeki vites kolunu zaten seviyordum, X6'da da beğendim. Kullanımı kolay ve zevkli. iDrive'la hala pek sevmiyoruz birbirimizi. Yeni 7 Serisi'nde geliştirmişler. Kullanmayı bekliyorum merakla. 1-2 hızlanma, ara hızlanma yaşadık o trafikte X6'mla. Üzmedi beni. 2993 cc'lik, 6 silindirli, 6 kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilen ve 4400 d/d'de 286 HP güç üreten çift turbolu dizel motorun maksimum torku 1750-2250 d/d'de 580 Nm. İstersem 2110 kg'lık cüssemele 236 km/s maksimum hıza (pist getirin bana!), 6.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkabilirim. Hem de ortalama sadece 8.3 lt/100 km motorin tüketerek. M3'te gözüm yok.

Trafik durmuştu. Orta konsolu incelemeye koyuldum. Sanki X5'teydim. Çok mu sadeydi iç mekan. Evet öyleydi. Bir ara gözüm, orta konsolun üst kısmındaki ekrana ilişti. Geri görüş kamerası vardı. Bu zaten X6 için bir zorunluluktuk. Arka cam, neredeyse yok kadar küçüktü. Park sensörü de kameraya destek veriyordu. Sonra arka koltuk sırasına baktım. O da ne? Sadece iki kişiye yer var. Koltuğun orta kısmında sabit bir bölüm var, kimse

oturamaz. Eyvah, umarım Tarık görmez bunu. Dilinden kurtulamam. Koca araç, M3 kadar adam taşıyor.

Ama bagajım var benim. Tam 570 litre. Hele bir de arka koltuk sırasını öne katarsam 1450 litre oluyor. Eşimle dünya seyahatine bile çıkabilirim. Ama açıkçası 20 inç'lik jantlar ve sert süspansiyon beni şehir içinde bile yormaya başladı. Mümkünse seyahate bu donanım ile gitmeyeyim.

Daha konforlu bir seçenek olsun.

Peki insanlar bize nasıl bakıyorlar? Tarık kesinlikle daha popüler. Bunu kabul lenmeliyim. Ama bana da az kişi bakmıyor hani. Özellikle de X5 kullanıcıları. Yiyorlar X6'mı gözleriyle. Gerçekten de farklıyım. Takas mı düşünüyorlar acaba? BMW galerileri onları bekliyor.

Trafik tıklandıkça aracımın üstüne atlıyor

*HER NE KADAR GERÇEK  
BİR COUPE OLMASA DA  
ARKAYA DOĞRU ALÇALAN  
TAVAN YAPISI, X6'NIN BU  
KAVRAMLA ANILMASINI  
SAĞLIYOR. DİREKSİYON  
SİMİDİ ELEKTRİKLİ AYARA  
SAHİP*



*TARIK: ORADA NE İŞİN VAR? GİRDİĞİN YERE RENAULT 12 TOROS DA GİRER.  
EMRE: BIRAK RENAULT 12 TOROS'U DA, KOLAYSA SEN GEL GİR BURAYA*



satıcılar. Ne de olsa bir BMW'deyim. Ne kadar da bıktık bu insanlardan! Mercedes ML'in Cannes'daki lansmanını hatırlıyorum. Lansman bitmişti ve bizi bir shuttle'la havaalanına götürüyorlardı. Kırmızı ışıkta durduk. Aracımıza bir satıcı yanaştı. Ne olduğunu anlayamadan iki sivil polis gelip, hızlı bir kimlik gösteriştikten sonra yakapaça paket edip götürdüler adamı. Böyle olmalıydı bizde de. Camımı kapadım mecbur. Otomatik klimamın nimetlerinden yararlanmaya başladım. Hemen istediğim sıcaklığı sundu bana. Hem de egzoz gazlarını içeriye almadan. Ve aracın içi sessizliğe gömüldü. Ne rüzgar, ne motor, ne lastik, ne de süspansiyon gürültüsü vardı. İstanbul trafiğinde huzura ermiştim.

O ses de ne? Tarık önü açılınca bir 0-100 km/s denemesi yapıyor. Eeee ne de olsa M3. Kıskanmamak elde değil. Ama belli etmemeye çalışıyorum. Mutlaka bir denemeliyim, Gürkan benim aracımın iç mekanını fotoğraflarken. Ya bir daha X6'ya binmek istemezsem? Emre kendine gel!

Yolun bittiği yerdeyiz. Asfalt, önce toprağa, sonra da araziye dönüştü. M3, söyle bakalım, sen ne yapacaksın burada. Cevap belli. Beni bekleyeceksin. Ben bir do-



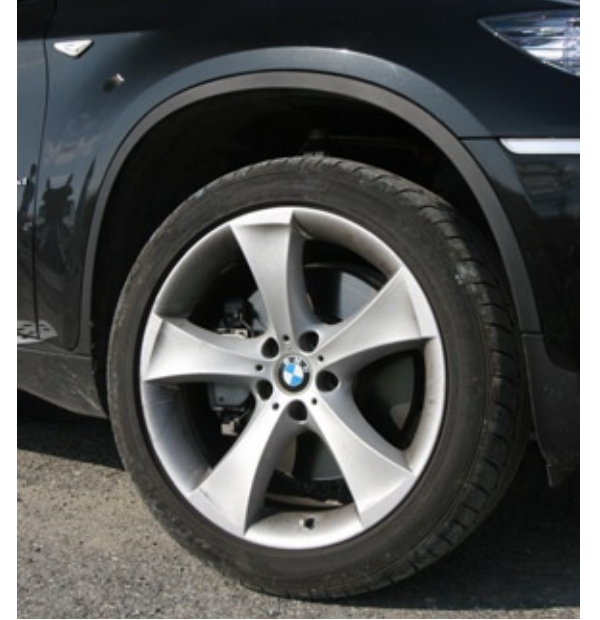
*EMRE: ARACIMA  
HOŞGELDİN, RAHAT  
RAHAT İN-BİN,  
YAYILARAK OTUR. BİR  
ŞEY İÇER MİSİN?*

*TARIK: RAHAT ETMEK  
İSTESEM, 5 SERİSİ  
ALIRDIM, ÇAKMA  
COUPE DEĞİL*

laşıp geleyim. X6'mla Tarık'ı çok bekletmedim. Arazide şovumu yapıp döndüm. Amacın M3'tekilere hünelerimi, neler yapabileceğimi göstermekti. Sonuç şuydu: X6'nız varsa, yol bitse de ilerlemeye devam edersiniz.

Biraz da iki aracı yan yana koyup inceledik fena olmayacaktı. Öyle de yaptık. Önce Tarık beni M3'üne davet etti. Ah şu fazla kilolarım! Arka koltuğa girip çıkmak beni epey zorladı. Bir de kafamı vurdum üstelik. Ben mümkünse sürücü koltuğunu alayım. Sonra ben Tarık'ı X6'ma davet ettim. Çok iyi bir ev sahipliği yapamadım açıkçası. Çünkü ne yalan söyleyeyim. X6'nın arka koltuğu da bir SUV'dan beklenen kadar iyi değil. Tamam, diz mesafesine diyecek yok ama ya tavan yüksekliği? M3'teki gibi kafamı vurmam, ama boyum da 1.90 değil.

Sonra Tarık X6'yı kullandı, bense M3'ü. M3 elbette performansı ile yine büyüledi beni. Gürkan'ın sadece M3'ü kullanmakla yetinmesi de anlamlıydı. Acaba bir mesaj mı vermek istiyordu bana? O ne tatlı hızlanma, o ne güzel motor sesi? Bir an önce X6'ma dönmeliyim. Yoksa M3'ten hiç inemeyeceğim. Peki 128.833 Euro'luk X6 xDrive 35d'yi mi alırdım, 138.091 Euro'luk M3 Coupe'yi mi? Zor karar. Hem de çok zor. En güzel formülü buldum sonra: M3'ü kendime, X6'yı eşime alayım. Her istediğimde X6'yı kaçırmam ondan nasıl olsa. Nasıl olsa hayal. Neden kendimi kısıtlayayım?



ARKA TASARIMIYLA ÇOK DİKKAT ÇEKİCİ BİR ARAÇ  
OLAN X6, YÜKSEK VE GENİŞ BOYUTLARI SAYESİNDE  
DEVASA BİR BAGAJA SAHİP



#### BMW X6 xDrive 35d

##### Fabrika verileri

Motor:	2993 cc, 6 silindirli, 24V, çift turbolu dizel
Maks. güç:	286 HP @ 4400 d/d
Maks. tork:	580 Nm @ 1750-2250 d/d
Maks. hız:	236 km/s
0-100 km/s:	6.9 sn
Boyutlar:	4855 / 1985 / 1695 mm
Boş ağırlık:	2110 kg
Bagaj hacmi:	570-1450 lt
Tüketim (ort.):	8.3 lt/100 km
Baz fiyat:	128.833 Euro

- + Sıradışı tasarım, geniş-ferah iç mekan, prestij
- Sert süspansiyon

# 207 RC'YE LE MANS KOSTÜMÜ



Peugeot, Le Mans yarış serisinde 908 HDi ile elde ettiği başarıların onuruna 2000 adetlik özel seri 207 hazırladı.

Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



*KOKPİT MALZEMESİ KALİTELİ, FAKAT NORMAL RC'DEN FARKLI DEĞİL. TOL TUTUŞ İYİ, KEŞKE DİREKSİYON BİRAZ HİSLİ OLSA*

**Peugeot 207 ailesine özel bir üye katıldı: RC Le Mans Series.** Fransız markanın Le Mans dayanıklılık yarışlarındaki başarıları anısına hazırlanan bu serinin ülkemiz için ayrılan kotası 50 adet. Le Mans Serisi'nde 908 HDi ile, Audi'nin az farkla gerisinde olan Peugeot aslında bu özel seriyi sadece RC için değil, 110 HP'lik 1.6 HDi ve 150 HP'lik 1.6 turbo motorlu versiyonlar için de hazırlıyor. Fakat ülkemizde sadece seri başı olan 1.6 turbo 175 HP'lik RC Le Mans Series satılıyor. Yurtdışında siyah üstü kırmızı ve beyaz üstü kırmızı bant seçenekleriyle satılan Le Mans Series'in ülkemizdeki tek renk

kombinasyonu beyaz üzeri kırmızı bant.

#### **Her araca ayrı numara**

RC Le Mans burundan başlayıp tavanın arka uç noktasında biten bu kırmızı bant ve kapılardaki aslan başı figürleriyle çekici olmasına rağmen standart versiyondan çok da farklı gözüküyor. Çiftli egzoz çıkışları, arka spoiler ve belli-belirsiz şişirilmiş çamurluklar standart bir RC'de de bulunan detaylar.

İç mekan diğer RC'lerden tanıdık. Normal bir RC'de olmayan en önemli detay direksiyon simidinin alt tarafında bulunan,

otomobilin üretim numarasını gösteren plakett. Adeta yarış otomobilinden alınmış ön koltuklar, yan destekleri nedeniyle inip binmeyi zorlaştırsa da bizce bu otomobil için önemsiz bir detay.

Hızlı hatchback'lerde tercihte belirleyici olan etkenlerden en önemlileri aslında motor ve sürüş özellikleri. Çünkü bu otomobiller halk arasındaki deyişle gazlamak için alınıyorlar. 207 RC'de kullanılan 1.6 litrelik motor, PSA Peugeot Citroen ve BMW arasında yaşanan flörtün bir ürünü. PSA'nın Fransa'daki tesislerinde üretilen bu motor MINI Cooper S'te de kullanılı-

yor. Son derece ileri teknolojiye sahip bu motor; direkt enjeksiyon, çift girişli (twin scroll) turbo ve değişken supap zamanlaması gibi özellikleri barındırıyor.

#### **Dengeli güç dağılımı**

Maksimum gücü olan 175 HP'yi 6000 d/d'de üreten bu motorun torku 1600-4500 d/d arasında 240 Nm. Daha 1000 d/d çevirirken bile 153 Nm tork üreten bu motorun torku; 3., 4. ve 5. viteslerde tam gaz yapıldığında overboost fonksiyonu sayesinde 260 Nm'ye yükseliyor. (Normalde 0.8 bar olan turbo basıncı 1.0 bar'a yükseliyor). Esnek kullanım özellikleriyle



günlük kullanımda son derece iyi sonuç veren bu motor sahip olduğu yüksek tork sayesinde her devirde adeta otomobili kucaklayıp götürüyor. Yine de eski toprak GTi'cılara bu motor ateşsiz gelecektir. Hatta 206 RC'nin 2.0 litrelik atmosferik motoruyla ile karşılaştırınca bile 207 RC'nin 1.6 turbo motoru son derece sakın karakterli kalıyor. Bu motorun en güzel yanlarından biriye göre gücüne göre makul sayılabilecek tüketimi. 600 km'yi aşan kullanımda (hakkını vererek kullandık) ortalama 9.0 lt/100 km'lik tüketim değeri yakaladık. Bu değer 175 HP'lik bir otomobil için fazla sayılmaz.

RC'nin vites geçişleri rahat olmasına rağmen vites yollarının biraz daha kısa olması bu sınıf bir otomobile daha çok yakıştı. Hızlı hatchback sınıfında 6 ileri şanzıman kullanımı bu denli yaygınlaşmışken, RC Le Mans'ta halen 5 ileri tercih ediliyor. Bu tarz bir spor otomobilden bekleneceği gibi sert süspansiyon sistemine sahip

RC Le Mans'ın viraj limitleri yüksek. Fakat kendinizi tam olarak yola bağlanmış hissetmiyorsunuz. Bunda hissiz direksiyon sisteminin de payı var. Bir dönemler kullanım özellikleri, sürüş dinamikleri gibi konularda sektörün en iddialı GTI'larına imza atmış bir markadan daha fazlası bekleniyor.

### Sonuç

Sonuç olarak bakıldığında 207 RC Le Mans dikkat çekici görünüm sunmasına rağmen bizce teknik olarak da daha normal bir RC'den ayrılabilirmeli. En azından daha özel bir süspansiyon ve biraz daha fazla güç bu otomobili üretim rakamından da öte gerçekten özel kılabilirmiş. Yine de bu otomobil neredeyse Renault Clio RS kadar hızlı (0-100 km/s' de 0.2 saniye geride, maksimum hızda 5 km/s önde) ve ondan daha cazip satış fiyatına sahip.

*SADECE 2000  
TANE VAR,  
BİZİMKİSİ  
290'INCI. SPOR  
KOLTUKLAR  
ARACIN  
KİMLİĞİNE  
UYGUN*

### Peugeot 207 RC Le Mans Series

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindir, 16V, turbo
Maks. güç:	175 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	240 Nm @ 4250 d/d (overboost ile 3., 4. ve 5. viteste 260 Nm)
Maks. hız:	220 km/s
0-100 km/s:	7.1 sn
Boyutlar:	4037 / 1720 / 1472 mm
Boş ağırlık:	1281 kg
Bagaj hacmi:	270 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	9.9 / 5.7 / 7.2 lt/100 km
Baz fiyat:	45.574 YTL

- + Motor, performans, sadece 50 tane
- Hissiz direksiyon, RC'den farkı az

# KALABALIK AİLELERE

Hyundai'yi SUV segmentinde temsil eden Santa Fe'nin makyajlı versiyonu yollara çıktı. Zengin donanımı, büyük bagajı ve 7 koltuklu versiyonuyla Santa Fe, çoluklu-çocuklu, anneanneli-babaanneli seyahatlere uygun bir araç.



Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

**Güney Koreli üretici Hyundai, SUV segmentinin beğenilen modellerinden bir olan Santa Fe'yi bir süre önce makyajlamıştı.** Yeni görünümüyle ülkemiz yollarına çıkan Santa Fe; az da olsa artan motor gücü, dikiz aynalarına eklenen sinyaller, yeri değiştirilen 4x4 kumanda butonu gibi ufak detaylara sahip.

## Modern ve sportif tasarım

Hyundai Santa Fe, günümüzün modern çizgilerine sahip bir araç. Köşeli tasarımlı eski arazi araçlarından biri değil. Yuvarlak hatlarıyla son derece sportif bir görünüm sunuyor. Gerçi bu özellik, 1968 kg'lık boş ağırlık nedeniyle sadece görüntüde kalıyor ama, 7 kişilik bir SUV kullanacak olan bir aile babası da ani kalkışlar ve yüksek hız yapmak istemeyecektir zaten. 4675 mm uzunluğa, 1890 mm genişliğe ve 1795 mm yüksekliğe sahip olan Santa Fe, 5 kişilik kullanımda 969 litre olan büyük bagajıyla dikkat çekiyor. Bu bagaj hacmi, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak

## ZENGİN DONANIMLI ARACIN İÇ MEKANI ERGONOMİK



2247 litreye kadar çıkıyor. Ancak 2 kişilik kullanımda bagaj hacminin yok denecek kadar az olduğunu da belirtelim. Santa Fe, sahip olduğu 4x4 sisteminin yanı sıra, tasarım itibarıyla araziye yatkın bir araç. 25 derecelik yaklaşma, 22,8 derecelik uzaklaşma, 17,9 derecelik tepe açıları onun yolda kalmayacağını göstergesi. 203 mm'lik yerden yüksekliğe sahip Santa Fe, 500 mm derinliğindeki sulardan da geçebiliyor.

### Fonksiyonel iç mekan

Aracın iç mekanı, zengin donanımıyla neredeyse eksiksiz bir yapı sunuyor. Ergonomi konusunda da herhangi bir sorun bulunmuyor. Eşya gözü sayısındaki bol-

luk, benim gibi bu konuya büyük önem veren sürücülerini memnun ediyor. Eskiden orta konsolun en altında bulunan 4x4 kumanda butonu direksiyonun sol tarafına alınmış. Tavandan aşağıya doğru açılan iç bükey ayna, arka koltuklarda oturan çocuklarınızı her an görebilmenizi sağlıyor. Göstergeler rahat okunuyor. Gece aydınlatması da göze hoş geliyor. Gerek koltuk gerekse direksiyon ayarları sorunsuz. Elektrikli cam ve ayna kumandaları kapı içinde. Sadece sürücü camında, o da sadece aşağıya indirilirken tek dokunuşlu sistem bulunması, kullanım sırasında sıkıntı yaratıyor. Araçta ayak freni bulunuyor. Bu nedenle el freni yerine, sol ayağınıza denk gelen bir fren pedalı var. Bu



pedalın yeri biraz sorunlu. Araca binerken, araçtan inerken, uzun yolda o noktaya ayağınızı koymak istediğinizde bu pedal hep başınıza bela oluyor. Çarpıyor, takılıyor, hatta bazen ayağınızı bile acıtıyor. Arka koltukların sırt kısmının yatırılabilmesi çok iyi bir özellik. Bu sayede arkadaki yolcular da tıpkı ön koltuklardaki gibi rahat edebiliyorlar. Üçüncü koltuk sırası, iki çocuk için düşünülmüş, burada iki yetişkinin oturmaya çalışması yanlış olur.

### 155 HP, 1968 kg'yi zor taşıyor

Türkiye'de bugüne kadar kimsenin

anlayamadığı bir vergi sistemi var. Bu sistemin sonucu olarak da düşük motor hacimli araçlar kullanmak zorundayız. Yurtdışında 189 HP gücünde 2.7 V6 benzinli motor seçeneği de bulunan Santa Fe, satılabilmesi için Türkiye'ye tek seçenek olarak 155 HP gücünde 2.2 turbodizel motorla ithal ediliyor. O bile 2.0 litre olmadığı için vergilerden dolayı 91.400 YTL olarak etiketleniyor. Bu durumda da 1968 kg'lik araç, üzerine bir de otomatik şanzıman eklenince 0'dan 100 km/s'ye ancak 12.9 saniyede çıkabiliyor. Maksimum hız olaraksa 178 km/s belirtiliyor. Şehir için-



deki yakıt tüketimi de 10.7 lt/100 km. Bu noktada tek tesellimiz, 7 koltuklu bir aile aracından performans beklemenin yanlış olduğunu söylemek.

### Sürüş konfor öncelikli

Konfor ve güvenlik donanımı hayli yüksek olan Santa Fe, motordan gelen tepkilere de bağlı olarak, kullanıcısına konforlu bir sürüş vaat ediyor. Araçta görüş açıları iyi. Direksiyon biraz büyük boyutlu ama tepkileri yerinde. Otomatik şanzımanın vites geçişleri sarsıntısız gerçekleşiyor. Süspansiyon sistemi, özellikle İstanbul'un dere ve tepelerden oluşan asfaltında ye-

terli konforu sundu. Far yaktığınız zaman gösterge panelinde herhangi bir uyarı ışığının yanmaması, özellikle gece sürüşleri sırasında sürekli farları kontrol etmenize yol açıyor. Santa Fe, arazide yoluna so-runsuz devam edebiliyor.

### Etiketi 91.400 YTL

Performans konusunda zayıflıkları olan Santa Fe, bu dezavantajını sportif tasarımı, zengin donanımı, ergonomik ve fonksiyonel iç mekanıyla kapatıyor. 2.2 lt turbodizel motorlu, H-Matic 5 kademeli otomatik şanzımanlı, Style Max donanımlı ve 7 koltuklu Santa Fe 91.400 YTL.

969 LİTRELİK  
DEV BAGAJ,  
7 KİŞİLİK  
KULLANIMDA  
ÇOK  
KÜÇÜLÜYOR

### Hyundai Santa Fe 2.2 VGT H-Matic Style Max

#### Fabrika verileri

Motor:	2188 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 kademeli otomatik
Maks. güç:	155 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	343 Nm @ 1800-2500 d/d
Maks. hız:	178 km/s
0-100 km/s:	12.9 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4675 / 1890 / 1795 mm
Boş ağırlık:	1968 kg
Bagaj hacmi:	969-2247 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	10.7 / 6.7 / 8.2 lt/100 km
Fiyat:	91.400 YTL

- + Zengin donanım, ergonomi, fonksiyonellik
- Düşük performans, ayak freni pedali

# KÜÇÜK SINIFTA BÜYÜK REKABET

Tasarımıyla gençleşen Fiesta, kullanım özellikleri olarak da olgunlaştı. Yeni Fiesta'yı sınıfının en konforlu sürüşe sahip otomobillerinden Clio'nun karşısına çıkardık.

Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

**Her ne kadar kriz piyasaları olumsuz etkilese de yeni modeller piyasaya çıkmaya ve rekabeti kızıştırmaya devam ediyor.** Bir süre önce satışına başlanan yeni Ford Fiesta eskisine göre çok daha iddialı. Özellikle sürüş konforu ve kalite gibi konularda ilerleme kaydeden bu otomobilin 1.4 TDCi 68 HP'lik versiyonunu geçen sayımızda incelemiştik. Şimdiyse farklı bir versiyonu karşılaştırma zamanı... Kimle mi? Küçük sınıfın en olgun

ve konforlu otomobillerinden biri olarak bilinen Renault Clio HB ile. Clio 1.5 dCi 80 HP karşılaştırmamıza en üst donanım Dynamique ile dahil olurken (Renault Türkiye'nin tahsis ettiği araç 2006 model olduğundan, ekipman olarak güncel Dynamique'lere göre ufak farklılıklar mevcut.) Fiesta da 1.6 TDCi 90 HP Titanium ile karşılaştırmaya girdi. 1.5 dCi 80 HP motorlu Clio'nun baz fiyatı (Expression) 32.600 YTL'yken bu sayfalarda görülen 1.5 dCi

Dynamique'in başlangıç fiyatı 34.100 YTL olarak açıklanıyor. Buna Tekno Paket + Konfor Paketi eklendiğinde ödenmesi gereken tutar 36.050 YTL'ye ulaşıyor. Tek donanımla satılan Fiesta 1.6 TDCi 90 HP'nin baz fiyatıysa 33.300 YTL. Buna özel kırmızı renk, güvenlik paketi ve lansman paketi eklendiğinde fiyat 35.227 YTL oluyor. Fiesta da ESP'nin güvenlik paketi dahilinde sunulması olumlu. Clio'daysa bu donanımı alabilmek mümkün değil.

*GENİŞ GÖRÜŞ AÇILARI  
SAYESİNDE CLIO ŞEHİR  
İÇİNDE DAHA RAHAT  
KULLANILIYOR. ŞEHİR  
DIŞINDAYSA FIESTA  
KEYİFLİ*



*KİNETİK DİZAYN ANLAYIŞIYLA  
ŞEKİLLENDİRİLEN FIESTA'NIN YANINDA  
CLIO'NUN TASARIMI BİRAZ EMEKLİ İŞİ*





## FIESTA'NIN İÇİ DE DIŞI GİBİ MODERN, FAKAT ERGONOMİ VE İŞÇİLİK KONUSUNDA CLIO DAHA İYİ

Geçen sayımızda Fiesta'nın ilk sürüşünü verdiğimizde otomobilin iç mekanının eskiye göre son derece modern olduğunu ve kalite hissinin de eskiye göre arttığını söylemiştik. Peki rakibi karşısında durumu ne? Konsol görünümü olarak gerçekten Clio'dan daha modern. Fakat konu işçilik olunca durum biraz değişiyor. Tıpkı daha önceki sayıda kullandığımız Fiesta da olduğu gibi, A sütununun ön konsola bitişen yerdeki kaplamanın ek yerinde gözle gö-

rülür bir aralık var. Daha da kötüsü henüz 1000 km'ye bile gelmemiş test aracımızın sürücü kapı kolu kaplaması yerinden ayrıldı. Test aracımıza özgü bir sorun olsa bile kimse 33.300 YTL verdiği otomobilin kapı kolu kaplamasının yerinden çıkmasını istemez. Bu durum iç mekanda yumuşak dokunuşlu malzemelerin kullanıldığı iç mekandaki kalite hissini bizce biraz zedeliyor. Bursa'da üretilip Avrupa'da da satılan Clio ise, test aracımız 2006 model

olmasına rağmen iç mekanda neredeyse ilk günkü sağlamlığı korumayı başarmış. Üstelik Dynamique donanım seviyesindeki kalite hissi Fiesta'ya göre biraz daha başarılı. Fiesta'da kapı içlerinde sert plastiğe yer verilmişken, Clio'da ön kapı içlerinde yumuşak, arkalarda sert plastik uygulanmış. Bunların kullanıma olumsuz etkisi olmasa da insanın dikkatini çekiyor. Yine de yığıldı öldür, hakkını yeme misali Fiesta'da bulunan ledli konsol aydınlatmasının özel-

likle geceleri şık bir ortam yarattığını söylememiz gerek.

Eşya gözleri açısından her iki otomobil de beklenileni veriyor. Yani cep telefonu, cüzdan, anahtarlık vb eşyalar için yer aramıyorsunuz. İç mekan genişliğinde de iki otomobil benzer seviyede. Clio daha büyük dingil mesafesine sahip olmasına rağmen bunu arka koltuklara tan olarak yansıtamamış. Yani birkaç cm daha iyi diz



*KİMSE “0” KM OTOMOBİLİNİN KAPI KOLUNUN YERİNDEN ÇIKMASINI İSTEMEZ. FIESTA’DA ÇIKTI. AMBİYANS AYDINLATMASI GÜZEL BİR DETAY. CAM KUMANDALARI KÖTÜ YERLEŞTİRİLMİŞ. CLIO’NUN CAM KUMANDALARINA ERİŞİM SORUNSUZ. GÖSTERGELER HER İKİ OTOMOBİLDE DE OKUNAKLI*



mesafesine sahip. Fakat subjektif olarak Clio açık renk döşemeleri ve geniş camlı yüzeyleriyle daha ferah his veriyor. İç mekanla ilgili Fiesta’ya bir eleştirimiz de cam açma düğmelerinin yerleşimiyle ilgili olacak. Sürücü kısındaki cam açma düğmeleri o kadar geriye yerleştirilmiş ki kullanabilmek için elastik bir bileğe sahip olmanız gerekiyor. Açıkçası bu kapı kolları bu kadar geriye konulurken, tasarımcıların akli nerdeymiş anlayamadık. Fiesta’da anlayamadığımız diğeri bir konuyla arka yolcular için tavan tutamağının sunulmayışı. Arka yolcuya fazla görülen bu ekipman ön yolcular için mevcut.

### Motor-performans

Karşılaştırmaya dahil olan her iki otomobildeki güç ünitesi de otomobil severlerin yakından tanıdığı makineler: 1.5 dCi 80 HP ve 1.6 TDCi 90 HP. Gerek Renault motoru, gerekse Ford motoru oldukça

sessiz. Hele eski Fiesta’nın gürültüsünü hatırlayınca Ford’un ses yatıtımına daha önem verdiği ortaya çıkıyor. Kağıt üzerindeki güç eksikliği Clio’nun doğal olarak, Fiesta’nın gerisinde kalmasına neden oluyor. Ama buna rağmen 1.5 dCi 80 HP’yi düzgün tork bandı ve alt devirlerdeki çekişle tatminkar olarak değerlendirebiliriz. Fiesta’da bulunan 90 HP’lik motor hem alt devirde, hem de üst devirde 1.5 dCi’ya göre daha fazlasını sunuyor. Fiesta’nın motoru Clio’nun motoru kadar sessiz ve daha güçlü. Fiesta’yı 175 km/s’lik maksimum hız, 11.9 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değerlerine sahipken bu veriler Clio 1.5 dCi için 171 km/s ve 12.7 saniye olarak belirtiliyor. Ford motoru tüketim olarak da daha az tüketim değerine sahip. PSA Grubu’nda da kullanılan bu motor yeni Fiesta için elden geçirilmiş ve gerçekten düşük tüketim değerleri yakalanmış. Clio 1.5 dCi 80 HP 100 km mesafede fabrika





verilerine göre ortalama 4.8 lt motorin tüketirken bu değer Fiesta'da 4.2 lt/100 km olarak açıklanıyor. Aslında 80 HP'lik 1.5 dCi Avrupa'da 85 HP olarak satılıyor. Ülkemizde kısa bir süre önce satılmaya başlanan 85 HP'lik 1.5 dCi'ların 4.4 lt/100 km'lik tüketimi 80 HP'lik 1.5 dCi'a göre daha düşük fakat onlar da sadece Quicksift otomatik şanzımanla satılıyor.

Sonuç olarak motor ve performans bölümünde Fiesta'nın daha önde olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz.

### Sürüş özellikleri

Hemen hemen tüm Ford modelleri iyi yol tutuş ve dinamik sürüş özellikleriyle biliniyor. Renault'lar ise daha konforlu sürüşe sahip şeklinde bir genelleme yapabilmek mümkündü. Şimdiyse işler hem aynı hem biraz değişik. Neden mi? Çünkü yeni Fiesta eskisinin takır-tukur süspansiyon sistemi yerine, çok daha rafine bir süspansiyon sistemine sahip. Bunun yanında sürüş dinamikleri de çok iyi. Gerek yol tutuş hissi, gerekse direksiyonun yol ve sürücü ara-





sında sağladığı iletişim gerçekten takdire değer. Clio'ysa bilindiği gibi. Yani rahat süspansiyon sayesinde üst düzey konfor sunuyor. Bizce konfor katsayısı Ford'a göre az da olsa iyi. Tabi burada Clio'nun 16, Fiesta'nın 17 inçlik lastiklerle donatıldıklarını hatırlatalım. Bize göre Clio'nun eskiden beri süregelen en büyük zaafı yapay bir his veren direksiyon sistemi. Direksiyon mili sanki süngere bağlıymış gibi bir his veriyor. Bunun sonucunda sabit yarıçaplı virajlarda yol tutuş limiti Fiesta'nın az farkla gerisinde olsa bile, aracı hissetmeniz zorlaştığı için daha fazla tedirginlik duyuyorsunuz. Fiesta'daysa direksiyon sanki vücudunuzun bir parçasıymış gibi otomobille oynuyorsunuz. Özellikle virajlı

yollarda Fiesta'nın direksiyon sistemi keyifli kullanıma olanak tanıyor.

Açık yol kullanımındaysa her iki otomobil de stabil. Fakat Clio'nun lastiklerinden gelen yol sesi biraz daha az. Şehiriçi kullanımda avantajlı tarafa kuşkusuz Clio. Tamam direksiyonu hissiz, vites yolları daha az belirgin. Ama görüş açıları çok iyi.. Fiesta güzel tasarımının dezavantajını görüş açılarında yaşıyor. Eğimli kaputun bittiği yeri kestirmek zor ve arka çapraz görüş kötü. Sonuçta bu otomobiller en çok şehiriçinde kullanılıyorlar ferah görüş açısı da şehir kullanımını kolaylaştıran etkenlerden. Clio'daki görüş adeta evinizdeki televizyon kadar iyi.

**Sonuç**

Sonuç olarak her iki otomobilde farklı beklentilere hitap ediyor. Fiesta eskisine göre daha konforlu ve olgun bir araç. Ve Clio'dan daha performanslı. Fakat işçilik sorunları can sıkıcı ve görüş açıları daha kötü. Clio'ysa rahat görüş açıları sunan iyi işçilikli bir otomobil. Bu durumda sportifliğe önem verenlerin Fiesta'ya, işçilik ve kaliteye önem verenlerin de Clio'ya yönelmesi gerekiyor. Fakat fiyat ve donanım ilişkisi ele alındığında Fiesta az da olsa öne çıkıyor.





Ford Fiesta 1.6 TDCi 90 HP

Renault Clio 1.5 dCi 80 HP

**Fabrika verileri**

Motor:	1560 cc, 4 silindir, turbodizel	1461 cc, 4 silindir, turbodizel
Maks. güç:	90 HP @ 4000 d/d	80 HP @ 3750 d/d
Maks. tork:	204 Nm @ 1750 d/d	185 Nm @ 1900 d/d
Maks. hız:	175 km/s	171 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn	12.7 sn
Boyutlar:	3950 / 1722 / 1481 mm	3986 / 1707 / 1493 mm
Boş ağırlık:	1022 kg	1139 kg
Bagaj hacmi:	295 / 979 lt	288 / 1038 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	5.2 / 3.6 / 4.2 lt/100 km	5.8 / 4.3 / 4.8 lt/100 km
Baz fiyat:	33.300 YTL	32.600 YTL

Sürüş dinamikleri, motor +  
Kötü işçilik, görüş açıları, ergonomi -

İşçilik ve kalite hissi +  
Direksiyon tepkileri -

*FIESTA SÜRÜŞ DİNAMİKLERİ  
KONUSUNDA CLIO'DAN  
BİRAZ DAHA BAŞARILI. CLIO  
VİRAJLARDA BİRAZ DAHA  
FAZLA YANA YATIYOR VE  
DİREKSİYONU HISSİZ*

# DIŞ TASARIM HER ŞEY Mİ?

İspanyol Seat'ın küçük sınıfta yer alan hatchback modeli Ibiza yeni jenerasyonunda göze hoş gelen sportif bir tasarıma kavuştu. Ama otomobil, içine girip kontağı çevirince hayal kırıklığı yaşatmaya başlıyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

**Volkswagen Grubu'nun markalarından biri: Seat.** Son yıllarda tasarıma ağırlık veren ama satış anlamında başarıyı bir türlü yakalayamamış bir marka. Leon modelinin ardından gelen iki fiyasko "Toledo" ve "Altea XL" ile umduğunu bulamayan üretici, şimdi belki de son kozunu, en çok otomobil satılan segmentlerden birinde oynuyor. Küçük sınıfta yer alan Ibiza, sıkı rekabette her şeyini ortaya koymak zorunda.





*IBIZA'NIN DİREKSİYON SİMİDİ VE ŞANZIMANI ÖVGÜYÜ HAK EDİYOR. ANCAK KOKPİT TASARIMI VE MALZEME KALİTESİ İÇİN AYNI ŞEYLERİ SÖYLEMEK ZOR*

### Tasarım göz kamaştırıyor

Yeni Ibiza'nın kesinlikle en iyi olduğu konu tasarım. Otomobil, sokakta tüm bakışları üstüne çekmeyi başarıyor. Belki stoplar biraz daha büyük tasarlansaydı araç daha iyi gözükürdü. Akıcı, seksi ve sportif görünüm, insanda şu araca binip yola çıkayım hissi uyandırıyor. Araca bindiğinizde sert plastik kaplı bomboş bir konsolla karşı karşıya kalıyorsunuz. Sportif direksiyon simidi bu durumu kurtarmaya çalışıyor adeta. Fazla bir kumanda bulunmadığı için, var olanlara ergonomik yerleştirilmiş denilebilir. Ön camlar elek-

trikli, arkalar ise manuel. Radyo/CD/MP3 çalara ise ayrı bir paragraf açmak gerekiyor maalesef.

Otomobilde en fazla kullandığınız butonlar hangileridir? Elektrikli camlar, klima ve ses sistemi değil mi? Peki size kontrolü çok zahmetli bir radyo versek alır mıydınız? Mesela 2 numaralı hafızada yer alan kanaldan 5 numarada yer alan kanala geçmek için en az 3 butona basmanız gerekeceğini (direksiyon kumandası kullanılırsa. Sistem üzerinden 5 hareket yapmak gerekli) söylesek. Hangi mantıkla



geliştirilmiş çözemedim ama Ibiza'da keyifle radyo dinlemek imkansız. 1'den 6'ya kadar hafıza tuşları yerine BMW'lerdeki iDrive misali bir sistem konmuş. Her şeyi bu basmalı-çevirmeli şaheser üzerinden yapmanız gerekiyor. Kısacası, Seat mühendislerini ayakta alkışlıyoruz.

Oturma alanlarında herhangi bir sorun bulunmayan otomobilin bagajı 292 litre. Eşya gözleri bu sınıf için yeterli. Bu versiyonda, hem sürücü hem de yolcu koltuklarında yükseklik ayarı bulunuyor.

### 1.2 değil sanki 2.0 litre

Bir arkadaşınızı araca bindirin ve kullanmasına izin verin. Daha sonra bu sesin nasıl bir motordan gelebileceğini sorun. Size 2.0 litre diyecektir, ama ekleyecektir de: "Ama bu otomobil yürümüyor". Evet teşhis bu. Eski jenerasyonda da bulunan, 70 HP güç üreten 3 silindirli motordan, ilk etapta sportif gelen ama kullandıkça sizi yoran bir gürültüye dönüşen bir ses çıkıyor. Motorda bir terslik olduğunu, performans yetersizliğinden anlıyorsunuz. 0'dan 100 km/s'ye 15 saniyede ulaşmak can sıkıcı. Maksimum hız da düşük: 163



km/s. Tüm bunlara rağmen şehir içi kullanımında fabrika verilerine göre 100 km'de 7.6 litre benzin harcamak da pek iyi değil. Sürüş sırasında tek keyif veren yine direksiyon simidi oluyor. Boyutu iyi, tepkileri yerinde, tasarımı sportif. Tüm dezavantajları yine direksiyon simidi unutturmaya çalışıyor.

### 26.900 YTL

1984 yılından bu yana üretilen ve Seat markasının en çok satan modeli olarak

her zaman önemli bir görev üstlenen Ibiza, tasarımıyla birçok kişinin gönlünü çalacak. Ancak kalitesiz-sert plastikli ve çok sade tasarımlı kokpit ile kullanımı çok zahmetli ses sistemine derhal bir çare bulunması gerekiyor. Belki bu yönde tüm dünya basınında çıkan eleştiriler etkili olur da, olumsuzluklar makyajla birlikte düzeltilir. Elegance donanımlı ve 1.2 benzinli motorlu yeni Ibiza 26.900 YTL fiyat etiketine sahip.

*MODERN VE  
SPORTİF DIŞ  
TASARIM GÖZ  
OKŞUYOR.  
BAGAJ 292  
LT. FAR  
KUMANDALARI  
ALMAN USULÜ.  
PLASTİK SERT*

### Seat Ibiza 1.2 Elegance

#### Fabrika verileri

Motor:	1198 cc, 3 silindirli, 12V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maks. güç:	70 HP @ 5400 d/d
Maks. tork:	112 Nm @ 3000 d/d
Maks. hız:	163 km/s
0-100 km/s:	15.0 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4052 / 1693 / 1455 mm
Boş ağırlık:	999 kg
Bagaj hacmi:	292 lt
Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.):	7.6 / 4.9 / 5.9 lt/100 km
Fiyat:	26.900 YTL

- + Dış tasarım, direksiyon simidi, vites geçişleri
- Gürültülü motor, malzeme kalitesi, radyo kumandası

# BOY ATTI

Renault'nun küçük MPV'si Modus, aileye yeni eklenen Grand seçeneğiyle daha fazla iç hacim sunuyor.

**Avrupa'da MPV akımını bundan yaklaşık 25 yıl önce Espace ile başlatan Renault'un bu sınıftaki son temsilcisi Grand Modus.** Dünya tanıtımı 2004 Cenevre Otomobil Fuarı'nda yapılan Modus, 2008 yılında makyajlanırken aileye bir de uzun şasili versiyon Grand Modus eklendi. Renault Grand Modus'un ülkemizde 1.4 16V 100 HP, 1.5 dCi 85 HP ve 1.6 16V 110 HP motor seçenekleri bulunuyor. 1.4 lt'lik motor sadece manuel şanzımanla satılırken, 1.6 lt'lik motorsa sadece otomatik şanzıman seçeneğine sahip. 1.5 dCi'da ise hem manuel veya Quikshift otomatik şanzımanlardan birini satın alabilmek mümkün.

#### +16 cm

Öncelikle makyajın etkilerine bir göz atalım. Makyajdan önce sevimli görünümüyle çizgi filmde çıkmış gibi duran araç, şimdi biraz daha erişkin olmuş ve Megane'ı anımsatan bir ön panjur yapısına kavuşmuş. Ama asıl dikkat çekici olan araca Grand ön ismini kazandıran fazlalığa 4034 mm'lik uzunluğa sahip



Grand Modus, normal Modus'tan 160 mm daha uzun. (Bu arada normal Modus da makyajsız göre 82 mm daha uzun). Bu uzunluğun 93 mm'sinin dingil mesafesi için kullanılmış olması arka koltuklarda hatırı sayılır bir diz mesafesi anlamına geliyor. İç mekan değişkenlik sihribazı olmasa da ileri-geri hareketli koltuklar ve zemindeki eşya gözleri gibi detaylar işe yarayabilecek şeyler. Kısa şasi Modus kullanmış veya incelemiş olanlar bilirler. Kısa Modus'un da ileri-geri hareket eden arka koltuk sırası var. Fakat bu koltuk sı-

rası fazla diz mesafesi istendiğinde geriye itildiği zaman ancak 2 kişiye oturma alanı sunuyordu. (Arka tekerlek davlumbazları nedeniyle) Arka sıraya 3 kişi oturacağı zamansa diz mesafesinden ödün vermek gerekiyordu. Grand Modus her şekilde arkada 3 kişilik kapasite sunuyor.

#### Şanzıman performanstan çalışıyor

Bu huzur kullanım sırasında da devam ediyor. 4 ileri otomatik şanzımanın güçten çalması ve zaten sürücüyü huzura erdirecek cinsten. Şaka bir yana bu direksiyon-

dan da kumanda edilebilen bu şanzıman konforlu vites değişimleri yapabilmesiyle puan alırken, performansı ve motorun gerçek gücünü gösterebilmesini engelliyor. Kullanım sırasında en çok dikkat çeken nokta 4 kademeli Proaktif şanzımanın, vites değişimlerinde zaman zaman ağır kalması. Bu durumu; şanzımanın manuel kullanıma da olanak sağlamasıyla bir nebze de olsa azaltmak mümkün. Yine de fabrika verilerine göre 12.5 saniye olan 0-100 km/s hızlanma değeri küçük bir aile MPV'si için makul. Yumuşak süspansiyon



sistemi ve yüksek ağırlık merkeziyle sınıfına göre normal sayılabilecek tutunma özellikleri gösteren Modus, hızlı virajlarda biraz yana yatarak ve hafif salınımına girerek tedirginlik verebiliyor. Sonuçta Modus küçük sınıf bir MPV ve kullanım amacı dışına çıkmak yersiz bir davranış. Ama daha iyi yol tutan küçük MPV'ler olduğu da bir gerçek, mesela Meriva gibi.

### Sonuç

Grand Modus MPV sınıfına büyük bir yenilik getirmese de iç mekan özellikleriyle kullanıcıyı rahat ettiren bir model.

1.4 lt için başlangıç fiyatı 27.900 YTL olan Grand Modus'un 1.6 lt otomatik versiyonunun (Authentique donanım) baz fiyatıysa 31.100 YTL. Bu sayfalarda görülen 1.6 lt Dynamique'in başlangıç fiyatıysa 33.300 YTL. Tabi aracımızdaki açılır tavan, tekno paket ve tavan stil paketi eklendiğinde ortaya 39.509 YTL'lik bir fiyat çıkıyor ki bu otomobilin tüm sevimli yanlarını kapatıyor. Sonuç olarak Grand Modus geniş iç hacim isteyenler için iyi bir seçenek, fakat opsiyonel donanımlardan kaçınmak şartıyla.

*CAMLI  
YÜZEYLERİN  
FAZLALIĞI  
(4.8 M<sup>2</sup>) VE  
AÇIK RENK  
DÖŞEMELER  
AYDINLIK BİR  
ATMOSFER  
YARATARAK  
HUZUR  
VERİYOR*

### Renault Grand Modus 1.6 16V Otomatik

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindir, 16V
Maks. güç:	110 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	151 Nm@ 4250 d/d
Maks. hız:	184 km/s
0-100 km/s:	12.5 sn
Boyutlar:	4034 / 1695 / 1586 mm
Boş ağırlık:	1235 kg
Bagaj hacmi:	305-410 / 1495 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	10.2 / 6.1 / 7.6 lt/100 km
Baz fiyat:	31.100 YTL (1.6 otm Authentique)

- ➕ Geniş ve kullanışlı iç hacim
- ➖ Şanzıman 4 ileri, hissiz direksiyon, virajlarda yana yatarak

## Foto test ilgi görüyor

Türkiye'de ilk kez e-otodergi tarafından yayınlanan foto test formatı, okuyucularımızdan büyük ilgi görmeye devam ediyor. Bu ayki konuğumuz, küçük sınıfın sevilen otomobillerinden biri olan Nissan Micra 1.2 Tekna Otm.



*BOMBELİ FARLAR ARACIN BİTTİĞİ YERİ GÖRMEYİ KOLAYLAŞTIRIYOR*



*8 KOLLU ALÜMİNYUM ALAŞIMLI JANTLAR TEKNA'YA ÖZEL*



*KISA BİR SÜRE ÖNCE MAKYAJLANAN MICRA, SEMPATİK TASARIMIYLA ÖZELLİKLE KADINLARIN BEĞENİSİNİ TOPLUYOR*



*3719 MM'LİK UZUNLUK, ŞEHİR İÇİNDE KOLAYLIK SAĞLIYOR*



*MAKYAJLA BİRLİKTE MICRA'NIN ÖN PANJUR TASARIMI YENİLENDİ*

### RENK ANAHTARI

*OLUMLU - İYİ*

*ORTA KARAR*

*OLUMSUZ - KÖTÜ*



*1.2 LT'LİK VERSİYONUN PERFORMANSI DÜŞÜK*



*STOPLAR KÖŞELERE DİK OLARAK YERLEŞTİRİLMİŞ*

İLK KEZ 2002 PARİS OTOMOBİL FUARI'NDA  
SERGİLENEN YENİ NESİL MICRA 2007 YILININ SONUNDA  
MAKYAJLANARAK ŞİMDİKİ GÖRÜNÜMÜNÜ ALDI





OTOMATİK KLİMANIN  
EK RANI YANSIMA YAPIYOR



AKILLI ANAHTAR  
SİSTEMİNDE,  
ANAHTAR  
CEPTEYKEN  
MOTOR  
ÇALIŞTIRILIYOR



SEMPATİK İÇ MEKANDA MALZEME VE İŞÇİLİK  
KALİTESİ İYİ. AÇIK RENK DÖŞEMELER FERAH



DİREKSİYON  
ÜSTÜNDEKİ  
KUMANDALAR  
FONKSİYONEL



OTOMATİK ŞANZİMAN  
4 KADEMELİ



GÖSTERGE TABLOSU  
GÖZ OKŞUYOR



KOLTUK  
SIRTLARINDA  
CEP OLMASI  
İŞLEVSEL

ARKA  
KOLTUKLAR  
RAKİPLER-  
DEN KÜÇÜK



ÖN YOLCU KOLTUĞUNUN  
İÇİNDE EŞYA GÖZÜ VAR



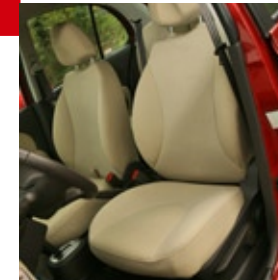
ARKADAKİ YOLCULAR  
İÇİN DE BARDAKLIK VAR



DEPO VE KAPUT  
İÇERİDEN  
AÇILIYOR

#### Nissan Micra 1.2 Tekna Otm.

Motor:	1240 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	4 kademeli otomatik
Maks. güç:	80 HP @ 5200 d/d
Maks. tork:	110 Nm @ 3600 d/d
Maks. hız:	145 km/s
0-100 km/s:	17.9 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	3719 / 1660 / 1540 mm
Bagaj hacmi:	251-371 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	8.2 / 5.7 / 6.6 lt/100 km
Baz fiyat (1.2):	22.990 YTL
Test aracının fiyatı:	31.250 YTL



SÜRÜŞ  
POZİSYONU  
AYARI KOLAY



ARAÇTA EŞYA GÖZÜ  
SAYISI YETERLİ

# Sponsor az, neden?

**Kocaeli Rallisi'nden üzerimde parkurlardan kalan tozlar, aklımda da sezonun kendi çapımda değerlendirme-sini yaparak otomobilimle evime dönüyordum.** Kendi kendime kafamda oluşturduğum yorumlar belki de sezon boyunca ralli severlerin çoğu ile aynıydı. Öyle ya, Serkan Yazıcı gibi tribünlere oynamasını iyi bilen bir pilotu Lassa parkurlara geri döndürmüştü. Bunun ne derece doğru bir karar olduğu da sezon içinde yapılan rallilerin çoğunda da açık seçik ortadaydı. Az da olsa etaplara gelen seyircilerin azımsanamayacak bir kısmı Bursalı hızlı pilot için gelmişti.

Serkan Yazıcı da bu ilgiyi boş çevirmedi, seyircinin olduğu her yerde kendine özgü göze hoş gelen pilotajını esirgemedi... Peki Serkan Yazıcı geri dönmeseydi, seyirci zevk alarak kimi seyredecekti? Lassa Rally Team sezonu dört branşta zaferle noktaladı. Peki Lassa gibi iki üç tane daha zirveye oynayan takım olsaydı, sezon daha zevkli olmaz mıydı?

Ekonomik şartlar yüzünden sponsor firmalar bu spordan tek tek çekildiler. Esasında aysbergin görünen yüzü o. "Çekilenler" olduğu kadar "El çektirilenler" de vardı bu sporda... Spora yeni sponsor kazandırmak, daha da ileri götürmek amacıyla olması gereken bir takım kişiler, parkurlarda başarı kazanmaya uğraşmaktan daha çok kendi ceplerini doldurmayı düşününce ortalıkta firma kalmadı. Şu an spordan çekilen bazı firmaların içinde motorsporu konuşmanın yasak olduğuna, hatta sponsorluk dosyası ile kendilerine gelen yarışçılara "Aman bunun için gel-diyseniz, konuya başlamadan bitirelim" diyen yöneticilere gözümle şahit oldum. O yüzden sponsor azlığının memleketin ekonomik şartlarına bağlanıldığı kadar bir de bu yönden bakmakta yarar var.

Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com



## Seat, WTCC'de çifte şampiyon oldu

**WTCC'de sezonun Macau'da gerçekleştirilen son yarışının ardından Yvan Muller ve Gabriele Tarquini Seat'ı Markalar Şampiyonu yaptı.**

Sezon boyunca 3 birincilik ve 5 kez de podyuma çıkma başarısı gösteren Yvan Muller, kariyerinin ilk şampiyonluğunu elde etti. FIA WTCC'nin dördüncü kez final ev sahipliğini yapan Macau'daki 6,1km.'lik 9 etabın iki kez geçildiği yarışta, ilk yarış sonunda Yvan Muller üçüncü, takım arkadaşları Jordi Gene ve Gabriele Tarquini ise 6'ncı ve 7'nci sırada yer aldılar. Çok daha mücadeleli

ve olaylarla dolu ikinci yarışta ise, Jordi Gene yarış dışı kalırken hemen arkasındaki Gabriele Tarquini de sıralamada gerilerde kaldı. Ancak, Yvan Muller ilk yarıştaki performansını artırarak ikinci sıraya yükselirken, ilk yarışta dışarıda kalan Rickard Rydell dördüncü olarak yarışı tamamladı ve Seat takımına puanlar kazandırdı. Yarış sonunda, Yvan Muller elde ettiği ikincilik ile 2008 WTCC Pilotlar Şampiyonluğu'na ulaşan isim oldu.

Macau'daki yarışın ardından Markalar Klasmanı'nda ise Seat Sport 326 puanla şampiyonluğu elde etti.



# Yürek dayanmayan mücadelede Hamilton şampiyon çıktı

Formula 1 tarihinde belki hiç görülmemiş büyük heyecana sahne olan son yarış Brezilya GP'sinin ardından Lewis Hamilton şampiyon olarak sezona nokta koydu.

Sezonun sonuna yaklaşıldığında Felipe Massa ve Lewis Hamilton arasında geçmeye başlayan şampiyonluk mücadelesinde son raund Brezilya'da koşulacaktı. Şampiyona genel klasmanında birinci durumda olan Lewis Hamilton'a şampiyonluk için Massa'nın galibiyeti halinde ilk beşte yarışı bitirmesi yetecekti. Bu açıdan avantaj ibresi her ne kadar genç İngiliz pilotun yana görülse de Formula 1 tarihinde yaşanan sürprizler ve takımların stratejileri de sonuçta belirleyici bir rol oynayacaktı. Bu açıdan iki pilotun ta-





Massa podyuma çıktığında gözleri doluydu



Yağmurlu pistte pilotlar çok zorlandılar

Kim arkadaşları Kimi Raikkonen ve Heikki Kovalainen'e de büyük görev düşüyordu. Renault takımının son yarışlarda podyumla yeniden tanışan İspanyol pilotu Fernando Alonso da gönlünden geçen şampiyonun Felipe Massa olduğunu söylemişti. Alonso'nun geçen yıl Lewis Hamilton ile McLaren takımında uyumlu bir beraberlik yaşamadığı ve aralarının pek iyi olmadığı biliniyordu. Bu açıdan İspanyol pilotun Hamilton'a şampiyonluk yolunda çelme takabileceği görüşü de yaygındı.

**Massa öndeydi ama arkasında şampiyona şekillendi**

Yarışın hemen başında başlayan yağmur, mücadelenin geç başlamasına neden oldu. Lewis Hamilton yarışa yedi puanlık farkı garanti altında tutmak isteyerek başladı. Ama sekizinci turdan sonra kendini iyice gösteren yağmur, takımların taktik değişikliğine gitmelerine sebep oldu. Hamilton'un GP2'den tanıdığı Timo Glock risk alıp yarışa kuru lastiklerle devam edince, şampiyonluğun bir anda Felipe Massa'ya doğru göz kırpmasını sağlamış oldu. Çünkü bu tercih Hamilton'u yarışın altıncı sırasında bırakmıştı. Dördüncü sırada start aldığı mücadeleyi sürekli şampiyon olmasına yetecek pozisyonda götür-

ren Hamilton bitime iki tur kala Sebastian Vettel'e geçildi ve altıncılığa düşmüştü. Bu sonuçla Felipe Massa şampiyon olacaktı. Geçen yıl da son yarışta şampiyonluğu Raikkonen'e kaptıran Hamilton için tarih acaba yeniden mi tekerrür edecekti?

**Önce Ferrari, sonra da McLaren sevinçten havalara uçtu**

Felipe Massa'nın finiši geçmesiyle şampiyonluk kutlamalarına başlayan Ferrari garajının bu sevinci sadece birkaç saniye sürdü. Bu kutlamayı bitiren ise yine Alman Timo Glock oldu. Çünkü Toyota pilotunun aldığı bu risk O'nu ancak bitime kalan son

*ŞAMPİYONA TARİHİNİN  
BELKİ DE EN HEYECANLI  
MÜCADELESİ BREZİLYA'DA  
GERÇEKLEŞTİ*



### VETTEL VE GLOCK ŞAMPİYONAYI BELİRLEYEN PİLOTLAR OLDULAR



iki viraja kadar taşıyabilirken, Hamilton'un şampiyonluğa ulaşmasına engel olmadı. Çünkü Lewis Hamilton GP2'deki eski rakibini finişe iki viraj kala geçmiş ve yarışı beşinci olarak tamamlamıştı. Hamilton'un son atağıyla sevinçten havalara zıplama sırası bu kez McLaren takımına geçmiş, Ferrari garajında ise herkes adeta dona kalmıştı. Şampiyonanın en genç şampi-

yon pilotu unvanını kazanan 23 yaşındaki Lewis Hamilton, belki de Formula 1 tarihinde hiç olmadığı kadar yüreklerin dayanmadığı bir yarıştan zafere ulaşan isim olmuştu. Ferrari'nin Brezilyalı pilotu Massa ise, Formula 1 tarihinin belki de en dramatik finişinden sonra aracının içinde gözyaşlarına hakim olamadı. Son altı tura girilirken yağmurun bastırması ile heye-

canın yükseldiği sezonun son yarışı Fernando ikinci, Kimi Raikkonen üçüncü sırada tamamlayarak podyuma çıktı. Sebastien Vettel, Hamilton'ın önünde dördüncü olurken, Hamilton'ı bir anlamda son turda şampiyon yapan Glock altıncı, Heikki Kovalainen yedinci ve Jarno Trulli sekizinci olarak Interlagos'tan puanla ayrıldı. Lewis Hamilton, bu zaferiyle Formula

1'in en genç şampiyonu ünvanını Fernando Alonso'nun da elinden aldı. Damon Hill'den 12 yıl sonra şampiyonluğa ulaşan ilk İngiliz pilot unvanını alan Lewis Hamilton, Formula 1 tarihinin ilk zenci şampiyonu da oldu. Vodafone McLaren Mercedes dokuz yıl sonra F1 şampiyonu çıkarırken, Ferrari markalarda 16. kez mutlu sona ulaşarak teselli buldu.

#### F1 Brezilya GP'si Genel Klasmanı

Sıra...	Pilot.....	Otomobil .....	Zaman .....
1.....	Felipe MASSA.....	Ferrari .....	1s 34:11:345
2.....	Fernando ALONSO.....	Renault .....	+13.298
3.....	Kimi RAIKKONEN.....	Ferrari .....	+16.235
4.....	Sebastien VETTEL .....	Toro Rosso-Ferrari.....	+38.011
5.....	Lewis HAMILTON .....	McLaren-Mercedes.....	+38.907
6.....	Timo GLOCK .....	Toyota .....	+44.368
7.....	Heikki KOVALAINEN .....	McLaren-Mercedes.....	+55.074
8.....	Jarno TRULLI .....	Toyota .....	+1:08.433

#### F1 Brezilya GP'si Pilotlar Şampiyonası

Sıra...	Pilot.....	Puan .....
1.....	Lewis HAMILTON .....	98
2.....	Felipe MASSA.....	97
3.....	Kimi RAIKKONEN.....	75
4.....	Robert KUBICA.....	75
5.....	Fernando ALONSO.....	61
6.....	Nick HEIDFELD .....	60
7.....	Heikki KOVALAINEN .....	53
8.....	Jarno TRULLI .....	31

#### F1 Brezilya GP'si Markalar Şampiyonası

Sıra...	Marka.....	Puan .....
1.....	Ferrari .....	172
2.....	McLaren-Mercedes.....	151
3.....	BMW Sauber .....	135
4.....	Renault .....	80
5.....	Toyota .....	61
6.....	Toro Rosso-Ferrari.....	34
7.....	Red Bull-Renault.....	29
8.....	Williams-Toyota.....	26

# Loeb şampiyonlukları beşledi

Son yılların hiç şüphesiz en iyi pilotu olan Sebastien Loeb, Japonya Rallisi'nde kazandığı üçüncülüğün ardından beşinci kez Dünya Pilotlar Şampiyonluğu'nun ilan etti.



Yazı: Gürkan Çağlar



Hirvonen zafer kazansa da Loeb'ün şampiyonluğunu engelleyemedi

**Pirelli Scorpion lastikleri ile yarışan Loeb'in Japonya Rallisi'nde kazandığı üçüncülük kendisini arka arkaya beşinci kez şampiyon yaptı.** Tarihe geçen bu yeni zafer ayrıca Sebastien Loeb ve kopolotu Daniel Elena'yı 1996'dan 1999'a kadar dört kez arka arkaya şampiyonluk kazanmış Tommi Makinen'i de geride bırakarak belki de Dünya Ralli tarihinin en başarılı pilotu olmasını sağladı. Bu sezon Gronhöl'm'ün vedası ile Ford takımında birinci pilot konumuna yükselen ve şampiyona boyunca Loeb'i geçmeye çalışan Mikko Hirvonen Japonya Rallisi'nde birin-

ciliğini kazanmasına rağmen, şampiyonluğu kaptırdığı Loeb'in yüzünden buruk bir mutluluk yaşadı. Hirvonen'in takım arkadaşı Jari Latvala ikinciliği elde ederken, şampiyon Loeb de podyumu tamamlayan son isim oldu. Subaru takımından Chris Atkinson ev sahibi oldukları ralliden dördüncülük ile ayrılırken, Suzuki pilotları Per Gunnar Andersson ve Toni Gardemeister beşinci ve altıncı olarak takımlarını memnun ettiler. Stobart takımının genç pilotu Matthew Wilson yedinci olarak finişe gelirken, Petter Solberg de sekizinci sırada puan barajının son sırasında yer alan isim

Jari Latvala podyumda yer alan ikinci Ford pilotu oldu



## JAPONYA RALLİSİ'NDE FORD PİLOTLARI İLK İKİ SIRAYI ELDE ETTİLER

oldu. PWRC Klasmanında ise birinciliği Mitsubishi Lancer Evo9 ile yarışan Juha Hanninen kazandı.

### Duval'in kazası heyecan yarattı

Japonya Rallisi'nin ilk gününün dördüncü etabında Stobart takımının Belçikalı pilotu Francois Duval'in yüksek bir hızda kaza yaparak yarış dışı kaldı. Ford Focus WRC'sini sağ tarafından bariyerlere çarparak yol dışına çıkan Duval'in kopolotu Patrick Pivato yaralanarak hastaneye kaldırıldı. İlk tetkiklerde bilincinin yerinde olduğu açıklanan Pivato, kırılan sağ kaval



Chris Atkinson düşünceliydi



Kaza sonrası Duval'in otomobili



Suzuki evinden memnun ayrıldı

kemiğinden ve çatlayan leğen kemiğinden 2 saat süren bir ameliyat oldu. Operasyon sırasında iç kanama olduğu anlaşıldı ve daha sonra bir operasyon daha yapıldı. İlerleyen günlerde iç kanaması atlatılan ve komadan çıkan Patrick Pivato'nun durumunun iyiye gittiği açıklandı.

Kazandığı başarının ardından Sapporo'da konuşan Loeb, beşinci Dünya Şampiyonluğu için start aldıkları yarışın ardından bir kez daha hedeflerini tutturmuş olmaktan inanılmaz bir mutluluk duyduklarını ve Japonya'da kazanılan bu başarının Wales Rallisi'ne oldukça rahat girmelerini sağlayacağını söyledi.



Solberg bu sene de Japonya'da mutsuzdu

## JAPONYA RALLİSİ'NİN ZORLU TOPRAK ETAPLARINDA PIRELLI SCORPION LASTİKLERİ, YARIŞAN PİLOTLARI MAHCUP ETMEDİ

### Japonya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.....	Mikko HIRVONEN - Jarno LEHTINEN.....	Ford Focus Rs WRC 07	03:25:22,90
2.....	Jari LATVALA - Miikka ANTTILA .....	Ford Focus RS WRC 07	03:25:08,30
3.....	Sebastien LOEB - Daniel ELENA .....	Citroen C4 WRC	03:27:12,40
4.....	Chris ATKINSON - Stephane PREVOT .....	Subaru Impreza WRC 06	03:28:15,90
5.....	Per Gunnar - Jonas ANDERSSON .....	Suzuki SX4 WRC	03:30:45,40
6.....	Toni GARDEMEISTER - Timo TUOMINEN...	Suzuki SX 4 WRC	03:31:33,60
7.....	Matthew WILSON - Scott MARTIN .....	Ford Focus RS WRC 07	03:32:34,10
8.....	Petter SOLBERG - Phil MILLS.....	Subaru Impreza WRC 08	03:38:03,00

### Scorpion Ralli Lastiği

Scorpion, 2008-2010 yılları arasında WRC'nin tek resmi lastik tedarikçisi olan Pirelli'nin üç tip ralli lastiğinden biri olarak başarıdan başarıya koşuyor. Scorpion, yeni lastiklerin çamurlu ve yumuşak zeminde olduğu kadar, sert ve zorlu zeminlerde de iyi performans göstermesi gerektiği için, farklı zeminlere uygun dayanıklılıkta tasarlandı. Karşılaştırmalı testlerde hızlanma ve frenleme sırasında yol tutuşun maksimize edilmesi amaçlanarak asimetrik bir tasarım benimsendi. Lastik desenleri, lastik ömrünü arttırmak ve dayanıklılık sağlamak için özel olarak hazırlandı ve uygun diş derinliği seçildi. Lastik hava basıncı kaybını önleyen köpüğün 2008'de FIA tarafından yasaklanmasının ardından, Pirelli teknisyenleri Run-flat teknolojisinden yararlanarak dayanıklılığın artırılması için lastiğin yapısını güçlendirdiler. Bu nedenle yanak destek kısımlarında run-flat teknolojisinden yararlanıldı. Patlama riskinin minimuma indirilmesi, lastik taban yapısını bozmadan gerçekleştirildi. WRC için hazırlanan Scorpion, dayanıklılık, performans ve hafiflik açısından Pirelli'nin Ar-Ge çalışmalarının başarısını temsil ediyor.



# Yazıcı dördüncü kez “yazdı”

Lassa Ralli takımının bu seneki yıldız transferi Serkan Yazıcı, sezonun son yarışı Kocaeli Rallisi’nde zafere ulaşarak kariyerinin dördüncü şampiyonluğunu kazandı.



**Arkas Otomotiv Türkiye Ralli Şampiyonası'nın son ayağının yapılacağı Kocaeli Rallisi öncesine kadar şampiyonluk için iki pilot potada gözüküyordu.** Fiat Motorsportları takımının genç yıldızı Fatih Kara ve Lassa Rally Team'in tecrübeli pilotu Serkan Yazıcı... Rallinin toprak etaplarda yapılacak olması her ne kadar Serkan Yazıcı'yı teraziye daha etkin kılsa da mekanik sporun cilveleri Fatih Kara'ya da kariyerinin ilk şampiyonluğuna ulaştırabilirdi. Hafızalarda bir an 2003 sezonunun son rallisi canlandı. O sene Ford takımında WRC otomobille yarışan Serkan Yazıcı, şanzımanı kırılıp yarış dışı kalkınca şampiyonluğu adeta altın tepside Volkan Işık'a sunmuştu. Yazıcı bu kez aynı sürprizi bir kez daha yaşamamak konusunda oldukça kararlıydı.

### Mehmet Besler ilk günü lider tamamladı

Kocaeli Rallisi'nin başlamasıyla birlikte Lassa Rally Team pilotları Mehmet Besler ve Serkan Yazıcı ilk iki sırayı ele geçirdiler ve gün boyu geçilen dokuz özel etap boyunca klasmandaki yerlerini korudular.



**Uğur Soylu Kocaeli Rallisi'nde başarılı bir performans sergiledi**



**Dağhan Ünlüdoğan podyumda yer alan en iyi S1600 pilotu oldu**

Şampiyonluk için bekle gör taktiği uygulamaktan başka çaresi olmayan Fatih Kara da bu planı dahilinde günü üçüncü olarak noktaladı. İlk günün en önemi abandonesi ise Fiat takımının diğer genç pilotu Yağız Avcı'ydı. Günün üçüncü etabında otomobilindeki mekanik sorun dolayısıyla yarışa devam edemeyen Yağız Avcı, superally kuralı ile ikinci gün start alacaktı. İlk etaplarda otomobilinde debriyaj sorunu yaşayan Burcu Çetinkaya, serviste sorunu giderildikten sonra hızlanmasına rağmen Fiesta Cup'da bu yarışı bitirmesi şampiyon olmasına yetiyordu. Son iki yılın Bayanlar Şampiyonu olan Burcu Çetinkaya, bu sezon çitasını daha da yükselterek Fiesta Cup'da şampiyonluğa doğru emin adımlarla yürüyordu.

### Serkan Yazıcı taraftarlarıyla şampiyonluğu kutladı

Rallinin ikinci gününün ilk özel etabı Ayvazpınar'da lider durumda olan Mehmet Besler etabın finiş noktasını hızla geçtikten sonra yokuş aşağı sağ bir virajda otomobilinin kontrolünü kaybederek takla



Şeref AKGÜN



Murat GÜNARSLAN

## KOCAELİ RALLİSİ'NDE AMATÖR EKİPLER DE SEYREDENLERE GÜZEL GÖRÜNTÜLER SERGİLEDİ

attı ve yoldan çıktı. Takım arkadaşının abandonesiyle zirveye yerleşen Serkan Yazıcı, kalan etaplarda yarışı bitirmeye yönelik bir tempo ile finişe birinci sırada gelerek Lassa Rally Team'e ilk, kendisine ise dördüncü şampiyonluğu kazandı. Finiş podyumunda taraftarları ile zaferini kutlayan Serkan Yazıcı, kapalı parkta aldığı özel izinle otomobilini kendi eksenini etrafında çevirerek güzel bir şovla sezona nokta koydu.

Fatih Kara da Mehmet Besler gibi podyuma veda edenler arasındaydı. Bitime iki etap kala otomobilinin sağ arka tekerleğini kıran Fatih Kara, yarışı tamamlayamadı. Kara'nın bu abandonesiyle podyum son etapta şekillendi. Son etapta Atak yapan bu yılın flaş isimlerinden Uğur Soylu, genel

klasmanda ikinci sırada ralliyi noktalarak, güzel bir dereceyle sezona veda etti. Uğur Soylu gibi sezona damga vuran genç pilotlardan Dağhan Ünlüdoğan da üçüncü oldu ve aynı zamanda Super 1600 kupasını kazandı. Ford Fiesta Cup'da ise birinciliği Berna Aksoy elde ederken, aynı zamanda Bayanlar Kupası'nı da kazandı. Lassa Rally Team sezon sonunda kazandıkları Türkiye Takımlar, pilotlar, Grup N ve kopilotlar zaferleri ile 2009 yılına bir anlamda damgasını vurmuş oldu.

**Yazıcı: "Şampiyonluğumu Lassa mühendislerine adıyorum"**

Sezonu şampiyonluk ile kapayan Serkan Yazıcı, yarış sonrası yaptığı açıklamada "Türkiye Ralli Şampiyonası'nda iki sezondur yarışmamıştım ve neler yapabi-

leceğimi ben de merak ediyordum. Çünkü sezon içinde rekabete gireceğim diğer arkadaşların bana nazaran elleri daha sıcaktı. Sezona kötü başlamıştım ama başta takım direktörümüz Volkan Işık olmak üzere tüm takımımın desteğiyle ilerleyen zamanlarda eski günlerimdeki kadar olmasa da elimden geleni yapmaya çalıştım. Her yarış üstüne koyarak biraz daha hızlandık. Üstüne tecrübemizin de yardımıyla çok şükür Lassa'yı Türkiye Şampiyonu yapmayı başardık. Bir Türk markasının iki sezonda buralara kadar gelmesi benim açımdan çok gurur verici bir olay. Yarıştığımız bu lastikler %100 bizim malımız. Biz de bu mamulümüzün gelişimine her yarış daha çok şahit olduk. Ben de bu gelişim sürecinde bizlerle bıkmadan usanmadan çalışan tüm mühendislerimize bu şampiyonluğumu armağan ediyorum." şeklinde konuştu.



Berna AKSOY

### Kocaeli Rallisi Genel Klasmanı

Sıra ...	Pilot / Co Pilot	Takım	Zaman
1.....	Serkan YAZICI - Egemen Murat ERTÜK	Mitsubishi Evo 9	1:46:44.2
2.....	Uğur SOYLU - Fatih İNAN	Mitsubishi Evo 8	1:49:27.0
3.....	Dağhan ÜNLÜDOĞAN - Ahmet Sami CAN	Fiat Palio	1:49:45.4
4.....	Burak ÇUKUROVA - Aykan ALAKOÇ	Fiat Palio	1:50:41.8
5.....	Sinan PULAT - Tibet CELEPGİL	Mitsubishi Evo 6	1:53:38.6
6.....	Serhat ÖZTEMİR - Ünal TEZEL	Mitsubishi Evo 7	1:54:41.1
7.....	Adil KÜCÜKSARI - Afşin BAYDAR	Renault Clio	1:58:01.0
8.....	Berna AKSOY - Belma ÇELİK	Ford Fiesta ST	2:00:10.1



## Contaldi – Beko Rally Team Subaru Çin ile anlaştı

Çin Ralli Şampiyonasında, Dünya markası endüstriyel kompresör üreticisi İtalyan Contaldi ve beyaz eşya üreticisi Beko markalarının sponsorluğunda, mücadele etmekte olan ilk Türk Ekip, Ömer Yetiş - Malkoç Yıldan ikilisi sezonun son rallisi için hazırlıklarını hızlandırdı. Daha önce ki yarışlara VW Golf IV ile katılan ekip, 2009 sezonu öncesi Subaru Rally Team China ile anlaşarak Grup N, Sınıf 4 Impreza ile Shao wu rallisinde yarışma kararı aldı. 5-7 Aralık tarihleri arasında Fujian eyaletinde koşulacak olan şampiyonanın son yarışı aynı zamanda IRC (Intercontinental Rally Challenge) nin de son yarışı olması açısından önem taşımakta. Contaldi - Beko Rally Team olarak IRC kaydı yaptıran ekibin öncelikle amacı ülkelerini en iyi şekilde temsil ederek 2009 sezonu öncesi dört çeker otomobillerine alışmak olacak.

## F1'de madalya sistemine geçiliyor

Formula 1'in patronu Bernie Ecclestone, 2009 sezonundan itibaren madalya sisteminin uygulanmaya başlayacağını söyledi. F1 ile LG arasındaki teknoloji ortaklığı anlaşması nedeniyle Londra'da düzenlenen basın toplantısında konuşan Ecclestone, bu önerisinin önümüzdeki FIA Dünya Motorsporları Konseyi'nde onaylanacağını umduğunu söyledi. Ecclestone basına yaptığı açıklamada "Bunu hayata geçireceğiz. Tüm takımlar mutlu. Artık insanlarla soluma konusunu konuşmaktan bıktım. Bu önerinin ana nedeni de bu. Mevcut puan sisteminde, eğer siz liderseniz, ben de ikinciysem, iki puan için riske girmem. Ama altın madalya kazanmak istiyorsanız, zorundaysanız, bunu yaparsınız. Çünkü en çok altın madalya alan dünya şampiyonu olacak" dedi. Madalya sistemi, en çok altın madalya toplayan sürücünün şampiyon olmasını öngörüyor. Düşünülen sistem eğer bu sezon uygulansaydı altı yarış kazanan Felipe Massa, beş birincilikle sezonu tamamlayan Lewis Hamilton'ın önünde dünya şampiyonu olacaktı.



## Sofuoğlu Supersport'a zaferle geri döndü

Supersport sezonunun son yarışı Portekiz'in Portimao pistinde yapıldı. Kenan Sofuoğlu, Superbike'teki pek başarılı sayılamayacak deneyiminden sonra Supersport'a geri döner dönmez, ilk yarışını kazanmayı başardı. Türk pilot, bütün sezondur şampiyon olmaya çalışan pilotların hepsini ilk denemesinde zorlanmadan geçerek damalı bayrağı ilk sırada geçen sürücü oldu. Bu sezonu Supersport'da şampiyon olarak tamamlayan Andrew Pitt ise 3 saniye geriden ikinci olurken podyumun son basamağına Joan Lascorz çıktı. 2007'de Supersport Dünya Şampiyonu olan Kenan Sofuoğlu, bu sezon sadece son yarışta start almasına rağmen şampiyonada birden fazla yarışa katılan 22 pilotu geride bırakarak puanlamayı 19. sırada tamamladı. Önümüzdeki sene de şampiyon sürücümüzün Hanspree Tenkate takımında Supersport kategorisinde yarışması bekleniyor.



## Otokros şampiyonları Antalya'da belli oldu

Bursa, Ankara ve Antalya yarışlarıyla finale yükselmeye hak kazanan sürücüler, 9 Kasım Pazar günü, Akdeniz Üniversitesi'ndeki Dünya Ralli Şampiyonası özel etabının parkurunda mücadele ettiler. Yarışmada 18 sürücü start almasına rağmen 2 kapı numarasıyla yarışan Alp Seyhan'ın aks kesmesi yüzünden sadece 17 yarışmacı finish gördü. TRT3'ün tüm yarışı canlı yayınladığı Kategori 1 ile başlayan finalde ilk iki sıra yerel sürücülere gitti. Serdar Honamlı Palio'su ile 2008 Türkiye Otokros Kategori 1 şampiyonu olurken, Citroen Saxo'suyla Alp Aslan Taner ikinci, Mecit Akın ise üçüncü oldu. Kategori 2'de Tunç Tuncer rahat bir şampiyonluk kazanırken, yarışın en sıkı çekişmesinin yaşandığı Kategori 4'te beklediği gibi Can Çelebi 4:20,99 yaparak hem günün en iyi zamanını elde etti hem de kategorisinde şampiyonluğu kazandı. Kategori 4'te Lancia sürücüsü Cem Acar yarışma anında küçük bir problem yaşasa da, çift kalkışlı sistemde eşleştiği Y. Emre Zümrüt'ü geçmekte zorlanmadı. Bursalı sürücü, Renault Clio'sunda problem yaşayınca beklediğinden daha kötü bir zaman yaptı.

## Loeb F1 koltuğunda

Beş kez WRC Şampiyonu olan Sebastien Loeb, ilk kez Formula 1'de test sürüşü yaptı. Red Bull Racing F1 direksiyonuna geçen Loeb, Barselona testlerinin ilk günü 82 turun sonunda en hızlı sekizinci zamana imza attı. Red Bull Racing'in yarış performansı mühendisi Daniele Casanova, Loeb'ün F1'de mücadele edebilecek kadar hızlı olduğunu ifade ederken "Açıkçası bir sürpriz bekliyordum" dedi. Bu arada Loeb, F1'de mücadele edebilecek hıza sahip olmasına rağmen, kariyerinin son döneminde seri değiştirmek gibi bir düşüncenin söz konusu olmadığını açıkladı.



## Off-Road şampiyonları Şile'de belli oldu

Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın yedinci ve son yarışı, İstanbul Off-Road Kulübü (İSOFF) tarafından Şile'de organize edildi. Cumartesi günü geçilen engel ve orman etaplarının ardından şampiyona lideri Erkan Birinci ilk günü lider olarak tamamladı. Pazar günü etaba tekrar çıkan ekipler, çamur ve su birikintilerini aşmakta zorlanırken, toplam 18 aracın başladığı yarışta ikinci gün 11 araç devam edebildi. Son günde tamamlanan sekiz etabın sonunda genel klasman ve sınıf S2 birinciliğini elde eden Ekrem



Karadeniz - Atilla Altay ikilisi şampiyonayı da üçüncü sırada tamamlamayı başardı. Son yarışa Şampiyona lideri olarak gelen Erkan Birinci - Batuhan Altunordu ikilisi yarışın bitimine iki etap kala yaşadığı sorunlar nedeniyle zaman kaybetse de Şile'de genel klasman ikincisi olmayı başardı ve kazandığı puanlarla, Volkan Gönülalan'ın 16,4 puan önünde 2008 Türkiye Off Road Şampiyonası Genel Klasman Şampiyonu oldu. Erkan Birinci, bu sonuçla, adına yarıştığı Aroma Off-Road Takımının da Türkiye Şampiyonu olmasında büyük rol oynadı.

# 700 HP'LİK VOLKAN

Hamann'ın Mercedes-Benz SLR McLaren üzerinde yaptığı çalışmayla ortaya çıkan Volcano, 700 HP'lik gücüyle bu ismi gerçekten hak ediyor.





**H**amann daha çok BMW ve Porsche üzerinde yaptığı modifikasyonlarla bilinse de, zaman zaman Mercedes üzerinde de çalışmalar yapıyor. Hamann'ın yaptığı son çalışmaysa Mercedes SLR McLaren üzerinde. Dünyanın en çok bilinen süper sporcularından olan SLR McLaren'i zaten performans yönünden kimse tartışamaz. Yapılan güç artırımından sonra tam doğal afet halini alan araç zaten bu yüzden Volcano ismini almış olsa gerek. Standart olarak 626 HP güç ve

780 Nm tork üreten SLR'ın V8'i, Hamann teknisyenlerinin elinde 700 HP'lik güce ve 3300 d/d'de 830 Nm'lik tork üretir hale gelmiş. Rakiplerini yakacak kadar sıcak olan otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresiye 3.6 saniye olarak açıklanıyor. Karoser üzerine eklediği aerodinamik ölçümü yapılmış parçalarla otomobil üzerindeki kaldırma kuvvetlerini minimize eden Hamann böylece stabiliteyi de artırmış.



*YAPILAN MODİFİKASYON SONRASINDA GÜÇ 74 HP ARTARAK 700 HP'YE ULAŞMIŞ. OTOMOBİL HEM GÖRSEL HEM TEKNİK ANLAMDA BAŞ DÖNDÜRÜCÜ*



# 60 YAŞINDAKİ GENÇ

**Prestij ve performansı birarada sunan Jaguar XK serisi, Ağustos ayında 60 yaşına bastı.** Aynı ruha sadık kalarak, çeşitli tasarım ve teknoloji değişiklikleriyle 1948 yılından bu yana aralıksız olarak üretilen Jaguar XK'nın yeni yaşı, İngiltere-Goodwood'da düzenlenen ve yüzlerce XK sahibi ile tutkununun katıldığı görkemli bir organizasyonla kutlandı. Kutlamada efsane XK 120 modeli de sergilendi. Jaguar'ın, 1948'de az sayıda spor otomobil üretme kararından çıkan ve ilk tasarımı William Lyons'a ait olan ilk XK modeli, anahar teslim 1298 Sterlin'e satılmıştı. Aracın 3442 cc'lik 6 silindirli motoru 160 HP güç ürettiyordu. O günler için yüksek performans anlamına gelen bu rakamlar, XK'ya çeşitli yarışlarda sayısız başarı getirdi. XK, günümüze gelindiğinde ise, konfor ve prestijden taviz vermeden, 416 HP güç üreten 4.2 litrelik V8 motoru bulunan ve 0'dan 100 km/s'ye sadece 4.9 saniyede ulaşan XKR versiyonuyla performansta geline son noktayı temsil ediyor.





www.

***e-otodergi***.com

BEŞİNCİ SAYIMIZI İNDİREN **15.220** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.  
e-otodergi'NİN 7. SAYISINI 29 ARALIK 2008'DE SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.