

WWW.

EKİM 2008

SAYI:4

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



RENAULT SYMBOL



SAAB 9-3 CABRIO



MERCEDES SLK 200K



LR FREELANDER 2
JEEP CHEROKEE



PARİS'İN GÖZDELERİ



“Emniyet”siz otoyol

Sağım solum önüm arkam “Metrobüs” haberi. Önce metrobüs bence nedir onu açıklayayım: Neden raylı sistemde giden vagonların değil de, otobüslerin kullanıldığını anlamadığım, araçların İngiliz usulü yolun solundan gittiği, 25-30 yıl önce Mecidiyeköy-Taksim arasında çalışan ve sonra “Çok yer kaplıyor” gerekçesiyle kaldırılan sıra sıra otobüslü ulaşım sistemi. Bilenler bilir: Japonya’da aşağıdaki yolu etkilemez bu tür toplu taşıma araçları, raylı sisteme sahiptir ve yukarıdan gider; Avrupa’da ise yerin altına alınmıştır ve adı metrodur. Geçen gün test amaçlı bindim. Avcılar’dan Mecidiyeköy’e 42 dakikada geldim. Sorunsuz bir yolculuktu. Benim bindiğim gün bir otobüs yanmış, o bana denk gelmedi. Eksikleri olsa da (yer döşemesiz üst geçitler, uyarıcı levha eksikleri, bir sonraki durağın hangisi olduğunun belirtilmemesi vb...) minibüslerden daha modern olduğu kesin.

Benim ele alacağım konuya metrobüs yüzünden daralan otoyol ve emniyet şeritlerinin iptal edilmiş olması. Ben inanın dünyada bugüne kadar emniyet şeritsiz otoyol görmedim. İnanması güç ama otoyol kimi zaman 2, kimi zaman 3 şerit halinde ilerliyor. Motosiklet geçebilecek kadar yer bile yok. Bir trafik kazası olduğunda yolun saatlerce tıkanmasını bir yana bırakın, birine bir şey olsa ambulans nereden gidecek diye düşünüp de bulunabilecek bir cevap yok. Bence bu bir suç ve benim şu an yaptığım da bir suç duyurusu. Metrobüsün daralttığı yolda emniyet şeridi yapılmamış olması, bu projeye imza atan herkesi sorumlu kılıyor ve 1 kişi bile geç gelecek ambulans nedeniyle ölse hapse girmeliler.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

İyi, kötü ve çirkin

Her otomobilin güzel bir yanı vardır. Fakat güzel bir yanı olması “gerçekten güzel” ve beğenilir olduğu anlamına gelir mi? Kişiden kişiye değişir.

Bu konuyu kısaca “güzel, ama ben beğenmedim” veya “çirkin, ama ben beğendim” şeklindeki cümlelerle özetleyebiliriz. Fakat bazı otomobiller var ki tasarımcıları tarafından sanki özellikle çirkin olsun diye çizilmişler ve yukarıdaki iki cümle de söylenemez.

Güzelliğin ve çirkinliğin mutlak bir tanımı olmasa da göze hoş giden veya gitmeyen tasarımlar olabilir. Bunun için sizlerle geçen günlerde İngiliz The Daily Telegraph gazetesinin internet sitesinde yaptığı en çirkin 100 otomobil anketinin sonuçlarından örnekler vermek istiyorum.

Aslında anket sonuçlarını görmeden ilk üç otomobili sıraları değişik de olsa tahmin ettim. Bu ankette listenin ilk sırasında 2001-2005 yılları arasında üretilmiş Pontiac Aztec var. İkinci sırada 1998-2005 yılları arasında üretilmiş ilk versiyon Fiat Multiplo, üçüncü sıradaysa SsangYong Rodius geliyor. Evet güzellik kişiden kişiye değişse de bu otomobillere güzel diyecek pek az kişi vardır. Sonuçta otomobiller şehir mobilyaları gibi... Hem kullanılırken, hem de dışarıdan seyrederken keyif vermeli.

Mutlu bir ay dileklerimle...

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Herkes farkında; o başka!

Çizgileriyle genç, duruşuyla olgun... Performansıylayla sportif, konforuyla şık...
Güvenlik özellikleriyle ağırbaşlı, sürüş tarzıyla heyecanlı... Yeni bir klasik...
Yeni Citroën C5. İşte bu, sizin farkınız...

Mimar: Charles LANGE



Baylas

Bayraktar

www.citroen.com.tr



YENİ CITROËN C5

HABERLER

- 6 BMW 7 Serisi
- 7 Land Rover G4 Challenge
- 10 Paris Otomobil Fuarı
- 17 Ağustos ayı otomobil satışları

DOSYA

- 52 Türkiye'deki tüm 4x4 Pick-up'lar

MOTORSPORLARI

- 68 Formula 1 İtalya GP'si
- 71 Yeşil Bursa Rallisi
- 74 Amerika Moto GP
- 75 IRC Asturias Rallisi
- 76 Autodrom İzmir Pist Yarışı

MODİFİYE

- 79 Porsche Cayenne

KLASİK

- 80 Citroen 2CV

İLK SÜRÜŞ & SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 20 Yeni Renault Symbol
- 23 Lancia Delta
- 43 Nissan Qashqai 1.5 dCi
- 58 Opel Zafira 1.9 CDTi
- 61 Renault Kangoo 1.5 dCi 85 HP

ÖZEL TEST

46 Mercedes
SLK 200K

KARŞILAŞTIRMA

33 Land Rover Freelander 2.2 Td4
Jeep Cherokee 2.7 CRD

FOTO TEST

64 Peugeot Bipper



26

SÜRÜŞ İZLENİMİ
Saab 9-3 Convertible

e-otodergi

EKİM 2008 SAYI 4

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Suat Köksal
suatkoksal@gmail.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

İstanbul'da Autoshow heyecanı

Bu yıl 12.'si gerçekleştirilen İstanbul Autoshow 10-19 ekim tarihleri arasında otomobil severleri konuk edecek. 200'e yakın firmanın (47'si otomobil firması) katıldığı fuar, 120.000 metrekare kapalı alana sahip. 2006'da 620 bin kişinin ziyaret ettiği fuarı, bu yıl 650 bin kişinin ziyaret etmesi bekleniyor. 11 yaşa kadar ücretsiz olan fuarın hafta içi giriş ücreti 14 YTL, haftasonu giriş ücretiyse 17 YTL olarak açıklanıyor.



FUAR 10 EKİM'DE AÇILIYOR

Dünyanın en pahalısı Türkiye'de

Doğuş Otomotiv, dünyanın en pahalı seri üretim spor otomobili Bugatti Veyron 16.4'ü Türk müşterilerin beğenisine sundu. Anahtar teslim satış fiyatı 2,4 milyon Euro olan Bugatti Veyron 16.4'ün ilk araç teslimi 2009 yılında gerçekleştirilecek. Bugatti Veyron 16.4 ve Veyron Grand Sport'tan (roadster versiyonu) oluşan ailenin Türkiye'de satışa sunulmasıyla ilgili olarak düzenlenen basın toplantısında konuyla ilgili görüşlerini açıklayan Bu-

gatti Satış/Pazarlama ve Satış Sonrası Direktörü Alasdair Stewart, Türkiye'nin Bugatti açısından önem arz eden bir ülke olduğunun altını çizdi. Sadece 300 adet üretilecek olan otomobil için şu ana kadar 250 sipariş alınmış durumda. Bugatti 16.4 Veyron'da 1001 HP güç ve 1250 Nm tork üreten 8 litrelik W16 motor bulunuyor. 0-100 km/s hızlanmasını 2.5 saniyede tamamlayan otomobil, 407 km/s'lik maksimum hıza sahip.



MACERA İÇİN "START!"



BACK **START** NEXT

4x2 47.990 YTL'den*
4x4 59.990 YTL'den** başlayan fiyatlarla.



SHIFT expectations

NISSAN NAVARA

Bazıları yeni keşifler yapmaya bayılır. Siz de daha önce hiç gitmediğiniz yerlere gitmek için yanınıza güvenilir bir dost arıyorsanız, Nissan Navara doğru seçim. **171 beygirlik sınıfının en güçlü motoru,** performansı, üstün donanımı, mükemmel arazi uyumu ve konforuyla her yerde sizinle.

* Nissan Navara 4x2 SE/MT New Edition modeli için tavsiye edilen anahtar teslim satış fiyatıdır. ** Nissan Navara 4x4 SE/MT modeli için tavsiye edilen anahtar teslim satış fiyatıdır.

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

tuv NISSAN Otomotiv A.Ş.



- Deri koltuklar
- Cruise Control
- Yağmur sensörü



- 6'lı CD değiştirici
- Elektrik ayarlı ve ısıtmalı ön koltuklar
- Tavanda portbagaj



- Sunroof
- Otomatik yanan ön farlar
- Otomatik çift taraflı klima



Paris'ten önce İstanbul'da

Lüksün simgesi BMW 7 Serisi, Paris Otomobil Fuarı'nda dünya tanıtımı yapılmadan önce Türkiye'ye getirildi ve basın mensupları ile özel müşterilere kapalı kapılar ardında tanıtıldı. Baz fiyatı 150.000 Euro olan otomobilin ilk teslimatı 15 Kasım'da gerçekleştirilecek.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: BMW Medya

BMW 7 Serisi beşinci jenerasyonuna kavuştu. Tasarım bakımından bazı eleştirilere uğrayan öncüsünden farklı olarak, "tartışmasız güzel" hatlara sahip olan otomobil, motor ve iç mekan özellikleriyle çok iddialı. Daha uzun ve daha alçak karoseriyle son derece modern ve sportif bir görünüm sunan yeni BMW 7 Serisi'yle, Borusan Otomotiv'in çok özel bir organizasyonu dahilinde İstanbul'da tanışma fırsatı bulduk.

iDrive'a rötuş

BMW yetkililerinin belirttiklerine göre, yeni geliştirilen bir BMW modelinde, ender olarak müşterilerin görüşlerine başvurulmuş. Yani yeni 7 Serisi, eski 7 Serisi kullanıcıları ve potansiyel müşteriler tarafından şekillendirilmiş. iDrive sistemine eklenen yeni butonlar bunun bir örneği.

Sürücü odaklılığa dönüş

Orta konsoldaki ekran ve kumanda birimlerinin, çok az bir açıyla da olsa sürücüye dönük olması, BMW'nin eski modellerindeki "sürücü odaklı kokpit"e geri dönüşün sinyallerini veriyor olabilir.

Üç motor seçeneği bulunuyor

Yeni 7 Serisi'nde 4395 cc 407 HP gücünde benzinli (750i ve 750Li), 2979 cc 326 HP gücünde benzinli (740i ve 740Li) ve 2993 cc 245 HP gücünde turbodizel (730d) olmak üzere üç motor seçeneği bulunuyor. 750i 600 Nm torku ve 5.2 saniyelik 0-100 km/s performansı ile dikkat çekiyor.

İlk teslimat 15 Kasım'da

Basın mensuplarına ve özel müşterilere tanıtılan yeni 7 Serisi için sipariş alınmaya başlandı. Baz fiyatı 150.000 Euro olan otomobilin ilk teslimat tarihi ise, dünyayla eş zamanlı olarak 15 Kasım. Borusan Otomotiv yöneticileri, bu yeni jenerasyondan, model ömrü olan 7 yılda toplam 2000 adet satmayı hedeflediklerini belirttiler.



G4 Challenge'ta finalistler belli oldu

Land Rover G4 Challenge'ın Türkiye seçmelerinde mücadele artıyor. 12 kişi, binlerce kişi arasından finale adını yazdırdı. Final heyecanı 22-25 Ekim tarihlerinde yaşanacak.

Yazı: Emre Anamur

Büyük mücadelelere sahne olan Land Rover G4 Challenge Yarı finalleri tamamlandı. Yarı finale katılmaya hak kazanan 32 ismin içinden seçilen 12 başarılı yarışmacı, finale isimlerini yazdırmayı başardı. Yarışmacılar; Land Rover Experience Center'da gerçekleştirilen ve 3 gün süren mücadelede koşu, bisiklet, orienteering, tırmanma gibi zorlu fiziksel etapların yanı sıra bisiklet tamiri, orienteering, ürün bilgisi, dağcılık, arazide araç kullanımı ve ilk yardım konularında eğitim alarak bilgi ve becerilerini de ortaya koydular. Land Rover G4 Challenge, yarışmacıların sert doğa koşullarındaki dayanıklılığını, becerilerini sınanan, iş makinesinden bisiklet kullanmaya, çadır yaşamından ilk yardım bilgisine çok geniş bir mücadeleye sahne oluyor.

12 kişi finalde yarışacak

Kıran kırana geçen tüm bu mücadelelerin sonucunda finale kalan 12 kişi şöyle:

Erkeklerde; Murat Dikmen, Boni Salis, Serdar Artuç, Erman Küçükebe, Mustafa Saka ve Kemal Keskin; bayanlarda ise Burcu Aslanağı, Ayşin Başkır, Gülsün Durak, Suna Yılmaz, Güler Havva ve İlkay Ügdül. Göktuğ Sarıöz, Selçuk Bertan, Serpil Karamankaş ve Köyüm Özyüksel ise yedek listede yer aldılar. Finale kalan bu 12 kişi, finalde 4'e inecek ve İngiltere'de yapılacak organizasyonda, bu 4 kişi içinden Türkiye'yi temsil edecek 2 kişi belirlenecek. Bu 2 kişi, ülkemiz adına Moğolistan'da yarışacak. Hatırlanacağı gibi Land Rover G4 challenge'ta Cüneyt Gazioğlu 2003 yılında dördüncü, Tolga Şenefe ise 2006'da sekizinci olmuştu.

Kızılay Federasyonuna araç hediye edilecek

Land Rover G4 Challenge, düzenlendiği ülkelerdeki Uluslararası Kızılağ ve Kızılay Federasyonları örgütlerine destek sağlıyor. Land Rover G4 Challenge mü-



cadelesinde birinci olan ülkenin Kızılay Federasyonu'na Land Rover tarafından bir araç hediye edilecek. Aynı zamanda yarışmaya katılan ülkelerin Uluslararası Kızılağ ve Kızılay Federasyonları Land Rover G4 Challenge organizasyonu ile yaklaşık 1 milyon Sterlin'lik gelir elde etmeleri hedefleniyor.



LAND ROVER EXPERIENCE CENTER'DAKİ 4 CHALLENGE ETAPLARI ZORLU MÜCADELELERE SAHNE OLDU



Splash



Suzuki model sayısını arttırıyor

Suzuki Türkiye Murahhas Azası Ali Savcı, düzenlediği basın toplantısında, geleceğe yönelik projelerini ve pazara sunacakları yeni modelleri açıkladı.

“Bugün 4 model ve 15 versiyondan oluşan ürün gamımızı, 2009’da 6 model ve 43 versiyona çıkarıyoruz” diyen Savcı, Türkiye pazarına Splash, Alto, dizel motorlu Swift, dizel motorlu SX-4 Hatchback ve otomatik şanzımanlı SX 4 Hatchback’i sunacaklarını söyledi. Geçtiğimiz günlerde 25’inci yılını kutlayan Türkiye’nin ilk otomobil distribütörlerinden Suzuki Türkiye, 2009 yılında pazara girecek yeni modelleri ve atılımlarıyla satışlarında büyük bir artış bekliyor. 2008 yılını 3800 adetlik

satışla kapatmayı ön gördüklerini belirten Savcı, 2009 hedeflerinin 7200 adet olduğunu söyledi. Bu da yüzde 1,10’luk pazar payının yüzde 1,80’e çıkması anlamına geliyor. Suzuki Türkiye’nin 2010 ve 2011 yılları için hedef satış ve pazar payları ise 10.000 adet-yüzde 2,40 ve 12.500 adet yüzde 2,80. Makyajlı Grand Vitara’nın satışına başlayan distribütör, Ekim ayında SX4 HB’nin otomatik vitesli versiyonunu satışa sunacak. Paris’te dünya tanıtımı yapılacak olan Alto, 1.0 lt’lik motorla 2009’da pazara sunulacak. İstanbul Otomobil Fuarı’nda Suzuki standının gözdesi olacak yeni model Splash ise fuarın ardından müşterilerle buluşacak.

Yılın Van’ı Bursa’ndan çıktı

2009 yılının ticari aracı, Hannover Fuarı’nda açıklandı. Üçüzler olarak nitelendirilen Fiat Fiorino, Peugeot Bipper ve Citroen Nemo, bu unvana layık görüldüler. Fikri mülkiyet haklarının tamamı Tofaş’a ait olan Minicargo projesinin ürünü olan üçüzler, Tofaş’ın Bursa’daki fabrikasında üretiliyor.



308 SW Türkiye’de

Peugeot, 308 model ailesini genişletiyor. Ailenin yeni üyesi 308 SW Panoramic, 44.490 YTL fiyatla satışa sunuldu. 1,68 metrekarelik açılır cam tavanı sayesinde iç mekanda aydınlık bir yapı sunan SW Panoramic, geniş iç hacmin yanı sıra modern tasarımı ve güvenlik donanımıyla da dikkat çekiyor. Otomobilde 5.58 metrekarelik



cam alan bulunuyor. 7 kişilik taşıma kapasitesi sunan yeni model, 674-2149 lt arasında değişkenlik gösteren bir bagaja sahip. 308 SW Panoramic, Türkiye pazarına tek motor ve şanzımanla sunuldu. 110 HP güç ve 240 Nm tork üreten 1.6 HDi motor 6 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Otomobilin ortalama yakıt tüketimi ise 5.3 lt/100 km.

Honda City artık yerli değil

1992’de kurulan, Ocak 2003’te yüzde 100 Honda sermayesine geçen Türkiye A.Ş., 2005 yılının Aralık ayından bu yana üretmekte olduğu City modelinin yeni jenerasyonunu Tayland’dan ithal edecek. Bunun sonucunda Türkiye’de üretimi yapılacak tek model olarak Civic Sedan kaldı. Bu haberi “kapasite ve üretim artışı” olarak değerlendiren üretici, Ocak 2008’de 50.000 adede çıkartılan üretimi yılda 63.000 adede yükseltecek.



GM 100 yaşında

Dünya otomotiv devi General Motors, 16 Eylül tarihinde 100 yaşına bastı. 16 Eylül 1908'de William C. (Billy) Durant tarafından kurulan şirket, ikinci yüzyılına, şirketin gelecekteki vizyonunu duyurmak amacıyla GNnext day ile başladı. GMnext Day GM'in Detroit'de bulunan Renaissance Center'daki merkezinden canlı Küresel bir Yayın ile başlatıldı.

General Motors Başkanı ve CEO'su Rick Wagoner, benzin kullanımı olmaksızın elektrikle 60 km yol kat etmeye ve emisyonlu sürüşe imkan tanıyan elektrikli bir araç olan Chevrolet Volt'un üretim modelini gösterime sundu. General Motors, geçen 100 yıl içinde dünya çapında 450 milyondan fazla otomobil ve kamyon sattı. 33 ülkedeki üretimi ve dünya çapındaki yaklaşık 24.000 bayiyle birlikte GM, halen dünyanın en büyük otomobil üreticisi. Biz de e-otodergi olarak GM'e nice 100 yıllar diliyoruz.

Volkswagen ilk pick-up modelini geliştirdi

Volkswagen Ticari Araç, Hannover'de gerçekleştirilen Uluslararası Ticari Araçlar Fuarı'nda marka tarihinin ilk pick-up modelini tanıttı. 5,18 metre uzunluğundaki kurtarma aracı versiyonu, güçlü bir görünüme ve modern bir tasarıma sahip. Yatay radyatör ızgaralarına entegre edilen Volkswagen amblemi ve hatlarla uyumlu hale getirilen ön farlarla dikkat çeken aracın genişliği 1,9 metre olarak açıklandı.



Dunlop'tan yeni lastik

Dunlop SP Sport Maxx TT, yenilikçi Touch teknolojisini Kevlar teknolojisi ve motorsporlarına özgü nano parçacıklarıyla bir araya getirerek performansı daha da yükseğe taşımak adına özel olarak tasarlandı. Dunlop Tüketici Lastikleri Marka Müdürü Melih Evci-men, "Dunlop SP Sport Maxx TT, Kevlar teknolojisi ve motorsporlarında kullanılan son teknoloji hamur bileşimleri gibi yüksek kaliteli malzemeler kullanılarak tasarlandı" dedi.

S40'a yeni şanzıman

Volvo, en çok satan modeli S40'ı 2009 model yılında, tam otomatik şanzıman seçeneğiyle sunmaya başladı. "Powershift" olarak adlandırılan ve tam otomatik şanzıman olanağı sunan vites seçeneği, Volvo S40'ın 2.0 litre dizel versiyonu ile sunuluyor. Yeni şanzıman, 6 ileri vitese ve çift hidrolik debriyaj sistemine sahip.



Pirelli kışa hazır

Pirelli'nin üstün teknoloji ile geliştirdiği Yeni Sottozero Serie II kış lastiği, interaktif lamellerden oluşan yenilikçi taban deseni ile sonbahar ve kış aylarının sürekli değişen yol koşullarına en iyi şekilde uyum sağlayarak; kuru, ıslak, buzlu ve karlı zeminlerde en üst düzeyde güvenlik ve performansı garanti ediyor. Pirelli, İsviçre/Zermat'ın 3500 metre yükseklikteki Alp Dağlarında lansmanını gerçekleştirdiği yeni kış lastiği Sottozero Serie II'yi yollarla buluşturuyor. Sottozero Serie II'nin farklı hız koduna sahip iki versiyonu bulunuyor. W210/W240 hız kodlu versiyonu yüksek performans otomobillerin, W270 hız kodlu versiyonu ise süperspor otomobillerin ihtiyaçlarını karşılar. Porsche, Maserati, Lamborghini, Ferrari, BMW, Bentley, Aston Martin ve Alfa Romeo gibi seçkin otomobil markaları yeni Sottozero Serie II'yi orijinal ekipman olarak tercih ediyor.



Gözler Paris'te

Kapılarını 4 Ekim'de açacak olan Paris Otomobil Fuarı, 500'den fazla uluslararası markanın onlarca dünya tanıtımına ev sahipliği yapacak. Dünya otomotiv endüstrisinin kalbi, 15 gün süreyle Paris-Porte de Versailles'da atacak. Fuara giriş bileti 12 Euro. 10-18 yaş arasındaki ziyaretçilerden 6 Euro alınacak, 10 yaşından küçük çocuklarsa fuarı ücretsiz gezebilecekler. 1 milyonun üzerinde ziyaretçinin gezeceği tahmin edilen fuara, en son düzenlendiği 2006 yılında 11.000 gazeteci katılmıştı. Fuar, bu yönüyle, otomotiv sektörünü olduğu kadar, turizm sektörünü de hareketlendiriyor.



Yazı: Emre Anamur, Tarık Akagün



S4 Sedan



AUDI

S4 Sedan/Avant

Audi RS4 çıkana kadar A4 gamının tepesinde yer alacak olan S4, sedan ve station olmak üzere iki karosere sahip. Motorsa 3.0 litrelik V6 TFSI. 333 HP güç ve 440 Nm tork üreten bu motor sedan karoserli S4'ü 5.2 saniyede (Avant 5.2 sn) 0'dan 100 km/s'e çıkartırken, maksimum 250 km/s'e ulaştırıyor.

Makyajlı A6

Makyajlı A6'da Audi'nin yenilikleri arasında. Kısa bir süre sonra çıkması beklenen yeni Mercedes E ile rekabet edecek makyajlı A6, LED'li gündüz farlarına, yeni ön tampona ve yeni stop lambalarına sa-

hip. Bu arada 580 HP'lik RS6'nın sedan karoserlisi de burada fuarda gösterecek. Audi'nin diğer bir sürpriziyse A1 olacak.

CITROEN

C3 Picasso

Paris Otomobil Fuarı'nın ev sahiplerinden olan Citroen, C3 Picasso modelinin dünya lansmanını gerçekleştirecek. Modern ve sempatik tasarımıyla dikkat çeken C3 Picasso, Slovakya'daki Trvana fabrikasında yılda 110.000 adet üretilecek. 4,08 metre uzunluğa, 1.73 m genişliğe ve 1,62 metre yüksekliğe sahip 5 kişilik otomobilin bagaj hacmi 500 litre. 2009 yılının ilk çeyreğinde satışa sunulacak olan otomobilde ikisi benzinli (95 HP ve 120 HP)



Makyajlı A6

ve ikisi dizel (90 HP ve 110 HP) olmak üzere dört motor seçeneği bulunacak.

C3 Pluriel Charleston

Klasik sayfalarımızda Citroen 2CV'yu okuyabilirsiniz. Paris'teyse bu modelin 60'ıncı yaşını kutlayan bir model olacak: C3 Pluriel Charleston. 2CV Charleston'a gönderme yapan bu otomobil, bu yılın sonunda satışa sunulacak. 2CV'nin bu

modern yorumunda 1.4 ve 1.6 benzinli motorların yanı sıra 70 HP'lik 1.4 HDi bulunuyor.

CHEVROLET

Cruze

Chevrolet'nin fuardaki en büyük yeniliği Cruze. Kompakt sedan sınıfında bir araç olan Cruze GM'in Avrupa, Amerika, Rusya, Meksika, Brezilya ve Güney Kore GM tesislerinde üretilecek. 4.6 metre uzunluğuyla sınıfın büyük otomobillerinden biri olacak Cruze'un Avrupa'da ilk etapta 1.6 lt 112 HP, 1.8 lt 140 HP benzinli ve 2.0 lt 150 HP turbodizel motor seçenekleri sunulacak. Cruze'un satışına Mart 2009'da başlanacak.

C3 Picasso



Cruze



C3 Pluriel Charleston



Orlando

Orlando

Chevrolet standının dikkat çeken diğer bir yeniliği ise Orlando konsepti. Cruze bazlı bir MPV olan Orlando, 2760 mm'lik dingil mesafesine ve 7 kişilik oturma kapasitesine sahip.

FORD

Ka

Fuarda, markayı A segmentinde temsil eden Ka modelinin yeni jenerasyonu ziyaretçilerle buluşacak. Yeni Ka'da 1.2 litrelik



Ka

69 HP'lik motorun yanı sıra 1.3 litrelik yeni TDCi motor bulunuyor. Bu motor 75 HP'lik gücüyle ve 120 g/km'lik CO2 emisyon değeriyle dikkat çekiyor. Ford'un diğer yeni modeliyse 300 HP gücündeki Focus RS olacak.

HYUNDAI

i20

i30'la birlikte yeni bir döneme giren Hyundai, tüm model gamını i ile başlanlarla yeniliyor. Bunlardan sonuncusuysa Hyundai Getz'in yerini alacak olan küçük sınıftaki Hyundai i20. Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 207 gibi B segmenti otomobillerle rekabet edecek i20, Hyundai'nin Almanya'daki tasarım stüdyolarında dizayn edilmiş. Tamamen yeni bir platform üzerinde yapılan i20'nin, yerini aldığı Getz'e göre daha büyük iç mekan sunduğu ifade ediliyor. i20'de 1.2 lt 78 HP, 1.4 lt 100 HP, 1.6 lt 115 HP, 1.6 lt 128 HP benzinli ve 1.4 lt 75-90 HP'lik motor seçenekleri sunulacak.

Santa Fe Blue Hybrid

Hyundai'nin Paris'te dikkat çeken diğer bir yeniliği ise Santa Fe Blue Hybrid oldu. 2.4 litrelik benzinli motorla kombine edilen 41 HP'lik elektrik motoruna sahip Santa Fe Blue Hybrid'in 6.2 lt/100 km ortalama tüketime sahip olduğu belirtiliyor.



i20

HONDA

Civic

Honda'nın kompakt sedanı Civic, 2008 Paris Otomobil Fuarı'nda makyajlı haliyle sergilenecek. 2009 model yılına yeni bir ön tampon, yeni farlar ve stoplara kavuşan Honda Civic Sedan'da ayrıca jantlar da yenilenmiş. Honda'nın Paris'teki diğer bir yeniliği ise i-DTEC otomatik şanzıman olacak. Bu yeni şanzıman, Avrupalı müşterilerin 2.2 litrelik dizellerdeki otomatik şanzıman taleplerine yönelik geliştirilmiş. Ayrıca yeni nesil Jazz'ın Avrupa tanıtımı da bu fuarda yapılıyor.

Insight

Egzoz emisyonlarını azaltmak için hibrid teknolojisine büyük yatırım yapan Honda, Paris Otomobil Fuarı'nda yeni hibridi Insight'ın üretim öncesi versiyonu sergileyecek. FCX Clarity'ten esinlenen



Insight



bir tasarıma sahip Insight'ın; Honda'nın maliyetlerde ciddi bir düşüş sağlayan IMA (Entegre Motor Desteği) bileşenlerinin kullanılması sayesinde piyasaya çıktığı zaman dünyanın en uygun fiyatlı hibrid otomobili olacağı ifade ediliyor.

KIA

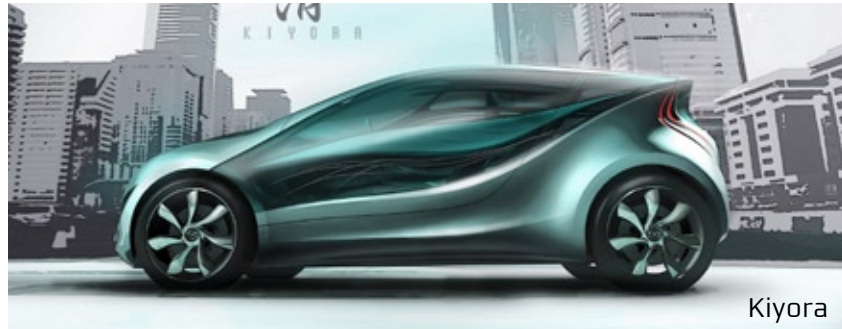
Soul

Kia da küçük MPV sınıfına giriyor. Nissan Note, Honda Jazz gibi otomobillerle rekabet edecek olan Soul 4.105 mm uzunluğa, 1.790 mm genişliğe ve 1.610 mm yüksekliğe sahip. Dingil mesafesi 2.550 mm olan Soul'da 1.6 lt 126 HP, 2.0 lt 142 HP benzinli ve 1.6 lt 126 HP turbodizel motor seçenekleri olacak. Soul'un Avrupa'da satışına 2009 Nisan'ında başlanacak.

MAZDA

Kiyora

Mazda fuarda yenilenmiş yüzüyle Maz-



Kiyora

ConceptFASCINATION



da MX-5, yeni MZR-CD 2.2 turbodizel motorlu 6, yine turbodizel motora kavuşan 2 modellerinin yanı sıra Kiyora konseptini sergileyecek. Japonca "Temiz ve Saf" anlamına gelen Kiyora'da, gelecek nesil 4 silindirli direkt enjeksiyonlu motor ve Mazda tarafından geliştirilen SIS (Smart Idle Stop) sistemi bulunuyor.

MERCEDES-BENZ

ConceptFASCINATION

Mercedes'in shootingbrake (İngiltere'de özellikle avcılar için tasarlanmış, genelde karoserinde ahşap kaplamalar bulunan station otomobillere verilen isim) tarzındaki ConceptFAS-

CINATION modeli 2008 Paris Otomobil Fuarı'nda dikkat çekecek modellerinden biri. Burun yapısı 2010 yılında çıkması muhtemel yeni nesil E Sınıfı'nın bir ön çalışması niteliğinde olan FASCINATION konsepti ayrıca Alman üreticinin yeni karoser çeşitlerine yöneleceğinin de bir göstergesi. Bu konsept otomobilin makine dairesinde 2.2 litrelik Bluetec dizel motor bulunuyor.

S400 BlueHybrid

Lüks sınıfın en çevreci modeli olarak lanse edilen S400 BlueHybrid aslında S350'nin hibrid versiyonu. Araçta 3.5 litrelik 279 HP'lik benzinli motorun yanı sıra 20 HP'lik elektrik motoru da bulunuyor. Toplamda 299 HP'lik güce sahip S400 BlueHybrid 0-100 km/s hızlanmasını 7.2 saniyede tamamıyor ve 100 km'de ortalama 7.9 lt yakıt tüketiyor.

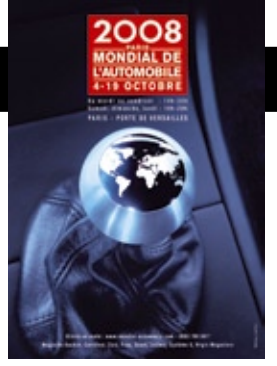
MINI

Crossover Concept

Lifestyle markası MINI'nin Paris'teki kozu Crossover Concept. Boyu 4 metreye, dingil mesafesi 2.6 metreye ulaşan bu MINI adeta hormonlu. İlginç kapı düzenlemesiyle dikkat çeken bu konsept, MINI'nin gelecekte yollara çıkartacağı modelin habercisi.



Crossover Concept



Lancer Sportback

MITSUBISHI

Lancer Sportback

Mitsubishi Lancer'in hatchback-liftback karoserli versiyonu Paris'te seri üretim versiyonu olarak tanıtılıyor. Mitsubishi Lancer Sportback'te ilk etapta 3 benzinli, 1 turbodizel olmak üzere toplam 4 motor seçeneği sunulacak. Benzinli motor ailesi 1.5 lt 109 HP, 1.8 lt 143 HP ve 2.0 lt 240 HP'lik seçeneklerden oluşurken, tek turbodizel seçeneği olan 2.0 litrelik motor 140 HP gücünde. Yukarıda bahsi geçen motorlardan asıl yeni olan, Ralliart adlı versiyonda kullanılacak 2.0 lt turbo 240 HP'lik ünite. Bu motor Evo motorunun sakinleştirilmiş bir versiyonu

Makyajlı Colt

Küçük MPV Colt, Paris'in makyajlıları



Makyajlı Colt



Makyajlı Note

arasında. Markanın yeni köpekbalığı tarzı burun yapısının uygulandığı otomobil eskinde çok daha albenili.

NISSAN

Pixo

Suzuki Alto ile platform kardeşi olan Pixo, Nissan'ı mini sınıfta temsil edecek. Uzunluğu 3565 mm, yüksekliği 1470 mm, genişliği 1600 mm olan otomobilde 1.0 litrelik 3 silindirli motor mevcut.

Nuvu

2010 yılında seri üretime geçecek olan NUVU, 3000 mm'lik uzunluğu 1700 mm'lik yüksekliği ve 1550 mm'lik genişliği ile Pixo'dan bile daha küçük. Mikro otomobil

olarak tanımlayabileceğimiz NUVU 2+1 kişilik oturma düzenine sahip

Makyajlı Note

Küçük MPV Note'un makyajlı versiyonu da Nissan'ın Paris yenilikleri arasında. Motor seçeneklerinde bir değişiklik olmayan Note yeni ön panjura, değiştirilmiş farlara ve daha iri sis lambalarına sahip. Arka bölümdeyse stopların rengi koyulaştırılmış. İç mekan da makyajdan nasiplenen Note'un orta konsolunda ufak tefek değişiklikler söz konusu.

OPEL

Insignia Sports Tourer

Insignia'yı Londra'da tanıtan Opel, ailenin station karoserli versiyonu Sports

Tourer'ı Paris'e sakladı. Sedan karoserli Insignia'dan 80 mm daha uzun olan Sports Tourer'ın 2737 mm'lik dingil mesafesi değişmemiş.



Insignia Sports Tourer

PEUGEOT

Prologue

Bir diğer ev sahibi olan Peugeot, fuarda Prologue adlı konsept modeli sergileyecek. Birçok farklı kavramın birlikteliğinden doğan Prologue, yeni bir otomobil segmenti yaratma iddiasını taşıyacak. 200 HP gücündeki bu araç, 109 g/km CO2 emisyon değeriyle öne çıkıyor.



Prologue



Megane Hatchback III



RENAULT

Megane Hatchback III

Fuarın belki de en önemli otomobili, fuarın ev sahiplerinden biri olan Renault'nun standında yer alacak. Üçüncü jenerasyonuna kavuşan Megane Hatchback, öncüsünden çok farklı tasarımı ve yeni özellikleriyle dikkat çekiyor. Yeni



Megane Hatchback III

modelde, Megane HB II'nin kimileri tarafından beğenilmeyen farklı arka tasarımından vazgeçildiği görülüyor. Son derece modern ve sportif bir tasarımı bulunan yeni Megane, bu haliyle daha çok kişiye hitap edecek gibi görünüyor. Uzunluğu 21 mm, dingil mesafesi ise 15 mm (yenisi 2640 mm) artırılan otomobilin bagaj hacmi de 330 litreden 405 litreye çıktı. İç mekanda yüksek kalitede malzemenin kullanıldığı belirtilen otomobilde, yeni direksiyon ve göstergeler dikkat çekiyor. Anahtarsız çalıştırma ve elektronik el freni gibi öncü modelde bulunmayan teknolojilerin eklendiği Megane HB III'te güçleri artırılmış dCi motorların yanı sıra, yepyeni TCE motorlar da görev yapacak. Dizel motor seçeneklerini, Megane HB II'de de



Ondelios

yer alan 85 ve 105 HP'lik dCi ünitelerin yanı sıra yeni 90 ve 110 HP'lik motorlar oluşturacak. Benzinli motorlarsa; 1.6 16V 100 ve 110 HP, 2.0 16V 140 HP ve en güçlü seçenek olan TCE 180 HP.

Ondelios

Fuarda sergilenecek Ondelios konsepti de ilgi görecek. Bu crossover model, 4805 mm uzunluğa, 1998 mm genişliğe ve 1605 mm yüksekliğe sahip. 0,29 Cd'lik sürütme katsayısı son derece başarılı. 2.0 litrelik dCi motor, 205 HP güç ve 450 Nm tork üretiyor. Bu motorun yanı sıra otomobilin biri önde, diğeri arkada olmak üzere iki adet de elektrik motoru bulunuyor. Ondelios'un 7.8 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştığı belirtiliyor.

SAAB

9-X Air Concept

GM bünyesinde faaliyet gösteren Saab standının en göz alıcı üyesi 9-X Air konsepti olacak. 2011 yılında yollara çıkması muhtemel yeni 9-3 Convertible'in ön çalışması niteliğinde olan bu araç özellikle arka tasarımıyla fark yaratıyor. 200 HP'lik motora sahip bu araç yakıt olarak E85 bioetanol (yüzde 85 bioetanol-yüzde 15 benzin) kullanıyor.

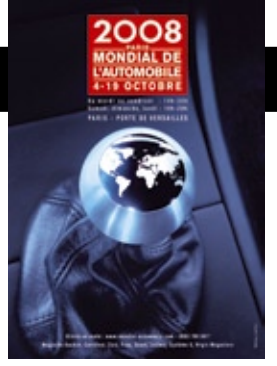


9-X Air Concept

SEAT

Ibiza Cupra ve Ecomotive

Ibiza ailesinin iki zıt üyesi Paris'te gösterilecek. Bunlardan ilki ailenin haşarı çocuğu 180 HP'lik 1.4 TSI motorlu Cupra. Diğeriyse ekonomi uzmanı 80 HP'lik 1.4 TDI motorlu Ecomotive. 99 g/km gibi düşük bir CO2 emisyonuna sahip Ecomotive'in motorunda ve şanzımda



Avensis



tüketimi düşürmeye (uzun şanzıman oranı, yeni motor yazılımı) yönelik çalışmalar yapılmış.

Fakat Seat'ın asıl bombasıysa e-otodergi yayına hazırlanırken ismi dahil (Exeo olması beklenen) hiçbir bilgisi açıklanmamış olan Audi A4 bazlı sedan otomobil.

TOYOTA

Avensis ve iQ

Ford Mondeo, Renault Laguna, Citroen C5, Mazda6 ve Honda Accord'un yeni nesillerinin yollara çıkmasından sonra Opel de Insignia'yı tanıtmıştı. Toyota da bu otomobiller rekabet edecek modeli Avensis'in yeni neslini Paris'te tanıtıyor. Toyota'nın



Paris'te iki önemli modeli daha var. Bunlardan ilki Toyota'nın mikro otomobili iQ'nun seri üretim versiyonu. Daha önceden Cenevre Otomobil Fuarı'nda konsept olarak sergilenen bu şehir otomobili artık üretime hazır. Yaklaşık 3 metrelik boyuyla 4 kişilik oturma kapasitesi sunacak olan bu otomobilin karbondioksit emisyonu 99

g/km olacak. Toyota'nın diğer bir yeniliği ise sürekli dört tekerlekten çekişli Urban Cruiser'in 1.4 D-4D turbodizel motorlu versiyonu.

VOLKSWAGEN

Golf VI GTI

Bugüne kadar ulaştığı 1.7 milyon adetlik satışla en çok satılan GTI unvanını kazanan Golf GTI'nin altıncı jenerasyonu, 210 HP güce ve 1800 d/d'de elde edilen 280 Nm torka sahip motoruyla 0'dan 100 km/s hıza 6.9 saniyede çıkıyor. Maksimum hızı 240 km/s olarak belirtilen otomobil, 7.5 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimiyle de dikkat çekiyor. 1,78 metreyle daha geniş ve 1,47 metreyle daha alçak bir karosere sahip olan yeni Golf GTI, bu değişimleri

sürücüsüne daha yüksek performans ve daha iyi bir yol tutuş sunarak yaşatacak.

VOLVO

DRIVE Serisi

Artan çevre bilinci üreticileri çevreyi daha az kirleten otomobiller yapmaya zorluyor. Çevreciliğe önem veren Volvo, CO2 emisyonu 120 g/km'nin altında olan DRIVE Serisi'ni tanıtıyor. Bu çevreci aile C30 1.6D, S40 1.6D ve V40 1.6D'den oluşuyor. Emisyon ve tüketimi düşürmek için otomobillerde aerodinamik düzenlemelerin yanı sıra daha uzun oranlı şanzıman kullanılmış.



Golf VI GTI

Piyasa yatay seyrediyor

Yeni model yılının başlamış olması ve durgunluğu aşmak isteyen markaların düzenledikleri cazip kampanyalar, Ağustos ayında satışların düşmesini engelledi. Ağustos'ta 7491 adedi yerli, 18.611 adediye ithal olmak üzere toplam 26.102 adet otomobil satıldı.

Temmuz ayında düşmeye başlayan satışlar, Ağustos ayında yeniden toparlanma eğilimine girdi. Yerli otomobil satışları yüzde 9 oranında gerilerken, ithallerin satışları ise yüzde 8 oranında artış gösterdi. Bir başka açıdan değerlendirecek, Ağustos ayında satılan her 100 otomobilden 71'i ithal oldu.

Ağustos ayında 18.611 adet ithal otomobil satıldı. İthal markalar arasında 2317 adetlik satışla Ford, uzun bir aradan sonra tekrar lider oldu. Ford'un arkasından 2283 adetlik satışla Opel geldi. Opel'i, 1980 adetlik satışla Toyota ve 1743 adetlik satışla Volkswagen izlediler. Ağustos ayında 7491 adet yerli otomobil satıldı. Yerli markalar arasında 3172 adetlik satışla Renault liderliğini devam ettirdi. Renault'yu Fiat ve Hyundai takip ettiler.

Ultra lüks markalar olarak tabir edilen Maserati 3, Bentley 2, Ferrari 2 ve Lamborghini 2 adetlik satış gerçekleştirdi. Audi, BMW ve Mercedes satışları da ciddi oranda artış gösterdi. Bu da ülkemizde,

zengin kesimin durgunluktan pek etkilenmediğini gösteriyor.

Eylül ayının ramazana denk gelmesi satışları olumsuz etkileyebilir. Ayrıca okulların açılması, eğitim masrafları nedeniyle otomobil satışlarını olumsuz etkileyebilir. Dolayısıyla her yıl Eylül ayında görülen artış, bu yıl gerçekleşmeyebilir.

(Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2007 (Adet)	2008 (Adet)
Ocak	13.186	18.162
Şubat	17.212	21.196
Mart	24.336	34.147
Nisan	25.204	30.313
Mayıs	29.067	31.477
Haziran	30.126	29.150
Temmuz	28.346	25.530
Ağustos	28.469	26.102
Toplam	195.846	216.077

İthal marka otomobil satışı

Sıra	Marka	Ağustos 2008	Ocak Ağustos 2008
1	Ford	2317	17.844
2	Opel	2283	17.523
3	Toyota	1980	13.496
4	Volkswagen	1743	14.443
5	Peugeot	1081	8507
6	Hyundai	760	7317
7	Audi	698	3721
8	Kia	631	5607
9	Fiat	590	4561
10	Citroen	551	4537
11	Honda	534	4364
12	Dacia	525	3212
13	Mercedes-Benz	496	3174
14	BMW	466	3087
15	Renault	464	3535
16	Chevrolet	444	3716
17	Nissan	332	3015
18	Skoda	300	2615
19	Mitsubishi	263	1065
20	Suzuki	256	2159
21	Volvo	256	1794
22	Seat	230	2112
23	Subaru	201	1538
24	Land Rover	150	1136
25	Daihatsu	137	753
26	SsangYong	130	1081
27	Tata	125	1114
28	Proton	116	847
29	IKCO	88	1788
30	MINI	82	394

İthal marka otomobil satışı

Sıra	Marka	Ağustos 2008	Ocak Ağustos 2008
31	Jeep	82	620
32	Mazda	72	233
33	Dodge	59	465
34	Chrysler	36	261
35	Lada	34	516
36	Alfa Romeo	31	210
37	Jaguar	29	200
38	Porsche	16	112
39	Lancia	9	51
40	Saab	4	43
41	Maserati	3	9
42	Bentley	2	11
43	Ferrari	2	11
44	Lamborghini	2	5
45	Smart	1	27
46	Chery	-	1744
Toplam		18.611	144.573

Yerli marka otomobil satışı

Sıra	Marka	Ağustos 2008	Ocak Ağustos 2008
1	Renault	3172	29.825
2	Hyundai	1474	13.168
3	Fiat	1458	14.704
4	Honda	968	10.367
5	Toyota	419	3440
Toplam		7491	71.504



Accent Era az farkla önde

B segmenti satışlarına baktığımızda en fazla satılan 10 otomobilden 4 tanesinin sedan olduğunu görüyoruz. Renault Symbol toplamda sadece B segmentinde değil, aynı zamanda tüm otomobiller arasında da en fazla satan otomobil unvanını taşıyor. Bakalım yeni nesil Symbol Ekim ayından itibaren satışlarda nasıl bir performans sergileyecek. Hyundai Accent Era, Ağustos ayında en fazla satan B segmenti otomobili olurken, ikinci durumdaki Symbol'ün arkasından Opel Corsa geliyor.

B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2008	Ocak Ağustos 2008
1.....	Hyundai Accent Era.....	1346.....	12.222
2.....	Renault Symbol.....	1329.....	13.412
3.....	Opel Corsa.....	787.....	6023
4.....	Ford Fiesta.....	713.....	6058
5.....	Fiat Albea.....	564.....	5817
6.....	Renault Clio HB.....	542.....	4327
7.....	Hyundai Getz.....	507.....	4729
8.....	Peugeot 207.....	335.....	2755
9.....	Volkswagen Polo.....	334.....	2605
10...	Honda City.....	294.....	2309

C segmentinde lider Corolla

Türkiye'de en fazla otomobil C segmentinde satılıyor ve Türk insanının da sedan otomobillere olan ilgisi ortada. Hal böyle olunca C segmentinde en fazla satış yapan 10 otomobilden 8'i sedan karosere sahip oluyor. Corolla, satışlarda Toyota'yı üst sıralara taşıyor. Corolla'nın ardından Renault Megane Sedan geliyor. Daha sonraki modeller ise 1000'li satış adedinin altında yer alıyor.



C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2008	Ocak Ağustos 2008
1.....	Toyota Corolla Sedan.....	1527.....	10.422
2.....	Renault Megane Sedan.....	1258.....	11.784
3.....	Ford Focus Sedan.....	865.....	6317
4.....	Honda Civic Sedan.....	693.....	8212
5.....	Fiat Linea.....	648.....	6429
6.....	Opel Astra HB.....	640.....	4165
7.....	Opel Astra Sedan.....	579.....	5639
8.....	Volkswagen Jetta.....	537.....	4906
9.....	Fiat Grande Punto.....	510.....	3724
10...	Peugeot 308 HB.....	444.....	2578



Passat liderliğini koruyor

Yıllardır D segmentinin lideri olarak Volkswagen Passat'ı görüyoruz. Şimdiye kadar gözlemlediğimiz kadarıyla dizel motor bu sınıfta ilk kriter olarak değerlendirilmiyor. Tasarım, D segmentinde daha ön plana çıkıyor. Bu segmentteki bir otomobilin makam aracı olarak da kullanıldığını düşünürsek, gösterişli ve fazla uç noktalara kaçmayan bir dizaynın daha çok kabul gördüğünü söylesek yanlış olmayız. Ford Mondeo ve Renault Laguna gibi araçların satışlarının az olması dikkat çekici. Peugeot 407 modelinin ilk 10'a bile girememesi düşündürücü.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2008	Ocak Ağustos 2008
1.....	Volkswagen Passat.....	493.....	3721
2.....	Audi A4.....	269.....	764
3.....	Mercedes C Serisi.....	267.....	1585
4.....	Ford Mondeo.....	239.....	1845
5.....	Renault Laguna.....	217.....	1621
6.....	Volvo S40.....	180.....	1083
7.....	Opel Vectra.....	166.....	956
8.....	BMW 3 Serisi.....	150.....	822
9.....	Citroen C5.....	133.....	638
10...	Toyota Avensis.....	121.....	491



E segmentini üç marka taşıyor

Türkiye'de E segmentinin yönetim kurulunda 3 farklı marka yer alıyor: Audi, BMW ve Mercedes. Bu üçlü başka markaları kolay kolay yanlarına yanaştırmıyorlar. Zaten satış rakamlarına baktığınızda bunu kolaylıkla görebilirsiniz. Özellikle Uzakdoğulu markaların bu segmentte var oldukları söylenemez. Fiyat olarak biraz avantaj sağlayan Audi A6 modeli geçen ay en fazla satan model oldu. Sportif çizgiler ile ağırbaşlı duruşu birarada sunan BMW 5 Serisi, Ağustos'ta ikinci oldu ama toplamda birinciliğini koruyor. Mercedes E Serisi ise ağır ağabey edalaıyla bu ikisini geriden takip ediyor. Bu segmentte başarılı başka bir modelden bahsetmekse biraz zor.

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2008	Ocak Ağustos 2008
1.....	Audi A6.....	123.....	708
2.....	BMW 5 Serisi	120.....	787
3.....	Mercedes E Serisi	84.....	627
4.....	Chrysler 300C	23.....	140
5.....	Volvo S80	15.....	131

SUV'da değişmeyen lider Sorento

Kia Sorento uzun zamandır SUV segmentinin lideri konumunda. Aslında sadece bu model bile tasarımın ne kadar önemli olduğunu ortaya koyuyor. Kia markasının imajı Türkiye'de fazla yüksek değildi. Buna rağmen Sorento'nun başarısı Kia'nın marka imajını yukarı taşıdı. Yani marka bir modeli ön plana çıkaracağına, bir model markayı omuzlarına almış oldu. Honda CR-V, şimdilerde ikincilik koltuğunda. Subaru Forester ise üçüncü.



SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2008	Ocak Ağustos 2008
1.....	Kia Sorento	242.....	1652
2.....	Honda CR-V	190.....	1596
3.....	Subaru Forester	134.....	852
4.....	Chevrolet Captiva.....	121.....	1221
5.....	Kia Sportage	118.....	1017
6.....	Daihatsu Terios.....	110.....	577
7.....	Nissan Qashqai.....	109.....	829
8.....	SsangYong Kyron.....	92.....	808
9.....	Suzuki Grand Vitara	91.....	1081
10...	Land Rover Freelander	63.....	620



Lüks SUV'larda Range Rover önde

Lüks SUV'ların olduğu segmentte yıllardır çizgisini koruyan bir model var: Land Rover Range Rover. Aynı zamanda makam aracı olarak da kullanılan bu otomobil, satışlarda ilk sırada yer alıyor. SUV piyasasında yeni girmesine karşın son zamanlarda Audi'nin ön plana çıktığını görüyoruz. Q7'nin başarısı gözden kaçmazken, Q5'in de piyasaya girdikten sonra ağabeyinin arkasından gideceği anlaşıyor. BMW X6'nın daha piyasaya girer girmez satışlarda X5'i geçmeye başlaması, X5'in yaşlanmasının bir sonucu. Mercedes ilk 5'e bile giremiyor. Bunun en büyük nedeni, bu markanın ürün gamındaki arazi araçlarının görünüm olarak fazla bir albenilerinin olmaması.

Lüks SUV segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2008	Ocak Ağustos 2008
1.....	Land Rover Range Rover.....	66.....	378
2.....	Audi Q7	41.....	271
3.....	BMW X6	41.....	99
4.....	BMW X5	28.....	189
5.....	Jeep Grand Cherokee	21.....	219

TÜRKİYE'NİN SEMBOLÜ

Oyak Renault tarafından Bursa'da üretilen ve 2000 yılından bu yana 70 ülkede 600.000 adetten fazla satılan Renault Symbol, yeni jenerasyonuyla "en çok satan" unvanını korumayı amaçlıyor. Dünya tanıtımı Moskova Otomobil Fuarı'nda gerçekleştirilen otomobil, Türkiye'de 9 Ekim'de satışa sunulacak.



Yazı: Emre Anamur/Bodrum
Fotoğraflar: Renault Medya

Türkiye’de satışa sunulduğu günden bu yana sınıfının lideri olan ve binek otomobil pazarında da model bazında hep liderliğe oynayan, bunu 2006’da ağabeyi Megane Sedan’a kaptıran ama geçen yıl 23.000 adetlik satışla “best-seller” unvanını geri alan Symbol, tamamen yenilenerek daha modern bir görünüme ve daha şık bir iç mekana kavuştu. Şu ana kadar toplam 600.000 adet satılan (yaklaşık 182.000’den fazlası Türkiye’de) otomobil, bu başarısını arttırarak devam ettirmek istiyor.

Tasarımı modernleşti

Ön ve arka tasarımı tamamen yenilenen, yandan bakıldığında C sütununa üçüncü yan camın eklendiği hemen fark edilen otomobil, öncüsünden daha modern hatlara sahip. Kardeş model Sandero’yu anımsatan ön tasarım, büyük farlar ve yeni ızgarayla dikkat çekiyor. Arka kısmın en belirgin özellikleri ise “D” biçimli stoplar ve Opel Astra’yı hatırlatan kromajlı şerit.



YENİ SYMBOL’ÜN İÇ MEKANINDA KALİTE HİSSİ ARTTIRILMIŞ, ORTA KONSOL YENİDEN TASARLANMIŞ

İç mekanda rahatlık ön planda

Bugüne kadar kalabalık aileler için sunduğu geniş iç mekanla övgü toplayan Symbol, yeni modelinde de bunu devam ettiriyor. 2+2 toplam 4 yetişkin ya da 2 yetişkin + 3 çocuk şeklinde 5 kişilik yer sunan otomobil, tasarımı yenilenmiş koltukları ve farklı desenlerle güncellenmiş koltuklarıyla öne çıkıyor. Malzeme ve işçilik kalitesi, fiyat aralığı ve sınıfı için yeterli

düzeyde. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. 506 litrelik büyük bagaj, yine Symbol’ün en büyük avantajlarından biri olmaya devam ediyor.

Kullanım giderleri azaltılmış

50 Türk uzman ve mühendisin de katıldığı Türkiye, Fransa (Technocentre) ve Romanya merkezli geliştirme çalışmaları sırasında en fazla önem verilen konular-

dan biri, kullanım maliyetlerini düşürmek olmuş. Daha az yakıt tüketmek için daha düşük ağırlık, daha iyi bir aerodinami ve uzatılmış bakım aralıkları bu hedefe ulaşmak için ara hedefler olarak seçilmiş. Sonuçta Symbol 904 kg ağırlığa indirilip (1.2 16V), ortalama 4.3 lt/100 km yakıt tüketmesi (1.5 dCi 85 HP) ve servise 15.000 km’de bir girmesi sağlanmış.

Toplam 4 motor seçeneği sunuyor

İstanbul Otomobil Fuarı’nda tüketici-lerle tanışıp satışa sunulacak olan yeni Symbol’de ikisi de 75 HP güç üreten 1.2 16V ve 1.4 8V benzinli motorlar ile ikisi de 1.5 litre hacminde 65 ve 85 HP güç üreten turbodizel üniteler görev yapıyor. Lansmanda kullanma fırsatı bulduğumuz 85 HP’lik turbodizel motor, 200 Nm torka sahip. Fabrika verisi 4.3 lt/100 km ortalama tüketimiyle dikkat çeken motor, 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. Özellikle ara hızlanmalarda başarılı olan ünite, sessiz çalışmasıyla öne çıkıyor. Öte yandan, otomobilin geliştirilmiş ses

izolasyonu sayesinde kabine giren gürültü azalmış. Ön ve yan görüş açıları, güvenli bir sürüş için yeterli. Yüksek bagaj, arka görüşü kısıtlıyor. C sütunu bölgesine yerleştirilen ekstra cam ferahlığı arttırmış. Türkiye yolları için son derece başarılı olan süspansiyon sisteminin sağlamlığı zaten önceki versiyon tarafından kanıtlanmıştı.

350.000 km test edilmiş

Geliştirilme aşamasında tüm prototipleri Bursa'da üretilen yeni Symbol, Türkiye yollarında toplam 350.000 km boyunca, çeşitli yol ve hava koşullarında test edilmiş. Ayrıca otomobilin geliştirilme çalışmalarında, iklimlendirme sistemine de özel önem verilmiş. Bunun nedeni ise otomobilin Rusya gibi çok soğuk iklimli ülkelerden, Cezayir gibi çok sıcak iklimli

ülkelere kadar çok geniş bir coğrafyada satılıyor olması.

23.430 YTL'ye 9 Ekim'de bayilerde

e-otodergi olarak "Türkiye'nin sembolü" olarak adlandırdığımız Renault Symbol, Oyak Renault'nun Bursa fabrikasında üretilip, iç pazar satışının yanı sıra tüm dünyaya ihraç edilmeye devam edecek. 9 Ekim'de 23.430 YTL'lik baz fiyatla (1.4 benzinli) satışa sunulacak olan otomobil, segment liderliğini ve Türkiye'nin en çok satan otomobili unvanını korumak için mücadele edecek. Otomobilde 4 motor seçeneğinin yanı sıra "Authentique" ve "Expresion" olmak üzere iki farklı donanım bulunuyor. Yeni Symbol için bu yılın son üç ayındaki satış hedefi 8000 adet, ama Renault Mais Genel Müdürü İbrahim Aybar'ın gönlünden 10.000 adet geçiyor.

Ortalama 3.15 lt/100 km tüketmek hayal değil

Yeni Symbol'un 85 HP güç üreten 1.5 dCi modeliyle gerçekleştirilen Eco-Challenge'ta, şaşırtıcı bir başarıya imza atıldı. Profesyonel pilot ve güvenli sürüş eğitmeni Ethem Genim, Oyak Renault test pilotu Nihat Usluer ve İTÜ Araştırma Görevlisi Özgür Günelso tarafından kullanılan yeni Symbol, ortalama 3.15 lt/100 km'lik bir tüketime imza attı. OTAM (Otomotiv Teknolojileri Ar-Ge Merkezi) tarafından tescil edilen bu değer, ortalama 63.6 km/s hızla gerçekleştirildi. Belirlenen 1430 km'lik parkur tamamlandığında depoda 8 litre daha motorin bulunuyordu ki bu da 1700 km'ye varan bir menzil demektir.



YENİ
SYMBOL'ÜN
HEDEFİ,
"TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK SATAN
OTOMOBİLİ"
UNVANINI
KORUMAK

Renault Symbol 1.5 dCi 85 HP

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	85 HP @ 3750 d/d
Maks. tork:	200 Nm @ 1750 d/d
Maks. hız:	177 km/s
0-100 km/s:	12.3 sn
Boyutlar:	4261/1940/1439 mm
Boş ağırlık:	980 kg
Bagaj hacmi:	506 lt
Tüketim (ort.):	4.3 lt/100 km
Fiyat:	31.270 YTL

- + Geniş iç mekan, büyük bagaj, ulaşılabilir fiyat
- Kapı içi gözleri dar, yüksek bagaj nedeniyle arka görüş

PREMIUM KOMPAKTLARA YENİ ÜYE



Fiat Grubu'nun Premium markası olan Lancia, yeni Delta ile premium kompakt ligine giriş yapıyor.

Kabul etmek lazım, ülkemizde Lancia bir çok kişinin yabancı olduğu ve tanımadığı bir marka. Tanıyanlarınsa 1980'ler ve 1990'ların ilk zamanlarında elde ettiği ralli başarılarıyla akıllarında olan bir isim. Fakat daha eskilere bakıldığında bu markanın sportif imajından ziyade, elit kesime hitap eden bir marka olduğu görülür. Zaten Brigitte Bardot, Marcello Mastroianni, Battista Pininfarina gibi geçmişin bir çok efsanesi de Lancia kullanıcısıydı. Günümüzde de Fiat Grubu'nun lüks markası olmasıyla diğer iki markadan (kitle otomobili Fiat ve sportif Alfa Romeo) ayrılıyor.

9 Eylül'de İstanbul'da yapılan basın toplantısı ve sürüş organizasyonu ile tanıtılan yeni Lancia Delta'nın basın toplantısında otomobilin Fiat Bravo bazlı olması nedeniyle bazı basın mensuplarında önyargı oluşmuş olsa bile günümüzde ortak platform uygulamasının birçok firmanın maliyet düşürme taktiği olduğunu unutmamak lazım (VW Golf-Audi A3, Ford Focus-Volvo C30). Zarif detaylara sahip sıra dışı bir tasarıma sahip Delta, 4520 mm'lik uzunluğuyla kompakt hatchback sınıfının en büyüğü. Fakat asıl şaşırtıcı olan 2700 mm'lik

Yazı: Tarık Akagün

İÇ MEKANDA BRAVO'YA YÜKSEK KALİTE DİKKAT ÇEKİYOR. TASARIM MODERN.



dingil mesafesi ki -VW Passat bile bundan sadece 10 mm daha fazla dingil mesafesine sahip- bu sayede arka koltuklarda seyahat ederken bacak bacak üstüne atmak bile mümkün. Arka koltukların kızaklı olması ve sırt eğimlerinin ayarlanabilmesi Delta'yı değişkenlik konusunda MPV'lere yaklaştıran detaylar.

Ön konsol genel hatlarıyla Fiat Bravo'dan alınmış olsa da, daha güzel de-

taylandırılmış. Kalite hissi görünen yerlerde gayet iyi. Fakat kokpitin alt taraflarında kullanılan plastik, ortalama bir kalite hissi sunuyor.

İki benzinli, iki turbodizel

Lancia Delta ikisi benzinli, ikisi turbodizel olmak üzere 4 motor seçeneğine sahip. Benzinli motor ailesi 1.4 Turbo-jet 120 HP ve 1.4 Turbo-jet 150 HP'lik seçeneklerden oluşurken, turbodizeller 1.6 Multijet

120 HP ve 1.9 Twinturbo Multijet 190 HP. Biz düzenlenen organizasyonda 1.4 turbo120 HP'lik versiyonu kullanma fırsatı bulduk. Son dönemde yaygınlaşan az hacimden çok güç çıkarma (downsizing) yaklaşımı çerçevesinde üretilen bu motor Fiat gamında Linea, Grande Punto gibi otomobillerde de görev yapıyor. 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilen bu motor fazla ateşli olmasa da son derece esnek ve istekli bir karaktere sahip. Yani düşük

devirlerde yol alırken bile gaz pedalına bastığınızda motordan cevap alabiliyorsunuz. Devir çevirme konusunda isteksizlik yapmayan motor 1320 kg'lık karoseri taşımakta zorlanmıyor.

Uzun donanım listesi

Bizce şık tasarım, çok geniş iç hacim, geniş standart donanım listesi (LED farlar, elektrikli katlanabilir ve ayarlanabilir ısıtmalı yan dikiz aynaları, viraj içi aydınlatan

LED'Lİ GÜNDÜZ FARLARI VE LED'Lİ STOPLAR STANDART



ön sis farları, karartılmış arka yan camlar, 6 havayastığı, Absolute Handling System, çift bölge otomatik klima, soğutuculu ön kol dayama, kayak bölmeli arka kol dayanağı, kaydırılabilir/katlanabilir arka koltuk, deri -alcantara koltuk döşemesi) ve tatminkar motor özellikleri sunan Delta'nın en büyük eksikliği süspansiyon konforunun böyle bir otomobil için az olması. Sonuçta Lancia Delta alacak bir kişi bu otomobili farklı olmayı düşündüğü kadar rahat etmek için de alacaktır.



Lancia Delta 1.4 T 120 HP

Fabrika verileri

Motor:	1368 cc, 4 silindirli, turbo
Maks. güç:	120 HP @ 5000 d/d
Maks. tork:	206 Nm @ 1750 d/d
Maks. hız:	195 km/s
0-100 km/s:	9.8 sn
Boyutlar:	4520 / 1797 / 1499 mm
Boş ağırlık:	1320 kg
Bagaj hacmi:	380 / 465 / 760 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.)	8.7 / 5.4 / 6.6 lt/100 km
Baz fiyat:	23.650 Euro + 681 YTL

- + Farklı görünüm, geniş iç mekan, donanım
- Süspansiyon konforu

KELİME ANLAMİ
“FARK” OLAN
DELTA, FARKLI
TASARIMIYLA
YOLLARDA
BAKİŞLARI
ÜZERİNE
ÇEKİYOR

DAHA GÜÇLÜ, DAHA ÇEKİCİ



Saab 9-3 ailesinin en çekici üyesi olan Convertible, satışına kısa bir süre önce başlanan 180 HP'lik turbodizel ile görsel cazibesini gücüyle pekiştiriyor.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Saab genelde soğuk bir imaja sahip olsa da 1986'dan beri ürettiği cabrio karoserli otomobillerle yollara sıcak ve farklı bir görünüm katıyor. Bu sıcaklık kendi kategorisindeki en güçlü dizellerden birisi olan 180 HP'lik 1.9 TTiD ile biraz daha artıyor. Bu yıl başında yapılan makayla görünümünü tazeleyen 9-3, özellikle Aero Xconcept otomobilinden esinlenilmiş burun yapısıyla kendisini iyice belli eder hale geldi. Zaten cabrio karoserli test aracımızın rengiyle belli olmamak imkansız.

9-3 tente tavanlı olmasına rağmen oran olarak göze hoş gelen bir yapıya sahip. Üst açılım yapıldığındaysa kesinlikle kendini buluyor. Tamam, geçen sayıdaki Volvo testindeki gibi ilginç ve imalı sözlerle karşılaşmadık. Fakat bakışlar kadın-erkek, yaşlı-genç fark etmeksizin hep üzerimizdeydi. Son derece akıcı hatlara sahip otomobilin temeli sedan karoserli Saab 9-3. Üstü açık bir çok otomobilin or-





tak sorunu olan mukavemet ve rijitlik sorunu için Saab tasarımcıları A sütunlarını tabanı güçlendirmişler. Bunun yanı sıra C sütunun eksikliğini bertaraf etmek için de arka koltukların arkasına dayanıklılığı arttıran parçalar eklenmiş. Takla güvenliğini sağlamak için de DynaCage adı verilen aktif takla barları arka koltuk kafalıklarının arkasına yerleştirilmiş.

İç mekan tanıdık

İç mekansa önceki 9-3'ten farklı değil. 2007 model yılında iç mekanı zaten elden geçirmiş olan Saab, hatırlanacağı gibi konsolun en üstünde olan yol bilgisaya-

rının ekranını havalandırma ızgaralarının altına taşımıştı. GM ürün gamında premium bir marka olan Saab'ın kullanışlı kokpitinde, GM ürün gamında daha alt seviyedeki modeller olan Aveo ve Epica'da kullanılan dijital ekranın olması ilk başta biraz şaşırtıcı geliyor. Tabi bu kafaya takılacak bir durum değil. Daha önceki yazılarımda da belirttiğim gibi Bentley'de bile VW'den parçalar olduktan sonra, Saab'da da Chevy'den parçalar olması normal karşılanabilir. İç mekanın bizce en şık detayı ön kapı içinden çıkan gövde rengi panelin çepeçevre iç mekanı sarması ve bagajla bütünleşmesi.

DİREKSİYON TEPKİLERİ SPORTİF OLMASA DA, YOL TUTUŞ İYİ SEVİYEDE



DENİZ, GÜNEŞ VE CABRIO... SÜRÜŞ ZEVKİ İÇİN
GEREKEN 180 HP İSE AYAĞINIZIN ALTINDA





TAVAN YAKLAŞIK 21 SANİYEDE AÇILIYOR. BU İŞLEMİ 30 KM/S HIZA KADAR YAPMAK MÜMKÜN

Yola çıkmak için kontak anahtarını yuvasına sokmaya çalışıyorum ve kontak anahtarının yerini bulamıyorum. Unutkanlık işte.. Tabi durum Saab tasarımcılarının kontak anahtarı yuvasını unutmaları değil. Benim bir Saab'da olduğumu bir an için unutmam. Yoksa kontak anahtarı yuvası bir Saab'da olması gerektiği yerde. Yani el freni konsolunda. Bunun nedeniyse güvenliğe büyük önem veren Saab'ın, bir kaza anında sürücünün dizinin kontak anahtarına vurma ihtimalini düşürmek istemesi.

Çift turbodan gelen güç

Test aracımızda bulunan 1.9 litrelik turbodizel, temel olarak GM'in birçok modelinde kullandığı ünite. Fakat bunun bir farkı var, çift turbo olması. Rölantiden 1500 d/d'ye kadar küçük turbo devredeyken, 1500-3000 d/d aralığında iki turbo da devrede. 3000 d/d'den sonraysa yük büyük turbo salyangozunun omuzlarına biniyor. Bu sayede motor 1850-2750 d/d



gibi geniş sayılabilecek bir devir bandında maksimum tork değeri olan 400 Nm'yi kullanıcısına sunabiliyor. Son derece esnek karakterli olan bu dizel motorun sesi pek çekici olmasa da sahip olduğu 180 HP'lik güç ve 400 Nm'lik tork kendisini özel kılmaya yetiyor. Üstelik karoser ağırlığı sedan 9-3'lere göre yaklaşık 200 kg fazla olmasına rağmen motor her devirde istekli, canlı ve ağırlıkla zorlanmadan baş ediyor.

Zemin kuru, düzgün ve temizse (ülkemizde nadir görülen bir asfalt türü) dip gazla yapılan kalkışlarda lastikler biraz patinaja kalsa bile fazla rahatsız eden bir torque steer durumu olmuyor. Ancak aksi durumlarda gücün ön tekerlekler üzerindeki baskısını direksiyondan hissedebiliyorsunuz. Gaza makul ve mantıklı basıldığı süreceyse sorun yok.

Önlerde McPherson, arkalarda çok kollu süspansiyon sistemine sahip otomobilde ayrıca ReAxs adı verilen bir sistem bulu-



nuyor. Bu sayede arka tekerleklerin kinematikleriyle, tekerleklerin dönüş açısı viraja bağlı olarak değişerek yol tutuşu arttırmaya yardımcı oluyor. Pasif; yani direksiyona bağlı olmayarak çalışan bu sistemin benzeri, bir dönem PSA Grubu otomobillerine de uygulanıyordu. Bunlara Aero donanım seviyesinin diğer versiyonlardan farklı olarak spor süspansiyon sistemiyle donatıldığını da ekleyelim. Yol tutuş üst seviyede olsa da bizce direksiyon sistemi tepkiler bakımından fazla spor değil ve bu otomobil kesinlikle daha tepkili bir direksiyonu hak ediyor.

Üstü açık kullanımda 80 km/s hızdan itibaren iç mekanda hissedilir derecede rüzgar oluşması rahatsızlık verse de gerçek cabrio tutkunlarının bunu önemseyeceğini sanmıyoruz. Kullanım sırasında karoser üstü açık bir otomobil için tok his veriyor. İç mekanda özellikle el freni konsolu-orta konsol civarından tıkırtılar gelmesine rağmen karoserde esnemeler olmaması olumlu. Prestijli, farklı, güzel ve dizel bir otomobil almak isteyenler için Saab 9-3 Convertible iyi bir seçenek. Fakat sürüş özellikleri konusunda Alman rakipleri sürücüyü daha iyi iletişime giriyor.

**ARKA
KOLTUKLAR
FAZLA GENİŞ
OLMASI
DA, ORTA
BOYLULAR İÇİN
UYGUN**

Saab 9-3 1.9 TTiD Convertible

Fabrika verileri

Motor:	1910 cc, 4 silindirli, çift turbo
Maks. güç:	180 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	400 Nm @ 1850-2750 d/d
Maks. hız:	215 km/s
0-100 km/s:	9.5sn
Boyutlar:	4647 / 1780 / 1437 mm
Boş ağırlık:	**** kg
Bagaj hacmi:	235 / 252 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.)	9.5 / 5.5 / 7.1 lt/100 km
Baz fiyat:	57.741 Euro + 1131 YTL (1.9 TTiD Linear)

- + Motor, tasarım, tavan mekanizması
- Rüzgar sesi, ESP Aero donanımında standart



ARKA SPOYLER VE ŞEFFAF STOPLAR
SPORTİF DETAYLARDAN BİRKAÇI

İŞLERİNİN UZMANLARI

Bugün piyasada bir çok 4x4 araç üreten marka var. Fakat bunlardan sadece birkaçı bu konuda uzman. Bu ay bu konudaki iki uzman markanın benzer fiyatlara sahip iki SUV'unu karşı karşıya getirdik.



Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



ARAZİYİ SEVİYORSANIZ, İKİ OTOMOBİL DE SİZİ MAHCUP ETMEYECEKTİR

Günümüzde 4x4 ve SUV üreten bir çok marka olmasına rağmen bunlardan çoğu ağırlıklı olarak asfalt üzerinde yol almak için hazırlanmış araçlar. Kökü İkinci Dünya Savaşı'nda ABD ordusunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere üretilen Willys MB'ye kadar uzanan Jeep ile 1948'den beri 4x4 araç üreten Land Rover bu açıdan bakıldığında ayrıcalıklı konumdadır. Zaten "jip" deyişinin adeta jenerik bir isim halini alarak halk arasında tüm 4x4 araçlara verilen genel isim olduğunu söyleme-

ye gerek bile yok. Nasıl ki kağıt mendile Selpak, gazlı içeceklerle Cola deniliyorsa.

Karşılaştırmamıza başlamadan önce, sayfalarımıza konuk olan iki SUV'u kısaca tanıyalım. Önce Jeep Cherokee...İlk defa 1975 yılında tanıtılan Cherokee, 2008 yılında dördüncü nesil olarak yollara çıktı. Eskisine göre daha köşeli ve sert çizgilere sahip olan yeni Cherokee'nin hem asfalt, hem arazi özelliklerinin eskisine göre daha iyi olduğu söyleniyor. Türkiye'de

sadece 2.8 litre 177 HP'lik CRD dizel motorla satılan Cherokee 59.246 Euro'luk başlangıç fiyatına sahip.

Land Rover'ın 1997 yılında ilk neslini çıkardığı Freelander, İngiliz kökenli markanın geniş kitlelerce alınabilir olmasında büyük rol oynadı ve Avrupa'nın en çok satan 4x4 unvanını 5 yıl aldı. 2006'da Freelander 2 olarak ikinci nesle geçen aracın eskisine göre daha ekonomik, daha rafine ve hem asfaltta, hem de arazi de daha iyi olduğu

belirtiliyor. 2.2 litrelik 160 HP gücünde dizel motora sahip Freelander 2'de 2009 model yılı için yeni donanımlar mevcut. Bunlar Premium GS ve Premium XS. Bu Premium ekli donanım seviyeleri mevcut GS ve XS'lerin yerini alacak. Premium GS'in fiyatı 53.315 Euro olarak açıklanırken bu sayfalarda görülen Premium XS donanım seviyesindeki Freelander'ın başlangıç fiyatı 60.780 Euro. Bu donanım seviyesiyle birlikte deri döşemeler, bi-xenon farlar ve Terrain Responce gibi donanımlar listeye giriyor.



JEEP'İN DÜZ YAPILI ARKA TASARIMI ADETA BİR BUZDOLABI. FREELANDER'SA DAHA YUMUŞAK HATLARA SAHİP

Tasarım-iç mekan

Araçlara dıştan bakıldığında Cherokee'nin Commander'ı andıran köşeli ve küt hatlara, Land Rover'ınsa biraz daha yumuşak hatlara sahip olduğu görülüyor. Krom kaplı geleneksel Jeep ızgarasına sahip Cherokee, arkada buzdolabi misali düz hatlara sahip. Freelander ise arka görünüm olarak biraz Range Rover Sport'tan etkilenmiş gibi.

Araçları boyut olarak karşılaştı-

dığımızda benzer ölçüler görüyoruz. Freelander'ın 4500 mm'lik uzunluğu Cherokee'den 7 mm, 1740 mm'lik yüksekliğiye 4 mm daha fazla. Bunlar kayda değer farklar değil. Fakat Freelander'ın 1910 mm'lik genişliği (aynalar hariç) Cherokee'den yaklaşık 70 mm daha fazla ki, bu durum iki araç yan yana geldiğinde gözle fark edilebiliyor.

Bunları bırakıp iç mekanlara geçelim. Öncelikle iki üreticiyi de eski modellere

göre daha başarılı iç mekanlar ürettikleri için tebrik edelim. Fakat burada alkışı esas hak eden taraf Freelander oluyor. Çünkü Freelander'dan inip Cherokee'nin koltuğuna kurulduğumuzda iç mekanın sanki ucuzluk reyonundan alınan parçalarla oluşturulduğu hissine kapıldık. Bununla birlikte gözden uzak yerlerdeki bazı plastik parçaların çapaklı olması ve el freni konsolunun el freni çekilirken biraz oynaması da dikkat çekici. Fakat endişelenmeye gerek yok. Arazi kullanımlarında her şey

sapasağlam yerinde duruyor.

Jeep'in dik inen ön camı, ön konsol mesafesi derinliğinin sanki kamyonları andıran şekilde az olmasına neden olmuş. Oturma pozisyonu da uzun boylu sürücülerin dizlerinin konsola hafifçe değmesi ve direksiyonda derinlik ayarı olmaması nedeniyle sekteye uğruyor. Bu sınıfta bir otomobilin direksiyonunda yükseklik ayarı olmamasının nedeni bizce anlaşılır gibi değil. Bu arada araç otomatik oldu-

ARAZİDE HER İKİ ARAÇ DA BAŞARILI. FREELANDER 2'NİN YAKLAŞMA AÇISI 31 DERECE, UZAKLAŞMA AÇISI 34 DERECE, RAMPA AÇISIYSA 23 DERECE. BU DEĞERLER CHEROKEE'DE SIRASIYLA 39, 32 VE 21.5 DERECE





ğundan boşta kalan sol ayak için ayrı bir bölüm yapılmamış. Oysa ki otomobilin standart donanımına bakınca lastik basınç sensöründen ısıtmalı koltuklara kadar neredeyse her şey var. Hatta dokunmatik ekranlı, navigasyon özellikli, USB girişi-ne sahip DVD oynatabilen ve piyasada eşine az rastlanır 20 GB harddisk kapa-

siteli MyGiG adlı multimedya sistemi bile (opsiyon) var...Anlaşılan Jeep'çiler aracı zaten donanımla doldurduk diye düşünüp detaylara fazla takılmak istemişler. Land Rover'daysa her şey daha rafine. Oturma pozisyonu yüksek olmasına rağmen otomobilvari bir pozisyonda oturuyorsunuz. İç mekan genişlikleri konusunda hiçbir sorun

yaratmayan bu ikilinin kumandaları da ergonomik.

Motor-performans

Motor konusunda her iki üretici de dört silindirli turbodizel güç ünitelerine yer vermişler. Fakat yaklaşımlar tamamen farklı. Jeep'te Amerikan beklentilerine uygun

olarak 2.8 litrelik 177 HP güç ve 460 Nm tork üreten bir motor bulunuyor. VM Motori (dizel motorlar konusunda ünlü bu firma GM, Hyundai ve Chrysler gibi firmalara motor veriyor. Ayrıca ülkemizde BMC'ye de motor sağlıyor) üretimi bu motor doğal olarak Freelander'ın 2.2 litrelik, 160 HP güç ve 400 Nm tork üreten motorundan



KALİTE HİSSİ FREELANDER'DA HİSSEDİLİR DERECEDE İYİ. ARAZİ ÖZELLİKLERİ YAKIN OLSA DA 4WD LOW MODLU JEEP, KAYALIK ARAZİ DE AZ DA OLSA AVANTAJLI

daha performanslı. Bunu daha ayağınız gaz pedalına basar basmaz anlıyorsunuz. Gürültücü 2.8 litrelik motor adeta kükre-yerek vahşice 2060 kg'lık Cherokee'yi taşıyor. 5 ileri otomatik şanzımanla birlikte görev yapan motor gerek alt devirlerde gerekse üst devirlerde hiçbir zorlanma belirtisi göstermiyor.

Freelander'ın motoruysa daha kibar.

Fakat bu onun yetersiz ve güçsüz olduğu anlamına gelmiyor PSA ve Ford Grubu'nun ortak çalışmasıyla Freelander'a özel olarak hazırlanan bu motor yumuşak karakterli ve dengeli bir tork eğrisine sahip. Sarsıntısız ve sessiz çalışan bu motor performans olarak Jeep'in 2.8 CRD'sinden geride olsa da akustik anlamda daha iyi. 6 ileri otomatik şanzımanla görev yapan bu motorun test sürecindeki 9.8 lt/100 km'lik ortalama



tüketimi, Jeep'in 11.2 lt/100 km'lik ortalama tüketiminden de daha düşük.

Sürüş özellikleri

İki otomobilin her konuda farklı olan karakterleri sürüş özelliklerine de aynen yansımış. Cherokee, Freelander 2 ile karşılaştırıldığında otoyol kullanımlarında adeta salına salına gidiyor. Sürüş özellikleri eski nesille karşılaştırılamayacak kadar iyi olsa da süspansiyon sistemi yumuşak ve virajlarda doğal olarak yana yatarak sürücüyü biraz tedirgin ediyor. Direksiyon geleneksel bir arazi aracı olduğunu göstermesine biraz isteksiz. Freelander ise hem düz gidiş, hem de viraj yeteneği olarak Cherokee'den daha iyi, kullanımı da çok rahat. Yani Freelander 2'nin sivil yaşantıya daha uygun olduğunu söyleyebiliriz. Hem sürücüsüne, hem de yolcularına daha iyi davranıyor.

Şimdi sıra geldi karşılaştırmamızın en merak edilen yerine... Arazi kullanımlarına. Önde bağımsız, arkada 5 kollu bağlantılı sabit aksa sahip Cherokee, geleneksel yarıda bir arazi aracı. Fakat teknolojinin nimetlerinden de yararlanmayı ihmal etme-



miş. Hızı 1.5 km/s'ye kadar düşürülebilen eğim iniş kontrolü ve yokuşta geri kayma önleyici tecrübesiz sürücülerin işini kolaylaştıran donanımlar. 4WD Low moduna sahip Selec-Trac II adlı aktarma sistemi Cherokee'nin arazideki en büyük silahı. Normalde arkadan itişli olarak ilerleyen Cherokee, vites konsolundaki düğme yardımıyla araç durdurulmaksızın dört çekişli hale getirilebiliyor. Bu şekilde ön ve arka tekerlekler arasındaki güç dağılımı yüzde 42/58 oranında oluyor. 4 WD Low konumuna almak içinse durup (veya hızı 5 km/s'nin altına düşürüp) vitesi N konumuna alıp, el freni konsolundaki düğmeyi 4WD Low konumuna almak gerek. Bu işlem yapılırken mekanik sesler çıkması bazı kişileri tedirgin edebilir. Fakat korkmaya gerek yok. Sert arazicilerin birçoğunun doğasında bu var. Bu şekilde direksiyonu döndürüp manevralar yaparken de, diferansiyelin kilit etkisinden dolayı mekanik kasılmalar olabiliyor. Cherokee'yle yaptığımız arazi kullanımlarında sistemi denemek için gevşek zeminli, yokuş yukarı ve nemli kayalık bir zeminde, yani normalde durulmaması gereken bir yerde durduk.



GÖSTERGELER HER İKİ OTOMOBİLDE DE RAHAT OKUNUYOR. FREELANDER'IN OTURMA POZİSYONU DAHA İYİ

4WD Low seçeneğinde tekrar kalkmak için gaza bastığımızda tekerlekler biraz boşa döndükten sonra araç adeta zemine tırnaklarıyla tutundu ve ilerlemeye devam etti.

Samimi söylemek gerekirse low range arazi vitesi seçeneğinden yoksun Freelander 2'nin arazi performansı hakkında çok şey duymuş olsam da fazla umutlu değildim. Haldex kavramalı sürekli dört tekerlekten çekiş sistemine sahip Freelander 2, arazide teknolojiye güveniyor. 4 farklı konum için ayarlanabilen (genel kullanım-asfalt, çimen-çakıl-kar, çamur ve kum) Terrain Responce sistemini sürücünün işini kolaylaştıran bir sistem olmasına rağmen arazi vitesi sayılmaz. Çünkü bu sistem sayesinde otomobilin gaz tepkisi, ABS ve çekiş kontrol sistemi değişken zeminlere göre ayarlanabiliyor. Mesela sistemde karlı zemin modu seçildiğinde elektronik sürüş destek sistemleri tekerleklerin boşa dönmesini engelleyecek

şekilde gücü sınırlar. Bu sayede Terrain Responce, çekiş kontrol sistemi ve ABS fren sistemi adeta bir kilitli diferansiyel görevi gördürerek tekerleklerin dönüş hızlarını ayarlıyor. Bu sistem çok başarılı ve Freelander ile Cherokee'nin gidebildiği her yere gittik. Fakat low range seçeneği olmadığından düşük hızda yapılan kaya parçalarının olduğu zeminlerde Cherokee biraz daha kolay ilerliyor.

Sonuç

“Her yiğidin farklı yoğurt yeyişi vardır” misali iki araçta kendisine has özelliklere sahip. Cherokee daha geleneksel, maço ve güçlü. Freelander II ise daha teknolojik ve metroseksüel bir havada. Buna rağmen arazide Cherokee'nin yapabildiği her şeyi yaptı ve sadece kayalık zeminlerde biraz daha zorlayıcı oldu. Genel değerlendirme olarak bakarsak Freelander 2'nin artıları, Cherokee'nin artılarından daha fazla. Bu yüzden karşılaştırmanın öne çıkan oyuncusu da Freelander 2 oluyor.





Jeep Cherokee 2.8 CRD Limited

Land Rover Freelander 2 TD4 Premium XS

Fabrika verileri

Motor:	2768 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel	2179 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Maks. güç:	177 HP @ 3800 d/d	160 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	460 Nm @ 1800 d/d	400 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	179 km/s	181 km/s
0-100 km/s:	10.5 sn	11.2 sn
Boyutlar:	4493 / 1838 / 1736 mm	4500 / 1910 / 1740 mm
Boş ağırlık:	2060 kg	1820kg
Bagaj hacmi:	419-1404 lt	405-1670 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.)	12.2 / 9.4 / 7.8 lt/100 km	11.0 / 6.8 / 8.5 lt/100 km

**ASFALT SÜRÜŞLERİNDE
FREELANDER DAHA
OTOMOBİLVARİ BİR HAVADA**

Donanım, torklu motor, arazi şanzımanı +
Oturma pozisyonu, kalite hissi, rüzgar sesi, yol tutuş -

Kalite hissi, yol tutuş +
Arazi vitesi yok -

İKİ MARKANIN DA DOĞA
TUTKUSU HER AÇIDAN
KENDİSİNİ BELLİ EDİYOR



EKSİĞİNİ GİDERDİ



Qashqai'nin çıktığı günden beri en büyük eksikliği, düşük vergi diliminde bir dizel motordur. 106 HP'lik 1.5 dci bu eksikliği gideriyor.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Tarık Akagün, Emre Anamur

Bu nasıl bir otomobil? Qashqai'nin ülkemizde satışına başlanmasının üzerinden bir yılı aşkın bir zaman geçmesine rağmen insanlar halen bu soruları sorarak Qashqai'ye yaklaşıyorlar. SUV mu, kompakt hatchback mi? Farklı sınıfların sentezi olarak ortaya çıkan crossover'lar son dönemde adeta bir trend haline geldi. Bunda en büyük nedense tüketicilerin farklı sınıflardan olan araçların olumlu özelliklerini aynı araçta görmek istemeleri ve geleneksel tipte otomobil kullanmak istememeleri. Mesela bir SUV kadar havalı olsun, fakat şehiriçi kullanımlarında SUV'dan daha rahat olsun... Qashqai'de bu trendi kompakt sınıfa taşıyan bir başarılı bir örnek.

Pazarda 1 yıl kadar dizel motorsuz şekilde mücadele eden Qashqai'nin ülkemizdeki ilk dizel motoru, 2008 ilkbaharında satışa sunulan 2.0 dCi oldu. Aslında en çok merak edilen ve bu sayfalara konuk olan 1.5 dCi motorunun satışıyla 2008 yazının sonunu buldu. 47.990 YTL'lik baş-

QASHQAI'YE BAKINCA EMİNİZ Kİ İLK İZLENİM OLARAK 4X4 OLDUĞUNU DÜŞÜNECEKSİNİZ. FAKAT 1.5 DCi MOTOR SADECE ÖNDEN ÇEKİŞLİ OLARAK SATILYOR. DÖRT TEKERLEKTEN ÇEKİŞ, 2.0 LİTRELİK MODELLERDE MEVCUT

İlgiç fiyatına sahip Qashqai 1.5 dCi'nin fotoğraflara konu olan Visia donanım seviyesindeki cam tavan opsiyonlusunun fiyatıysa 58.990 YTL'yi buluyor.

Melez karoser

İlk defa 2003 yılında konsept olarak tanıtılan Qashqai, adını İran'da yaşayan göçebe bir Türk aşiretinden alıyor (Kaş-kaylar). Nissan Design Europe tarafından tasarlanan Qashqai tasarım açısından tam bir melez. Yerden yüksekliği 200 mm olan otomobilin 4310 mm'lik uzunluğu, kompakt hatchback sınıfından yaklaşık 100 mm uzunken, ortalama bir SUV'dan da 150 mm kısa. Aynı durum yükseklik için de geçerli.

Qashqai'nin iç mekanındaki yumuşak dokunuşlu plastikler iyi bir izlenim verse de iç mekanda özel bir duygu yaşamıyorsunuz. Önde yeterli alan sunan otomobilde arka baş mesafesi beklenenden biraz daha az. İç mekana ferah his panoramik tavan sayesinde (opsiyon) arkada oturan yolcuların gece yıldızları seyrederek romantizm yapabilirler.





zin zorlamalarınıza uyum sağlıyor. Çok zorladığınız zamansa kolay kontrol altına alınabilen önden kayma eğilimi gösteriyor. Elektrohidrolik direksiyonu hissiyat konusunda beklentileri karşılayan Qashqai'nin ön görüş açıları geniş. Arka çapraz görüşse tahmin edebileceğiniz gibi zayıf. Fakat park sensörleri standart.



Sonuç olarak bakıldığında önden çekeşli Qashqai 1.5 dCi kompakt hatchbacklerden sıkılanlar, MPV'leri beğenmeyenlerin göz önüne alması gereken bir seçenek. Bir de fiyatı düşük olsa...

Beklenen motor

Sıra geldi merak edilen noktaya, motora... Renault modellerinde de kullanılan 1.5 dCi motor, Qashqai'nin kaputunun altında 106 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. Güvenilir bir yol arkadaşı olan 1.5 dCi, 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş ve alt devirlerde bile yeterli çekişi sunan esnek karakteriyle beğenimizi topladı. Fakat bu beğenimiz vites değiştirirken, vites kolunun bağlantı yerinden gelen yatak yayını andıran hafif sesle biraz törpüledi. Bu durumun test aracına özgü olduğunu düşünüyoruz. Bu motorla uçmayacak olsanız da makul performansa ve eko-

nomiye sahip. Biz kullanım süresinde 5.9 lt/100 km'lik ortalama elde ettik. Renault-Nissan birliğeyle ortaya çıkan C Platformu'nu kullanılarak üretilen önden çekişli otomobilde önlerde McPherson, arkalarda çok kollu bağımsız süspansiyon sistemine yer verilmiş. Düzgün yollarda konforlu sürüşler sağlayan süspansiyon, bozuk yolda biraz gürültülü ve sarsıntılı. Yol tutuş konusunda yüksek ağırlık merkezi nedeniyle kompakt hatchback'lerin biraz gerisinde kalan Qashqai'nin yol tutuşu yine de güvenli sayılır. Vereceği tepkileri önceden hissettirerek sürücüsünün işini kolaylaştıran Qashqai, virajlı yollarda si-

*HATCHBACK MI,
SUV MU, MPV
MI? HEPSİNDEN
BİRAZ VAR*

Nissan Qashqai 1.5 dCi

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	106 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	240 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	173 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Boyutlar:	4315 / 1780 / 14615 mm
Boş ağırlık:	1407 kg
Bagaj hacmi:	410 / 860 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.)	6.2 / 5.0 / 5.4 lt/100 km
Baz fiyat:	47.990 YTL

- + Donanım, ekonomi
- Fiyat, süspansiyon sesli

ÇEKİM MERKEZİ

SLK 200K, 21 HP artan gücü ve F1 otomobillerine daha da benzeyen burun yapısıyla karşı konulması güç bir çekime sahip.



Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraf: Gürkan Çağlar

İlk defa 1996 yılında yollara çıkan SLK, 2004 yılında 310.000 adetlik satış rakamına ulaştığında yerini ikinci nesil SLK'ya bıraktı. İkinci nesliyle birlikte daha çekici ve spor görünümüne kavuşan SLK, 2008 yılında gördüğü makyajla güncel haline kavuştu.

Modeli ne olursa olsun bir otomobilin Mercedes olması birçok kişi için zaten çekicilik faktörüdür. Eğer söz konusu otomobil hem üstü açık, hem de iki kişilikse cazibe daha da artar. Mercedes'in giriş seviyesindeki coupe-cabrio'su SLK 200 K için de aynı durum söz konusu. 650 parçası yenilenen SLK'nın ilk bakışta dikkat çeken yeniliği yeni ön tampon yapısı ve burun tasarımının daha da vurgulanan V formu yapısı. Vahşi bir kuş gagası gibi öne çıkıntı yapan kaput üzerindeki şişkin V formu ve tampon altı spoiler otomobilin önden adeta yavru SLR gibi görünmesini sağlıyor. Otomobilin arka görünümündeki temel fark ise difüzör formu arka tampon ve trapez şeklindeki çift egzoz çıkışları. Sol çamurluk üzerinde bulunan çirkin ve



göze takılan anten de daha ufak olanla değiştirilerek otomobilin tasarım yönünden daha alımlı olması sağlanmış.

Güç 21 HP, tork 10 Nm fazla

Tabi SLK 200 K'de yapılan değişiklik sadece kozmetik değil. Artık daha hızlı atan bir kalbe sahip. Makyajsız versiyonda 163 HP güç üreten 1796 cc'lik, kompresörlü, 4 silindirli motor, motor yazılımında, aşırı besleme sisteminde ve pistonlarda yapılan geliştirmelerle 21 HP güçlenerek 184 HP olmuş. Tork da 10 Nm'lik yükselerek 250 Nm'ye ulaşmış.

163 HP'lik SLK'yı kullandıysanız güç artışını kullanırken hemen hissediyorsunuz. Gaz pedalı eskisinden daha iyi tepki veriyor ve otomobil yüksek hızlara çıkarken daha istekli. Bu güç artışı sonucunda 0-100 km/s hızlanma süresi 0.4 saniye iyileşerek (otomatik şanzımanlı versiyon) 7.9 saniye olmuş. Evet, belki DSG şanzımanlı Audi TT Roadster 2.0 TFSI'nın 6.5 saniyelik 0-100 km/s' değeri daha başarılı. Ama biliyoruz ki Mercedes kullanıcıları



MAKYAJLA BİRLİKTE DİREKSİYON SİMİDİ DE YENİLENMİŞ. KOLTUKLAR RAHAT VE KALİTE İYİ. DAHA NE OLSUN?

ve fanatikleri için bunun hiçbir önemi yok. Bir otomobilin burnunda üç kollu yıldızı taşımayı hak etmiş olması bir Mercedes tutkunu için en büyük ayrıcalık.

Ayrıcalıklı olmak

Bu durum günlük yaşamda da böyle. Trafikte yol alırken insanlar hep göz ucuyla sizi veya otomobili süzüyorlar. Otoyol kullanımlarında sabit bir hızla gidiyor olsanız bile saygı gösterip yol verecek önünüzü açıyorlar. Bu durumda 232 km/s'lik maksimum hızı denemek veya denememek sürücünün kendi inisiyatifine kalıyor. Otoyol kullanımlarında son derece stabil olan SLK, şehir dışındaki virajlarda da tutunmasıyla güven veriyor. Tutunma limitleri yüksek olan otomobil arkadan itişli olmasına rağmen ilk tepkisini önden kayma eğilimiyle veriyor. Siz bu eğilimi dengelemek için ayağınızı hafifçe gazdan çektiğinizdeyse bu sefer ağırlık transferinden hafifçe arkası açılmak istiyor. Fakat ESP kademeye girerek sizin maceracı sürüş sitilinizi biraz kısıtlıyor. Süspansiyonu sert olmasına rağmen yeterince konfor sunan otomobilin direksiyon sistemi de bıçak keskinliğinde olmasa bile güzel ve net tepkiler veriyor.

GÖMÜLÜ VE BEYAZ DİJİTAL
YAZILI GÖSTERGE GRUBU
GÖZ OKŞUYOR





TAVAN KUMANDASI EL FRENİ KONSOLUNDA. AIRSCARF ENSENİZİ HAVADAN BİR ATKIYLA SARIYOR

Üstünü 22 saniyede açan SLK'nın kabininde eğer tül şeklindeki rüzgar kesiciyi taktıysanız neredeyse hiç rahatsız edici türbülans oluşmuyor. Üstelik Air scarf adlı sistem ense ve boynunuza sıcak hava üfleyerek sizi şımartıyor. Yaz günü buna gerek olmasa da, serin havalarda işe yarayacağı gerçektir.



TAVANI AÇMADAN ÖNCE BAGAJ SEPARATÖRÜNÜ ÇEKMEK ŞART. SEPARATÖRÜN ALTINDA 208 LT'LİK BAGAJ VAR

Gelelim iç mekana... İç mekanı iki kelimeyle özetleyebiliriz, kaliteli ve sportif... Fakat bazı küçük ergonomik sorunları barındırdığını da söylemeliyiz (direksiyon simidi, müzik sisteminin sol tarafındaki kumandaların bir kısmını, el freni kolu inik konumdayken tavan açma mekanizmasının düğmesinin görülmesini zorlaştırıyor).

Sonuç

Bir Mercedes'ten bekleyeceğiniz birçok şeyi bu otomobilde bulabilirsiniz. Kaliteli, prestijli ve güvenli. Üstelik bunları hem coupe hem de cabrio formatında sunabiliyor.

DİREKSİYON HİSSİ VE YOL TUTUŞ İYİ SEVİYEDE. BU SAYEDE VİRAJLARDA MAKSİMUM KEYİF ALINIYOR

Mercedes-Benz 200 SLK Kompresor**Fabrika verileri**

Motor: 1796 cc, 4 silindirli, kompresör
 Maks. güç: 184 HP @ 5500 d/d
 Maks. tork: 250 Nm @ 2800-5000 d/d
 Maks. hız: 232 km/s
 0-100 km/s: 7.9 sn
 Boyutlar: 4103 / 1777 / 1296 mm
 Boş ağırlık: 1415 kg
 Bagaj hacmi: 300 / 208 lt
 Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.) 11.8 / 6.2 / 8.2 lt/100 km
 Baz fiyat: 78.942 Euro

Test verileri

0-50 km/s: 3.1 sn
 0-80 km/s: 6.1 sn
 0-100 km/s: 8.6 sn
 0-120 km/s: 12.0 sn
 60-100 km/s (D'de): 5.0 sn
 80-120 km/s (D'de): 7.0 sn
 100-0 km/s: 38.5 m

+ Yol tutuş, frenler, airscarf, prestij

- Rakipler daha hızlı, fiyat



İSTER ARAZİYE, İSTER KULÜBE

Zorlu arazi koşullarında yük taşıyan kişiler ve özellikle de çiftçiler için biçilmiş kaftan olan 4x4 pick-up’lar, günümüzde büyük şehirlerde de çoğalmaya başladı. Çeşitli aksesuarlarla şık bir görünüm kazanan bu yüksek araçlar, modern ve konforlu iç mekanları ve arka kısımları kapatıldığında kazandıkları karizmatik görünümle SUV’lara bile rakip olabiliyor.

Lüks gece kulüplerinin kapısında çok sayıda pick-up görmek artık alışılmış bir durum. Ticari araç olmalarının sağladığı vergi avantajı sayesinde cazip fiyatlarla satılan pick-up’lar, uzun, geniş ya da yüksek malzemelerin taşınmasını gerektiren çeşitli hobilere imkan tanıdığı için de çok tercih ediliyor. Bir SUV almak yerine, tercihinizi pick-up’tan yana kullanmanızın sizin

için dezavantajları ise; yük taşımak için geliştirilen süspansiyon sisteminden dolayı hoplaya zıplaya gitmek, arka koltukta sıkıntılı bir diz mesafesine sahip olmak ve biraz ve eğer İstanbul’da oturuyorsanız Boğaziçi Köprüsü’nden geçememek olacaktır. Bu ay, Türkiye’de satılan tüm 4x4 pick-up modellerini biraraya getirdik. Anlatması bizden, seçip satın alması sizden.



FORD RANGER

Kuzey Amerika’da dev boyutlu pick-up modelleriyle yüksek satış rakamlarına ulaşan Ford’u Avrupa pazarında Ranger modeli temsil ediyor. 2.5 litrelik turbodizel motora sahip dört tekerlekten çekişli Ranger’da “STD”, “XLT” ve “Thunder” donanım seçenekleri bulunuyor. Çift kabinli karosere sahip olan ve 2 yıl/100.000 km garanti sunan Ranger’ın istiap haddi 1175 kg. 2499 cc’lik motor 143 HP güç ve 330 Nm tork üretiyor. Araçta 5 ileri manuel ve 5 kademeli otomatik şanzıman seçenekleri bulunuyor. 4x4 Ranger’ın fiyatı 46.120



YTL’den başlıyor. En yüksek fiyat etiketi ise, 54.425 YTL ile otomatik şanzımanlı Thunder versiyonuna ait. Bu modelde 6’lı CD değiştiricili Radyo/MP3 çalar, tırmanma ve eğim açılarını belirten gösterge ve pusula standart olarak sunuluyor.



ISUZU D-MAX

Pick-up segmentinde D-Max modeliyle yer alan Isuzu, satış rakamları incelendiğinde son derece başarılı. Yenilediğinden bu yana liderliğe oynayan D-Max, biri 2.5 lt, diğeri 3.0 litre hacminde iki turbodizel motor seçeneği sunuyor. Çift kabinli karoserle ve 2 yıl/Sınırsız km garantiyle satılan D-Max’ın 2.5 litrelik versiyonunda 5 ileri manuel şanzıman var. Bu motor, 136 HP güç ve 294 Nm torka sahip. 1000 kg taşıma kapasiteli D-Max 2.5’in fiyatı ise 54.700 YTL. 3.0 litrelik seçenekte 4 kademeli otomatik şanzımana yer veriliyor. 163 HP güç ve 333 Nm tork üreten motora sahip bu modelin fiyatı 61.200 YTL.



MAHINDRA PICK-UP

Son yıllarda Türkiye pazarındaki marka sayısında önemli oranda bir artış yaşandı. Pazara giren yeni markalardan bir de Hint Mahindra. Hindistan'ın en büyük üreticilerinden biri olan bu marka, dünyanın 35 ülkesinde faaliyet gösteriyor. Ülkemize İlçe Otomotiv tarafından ithal edilmeye başlanan Mahindra modelleri arasında bir de 4x4 pick-up bulunuyor. Çift kabinli karoserle ve 2 yıl/Sınırsız km garantiyle satılan araçta 2.5 litrelik turbodizel motor bulunuyor. Performans açısından rakiplerinin gerisinde kalan Mahindra Pick-up'ın

motoru, 100 HP güç ve 238 Nm tork üretiliyor. Yükleme kapasitesi 1000 kg olan araçta 5 ileri manuel şanzıman bulunuyor. Cazip fiyatıyla öne çıkan Mahindra Pick-up'a sahip olmak için 31.039 YTL yeterli.



SSANGYONG ACTYON SPORTS

1954'ten bu yana üretim araç üretimi yapan Koreli marka SsangYong, verilen aranın ardından Türkiye pazarına geri döndü. Ülkemize bu kez Şahsuvaroğlu Dış Ticaret Ltd. Şti. tarafından ithal edilen SsangYong'u pick-up segmentinde

Actyon Sports modeli temsil ediyor. Bu model, SsangYong ürün gamına 2007 yılının başında eklenen yeni bir araç. 4x4 aktarma sistemli ve çift kabinli Actyon Sports M200 XDI'de 1998 cc'lik turbodizel motor bulunuyor. 5 ileri manuel, 4 ve 6 kademeli otomatik olmak üzere toplam üç şanzıman seçeneği sunan araç 141 HP güce ve 310 Nm torka sahip. Actyon Sports M200'ün istiap haddi manuel şanzımanda 702 kg, otomatik şanzımanlı versiyonlarda ise 679 kg. Aracın fiyatı 42.267 YTL'den başlıyor. En pahalı seçenek olan 6 kademeli otomatik şanzımanlı 18 inç jantlı LX Euro 4 versiyonunun fiyatı ise 48.421 YTL.



MAZDA BT-50

Türkiye'deki distribütörüyle olan antlaşmasını bitirip, Avrupa merkezli yeni bir şirket kurarak yeniden yapılandırılan Mazda Türkiye, gerçekleştirdiği yatırım ve tanıtım atağıyla adından sıkça söz ettiriyor. Eski modeller daha etkin bir tanıtımla, yeni modeller de daha hızlı bir anlayışla pazara sunuluyor. Yeni modellerden biri

de, markayı pick-up sınıfında temsil eden BT-50. Yeni yüzüyle 17 Ağustos'ta Türkiye pazarına giren yeni BT-50, çift kabinli karoser ve 3 yıl/100.000 km garantiyle satılıyor. Lansman fiyatı olarak 47.000 YTL'ye tüketicilere sunulan araçta DI kodlu 2.5 litrelik turbodizel motor bulunuyor. 143 HP güç ve 330 Nm tork üreten motor, gücünü yere 4x4 aktarma sistemiyle iletiyor ve 5 ileri manuel şanzımana sahip. BT-50, modern tasarımı ve cazip lansman fiyatıyla Türkiye'deki pick-up segmentinde de kendine iyi bir konum elde etmeyi hedefliyor.



NISSAN PICK-UP

Nissan’ı, pick-up segmentinde iki farklı model birden temsil ediyor. Bunlardan ilki Pick-up adını taşıyan ve segment liderliği yaşamış bir araç. Günümüzde ikisi de çift kabinli “Country” ve “Rally Raid” adlı iki donanım versiyonu bulunan 4x4 aktarma sistemli Nissan Pick-up’ta 2.5 litrelik turbodizel motor bulunuyor. 2 yıl/100.000 km garanti ve 3 yıl/100.000 km Nissan Kalite Güvencesi ile satılan aracın maksimum gücü 133 HP, maksimum torku ise 304 Nm. 5 ileri manuel şanzımanın yer aldığı Country 1045 kg, Rally Raid ise 1035 kg taşıma kapasitesine sahip. Country’nin



fiyatı 49.490 YTL, Rally Raid’in fiyatıysa 50.990 YTL. Rally Raid’de, Contry’den farklı olarak tam otomatik klima, yolcu havayastığı, 6’lı CD değiştirici, sunroof, yan da Nissan yazısı, deri direksiyon ve vites topuzu gibi ekstra özellikleri bulunuyor.



NISSAN NAVARA

Nissan’ı pick-up segmentinde temsil eden ikinci model, şık ve karizmatik tasarımı, zengin donanımı ve 171 HP güç ve 400 Nm tork değerleriyle sınıfının en güçlü motoruyla Navara. Bu model, pick-up’ların genel amacı olan yük taşıma amacı değil, rakiplerinden daha konforlu ve modern bir hobi aracı olma iddiasını taşıyor. Zaten bu durum, SsangYong Actyon Sports M200 hariç tüm rakiplerinden daha düşük bir değer olan 764 kg’lık taşıma kapasitesinden de belli. Navara’nın motoru, performans değerleriyle tüm rakiplerini geride bırakıyor. Çift kabinli 4x4 modellerinde 6 ileri manuel ve 5 kademeli otomatik şanzıman seçenekleri bulunuyor.

2 yıl/100.000 km garanti ve 3 yıl/100.000 km Nissan Kalite Güvencesi ile satılan araçta “SE” ve “LE” kodlu iki donanım yer alıyor. Navara 4x4’ün fiyatları 59.990 YTL’den başlıyor. En yüksek fiyatlı seçeneğin fiyatı ise 71.990 YTL.



MITSUBISHI L200

Türkiye pick-up segmentinin önemli oyuncularından biri de Mitsubishi L200. Ülkemize Temsa Global tarafından ithal edilen Japon model, çift kabinli karosere ve 3 yıl/100.000 km garantiye sahip. Araçın 2.5 litrelik turbodizel motoru 136 HP güç ve 314 Nm tork üretiyor. 4x4 çekiş

sistemi bulunan araçta 5 ileri manuel ve 4 kademeli otomatik şanzıman seçenekleri sunuluyor. Taşıma kapasitesi manuel vitesli versiyonda 970 kg, otomatik vitesli versiyonda 960 kg olan L200, sınıfının en uzun yolcu kabini ve sınıfının en düşük sürtünme katsayısıyla (0,51 Cd) dikkat çekiyor. Mitsubishi L200 de, şık ve modern tasarımı nedeniyle, sıklıkla arka tarafı orijinal aksesuarlarla kapatılıp SUV gibi kullanılan pick-up modellerinden biri. Öte yandan L200, kısa süre önce pazara sunulan L200 Dakar versiyonuyla da adından söz ettiriyor.

**TOYOTA HILUX**

Japon üretici Toyota, pick-up segmentinde Hilux modeliyle temsil ediliyor. Çift kabinli karosere ve 4x4 aktarma sistemine sahip Hilux, “Adventure” adlı donanım ile satılıyor. 2 yıl/100.000 km genel, 3 yıl/100.000 km mekanik garantiyle satılan araçta, markanın düşük yakıt tüketimi konusunda başarısını kanıtlamış modern teknoloji ürünü D-4D motor ailesinin bir üyesi olan 2.5 litrelik turbodizel motor bulunuyor. Ancak bu motor, 120 HP’lik maksimum gücüyle belli başlı rakiplerinin bir hayli gerisinde kalıyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motorun



ürettiği maksimum tork değeri ise 324 Nm. Taşıma kapasitesiyle de (835 kg) birçok rakibinin gerisinde kalan Hilux’ın anahtar teslim satış fiyatı 46.450 YTL. Hilux 4x4’te bulunan “Adventure” donanım kodu, zengin konfor ve güvenlik özellikleriyle dikkat çekiyor.



Xenon

TATA TELCOLINE ve XENON

1945’ten bu yana üretim yapan Hint markası Tata, günümüzde 40 ülkede yatırımı bulunan ve 140 ülkede faaliyet gösteren bir şirket. Son dönemde Jaguar ve Land Rover markalarını satın almasıyla dikkat çeken Tata, ülkemizde 1997’den beri İsohtar Grup tarafından temsil ediliyor. İsohtar Grup, ülkemizde 1965 yılından bu yana otomotiv sektöründe faaliyet gösteriyor. Tata’nın pick-up segmentinde “Telcoline” ve “Xenon” adlı iki modeli bulunuyor. İkisi de çift

kabinli ve 4x4 aktarma sistemli araçlardan Telcoline’da 2.0 litrelik turbodizel motor yer alıyor. 90 HP güç ve 190 Nm tork üreten motor manuel şanzımanla kumanda ediliyor. 1190 kg taşıma kapasitesi bulunan Telcoline’ın cazip bir fiyatı var: 25.901 YTL.

2.2 litrelik turbodizel motorlu Xenon modeli ise 140 HP güce ve 320 Nm torka sahip. 5 ileri manuel şanzımanlı ve 1000 kg yükleme kapasiteli aracın fiyatı 32.500 YTL.

Telcoline



**BURAYA
İLAN
VEREBİLİRSİNİZ**
reklam@e-otodergi.com

ÖNCELİĞİ “KULLANIŞLILIK”



Alman üretici Opel'i kompakt MPV sınıfında temsil eden Zafira, zorlu rekabetteki iddiasını arttırmak amacıyla makyaj tazeledi. Kullanışlılık konusunda çok başarılı olan otomobil, 150 HP'lik turbodizel motoruyla sürücüsünün performans arzusunu da geri çevirmiyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



ZAFIRA'NIN İÇ MEKANINDA MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ BİR HAYLİ YÜKSEK



Günümüzden 12 yıl önce, kompakt Multi Purpose Vehicle (Kompakt MPV- Kompakt Çok Amaçlı Araç) segmenti yaratıldığında, tüketiciler bu kadar çok fonksiyonu birarada sunan otomobilleri görüp şaşırmışlardı. Öyle ki koltuklar birbirinden bağımsız olarak katlanıyor, ileri-geri gidiyor, sökülüp takılabiliyor ve hatta bagajdan 2 yeni koltuk daha çıkıveriyordu. Bu ihtiyaçlar daha önce hiç bu kadar rahat bir şekilde çözülmemişti. Sonuçta da MPV'ler, bu özelliklerinden dolayı çok sevildiler ve başarılı satış rakamlarına ulaştılar. Şimdi sıra, bu tür araçların ikinci jenerasyonlarının makyajına geldi. Son dönemde makyajlanan MPV'lerden biri de, ilk kez 1999 yılında üretilen, 2005'te ikinci jenerasyonuna kavuşan Zafira. Opel'in 7 kişilik kuzu Zafira, rekabette fonksiyonel özelliklerine ve güçlü motoruna güveniyor.

Flex7, iç mekana damgasını vuruyor

Otomobilin iç mekanı, Alman üreticinin alışılmış malzeme ve işçilik kalitesine sahip. Yani bu konuda herhangi bir so-

run yok. Hatta ön konsolda kullanılan malzeme, platformunu paylaştığı Astra ailesindeki kardeşlerinden daha iyi. Kumanda birimlerinde ergonomik açıdan da bir olumsuzluk bulunmuyor. İç mekana damgasını vuran özellikse, öncü modelde de yer alan Flex7 sistemi. Opel'e özel bu sistem, gerektiğinde üç sıra koltukta 7 kişinin rahat bir biçimde oturmasını, gerektiğindeyse farklı uzunluk ve genişlikteki yüklerin taşınmasını sağlıyor. Sağ ön yolcu koltuğu öne katlanabiliyor. İkinci sıradaki koltuklar ileri-geri kaydırılabilir ya da istenirse katlanıyor. Bagajın içine denk gelen bölümdaki üçüncü sıra koltuklar kaldırıldığında toplam 7 kişilik yolculuk yapma imkanı doğuyor. Otomobilin bagaj hacmi, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 645-1820 litre arasında değişiyor.

Hacim 1.9 lt, güç 150 HP

Opel Zafira'nın 1.9 litrelik CDTi motoru, 120 ve 150 HP olmak üzere iki farklı güce sahip. Bizim test ettiğimiz otomobilde 150 HP'lik ünite bulunuyordu. 1.9 litrelik olma-



YÜKSEĞE KONUMLANDIRILMIŞ
VİTES KOLUNUN KULLANIMI
RAHAT. EL FRENİ LÖVYE
BİÇİMİNDE. ÜÇÜNCÜ SIRADAKİ
KOLTUĞA YETİŞKİN OTURABİLİR



şı nedeniyle 1.5 ve 1.6 litrelik dizel motorlara sahip rakiplerine göre vergi dezavantajı yaşatan otomobil, yüksek gücü ve 6 kademeli Active Select otomatik şanzımanı ile bu açığı kapatmaya çalışıyor. 150 HP gücü ve 320 Nm torkuyla sürücüsüne rakiplerden daha yüksek bir performans sunan Zafira, 198 km/s'lik maksimum hıza ulaşabiliyor. Ortalamada 7.2 lt/100 km motorin tüketen otomobilin 0-100 km/s hızlanması ise 10.7 saniye sürüyor. Sol ön çapraz görüş, kalın A sütunu nedeniyle kısıtlı. Bu nedenle sola dönüşlerde dikkat etmek gerekiyor. Yüksek konumlandırıl-

mış vites kolu, kullanımı kolaylaştırıyor. Şanzıman ile motorun uyumu başarılı. Interaktif Sürüş Sistemi (IDS), sportif ve güvenli bir sürüş vaat ediyor. Sport butonuna basıldığında, daha yüksek performans ve daha sert bir süspansiyona sahip oluyor. Frenleme ve fren mesafesi yeterli. ESP, sürüş güvenliğini artırıyor.

Vergi sistemi en büyük dezavantajı

Avrupa ülkeleri için hiçbir dezavantaj yaşatmayan 1.9 litrelik motor, ülkemizin anlaşılması güç vergi sistemi nedeniyle Opel Zafira'nın fiyatını rakiplerinden daha

yukarı çekiyor. Bunun nedeni rakiplerde 1.5 ya da 1.6 dizel motor seçeneklerinin bulunması. Rakiplerin gücünün 150 HP'ye erişememeleri, Zafira'nın performans vaadini ortaya koyuyor. Sağlam karoser, geniş ve fonksiyonel iç mekan, Flex7 sistemi ve başarılı malzeme-işçilik, Zafira'nın diğer artılarını oluşturuyor.

Opel Zafira 1.9 CDTi 150 HP Cosmo Active Select

Fabrika verileri

Motor:	1910 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	150 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	320 Nm @ 2000-2750 d/d
Maks. hız:	198 km/s
0-100 km/s:	10.7 sn
Boyutlar:	4467/2025/1635 mm
Boş ağırlık:	1568 kg
Bagaj hacmi:	645-1820 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.8 / 5.7 / 7.2 lt/100 km
Fiyat:	63.837 YTL

- + Fonksiyonel iç mekan, 7 kişi taşıma kapasitesi, kalite
- Kısıtlı ön çapraz görüş, motordan dolayı yüksek fiyat

MPV TADINDA

Scenic platformunda geliştirilmiş olması her şeyi açıklıyor: Yeni Renault Kangoo Multix; gerek iç mekanı, gerekse sürüş özellikleriyle MPV özellikleri sergileyen bir hafif ticari araç.



Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İÇ MEKAN SCENIC'TEN İZLER TAŞIYOR. EL FRENİ LÖVYE TASARIMLI. DİZ MESAFELERİ GENİŞ. BAGAJ 660 LİTRE

Hafta içi iş için, haftasonu aileyle birlikte gezmek ya da çeşitli hobileri hayata geçirmek amacıyla satın alınan koltuklu hafif ticari araçlar, gün geçtikçe daha güzel tasarımlara ve daha fazla konfora sahip olmaya başladılar. Hatta bu araçların sürüş dinamikleri bile her geçen gün binek otomobillere yaklaşıyor. İşte bu araçlardan biri de yeni Renault Kangoo. Testimizin konuğu, "Expression" donanımına sahip ve 85 HP güç üreten 1.5 dCi motorlu Kangoo Multix.

Kokpit Scenic'ten izler taşıyor

Yeni Kangoo, MPV kardeşi Scenic'in platformunda geliştirildi. Bu özelliğinin yanı sıra iç mekanda da Scenic'i hatırlatan kumanda birimlerine sahip. Örneğin direksiyon simidi, klima butonları ve radyo-CD çalar Scenic'tekiyle aynı. Tüm bunlar da, Kangoo'yu bir binek otomobil havasına büründürüyor. Lövye biçimli el freniyse Scenic'ten farklı bir tasarıma sahip (Scenic'te elektronik el freni bulunuyor). Kangoo'nun iç mekanı işlevsel-

liğiyle öne çıkıyor. Tavandaki büyük raf, kol dayamanının içindeki büyük eşya gözü, diğer irili ufaklı gözler, sürgülü kapılardaki camların elektrikli olarak açılıp kapatılabilmesi, öne katlanınca düz bir zemin oluşturan arka koltuk sırası ve büyük bagaj, otomobili birçok farklı ihtiyaca uygun hale getiriyor. Çeşitli koltuk kombinasyonlarına göre 660-2688 litre arasında hacim sunan bagaj, ister iş için ister özel hayatta her türlü yükü taşıyacak kapasitede. Bu noktada belki de tek olumsuzluk büyük ve tek

parça halinde açılan bagaj kapağı. Eğer arkanıza bir araç park etmişse ya da arkanızda duvar varsa bagajı açamıyorsunuz.

Motor hem atak hem az tüketiyor

Renault'nun diğer modellerinden de, hatta Nissan ürün gamından da tanıdığımız 85 HP'lik 1.5 dCi motor, performans-yakıt tüketimi dengesinde başarısını kanıtlamış bir ünite. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen ve 100 km'de ortalama 5.3 lt motorin tüketen bu motor, otomobile



158 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 1475 kg ağırlığındaki Kangoo, 0'dan 100 km/s hıza ise 16 saniyede çıkıyor. Performansını özellikle ara hızlanmalar sırasında gösteren motor, yüksek hızlarda biraz gürültülü çalışıyor. Kangoo'nun görüş açıları sorunsuz. Bu noktada, önceki paragraftaki dezavantaj nedeniyle, arka görüşü biraz olumsuz etkileyecek olsa da, bagaj kapağının iki parça olmasını tercih ederdim. Motor ile şanzıman uyumlu çalışıyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Biraz sert malzemeden üretilmiş olan koltuklar, şehiriçi kullanımında değil ama uzun seyahatlerde sırt ve bel ağrısı yapabiliyor. Direksiyon tepkileri başarılı. Vites topuzunun konumu çok başarılı. Fren dozlaması ve mesafesi de iyi. Ancak süspansiyon sistemi, binek araçlarla arasındaki farkı ortaya koyuyor. Tümsek ve çukurlar, iç mekanda fazlaca hissediliyor. Ayrıca aracın yan rüz-

YENİ KANGOO, MODERN TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKİYOR

garlardan etkilenmesi de yüksek hızlarda ortaya çıkan bir dezavantaj.

Fiyatından fazlasını veriyor

Ruhsata ticari araç olarak işlenmesi, Kangoo'ya hem alırken hem de kullanırken büyük bir avantaj sağlıyor. Bunun tek dezavantajı ise, eğer İstanbul'da yaşıyorsanız Boğaziçi Köprüsü'nü kullanamayacak olmanız. Bakım aralığı ve yağ değişimi 15.000 km olan Kangoo, 30.951 YTL'lik fiyata; modern bir tasarım, MPV tarzı bir iç

mekan, zengin bir donanım, bolca fonksiyonellik, az yakıt tüketen performanslı bir turbodizel motor ve büyük bir bagaj sunuyor. Renault'nun Türkiye geneline yayılmış etkin yetkili servis ağını ve ulaşması kolay yedek parça stoğunu da unutmamak gerek.



Renault Kangoo Multix 1.5 dCi 85 HP Expression

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	85 HP @ 3750 d/d
Maks. tork:	200 Nm @ 1750 d/d
Maks. hız:	158 km/s
0-100 km/s:	16 sn
Boyutlar:	4213/1829/1809 mm
Boş ağırlık:	1475 kg
Bagaj hacmi:	660/2688 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.9 / 5.0 / 5.3 lt/100 km
Fiyat:	30.951 YTL

- ⊕ Geniş ve fonksiyonel iç mekan, bagaj, binek konforu
- ⊖ Bagaj kapağı tek parçalı ve çok büyük, koltuklar sert

Türkiye'de bir ilk!

Geçen ay başlattığımız Türkiye'nin ilk "foto test" uygulaması, tahmin ettiğimiz gibi okuyucularımızdan büyük ilgi gördü. Lütfen, bir otomobili en ince detayına kadar fotoğraflarla incelediğimiz bu yeni test formatımızda görmek istediğiniz otomobilleri info@e-otodergi.com'a yazın.



PEUGEOT BIPPER, KOMPAKT BOYUTLARA SAHİP. BU DA SÜRÜCÜYE ÖZELLİKLE ŞEHİR İÇİ KULLANIMINDA AVANTAJ SAĞLIYOR.



KÖŞE, DARBEYE DAYANIKLI



STOPLAR YANLARA DİK YERLEŞTİRİLMİŞ.



BAGAJ KAPAKLARI GENİŞ AÇILIYOR.



356 LT'LİK BAGAJ HACMİ, 2500 LT'YE KADAR GENİŞLETİLİYOR.



ANTEN GEREKSİZ UZUN VE TASARIMI DEMODE.

RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

ORTA KARAR

OLUMSUZ - KÖTÜ

OTOMOBİLİN ÖNDEN GÖRÜNÜMÜ SEMPATİK.







FIAT FIORINO'YLA MUADİL OLAN KOKPİTTEKİ KUMANDALARIN KULLANIMI RAHAT



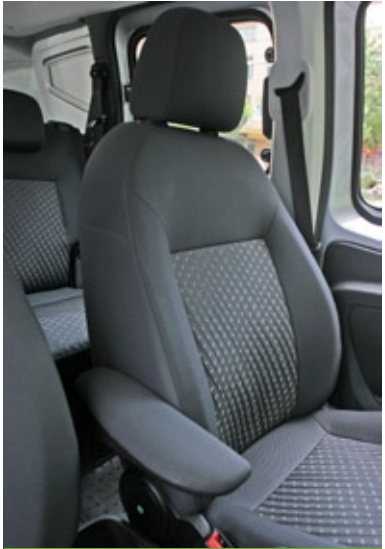
KOMPAKT BOYUTLARA RAĞMEN HEM ÖNDE HEM DE ARKADA GENİŞ BİR OTURMA ALANI VAR.



VİRGÜL TASARIMLI KAFALIKLAR GÖRÜŞÜ KISITLAMİYOR.



KÜLLÜK, ÇAKMAK VE 12V PRİZİN YERİ ERGONOMİK DEĞİL.



KOL DAYAMA KONFOR SUNUYOR.



VİTES DEĞİŞİMİ BİRAZ YAVAŞ AMA KONFORLU



MOTOR KAPUTU, KİLİT SAYESİNDE SABİT DURUYOR.



ŞASİ NUMARASI ÖN YOLCU KOLTUĞUNUN ZEMİNİNE GİZLENMİŞ.



MOTOR EKONOMİK AMA GÜÇSÜZ.

Peugeot Bipper Combi 1.4 HDi 2Tronic

Fabrika verileri

Motor:	1398 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	70 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	160 Nm@ 1750 d/d
Maks. hız:	152 km/s
Boyutlar:	3864 / 1684 / 1721 mm
Boş ağırlık:	1190 kg
Bagaj hacmi:	356 / 2500 lt
Tüketim:	3.8 / 4.5 / 5.7 lt / 100 km
Baz fiyat:	27.500 YTL (2Tronic Comfort)
Test aracının fiyatı:	30.470 YTL

Açın bu gençlerin önünü...

Yazımın başlığını gördüğünüz zaman sizlere bir siyasetçiyi hatırlattığına eminim. Benim siyasete soyunacağımı düşünenleriniz de olabilir. Öncelikle söyleyeyim, öyle bir niyetim asla yok. Sadece geçtiğimiz Yeşil Bursa Rallisi'nde Fatih Kara'nın ve İtalya GP'sinde Sebastian Vettel'in kazandığı zaferler benim bu ayki yazımın konusunu oluşturdu.

Ege Rallisi'nin ardından sezonun ikinci asfalt yarışı Yeşil Bursa Rallisi'ni de yine Fatih Kara kazandı. Beş yıl önce kendi imkanlarıyla rallilere merhaba diyen Fatih Kara, hızlı ve yetenekli pilotajıyla basamakları oldukça hızlı çıktı. Kendisine Citroen, Fiat, Renault gibi markalarda yer bulan Fatih Kara, her sene de bu yeteneğinin üstüne bir kat daha koyarak zirvede yer almaya başladı. Özellikle genç pilotun 2006 senesinde yarıştığı JWRC macerasının kendisine oldukça katkı sağladığı da gözardı edilemez. Fatih Kara'nın önümüzdeki senelerde yeniden Dünya parkurlarında yer aldığı takdirde ülkemizi hakkıyla temsil edeceğini düşünüyorum. Kim bilir belki Fiat Motorsporları takımı bu genç yeteneği önümüzdeki yıl IRC arenasında yarıştırsın. Şahsen Fiat takımının elindeki

böyle bir cevheri yurt dışı parkurlarında kullandığı takdirde oldukça başarılı bir geri dönüş alacağına yürekten inanıyorum.

İtalya GP'sinde son yılların en büyük sürprizi yaşandı ve her yarış alıştığımız Ferrari, McLaren ya da BMW Sauber ekiplerinin tersine podyumun en üst basamağında daha 21 yaşındaki Toro Rosso takımının genç Alman pilotu Sebastian Vettel yer aldı. Sebastian Vettel'in bu ihtişamlı başlangıcını sürdürdüğü takdirde belki de gelecekte efsane Alman pilot Michael Schumacher'in veliahtı olabilir, kim bilir...

Yetenekli ve gelecek vadeden genç pilotlara yapılacak yatırımın ekiplere geri dönüşünün oldukça fazla olacağını düşünerek, bundan sonra pistlere ve parkurlara daha çok parlayan gençlerin damga vuracağına yürekten inanıyorum.

Hepinize şeker tadında bir Ramazan Bayramı diliyorum...

Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Türkiye'yi temsil edecek "Pirelli Yıldız Pilot" adayı belirlendi

Geleceğin yıldız pilotlarını keşfetmek üzere yola çıkan Pirelli ve FIA, "Pirelli Yıldız Pilot" programı adı altında yeni bir işbirliğine imza attı. Dünya çapında dört bölgeyi kapsayacak olan seçim süreci sonunda, gelecek vaat eden, beş genç ve yetenekli ralli pilotu, "Pirelli Yıldız Pilot" programı ile önümüzdeki sene FIA Dünya Ralli Şampiyonası'nda yarışma fırsatı bulacak.

Bu proje kapsamında, Pirelli Yıldız Pilot programının Avrupa ayağında, WRC veya Avrupa Ralli Şampiyonası'na ev sahipliği yapan 18 ülke, kendi ulusal motorsporları federasyonları aracılığıyla ülkelerini temsil edecek bir aday gösterebiliyor. 2009 Dünya Ralli Şampiyonası'nın Avrupa'da yapılacak olan altı ayağında Pirelli sponsorluğunda yarıştırlacak "Pirelli Yıldız Pilot" seçmeleri, 18 ülke temsilcisinin katılımıyla 23-25 Ekim tarihlerinde Avusturya'da gerçekleştirilecek.

TOSFED tarafından oluşturulan jüri tarafından belirlenen 12 genç sürü-



cü; 26 Ağustos 2008 günü mülakat için Federasyon binasına davet edilmiş ve adaylardan yedi tanesi mülakata katılmıştı. Mülakatların ardından jüri tarafından hazırlanan raporun, TOSFED Yönetim Kurulu tarafından onaylanmasını takiben; Emre Yurdakul, seçmelerde Türkiye adına mücadele edecek isim oldu.





Vettel tarih yazdı

21 yaşındaki Toro Rosso takımının Alman pilotu Sebastian Vettel, yağmur altında düzenlenen İtalya GP'sini kazanarak F1 tarihinin en genç yarış kazanan pilotu ünvanını elde etti.



Yazı: Gürkan Çağlar



Kovalainen podyumda ikinci basamağa çıkmayı başardı



Robert KUBICA



Fernando ALONSO



Nick HEIDFELD



Felipe MASSA

İtalya Grand Prix'sinde pole pozisyonunu alarak F1 tarihinin en genç pole pozisyonu kazanan ismi olan Alman sürücü Pazar günkü yarışı da kazanarak gene Formula1 tarihinin en genç yarış kazanan ismi ünvanını Fernando Alonso'dan almış oldu. Adeta mükemmel bir hafta sonu geçiren Toro Rosso takımı İtalya Grand Prix'sinde yarışı Sebastian Vettel ile kazanarak mükemmel bir sonla tamamladı. Yarışı baştan sona domine eden Vettel ıslak zeminde hiç hata yapmayarak finiş çizgisini ilk geçen isim

olmayı başardı. Yarışta ikinci sırayı McLaren Mercedes'ten Heikki Kovalainen alırken BMW Sauber'den Robert Kubica yarışı üçüncü tamamlayan isim oldu. Geçen sene burada McLaren ile kazanan Fernando Alonso ise İtalya'dan dördüncü olarak ayrıldı. Diğer BMW sürücüsü Nick Heidfeld ve şampiyonluktaki iddialı Brezilyalı pilot Felipe Massa ise beşinci ve altıncı sırada damalı bayrağın altından geçen isimler oldular.

Yarışın ilk turlarında yaptığı sıkı atak-

larla üst sıralara tırmanan Lewis Hamilton beklenen yağmurun gelmemesi ile bu performansını sürdüremedi ve yarışı Mark Webber'in önünde yedinci olarak tamamladı. Yarışa ön sıralarda başlayan Mark Webber ise pistte puan barajına girebilen son pilot oldu. Ferrari takımındaki geleceği hakkında sürekli farklı dedikodular dolaşan Kimi Raikkonen ise yarışı 9. sırada tamamlayarak taraftarlarına bir hayal kırıklığı daha yaşattı. Yarıştak, en hızlı turu Kimi Raikkonen 53. turda 1:28.047'lik derecesi ile elde ederken sa-

**ŞİDDETLİ YAĞMUR
EKİPLERE İTALYA'DA
SÜRPRİZLERLE DOLU BİR
HAFTA SONU YAŞATTI**



Felipe Massa Ferrari'ye evindeki yarışta zafer sevinci yaşatamadı

dece Force India takımı pilotu Giancarlo Fisichella yarış dışı kaldı.

Vettel "Mutluluğumu anlatmakta zorlanıyorum"

İtalya GP'sinin yıldızı olan Sebastian Vettel yarış sonrası basın toplantısında yaptığı açıklamada "İnanılmaz bir yarıştı. Tüm yarış problemsiz geçti. Araç çok iyiydi. Müthiş bir yarış çıkardım. Ayrıca gerçekten iyi bir strateji de uyguladık. Damalı bayrağı görmek, bir tur daha atmak, ödül töreni... Gerçekten inanılmazdı. Hayatımın en iyi günü, yaşadığım

bu duyguları hiç unutmayacağım, tüm bunlar, sizin tahmin edebileceğinden çok daha müthiş" diye konuştu.

İtalya GP'sinin ardından lider durumda olan Lewis Hamilton şampiyonadaki puanını 78'ye çıkartırken Felipe Massa aradaki farkı 1'e indirerek 77 puanla 2. sıradaki yerini korudu. Robert Kubica da buradan aldığı 6 puanla şampiyonadaki şansını sürdürmeyi başardı. Sezonun sonuna doğru yaklaştıkça heyecan giderek artmaya başladı.



Şampiyona lideri Hamilton, istediği gibi bir yarış geçiremedi

SEBASTIAN VETTEL İKİ GÜN BOYUNCA YARIŞA DAMGASINI VURDU

F1 İtalya GP'si Genel Klasmanı

Sıra ...	Pilot.....	Takım	Zaman
1.....	Sebastian VETTEL	Toro Rosso-Ferrari	1s26:47.000
2.....	Heikki KOVALAINEN	McLaren-Mercedes	+12.512
3.....	Robert KUBICA	BMW Sauber	+ 20.471
4.....	Fernando ALONSO	Renault	+ 23.903
5.....	Nick HEIDFELD	BMW Sauber	+ 27.748
6.....	Felipe MASSA	Ferrari	+ 28.816
7.....	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	+ 29.012
8.....	Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 32.048

Asfaltın efendisi Fatih Kara

Sezonun ikinci asfalt yarışı olan Yeşil Bursa Rallisi'nde de zafere ulaşan Fatih Kara, elde ettiği bu sonuçla asfaltta en iyi olduğunu kanıtladı.



Yazı: Gürkan Çağlar

Mehmet Besler bilerek ceza alarak, takım arkadaşı Serkan Yazıcı'yı ikinciliğe yükseltti



Tansel ÜRÜNDÜL



BURSALI PİLOTLAR
EV SAHİBİ OLDUKLARI
YARIŞTA BU YIL ZİRVEDE
YER ALAMADILAR

Arkas Otomotiv Türkiye Ralli Şampiyonası'nda sezonun beşinci rallisi olan Yeşil Bursa Rallisi'ni Fiat Motorsporları'nın genç pilotu Fatih Kara kazandı. Fiat Punto Süper 1600 ile mücadeleleyen Kara, Lassa Ralli Takımı'nın iki pilotu Serkan Yazıcı ve Mehmet Besler'i geride bırakmayı başarak bu sezon ikinci zaferine imza atmış oldu.

6 Eylül Cumartesi günü geçilen yedi

özel etap sonrasında ilk günü ilk sırada tamamlayan Fatih Kara, ikinci günde devam eden liderlik mücadelesinden zafer ile ayrılmasını bildi. 13 özel etabın altısında en iyi zamana imza atan Kara, iki çeker Süper 1600 ile katıldığı yarışta dört çeker Mitsubishi Evo'lar ile mücadeleye katılan Serkan Yazıcı ve Mehmet Besler'i geride bırakmayı başardı. Sezonun ikinci asfalt yarışından da zafer ile ayrılan Fatih Kara, pilotlar şampiyonasında ikinci sıraya çıkmayı başardı. Son yarışa girerken

lider Serkan Yazıcı ile arasında 5,5 puan fark yer alıyor.

Burcu Çetinkaya bayanlarda birinci

Bayan pilotlar arasındaki mücadeleyi Ford Fiesta St ile mücadeleye katılan Burcu Çetinkaya - Çiçek Güney ikilisi kazanırken, yine Ford Fiesta St ile mücadeleye katılan Berna Aksoy - Belma Çelik ikilisi ikinci, Fiat Palio ile Yurtiçi Kargo Ralli Takımı adına mücadeleye katılan Melissa Tahincioğlu - Beliz Mertoğlu

üçüncü oldu.

Genel klasmanda ikinci sırada yer alan Serkan Yazıcı - Egemen Ertük ikilisi Grup N'de lider olurken, Lassa Ralli Takımı'ndan takım arkadaşları Mehmet Besler - Erkan Güleren ikinci, Tolga Çilingir - Deniz Akyüz üçüncü oldu. Rallinin lideri Fatih Kara - Bilge Ayan ikilisi Süper 1600'de de lider olurken, Yurtiçi Kargo Ralli Takımı'ndan Dağhan Ünlüdoğan - Ahmet Sami Can ikilisi ikinci oldu. Bu

Burcu ÇETİNKAYA



Serkan YAZICI



kategoride mücadele eden Burak Çukurova ve Yağız Avcı ilk etapta yaşadıkları sorunlar sonrasında mücadeleyi tamamlayamamışlardı. Castrol Fiesta Sporting Trophy Türkiye’de kazanan ekip Burcu Çetinkaya - Çiçek Güney olurken, Hamdi Saraçkardeşler - Fatih Yalçinkaya ikinci, Berna Aksoy - Belma Çelik ise üçüncü oldular.

Son etaba kadar Grup N üçüncülüğü için Tolga Çilingir ile mücadele eden Hasan Özseyhan son etapta şanzıman problemi nedeni ile yarış dışında kaldı. Özseyhan’ın yanısıra Can Çelebi de mekanik sorunlarla yarış dışında kalan ekip-ler arasında yer aldı. İlk gün ilk etapta yol dışına çıkan Fiat Motorsporları pilotu Yağız Avcı’nın yanısıra yine ilk gün ilk etapta mekanik sorun yaşayan Burak Çukurova da yarışı tamamlayamadı.



Bursalı dereceye giren pilotlar toplu halde objektiflere gülümsedi.

Arkas Otomotiv Türkiye Ralli Şampiyonası’nda sezonun son yarışı 1-2 Kasım 2008 tarihlerinde Kocaeli Otomobil Sporları Kulübü (KOSDER) tarafından düzenlenecek.

Yeşil Bursa Rallisi Genel Klasmanı

Sıra ...	Pilot - Co Pilot	Otomobil	Zaman
1.....	Fatih KARA - Bilge AYAN	Fiat Punto S1600	1:15:41.1
2.....	Serkan YAZICI - Egemen ERTÜK	Mitsubishi Lancer Evo 9.....	1:17:07.9
3.....	Mehmet BESLER - Erkan GÜLEREN	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:17:11.9
4.....	Dağhan ÜNLÜDOĞAN - Ahmet Sami CAN ..	Fiat Palio	1:17:34.2
5.....	Tolga ÇİLİNGİR - Deniz AKYÜZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:20:00.1
6.....	Güven BOSTANCI - Vedat BOSTANCI	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:23:11.1
7.....	Tansel ÜRÜNDÜL - Haluk ETEL.....	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:23:35.7
8.....	Adil KÜÇÜKSARI - Afşin BAYDAR	Renault Clio	1:25:54.3

Rossi mutlu sona adım adım

Yazı: Gürkan Çağlar

Şiddetli yağmur altında düzenlenen Amerika Moto GP'sinde zafere Valentino Rossi ulaşırken, bu sonuçla İtalyan sürücü liderliğini sağlama almış oldu.

Moto GP yarışından önce 250cc yarışının ertelenmesine neden olan yağmur Moto GP'nin 16. turunda tüm hızıyla geri gelerek 22. turda kırmızı bayrak sallanmasına neden oldu. Pole pozisyonunda yer alan şampiyona lideri Valentino Rossi yarışa iyi bir başangıç yapamadı. Ducati Marlboro takımından son şampiyon Casey Stoner Rossi'yi startta geçerek liderliğe oturdu ve onu ev sahibi Nicky Hayden ile Andrea Dovizioso takip ettiler. Bir kaç viraj geçildikten sonra yedinci sıradaki JiR Honda sürücüsü her iki pilotu da geçti ama Hayden üçüncü turun başında onu geçmeyi başardı. Ardından da Rossi geldi. Sonraki 10 tur

boyunca Rossi ve Hayden arasında en hızlı tur zamanı değişip durdu. Diğer sürücüler Jorge Lorenzo'nun onderliğinde geride kaldılar. İspanyol sürücü daha sonra peşinden gelen üç rakibi Stoner, Dovizioso ve Ben Spies ile arasındaki farkı açtı. 14. turda da Valentino Rossi atak yaparak Hayden'den liderliği aldı ve yağmur altında da iyi bir sürüş çıkararak aradaki farkı açtı. Yarış sonunda ilk altının sıralaması 20. tur sonundaki'nin aynısı oldu. Alice Ducati sürücüsü Sylvain Guintoli yarışı yedinci sırada bitirirken ilk kez Bridgestone lastikleri kullanan Repsol Honda sürücüsü Dani Pedrosa sekizinci olarak tamamladı.

**SON İKİ YIL
ŞAMPİYONLUKTAN UZAK
KALAN VALENTINO
ROSSI, BU YIL ÖZLEMİNİ
GİDERECEK GİBİ
GÖRÜNÜYOR**



Amerika Moto GP Genel Klasmanı

Puan Durumu

Sıra... Pilot.....Motor Zaman

1.....	Valentino Rossi	Yamaha	37:20.095
2.....	Nicky Hayden	Honda	+ 5.972
3.....	Jorge Lorenzo	Yamaha	+ 7.858
4.....	Casey Stoner	Ducati	+ 28.162
5.....	Andrea Dovizioso	Honda	+ 28.824
6.....	Ben Spies	Suzuki	+ 29.645
7.....	Sylvain Guintoli	Ducati	+ 36.223
8.....	Dani Pedrosa	Honda	+ 37.258
9.....	Chris Vermeulen	Suzuki	+ 38.442
10.....	Alex de Angelis	Honda	+ 42.437

1.....	Valentino Rossi	287
2.....	Casey Stoner	200
3.....	Dani Pedrosa	193
4.....	Jorge Lorenzo	156
5.....	Andrea Dovizioso	129
6.....	Chris Vermeulen	117
7.....	Colin Edwards	109
8.....	Nicky Hayden	104

Peugeot şampiyonluğa koşuyor

Kıtalararası Ralli Şampiyonası IRC'nin yedinci yarışı olan Principe de Asturias Rallisi'nde de podyuma iki otomobilini sokan Peugeot, Markalar Şampiyonası'nda açık farklı liderliğini sürdürüyor. Peugeot pilotu Nicolas Vouilloz da Pilotlar Şampiyonası'nda lider durumda.

Bu sezona Türkiye Rallisi'yle merhaba diyen Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nın yedinci ayağı İspanya'da koşuldu. Principe de Asturias Rallisi'nde de büyük başarı gösteren Peugeot pilotları, Markalar ve Pilotlar Şampiyonası için çok değerli puanlar aldılar. IRC'nin ilk altı ayağında birinciliği kazanan; Luca Rossetti (Türkiye ve Portekiz), Freddy Loix (Belçika ve Çek Cumhuriyeti), Juho Hanninen (Rusya) ve Nicolas Vouilloz (Madeira), Peugeot 207 S2000'leriyle rakiplerine geçit vermemiş, hatta Çek Cumhuriyeti'nde koşulan Barum Rallisi'nin ilk 10'una dokuz Peugeot birden girmişti. İstikrarlı temposuyla İspanya'ya şampiyona lideri olarak gelen Vouilloz, Asturias Rallisi'nde de podyumda finiş görüp şampiyona liderliğini sağlama almak istiyordu.

Yarış boyunca Giandomenico Basso'yla çekişen Vouilloz, sadece 12.2 saniye farkla birinciliği kaçırıp da şampiyonadaki liderliğini pekiştirdi. Puanını 52'ye yükselten Fransız pilotun en yakın

rakibi de yine bir Peugeot 207 S2000 kullanan Freddy Loix. Loix, Asturias Rallisi'nde üçüncü olarak kazandığı puanlarla şampiyona ikinciliğine yükseldi.

Markalar Şampiyonası'nda da Peugeot'nun açık farklı liderliği sürüyor. En yakın rakibi Abarth'ın 53 puan önünde olan Peugeot, şampiyonayı domine etmiş durumda. Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nda sezonun bitmesine üç yarış kaldı. İtalya, İsviçre ve Çin Rallileri, IRC düğümünü çözecek. Bu üç yarıştan ikisi asfalt ve biri toprak (Çin) zeminde koşulacak.



PEUGEOT PİLOTLARI BU SENE IRC'DE GÖSTERDİĞİ PERFORMANSLA ZİRVEDE SÖZ SAHİBİ OLDULAR

Principe de Asturias Rallisi Genel Klasmanı

Sıra...	Pilot - Co Pilot	Otomobil	Zaman
1.....	Giandomenico Basso/Mitia Dotta	Abarth Grande Punto S20002:34.39.0
2.....	Nicolas Vouilloz/Nicolas Klinger	Peugeot 207 S2000 + 12.2
3.....	Freddy Loix/Robin Buysmans	Peugeot 207 S2000 + 1.54.5
4.....	Enrique Garcia Ojeda/Jordi Barrabes	Peugeot 207 S2000 + 2.34.3
5.....	Miguel Fuster/Jose M. Medina	Abarth Grande Punto S2000 + 4.05.7



Autodrom İzmir Pisti'nde kıyasıya mücadele

Altı ayaktan oluşan 2008 Türkiye Pist Şampiyonası'nın üçüncü ayağı 13-14 Eylül tarihlerinde koşuldu. Bunaltıcı sığağa rağmen motorsporu tutkunları güçlü otomobillerin rekabetini izlemeye, yeni kimliğiyle ilk kez görücüye çıkan ve basın lansmanı gerçekleştirilen İzmir Autodrom Pisti'ne akın etti.

13 Eylül Cumartesi gerçekleştirilen ve TOSFED Spor Komitesi Başkanı Metin Çeker, İOK Başkanı Erol Hülagü, EOSK Başkanı Mustafa Terzioğlu, ODD Başkanı ve Renault Türkiye Genel Müdürü İbrahim Aybar ve Ethem Genim'in katıldığı basın toplantısında; uluslararası standartlarda karting pisti, Formula 3 okulu,

otomotiv sektörüne yönelik AR-GE çalışmaları için özel test ve eğitim alanları ile Türkiye Pist Şampiyonası'nın 3'üncü ayak yarışlarında sezona merhaba diyen Autodrom İzmir Pisti basına ve tüm konuklara tanıtıldı.

Oldukça sıcak geçen haftasonu müthiş



bir mücadeleye sahne olan Castrol GT Cup'da pilotlar da Autodrom İzmir Pisti'ni dolduran seyircilere heyecanlı anlar yaşattılar. Cenk Ceyişakar, günün her iki yarışını da oldukça rahat bir şekilde kazandı.

Geçtiğimiz sezonu markalar şampiyonu olarak kapatan Opel Performance Türkiye, hafta sonu yapılan sezonun beşinci ve altıncı yarışında pilotları Berke Bayındır ve Alptekin Işıkalp ile Super Grupta start aldı. Her geçen gün temposunu biraz daha arttıran pistlerin yetenekli pilotu Berke Bayındır günün ilk yarışında aşırı sıcak altında yarışı ikinci olarak tamamladı. Üçüncülük kupasının sahibi de takım arkadaşı Alptekin Işıkalp oldu.

Biter - Bayındır çekişmesi nefes kesti

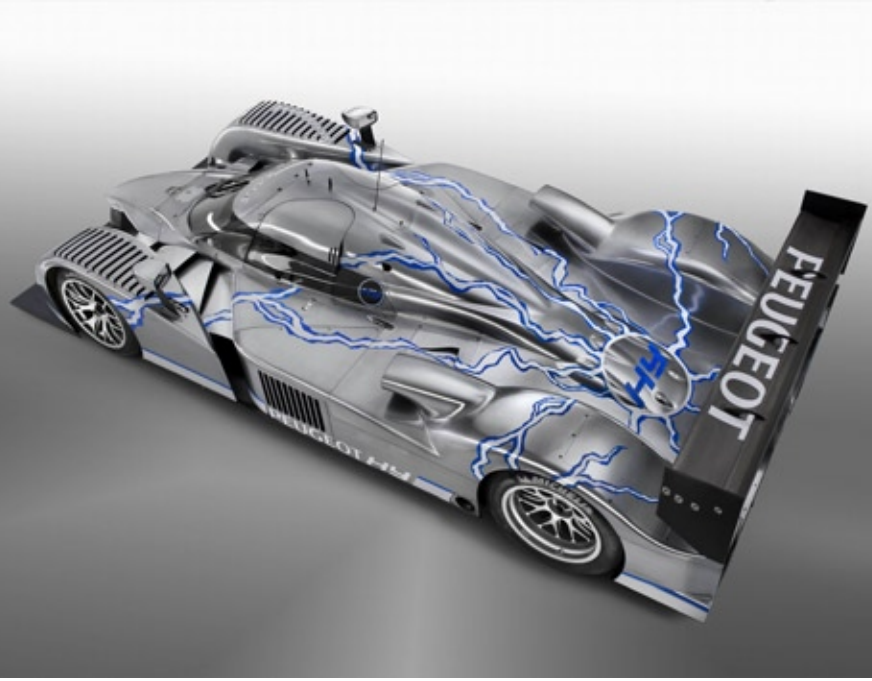
Günün ikinci yarışında Aytaç Biter ile Berke Bayındır'ın tampon tampona sür-



dürdükleri mücadele sırasında iki otomobil birbirine dokununca Berke Bayındır'ın kullandığı Opel Corsa spin atarak pist dışına çıktı. Kendisini çabuk toparlayan Opel Performance pilotu Berke Bayındır yarışa hemen geri döndü ama ikinci sıraya düştü. Bu yarış da ilk yarıştaki gibi Aytaç birinci olurken iki Opel pilotu Berke ve Alptekin ikinci ve üçüncü olarak podyumda yer aldı. Böylece Borusan Otomotiv Motorsport adına yarışan Aytaç Biter, Türkiye Pist Şampiyonası'nın her iki yarışında da Süper Grup birincisi oldu.

Bu sonuçlarla Opel Performance Pist Markalar Şampiyonluğunda liderliğini sürdürürken pilotlar klasmanında ise iki Opel pilotu Berke Bayındır ve Alptekin Işıkalp yerlerini korumuş oldu. Sezonun dördüncü ayağı içinde yedinci ve sekizinci yarışlar 27 - 28 Eylül tarihlerinde yine Autodrom İzmir Yarış Pistinde koşulacak.





Hibrid kinetik enerji geri kazanım sistemli 908 HY

Silverstone Pisti'ndeki son Le Mans Series 2008 yarışı sırasında, Peugeot Sport hibrid kinetik enerji geri kazanım sistemiyle donatılmış olan 908 HDi FAP kavram modelini tanıttı. 908 HY özel gümüş gri rengiyle Peugeot'nun bundan böyle dayanıklılık yarışlarındaki silahının ne olabileceği hakkında ipuçları veriyor. Dayanıklılık programı kapsamında yer alan hibrid 908 HDi FAP lansmanının öncelikle sportif bir meydan okuma olduğunu belirten Peugeot Sport Direktörü Michel Borge aynı zamanda Peugeot markasının otomobil yarışlarını bir araştırma ve geliştirme potası olarak gördüğünü belirtti. Böylece, yenilikçi HDi FAP tekniğinin yarışlarda kullanılması, geniş anlamda dayanıklılık yarışlarında hibrid versiyonların kullanımı, Peugeot için seri otomobillerin geliştirilmesinde müthiş bir deneyim fırsatı oluşturacak.

Şampiyon Çeşme'de belli oldu

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın son yarışı Çeşme'de 30-31 Ağustos tarihlerinde yapıldı. Şşırlan Tırmanma Yarışı'nda kazanan pilotun şampiyon olacağı Kategori 2 de yaşanan günün en zevkli ve yüksek rekabetli mücadelesinden galip ayrılan Taner Şengezener oldu. Kategori 2 de şampiyonluğu hedefleyen diğer bir yarışmacı Alkan Erden, ilk çıkışta 0.9 saniye farkla rakibinin önüne geçerek avantaj elde etmesine karşın, parkurun ikinci çıkışında seyirci noktasını geçtikten sonraki ilk sol virajda yol dışına çıkarak şampiyonluk hayallerine Çeşme de veda etti. Üç pilotun eşit puanla geldikleri Çeşme parkurunda, İzmirli Taner evinde yarışmanın avantajını daha güçlü kiralık yarış otomobili ve tecrübesiyle birleştirince kazanan taraf oldu. Taner Çeşme'de kazandığı birinciliğin ardından Türkiye Tırmanma Kategori 2



Şampiyonu oldu. Kategori 4 de Renault Megane ile Cem Acar 2.09.1'lik zamanı ile en iyi zaman kupasını ve 4.19.3 lük toplam zamanı ile Kategori 4 birincilik kupalarını kazandı. Diğer kategorilerde ise Tibet Celpegil (Kategori 1), Taner Şengezener (Kategori 2) ve Tunç Tuncer (Kategori 3) birincilik kupalarını alan isimler oldular.

DTM'de Di Resta zaferi

Barcelona pistinin bu yıl kısaltılmış haliyle gerçekleştirilen yarışı Mercedes pilotu Paul di Resta kazandı. Audi pilotu Timo Scheider'in ikinci sırayı aldığı DTM yarışında üçüncülüğü ise Mercedes'ten Bernd Schneider elde etti. Yarışa pole pozisyonundan başlayan Bernd Schneider, yerini daha startta kaybetti. Timo Scheider ve Paul di Resta ilk turlarda liderlik mücadelesi verdi, ancak Di Resta Scheider'i geçtiği anda arayı açmaya başladı. Yarış sonunda podyumu Di Resta, Timo Scheider ve Bernd Schneider paylaştılar. Audi Sport pilotları Martin Tomczyk ve Mattias Ekström ise 4 ve 5. sırayı elde ettiler. Mike Rockenfeller ve Alexandre Pre-

mat puan almayı başarırken, Mattias Eström son turda Jamie Green'i spin atırdı, Green sadece 1 puan alabildi. Bu sonuçla İngiliz pilotun şampiyonluk şansı oldukça zora girdi.





Hamilton'ın cezası değişmedi

FIA, McLaren Mercedes takımının Lewis Hamilton'a Belçika'da verilen ceza ile ilgili açtığı davada karara vardı. Dava sonucunda İngiliz pilota verilen ceza ile ilgili bir değişiklik olmadığı açıklandı. Lewis Hamilton son Belçika Grand Prix'sinin son turlarında şikanı düz geçerek Kimi Raikkonen'e atak yapmış ve kendisine avantaj sağlamıştı. Bu geçişin ardından Hamilton'a 25 saniye cezası verilmiş ve İngiliz pilotun birinciliği elinden alınıp Massa'ya verilmişti. Ceza sonrasında da bir çok spekülasyonlar oluşurken McLaren Mercedes takımı kararı temyize götürmüştü. Mahkemeden yapılan ilk açıklamada "İki tarafta mahkemece dinlendi. Yapılan incelemeler ve değerlendirmeler sonucunda McLaren Mercedes takımının iddialarının geçerli olmadığı kararına varıldı." denildi. Bu sonuçla Hamilton halen şampiyonada Massa'nın 1 puan önünde liderliğini devam ettirdi.

Gronhölme emeklilikten memnun

Dünya Ralli Şampiyonası'ndan ayrılışından sonra Ford için temsilci rolünü üstlenen Gronholm geçtiğimiz günlerde yaptığı açıklamada bu sürecin beklediğinden daha zor olduğunu söyledi. Çifte dünya şampiyonu Finli pilot emeklilikten memnun olduğunu, ama o kadar seneden sonra durmak ve üst düzeyde mücadele etmemenin pek kolay olmadığını da sözlerine ekledi. Eski takım arkadaşı Mikko Hirvonen'in Citroen'in 4 kez Dünya Şampiyonu pilotu Sebastien Loeb ile bu sezon girdiği mücadeleden etkilendiğini söyleyen Gronholm, "Hirvonen yeni Dünya şampiyonu olacak iki Finli pilotun ilki olacak. Ne zaman dersiniz, bilmiyorum. Bu yıl olmazsa belki gelecek yıl. Ya da belki Sebastien durunca. Onlar bu Finli pilotları durduramaz. Mücadele etmek zorundalar. Jari-Matti bu sene bazı hatalar yaptı, ama bu normal. Genç ve halen öğreniyor, ama hızlı." şeklinde konuştu. Gronholm bu yıl Hirvonen'in unvan şansını yükseltmesinin Sebastien'in

Citroen C4 WRC'sinde mekanik sorun oluşmasına bağlı olduğunu söylerken, "Hirvonen için bu yıl şampiyonluk zor. Tabii, yine de asla bilemezsiniz. Sebastien otomobilinde teknik bir sorun yaşayabilir, ama sanmıyorum. İki asfalt ralli onun için büyük avantaj. Her şeye rağmen güzel bir sezon geçiyor. Dünya Ralli Şampiyonası halen çok enteresan." açıklamasını yaptı.



Off-Road heyecanı İzmir'deydi

Türkiye Off-Road Şampiyonası'na yaz sezonu arasından sonra tekrar start verildi. Eylül ayı ortası olmasına karşın, havanın yaz aylarını aratmayacak kadar sıcak olması, yarışmacıları bir hayli zorladı. 2 Ayak, 7 özel etap üzerinden yapılan yarış sonrasında Kapılı ve Orman etaplarını geçen ekiplerden, Genel Klasman'da Aroma Off-Road Takımı'ndan 1 no'lu Erkan Birinci - Batuhan Altınordu birinci sıraya yerleşirken, 4 no'lu Volkan Gönülalan -Necmi İnan ikinciliği elde ettiler. 3 no 'lu İnci Akü Off-Road Team'den Ahmet Tıncır - Cevat Cengiz ikilisi üçüncü oldular. Yarışmanın S1 sınıfındaki birinciliğini Aroma Off-Road Takımı'ndan 5 no 'lu Ali Doğaner - Selçukhan Altınordu ikilisi elde ederken, S2 sınıfında Suzuki Grand Vitara'yla Aroma Off-Road Takımı'ndan 1 no'lu Erkan Birinci - Batuhan Altınordu, S3 sınıfında 4 no'lu Mitsubishi Pajero'lu Volkan Gönülalan -Necmi İnan sınıflarında birinci oldular. S4 'te, 12 kapı no'lu Jeep CJ7 'li Sadık Vefa - Mustafa Andıbay ikilisi birinciliği kazandılar.



JE DESIGN PORSCHE'YE EL ATTI

Porsche Cayenne, JE Design'ın hazırladığı body kit ile daha saldırgan görünüme kavuşmuş.

Daha çok VW Grubu ürünleri için modifiye çalışmaları yapan Alman JE Design, artık Porsche için de tuning çalışmaları yapacağını duyurdu. Firmasının ilk çalışmasıysa body kit'li bir Porsche Cayenne. Porsche Cayenne için hazırlanan body kit yeni radyatör ızgarası ve ön tamponu, LED'li gündüz farlarını, kaş hissi veren çerçeveli yeni farları, yan etekleri,

difüzörlü arka tamponu ve 22 inçlik jantları kapsıyor. Bunun dışında eklenen elektronik bir modül yardımıyla aracın yüksekliği 35 mm kadar düşürülmüş. Eğer aracın standart halinde (Cayenne'lerde opsiyonel) havalı süspansiyon mevcut değilse, JE Design'ın 30-70 mm arasında düşürme imkanı sağlayan coilover süspansiyon seti de mevcut.



BİR YAŞAM BİÇİMİ

1940'lı yılların sonunda hangi gazeteyi ya da otomobil dergisini açarsanız açın, Citroen 2CV'nun tarifi aynıdır: "O sadece bir otomobil değil, bir yaşam biçimi".



Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Citroen Medya

Citroen 2CV (Fransızcada “Dö şövo” okunur), projelendirilme tarihi 1936’lara uzanan ve 20’nci yüzyılın ikinci yarısında adından çok söz ettiren bir tutkudur. 1936 yılında Genel Müdür Pierre-Jules Boulanger’nin oluşturduğu TPV (Tres Petite Voiture-Çok Küçük Otomobil) projesi, 1937 yılında Andre Lefebre ve Flaminio Bertoni tarafından 500 cc’lik motora sahip bir prototip olarak üretildi. Bazı testlerin ardından prototip sayısı çoğaltıldı ve 250 adede kadar çıktı. Ama kısa süre sonra patlak veren II. Dünya Savaşı nedeniyle proje askıya alındı, hatta projenin gizliliğini korumak için, bir prototip hariç, üretilen tüm prototipler imha edildi. Boulanger, tek prototipi, bugün de Citroen araçlarının ilk testlerinin gerçekleştirildiği Paris’in doğusundaki bölgeye götürdü ve sakladı.

Yeniden doğuş tarihi 1948

7 Ekim 1948, Citroen 2CV için çok önemlidir. Bu tarihte, Paris Otomobil Fuarı’nda otomobilin tanıtımı gerçekleştirilmiştir. Ve bu büyük gün, aynı zamanda bir tutkunun da başlangıcı olmuştur. Fuarda hem gazeteciler hem de otomobil severler tarafından beklenenden çok daha fazla ilgi gören otomobil, siparişlere yetiştirebilmek için Citroen fabrikasının tam kapasite çalışmasını gerektirmiştir.

Üstünde şemsiye olan 4 tekerlek

Fuarda Boulanger’nin yaptığı açıklamalar da otomotiv tarihine geçmiştir: “Biz bu otomobili tasarlarken sadece üstünde şemsiyesi olan dört tekerlek hayal ettik. Ayrıca bu araç, dört kişiyi, 50 kg’lık bagajlarıyla ve 50 km/s hızla bir yerden bir yere sorunsuzca götürebilmeliydi”. Öyle de oldu. Genel müdürün mütevazı hayali, 40 yıl boyunca milyonlarca hayran yaratacak yeni bir efsane yaratmıştı.

Yaklaşık 4 milyon adet üretildi

Yıllar geçtikçe ürün gamı zenginleşen, boyutları büyüyen, farklı karoserlerle çeşitlenen, motor gücü artan ama hangi modeli çıkarsa çıksın hep çok sevilen 2CV, Fransa’da Şubat 1989’a kadar, Portekiz’de ise 27 Temmuz 1990 saat 16:00’ya kadar toplam 3.868.633 adet üretildi. Kimbilir, belki BMW Grubu’nun Mini’ye, Volkswagen’in de Beetle’a tekrar hayat vermesi Citroen’e de örnek olur da, bu efsaneyi modern versiyonuyla tekrar yollarda görebiliriz. Hatta bu yıl 60’ıncı yaşını kutlayan 2CV’yu anmak üzere hazırlanan C3 Pluriel Charleston, bu ay Paris Otomobil Fuarı’nda sergilenecek.



www.e-otodergi.com

ÜÇÜNCÜ SAYIMIZI İNDİREN **7530** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.
e-otodergi’NİN 5. SAYISINI 3 KASIM 2008’DE SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.