

WWW.

ARALIK 2009

SAYI:18

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ

# e-otodergisi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



## YENİ AUDİ A8

2010'DA TÜRKİYE'DE

VW AMAROK • ALFA GIULIETTA • EURO NCAP SONUÇLARI • YENİ BMW 5 SERİSİ • PORSCHE CAYENNE DİSEL • AUDİ Q7 3.0 TDI • MAZDA3 MPS

## Sessiz otomobile ses aranıyor!

Gelecekte fosil yakıtlarla çalışan otomobillerin yerini alternatif yakıtlar kullanan araçların alacağı belli oldu. Geleceğin araçlarının ortak bir özelliği var: Sessizlik. Özellikle de yüzde 100 elektrikle çalışan otomobillerden, sürüş sırasında hiç ses çıkmadığı belirtiliyor. İlk bakışta herkes tarafından "Süper bir özellik!" olarak görülen bu durum, aslında önemli bir sorunu da beraberinde getiriyor. Hiç ses çıkarmayan bir otomobil, yolda giderken, hızı ne olursa olsun ne insanlar ne de diğer canlılar tarafından fark ediliyor. Bu da çok büyük bir tehlike yaratacak tabii ki. İnsanlar karşıdan karşıya geçerken, yolda bir araç olup olmadığının farkına varamayacaklar; kuş, kedi, köpek gibi canlılar da, bir araç yaklaşıyor olsa bile fark etmeyip yoldan çekilmeyecekler. İşte bu nedenlerden ötürü, elektrikli araç üretiminde Ar-Ge çalışmaları yapmakta olan üreticiler, elektrikli otomobiller için yapay sesler üzerinde çalışıyorlar. Öyle ki, elektrikli otomobile yerleştirilecek bir sistem, araç yolda giderken belli frekansta bir gürültü yapacak ve böylece araç fark edilecek. Bu gürültünün motor sesine yakın bir ses olması planlanıyor.

Bence bu çalışmaları yapanlar, Türkiye'deki yolları ve trafik düzenini inceleseler, yapay seslere ihtiyaç duyulmayabileceğini de hemen görürler. Çünkü kırmızı ışığın her yeşile dönüşünde refleks olarak korna çalan sürücüler, kaldırımda yürüyen potansiyel müşterileri araçlarına ısrarlı korna darbeleriyle davet eden taksi ve minibüs şoförleri, birbirine selam vermek için dahi kornaya basanlar, sessizliği gürültüye dönüştürmeye yetiyor. Kısacası Türk sürücüsünün kullanacağı elektrikli otomobile yapay ses sistemi kurmaya gerek yok. O her canlıya yaklaşınca nasıl olsa zevkle korna çalar. Hatta bunun için "melodili korna" bile satın alır.

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

## Kara yollarında kara mizah

Türk Dil Kurumu'na göre yerleşim merkezlerini birbirine karadan bağlayan yola, kara yolu adı veriliyor. Bir kısmı belediyelerin, bir kısmı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün (KGM) sorumluluğunda olan kara yollarında garip olaylar olması çok doğal. Benim başıma gelense Karayolları'nın sorumluluğundaki kara yolunda meydana gelen saçma bir durum. Şöyle ki; 4 Kasım 2009 tarihinde KGM'den bana yapılan tebligatta 30.05.2000-03.03.2001 tarihleri arasında köprü ve otoyollardan çeşitli kereler kaçak geçiş yapıldığı iddia ediliyordu. Tebligatta ayrıca parayı yatırmama durumunda aracımın muayenesinin ve satış işlemlerinin yapılmayacağı belirtiliyordu. Oysa ki ben aracı ikinci el olarak 30.11.2001'de almıştım. Üstelik 2 ay önce muayenesini bile yaptırdım. Doğal olarak satış sözleşmesi örneği ile itiraz ettim ve kaçak geçişleri fotoğrafla ispat edip edemeyeceklerini sordum. Sözde kaçak geçişlerin tarihi eski olduğu için fotoğrafları olmadığını belirttiler. Buraya kadar olanlar saçma olsa da, şaşırılacak bir şey yok. Bu durum zaten ne kadar sorumsuz çalıştıkları yolların durumundan belli olan KGM için şaşırtıcı sayılmaz. Ama öyle bir kaçak geçiş iddiası daha sundular ki tam kara mizah örneği idi. 16.08.2009 tarihinde Boğaziçi Köprüsü KGS gişesinden kaçak geçiş yaptığımı söylenince duraksadım, "Acaba mümkün mü?" diye...Ve cevabı buldum. O gün araç köprüden geçti. Ama kardeşim araçla kaza yapmış olduğundan araç çekicinin sırtındaydı. Çekici sürücüsü kendi KGS'si ile ödemeyi yapıp köprüden geçti. Ama şakacı KGM yetkilileri, çekicideki aracın kaçak geçiş yaptığına kanaat etmişler. Kendilerine; içinde sürücüsü olmayan, üstelik çekici sırtındaki bir aracın kaçak geçiş yapamayacağını, zaten KGS gişesinde bariyer olduğundan bunun mümkün olmadığını ilettim. İnsanın aklına atasözleri geliyor. Kara yoluna, "eğri-sin" demişler, o da nerem doğru ki demiş.

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



**HABERLER**

- 06 Yeni BMW 5 Serisi Sedan
- 08 Volkswagen Transporter
- 09 Audi A8
- 13 Fiat Doblo
- 15 Volkswagen Amarok
- 16 Porsche Boxster Spyder
- 17 Renault'nun elektrikli modelleri
- 18 Alfa Giulietta
- 20 Euro NCAP çarpışma testleri
- 22 Ekim 2009 otomobil satışları

**SÜRÜŞ İZLENİMLERİ**

- 34 Audi Q7 3.0 TDI DPF quattro
- 39 Hyundai Accent Era Dizel Otm.
- 43 Renault Megane Coupe 1.6 16V
- 46 Mazda3 1.6 MZR Activematic
- 49 Opel Insignia 1.6 Turbo
- 53 Peugeot 207 1.4 16V 2-Tronic
- 57 Kia cee'd 1.6 CRDi Otomatik

**İLK SÜRÜŞ**

- 25 Mazda3 MPS

**TEKNİK**

- 61 Honda FCX Clarity

**MOTORSPORLARI**

- 65 Şampiyonlar Yarışı
- 67 Kocaeli Rallisi
- 70 Antalya Otokros Finalleri

# e-otodergi

ARALIK 2009 - SAYI 18

**Sahibi**

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

**Editörler**

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

**Görsel Yönetmen**

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

**Fotoğraf ve Motorsporları Editörü**

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

**Katkıda Bulunan**

İsa Demir

**Reklam**

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

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

# 29

**SÜRÜŞ İZLENİMİ**  
**Porsche Cayenne**  
**Diesel**



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz





www.renault-fluence.com

**3**  
YIL  
GARANTİ  
100 000 km

## RENAULT, YENİ FLUENCE'İ SUNAR. SAYGILARIMIZLA...

Sıradan bir günde, siz de sıra dışı bir otomobille tanışacaksınız: Yeni Renault Fluence.

İncelikle tasarlanmış şık çizgileri, geniş iç mekânı ve zengin donanım seçenekleri, otomobille ilgili bildiğiniz her şeyi tersyüz edecek. Onu bir kez gördükten sonra, hayatınız bir daha eskisi gibi olmayacak.

**17" Alüminyum Alaşımlı Jantlar** | **Çift Bölge Elektronik Klima** | **Entegre Navigasyon Sistemi-Carminat TomTom®**  
**3D Ses Sistemi-Arkamys®** | **ESP ve Xenon Farlar** | **Renault Eller Serbest Kart Sistemi** | **Deri Koltuklar**

Renault Fluence'in CO<sub>2</sub> salımı, en az 119 g/km-en fazla 182 g/km; yakıt tüketimi ise (birleşik) en az 4,5 lt/100 km-en fazla 7,7 lt/100 km'dir. Yeni Renault Fluence, 2 yıl sınırsız km garantisine ek olarak "3 yıl veya 100.000 km (hangisi önce dolarsa)" yeni araç garantisi kapsamındadır.



Renault'nun tercihi **elf**

## Yeni Toyota Prius Türkiye’de

Japon üretici Toyota'nın hibrid teknoloji model Prius'un üçüncü jenerasyonu, 41.800 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Yeni Prius'un Türkiye pazarında, "Elegant" ve "Premium" olmak üzere iki donanım versiyonu ve yedi farklı renk seçeneği bulunuyor. 1997-2009 yılları arasında dünya genelinde toplam 1 milyon 429 bin adetlik satışa ulaşan Toyota Prius, Hybrid Synergy Drive teknolojisine sahip. Bu teknoloji sayesinde otomobil, bazen sadece benzinli motorla, bazen



sadece elektrikli motorla, bazen de her ikisiyle birden yol alıyor. Bu da Prius'u "tam hibrid" özellikli kılıyor. Prius'un 1.8 litrelik VVT-i Atkinson Cycle benzinli motoru 136 HP güç üretiyor. Tam dolu depoyla 1150 km menzil sunduğu belirtilen otomobilin ortalama yakıt tüketimi 3.9 lt/100 km olarak veriliyor. Prius, Euro NCAP güvenlik testlerinde 5 yıldız almış bir otomobil.

## Yeni Kia Cerato geldi

Güney Koreli Kia'yı kompakt sınıfta temsil eden Cerato, tamamen yenilenerek pazardaki yerini aldı. Yeni Kia Cerato, 33.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Yeni Cerato ülkemizde, sedan gövde tipi ve 1.6 litrelik CVVT benzinli motorla satılacak. Cerato'da Core, Comfort ve Concept olmak üzere üç farklı donanım paketi ile düz ve otomatik şanzıman seçenekleri bulunuyor. 1591 cc'lik 1.6 lt



CVVT benzinli motor, 6300 d/d'de 126 HP maksimum güç ve 4200 d/d'de 156 Nm maksimum tork üretiyor. Yeni Kia Cerato'nun ortalama yakıt tüketimi ise 6.6 lt/100km. Cerato'nun Core paketinde; önde çift havayastığı, EBD destekli ABS fren sistemi, otomatik ön ve arka camlar, uzaktan kumandalı merkezi kilit standart olarak sunuluyor.



## Yeni Caravelle Kendinizi içinde hayal edin.

**Yeni 2.0 TDI Motor**

Şimdi bırakın derginizi bir kenara ve yolculuklarınızı zevke dönüştürmek için tasarlanan Yeni Caravelle'in içinde olduğunuzu hayal edin. Trafik stresini, günlük dertlerinizi, yorgunluklarınızı Yeni Caravelle'in kapısında bıraktığınızı, onun konforlu dünyasının bir parçası olduğunuzu, ev yolunda ev rahatlığını yaşadığınızı hayal edin. Haydi ama, bırakın okumayı; hayalinizin keyfini çıkarın. Yeni Caravelle, Volkswagen yetkili satıcınızda sizinle tanışmayı bekliyor.

**VIP güvenlik, üst düzey konfor:** ESP, ABS, ASR, EBC, BAS, EDL • Yol bilgisayarı • Hız sabitleyici • Klimatik klima • CD ve MP3 çalarları, Aux-in girişli radyo • Kumandalı ve 3 kollu, deri kaplı direksiyon simidi • Sürüş duyarlı ön sis farları • Sürücü ve yolcu hava yastıkları • Ön ve arka park mesafe kontrolü • Alüminyum alaşımlı jantlar • 4 tekerlekte disk fren • Ön ve arka viraj denge çubukları • Isofix çocuk koltuğu sabitleyiciler • Yokuş yukarı kalkış yardımı • Ani frenlemelerde otomatik yanan dörtlü flaşörler • Yolcu bölümündeki camlarda stor perdeler, yan panellerde özel iç kaplama, halı taban kaplaması • Özel ses yalıtımı • Yumuşak süspansiyon **Comfortline özel donanımı:** Klimatronik klima • Elektrik kumandalı otomatik sağ kayar kapı (Hem uzaktan kumanda, hem de ön panel üzerinden açılıp kapatılabilir) • Otomatik vites (7 ileri DSG) seçeneği • Duo-pattern döşeme.



Ticari Araç

**Caravelle. En sık yolculuklar şimdi başlıyor.**

Trafik Hayatırr

Doğuş Otomotiv

gyl

vdf

Volkswagen finans

**DANIŞMA HATTI:**  
**0212 335 04 98**

- Caravelle Trendline 2,0 TDI (102 HP) manuel modelinin bileşik CO<sub>2</sub> emisyon değeri 189 g/km, 90 km/h sabit hızda, yarı taşıma kapasitesinde yakıt tüketim değeri 6,0 lt/km'dir.  
- Resimdeki aracın görüntüsü satışa sunulan modellerimizden farklılık gösterebilir.



# Yeni 5 Serisi Sedan yüzünü gösterdi

BMW 5 Serisi Sedan, altıncı jenerasyonuna kavuşuyor. Avrupa'da 2011 model olarak Mart 2010'da satışa sunulacak olan yeni BMW 5 Serisi Sedan'ın resmi bilgileri ve fotoğrafları basına dağıtıldı.

Alman üretici BMW'nin en önemli modellerinden biri olan ve markayı üst orta sınıfta temsil eden 5 Serisi Sedan yenilendi. Altıncı nesil BMW 5 Serisi, tamamen yenilenen tasarımı, yepyeni altyapısı, modern teknolojileri ve yeni motorlarıyla iddiasını arttırdı. Yeni BMW 5 Serisi, 5 Serisi GT ve 7 Serisi ile aynı platformda geliştirilmiş. Otomobilin uzunluğu 4899 mm (eskisinden 58 mm daha uzun) ve dingil mesafesi 2968 mm (eskisinden 80 mm daha fazla) arttırılmış. Bunun da iç mekândaki konfora yansıtacağı aşikâr. Zaten BMW yetkilileri, yeni 5 Serisi Sedan'ın arka koltuğunda eskisine göre 13 mm daha fazla diz mesafesi bulunduğunu belirtiyorlar.

2011 BMW 5 Serisi'nin kokpiti, diğer BMW modellerinden de alıştığımız üzere, abartıdan uzak, sade ama fonksi-

yonel bir iç mekan sunuyor. Dördüncü jenerasyon iDrive sistemine ev sahipliği yapan araçta, diğer tüm yeni modellerde de yer alan joystick tipi vites kolu bulunuyor.

Şu an için ilk dizel seçenek olan yeni 525d, 3.0 litrelik 6 silindirli motora sahip. 204 HP güç ve 450 Nm tork üreten motor, otomobili 7.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza taşıyor. Yeni 525d'nin maksimum hızı 236 km/s, ortalama yakıt tüketimi ise 6.2 lt/100 km. İkinci dizel seçenek olan yeni 530d'de 245 HP güç ve 540 Nm tork üreten 3.0 litrelik dizel motor bulunuyor. 0-100 km/s hızlanma performansı 6.3 saniye olan yeni 530d, ortalama 6.3 lt/100 km yakıt tüketiyor. Otomobilin maksimum hızı ise elektronik olarak 250 km/s ile sınırlandırılmış. Benzinli motorların ilki 523i. 204 HP güç ve 270 Nm tork üreten bu motor, 3.0



litre silindir hacmine ve sıralı 6 silindire sahip. 7.9 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşan yeni 523i'nin maksimum hızı 238 km/s. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 7.6 lt/100 km. Benzinli motorlarda ikinci seçenek 528i adını taşıyor. 258 HP güç ve 310 Nm tork üreten sıralı 6 silindirli motoru bulunan bu model, 6.6 saniyede 0'dan 100 km/s hıza çıkıp, ortalama 7.8 lt/100 km yakıt tüketiyor. Yeni 528i'nin maksimum hızı elektronik olarak 250 km/s ile



*OTOMOBİLİN İÇ MEKANINDA SÜRÜCÜYE DÖNÜK BİR ÖN KONSOL TASARIMI BULUNUYOR.*



sınırlandırılmış. Bir diğer seçenek olan 535i, 3.0 litrelik sıralı 6 silindirli motora sahip. 306 HP güç ve 400 Nm tork üreten motor, yeni 535i'yi 6.0 saniyede 0'dan 100 km/s'ye taşıyor. Otomobilin maksimum hızı elektronik olarak 250 km/s ile sınırlandırılmış. Ortalama yakıt tüketimi ise 8.5 lt/100 km. Yeni BMW M5 aileye katılana kadar en güçlü model ise 550i olacak. Çift turbolu 4.4 litrelik 8 silindirli motorun maksimum gücü

407 HP, maksimum torku ise 600 Nm. 0-100 km/s hızlanmasını sadece 5.0 saniyede tamamlayan otomobilin maksimum hızı elektronik olarak 250 km/s ile sınırlandırılmış. Yeni 550i'nin ortalama yakıt tüketim değeri ise 10.4 lt/100 km. 550i hariç tüm motor seçeneklerinde opsiyonel olarak yeni 8 kademeli otomatik şanzıman satın alınabilecek. Aracın Türkiye'de Haziran 2010'da satışa sunulması bekleniyor.



# EN BÜYÜK ADIM, KURALLARI AŞMAKTIR.

**YENİ CHEVROLET CRUZE.**  
KURALLARI DEĞİŞTİREN OTOMOBİL.



## 33.710 TL

veya **553 TL** aylık taksitlerle.\*

### YENİ CHEVROLET CRUZE

Corvette ruhundan esinlenilmiş kokpit tasarımı  
Coupe tarzı sedan tasarımı  
Sınıfının en ferah otomobili  
8 hava yastığı  
Elektronik Stabilite Kontrol Programı (ESC)  
6 ileri tam otomatik vites

GET REAL.



İletişim Hattı: (0216) 651 77 88 [www.chevrolet.com.tr](http://www.chevrolet.com.tr)



# Yenilenen Transporter satışa sunuldu

**VW Ticari Araç gamının iddialı modeli Transporter, yenilenen yüzü ve motor seçenekleriyle satışa sunuldu.**

Üretimi 1950'de başlayan T1 ile birçok kişinin hayatına girmiş olan VW Transporter, deyim yerindeyse kendine has fanatikleri, tutkunları olan bir ticari araç. 2003 yılında tanıtılan T5 ile 1 milyon adedi geçen bir satış başarısı yakalayan VW Ticari Araç, kapsamlı bir makyaj geçirerek yenilenen T5 ile iddiasını sürdürecektir. Fiyatı 39.950 TL'den başlayan yeni VW Transporter'ın başlangıç fiyatı 39.950 TL (2.0 TDI 102 HP) olarak açıklanırken, bu fiyat binek kullanıma daha fazla hitap eden DSG şan-

zımanlı Caravelle 2.0 BiTDI 180 HP versiyonunda 78.500 TL'ye kadar ulaşıyor. Yenilenen Transporter'da Panel Van, City Van, Camlı Van ve Pick Up olmak üzere dört farklı seçenek sunuluyor. 12 Kasım 2009 günü düzenlenen basın toplantısında konuşan VW Ticari Araç Genel Müdürü Kerem Güven, yenilenen Transporter'ı 2010 yılında 5000 adetten fazla satmayı hedeflediklerini belirtti ve 2010 yılında VW'nin pick-up sınıfındaki temsilcisi Amarok'un da yollarda olacağını ifade etti.



## Hyundai'den lüks SUV: ix55

2008 Paris Otomobil Fuarı'nda gösterimi yapılan Hyundai'nin SUV-E segmentindeki temsilcisi ix55, 185.000 TL'lik fiyatla Türkiye'de satışa sunuldu. 4840 mm'lik uzunluğa, 1972 mm'lik genişliğe ve 1795 mm'lik yüksekliğe sa-



hip olan ix55'in 2805 mm'lik dingil mesafesi 7 kişilik kullanımda bile en arkada oturanların kabul edilebilir bir yaşam alanına sahip olmasına olanak tanıyor. Otomobilin 598 litrelik bagaj hacmi ise, arka sıradaki koltuklar yatırıldığında 1746 litreye kadar büyütülebiliyor. ix55'te, 240 HP'lik 3.0 litre V6 CRDi turbo dizel motor görev yapıyor.

## Yeni Volvo S60 Cenevre'yi bekliyor

Mart 2010'da Cenevre Motor Show'da tanıtılacak olan yeni Volvo S60'nın fotoğrafları basına dağıtıldı. 2010'da yeni jenerasyonuna kavuşacak olan Volvo S60, ilk kez Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenecek. Ardından 2010 yaz aylarının başında Belçika Ghent'teki Volvo fabrikasında üretime geçecek. Bütünüyle yeni Volvo S60 ile ilgili olarak açıklamada bulunan Volvo Cars Başkanı ve CEO'su Stephen Odell, "Bütünüyle yeni Volvo S60'ı bir sanatçının şahe-serine gösterdiği özenle şekillendirdik. Hem tasarımı hem de sürüşüyle bundan önceki tüm Volvo modellerinden ayrılan yeni Volvo S60 modelimiz aynı zamanda direksiyonun ardında kendinizi daha güvenli hissetmenizi ve kendinizden daha emin yol almanızı sağlıyor" dedi.



# Yeni Audi A8 2010'da Türkiye'de

Audi'nin yenilenen amiral gemisi A8, Mayıs 2010'da Türkiye'de satışa sunulacak.



**T** Lüks, güvenlik ve teknoloji konularında otomobil dünyasının zirvesi olarak kabul edilebilecek üst sınıf Alman markaların kesin hakimiyetinin olduğu bir segment. Kısa bir süre önce makayajlanan Mercedes-Benz S Sınıfı ve yeni nesil BMW 7 Serisi ile hareketlenen bu segment, Audi'nin amiral gemisi A8'in yenilenmesiyle daha da hareketlenecek. Audi AG Yönetim Kurulu Başkanı Rupert Stadler tarafından "kendi segmentindeki en sportif sedan" olarak nitelendirilen 2010 Audi A8, silüet olarak büyük bir Audi A4 izlenimi veriyor. Geniş çamurluk çıkıntıları ve cam yüzeylerin azlığı ile güven duygusunu pekiştiren yeni Audi A8, 5137 mm'lik uzunluğa, 1949 mm'lik genişliğe ve 1460 mm'lik yüksekliğe sahip. Dingil mesafesiyle 2992 mm olarak açıklanıyor. Yeni Audi A8'de tıpkı daha önceki A8'ler gibi ASF (Audi Space Frame-Audi Uzay Kafesi) adı verilen alüminyum gövdeye sahip. Bu sayede gövdenin hafif ve dayanıklı olması sağlanmış. Bir Audi'nin iç mekanının kalitesiz olması düşünülemez. Audi yetkilileri iç mekanın eskisinden daha büyük ve daha kaliteli olduğunu söylerken, iç mekanda kullanılan LED'li aydınlatmaların da 3 farklı renkte kulla-





*LED'Lİ AMBİYANS  
AYDINLATMASI, İÇ  
MEKANA SIRADIŞI  
BİR ATMOSFER  
KAZANDIRIYOR.*





*ARKA KOLTUKLARDA AKLA GELEN HER TÜRÜ LÜKS SUNULACAK. YÜKSEK TEKNOLOJİ ÜRÜNÜ FAR SİSTEMİ TAMAMEN LED TEKNOLOJİSİ KULLANILARAK GELİŞTİRİLMİŞ.*

nilabilmesinin iç mekanın ambiyansını değiştireceğini ifade ediyorlar. 8 ileri Tiptronic şanzımanın kullanılacağı yeni A8'de ilk etapta 4.2 FSI 372 HP ve 4.2 TDI 350 HP olmak üzere bir benzinli, bir de turbodizel olmak üzere iki motor seçeneği sunulacak. 372 HP güç ve 445 Nm tork üreten 4.2 FSI; A8'i 5.7 sa-

niyede 0'dan 100 km/s hıza çıkartırken, 350 HP güç ve 800 Nm tork üreten 4.2 TDI'da ise bu değer 5.5 saniye. Her ikisi de 250 km/s maksimum hıza çıkan otomobillerden 4.2 FSI'nin ortalama tüketimi 9.5 lt/100 km olarak belirtilirken, 4.2 TDI'nın ortalama tüketimi 7.6 lt/100 km.





## Fotoğraf çekti, Dacia Sandero kazandı

Dacia'nın 24 Ağustos 2009'da [www.busanderosenin.com](http://www.busanderosenin.com) adresinde başlattığı Dacia Sandero ödüllü fotoğraf yarışması sona erdi. 2468 adet fotoğrafın katıldığı yarışmayı "Bakmadan geçmeyiniz" isimli fotoğrafıyla Sarıkamış-Kars'tan katılan 23 yaşındaki Menderes Akın, 40.572 oyla kazandı. Menderes Akın'a kazandığı Dacia Sandero 1.4 Ambiance'ın anahtarı, Dacia Marka Yöneticisi Orhan Çetin ve Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar'ın da katıldığı İstanbul'da düzenlenen basın toplantısında verildi. Akın, yarışmayı kazanan fotoğrafı, snowboard'dan düştükten sonra, manzaradan etkilenip bir anda çekmiş.



## Dacia'dan 350 HP'lik Duster Competition Car

Dacia, yakın gelecekte seri üretime geçecek olan SUV modeli Duster'ın yarış versiyonunu tanıttı. 350 HP güç üreten V6 motora sahip olan otomobil, Renault Sport Technologies tarafından geliştirildi. 2010 Dacia Duster Competition modelinin, seri üretime geçecek modelle arasında sadece ön, arka ve kokpit tasarımında benzerlikler olacağı belirtiliyor. Otomobilin arka-ortada konumlandırılmış 2987 cc'lik V6 24V benzinli motoru, Renault-Nissan ittifakının bir ürünü. 7500 d/d'de 350 HP güç ve 5500 d/d'de 360 Nm tork üreten motor, 6 ileri SADEV sıralı şanzımanla kumanda ediliyor. Aracı yarışlarda Alain Prost kullanacak.



*e-otodergi*

ÜCRETSİZ  
ABONE  
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN  
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN  
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA  
SİZE HABER VERELİM



# Yeni Doblo iddialı geliyor

Tofaş'ın Bursa'daki tesislerinde üretilen ve şimdiye kadar çeşitli kereler casus fotoğrafları yayınlanan yeni Fiat Doblo'nun resmi fotoğraf ve bilgileri nihayet açıklandı. 2010 yılının Şubat ayına doğru Avrupa pazarlarında satışa sunulacak olan yeni nesil Fiat Doblo'nun fikri mülkiyet hakları Minicargo (Fiorino, Bipper, Nemo) projesinde olduğu gibi

Tofaş'a ait. Mevcut Fiat Doblo modellerinden tamamen farklı olarak, yeni bir platform üzerinde geliştirilen yeni nesil Doblo için 400 milyon Euro'luk yatırım yapılmış. Yılda 120.000 adetten fazla üretilen yeni Fiat Doblo 50'den fazla ülkeye ihraç edilecek. 2000 yılından beri üretilen güncel Doblo'ya ulusal pazarda 220.000 adede yaklaşan

satış rakamına ve 1 milyon adede yaklaşan üretime rakamına sahip.

Yeni Doblo'nun ön görünümünde çamurluklara taşan ve geriye doğru akan farlar ile büyük trapez formu öz ızgara özgün görünümleriyle dikkat çekerken, yandan görünümde siyah A sütununun Skoda Roomster'ı, D sütunu ile C sütunu arasında kalan yan arka cam çizgisinin ise Dacia Logan MCV'yi anımsattığını söyleyebiliriz. Sınıfının en iyisi olma iddiasıyla yollara çıkacak yeni Doblo'nun

2755 mm'lik dingil mesafesi sınıfındaki en başarılı değer. 7 koltuklu seçenek de sunulacak yeni Doblo'nun bagaj hacmiyse 790 litre (güncel Doblo'da bu değer 750 litre).

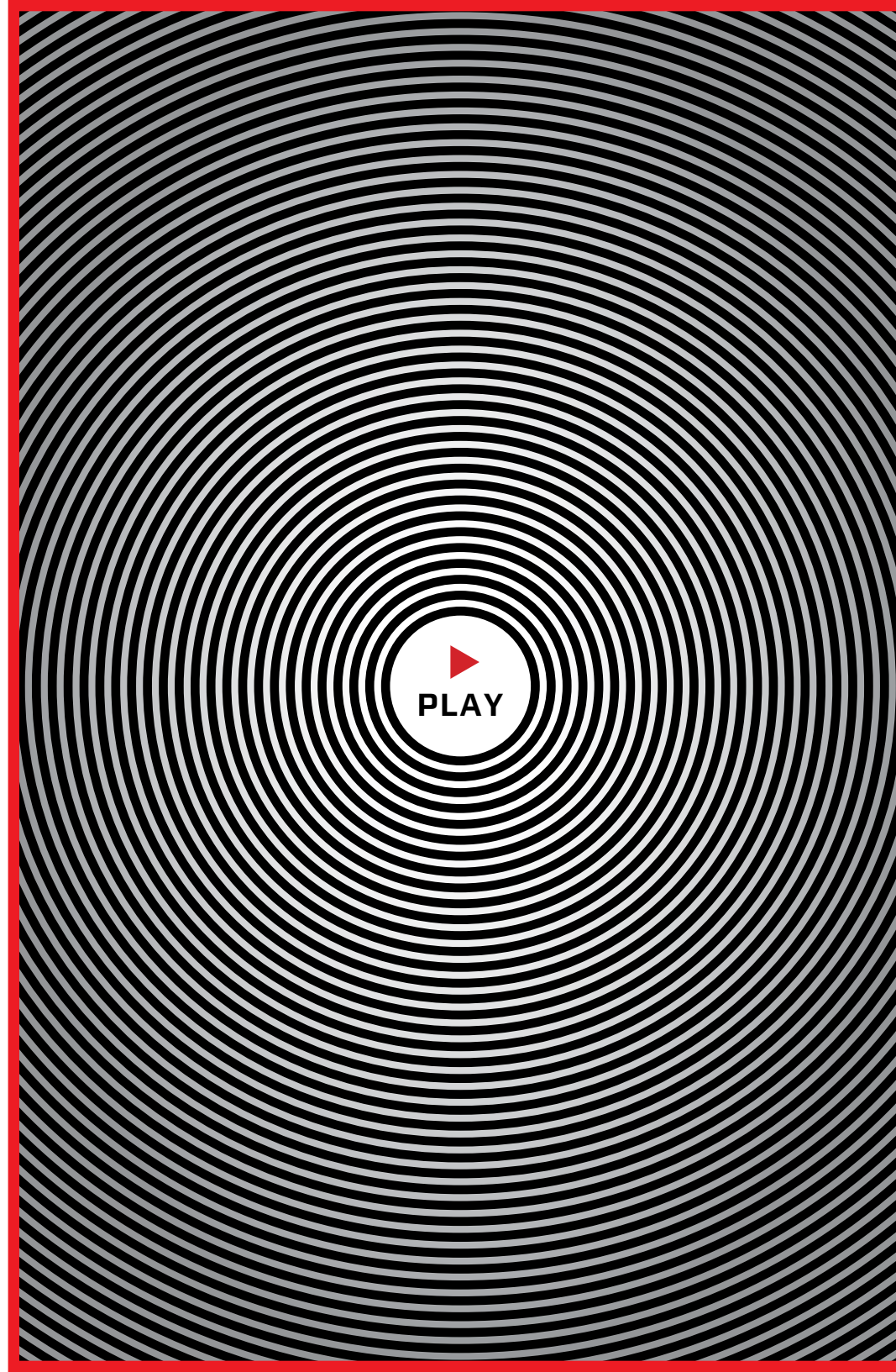
Yeni Doblo'da ilk etapta biri benzinli ve üçü dizel olmak üzere toplam dört motor seçeneği sunulacak. Motor yelpazesinin tek benzinlisi olan 1.4 litrelik güç ünitesi 95 HP güç üretirken (güncel 1.4 Fire benzinli motor 77 HP güç üretiyor), dizel motorların giriş sevi-





yesi olan 1.3 Multijet 90 HP maksimum güç üretecek. Bunlar dışında 1.6 litre 105 HP ve 2.0 litre 135 HP'lik turbodiesel motorlar da motor gamının diğer

seçenekleri olacak. Yeni Fiat Doblo'da ayrıca motoru rölantide stop ettirip çalıştıran Start&Stop sistemi de alınabilecek. Bu sayede sıkışık trafikte şehir içinde yüzde 10'a varan yakıt tasarrufu sağlanabileceği belirtiliyor. Güncel Fiat Doblo'nun arka süspansiyonu yaprak yaylı sistemken, yeni Doblo'da daha fazla konfor sağlayacak çift-bağlantılı tam bağımsız arka süspansiyon tercih edilmiş. Bu sayede özellikle bozuk yollarda arkada oturan yolcuların hissedeceği sarsıntıların azalması ve konforun artırılması hedeflenmiş.







*VW AMAROK'UN KARGO ALANI 1555 MM'LİK UZUNLUĞA, 1620 MM'LİK GENİŞLİĞE, 525 MM'LİK YÜKSEKLİĞE SAHİP.*

## Ticarette yeni boyut

VW, Amarok'un seri üretim versiyonuna ait bilgileri açıkladı.

Daha çok Transporter ve Caddy gibi modellerle bilinen VW Ticari Araçlar, Amarok ile pick-up segmentine de giriş yapıyor. Şimdiye kadar konsept olarak fotoğrafları yayınlanan Amarok pick-up'ın 2010 yılı içinde yollara çıkacak seri üretim versiyonunun bilgileri ve fotoğrafları da açıklandı. Yıllık 2 milyon adetlik olan 1 tonluk pick-up segmentinde mücadele edecek olan VW

Amarok; sade, temiz hatlarıyla ve şişkin çamurluklarıyla göze hoş gelen bir görüntü sunuyor. Uzunluğu 5.25 metre olan aracın ilk etapta çift kabin karoseri satılacak. 2011'deyse ürün gamına tek kabin seçeneği de girecek.

### İlk etapta iki TDI motor

VW Amarok'ta ilk etapta 163 HP güç ve 1500 d/d'de 400 Nm tork üreten 2.0

TDI motor seçeneği olacak. 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilecek bu motorun 100 km mesafede ortalama tüketimiye 7.8 lt/100 km. Bu tüketim değeri ve 80 litrelik depo hacmi yaklaşık 1000 km'lik menzil anlamına geliyor. 2010 yılı içinde aileye katılacak diğer motor seçeneğiye 122 HP güç ve 340 Nm tork üreten 2.0 TDI olacak. Ortalama 7.6 lt/100 km'lik tüketim değeri sunacak

122 HP'lik Amarok, 198 g / km'lik CO2 emisyonuyla pick-up segmentinde 200 g / km'lik CO2 emisyon değerinin altına inen ilk araç.

### Üç farklı aktarma

VW Amarok'ta arkadan itiş, sürekli 4x4 ve seçmeli 4x4 olmak üzere üç farklı aktarma sistemi sunulacak. Arkadan itişli modeller giriş seviyesini oluştura-



cakken, içeriden sürücünün isteğiyle 4x4 konumuna geçecek modellerin ağır hizmet koşullarında hizmet vereceği ifade ediliyor. Arazi vites seçeneği ve yük taşımaya göre hazırlanmış süspansiyon sistemine sahip bu araçların arkasında kırmızı renkte 4Motion ibaresi olacak. Sürekli dört tekerlekten çekiş sistemine sahip versiyonlar ise daha çok hobi kullanımına yönelik. Torsen diferansiyel ile

gücün yüzde 60'ını arka tekerleklerle, yüzde 40'ını ön tekerleklerle aktaracak bu versiyonda arka tarafta siyah renkli 4Motion ibaresi kullanılacak. VW'nin Arjantin'deki tesislerinde bantlardan inecek Amarok ilk olarak Güney Amerika pazarında yollara çıkacak. Avrupa pazarına sunulması ise 2010'un ikinci yarısını bulacak.

## VW Polo "Yılın Otomobili" seçildi

Avrupa'nın en prestijli "Yılın Otomobili" ödülllerinden biri olan "Car Of The Year" da, 2010'un en iyi otomobil VW Polo oldu. 23 Avrupa ülkesinden toplam 59 otomotiv gazetecisi tarafından yapılan detaylı oylama sona erdi ve Polo, 347 puan alarak birinci oldu. Toyota iQ ikinci, Opel Astra üçüncü oldu.

## Boxster Spyder'in örtüsü kalkıyor

Porsche, 2009 Los Angeles Otomobil Fuarı'nda sergileyeceği, 1950'lerin efsane 550 Spyder'ını anımsatan Boxster Spyder'in fotoğraflarını kamuoyuyla paylaştı. Bu ay tanıtılacak olan Boxster Spyder, Boxster ürün gamının üçüncü modeli konumunda. 1275 kg'lık ağırlığıyla normal bir Boxster'a göre 80 kg daha hafif olan Spyder'da sis farları, gündüz farları gibi aksesuarlar çıkartılmış ve klima ile müzik sistemi de opsiyonel donanımlara girmiş. Tabii bunların hepsi aracı hafifletmek için yapılan uygulamalar. Boxster S'teki 3.4 litrelik 310 HP gücündeki boxer motor, Spyder için elden geçirilmiş ve 320 HP güç üretmesi sağlanmış. Sports Chrono

Paket'li, PDK (çift kavramalı şanzıman) şanzımanlı Spyder 0-100 km/s hızlanmasını 4.8 saniyede tamamlayıp (Boxster S'te 5.0 saniye) üstü açık şekilde 267 km/s'ye çıkabiliyor. Şubat 2010'da satışına başlanacak otomobilin Avrupa fiyatı 53.100 Euro olarak belirtiliyor.







Fluence Z.E.

## Elektrikli Renault'lar üretime geçiyor

Renault'nun Eylül 2009'da gerçekleştirilen Frankfurt Otomobil Fuarı'nda dünya tanıtımlarını yaptığı dört farklı elektrikli konsept araç hakkında yeni açıklamalar geldi. Buna göre elektrikli Fluence Türkiye'de, Twizy Z.E. İspanya'da, elektrikli Kangoo ise Fransa'da üretilen. Zoe Z.E. konseptinin nerede üretileceğine dair bir bilgilendirme ise henüz yapılmadı. Bu sayede elektrikli Fluence'nın Türkiye'de üretileceği resmen açıklanmış oldu. e-otodergi'nin Ekim sayısında da bu yönde bir haberini yayınladığımız araç, Oyak Renault'nun Bursa fabrikasındaki bantlardan çıkacak. Elektrikli Fluence'nın ilk olarak 2011'de Danimarka ve İsrail'de

satışa sunulacağı belirtiliyor. Öte yandan, Renault'nun yüzde 100 elektrikle çalışan mini şehirli araç konsepti olan Twizy Z.E. İspanya'nın Valladolid fabrikasında 2011'den itibaren üretilen. 2012'de Fransa'daki Flins fabrikası da bu aracı üretmeye başlayacak. Kangoo Z.E. adıyla tanıtılan yine yüzde 100 elektrikle çalışan diğer araç ise Fransa'daki Maubege fabrikasındaki bantlardan çıkacak. Bu aracın üretim tarihi olarak da 2011'in ilk yarısı işaret ediliyor. Renault'nun tüm EV (Electric Vehicle – Elektrikli Araç) araçları "standart", "hızlı" ve "Quick Drop" olmak üzere üç tip şarj seçeneği sunacak. Standart şarj, ev tipi prizlerde (220V) yapılan ve 4-8



Kangoo Z.E.



Twizy Z.E.

saat süren şarj işlemini ifade ediyor. Hızlı şarj, özel bir şebeke (400V) ve özel prizler kullanılarak 20 dakikada şarj etme işlemine verilen ad. Quick Drop sisteminde ise aracın boşalmış olan bataryaları, istasyonda hızlı bir şekilde dolu olanlarla değiştiriliyor. Bu işlemin süresi ise 3 dakika.

## Discovery 20 yaşında

Arazi sürüşü ve 4x4 teknolojisinde uzman marka Land Rover'ın başarılı Discovery modeli, 16 Kasım 2009'da 20 yaşına bastı. 16 Kasım 1989 tarihinde doğan Land Rover Discovery, yoluna üç jenerasyondur (Şu an satışta olan Discovery4, üçüncü jenerasyonun kapsamlı makyaj geçirmiş yeni versiyonudur) başarılı bir şekilde devam ediyor. Freelander, Defender ve Range Rover ile birlikte model gamında yer alan dört modelden biri olan Discovery (2010'da satışa çıkacak yeni modelden sonra ürün sayısı 5'e yükselecek), üstün arazi kabiliyetiyle öne çıkan ama bunu yaparken de lüks ve konfor özelliklerinden de feragat etmemeyi başaran bir araç. Land Rover Discovery, şu an 91 ülkede satılıyor ve bugüne kadarki satış rakamı 900.000'i geçmiş durumda.





# Alfa Giulietta yeniden doğuyor

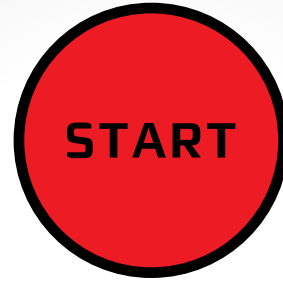
1950'lerin efsane Alfa Romeo'larından olan Giulietta ismi, 2010 yılı içinde tekrar yollar çıkacak.

Alfa Romeo'nun kompakt sınıftaki temsilcisi 147, yerini Giulietta'ya bırakmaya hazırlanıyor. 2010 Mart'ında düzenlenecek Cenevre Otomobil Fuarı'nda gösterimi yapılacak Giulietta, markanın kendine has tasarım çizgisine sahip olduğunu hemen belli ediyor. Alfa 8C Competizione ve MiTo ile başlayan yukarı doğru çekik far tasarımı bu araçta da kendisine yer bulurken, saklı arka kapı kolları Alfa 156'dan beri devam eden bir gelenek olarak yine karşımızda.

4.35 metrelik uzunluğu, 1.80 metrelik genişliğe, 1.46 metrelik yüksekliğe sahip otomobilin dingil mesafesi 2.63 metre. Giulietta'ta da ilk etapta 1.4 TB 120 HP, 1.4 TB MultiAir 170 HP benzinli; 1.6 JTDM 105 HP ve 2.0 JTDM 170 HP turbodizel olmak üzere dört motor seçeneği sunulacak. İlerleyen dönemde Quadrifoglio Verde konfigürasyonlu 235 HP güç üreten 1750 TBi versiyonu da ürün gamına girecek.



TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE  
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN



  
**www.otomobil.com.tr**



# Euro NCAP, 12 yeni modeli test etti

Bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, 25 Kasım 2009'da 12 modelin test raporunu yayınladı. Bu modellerden 10 tanesi 5, 1 tanesi 4, 1 tanesi ise 3 yıldız aldı.

*BU HABERDEKİ VIDEO'LARI İZLEMEK İÇİN ADOBE ACROBAT READER 9 PROGRAMI GEREKMEKTEDİR. EĞER BİLGİSAYARINIZDA DAHA DÜŞÜK BİR VERSİYON KAYITLIYSA, YENİ SÜRÜMÜ BURAYA TIKLAYARAK ÜCRETSİZ OLARAK İNDİREBİLİRSİNİZ.*



## BMW X1

## Chevrolet Cruze

## Chevrolet Spark

## Citroen DS3

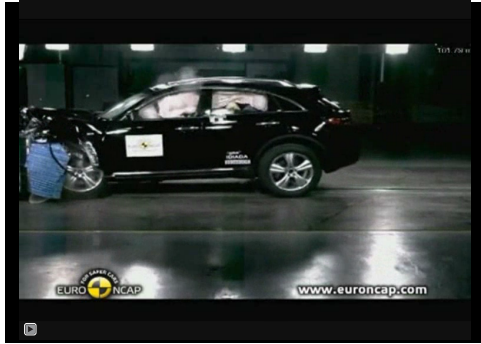
Yetişkin koruma .....	31 puan (yüzde 87).....	35 puan (yüzde 96).....	29 puan (yüzde 81).....	31 puan (yüzde 87)
Çocuk koruma.....	42 puan (yüzde 86).....	41 puan (yüzde 84).....	38 puan (yüzde 78).....	35 puan (yüzde 71)
Yaya koruma .....	23 puan (yüzde 63).....	12 puan (yüzde 34).....	16 puan (yüzde 43).....	13 puan (yüzde 35)
Güvenlik desteği.....	5 puan (yüzde 71).....	5 puan (yüzde 71).....	3 puan (yüzde 43).....	6 puan (yüzde 83)



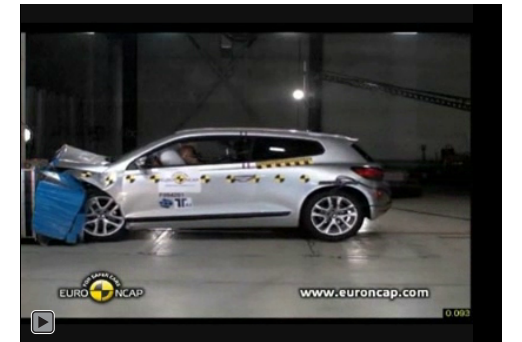


**Infiniti FX****Mazda3****Mercedes-Benz GLK****Mercedes-Benz E Sınıfı**

Yetişkin koruma .....	31 puan (yüzde 86).....	31 puan (yüzde 86).....	32 puan (yüzde 89).....	31 puan (yüzde 86)
Çocuk koruma.....	38 puan (yüzde 77).....	41 puan (yüzde 84).....	37 puan (yüzde 76).....	38 puan (yüzde 77)
Yaya koruma .....	16 puan (yüzde 44).....	18 puan (yüzde 51).....	16 puan (yüzde 44).....	21 puan (yüzde 58)
Güvenlik desteği.....	7 puan (yüzde 99).....	5 puan (yüzde 71).....	6 puan (yüzde 86).....	6 puan (yüzde 86)

**Opel Astra****Peugeot 5008****Toyota Urban Cruiser****Volkswagen Scirocco**

Yetişkin koruma .....	34 puan (yüzde 95).....	32 puan (yüzde 89).....	21 puan (yüzde 58).....	31 puan (yüzde 87)
Çocuk koruma.....	41 puan (yüzde 84).....	39 puan (yüzde 79).....	35 puan (yüzde 71).....	36 puan (yüzde 73)
Yaya koruma .....	16 puan (yüzde 46).....	13 puan (yüzde 37).....	19 puan (yüzde 53).....	19 puan (yüzde 53)
Güvenlik desteği.....	5 puan (yüzde 71).....	7 puan (yüzde 97).....	6 puan (yüzde 86).....	5 puan (yüzde 71)



# Moraller çöktü

Eylül ayında rekor kırılmışken, Ekim'de ÖTV indiriminin bitmesiyle ciddi bir düşüş yaşandı. 4060 adedi yerli, 9768 adedi ithal toplam 13.828 adetlik satışa ulaşılabildi.

**Yazı: İsa Demir**

Ekim ayında 4060 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışlarında Renault, 1774 adet satışla Ekim ayında da birinciliğini devam ettirdi. Bir önceki ay ikinciliği Fiat'a bırakan Hyundai, Ekim ayında 1318 adet satışla tekrar liderin arkasına geldi. Fiat ise 467 adet satışla üçüncü oldu. İthal pazarda Ekim ayında 9768 adet satışa ulaşıldı. Ekim ayında 1543 adet satış gerçekleştiren Hyundai, ithal otomobil pazarında liderliği ele geçirdi. 1351 adet satışla Volkswagen ikinci olurken, 861 adet satışla Toyota üçüncü geldi. 733 adet satışla dikkat çekici bir artış yakalayan BMW dördüncü oldu.

Bu yılın ilk 10 ayını değerlendirdiğimizde otomobil ve hafif ticari araç toplamında 68.002 adet satış gerçekleştiren Fiat'ın lider olduğunu görüyoruz. Bu satışın 61.246 adedi yerli, 6.756 adedi ise ithal araçlardan oluşuyor. Ford'un ilk 10 aydaki toplam satışı 64.987 adet. 55.624 adetle Renault toplam satışlarda üçüncü konumda. Toplam 49.207 adet satış gerçekleştiren Hyundai ise dördüncü.

Model bazında baktığımız zaman

1258 adet satışla Hyundai Accent Era'nın Ekim ayında en fazla satan araç olduğunu görüyoruz. Renault Symbol 888 adet satışla ikinci olurken, 707 adet satışla Renault Megane üçüncü oldu.

Yılın sonu itibariyle Aralık ayında satışlar biraz toparlanabilir ancak istikrarlı bir satış grafiği için uzun vadeli çözüm üretilmeli. Hurda teşviği akla ilk gelen çözümlerden biri (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

## Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....	2008 (Adet).....	2009 (Adet)
Ocak .....	18.588 .....	13.173
Şubat .....	21.196 .....	14.492
Mart.....	34.147 .....	40.622
Nisan .....	30.313 .....	36.202
Mayıs .....	31.477 .....	44.188
Haziran .....	28.724 .....	41.019
Temmuz.....	25.530 .....	16.637
Ağustos.....	26.102 .....	22.537
Eylül .....	27.053 .....	52.162
Ekim.....	19.788 .....	13.828
<b>Toplam.....</b>	<b>262.918 .....</b>	<b>294.860</b>

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ekim 2009	Ocak Ekim 2009
1 .... Hyundai.....	1543.....	18.505
2 .... Volkswagen .....	1351 .....	22.076
3 .... Toyota .....	861.....	15.466
4 .... BMW .....	733.....	4797
5 .... Ford .....	613.....	26.383
6 .... Peugeot .....	607.....	11.364
7 .... Opel.....	511.....	18.740
8 .... Renault.....	348.....	4213
9 .... Mercedes-Benz .....	345.....	8021
10 ... Audi .....	316.....	4854
11 ... Chevrolet.....	313.....	8407
12 ... Nissan.....	293.....	4660
13 ... Dacia .....	252.....	4423
14 ... Honda.....	202.....	6551
15 ... Kia.....	170.....	4712
16 ... Citroen .....	152.....	5207
17 ... Chery .....	134.....	1992
18 ... Fiat.....	124.....	5063
19 ... Land Rover.....	102.....	1082
20 ... Skoda .....	100.....	2849
21 ... Seat.....	95.....	2256
22 ... Volvo .....	88.....	1849
23 ... Subaru.....	82.....	868
24 ... Proton.....	52.....	839
25 ... Mazda.....	47.....	2166
26 ... Tata.....	46.....	847
27 ... Geely.....	42.....	1.002
28 ... Dodge .....	39.....	274
29 ... Suzuki.....	30.....	1502
30 ... Daihatsu .....	26.....	782

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ekim 2009	Ocak Ekim 2009
31 ... SsangYong.....	26.....	578
32 ... Jeep .....	25.....	372
33 ... Mitsubishi.....	19.....	1234
34 ... Porsche .....	16.....	184
35 ... Lada.....	13.....	271
36 ... IKCO.....	12.....	183
37 ... Chrysler .....	11.....	162
38 ... Jaguar .....	10.....	192
39 ... MINI.....	9.....	521
40 ... Alfa Romeo.....	4.....	233
41 ... Lancia .....	3.....	258
42 ... Smart .....	1.....	35
43 ... Ferrari .....	1.....	17
44 ... Maserati .....	1.....	13
45 ... Saab.....	0.....	48
46 ... Lamborghini .....	0.....	9
47 ... Bentley .....	0.....	7
<b>Toplam.....</b>	<b>9768.....</b>	<b>196.067</b>

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ekim 2009	Ocak Ekim 2009
1 .... Renault.....	1774.....	41.303
2 .... Hyundai.....	1318.....	27.653
3 .... Fiat .....	467.....	19.222
4 .... Honda .....	342.....	6317
5 .... Toyota .....	159.....	4298
<b>Toplam.....</b>	<b>4060.....</b>	<b>98.793</b>





### Liderlik tekrar Accent Era'da

B segmentinde liderlik iki model arasında gidip geliyor. Bir ay Renault öne geçerken, diğer ay Hyundai bastırıyor. Zaten bu sene Hyundai'nin binek otomobil pazarında liderlik gibi büyük bir düşüncesi var. Renault buna kayıtsız kalmak istemiyor. Hyundai Accent Era Ekim ayında 1268 adetle birinci olurken, Renault Symbol satışı 888 adette kaldı. Bu ara herkes Peugeot 206+ modelinden övgüyle bahsediyordu, ancak 206+'ın Ekim satışı markaya hayal kırıklığı yarattı.

### Eski toprak başka

Yenilenecek, yenilendi derken halefi Fluence Türkiye'de yollara çıkmaya başladı ancak eski toprak Renault Megane Sedan ipi önde götürmeye devam ediyor. Fluence modeli de Symbol'de olduğu gibi insanların gözünün alışması için biraz beklerse, liderlik bu arada başka bir markaya geçebilir. Megane Sedan Ekim ayında 707 adet satarken, Toyota Corolla 635 adetle onu takip etti.



### BMW'den sürpriz atak

D segmentinde bu sene sürprizler yaşanmaya devam ediyor. Yılların değişmez lideri Volkswagen Passat birkaç ay gerilerde kalırken, Ekim ayında tekrar öne geçmeyi başardı. Mercedes-Benz'in kampanyasına kayıtsız kalamayan BMW, 3 Serisi'nin dizel modelinde çok cazip bir kampanya yapınca, kriz ortamında satışlarını katlarken D segmentinde de ikinciliğe kadar yükselmeyi başardı. Bu segmentin ilk üç sırasında premium markaların yer alması dikkat çekici.

#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2009	Ocak Ekim 2009
1	Hyundai Accent Era	1268	25.722
2	Renault Symbol	888	18.304
3	Hyundai Getz	853	10.140
4	Peugeot 206+	362	427
5	Fiat Albea	250	8.952
6	Ford Fiesta	201	7700
7	Yeni Volkswagen Polo	198	1216
8	Hyundai i20	193	2070
9	Dacia Sandero	165	2697
10	Renault Clio HB	147	5356

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2009	Ocak Ekim 2009
1	Renault Megane Sedan	707	16.895
2	Toyota Corolla	635	11.696
3	Honda Civic Sedan	342	6371
4	Volkswagen Golf	293	3674
5	Ford Focus Sedan	195	10.348
6	Fiat Linea	189	8002
7	Opel Astra HB	174	5013
8	Toyota Auris	139	3625
9	Chevrolet Cruze	134	3065
10	Volkswagen Jetta	171	4547

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2009	Ocak Ekim 2009
1	Volkswagen Passat	437	5666
2	BMW 3 Serisi	293	1618
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	118	5191
4	Audi A4	105	1048
5	Ford Mondeo	87	1660
6	Opel Insignia	84	3046
7	Renault Laguna	74	1096
8	Toyota Avensis	69	1224
9	Citroen C5	46	1305
10	Volvo S40	36	1109



### Halef mi, selef mi?

İşte yenilendiği halde güncel versiyonu başarılı olan modellerden biri daha: BMW 5 Serisi. Mercedes-Benz E Sınıfı yenilendi, Audi A6 modeli ise makyajlandı ancak yine de BMW 5 Serisi ayağını gazdan çekmiyor. Yepyeni BMW 5 Serisi'ni beklerken, Haziran 2010'da "eski" unvanını alacak olan versiyon sınıf lideri oldu.

### Taşlar yerine oturuyor

Kompakt SUV segmentinde taşlar yavaş yavaş yerine oturmuş görünüyor. Nissan Qashqai, Temmuz ayından bu yana liderliğini devam ettiriyor. Onun ardından Volkswagen Tiguan'ı görüyoruz. Bir zamanlar liderliği kimseye bırakmayan Honda CR-V, yenilendiğinden bu yana pek de başarılı olamıyor. Özellikle 2005 yılından bu yana Kia'nın en önemli silahı olan Sorento ise artık kendisine ilk üçte yer bulamıyor.



### Range Rover lider

Bir önceki ayın lideri Ekim ayında listeye giremeye-biliyor. Bahsettiğimiz model Mercedes-Benz M Sınıfı. Ekim ayının lideri açık ara farkla Land Rover Range Rover oldu. Uzun bir süredir sesi soluğu çıkmayan BMW X6, 30 adetlik satışla ikinci olmayı başardı. Bu arada lüks SUV segmentinin ilk dört modelinin aynı çatı altında satıldığını da belirtelim. Sadece Volvo XC90 modeli (kampanya başlattığı için), listeye dışarıdan girdi.

### Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2009	Ocak Ekim 2009
1	Nissan Qashqai	236	2985
2	Volkswagen Tiguan	193	2257
3	Honda CR-V	96	1119
4	Kia Sorento	86	690
5	Chevrolet Captiva	81	1317
6	Audi Q5	67	493
7	Chery Tiggo	66	1102
8	Land Rover Freelander	64	597
9	Subaru Forester	63	493
10	BMW X3	49	412

### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ekim 2009	Ocak Ekim 2009
1	BMW 5 Serisi	284	1090
2	Mercedes-Benz E Sınıfı	168	850
3	Audi A6	49	447
4	Chrysler 300C	10	66
5	Volvo S80	8	89

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

Sıra	Marka-Model	Ekim 2009	Ocak Ekim 2009
1	Land Rover Range Rover	47	305
2	BMW X6	30	153
3	Land Rover Discovery	15	161
4	BMW X5	14	158
5	Volvo XC 90	13	62



# KESKİN KILIÇ

Mazda3 MPS, 260 HP'lik motor gücü ve sürüş özellikleriyle adeta Mazda'nın keskin kılıcı. Başarılı bir hızlı hatchback olan otomobilin 2.3 litrelik motora sahip olmasıysa bizim vergi sistemimizde bir şanssızlık.

Yazı: Tarık Akagün / Frankfurt - Almanya

Fotoğraflar: Mazda Medya





Hızlı hatchback sınıfına ülkemizde yeni bir temsilci daha eklendi: Mazda3 MPS. Hızlı ve spor Mazda denilince akla ilk olarak RX-8 gelse de, Mazda3 MPS 0-100 km/s hızlanma süresinde RX-8'i 0.3 saniye, maksimum hız konusunda da 15 km/s geride bırakarak, ürün gamındaki en hızlı otomobil unvanını alıyor.

### Saldırgan tasarım

Mazda'nın Almanya-Frankfurt'ta düzenlediği basın test sürüşü organizasyonunda kullanma fırsatı bulduğumuz MPS, görsel öğeler olarak hızlı hatchback tutkunlarının seveceği detaylara sahip. Zaten standart Mazda3 bile görsel çekicilik olarak sınıfının başarılı örneklerindenken, MPS ise daha saldırgan ön tampon, kaput üstü hava girişi, 18 inçlik jantlar ve büyük arka spoyler gibi detaylarla dikkat çeken bir görünüme sahip.

MPS'nin iç mekanı standart Mazda3 ile benzer çizgide olsa da; spor koltuklar, metal pedal takımı, mavi-turuncu aydınlatmalar ve sportif gösterge paneliyle ayrılıyor. İç mekanda bir kompakt hatchback'ten beklenen kullanım alanını ve donanımı sunan MPS'ün motor sesi, otomobilin potansiyeli hakkında ipuçları veriyor.

2261 cc'lik, direkt enjeksiyonlu turbo motor ürettiği 260 HP güç ve 380 Nm torkla sınıfında ilginç bir konumda. Şöyle ki, bu motor Astra OPC, Leon Cupra gibi otomobillerin motorundan güçlü olmasına rağmen Focus RS'in 305 HP'lik motorundan daha güçsüz. Mazda3 MPS'nin 6.1 saniyelik 0-100 km/s değerinin Focus RS'in 0-100 km/s değerinde sadece 0.1 saniye daha yavaş olmasıysa Mazda'nın bir başarısı.







### Sportif sürüş

Bu kadar teknik bilgiden sonra otomobilin sürüş özelliklerine geçelim. Mazda mühendisleri MPS için başarılı bir yürüyen aksam hazırlamışlar. Sert olmasına rağmen insanı fazla yormayan süspansiyon sistemi, virajlarda otomobilin yana yatma eğilimini azaltarak güvenli bir yol tutuş sağlıyor. Bizim Frankfurt'ta bulunduğu süre zarfında hava yağışlıydı ve yollar da ne yazık ki ıslaktı. Bu yüzden otomobilin var olan gücünü etkin şekilde yere aktaramadık. Sınırlı kaydırmalı diferansiyel ve elektronik sürüş destek sistemlerine sahip otomobille özellikle şehir içindeki dur-kalklarda bile gaza biraz fazla basınca patinaj eğilimi oluştu. Güçlü motora sahip otomobillerde bu tip zeminlerde ister önden çekişli, ister arkadan itişli olsun gaza ani yüklenmelerde patinaj eğilimi oluşması olağan bir durum. Vites geçişleri ve pedalları da sportif kullanıma uygun şekilde biraz sert ayarlanan Mazda3 MPS'nin kullanımı direkt çalışan direksiyon sistemiyle keyif veriyor.



**Sonuç**

Mazda3 MPS, hızlı hatchback liginde iyi bir oyuncu. Gaz tepkileri, direksiyon tepkileri ve yol tutuşu keyif veriyor. Ama ne yazık ki motor silindir hacmi 2.0 litrenin üzerinde ve bu durum kendi sınıfı için daha fazla vergi yüküne neden olup maliyetleri olumsuz etkiliyor.

**Mazda3 MPS****Fabrika verileri**

Motor:	2261 cc, 4 silindir, turbo, direkt enjeksiyon
Maks. güç:	260 HP @ 5500 d/d
Maks. tork:	380 Nm @ 3000 d/d
Maks. hız:	250 km/s
0-100 km/s:	6.1 sn
Boyutlar:	4505 / 1770 / 1460 mm
Boş ağırlık:	1385 kg
Bagaj hacmi:	300-1360 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	13.2 / 7.5 / 9.6 lt/100 km
Baz fiyat:	105.000 TL

+ Tasarım, sürüş zevki, güç

- Vergi dilimi





# TABU DEVİREN

Porsche; Cayenne ile “Porsche arazide gitmez” tabusunu yıkmıştı. Şimdi de dizel motorlu Cayenne ile “dizel Porsche olmaz” tabusunu deviriyor.

Yazı: Tarık Akagün Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Dizel ve Porsche. Uzun yıllar boyunca hiç kimse bu ikilinin yan yana gelemeceğini düşünürdü. Hatta 2006 yılında Portekiz'de düzenlenen Porsche 911 Targa lansmanında görüşme imkanı bulduğum Porsche Uluslararası PR Stratejileri Danışmanı Michael Schimpke bile dizel motorlu bir Porsche'nin söz konusu olamayacağını ama hibrid teknolojili Cayenne'ler üzerinde çalışıldığını samimiyetle dile getirmişti. Fakat filo emisyon ortalamalarının düşürülme zorunluluğu nedeniyle olmaz denilen dizel motorlu Porsche, Audi raflarından alınan 3.0 TDI motor ile gerçek oldu. Tıpkı 2002 yılında Cayenne ilk çıktığında fanatik spor otomobil tutkunlarının yadırgaması gibi, dizel motorlu Porsche düşüncesi de bazı kişilerin kafasında kuşku yaratabilir. Ama bu kuşkunun yersiz olduğunu söyleyelim.

2002 yılında VW Touareg'in platform kardeşi olarak yollara çıkan Cayenne, 2006'da makyajlanarak şimdiki görünümüne kavuştu. Bir çok kişiye göre iri bir kurbağayı andıran ilk Cayenne'in oval farlarının aksine, yenilenen Cayenne'de daha keskin bakışlı farlar ve burun yapısı mevcut. Bununla birlikte eskisinde 0.38 Cd olan rüzgar direnç katsayısı 2006'da güncellenen tasarımla azaltılmış. Bu değer Cayenne Diesel için 0.36 Cd olarak açıklanıyor.



### İç mekan yaşını belli ediyor

Cayenne dış tasarım olarak halen güncel sayılsa da iç mekan otomobilin yaşlandığını gizleyemiyor. Ön konsolda kullanılan plastik yumuşak olmasına rağmen kalite hissi de Audi Q7, Mercedes ML ve BMW X6 gibi rakiplerin gerisinde. Orta konsolu karışık bir izlenim veren otomobilde burada dizili olan düğmelerin fonksiyonlarını ilk anda anlayabilmek



kolay değil. Zaten bizim için asıl önemli olan sürüş dinamikleriyle ilgili kumandalar vites konsolu çevresinde toplanmışlar ve kullanımları da çok kolay. Yükseklik-sertlik ayarlı havali süspansiyonun ve zorlu arazi şartlarında ilerlemenize yardım edecek diferansiyel kilidinin kumandalarının yanı sıra daha sportif bir kullanıma olanak sağlayan Sport düğmesi de burada bulunuyor.

*KONTAKT ANAHTAR YUVASI  
DİĞER PORSCHE'LER GİBİ  
DİREKSİYON KOLONUNUN  
SOL TARAFINDA.  
DİREKSİYON KOLONUNUN  
BİRLEŞİM YERİNDEKİ  
AÇIKLIĞIN GÖZÜ RAHATSIZ  
ETTİĞİNİ BELİRTELİM.*



### En yavaş Porsche

Audi Q7'de (VW Touareg'de de kullanılıyor) kullanılan 3.0 litre turbodizel motorlu Cayenne, Porsche ürün gamındaki en yavaş otomobil unvanına sahip. Ama bu fazla üzülecek bir durum değil. Çünkü kağıt üzerindeki hızlanma değeri Q7 3.0 TDI ile çok yakın olmasına rağmen (Cayenne Diesel'in 0-100 km/s hızlanması 8.3 saniye, Q7 3.0 TDI'nın 8.5 saniye), gerçek hayatta verdikleri gaz tepkileri arasında hissedilir fark var. Cayenne gaz pedalına çok daha çabuk tepki veriyor. Motor sesinin dizel gibi olmamasıysa gerçekten güzel. Bu otomobile binen birinin aracın dizel motorlu olduğunu anlaması kolay olmayacaktır. Vites değişimlerini çabuk ve sarsıntısız bir şekilde gerçekleştiren 6 ileri Tiptronic S şanzıman sürüş zevkinde pay sahibi.

Karoserinde dizel olduğuna dair bir ibare olmayan Cayenne Diesel en yavaş Porsche olsa da, itibarında bir eksiklik yok. Şehiriçi kullanımda diğer sürücülerden saygı görüyor. Yüksek oturma pozisyonu ve temiz ön görüş açılarıyla yolu rahatça görmeyi sağlayan otomo-



bille otoyola çıkıldığında da aynı itibarı görmek sürücünün işini kolaylaştırıyor. Çünkü önünüzde giden araçlar hiçbir uyarı yapılmaksızın sağ şeride doğru kayıyorlar.

Gerek virajlı yollar, gerekse arazi... Bunlar Cayenne'in yabancılık çekmediği ortamlardan. Normal şartlarda gücünü ön ve arka tekerlekler arasında yüzde 38:62 oranında aktaran Cayenne'de sunulan PASM (Porsche Active Suspension Management-Porsche Aktif Süspansiyon Yönetimi) otomobilin süspansiyon sisteminin 3 farklı sertlikte (konfor, normal ve spor) ayarlanabilmesini sağlıyor. Ayrıca burada bulunan diğer sport düğmesi (büyük olan) süspansiyonu sertleştirmekle kalmıyor, gaz tepkilerini çabuk-



GENEL OLARAK BAKILDIĞINDA CAYENNE'İN BAZI DONANIM EKSİKLERİ OLMASINA RAĞMEN, (ELEKTRONİK KLİMA, BI-XENON FARLAR, PARK SENSÖRLERİ OPSİYONEL) SAHİP OLDUĞU DİĞER ÖZELLİKLERLE (PERFORMANS, ARAZİ YETENEĞİ, PRESTİJ) BU AÇIKLARI UNUTTURDUĞU GÖRÜLÜYOR.





laştırtıp vites değişimlerini de hızlandırıyor. Yükseklik ayarlı süspansiyon sistemi sayesinde aracın yerden yüksekliği 271 mm'ye kadar arttırılabilir. Diğer birçok SUV'da bu değer 200-220 mm civarında olduğunu düşünürsek, Cayenne'in altını vurmanın çok daha zor

olduğu sonucu ortaya çıkıyor.

### Sonuç

Cayenne standart donanımdaki bazı eksiklerine rağmen (ön-arka park sensörleri, bi-xenon farlar, havalı süspansiyon, elektronik klima, çok fonksiyonlu

direksiyon opsiyonel) asfalt ve arazi yeteneklerini başarılı şekilde bir araya getirmesiyle lüks SUV sınıfında ayrı bir yere sahipti. Şimdi dizel motorla bu özelliklerine bir Porsche için düşük yakıt sayılabilecek gideri (bizim kullanımımızda ortalama 11.6 lt/100 km motorin) avantajını da

ekliyor. Bizim 19.000 km'ye ulaşmış test aracımızda canımızı sıkan noktalar sustalı anahtarlığın bozuk yollarda sürekli tıkırdayarak ses yapması ve direksiyon kolundaki plastiğin ayrık olması oldu. Baz donanım seviyesindeki bir Cayenne Diesel 95.500 Euro'luk etikete sahipken, bir çok opsiyonel donanıma sahip (Air Suspension Management, park sensörleri, açılır tavan, bi-xenon farlar, ısıtmalı direksiyon ve ön koltuklar, karartmalı camlar vs.) bu sayfalardaki otomobilin fiyatı 119.537 Euro'yu buluyor.



### Porsche Cayenne Diesel

#### Fabrika verileri

Motor:	2967 cc, V6, turbodizel
Maks. güç:	240 HP @ 4000-4400 d/d
Maks. tork:	550 Nm @ 2000-2250 d/d
Maks. hız:	214 km/s
0-100 km/s:	8.3 sn
Boyutlar:	4798 / 1928 / 1699 mm
Boş ağırlık:	2240 kg
Bagaj hacmi:	540-1770 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	11.6 / 7.9 / 9.3 lt/100 km
Baz fiyat:	95.500 Euro

- + Dizel ekonomisi, arazi ve asfalt yeteneği, prestij
- Kısıtlı baz donanım, yaşını gösteren kabin, bazı yerlerde işçilik



# DAHA GÜÇLÜ ÇEVRECİ MODERN

Audi'nin lüks SUV'u Q7, makyaj sonrasında daha güçlü ama daha düşük yakıt tüketen bir motora ve daha modern bir görünüme kavuştu.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





*AUDI Q7'NİN İÇ MEKANI GENİŞ VE KONFORLU. MALZEME VE İŞÇİLİK ÜST DÜZEYDE. HEM ÖN HEM DE ARKADA DİZ, BAŞ VE OMUZ MESAFELERİ BAŞARILI.*

Audi'nin ilk SUV'u olan Q7, 2007 yılından bu yana yollarda. Bu aracın Almanya'da düzenlenen ilk test sürüşüne katıldığım gün, Audi yetkilileri bu araçla lüks SUV sınıfında çok iddialı olacaklarını söylemişlerdi. Bugün haklı çıktıklarını görüyorum. Audi Q7, satışa sunulduğu tüm ülkelerdeki gibi Türkiye'de de lüks SUV segmentinin en başarılı modellerinden biri.

### LED'lerle gelen cazibe

Audi Q7, yeni ön tampon ve ön ızgaranın yanı sıra artık önde LED'li gündüz farlarına ve LED'li sinyallere, arkada da LED'li stoplara sahip. Bu da otomobilin hem gündüz hem de gece son derece modern bir görünüm sunmasını sağlıyor. LED'li sinyalleri de bünyesinde barındıran stop lambaları, özellikle gece sürüşlerinde çok güzel gözüküyor. Q7'nin dış tasarımında bu görsel değişikliklerin haricinde bir yenilik bulunmuyor. Aracın 5089 mm'lik uzunluğu ve bu kadar cüs-





seli bir araç olmasına karşın sportif bir görünüme sahip olması yine dikkat çekiyor. Vergiler hariç 990 Euro fiyatla satın alınabilen üçüncü koltuk sırası sayesinde 7 kişilik kullanıma da imkân tanıyan Q7'de 775 litrelik dev bir bagaj bulunuyor. Bu bagaj hacmi, arka koltuklar öne katlanınca 2035 litreye çıkıyor. 7 kişilik karoserde, yetişkinler için kısıtlı bir alan sunan üçüncü koltuk sırası geçmek biraz zahmetli.

### İç mekân üst düzey konfora sahip

Makyaj operasyonunda herhangi bir değişikliğin yapılmadığı kokpitte, premium otomobillere yakışan bir malzeme ve işçilik kalitesi söz konusu. Konfor özellikleri üst seviyede olan araç, önde ve arkada rahat baş, diz ve omuz mesafeleri sunuyor. Q7, eşya gözü ve bardaklık konusunda, çok cömert olmasa da yeterli donanımına sahip. Ön ve orta konsollardaki bol sayıdaki butona, aracı

*LED'Lİ FAR, SİNYAL VE STOPLAR, ÖZELLİKLE GECE ÇOK HOŞ GÖRÜNÜYOR. ŞIK TASARIMLI GÖSTERGELER RAHAT OKUNUYOR. UYARLANABİLİR HAVALI SÜSPANSİYON VE GERİ GÖRÜŞ KAMERASI OPSİYONEL DONANIMDA YER ALIYOR.*



kullandıkça alışıyorsunuz. Gösterge birimleri rahat okunuyor, kumanda birimleri de ergonomik yerleştirilmiş.

### Asıl değişim motorda

Makyaj Q7'nin 3.0 litrelik TDI motorunda önemli yenikler getirmiş. 240 HP ile eskisinden 7 HP daha güçlü ve 550 Nm ile eskisinden 50 Nm daha fazla torka sahip motor, DPF (dizel partikül filtresi) ve Sazot oksit katalizatörü sayesinde ortalama 8.9 lt/100 km yakıt tüketiyor. Bu da eski modele göre 1.6 lt/100 km daha düşük tüketim anlamına geliyor. DPF, Q7'yi Euro 4 egzoz normundan Euro 6'ya taşımayı da başarmış. Otomobilin karbondioksit salınımı ise 234 g/km. Bu modern motor, Q7'yi 216 km/s maksimum hıza ve 8.5 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaştırıyor. Bunlar da 2345 kg boş ağırlığa sahip bir araç için oldukça başarılı değerler.

### Sürüş zevkli ve prestijli

Audi Q7'nin sürüş özellikleri arasında, konfor ve performans kadar prestij de önemli bir yer tutuyor. Fiyatı 300.000 TL'yi aşan test aracımızla hangi yolda ilerlerseniz ilerleyen bakışların size çevrildiğine tanık oluyorsunuz. Artan güç, 6 kademeli tiptronic şanzımanın başarılı geometrisi sayesinde yumuşak bir sürüşle yola aktarılıyor. Ama daha sert şanzıman tepkileri isterseniz, spor moda

da alabilirsiniz. Gelişmiş elektronik sürüş destek sistemleri güvenli bir sürüş sağlarken, net tepkiler veren direksiyon sistemi sportifliği yakalamanıza imkân tanıyor. Vergiler hariç 5270 Euro'luk konfor paketinde yer alan "Uyarlanabilir Havalı Süspansiyon" sayesinde, MMI'nın 7 inç'lik ekranından gerekli ayarı yaparak, konfor ve sportiflik arasında seçim yapabiliyorsunuz. Görüş açıları, yük-



Fotoğraf: Emre Anamur

*5 METREYİ AŞAN UZUNLUĞUYLA (5089 MM) ŞEHİR İÇİ KULLANIMINDA, ÖZELLİKLE DE PARK YERİ BULMA VE MANEVRA YAPMA KONULARINDA ZORLUK YAŞATAN Q7, KONFOR, PERFORMANS VE PRESTİJ SÖZ KONUSU OLDUĞUNDA SON DERECE BAŞARILI BİR ARAÇ.*



*775 LİTRELİK DEV BAGAJ  
HACMİ, 2035 LİTREYE  
KADAR ÇIKIYOR. ÜÇÜNCÜ  
KOLTUK SIRASINA GEÇİŞ  
ZAHMETLİ.*



sekte oturmanın da verdiği avantajla sorunsuz. Standart donanımda yer alan ön ve arka park mesafe kontrol sistemi, bu uzun otomobili park etme sırasında imdadınıza yetişiyor. Daha fazlasını isteyenler, vergiler hariç 490 Euro'ya geri görüş kamerasını da satın alabilirler. Yine vergiler hariç 700 Euro değerindeki Bose ses sistemi ise, sürüşü keyfe dönüştüren en güzel ayrıntılardan biri. Öyle ki bu sistem sayesinde, kendinizi en sevdiğiniz şarkıcının konserinde hissedebilirsiniz.

### **Pahalı ama hakkını veriyor**

Makyajlı Q7 3.0 TDI'nın fiyatı 102.135 Euro'dan başlıyor. Bizim test aracımızda ise vergiler hariç 23.250 Euro'luk ekstra donanım bulunuyordu. Bu da fiyatını 152.639 Euro yapıyor. Kabul etmek gerekir ki bu parayı bir otomobile vermek hiç de kolay değil. Çünkü bu paraya güzel bir ev bile alabiliyorsunuz. Ama belirmem gerekir ki, test aracımız gerek prestiji, gerek konforu, gerekse performansı ile bu paranın hakkını veriyor. Hem de eskisinden daha az yakıt tüketerek ve çevreye daha az zarar vererek.

*DİZEL PARTİKÜL  
FİLTRESİ VE  
SAZOT OKSİT  
KATALİZÖRÜNE  
SAHİP TEST  
ARACIMIZ, BU  
SAYEDE EURO  
6 NORMLARINI  
KARŞILIYOR.*

### **Audi Q7 3.0 TDI (DPF) quattro**

#### **Fabrika verileri**

Motor: ..... 2967 cc, V6, 24V, turbodizel  
Şanzıman: ..... 6 kademeli otomatik  
Maksimum güç: ..... 240 HP @ 4000-4400 d/d  
Maksimum tork: ..... 550 Nm @ 2000-2250 d/d  
Maksimum hız: ..... 216 km/s  
0-100 km/s: ..... 8.5 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 5089 / 1983 / 1737 mm  
Bagaj hacmi: ..... 775-2035 lt  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 11.2 / 7.6 / 8.9 lt/100 km  
Fiyat (Baz – Test aracı): ..... 102.135 Euro – 152.639 Euro  
..... (28 Kasım 2009 tarihinde)

- + Prestij, kalite, performans, bagaj hacmi
- Fiyat, şehir içinde park ve dar sokaklarda manevra





# KARE AS

Hyundai Accent Era, son zamanlarda en çok arzulanan dört unsuru (B segmenti, sedan karoser, dizel motor ve otomatik şanzıman) biraraya getirerek adeta kare as yaptı.

**Yazı: Tarık Akagün**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**





Türk insanının küçük sınıf sedanlara karşı olan tutkusu bilinen bir gerçek. Şimdiye kadar otomobil tercihinde sorulan “Dizel motor seçeneği var mı?” sorusunun yanı sıra, insanların rahat etme isteğindeki artışla birlikte “Hem dizel, hem otomatik mi?” sorusu da eklendi. Hem küçük sınıf, hem sedan olup da; “Hem dizel, hem otomatik mi?” sorusunu yanıtlayan tek otomobil Hyundai Accent Era 1.5 CRDi-VGT Otomatik'i bu ay sayfalarımıza konuk ettik.

2005 yılından beri Accent Era adıyla üretilen Accent, 2009 yılının ortasında geçirdiği makyajla güncel görünümüne kavuştu. Makyajla birlikte otomobilde krom kaplamalı yeni ön ızgara, beyaz renkli reflektörlere sahip ön farlar, yeni tip 5 kollu alaşım jantlar, Start ve Team donanım paketlerinde gövde renginde, Select ile Style donanım paketlerinde ise krom görünümlü kapı ve bagaj kapağı çitaları kullanılmaya başlanmış. İç mekandaki en büyük değişiklik ise mavi aydınlatmalı kumandalar ve koyu renkli iç mekan malzemesi kullanılması. Makyajsız Accent Era'daki açık renk döşeme-iç mekan malzemeleri aydınlık bir atmosfer yaratsa da, koyu rengin de kiri





göstermeyeceği de bir gerçek. Bununla birlikte eskiden sunulan aydınlatmalı kontak anahtarı yuvası ve üst tarafı renkli ön cam makyajlı versiyonda yok.

Sınıfındaki rakiplerine göre (Renault Symbol, Fiat Albea) daha kaliteli iç mekan atmosferi sunan Accent Era'nın sunduğu eşya gözleri işlevselliği artırıyor.

### Makul kullanım özellikleri

Hyundai Accent Era, zaten rahat kullanım özellikleriyle bilinen bir otomobil. Gerek görüş açıları, gerekse yumuşak sürüş özellikleri sunan otomobil doğal olarak mükemmel yol tutmuyor. Ama sınıfındaki rakiplerinden daha dengeli sürüş özelliklerine sahip olduğu da gerçek. Zaten konfor ve aile kullanımı önceliği ile hazırlanan otomobilin viraj canavarı olmasını beklemek haksızlık olur. Bu arada yeni Accent Era'lar ilk dönemkilerden farklı arka amortisörlere ve direksiyon sistemine sahip. İlk dönemki elektro-hidrolik direksiyon yerini daha iyi hissiyat sunan hidrolik direksiyon desteğine bırakırken, arka amortisörler de daha sessiz olmuş.

Accent Era 1.5 CRDi-VGT ile kombiye edilen otomatik şanzıman, tıpkı benzinli versiyonlardaki gibi geleneksel yapılı ve 4 ileri oranlı. Manuel kullanıma olanak tanımayan bu şanzıman eski tek-

noloji ürünü ama, son zamanlarda küçük sınıf otomobillerde sıkça gördüğümüz otomatikleştirilmiş manuel şanzımanlardan çok daha konforlu. Vites geçişlerini sarsıntısızca gerçekleştiren bu şanzıman performanstan biraz çalsa ve 110 beygirin bir kısmını öldürse de, kalan beygirler otomobili rahatlıkla hızlandırıyor. Otomatik şanzımanlı Accent Era 1.5 CRDi-VGT'nin 12.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma süresi, manuel şanzımanlı kardeşinden 1.2 saniye yavaş, fakat 182 km/s'lik maksimum hızı manuel versiyondan 6 km/s daha fazla. Fabrika verilerine göre 100 km mesafede ortalama 5.9 lt motorin tüketen otomobille biz 500 km'yi bulan kullanımımız sonunda 6.5 lt/100 km değerini elde ettik.

### Fiyat-donanım

Makyajlı Accent Era 1.5 CRDi-VGT'de otomatik şanzıman seçeneği için 1600 TL ek ödeme yapmak gerekiyor. Team donanım seçeneğinden itibaren 31.300 TL'lik etikete sahip otomatik şanzımanlı Accent Era 1.5 CRDi-VGT'nin bu sayfalarda görülen Style donanım seviyesinin fiyatıysa 36.900 TL olarak açıklanıyor. Team donanım seviyesinde manuel klima, sürücü havayastığı, gövde rengi tamponlar ve yan koruma çitaları, yükseklik ayarlı direksiyon simidi, USB ve harici bağlantılı direksiyondan kumandalı radyo/CD/MP3 çalarlı müzik sistemi,





uzaktan kumandalı merkezi kilit, alarm, elektrik kumandalı ön ve arka camlar ve çift kademeli yükseklik ayarlı sürücü koltuğu standart olarak sunulurken Style'de bunlara ek olarak ABS, elektrikli açılır tavan, otomatik klima, yan ve perde hava yastıkları, deri kaplı direksiyon ve vites topuzu gibi ekipmanlar sunuluyor.

### Sonuç

Hyundai Accent Era, dizel-otomatik seçeneğiyle pazardaki önemli bir boşluğu dolduruyor. Otomatik şanzıman için 1600 TL ek ödeme yapılması makul bir değer olsa da, en üst donanım seviyesine çıkıldığında fiyatın birçok kişiye fazla gelme ihtimali de var.

### Hyundai Accent Era 1.5 CRDi-VGT Otomatik

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1493 cc, 4 silindir, turbodizel, 16V  
Maks. güç: ..... 110 HP @ 4000 d/d  
Maks. tork: ..... 235 Nm @ 1900-2750 d/d  
Maks. hız: ..... 182 km/s  
0-100 km/s: ..... 12.7 sn  
Boyutlar: ..... 4280 / 1695 / 1470 mm  
Boş ağırlık: ..... 1215 kg  
Bagaj hacmi: ..... 390 lt  
Tüketim (ş.ıç, ş.dış, ort.): ..... 7.7 / 4.8 / 5.9 lt/100 km  
Baz fiyat: ..... 31.300 TL

+ Konfor, kullanım kolaylığı

- Şanzıman 4 ileri





# HERKES İÇİN SPOR

Renault Megane Coupe, çekici ve spor görünümü makul bir fiyata sunuyor.

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



Düzenli sporun fayda getireceği bilimsel bir gerçek olmasına rağmen, büyük bir çoğunluk rahatları bozulacağı ve vücut spora alışana kadar zorluklar yaşanacağı gerekçesiyle spora mesafeli duruyor. Otomobil dünyası da buna benzer durumlara ev sahipliği yapıyor. Birçok kişinin gönlünden sportif otomo-

biller geçmesine rağmen maliyet-kullanışlılık gibi nedenlerle bu arzular gerçekleşmiyor.

Hatchback kardeşine göre daha çekici tasarımıyla bakışları üzerine çeken Renault Megane Coupe hem maliyet, hem kullanışlılık yönünden birçok kişinin

spor görünümlü otomobile binme arzusuyla gerçekleştirebileceği bir otomobil. Hatchback kardeşinden ön tampondaki metalik görünümlü kaplamalar, eğimli tavan çizgisi ve stop lambaları gibi detaylarla ayrılan Megane Coupe'nin yüksekliği de 38 mm daha az. Bu sayede akıcı bir görünüm sağlanmasının yanı



sıra, ağırlık merkezinin de aşağıya çekilmesinde katkıda bulunulmuş. 5 kapılı hatchback kardeşiyle aynı ön konsolu paylaşan Megane Coupe'nin arka koltuklarındaki omuz mesafesi gayet yeterli. Eğimli tavan nedeniyle baş mesafesinde biraz azalma söz konusu ama 175 cm boyundaki kişiler bile rahatsız olmadan oturabilir. Arka koltuk yolcuları için en büyük sorun, yükselen bel çizgisi ve kalın C sütunu nedeniyle etrafı izleme şanslarının azalması. Tabi bu durum dar alanlarda geriye doğru yapılan manevralarda sürücüyü de zorlayacaktır. Ama ne demişler, gülü seven dikenine katlanır. Bunun dışında arka koltuk yolcuları için eşya gözü sorunu yok.

### 1.6 motor hızlı değil, ama tatminkar

Şimdi olaya sürücü açısından bakalım. Test aracımızda 1.6 HP'lik benzinli motor görev yapıyordu. e-otodergi'nin Mayıs 2009 tarihli 11. sayısında da belirttiğimiz gibi K4M R 858 kodlu bu motor, daha önceki Megane'larda kullanılan K4M 760 kodlu motorun farklı bir versiyonu. Eski versiyonun 113 HP (83 kW) güç, 152 Nm tork değerleri şimdiki motorda 110 HP ve 151 Nm. Daha önceki yazımızda da belirttiğimiz gibi pratikte bunu hissedebilmek mümkün değil. Hatta alt devirlerdeki çekiş eskisinden daha iyi. Tabi mevcut olan güç otomobi-







*HAVALANDIRMA  
İZGARASININ  
ÇERÇEVESİNİN AYNA  
HİZASINDA CAMA  
YANSIMASI İYİ DEĞİL.*

le çılgın bir performans sağlamıyor. Tamam 1.6 litrelik 110 HP gücündeki motor 1280 kg boş ağırlığa sahip bu otomobile sportiflik anlamında “profesyonel lisans” sağlamasa da amatör olarak tatminkar sonuçlar veriyor. 1.6 lt'lik bu motorla ilgili tek eleştirimiz fabrika verilerine göre şehir içi tüketiminin eski versiyona göre 0.5 lt/100 km, ortalama tüketimin de 0.1 lt/100 km oranında artmış olması.

Hatchback kardeşine göre daha sert amortisörlerle (önler yüzde 10, arkalar yüzde 12) donatılmış Megane Coupe'nin taban yüksekliği de 12 mm azaltılmış. Bunun sonucu olarak tatlı sert diyebile-

ceğimiz, yormayan bir sertlik sağlanmış ve viraj tutumu iyileştirilmiş. Eski Megane'lara göre çok daha başarılı olan direksiyon sistemi de otomobilin sürüş zevkini arttıran bir etken. 6 ileri manuel şanzıman da sorunsuz kullanımıyla sürücüsünü mutlu ediyor.

### Sonuç

Hatchback kardeşinden 2400 TL daha pahalı olan Renault Megane Coupe 1.6 16V, bunun karşılığında daha sportif sürüş ve daha sportif görünüm sunuyor. Tüm bunlara rağmen otomobilin iç mekan kullanışlılığı da hiç fena sayılmaz.



### Renault Megane Coupe 1.6 16V

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 61V
Maks. güç:	110 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	151 Nm @ 4250 d/d
Maks. hız:	195 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn
Boyutlar:	4295 / 1808 / 1423 mm
Boş ağırlık:	1205 kg
Bagaj hacmi:	344 / 931 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	9.3 / 5.6 / 6.9 lt/100 km
Baz fiyat:	41.650 TL

- + Tasarım, kalite hissi
- Ufak kumandalar, hız sınırlayıcısının yeri, eski 1.6 lt motordan yüksek tüketim



# KONFORLU AMA YAVAŞ

Mazda3 Sedan'ın 4 kademeli otomatik şanzımana sahip versiyonu, daha yüksek konforuyla cezbediyor ama daha pahalı olması, daha düşük performans ve daha yüksek yakıt tüketimi elde etmesi nedeniyle sunduğu avantajı fazlasıyla geri alıyor.

**Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur**





Sportif çizgileriyle dikkat çeken Mazda3 Sedan (zaten bunu 0,28 Cd'lik sürüklenme katsayısıyla da kanıtıyor), 1.6 litrelik benzinli motorda Activematic adı verilen 4 kademeli otomatik şanzıman seçeneği sunuyor. 5 ileri manuel şanzımanlı versiyondan 1600 TL daha pahalı olan otomobili sizin için test ettik.

### Sportif sedan

Mazda3 Sedan, belki de pazardaki en sportif sedan model. Önden başlayıp otomobilin bitiş noktasına kadar akıcı bir siluete sahip olan otomobil, 4580 mm uzunluğa, 1755 mm genişliğe ve 1470 mm yüksekliğe sahip. Mazda3 Sedan'ın karoseri, sportif olduğu kadar güvenli de. Derginin ön sayfalarında video'sunu izleyebileceğiniz gibi, otomobil Euro NCAP testinden 5 yıldızla ayrılmayı başardı. Aracın bagaj hacmi ise 430 litre. Bagaj kapağını açmak için, şanzımanın "P" (Park) konumunda olması ve üçüncü stop lambasının sağ tarafındaki siyah noktaya basmak gerekiyor. Bagajın şanzıman "P"de değilken açılmaması, durkalk trafikte hırsızlık olmasını engellemesi bakımından önemli bir ayrıntı.

### Kokpitte ergonomik hatalar var

Dış tasarımdaki sportif hatlar kokpitte de sürüyor. Üç kollu direksiyon simidi, yuvarlak göstergeler, yuvarlak kumanda birimleri sportifliği destekliyor. Ancak bazı ufak-tefek ergonomi kusurları göze çarpıyor. Direksiyon simidinin sol arka tarafında kalan kumandaların görülmesi ve kullanılması biraz zahmetli. El freni kolunun sürücüyü fazla uzak olması dikkat



çekiyor. Sigara içmeyen bir kişi olmama rağmen, şanzıman "P" konumundayken küllüğe ulaşmanın imkânsız olduğunu gördüm. Öte yandan, sürücü kapısının kolu, elektrikli cam açma-kapama butonlarına ulaşmayı zorlaştırıyor. Tüm bunlara rağmen, Mazda3 Sedan, eşya gözü ve bardaklık açısından yeterli. Ön ve arka koltuklardaki baş, diz ve omuz mesafeleri de sınıf standartlarında.

### 4 kademeli şanzımana yer verilmiş

Mazda3 Sedan; vergi sistemimizdeki çarpıklık nedeniyle sadece 1.6 litrelik benzinli motorla ithal ediliyor. Bu da beraberinde bazı dezavantajlar getiriyor. Örneğin 2.0 litre benzinli motor da yer alan 5 kademeli otomatik şanzıman, 1.6 litrelik seçenekte yok. Onun yerine, eski teknoloji ürünü 4 kademeli Activematic'e yer verilmiş. Bu da hem



performansı azaltıyor hem de yakıt tüketimini artırıyor. 105 HP güç ve 145 Nm tork üreten test aracımızın 0-100 km/s hızlanması 13.1 saniye (manuelde 12.1 sn), maksimum hızı 177 km/s (manuelde 188 km/s), ortalama yakıt tüketimi ise 7.3 lt/100 km (manuelde 6.5 lt/100 km). Öte yandan karbondioksit salınımı da 173 g/km'ye çıkıyor.

### Rekabette eli zayıf

Kompakt hatchback segmenti, rekabetin en yoğun olduğu sınıflardan biri. Bu sınıfta test aracımızın fiyatı olan 42.747 TL'yi gözden çıkardığınızda, çok düşük tüketimli dizel seçenekler ya da daha güçlü-daha az yakıt tüketen ve daha modern otomatik şanzımana sahip benzinli rakipler bulmanız mümkün. Mazda'nın bir an önce daha düşük hacimden daha fazla güç elde etmesi ve bu motorda da 5 kademeli (hatta daha fazla) otomatik şanzımana yer vermesi gerekiyor.



Mazda3 Sedan 1.6 MZR Activematic Impressive

*DAHA ÖNCE 5  
İLERİ MANUEL  
ŞANZIMANLI  
VERSİYONUNU  
TEST ETTİĞİMİZ  
MAZDA3,  
KOMPAKT  
SINIFTA ŞIK  
TASARIMLI BİR  
ALTERNATİF.*

### Fabrika verileri

Motor: ..... 1598 cc, 4 silindirli, benzinli  
Şanzıman: ..... 4 kademeli otomatik  
Maksimum güç: ..... 105 HP @ 6000 d/d  
Maksimum tork: ..... 145 Nm @ 4000 d/d  
Maksimum hız: ..... 177 km/s  
0-100 km/s: ..... 13.1 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4580 / 1755 / 1470 mm  
Bagaj hacmi: ..... 430 lt  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 9.8 / 5.8 / 7.3 lt/100 km  
Fiyat (Baz [Touring Otm.] – Test aracı): 38.739 TL – 42.747 TL

+ Tasarım

- Şanzıman, ergonomi sorunları, performans, tüketim



# KÜÇÜK MOTOR, BÜYÜK GÜÇ



Opel Insignia, 1.6 litrelik 180 HP'lik motoru ve kıvrak sürüşüyle sınıfındaki sportif seçeneklerden.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Ülkemizin vergi sistemi nedeniyle orta sınıf olarak da bilinen D segmenti otomobillerde bile 1.6 litrelik motorlar sıkça tercih ediliyor. Fakat 1.6 litrelik motorların orta sınıf otomobillerin büyük ve ağır karoserleri taşıyamayacağı düşüncesi, bu tip otomobilleri almayı düşünenlerin aklını kurcalayan sorulardan bir tanesi. Opel'in bu sorular için yanıtıysa 1.6 litre 180 HP'lik turbo beslemeli motor. Edition donanım seviyesinde 58.881 TL'lik fiyata sahip Insignia 1.6 Turbo'nun fiyatı Cosmo donanım seviyesinde 66.488 TL'ye ulaşıyor. Eğer bu sayfalardaki araçtaysa Cosmo donanımına ek olarak 19 inçlik jantlar (1545 TL), Flexride adaptif süspansiyon (2318 TL), açılır tavan (2060 TL) ve deri döşeme (3090 TL) gibi belli başlı opsiyonlar mevcuttu.

Insignia'nın daha önce iki farklı versiyonunun sürüş izlenimlerini yayınladığımızdan tasarıma kısaca değinmeyi yeterli görüyoruz. Coupe tarzı silueti, ön kapılardaki bıçak kesiği tarzındaki kat izleri ve mızrak ucu şeklindeki aydınlatmalarıyla sınıfının en güzel görünen otomobillerinden birisi. İç mekanı da son







derece kaliteli görünen otomobilin ön konsoldaki düğme kalabalığı ilk anda insanın gözünü korkutuyor. Ama zamanla buna alışmak mümkün.

Ön konsolu daha önce yayınladığımız 2.0 Turbo 4x4 ile rengi dışında aynı olan Insignia 1.6 Turbo'da sürüş karakterini orta konsoldaki düğmeler ile standart, Tour ve Sport olarak değiştirebilmek mümkün. Tour tuşuna basılıyken otomobilin süspansiyonu, gaz pedalı tepkileri, direksiyon sertliği ve vites geçişleri daha yumuşak karakterde, Sport ko-

numundaysa daha sert karakterde oluyor. Standart konum ise hiçbir tuş basılı olmadığı zaman geçerli. Ayrıca Sport modda sürücü isterse direksiyon, amortisör sertliği, gaz pedalı tepkilerini kendi isteğine göre ayarlayabilme olanağına da sahip.

Flexride süspansiyon sistemi kapsamında edinilen bu özellik sayesinde özellikle Sport modunda çok kıvrak sürüşler yapmak mümkün. Standart seçimde bile çok iyi olan yol tutuş, Sport'ta daha da iyileşiyor.

*INSIGNIA KENDİ  
KENDİNE PARK  
EDEMESE DE,  
GELİŞMİŞ BİR  
PARK DESTEK  
SİSTEMİNE SAHİP.  
VW MODELLERİNİN  
AKSİNE  
DİREKSİYONU  
SÜRÜCÜ  
ÇEVİRİYOR.*





*İÇ MEKAN KALİTELİ, KOLTUKLAR RAHAT. EĞİMLİ TAVAN BAŞ MESAFESİNİ AZ DA OLSA OLUMSUZ ETKİLEMİŞ.*

Gelelim motora. 1.6 litrelik motor 5500 d/d'de 180 HP güç üretirken, 230 Nm'lik maksimum torkunu 2200-5500 d/d aralığında sunabiliyor. 2200 d/d'ye kadar sakin bir karakter sunan motorun, maksimum torkunun geniş bir devir bandında ve maksimum gücün geldiği devire kadar yayılmış olması otomobile esnek bir karakter kazandırmış.

Bu sayede fazla vites değiştirmeden yol yapabilmek mümkün. Bizim kullanı-

mımızda ortalama 10.2 lt/100 km'lik tüketim ortalaması biraz yüksek, ama gücü göz önüne alırsak makul sayılır.

### Sonuç

Insignia 1.6 Turbo; tüketimi biraz fazla olsa da, silindir hacmine göre sağladığı gücü, yol tutuşu ve modern iç mekanıyla bu sınıfın göz önüne alınması gereken seçeneklerinde. Flexride adaptif süspansiyona ekstra ücret ödemeye değeceğini de belirtelim.



### Opel Insignia 1.6 Turbo 180 HP

#### Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindir, 16V, turbo
Maks. güç:	180 HP @ 5500 d/d
Maks. tork:	230 Nm @ 2200-5500 d/d
Maks. hız:	225 km/s
0-100 km/s:	8.9 sn
Boyutlar (u/ g/ y) :	4830 / 1856 / 1498 mm
Boş ağırlık:	1498 kg
Bagaj hacmi:	500 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	10.7 / 6.0 / 7.7 lt/100 km
Baz fiyat:	58.881 TL

- + Teknoloji, tasarım, yol tutuş
- Tüketim, arka koltukta baş mesafesi

*OPSİYONEL  
DONANIMDAKİ  
19 İNÇLİK  
JANTLAR GÜZEL  
GÖZÜKÜYOR,  
AMA KONFORU  
OLUMSUZ  
ETKİLİYOR.*



# GENÇLİK AŞISI

Satışa sunduğu 206+ modeliyle 206'dan vazgeçmeyeceğini ortaya koyan Peugeot, B segmentindeki 207 modelini de iddiasını kaybetmemesi için benzer bir zamanlamayla makyajladı. Genç ve dinamik bir yüze kavuşan 207, artık hem rakipleriyle hem de kardeşi 206+'la mücadele edecek.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





*207'NİN İÇ MEKANINDA, MAKYAJLA BİRLİKTE MALZEME KALİTESİ ARTTIRILMIŞ. KOKPİTTE YETERLİ MİKTARDA EŞYA GÖZÜ VE BARDAKLIK BULUNUYOR. KUMANDALAR ERGONOMİK.*

Bir markanın aynı segmentte iki farklı model birden istihdam etmesi çok da alışık olduğumuz bir durum değil. Bu durum iki türlü gerçekleşiyor: Ya bir modelin yeni jenerasyonu çıktığında eski kasası da satıştan çekilmiyor ("Opel Astra" – "Opel Astra Classic" örneği) ya da o segmentte yepyeni bir model çıkarılsa bile eski modelden de vazgeçilmiyor ("Hyundai Getz" – "Hyundai i20" örneği). Peugeot'daki durumsa iki örnekten de farklı: 206 varken 207 satışa sunulmuştu. Aradan uzunca bir süre geçtikten sonra da 206 yenilenerek 206+ adını aldı. Benzer ön yüze ama farklı özellik ve fiyatlara sahip iki model birden satışta yer alarak, hem rakipleriyle hem de birbirleriyle rekabet edecekler.





### Makyaj tazeledi

Peugeot 207, model ömrünün yaklaşık yarısında, ön ve arka tasarımını güncelledi. Önde yeni tampon ve ızgaraya kavuşarak daha modern bir yüze sahip olan otomobil, arka tasarımda günümüzün olmazsa olmazları arasına giren LED'li stoplara sahip oldu. Bu küçük ama otomobile bakar bakmaz anlaşılan değişiklikler, 207'yi rekabette "eskimemiş bir model" görünümünde tutacak.

### İç mekân geniş ve fonksiyonel

207'nin iç mekânında B segmentinde yer alan bir otomobil için hayli yeterli, rakiplerinden daha geniş ve ferah bir yaşam alanı bulunuyor. Makyajla birlikte gösterge birimleri yenilenen, malzeme kalitesi artırılan ve yeni döşemelerin kullanıldığı kokpit, irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız eşya gözleri ve bardaklıklar sayesinde işlevsellik açısından da başarılı. Beyaz zeminli ve krom çerçeveli göstergelerin sportif bir atmosfer sağladığı otomobilin ön konsolunda ulaşılması zor bir kumanda birimi bulunmuyor. Büyük ön cam, ön görüş açısı konusunda sorun yaratmazken kalın A sütunu, viraj içinin görülmesini engelliyor. Peugeot 207'nin 270 litrelik bagaj hacmiyse küçük sınıf beklentilerini karşılıyor.

### 2-Tronic'le gelen tasarruf

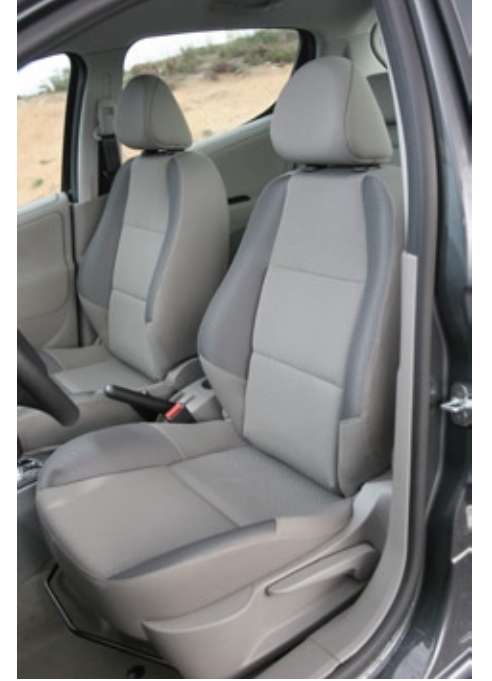
207'de kullanılan 2-Tronic adlı 5 ka-

demeli otomatikleştirilmiş şanzıman, otomatik vites değiştirmesinin yanı sıra, 5 ileri manuel şanzımanlı versiyondan 0.2 lt/100 km daha az yakıt tüketiyor. Ayrıca bu modelin karbondioksit salınımı da (146 g/km), manuel versiyondan 6 g/km daha düşük. İki modelin maksimum hızları aynı: 180 km/s. Ama 2-Tronic'in 14.0 saniyede gerçekleştirdiği 0-100 km/s deparı, manuel versiyondan 1.3 saniye daha yavaş kalıyor. İstenildiği zaman, vites değişimleri vites kolu veya direksiyon simidinin arkasındaki kolcuklarla da yapılabilen 2-Tronic'in iki önemli sorunu, gecikmeli-sarsıntılı vites değişimi

yapması ve yokuşlarda geri kaydırması. Yokuşta kalkacağınız zaman, vitesi manuel olarak 1'e bile alsanız, el frenli kalkış yapmanızda fayda var. Bir diğer çözüm ise, Peugeot'nun bu modele Hill Holder "Yokuşta Kalkış Yardımcısı" eklemesi olur. 1.4 litrelik 16 supaplı modern motor, 90 HP güç ve 133 Nm tork üretiyor. 6.2 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimi başarılı.

### Sorunsuz bir sürüşe sahip

Peugeot 207, 2-Tronic şanzımanı-yla, yakıt tüketimi artmadan, özellikle de şehir içinde, dur-kalk şeklinde seyre-



*2-TRONIC ADLI OTOMATİKLEŞTİRİLMİŞ ŞANZIMAN, SARSINTILI VİTES DEĞİŞİMLERİ VE YOKUŞTA KAYDIRMASI NEDENİYLE BİZDEN OLUMSUZ NOT ALDI. VİTESLERİN DİREKSİYONDAN DA DEĞİŞTİRİLEBİLMESİ İSE İYİ BİR ÖZELLİK.*

den trafikte, sarsıntılı vites geçişlerini görmezden gelirsek, önemli derecede bir konfor sağlıyor. Standart donanımda bulunan ABS, AFU (Acil Fren Yardımcısı), REF (Elektronik Fren Dağıtıcısı) gibi elektronik sürüş destek sistemleri de güvenlik açısından önemli. Yol tutuş öncelikli geliştirilmiş olan süspansiyon sistemi, sert yapısıyla tümsek ve bozuk yollardan geçerken bunları iç mekâna yansıtıyor. Ama bunun karşılığında daha

direkt ve güvenli bir yol tutuş elde edilmiş. Düşük yakıt tüketimi amaçlanarak geliştirilmiş motor-şanzıman ikilisi gözönüne alındığında, bu araçtan yüksek performans yerine uzun menzil beklemek gerek: Otomobilin ortalama menzili, 50 litrelik depoyla yaklaşık 810 km. Tabii bu menzil, şehir dışı yolculuklarda 960 km'ye kadar çıkabiliyor. Bunlar da benzinli bir otomobil için son derece başarılı değerler.

### Kadınlara özel

Peugeot 207'nin çeşitli beklentilere hitap eden motor, şanzıman ve donanım kombinasyonları bulunuyor. Bizim bu ayki testimize konuk olan 207 1.4 16V 90 HP 2-Tronic Trendy 5 Kapı, bence kadınların sorunsuzca kullanacakları ideal bir seçenek. Hem tasarımı güzel hem donanımı makul hem düşük yakıt tüketiyor hem de insanı debriyajla uğraştırmıyor. Daha ne olsun?

*SINIFININ EN GENİŞ İÇ MEKANLARINDAN BİRİNE SAHİP OLAN 207'NİN DIŞ TASARIMI SON DERECE MODERN VE ALIMLI.*



### Peugeot 207 1.4 16V 90 HP 2-Tronic Trendy 5 Kapı

#### Fabrika verileri

Motor:	1360 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 kademeli otomatik
Maksimum güç:	90 HP @ 5250 d/d
Maksimum tork:	133 Nm @ 3250 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	14.0 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4030 / 1720 / 1472 mm
Bagaj hacmi:	270 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.9 / 5.2 / 6.2 lt/100 km
Fiyat:	33.140 TL (29 Kasım 2009 tarihinde)

- + Tasarım, geniş iç mekân, düşük tüketim
- Sarsıntılı vites değişimleri, yokuşta kalkış





# KAPSAMLI MAKYAJLA İDDİASINI ARTTIRDI

Türk tüketicisiyle ise 2007'de tanışan Kia cee'd, kapsamlı makyajla daha alımlı bir görünüme ve daha fonksiyonel bir iç mekâna kavuştu.

**Yazı: Emre Anamur**

**Fotoğraflar: Gürkan Çağlar**



*YOL BİLGİSAYARININ BUTONU  
DİREKSİYON SİMİDİNİN ALT KOLUNA  
YERLEŞTİRİLMİŞ.*

Kiacee'd, satışa sunulmasının ardından 3 yıl geçtikten sonra makyajlandı. Makyajlı versiyon Türkiye'de Ağustos ayında satışa sunuldu. cee'd'in Türkiye'de 3 kapılı, 5 kapılı ve Spotywagon karoserleri bulunuyor. Motor seçeneği olarak 1.4 benzinli 90 HP, 1.6 benzinli 126 HP, 1.6 dizel 90 HP ve 1.6 dizel 115 HP var. 1.4 benzinli motor 5 ileri manuel, 1.6 benzinli motor 5 ileri manuel ve 4 kademeli otomatik, 90 HP'lik dizel motor sadece 6 ileri manuel, 115 HP'lik dizel motor ise sadece 4 kademeli otomatik şanzımanla satılıyor. cee'd'de "Cool", "Motion" ve "Concept" donanım seviyeleri bulunuyor.

### Boy uzadı ve görünümü tazelendi

Makyajlı cee'd, 4260 mm'lik uzunluğuyla eskisinden 25 mm daha uzun. Bu da genelde makyaj operasyonlarında görmediğimiz türden bir yenilik. Öte yandan otomobilin önden görünümü,





*CEE'D'İN  
KOLTUKLARI  
RAHAT. AUX  
VE USB GİRİŞİ  
SÜRÜŞÜ KEYFE  
DÖNÜŞTÜRÜYOR.*



makyajdan öte bir yenileme operasyonu geçirmiş. Yeni tasarımı, daha köşeli farlar, köşeli hale getirilen sis farları, yeni tampon ve markanın yeni tasarım anlayışını yansıtan yepyeni ön ızgara, otomobile modern ve hoş bir yüz ifadesi sağlamış. Yandan ve arkadan görünümünde fazla bir değişikliğin göze çarpmadığı araçta stop lambaları LED görünümüyle hale getirilmiş. Otomobilin 340 litrelik bagaj hacmi aynen korunmuş. Arka koltuklar öne yatırıldığında bu hacim 1300 litreye çıkıyor.

### **İç mekân eskisinden daha fonksiyonel**

Otomobilin iç mekânı, sunduğu işlevsellikle övgüyü hak ediyor. Gerek ergo-

nomi gerekse eşya gözü ve bardaklık sayısı bakımından başarılı bir otomobil olan Kia cee'd, ön ve arka koltuklarda sunduğu diz, baş ve omuz mesafeleriyle de tatminkâr. Malzeme ve işçilik kalitesi bakımından da herhangi bir sorun gözlenmiyor. Makyajın getirdiği yeniliklere gelince; öncelikle direksiyon simidinden bahsedelim. Üç kollu yapıya ve şık bir tasarıma kavuşan direksiyon simidi, üstünde birçok butonun yanı sıra, yol bilgisayarına kumanda etmeyi sağlayan "trip" butonunu da barındırıyor. Bugüne kadar kullandığım hiçbir otomobilde, hiçbir buton direksiyon simidinin alt koluna yerleştirilmemişti. Alışık olmadığım bu yerleşime, kısa bir süre sonra alıştığımı belirtiyim. Makyajla gelen bir diğer

yenilik de ön konsolun yeniden tasarlanmış olması. Üst kısımdaki ekran, ses sistemi ve klimanın kumandaları yeniden tasarlanmış. Bu bölgeye entegre edilen yeni çevirmeli-basmalı butonun kullanımı kolay. Koltukları rahat olan cee'd, baz donanımdan itibaren sunulan USB, AUX, iPod girişleri ve radyo-CD-MP3 çalar gibi donanımlarla, ses ve müzik sistemi konusunda üst düzey konfor sunuyor.

### **Motor yeterli çekişi sunuyor**

Test aracımızda bulunan, 115 güç üreten 1.6 litrelik modern motor, 255 Nm maksimum torka sahip. 4 kademe- li otomatik şanzımanla kumanda edilen motorun ortalama yakıt tüketimi 5.6 lt/100 km, karbondioksit salınımı ise 147 g/km.

*4 KADEMELİ OTOMATİK  
ŞANZIMAN SARSINTISIZ  
VE KONFORLU BİR SÜRÜŞ  
SAĞLIYOR.*

Araca 180 km/s maksimum hız ve 12.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlayan motor, sessiz çalışması ve yeterli çekişi sağlamasıyla dikkat çekiyor.

Otomatik şanzıman, performansı biraz törpüleyip yakıt tüketimini de biraz artırıyor ama özellikle şehir içi trafikte sunduğu konfora değer bence. Zaten "dizel-otomatik", en çok arananlar listesinin başında gelmez mi hep? Tek so-

*1.6 LİTRELİK  
MOTOR, 115 HP  
GÜÇ VE 255 NM  
TORK ÜRETİYOR.  
ORTALAMA  
TÜKETİM İSE 5.6  
LT/100 KM.*



run, test aracımızın (hem en üst donanım hem de en güçlü dizel seçenek hem de otomatik vites) 44.271 TL olan fiyatı.

### **Daha az ses, daha az sarsıntı**

İzolasyon sistemi elden geçirilen cee'd, eskisinden daha sessiz bir kabine kavuşmuş. Geliştirilen süspansiyon da, başarılı yol tutuştan ödün vermeden daha konforlu bir yolculuk vaat ediyor. Direksiyon yapısı biraz sert olan otomobil, bunun karşılığında sürücünün yön değiştirme emirlerine daha hızlı uyuyor. Otomatik şanzıman sarsıntısız ve sorunsuz çalışıyor. Otomobilde görüş açıları yeterli. En üst donanımda sunulan VSM

(ESP), HAC (Yokuşta Kalkış Sistemi) ve TCS (Patinaj Önleme Sistemi) güvenliği artırıyor.

### **Göze batmayan cazip seçenek**

Kia cee'd, rekabetin çok yoğun olduğu kompakt hatchback modeller arasında, hiçbir bariz sorunu bulunmayan, sahibini üzmeyecek iyi bir seçenek. Euro NCAP'ten 5 üzerinden 5 yıldız almış olan cee'd için 5 yıl/150.000 km garanti sunulması da önemli bir avantaj. Kia cee'd, bu sınıfta dizel-otomatik bir otomobil arayan ve marka-prestij bağımlısı olmayıp, alacağı aracın sunduğu özelliklere bakan kişiler için akıllı bir seçim.

### **Kia cee'd 1.6 CRDi 115 HP 5 Kapı Concept A/T**

#### **Fabrika verileri**

Motor: ..... 1582 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel  
Şanzıman: ..... 4 kademeli otomatik  
Maksimum güç: ..... 115 HP @ 4000 d/d  
Maksimum tork: ..... 255 Nm @ 1900-2750 d/d  
Maksimum hız: ..... 180 km/s  
0-100 km/s: ..... 12.8 sn  
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): ..... 4260 / 1790 / 1480 mm  
Bagaj hacmi: ..... 340-1300 lt  
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): ..... 7.0 / 4.7 / 5.6 lt/100 km  
Fiyat (Motion donanımı): ..... 41.480 TL  
(Concept donanımı) ...44.271 TL (28 Kasım 2009 tarihinde)

- + İşlevsellik, yakıt tüketimi, zengin donanım, uzun garanti
- Fiyat, markanın Türkiye'de fazla etkin olmaması

*MAKYAJLA  
BİRLİKTE LED  
GÖRÜNÜMLÜ  
STOP  
LAMBALARINA  
KAVUŞAN  
CEE'D GÜZEL  
GÖRÜNÜYOR.*



# HONDA'DAN TEMİZ BİR GELECEK

Fosil yakıtlara bağımlı kalmadan, sürdürülebilir enerjili bir toplum hedefleyen Honda, hidrojen yakıt hücreli modeli FCX Clarity ile temiz bir gelecek vaat ediyor.

Kasım 2009 itibariyle Avrupa yollarına çıkan Honda FCX Clarity, deposundaki hidrojeni elektrik enerjisine çeviren, bu enerjiyi 134 HP güce ve 256 Nm torka sahip elektrik motorunda kullanarak sürücü ve yolcularına 460 km'ye kadar menzil sunabilen çevreci bir araç. Gelin şimdi bu teknolojik otomobili yakından inceleyelim.

## **Çevreci bir enerji kaynağı: Hidrojen**

Hidrojen, doğada tek başına bulunmayan, ancak çıkarılabileceği birçok farklı maddenin bir bileşenini oluşturan bir maddedir. Bugün hidrojen, ağırlıklı olarak doğal gazdan üretilmektedir, ancak güneş enerjisi, rüzgâr enerjisi ve hidroelektrik enerji gibi yenilenebilir

enerji kaynaklarından üretilen elektriğin kullanılmasıyla yapılacak elektroliz işlemiyle sudan da alınabilir. Hidrojen, deniz aşırı taşıma gerektirmeyen veya dökülme riski olmayan, yenilenebilir ve

düşük karbonlu enerji kaynaklarından elde edilebilecek bir enerji taşıyıcısıdır.

## **FCX Clarity nasıl çalışıyor?**

Honda'nın yakıt hücreli aracı FCX Clarity, benzin deposu yerine bir hidrojen deposuna sahiptir. Yakıt hücresinde, hidrojen atmosfer oksijeniyle birleşerek elektrik üretir.





Yakıt hücresi, bir aküden çok, küçük bir elektrikli güç kaynağına benzer. Aracın motoruna enerji sağlamak için gereken elektrik, hidrojen ve atmosfer oksijeni kullanılarak araç içinde üretildiği için, bu işlem sırasında CO2 veya diğer kirlenmeler yayılmaz. Dışarıya atılan tek madde, elektrik üretiminin bir yan ürünü olarak oluşan sudur. Kompakt ve etkili lityum iyon akü, frenleme ve tekrarlanan frenleme işlemlerindeki yavaşlama sırasında, üretilen elektriği depolar. Akü, araca enerji sağlamak için yakıt hücresiyle uyumlu bir şekilde çalışır.

### Honda, neden direkt olarak elektrik kullanmıyor?

Bilindiği gibi sadece elektrik motoruna sahip olan yüzde 100 elektrikli araçların bataryalarının tam dolu hale gelmesi için saatlerce şarj edilmelerine gerek duyuluyor. Oysa hidrojen yakıt hücresine sahip bir araç, kısa sürede yakıt ikmali yapı-

yor ve benzinle çalışan bir otomobile eşit bir menzile sahip olabiliyor. Ayrıca, yakıt hücresi sistemi ve diğer güç kaynağı bileşenleri, güçlü, hafif ve kompakt bir şekilde üretilerek, daha önce bir otomobilde hiç kullanılmamış alan ve tasarım seçenekleri yaratan bir düzen özgürlüğü sağlayabiliyor.

### Sudan suya çevreci döngü

İdeal bir hidrojen döngüsünde, güneş, rüzgar, hidroelektrik ve diğer yenilenebilir enerji kaynakları kullanılarak yapılan elektroliz işlemiyle sudan ayrıştırılan hidrojen, otomobillerde kullanılmak için elektrik üreten ve diğer enerji ihtiyaçlarını karşılayan yakıt hücrelerinde kullanılabilir. Bu işlemin yan ürünü olarak üretilen su, elektroliz yoluyla yeniden hidrojene dönüştürülmeden önce, ırmaklara ve okyanuslara dönüyor. Bu noktada; Honda yetkilileri şöyle düşünüyorlar: Bu tür yenilenebilir, sudan suya

bir enerji döngüsü gerçekleştirerek, günün birinde gerçekten sürdürülebilir enerji kaynakları yaratabilir, toplumu yenilenmeyen, karbon bazlı enerji kaynaklarından bağımlı olmaktan kurtarabiliriz.

### FCX Clarity adı nereden geliyor?

Honda, bu adı şirketin çevreci bir araç yaratarak, toplumun sürdürülebilir mobilité sağlamasını mümkün kıldığı fikrini ifade etmek için seçmiş.

*HONDA FCX  
CLARITY'NİN TEK  
EMİSYONU SU. BU  
SAYEDE ÇEVREYİ  
KİRLETMEDEN  
YOL YAPMAK  
MÜMKÜN  
OLUYOR.*

### Honda FCX Clarity

#### Teknik özellikler

Elektrik motoru tipi:	AC Eş zamanlı elektrik motoru
Elektrik motoru maksimum güç:	134 HP
Elektrik motoru maksimum tork:	256 Nm
Yakıt hücresi tipi:	PEMFC
	(Proton Değişimli Mambran Yakıt Hücresi)
Yakıt hücresi maksimum güç:	100 kW
Aktarma:	Önden çekiş
Lityum iyon pil voltajı:	288 V
Maksimum hız:	160 km/s
Menzil:	460 km
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4835 / 1845 / 1470 mm
Dingil mesafesi:	2800 mm
Yolcu kapasitesi:	4 kişi
Boş ağırlık:	1625 kg



## Bu kez karşı kıyıda'ydım

1995 senesinden beri motorsporlarının içinde basın mensubu olarak yer alıyorum. Bu geçen 14 yıllık sürede çeşitli yarışlardan fotoğraf çekerek ve yazı yazarak gelişmeleri siz okurlara sunmaya çalıştım. Takip ettiğim konuların içinde olup onların bakış açısından olayları incelemek adına iki sene önce sevgili meslekdaşım Yaman Yılmaz ile birlikte iki rallide parkurlarda yer almıştık. Bu benim için oldukça farklı bir tecrübe olmuştu. Yıllardır fotoğraflarını çektiğim yarışmacılar ile aynı perspektifte yer almanın sonucunda artık onların psikolojisi ile daha objektif yorumlar yapabiliyorum.

Geçtiğimiz Hitit Rallisi'nin ardından sevgili dostum Tolga Şansal ve Onur Aslan'dan, Antalya'da üçüncü kez yapılacak Türkiye Otokros Finalleri'nde yarışmacılarla iletişim sorumlusu olmam yönünde bir teklif geldi. Tolga'nın bende ki hatırını kıramayacağım ve de ilk defa organizasyonda yer alarak perde arkasında olan biteni yakından görme fırsatını kaçırmamak adına teklifi kabul ettim. Yarıştan önce Tolga ile koşturmalarımız Perşembe gününden başladı ve pilotlar tarafından çok beğenilen

kupaların yapılmasının ardından adeta palas pandiras vaziyette yarış direktörümüz Cahit Alkan'ı da yanımıza alarak iki araçla Antalya'ya gecenin kör saatinde vardık. Yarış öncesindeki Onur'un "Ağabey çok yorulabilirsin, hazırlıklı ol" şeklindeki telkinleri gerçek oldu ve üç gün boyunca deyim yerindeyse eşekler gibi çalıştım desem yeridir. Sürekli yarışmacılar ve organizasyon arasında köprü olmaya çalışırken, görevimi hakkıyla yerine getirmek tek amacımdı. Yarış boyunca doküman dağıttım, yarışmacıların isteklerini ivedi bir şekilde yerine getirmeye çalıştım. Kimi zaman pilotlara kesilen para cezalarını tahsil ederken, organizasyon görevlisi gözüyle farklı bir açıdan çevreyi izleme fırsatı da yakalama imkanı buldum.

Sonuçta karşı kıyıda yer aldığım organizasyonda farklı tecrübeler ve anılar ile ayrıldım. Ama ne yalan söyleyeyim, medya mensubu olarak yarışları takip etmek belki alışkın olduğumdan mıdır nedir bana daha rahat geliyor.

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



## Ford Fiesta Super 2000 gün ışığına çıktı

**Ford'un ralli parkurlarındaki yeni otomobili olan Ford Fiesta S2000, M-Sport'un İngiltere'deki merkezinde tanıtıldı.**

M-Sport'un tasarım ve mühendislik ekibinin dokuz aylık çalışmasının sonucu olan otomobilin tanıtımı Malcolm Wilson ve Ford Avrupa Motorsporları Genel Müdürü Gerard Quinn tarafından yapıldı. Fiesta S2000, ralli otomobili üretimi konusunda 1990'larda Escort Cosworth ile başlayan M-Sport ve Ford işbirliğinin son otomobili. Şu anki Focus WRC ile birlikte Fiesta S2000 projesi M-Sport Teknik Direktörü Christian Loriaux liderliğinde yürütüldü.

M-Sport'un patronu Malcolm Wilson bu konuda şunları söyledi: "Ben gerçekten de inanılmaz bir otomobil ürettiğimize inanıyorum ve bu tanıtım otomobili rallilerde yarışırken görmeye yönelik büyük bir adım. Beş yıldır ilk kez tüm dünyadaki ulusal şampiyona-

nalarda zafer için mücadele edebilecek bir Ford ralli otomobili sunuyoruz. Ford Fiesta S2000, sadece Christian Loriaux'nun ve onun ekibinin değil M-Sport'ta çalışan herkesin yoğun çalışmasının bir ürünü. "Christian Loriaux ise: "Tüm o yoğun çalışmadan ve kapalı kapılar arkasındaki testlerden sonra otomobili gerçekten göz önüne çıkarmak inanılmaz bir duygu. Testlerde çok umut verici bir başlangıç yaptık, onu yarışmalardaki gerçek hızıyla görmek için sabırsızlanıyorum" şeklinde konuştu.

Ford Fiesta S2000 ralli otomobili 2010 Ocak ayında homologe olacak ve yeni WRC Cup'ın yanı sıra tüm dünyadaki ralli şampiyonalarında yarıştırılabilecek.



# F1'de pilot pazarı kızıştı

2010 öncesinde F1'deki takımlar birbirlerinden pilot kapmak ve güçlü bir sezon geçirmek için kıyasıya rekabet içine girdiler.

**Yazı: Gürkan Çağlar**

Geçtiğimiz aybaşıda Abu Dabi'de yapılan final yarışının ardından 2010 için hemen kolları sıvayan Formula 1 takımları, birbirleri ile pistlerdeki yarışı pilot transferinde de sürdürüyor. Sezonun bitimine doğru ilk transfer bombası Ferrari takımından geldi ve uzun süredir süre gelen söylentilere son vererek Fernando Alonso'yu kadrosuna kattı. Felipe Massa ile 2010'da takım arkadaşı olacak olan Alonso'nun transferinin ardından 2007 şampiyonu Kimi Raikkonen boşta kaldı. McLaren'e geri döneceği konusunda sürekli haberler çıkan Fin pilotun geçtiğimiz günlerde basına açıklama yapan menajeri, McLaren ile anlaşamadıklarını söyledi. Raikkonen'in bu yazının yayına hazırlandığı günlerde eğer F1'de kol-

tuk bulamazsa Citroen Junior Takımı ile 2010'da Dünya Ralli Şampiyonası'nda yarışabileceği dedikoduları yapıyordu. Fin pilot geçtiğimiz Finlandiya Rallisi'nde Fiat Grande Punto S2000 ile yarış dışı kalana kadar oldukça başarılı bir performans sergilemişti.

## **Button – Hamilton ikilisi McLaren'in yeni silahları oldu**

Geçtiğimiz yıl şampiyon olarak noktalayan İngiliz pilot Jenson Button, Brawn GP ile yaptığı 2010 için görüşmelerde anlaşamayınca McLaren'a geçerek sezonun ikinci flaş transferini yaptı. İki şampiyon pilot Button ve Hamilton'u kadrosuna katan McLaren'ın önümüzdeki sene zirvede iddialı hale geleceği

tahmin ediliyor. Öte yandan geçtiğimiz sezona damga vuran Brawn GP takımı, hisselerinin yüzde 70'ini Mercedes'e satarak Mercedes GP adını aldı. Bu satışın ardından takım patronu Ross Brawn yine görevinde kalırken, takımın diğer pilotu Rubens Barrichello Williams takımı ile anlaşacağını açıkladı. Mercedes GP ekibi ilk transferini Williams takımının genç yeteneği Nico Rosberg'i bünyesine katarak yaptı. Takımın ikinci ismi için Kimi Raikkonen'in adı geçerken, Adrian Sutil ve Nick Heidfeld'in da adaylar arasında olduğu belirtiliyor.

## **BMW ve Toyota'nın pilotları takım arıyor**

Padok'un iki fabrika takımı BMW ve

Toyota'nın Formula 1'e vedasının ardından ortada kalan pilotları da takım arayışlarını sürdürüyor. Geçtiğimiz günlerde Peter Sauber'e geri satılan BMW takımının Polonyalı pilotu Robert Kubica Renault ile anlaşacağını açıkladı. Nick Heidfeld ise çeşitli takımlar ile görüşmelerini menajerinin sürdürdüğünü ve F1'den kopmak istemediğini söyledi. Toyota takımının Alman pilotu Timo Glock ise yeni sezonda F1'e merhaba diyecek Manor Grand Prix takımı adına yarışacağını açıklarken, Jarno Trulli ise yeniden F1 pistlerine geri dönecek olan Lotus takımına geçebileceği haberleri yayınlandı. Takımın son iki yarışta dikkat çeken Japon pilotu Kamui Kobayashi'nin ise Renault'ya geçebileceği konuşuluyor.





# Kuş yuvasından Ekström ve Almanya galip çıktı

Bu yıl “Kuş yuvası” olarak da anılan Çin’in Beijing Birds Net Stadı’nda yapılan Şampiyonlar Yarışı’nı Mathias Ekström kazanırken, Almanya da Uluslar Şampiyonu oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



1986'da Korsika Rallisi'nde geçirdiği kaza sonucu hayatını kaybeden Henri Toivonen anısına 22. kez düzenlenen Şampiyonlar Yarışı bu sene Çin'de düzenlendi. Beijing Birds Net Stadı'nda 3-4 Kasım tarihleri arasında düzenlenen yarışta motorsporlarının çeşitli dallarında şampiyonluklar kazanmış ünlü isimler birbirleri ile çift çıkışlı olarak hazırlanan parkurda mücadele ettiler.



Geçen yılın birincisi Sebastien Loeb'un katılmadığı yarışta bu yıl öne çıkan pilotlar arasında son Formula 1 şampiyonu Jenson Button, Sebastien Vettel, Mikko Hirvonen, Yvan Muller, Michael Schumacher, Mathias Ekström ve David Coulthard gibi isimler göze çarpıyordu. Ayrıca motosiklet tutkunlarının yakından tanıdığı efsanevi sürücü Michael Doohan ve Amerikalı Motokros ve Ralli şampiyonu Travis Pastrana da dört tekerlekte rakiplerine karşı şans arayacaklardı.

### Almanya, Uluslar Kupası'nı rakiplerine kaptırmadı

3 Kasım Salı günü düzenlenen Uluslar Kupası'nda Michael Schumacher ve onun veliahtı olarak gösterilen Sebastian Vettel ile mücadele eden Almanya takımı, birinci olmayı başardı. Alman ekibi katıldığı 12 yarıştan sadece ikisini kaybetti ve finalde Autosport Britanya Takımı'nı

yenerek Uluslar Kupası'nı kaldırmayı başardı. Finalde eşleşen Michael Schumacher, son mücadelenin ilk yarışında ROC arabası ile Jenson Button'ı geride bırakırken, Ford Focus WRC'lerle yapılan ikinci bölümde Sebastian Vettel spin atarak Andy Priaulx'a geçildi ve durum eşitlendi. Son yarışta ise Schumacher, Priaulx'u ROC aracıyla 1 saniye farkla geçerek Almanya'ya birinciliği getirdi. Bu sonuç ile Almanya, Şampiyonlar Yarışını üçüncü kez kazanarak Uluslar Kupası'nda gelmiş geçmiş en başarılı takım oldu.

### Ekström üçüncü kez Şampiyonlar Şampiyonu oldu

Uluslar Kupası'nın yapılmasının ardından ertesi gün ise pilotların bireysel olarak birbirleri ile yarışacakları yarışlara geçildi. Elemelerin ardından finalde efsane Alman Formula 1 pilotu Michael



Yarışa katılan pilotlar toplu halde objektiflere poz verdiler.

Schumacher ile İsveçli DTM sürücüsü Mathias Ekström eşleşti.

Mathias Ekstrom finalde önce ROC Buggy ile ardından ROC KTM X-Bow ile Alman rakibi Michael Schumacher'i geride bırakarak kariyerinde üçüncü kez Şampiyonlar Şampiyonu unvanını kazanmayı başardı.



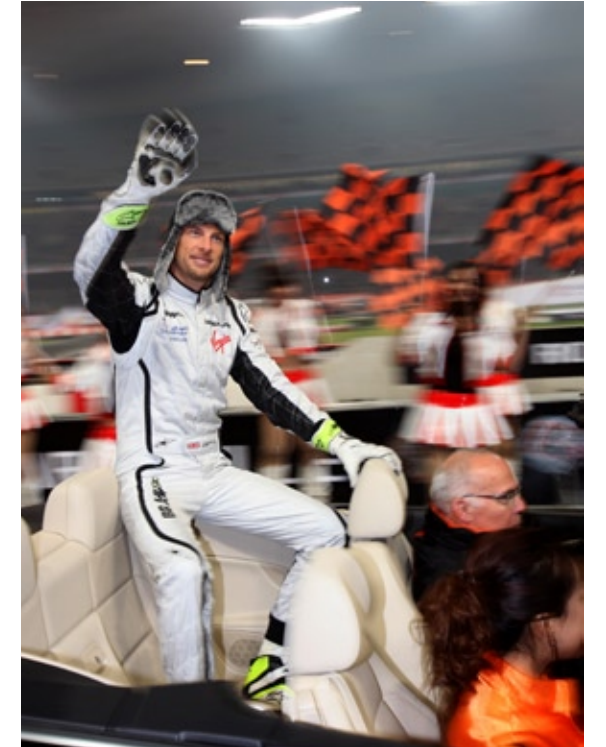
Priaulx ve Vettel Focus WRC'ler ile kıyasıya mücadele ettiler.



Schumi ile veliahtı Vettel Almanya adına Uluslar Şampiyonu oldular.



KTM X-Bow'larda yarışmacıların yanında şanslı misafirler oturdu.



Son F1 Şampiyonu Jenson Button seyircileri selamlarken görülüyor.



# Kazanan Ünlüdoğan, Şampiyon Avcı oldu

Türkiye Ralli Şampiyonası'nın final yarışında TOK Sport renklerinde yarışan Dağhan Ünlüdoğan zafere ulaşırken, Yağız Avcı da sezonu şampiyon olarak noktaladı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan Çağlar





Altı yarıştan oluşan ve Parkur Racing takımının genç pilotu Yağız Avcı'nın adeta domine ettiği Türkiye Ralli Şampiyonası'nda sezonun son yarışı için ekiplerin durağı Kocaeli Rallisi'ydi. Ford Otosan'ın 50. kuruluş yıldönümüne de denk gelmesi yüzünden ayrı bir önem taşıyan rallide beş özel etabın ardından kazanan isim Dağhan Ünlüdoğan oldu. Sezona Uluslararası İstanbul Rallisi ile başlamasına rağmen sponsor bulamaması nedeniyle kalan yarışlara giremeyen Dağhan Ünlüdoğan buna rağmen son yarışta ortaya koyduğu performansla izleyenlere "keşke sezon kovalayabilseydi" yorumunu yaptırdı. Sezonun bundan önceki beş yarışında da zafere ulaşarak şampiyonluğunu matematiksel olarak ilan eden Yağız Avcı ise son yarışta da zaferle taçlandırmak isteğiyle start aldığı ralliye manifold sorunu ile başladı.



**Burak Çukurova yarışı ve sezonu ikinci olarak noktaladı.**

*SEZONUN SON RAUNDU OLAN KOCAELİ RALLİSİ'NDE 4WD OTOMOBİLE YARIŞAN EKİPLER, PARKURDA YER ALAN AZ SAYIDAKİ SEYİRCİYE GÖZLERE HOŞ GELEN GÖRÜNTÜLER SUNDULAR.*



**Kerem Üstünkaya üçüncülükle sezonun en iyi derecesini elde etti.**



Yarış boyunca bu sorunuyla etaplarda istediği zamanları yapamayan genç pilot, son etaba çıkmadan ralliye veda etmesine rağmen servis alanında takımıyla zafer kutlamasını yaptı. Sezonu takımlar şampiyonu olarak noktalayan Parkur Racing ekibinin tecrübeli ismi Kerem Üstünkaya ise yarışta üçüncü gelerek kendi adına sezonun en iyi derecesini elde etti.

### Sezon zevk vermedi

Fabrika takımlarının çekilmesi ile gitikçe kan kaybeden ve her sezon daha da sıkıcı hale gelen Türkiye Ralli Şampiyonası bu sene de izleyenlere keyif vermedi. Her ne kadar özellikle Yağız Avcı etaplarda yer alan bir avuç izleyene göz hoş görüntüler sunmasına rağmen, beklenen kompetisyon ortamının olmaması sporun geleceği açısından tehlike sinyalleri vermeye devam etti. Sezonun geneline bakıldığı zaman Ford'un kısıtlı da olsa spora olan desteği devam ederken, kayda değer sponsor firma olarak sezona Yeşil Bursa Rallisi ile başlayan İnci Akü ve Yurtiçi Kargo'nun haricinde başka bir firmaya rastlanmadı. Yeni sponsorları spora kazandırmak ve seyirci ilgisini arttırmak için federasyonun kolları sıvaması ve böyle gittiği takdirde sporun gelecekte daha da kısır döngü içerisine gireceği üzerinde görüşler birleşti.



**Mustafa Söylemez son yarışlara nazaran daha iyi bir ralli geçirdi.**



**Burcu Çetinkaya yine birçok erkek rakibini geride bıraktı.**



**Yunus Kolcu N/3 sınıfında birinciliği kazandı.**



**Yerel bayan ekip Sena Özge Aydın-Hülya Morgil basın toplantısında.**



**Parkurlarımızın Picasso'su Ahmet İ.Kaya yarışı tamamlayamadı.**



**Parkur Racing ekibi yarış sonunda objektiflere şampiyonluk pozu verdi.**

***YARIŞI KAZANAN DAĞHAN ÜNLÜDOĞAN, GÖSTERDİĞİ PERFORMANSLA İZLEYENLERE "KEŞKE TÜM SEZON YARIŞSAYDI" YORUMUNU YAPTIRDI.***

### Kocaeli Rallisi Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 .....Dağhan ÜNLÜDOĞAN - Ahmet Sami CAN	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:25:05:4
2 .....Burak ÇUKUROVA - Aykan ALAKOÇ	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:26:22:2
3 .....Kerem ÜSTÜNKAYA - Özden YILMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:33:18:1
4 .....Mustafa SÖYLEMEZ - Cem BAKANÇOCUKLARI	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:34:09:0
5 .....Burcu ÇETİNKAYA - Çiçek GÜNEY	Ford Fiesta R2	1:36:33:2
6 .....Serhat ÖZTEMİR - Ünal TEZEL	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:38:21:3
7 .....Menderes OKUR - Burak SÖĞÜT	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:40:21:9
8 .....Yunus KOLCU - Soner TAMER	Ford Fiesta ST	1:43:00:9
9 .....Yüksel ÖZGÜR - Ahmet Deniz AZMAK	Citroen C2	1:46:03:6
10 ....Süheyl POLATOĞLU - Hakan UÇUCU	Citroen Saxo VTS	1:48:41:8



# Otokros'ta keyifli final



2009 Türkiye Otokros Birinciliği, Antalya Motor Sporları Kulübü (AMK) tarafından düzenlenen yarışla sona erdi.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Harun Özdemir – Ayşegül Cezayirli



Bu sezon Antalya'da üçüncü kez düzenlenen Türkiye Otokros Şampiyonası Finalleri, Akdeniz'in kendine özgü sıcak havası altında düzenlendi. 20-22 Kasım tarihleri arasında Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden finale katılmaya hak kazanan 33 yarışmacı hafta sonu boyunca zama-na karşı kıyasıya mücadele etti. Akdeniz Üniversitesi kampüsünde bulunan ve Rally Of Turkey'de özel seyirci etabı olarak kullanılan parkurda düzenlenen final yarışlarında Kategori 1'de İzmirli genç pilot Alper Akgün Citroen Saxo'suyla birinci, İsmail Cabacı ikinci olurken, Serdar Ko-maç kariyerinde ilk kez katıldığı toprak zeminli yarıştan üçüncü olarak ayrıldı. Kategori 2'de Tunç Tuncer bu sene de Antalya'dan şampiyon olarak ayrıldı. İzmirli sempatik pilot, hafta sonu boyunca aks sorunu yaşamasına rağmen, yarış sabahı yetiştirilen yeni yürüyen aksamı ile birinciliği rakiplerine kaptırmadı. Ford Fiesta ile yarışan ev sahibi Mustafa Çakal ikinci, İzmitli genç yarışçı Ferhat Tanrıbilir de üçüncü oldu.

#### 4WD otomobillerin mücadelesi nefes kesti

Dört tekerlekten çekişli turbo otomobillerin yarıştığı Kategori 3'te ise tozu dumana katan yarış araçları, Antalyalı yerel halkın oldukça ilgisini topladı. Bu yıl evindeki yarışta oldukça iddialı olan Mustafa Söylemez zafere ulaşarak mu-

radına ererken, hafta içinde İtalyan Fiat takımı pilotu Luca Rosetti ile antrenman yaparak iddialı hazırlanmış olan Cem Acar ikinciliği elde etti. Delta Sport desteğinde yarışan Menderes Okur ise üçüncülüğü elde etti. Bu kategorinin iddialı isimlerinden Tolga Çilingir ve Öğül Orhan araçlarındaki mekanik sorunlar nedeniyle bu seneki finalden mutsuz ayrıldılar. Kategori 4'te ise Bursalı pilot Ünal Şenbahar, otomobilindeki birkaç değişiklikle bu kategoriye kayıt ettirdiği Mitsubishi Lancer EVO9'uyla bu sezon Tırmanma Kategori 4 ve Ralli N/3 sınıfının ardından üçüncü zaferini kazanırken, Antalyalı Mehmet Pınarbaşı ikinci, Maxi Clio ile yarışan Arslan Acar üçüncü oldu. Bu yıl Otokros finallerinde kupa kazanan pilotlar ödülleri Migros AVM önünde düzenlenen törenle aldılar.

#### En iyi zamanın sahibi Mustafa Söylemez oldu

Cumartesi günü aynı etapta yapılan mahalli yarışlar ile finale yükselmeye hak kazanan Mustafa Söylemez, 5.20 kilometre uzunluğundaki yarışta 04:19,30 yaparak hem 2009 Türkiye Otokros Birincisi oldu hem de Antalya Özel Seyirci Etabı'nın zaman rekorunu kırdı. Söylemez, kendi evinde yapılan bir yarış kazanmaktan mutlu olduğunu belirterek: "Kariyerimin ilk otokros birinciliğini aldım. Hem cumartesi günü



Mustafa Söylemez, Kategori 3'te birinci gelirken parkur rekorunu kırdı.



Mehmet Pınarbaşı Kat. 4'te Ünal Şenbahar'la sıkı mücadele etti.



İzmirli Alper Akgün Kategori 1'in zafer kazanan ismi oldu.

*ANTALYA'DAKİ YARIŞTA EV SAHİBİ PİLOTLAR HEMŞEHRİLERİNİN YOĞUN DESTEĞİ ALTINDA MÜCADELE ETTİLER.*



**Kategori 2'de yarışa iddialı başlayan Ömer Erdem'in taklası Harun Özdemir ve Ayşegül Cezayirli'nin iki farklı açıdan objektiflerine yakalandı.**



**İzmirli tecrübeli pilot Öğül Orhan bu seneki finalde umduğunu bulamadı.**



**Dr. Tunç Tuncer bu yıl da Kategori 2'de zirvenin sahibiydi.**

yapılan mahalli yarışlar hem de Pazar günü yapılan final yarışı bizim için çok güzel ve keyifli geçti. Kendi evimdeki final yarışında hem birinciliği kazandım hem de etabın zaman rekorunu kırdım." Mustafa Söylemez, 5M Migros Alışveriş Merkezi'nde yapılan ödül töreninde, en iyi zaman kupasını bu sezon Türkiye Ralli Şampiyonası'nda birlikte yarıştığı yardımcı sürücüsü Cem Bakançocukları'na hediye etti.



**Kupa alan pilotlar mutlu halde poz verdiler.**

#### Antalya Otokros Final Yarışı Genel Klasmanı

**Sıra . Pilot ..... Otomobil ..... Zaman**

##### Kategori 1

1	.....Alper Akgün	.....Citroen Saxo	.....04:34,90
2	.....İsmail Cabacı	.....Fiat Palio	.....04:45,19
3	.....Serdar Komaç	.....Peugeot 106	.....04:45,35

##### Kategori 2

1	.....Tunç Tuncer	.....Honda Type-R	.....04:34,00
2	.....Mustafa Çakal	.....Ford Fiesta	.....04:37,51
3	.....Ferhat Tanrıbilir	.....Ford Fiesta	.....04:49,70

##### Kategori 3

1	.....Mustafa Söylemez	.....Mitsubishi Lancer EVO9	.....04:19,30
2	.....Cem Acar	.....Fiat Grande Punto S2000	.....04:20,14
3	.....Menderes Okur	.....Mitsubishi Lancer EVO9	.....04:22,00

##### Kategori 4

1	.....Ünal Şenbahar	.....Mitsubishi Lancer EVO9	.....04:24,19
2	.....Mehmet Pınarbaşı	.....Fiat Grande Punto R3D	.....04:27,40
3	.....Arslan Acar	.....Renault Clio Maxi	.....04:48,08



## İSOK Maslak'taki yeni lokaline kavuşuyor

Uzun yıllardır lokali Merter'de bulunan İstanbul Otomobil Kuübü, Maslak'taki yeni lokaline taşınıyor. Bir süredir tadilat çalışmaları süren yeni kulüp lokali için hazırlıklar tamamlandı. Ofis, teras ve depo olarak ayrı bölümleri bulunan yeni lokalin üyeleri tarafından sıkça ziyaret edileceğini tahmin ediliyor. Kulüp Yönetimi, yeni lokali ile birlikte 90'lı yıllarda Levent'te bir efsane olan eski toplantıların tekrar hayata geçirilmesi, kulübün üyeleri ve sporcularının ilişkilerinin geliştirilmesi ve özlenen eski sosyal günlere dönülmesi anlamında büyük çaba sarf etmekte. Henüz günü tam olarak netleştirilmemekle birlikte her hafta bir gün kulüp lokalinde toplantı yapılması planlandı. Özellikle barbeküsü ile teras katının uzun sohbetlere ev sahipliği yapacağı tahmin ediliyor. Yeni kulüp lokali, geniş bir ekip ile yoğun bir çalışma döneminden sonra gerçekleştirilirken lokalin baştan aşağıya yenilenmesi ise parkurlarımızın tecrübeli isimlerinden Yüksel Özgür tarafından gerçekleştirildi.

İSOK'un yeni iletişim adresi:

Büyükdere Cd. 100.Yıl San.Sit.

C52 Sok. No:5 MASLAK/İSTANBUL

Tel: 0 212 346 01 07-08

Faks: 0 212 346 01 09



## Raikkonen Citroen ile ralliye geçebilir

Citroen takım patronu Olivier Quesnel, Radio-France'daki röportajında Ferrari'den ayrıldıktan sonra halen boşta olan Kimi Raikkonen'in gelecek yıla ilişkin ralli planlarının "söylentiden daha fazlası" olduğunu söyledi. Quesnel "Birşey imzalanmış değil. Raikkonen'le telefonla henüz hiç görüşmedim. Ancak bu söylentiden öte, şu an için gerçek bir ihtimal" ifadelerini kullandı. Raikkonen'in "inanılmaz bir pilot" olduğunu vurgulayan Quesnel, Fin pilotun 2007'de tesadüfen dünya şampiyonu olmadığının da altını çizdi. Fin pilotun bu yıl kendi ülkesindeki rallilerde çıktığı mücadeleleri işaret eden Quesnel, "S2000'le orada yaptıkları şaşırtıcıydı" diye konuştu. Olivier Quesnel ayrıca Raikkonen'in ralliye geçmesi halinde, resmi Citroen takımında Sebastien Loeb'un yanında yarışmayacağını, öncelikle Junior ekipte C4 WRC koltuğuna oturabileceğini ifade etti.



## www.rallyofturkey.org yayında

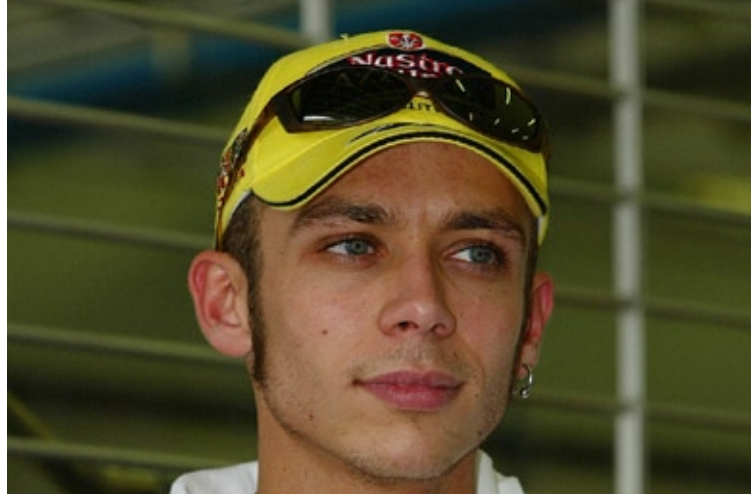
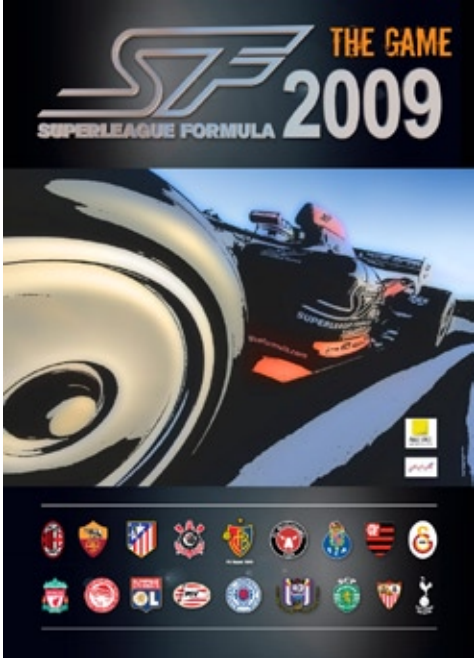
FIA 2010 Dünya Ralli Şampiyonası'nın 4'üncü ayağı olarak 14-18 Nisan tarihlerinde, İstanbul'da düzenlenecek olan "Rally Of Turkey"nin hazırlıkları tüm hızıyla sürüyor. Rallinin dünyaya açılan kapısı olan resmi 'Rally of Turkey' web-sitesi de yenilenmiş haliyle rallyof-turkey.org adresinde yayına girdi. Sitede, zaman çizelgesine, programlardan medya işlemlerine bütün bilgi ve dokümantasyonlara ulaşmak mümkün. Gelecek haftalarda ise 2003 yılından bu yana gerçekleştirilen "Rally of Turkey" tarihinde ilk kez tamamen Türkçe olarak düzenlenmiş web-sitesine de yer verilmesi planlanıyor. Öte yandan facebook.com ve twitter.com sitelerindeki resmi "Rally of Turkey" fan sayfalarına da üye olarak ralli ile ilgili bütün gelişmeler takip edilebiliyor. Facebook için arama kısmına "rally of turkey" yazarak ulaşabileceğiniz gibi, twitter için olan Rally of Turkey fan sayfasına şu adresten ulaşabilirsiniz: [http://twitter.com/rally\\_of\\_turkey](http://twitter.com/rally_of_turkey)



## Superleague Formula oyunu piyasada

Geçtiğimiz hafta İspanya'nın Jarama pistinde koşulan yarışla 2009 sezonunu tamamlayan Superleague Formula'nın resmi oyunu yine aynı hafta sonunda sporseverlere tanıtıldı. Futbolseverlere takımının kendi renklerini taşıyan otomobillerle pistlerde mücadele etme şansı veren oyun üstün grafik ve gerçekçi tepkimeleriyle beraber oyunu oynayan pilotlardan tam not aldı. Galatasaray'ın da dahil olduğu oyunun demosuna [www.superleagueformula.com](http://www.superleagueformula.com) adresinden ulaşılabilirken, isteyenler için oyunun satışı da yine aynı siteden gerçekleştiriliyor. Oyunda 2009 model V12 motorlu ve 750 HP'lik otomobillerin yanı sıra bu sene takvimde yer alan 6 pist de birebir özelliklerde dijital ortama aktarıldı. Öte yandan yarış oyunları dünyasında bir ilk olarak yarışma esnasında otomobil içinden ayarlar yaparak

tur zamanların da iyileştirme şansı bulunması oyunun dikkat çekici özelliklerinden bir tanesi.



## Rossi 2011 için Yamaha'ya sıcak bakıyor

MotoGP'de sezonu şampiyon olarak noktalayan Valentino Rossi, 2011 için Ducati'den gelen teklife karşın Yamaha'yı bırakmaya hazır olduğu yönündeki haberleri yorumladı. Rossi, son olarak Gazzetta dello Sport'a verdiği demeçte daha önceki açıklamalarını yanlış yorumlandığını belirterek, "Yıl sona ermeden önce birçok gelişme olacak. O yüzden karar verme zamanı geldiğinde, hepimizin hangi pozisyonda olduğumuzu değerlendirmemiz gerekecek" dedi. İngiliz yayın kuruluşu BBC ile uzun bir röportaj yaptığını belirten Rossi, "Bir noktada bana alternatiflerin neler olduğu soruldu. Ben de Ducati'nin bir seçenek olabileceğini söyledim. Sanırım bu gerçekçi bir değerlendirmeydi" diye konuştu. İtalyan sürücü "Fakat tekrar ediyorum, Yamaha'da kendimi iyi hissediyorum. Yamaha ile devam etmek istiyorum. Yarışmaya devam etmek istiyorum, ona da evet dedim. Muhtemelen 2010'dan sonra da yarışacağım. Kuvvetle muhtemeldir ki Yamaha ile birlikteliğime devam edeceğim" açıklamasını yaptı.

## Tarquini WTCC Şampiyonu oldu

Dünya Binek Otomobiller Şampiyonası (WTCC)'nin olaylı geçen Macau'daki final yarışını Augusto Farfus kazandı. Farfus pole pozisyonundan başladığı yarışta, Yvan Muller and Tiago Monteiro'yla yakın bir mücadeleye giren takım arkadaşı Jorg Muller'e karşı avantaj elde ederek bitişe kadar bu pozisyonunu korumayı başardı. Jordi Gene'nin 7'nci turda yavaşlamasının ardından Tarquini, bu dörtlünün arkasına yerleşerek yarış 5'nci sırada tamamladı. Böylelikle Tarquini'nin 5'nci olarak kazandığı puanlar hem kendisini sürücüler, hem de Seat'ı markalar klasmanında şampiyonluğuna taşıdı. Tarquini kazandığı şampiyonluğun yanında yeni rekorlara da imza attı. En yaşlı FIA dünya şampiyonu ve 127 puanla Dünya Binek Otomobiller Şampiyonası tarihinde bir sezon içinde en fazla puan toplayan isim oldu. F1'de 1957 sezonunda şampiyonluğa ulaşan Juan-Manuel Fangio'nun rekorunu geliştiren 47 yaşındaki İtalyan pilot ayrıca 1991'de Dünya Spor Otomobiller Şampiyonası'nda Teo Fabi'den bu yana bu unvanı elde eden ilk İtalyan oldu.





## e-otodergi okuyucu sayıları

Tarih	Sayı	Okuyucu sayısı
Temmuz 2008	1	6347
Ağustos 2008	2	7011
Eylül 2008	3	7530
Ekim 2008	4	10.042
Kasım 2008	5	15.220
Aralık 2008	6	15.873
Ocak 2009	7	15.903
Şubat 2009	8	15.923
Mart 2009	9	15.967
Nisan 2009	10	16.337
Mayıs 2009	11	16.823
Haziran 2009	12	17.245
Temmuz 2009	13	17.433
Ağustos 2009	14	18.287
Eylül 2009	15	18.385
Ekim 2009	16	20.579
Kasım 2009	17	20.682



www.

***e-otodergi***.com

Kasım 2008 sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz.

**e-otodergi**'ye göstermiş olduğunuz ilgi nedeniyle teşekkür ederiz.

**Ocak 2010** tarihli 19'uncu sayımız, **5 Ocak 2010** tarihinde yayına girecektir.