

WWW.

EKİM 2009

SAYI:16

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ



HYUNDAI GENESIS



FRANKFURT FUARI



RANGE ROVER SPORT

LAMBORGHINI GALLARDO SUPERLEGGERA İSTANBUL'DA KULLANDIK



Tarihe tanıklık etmek

Frankfurt Otomobil Fuarı'nda istisnasız her markanın en az bir tane elektrikle çalışan konsept otomobili vardı. Bazısı sadece elektrikle, bazıları hem elektrik hem dizel motorla, bazıları da hem elektrik hem benzinli motorla yol almak için geliştirilmişti. Hatta eğer Nissan fuara katılsaydı, seri üretim elektrikli otomobil dahi (Nissan Leaf) görecektik. Benim bu noktada yapacağım tespit şu: Elektrikli otomobillerin üretilmeye başlanacağı 2010 yılı ve sonrasında, otomotiv tarihinde yeni sayfaların yazılmasına şahit olacak ve yapacağımız haberlerle bu değişime katkıda bulunacağız.

Fosil yakıtların uzun bir zamandır süre gelen egemenliği gelecekte kaybolacak. Gerçi önümüzde çok uzun bir süreç var: Renault Başkan ve CEO'su Carlos Ghosn'un 2020 tahmini, o tarihte yollardaki araçların yüzde 10'unun elektrikli olması. Bu da demek oluyor ki, daha uzunca bir süre motor sesi duyabileceğiz, benzinin pahalılığından şikayet edebileceğiz, aracımızı egzoz muayenesine götürebileceğiz. Ama bu süreçte, otomobillerin tasarımından tutun da, akaryakıt istasyonlarının işlevine kadar her şey değişecek. Hatta ülkelerin vergi sistemleri bile. Değişmek zorunda. Elektrikli araçları şarj etmek için yeni istasyonlar kurulacak, belki eski istasyonlar revize edilecek, belki park yerlerinde şarj imkanları sunulacak. Ve biz tüm bu gelişmelere tanık olacağız.

Öte yandan mizah yazarlarına ve karikatüristlere de bolca malzeme çıkacak: Artık "Fazla Renault şarjı olan var mı?" diye dolaşanları mı çizerler, yoksa otoyolun ortasında dolu batarya satmaya çalışanları mı bilemem.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Otomobil, keyif ve mantık

Otomobil her zaman keyif vermelidir! Bu sözün biraz daha uzun versiyonunu bir dönem reklam sloganı olarak kullanılıyordu. Şimdi bazı kişiler "Sürüş keyfi tamam. Peki zevkli olan seçim, zevkli olduğu kadar mantıklı bir seçim de olabilir mi?" şeklinde düşünmeye kapılabilirler. Çünkü genelde sürüş zevki veren tercihler mantığa ters düşen yapıda oluyorlar. Yani genelde fazla benzin tüketen, bagajları küçük, iç mekanları dar vs. Tıpkı güzel yemeklerin kilo aldırması veya yasaklı olması gibi... Akla ve mantığa uygun seçimlerse genelde (istisnalar mutlaka olacaktır) pek fazla sürüş zevki vermeyen seçenekler olarak karşımıza çıkıyorlar.

Peki mantıklı olarak tanımlanabilecek otomobil seçimlerinde ne kadar mantıklı seçimler yapabiliyoruz bu tartışılır. Sonuçta otomobil alımında kişisel beğeni dışında tercihi etkileyecek iki temel faktör bütçe ve ihtiyaç olarak sıralanabilir. Bunları neden mi yazıyorum? Çünkü çevremde otomobil almaya niyet edip, daha sonra alanların büyük bir çoğunluğu ilk başta belirlemiş oldukları bütçelerini yaklaşık yüzde 30 aşıyorlar bunun sonucunda da ya kullanmayacakları birçok donanıma sahip üst ekipman seviyesine geçiyorlar veya kullanmayacakları hacimde bir otomobile... Tıpkı cep telefonlarında birçok kullanılmayan özellik için fazla para ödenmesi gibi... Gerçekten mantıklı olan tercihlere ulaşmak ihtiyaçları netleştirmek çözüm olabilir. Yani bir kişinin ihtiyacı sürüş zevkiyse bagaj hacmi ufak, içi dar bir otomobil onun için mantıklı bir tercih olabilir.

Gelecek ay Emre Anamur ile birlikte şimdiye kadar kullandığımız en keyifli 10 otomobili ele alacağız.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

33

İLK SÜRÜŞ
Land Rover
Discovery4
3.0 TdV6

HABERLER

- 05** Dacia Sandero ile 100 Gün
- 07** Hyundai i30cw
- 07** Dacia Sandero Stepway
- 08** Saguat NL
- 09** Bugatti 16C Galibier
- 11** 63. Frankfurt Otomobil Fuarı
- 24** Ağustos 2009 otomobil satışları

RÖPORTAJ

- 27** Renault Tasarım Şefi
Laurens Van Den Acker

İLK SÜRÜŞ

- 29** Range Rover Sport 3.0 TdV6
- 38** Peugeot 206+ 1.4 HDi
- 41** Renault Grand Scenic
1.5 dCi 105 HP
- 45** Renault Megane Sport
Tourer 1.5 dCi 105 HP

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 49** Lamborghini Gallardo Superleggera
- 67** Hyundai i10 1.1 Plus Otm.
- 70** Nissan Qashqai 1.5 dCi
Platinum 4x2 M/T
- 74** Toyota Yaris 1.33 Sport
- 77** Daihatsu Terios 1.5 Galaxy A/T
- 81** Volkswagen Caddy Maxi Van 1.9 TDI

ÖZEL TEST

- 60** Hyundai Genesis 3.8

MOTORSPORLARI

- 85** F1 İtalya GP'si
- 88** F1 Singapur GP'si
- 91** WRC Avustralya Rallisi
- 94** Hitit Rallisi
- 97** World Supersport Imola Yarışı
- 99** İtalya Moto GP

MODİFİYE

- 102** Geiger GTS

e-otodergi

EKİM 2009 - SAYI 16

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
suatkoksak@gmail.com

Fotoğraf ve Motorsportları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

i30'dan aile açılımı.

i30'dan aileler arasında çok konuşulacak bir açılım geliyor: i30cw. Bütün dünyada ödüle doymayan i30, cross wagon modeliyle geniş iç hacim arayan ailelere aradıkları konforu sunuyor. İhtiyaca göre tasarlanmış fonksiyonelliğiyle ve estetik tasarımıyla i30cw'dan ailece çok keyif alacaksınız...



Sağlam seçim Hyundai

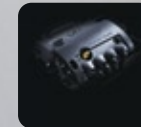
i30cw



Geniş
bagaj hacmi:
415 lt/1.395 lt



Katlanabilir
arka
koltuklar



1.6 CVVT benzinli (126 BG)
1.6 CRDi VGT diesel (115 BG)
düz ve otomatik vites
seçenekleriyle

HYUNDAI www.hyundai.com.tr

Müşteri Danışma Merkezi: (0216) 571 63 01

Hyundai i30cw'nın resmi spesifik CO₂ salınımı (2004/3/AT) 128 -165 g/km arası, resmi yakıt tüketimleri (2004/3/AT) (lt/100 km): Şehir içi 5,9 - 9,0, şehir dışı 4,3 - 5,7 ve ortalama 4,9 - 6,9 arası değişmektedir.



Türkiye’de bir ilk daha

www.otomobil.com.tr Türkiye’de bir ilke imza atarak “Dacia Sandero ile 100 Gün” projesine start verdi. Proje kapsamında, site editörleri, 100 gün boyunca Dacia Sandero kullanıp, o gün Sandero’yla neler yaptıklarına ilişkin samimi dille yazılmış bir günlük tutacaklar. Bu günlükler, yani bir nevi test raporları, her akşam www.otomobil.com.tr web sitesinde yayınlanacak. Günlüklere ulaşmak için sitenin ana sayfasının sol tarafına özel olarak yerleştirilen “Dacia Sandero ile 100 Gün” kutusuna tıklamak yeterli. Günlüğe ulaşmanın diğer şekli ise, “Kategoriler”in altındaki “Dacia Sandero ile 100 Gün” sekmesine tıklamak. Ana sayfadaki “Dacia Sandero ile

100 Gün” kutusunda yer alan “o günün tarihi”, “kilometre sayacı” ve “testin kaçınıcı gününde olunduğuna dair bilgi” her akşam güncellenecek. Böylece test hakkında en güncel bilgiler her zaman gözönünde olacak. Türkiye’de bugüne kadar çok çeşitli uzun dönem testleri gerçekleştirildi. Ama hepsinde; araç ya belirli bir kilometre ya da belirli bir süre kullanıldıktan sonra bir ya da birkaç kez haber yapıldı. “Dacia Sandero ile 100 Gün” testinde ise, Türkiye’de ve belki de dünyada ilk kez, test edilen bir otomobil hakkında günlük tutuluyor. 5 Ekim 2009’da başlayan test günlüğüne ulaşmak için, www.otomobil.com.tr sitesine girebilirsiniz.



**YENİ RENAULT
GRAND SCENIC.
AİLENİZİN
VIP'LERİ İÇİN...**

www.renault.com.tr

**3
YIL GARANTİ**
100 000 km

**HIÇ DÜŞÜNDÜNÜZ MÜ, NEDEN BÜTÜN ÖNEMLİ KİŞİLER
ARKA KOLTUKTA OTURUR?**

Renault Grand Scénic, tam 7 koltuğa sahip. Ailenizde en önem verdiğiniz kişiler, rahat rahat yolculuk etsinler, geniş alanların ve arka koltukların keyfini sürsünler diye...

Entegre Navigasyon Sistemi-Carminat TomTom | 3D Ses Sistemi | Bluetooth | TFT Gösterge Tablosu
Çift Bölge Elektronik Klima | Bi-Xenon Farlar | ESP | Elektronik Park Freni

Yeni Renault Grand Scénic, 2 yıl sınırsız km garantisine ek olarak “3 yıl veya 100.000 km (hangisi önce dolarsa)” yeni araç garantisi kapsamındadır.

Renault’nun tercihi **elf**



YENİ RENAULT MEGANE SPORT TOURER ONCA NEDEN VARKEN, NEDENSİZ İSTEYECEKSİNİZ...



www.renault.com.tr

3
YIL GARANTİ
100 000 km

Birbirinin tekrarı tasarımlar seni tatmin etmiyorsa... Otomobil alırken klasik özelliklerden fazlasını arıyorsan... Mégane Sport Tourer ile ezberleri boz. Her detayına yansıyan şık tasarımını gördüğünde şaşkınlığını gizleyemeyeceksin.

Entegre Navigasyon Sistemi-Carminat TomTom | 3D Ses Sistemi | Bluetooth | Dijital Gösterge Tablosu | Çift Bölge Elektronik Klima | Bi-Xenon Farlar | ESP | Elektronik Park Freni

Yeni Renault Mégane Sport Tourer, 2 yıl sınırsız km garantisine ek olarak "3 yıl veya 100.000 km (hangisi önce dolarsa)" yeni araç garantisi kapsamındadır.

Renault'nun tercihi **elf**



Dacia Sandero Stepway Türkiye'de

Dacia'nın "outdoor" tarzı otomobili Sandero Stepway, 1.6 litre 90 HP benzinli ve 1.5 dCi 70 HP'lik turbodizel motor seçenekleriyle Türkiye'de satışa sunuldu. Sandero Stepway'in benzinli versiyonunun başlangıç fiyatı 23.800 TL, dizel seçeneğinin başlangıç fiyatıysa 26.300 TL. Dış görünüm olarak siyah ön tampon altı, geniş plastik çamurluk dodikleri, arka tampon altı koruyucusu ve 80 kg taşıma kapasiteli tavan barlarıyla standart Sandero'dan ayrılan Stepway'in ayrıca yerden yüksekliği de zorlu koşullar düşünülerek 20 mm yükseltilmiş. Diğer Sandero'lar gibi önden

çekişli olan Stepway'de, ABS, havayastığı ve klima gibi donanımlar standart. Dacia Türkiye Marka Yöneticisi Orhan Çetin, bu yılın sonuna kadar 200 adet Sandero Stepway satmayı hedeflediklerini açıkladı.



Hyundai i30cw satışa sunuldu

Hyundai i30'un station karoserli versiyonu olan i30cw (cross wagon), 34.446 TL'den başlayan fiyatlarla bayilerdeki yerini aldı. i30cw bir benzinli

ve bir de dizel olmak üzere iki motor seçeneğine sahip. 1.6 litrelik CVVT benzinli motor, 126 HO güç üretiyor. 1.5 litrelik CRDi VGT dizel seçeneğin motor gücü ise 115 HP. Her iki motorda da manuel ve otomatik vites opsiyonları sunuluyor. Otomobilde "Team" ve "Mode" adı verilen iki donanım seviyesi var. i30cw 415 litrelik bagaja sahip. Bu hacim, 1395 litreye kadar çıkıyor. Hyundai i30cw'nin baz fiyatı (1.6 CVVT Team) 34.446 TL. 1.6 CRDi VGT Team ise 38.005 TL.



2010 LAND ROVER KOLEKSİYONU

2010 model Land Rover ve Range Rover'lar, şimdi yenilenen yüzleri ve yenilenen motor seçenekleriyle Borusan Otomotiv Yetkili Satıcıları'nda.



Test sürüşü randevusu için www.landrover.com.tr veya (0212) 337 66 55.

25th Borusan Otomotiv

LAND-ROVER
GO BEYOND

Sadece Borusan Otomotiv tarafından ithal edilen Land Rover'lar 3 yıl ya da 100.000 km. Borusan Otomotiv garantisi altındadır.
Freelander 2 TD4, Şehir içi (lt/100 km) 11, Şehir dışı (lt/100 km) 6,8, Şehir içi ortalama (lt/100 km) 8,5 ve CO₂ emisyon değeri (g/km) 224 / Discovery 2.7 TDV6/3.0 TDV6, Yakıt tüketimi, Şehir içi L/100 km 13,1 / 11,2
Şehir dışı L/100 km 8,5 / 8,3 Karma L/100 km 10,2 / 9,3 Karma CO₂ emisyonları (g/km) 270 - 24 / Range Rover Sport 3.0 TDV6, Hızlanma, 0-100 km/s - saniye 8,3 Şehir içi L/100 km 11,2 Şehir dışı L/100 km 8,1
Karma L/100 km 9,2 CO₂ emisyonu karma (g/100 km) 245 / Range Rover 3.6 TDV6, Şehir içi L/100 km 14,5 Şehir dışı L/100 km 9,2 Karma L/100 km 11,1 CO₂ emisyonu (g/km) 294

Land Rover Türkiye Distribütörü Borusan Otomotiv A.Ş.

Saguar NL hazır

Sakarya Üniversitesi bünyesindeki SAİTEM tarafından hazırlanan yeni nesil SAGUAR, Avustralya'da yapılacak Global Green Challenge 2009 yarışına hazır.

Dünyanın en önemli alternatif enerjili araçlar yarışı olan ve 24-31 Ekim 2009 tarihleri arasında Avustralya'da düzenlenecek Global Green Challenge 2009'a az bir zaman kala Sakarya Üniversitesi bünyesindeki SAİTEM (Sakarya Üniversitesi İleri Teknolojiler Uygulama Topuluğu) güneş enerjili SAGUAR'ın yeni nesli olan SAGUAR NL'i tanıttı. Adını Sakarya Üniversitesi Güneş Arabası kelimelerinin ilk iki harfinden alan SAGUAR NL, yerini aldığı SAGUAR XL'e göre çok daha ilerici üretim teknikleri kullanılarak ortaya çıkartılmış.

800.000 TL'ye yakın bir bütçesi olan SAGUAR NL'in bir yıllık tasarım sürecinin ardından sponsorluk çalışmalarına ve üretime yönelen 40 kişilik SAİTEM ekibi; zorlu geçen sponsorluk çalışmalarının ardından gerekli kaynağın bulunmasıyla üretime geçti. 180 kg ağırlığındaki SAGUAR'ın tamamı (kabuk ve şase) karbon fiber teknolojisi kullanılarak üretilmiş. Üretimde infüzyon tekniğinin kullanılması sayesinde karbon

fibere emdirilen reçinenin fazlalıkları (ağırlık yapacak reçineler) ortadan kaldırılmış. 0.12 Cd'lik rüzgar direnç katsayısıyla son derece aerodinamik (standart yol otomobillerinde bu değer 0.30 civarında) olan araç CFD analizine tabi tutularak sanal ortamda testler yapılmış.

3 tekerlekli, tek kişilik bir yarış aracı olan SAGUAR NL, gövdesinin üzerindeki toplam 402 tane silisyum esaslı SUN-POWER A300 fotovoltaiik panel sayesinde güneş enerjisini elektrik enerjisine çeviriyor. Toplamda elde edilen 1246 W enerji, aracın yüzde 98.5 verimle çalışan Hub motoru çalıştırıyor. Motorun, tekerleğin içinde ve bütünleşik olması aktarma kayıplarını minimize ediyor ve bu sayede var olan enerji daha verimli kullanılmış oluyor. Maksimum 133 km/s hıza ulaşan SAGUAR NL'de bulunan rejeneratif fren sistemi sayesinde frenleme esnasında sürtünmeden ortaya çıkan enerji de, elektrik enerjisine çevrilerek bataryalara gönderilerek depolanıyor.



Bugatti'den yeni bir konsept

Bugatti, Fransa'nın Alsace bölgesinde bulunan Molsheim'da yeni bir konsept aracını tanıttı. Bugatti 16 C Galibier Concept, henüz bir konsept olmasına rağmen, Bugatti CEO'su Franz-Josef Paefgen'e göre "Dünyanın en lüks, en prestijli ve en güçlü sedanı". Paefgen, bu konseptin Bugatti'nin gelecekte üreteceği yeni modellere ışık tuttuğunu belirtiyor ve kullanılan 8.0 litrelik W16 silindirli benzinli motorun gücünün 800 ila 1000 HP arasında olacağını vurguladı. Konseptte dört tekerlekten çekiş sistemine, karbon seramik frenlere ve özel bir süspansiyon sistemine yer verdiklerini söyleyen Franz-Josef Paefgen, bugüne kadar bu kadar performanslı bir sedan otomobil geliştirildiğini hatırlamadığını belirtti. Otomobilin en fazla dikkat çekenler özellikleri ise; arka camı dik bir biçimde ortadan ikiye bölünmüş üçüncü stop lambası, yanlara doğru iki parça halinde açılan motor kaputu, dörderli gruplar halinde sağa ve sola yerleştirilmiş toplam sekiz egzoz çıkışı ve orta konsoldan sökülüp kola takılabilen analog saat. Öte yandan otomobilin üretim kararı alınmış durumda. Avrupa fiyatı 1,45 milyon dolar olacak.



*FRANKFURT MOTOR
SHOW'A KATILMAYAN
BUGATTI, ALSACE'TA
ALTERNATİF TANITIM YAPTI*

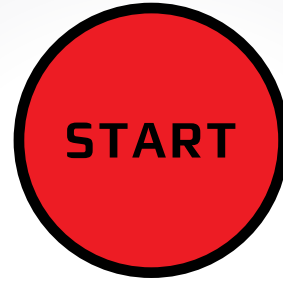


e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN




www.otomobil.com.tr

DİKKAT! YÜKSEK GERİLİM!



Bu yıl 17-27 Eylül tarihleri arasında 63'üncüsü düzenlenen Frankfurt Otomobil Fuarı'na elektrikli otomobil konseptleri damga vurdu. Fuarda; teknolojisi, tasarımı ve özellikleri farklı olsa da, hemen hemen her üretici en az bir tane elektrikli konsept aracın tanıtımını yaptı.



Son birkaç yıldır, düzenlenen her otomobil fuarında elektrikli otomobillerin ağırlığı biraz daha artıyor. Frankfurt Motor Show, bunun en bariz örneğiydi. 2-3 yıl öncesine kadar elektrikli otomobil teknolojisinin geçici bir heves olduğunu söyleyen firmalar bile bu fuarda elektrikli konsept araçlarının tanıtımını yaptılar. Bu konuda baştan beri en kararlı markalardan biri olan Renault ise, farklı sınıflarda tam dört adet elektrikli konsept aracının tanıtımını yaptı. Tanıtımı konuşmasını gerçekleştiren Renault Başkan ve CEO'su Carlos Ghosn, 2020 yılında dünya genelindeki her 100 araçtan 10'unun elektrikli olacağını öngördüklerini ve bu yolda büyük yatırımlar yapmaya başla-

dıklarını belirtti. Frankfurt'a gelen ve bir de basın toplantısı düzenleyen Devlet Bakanı Zafer Çağlayan ile Sanayi ve Ticaret Bakanı Nihat Ergün, fuarda tanıtılan yüzde 100 elektrikli araç konsepti Fluence Z.E.'nin 2011'den itibaren Bursa-Oyak Renault fabrikasında üretileceğini müjdelediler.

Fuarın en fazla dikkat çeken otomobilleri arasında Mercedes-Benz SLS AMG, Lamborghini Reventon Roadster, Aston Martin Rapide, Ferrari 458 Italia ve Maserati GranCabrio yer aldılar. Bentley Mulsanne ve Rolls-Royce Ghost lükste sınır tanımayan otomobiller olarak öne çıkarken, Porsche'nin Volkswagen

*FRANKFURT'TA HEMEN
HEMEN HER MARKA, EN
AZ BİR TANE ELEKTRİKLİ
KONSEPT ARAÇ SERGİLEDİ.
ADETA YÜKSEK GERİLİM
HATTINDA DOLAŞTIK.*

Grubu'ndan farklı bir salonda yer alması dikkatlerden kaçmadı. Türkiye'de üretilen Renault Fluence ve Fiat Fiorino Trekking'in dünya tanıtımları da Frankfurt'ta gerçekleştirildi. Kompakt sınıfın önemli modellerinden biri olan Opel Astra Hatchback ilgi gördü.



**Yazı ve fotoğraflar:
Emre Anamur
Frankfurt - Almanya**

BMW'nin Vision Efficient Dynamics konsepti farklılığını ortaya koyarken, BMW 5 Serisi GT ve hemen yan standındaki MINI Coupe Concept'in başı her zaman kalabalıktı. Hyundai standı, belki de en çok yeniliğe sahip standı: ix35'in dünya tanıtımını gerçekleştiren marka ix-Metro konsepti, elektrikli i10 konsepti, yeni Santa Fe ve ix55 modelleriyle dikkat çekti. Fransız Peugeot, RCZ Coupe ve 5008 ile iOn ve BB1 konseptlerine yer verdi. Bir diğer Fransız olan Citroen, Revolte konseptiyle büyük ilgi gördü. Yeni C3 beğenilirken, DS3 konsepti de tanıtıldı. Volvo, yeni C70 ve C30 modellerini sergiledi. Kia standında yeni Sorento, makyajlı cee'd ve Venga adlı yeni mini MPV yer aldı. Ford C-Max, 5 ve 7 koltuklu iki farklı versiyonuyla dikkat çekerken, makyajla birlikte adı değişip Punto Evo olan araç da tanıtıldı. Land Rover; yenilenen Discovery4, Range Rover Sport ve Range Rover modelleriyle adeta gövde gösterisi yaptı. İki yeni Defender versiyonu da ilgi gördü. Geçen ayki sayımızda ilk sürüşlerini yayınladığımız yeni Subaru Legacy ve Outback'in dünya tanıtımları gerçekleştirildi. Fuarın diğer yenilikleri arasında; Porsche 911 Turbo Cabrio, 911 GT3 RS, Saab 9-5, Dacia Sandero Stepway, Jaguar XJ, Mazda MX-5 Superlight Concept, Lexus LF-Ch

Concept, Skoda Superb Combi, Toyota Land Cruiser, Wiesmann Roadster MF5, Seat Leon Cupra R vardı.

Biraz da mankenlerden bahsedelim: Fiat markası, manken seçiminde "eko-se etekli liseli kız" konseptiyle dikkat çekerken hemen yanı başındaki Lancia standında "seksi kadın öğretmen" ve beraberinde yine "liseli kızlar" teması ilgi gördü. Hem mankenler hem de otomobiller bakımından en iddialı standı yaratansa kuşkusuz Lamborghini'ydi.

Fuardan diğer ilginç notlarsa şunlar: Fuarda sergilenen elektrikli araçların hepsinin konsept olmasıydı. Oysa Frankfurt Motor Show'a katılmayan Nissan, dünyanın ilk seri üretim yüzde 100 elektrikli otomobili Leaf'e sahipti. Kısacası, Nissan fuara katılsaydı büyük ilgi görecekti. Mitsubishi ve Honda da fuara katılmadılar. Chevrolet, fuar alanının bahçesinde bir çadır kurmayı tercih ederken, merakla beklediğimiz McLaren de fuar da yer almadı.

Yukarıda adı geçen tüm otomobiller hakkında detaylı bilgi almak için; BURAYA tıklayarak www.otomobil.com.tr web sitemize ulaşabilir, bilgi almak istediğiniz markanın sekmesine girebilirsiniz.





**ASTON
MARTIN**

◀
Rapide

DACIA

▼ Sandero Stepway



▼ Vision Efficient Dynamics Concept



BMW

▼ 5 Serisi GT



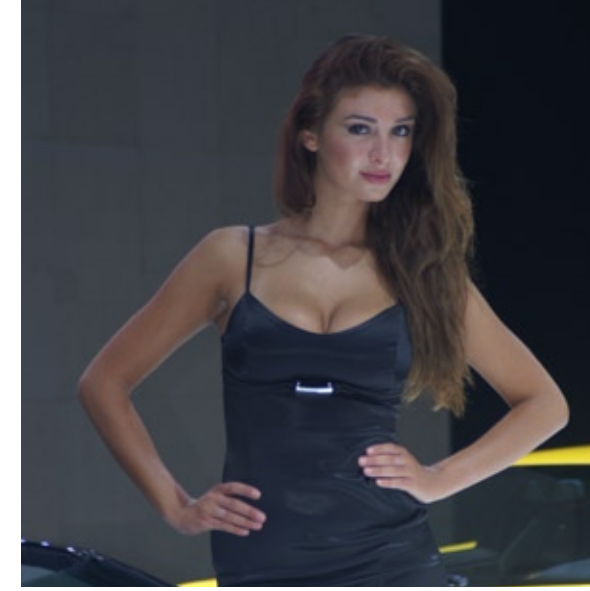
Otomobiller
hakkında daha
fazla bilgi için
TIKLAYIN





▲ DS3

◀ Revolte

CITROEN**FERRARI**

◀ 458 Italia



Otomobiller
hakkında daha
fazla bilgi için
TIKLAYIN





▲ Punto Evo



▲ Fiorino Trekking

FIAT

▲ Grand C-Max



◀ C-Max

FORD**JAGUAR**▶
XJ

Otomobiller
hakkında daha
fazla bilgi için
TIKLAYIN





HYUNDAI

◀ ix-Metro Concept



◀ ix35



▲ i10 Electric

◀ Santa Fe



Otomobiller hakkında daha fazla bilgi için **TIKLAYIN**





▲ Venga



▲ Sorento

KIA**LAMBORGHINI**

◀ Reventon Roadster



Otomobiller
hakkında daha
fazla bilgi için
TIKLAYIN





LEXUS

◀ LF-Ch Concept



▲ MX-5 Superlight Concept

MAZDA



MASERATI

▲ GranCabrio

MINI

▼ Coupe Concept



Otomobiller hakkında daha fazla bilgi için **TIKLAYIN**





◀ SLS AMG

MERCEDES-BENZ**OPEL**

▶ Astra Hatchback



Otomobiller
hakkında daha
fazla bilgi için
TIKLAYIN





▲ RCZ Coupe



◀ iOn

PEUGEOT

▼ BB1



▲ 5008



Otomobiller
hakkında daha
fazla bilgi için
TIKLAYIN



▼ Fluence



◀ Kangoo Z.E. Concept

▼ Twizy Z.E. Concept



RENAULT



▲ Fluence Z.E. Concept



▲ Zoe Z.E. Concept

Otomobiller
hakkında daha
fazla bilgi için
TIKLAYIN



**ROLLS-ROYCE**

▲ Ghost

**SAAB**

◀ 9-5 Sedan

Otomobiller
hakkında daha
fazla bilgi için
TIKLAYIN





▲ Superb Combi

SKODA**VOLVO**

▲ C70

TOYOTA

▼ Land Cruiser



Otomobiller
hakkında daha
fazla bilgi için
TIKLAYIN



İthaller, satışları arttırdı

Ağustos ayında firmaları agresif kampanyalar kurtardı. Birçok firma ÖTV'yi kendisi karşıladı ama 6251 adedi yerli, 16.286 adedi ithal olmak üzere ancak toplam 22.537 adetlik satışa ulaşıldı.

Yazı: İsa Demir

2008'in ilk sekiz ayında 216.077 adet otomobil satılırken, bu yılın ilk sekiz ayında ise 228.870 adetlik satışa ulaşıldı. Görünen o ki, aradaki fark her geçen ay azalıyor. Yani, kısa bir süre sonra bu yılki satışlar geçen yılın gerisinde bile kalabilir. Yerli otomobil satışlarında Renault, 2495 adet satışla Ağustos ayında da birinciliğini devam ettirdi. Yerli satışları biraz düşen Hyundai 1838 adet satışla ikinci olurken, onun ardından 1247 adet satışla Fiat geldi. İthal otomobillerde ise, Ağustos ayında 1921 adet satış gerçekleştiren Hyundai, iyi bir trend yakalayaarak ithal otomobil pazarında liderliği ele geçirdi. 1893 adet satışla Toyota ikinci olurken, 1815 adet satışla ise Opel üçüncü geldi.

Model bazında baktığımızda hafif makyaj geçiren Hyundai Accent Era'nın toplam 1712 adet satışla birinciliğini devam ettirdiğini görüyoruz. 1550 adet satışla Toyota Corolla ikinci olurken, 1420 adet satışla Hyundai Getz üçüncü, 1049 adet satışla Renault Symbol ise dördüncü geldi. Onları 1035 adet satışla Renault

Megane Sedan, 974 adet satışla Mercedes-Benz C Sınıfı ve 825 adet satışla Ford Focus Sedan izlediler.

Eylül ayının sonunda ÖTV indiriminin bitecek olmasının piyasaya verdiği hareket nedeniyle Eylül ayındaki satışlar biraz daha iyi gelebilir. Ancak bu durum geçici olacak. Çünkü ÖTV indirimi sona erdi ve satışlar ani bir şekilde düşecek. Bu noktada hurda teşviğinin ciddi bir biçimde ele alınması gerekiyor (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2008 (Adet)	2009 (Adet)
Ocak	18.588	13.173
Şubat	21.196	14.492
Mart	34.147	40.622
Nisan	30.313	36.202
Mayıs	31.477	44.188
Haziran	28.724	41.019
Temmuz	25.530	16.637
Ağustos	26.102	22.537
Toplam	216.077	228.870

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ağustos 2009	Ocak Ağustos 2009
1	Hyundai	1921	13.785
2	Toyota	1893	12.687
3	Opel	1815	15.396
4	Ford	1701	19.473
5	Volkswagen	1346	16.109
6	Mercedes-Benz	1249	6100
7	Chevrolet	786	5859
8	Peugeot	661	8748
9	Audi	597	3716
10	Citroen	431	4209
11	Honda	407	6057
12	Renault	365	3097
13	Dacia	365	2622
14	Nissan	352	3429
15	Kia	330	3817
16	BMW	320	3632
17	Fiat	284	4429
18	Seat	202	1812
19	Skoda	184	2341
20	Volvo	177	1507
21	Mazda	168	1626
22	Chery	119	1680
23	Suzuki	94	1340
24	Geely	72	785
25	Proton	57	726
26	Subaru	42	738
27	Mitsubishi	42	1021
28	SsangYong	36	531
29	Land Rover	32	895
30	Jeep	32	332

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ağustos 2009	Ocak Ağustos 2009
31	Daihatsu	28	728
32	MINI	28	447
33	Lancia	23	202
34	Tata	20	758
35	Lada	19	236
36	Dodge	17	158
37	Alfa Romeo	16	204
38	Porsche	13	144
39	IKCO	12	161
40	Chrysler	11	139
41	Jaguar	10	169
42	Saab	5	46
43	Lamborghini	2	8
44	Ferrari	1	15
45	smart	1	29
46	Maserati	0	11
47	Bentley	0	7
Toplam		16.286	151.961

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Ağustos 2009	Ocak Ağustos 2009
1	Renault	2495	31.869
2	Hyundai	1838	22.743
3	Fiat	1247	14.863
4	Honda	538	3945
5	Toyota	133	3689
Toplam		6251	76.909



Accent Era lider

Hafif makyaj geçiren Hyundai Accent Era liderliğini devam ettiriyor. Tasarım olarak beklentileri karşılayan ve fiyat olarak rakiplerinin gerisinde kalan Accent Era, Ağustos ayında 1712 adetlik satışa ulaştı. B segmentinde ikinci olan model yine Hyundai logosu taşıyor. Hyundai Getz, 1420 adet satışla ikinci geldi. Yeni Renault Symbol istenen başarıyı henüz gösteremiyor. Yeni Symbol modeli Ağustos ayında ancak 1049 adet sattı.

Liderlik Corolla'ya geçti

Sedan karoserli Toyota Corolla, 1550 adetlik satışla Ağustos ayında bayrağı devraldı. Yeni versiyonunu Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Fluence'a rağmen güncel Renault Megane Sedan 1035 adetlik satışla başarılı çizgisine devam ediyor. Bu iki modelden sonra 1000'li rakamı geçen başka bir model olmaması dikkat çekici.



C-Sınıfı tekrar atakta

Mercedes-Benz, Temmuz ayında kötü bir satış performansı sergileyen Mercedes C-Sınıfı'nda verginin 2000 Euro'sunu kampanya yaparak karşıladı. Böylece C-Sınıfı tekrar bir atak gerçekleştirerek 974 adetlik satış rakamına ulaşmayı başarıp liderlik koltuğuna yerleşti. Volkswagen Passat, rutin satış adediyle ikinci olurken, Opel Insignia Passat'ın hemen ensesinde yer aldı.

B segmentinin en çok satan 8 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2009	Ocak Ağustos 2009
1	Hyundai Accent Era	1712	21.048
2	Hyundai Getz	1420	7493
3	Renault Symbol	1049	13.581
4	Opel Corsa	702	5345
5	Fiat Albea	571	7118
6	Ford Fiesta	499	5360
7	Renault Clio HB	363	4173
8	Honda Jazz	228	1879
9	Peugeot 207	139	2562
10	Toyota Yaris	138	1669

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2009	Ocak Ağustos 2009
1	Toyota Corolla	1550	9.655
2	Renault Megane Sedan	1035	13.505
3	Ford Focus Sedan	825	7626
4	Chevrolet Cruze	575	1425
5	Honda Civic	538	3999
6	Fiat Linea	475	5858
7	Volkswagen Jetta	452	3172
8	Opel Astra HB	382	4255
9	Opel Astra Sedan	340	3121
10	Ford Focus HB	274	3777

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ağustos 2009	Ocak Ağustos 2009
1	Mercedes-Benz C Sınıfı	974	3992
2	Volkswagen Passat	355	4357
3	Opel Insignia	334	2229
4	Citroen C5	151	1057
5	BMW 3 Serisi	132	1200
6	Audi A4	124	772
7	Toyota Avensis	122	951
8	Ford Mondeo	85	1400
9	Volvo S40	83	934
10	Peugeot 407	43	737



E Sınıfı, 5 Serisi'ni geçti

Liderliği Temmuz ayında BMW 5 Serisi'nden devralan Mercedes-Benz E Sınıfı, bu başarısını Ağustos ayında da devam ettirerek 124 adet satışa ulaştı. Yenilendikten sonra ilk piyasaya çıktığında fazla başarı gösteremeyen yeni E Sınıfı'na insanların artık alıştıkları anlaşıyor. Audi A6 modeli de sürpriz bir atak yaparak 89 adetlik satışla ikinciliğe yerleşirken, BMW 5 Serisi 59 adetlik satışla üçüncü oldu.

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Ağustos 2009	Ocak Ağustos 2009
1 Mercedes-Benz E Sınıfı	124.....	599
2 Audi A6	89.....	305
3 BMW 5 Serisi	59.....	735
4 Volvo S80	29.....	64
5 Jaguar X-Type	10.....	117

İki aydır lider aynı

Son zamanlarda bu segmentte bir ay Volkswagen Tiguan modeli lider olurken, diğer ay Nissan Qashqai'nin birinci geldiğinden bahsetmiştik. Ancak Temmuz'dan sonra Ağustos ayında da Nissan Qashqai birinci gelmeyi başardı ve Volkswagen Tiguan modeline 109 adetlik bir fark attı. Bu iki modelden sonra, son zamanlarda pek sesi çıkmayan Honda CR-V geldi. Artık Chevrolet Captiva ve Kia Sorento'nun pek iddiası yok gibi.



Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ağustos 2009	Ocak Ağustos 2009
1 Nissan Qashqai	260.....	1947
2 Volkswagen Tiguan	151.....	1514
3 Honda CR-V	124.....	943
4 Chevrolet Captiva.....	82.....	1061
5 Audi Q5	78.....	349
6 Kia Sorento.....	63.....	535
7 Chery Tiggo	62.....	960
8 Toyota RAV4	44.....	275
9 Kia Sportage	38.....	1103
10 ... Subaru Forester	31.....	395



Range Rover yeniden önde

Lüks SUV segmentinde liderlik değişkenlik gösteriyor. Temmuz ayının birincisi BMW X5, Ağustos ayında ilk beşe giremediği gibi, BMW'den ilk beşte başka model de yok. Ağustos ayının lideri, 16 adetlik satışla Range Rover modeli oldu. Onun ardından Mercedes-Benz M Sınıfı geldi. Audi Q7, Jeep Grand Cherokee ve Volvo XC 90 normal satış adetlerine ulaştılar.

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Ağustos 2009	Ocak Ağustos 2009
5 Land Rover Range Rover	16.....	220
2 Mercedes-Benz M Sınıfı	15.....	136
4 Audi Q7	13.....	148
5 Jeep Grand Cherokee	10.....	147
5 Volvo XC 90	10.....	39

“İYİ BİR ÜRÜN GAMI, EKSİKSİZ BİR YEMEK GİBİDİR”

Frankfurt Otomobil Fuarı'nda, benim de aralarında bulunduğum bir grup Türk gazeteciyle sohbet eden Renault'nun yeni Tasarım Şefi Laurens Van den Acker, bir markanın ürün gamının başarılı olabilmesi için, başlangıçtan tatlıya kadar eksiksiz bir mönü sunması gerektiğini söyledi.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur / Frankfurt - Almanya

Renault'da uzun yıllar görev yapan Tasarım Şefi Patrick Le Quément'in emekli olmasının ardından, 1 Eylül 2009'da bu görevi devralan Laurens Van den Acker, Frankfurt Motor Show'da Türk basın mensuplarıyla biraraya geldi. Mazda'dan Renault'ya transfer olan Acker, samimi bir ortamda gerçekleşen bu sohbet toplantısında kendi prensiplerini aktardı ve markanın geleceğe yönelik planlarından bahsetti.

Renault'da estetik ve tutku ön planda olacak

Her markanın belirli bir tasarım anlayışı olması gerektiğini ve bu çerçevede modeller arasında bir bütünlük kurmasının zorunlu olduğunu söyleyen Van den

Acker, Renault'da otomobil tasarlarken en önemli ölçütlerin estetik kaygılar ve tutku olduğunu vurguladı. Genç ve başarılı tasarımcı, otomobilin sadece bir ulaşım aracı olmadığını, bir tutkuyu ifade ettiğini sözlerine ekledi. Van den Acker şöyle devam etti: “Renault'nun gelecekteki tasarımlarında tutku ön planda olacak. Arzulanan otomobiller yaratacağız. Estetik çizgiler ve güzellik kavramı bize bu yolda ışık tutacak. Benim Renault'ya geçmemin ardından ilk ürünlerimi 2012-2013 yıllarından itibaren göreceksiniz”.

Risk almaya pek de gerek yok

Sohbet sırasında Van den Acker'e Renault'nun yakın geçmişte yaşadığı kötü tecrübeler olan Avantime, Vel Satis



gibi otomobiller soruldu. Hatta Megane II Hatchback'in bile bazı kişiler tarafından hiç beğenilmediği aktarıldı. Acker'in bu eleştirilere yanıtı netti: "Renault, büyük kitlelere hitap eden bir dünya markası. Çok radikal tasarımlar yapıp, bazı kişiler tarafından hiç beğenilmemeyi göze almayacağız. Bizim ihtiyacımız olan; popüler ve fonksiyonel araçlar tasarlamak. İnsanların beğenecekleri ve severek kullanacakları tasarımlar yapmak gerekiyor".

Kusursuz gam için eksiksiz bir mönü

Laurens Van den Acker'in en ilginç saptaması ise şuydu: "İyi bir ürün gamı, eksiksiz bir yemek mönüsü gibidir. Nasıl ki yemekte önce başlangıç, sonra ana yemek, en son da tatlı istersiniz. Markanın otomobil severlere sunduğu ürünler de güzel bir yemek mönüsü gibi olmalıdır. Başlangıç olarak daha uygun fiyatlı ve insanların sahip olacakları ilk otomobiller yer alırken; ana yemekte markanın tüm ihtiyaçları karşılayacak çeşitli seçenekleri bulunmalıdır. Tatlı ise işin haz kısmıdır. Burada çok özel modeller konumlandırılabilir".



Elektrikli modeller tasarımı değiştirecek

Sohbet toplantısında benim sorduğum soru ise şuydu: "Renault Başkan ve CEO'su Carlos Ghosn, otomotivde geleceği elektrikli araçlarda gördüğünü açıkladı. Bu da demek oluyor ki, birçok elektrikli model tasarlayacaksınız. Elektrikli araçlarda durum biraz farklı: Önde motor yok, yakıt deposu yok, atık gaz olmadığı için egzoz sistemi yok, bunların yerine elektrikli motor ve bataryalar var. Bu durum tasarımcı için ne tür zorluklar ya da avantajlar getiriyor?". Sorumu be-

ğendiğini ifade eden Van den Acker şu cevabı verdi: "Bahsettiğiniz gibi, elektrikli otomobiller tasarımcı için yepyeni bir yapı sunuyor. Bu durumun avantajları olduğu gibi, dezavantajları da var. Şu an için bataryalar, hem çok ağır hem de çok yer kaplıyor. Bu yüzden küçük dış boyutlara sahip elektrikli bir araç tasarlamak epey zor. Bataryalara yer açmak için bu tür bir aracı yerden yüksek yapmak ve bataryaları koltukların altına yerleştirmek gerekiyor. Oysa daha büyük boyutlu bir araçta, bataryaları arka koltuk ile bagaj arasına sığdırabiliyo-

*LAURENS VAN
DEN ACKER,
EKSİKSİZ ÜRÜN
GAMINI, GÜZEL
HAZIRLANMIŞ BİR
YEMEK MÖNÜSÜNE
BENZETTİ*



ruz. Bir de bataryaların havalandırılma gereksinimi var. Bunu da, fuarda sergilenen konsept araçlarda görmesiniz de, çeşitli havalandırma ızgaraları yerleştirerek yapmak zorundayız. Bir yandan da, sürüş sırasında rüzgar direncini azaltmak için aerodinamik bir tasarım yapmalısınız. İşte bu tasarımcıları epey zorlayacak bir konu".

AYNI BEDENDE İKİ FARKLI RUH

Makyajlanarak görünümü yenilenen, iç mekânı ve teknolojik özellikleri geliştirilen ve belki de her şeyden önemlisi yeni motor ve şanzımana kavuşan Range Rover Sport; asfaltta spor otomobil, dağda-taşa ise arazi aracı performansı ile adeta tek karoserde iki farklı otomobil sunuyor.

Yazı: Emre Anamur / Edinburgh - İskoçya

Fotoğraflar: Land Rover Medya

Otomobil severler hayal kurarken tek bir otomobille sınırlı kalmazlar. “Çok param olsa hangi otomobili alırım?” sorusunun cevabı hiçbir zaman tek otomobil değildir. Çünkü genelde tek bir otomobil tüm ihtiyaçları karşılayamaz. Bunun sonucunda da, kurulan hayal; bir adet SUV, bir adet de spor otomobille sonuçlanır. İşte tam da bu noktada karşımıza makyajlı Range Rover Sport çıkıyor: İsteyince dağlara tırmanıp derelerden aşağıya inebileceğiniz, isteyince de asfaltta hünelerinizi sergileyebileceğiniz bir araç.

Makyajla birlikte yüzü değişti

Range Rover Sport'un önden görünümü, makyajla birlikte bir hayli değişti. Eskisinden daha geniş bir ön tasarıma sahip olan otomobil, üç yerine iki yatay çatalı ve petek dokulu ön ızgarasıyla son derece sportif. LED teknolojiye sahip farlar, artık gündüz farı fonksiyonuna da sahip. Yan bölümde yine petek dokulu yeni havalandırma kanallarının yer aldığı Range Rover Sport'un arka kısmında yeni tampon ve yeni stoplar göze çarpıyor.



İç mekânda kalite artışı

Otomobilin kokpitine geçtiğinizde, kendinizi deri ve ahşabın bolca kullanıldığı kaliteli bir mekânda buluyorsunuz. Malzeme kalitesinin yanı sıra, işçilik de çok başarılı. Kokpitin tasarımı da makyajla birlikte değişmiş. Orta konsol eskisinden daha geniş ve daha fazla eğimli bir yapısı var. Bu da kumandaların kul-

lanımını kolaylaştırmış. Direksiyon simidindeki kumanda sayısının artırıldığı otomobilde, artık opsiyonel olarak vites değiştirme pedalları da var. Bu sayede vites koluna uzanmadan ve elinizi direksiyondan ayırmadan vites değiştirebiliyorsunuz. Eşya gözü ve bardaklık bakımından çok cömert bir araç olan Range Rover Sport, yeni anahtarsız çalıştırma

İÇ MEKANDA, ESKİDEN KULLANILAN PLASTİKTEN ESER YOK. HER YER KALİTELİ DERİ VE AHŞAP.



*MAKYAJLA BİRLİKTE
FARLAR VE STOPLAR LED
TEKNOLOJİSİNE KAVUŞTU.*



sistemi sayesinde konforu bir üst noktaya taşıyor. Terrain Response sisteminin kumandası el freni bölgesinde ve kullanımını kolay. Sistemin bilgileri (hangi zemin koşulunun seçili olduğu) gösterge panelindeki siyah-beyaz ekrandan görülebiliyor. Orta konsolun en üstünde yer alan 5 inç'lik renkli TFT ekransa; konfor, güvenlik ve eğlencede sınır tanımıyor. Aracı çepeçevre saran kameralardan (toplam 5 adet) elde edilen görüntüler, navigasyon sistemi, araçla ilgili birçok ayar, ses ve görüntü sistemleri, 4x4 bilgisi (akslar ve diferansiyelin durumu ile o an çekişin hangi tekerlekte olduğu), telefon vb. birçok sistem bu ekrandan ayarlanıyor ve takip ediliyor. Her koltukta sorunsuz baş, diz ve omuz mesafesi

olması, bir Range Rover için ekstra bir durum değil. Aracın koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak, 958 litreden 2013 litreye kadar bagaj hacmi sunması, özelliklerinin arasında sportiflik ve konforun yanı sıra fonksiyonelliği de katıyor.

İki yeni motor, bir yeni şanzıman

Makyaj diyoruz ama Range Rover Sport'taki değişim, sanki yeni jenerasyona geçiş gibi. Dış tasarımın, iç mekanın yanı sıra motorlar ve şanzıman da yeni. Otomobilde 3.0 TdV6 (245 HP) turbodizel ve 5.0 V8 Supercharged (510 HP) benzinli iki yeni motora yer verilmiş. 5.0 litrelik motor, Range Rover Sport'u adeta bir spor otomobile dönüştürüyor. Pistte 0-162-0 km/s hızlanma-durma ve daha



sonra da slalom testlerini gerçekleştirdiğimiz otomobil, tüm testlerde gösterdiği performansla bizi etkilemeyi başardı. Daha uzun süre boyunca ve hem asfaltta hem de ağır arazi koşullarında kullandığımız 3.0 litrelik turbodizel motorsa, yüksek çekiş gücünün (245 HP güç ve 600 Nm tork) yanı sıra sessiz çalışması, yerini aldığı 2.7 TdV6'ya oranla yüzde 8.9 daha düşük yakıt tüketimi ve yüzde 8.3 daha düşük karbondioksit salınımıyla övgüyü hak ediyor. Euro 5 normlarına uyumlu ve 100 km'de ortalama 9.2 litre yakıt tüketiyor. Yeni ZF HP28 6 kademeli otomatik şanzıman, sarsıntısız vites değişimleri sayesinde konforlu, hızlı tepkileri nedeniyle de sportif bir kullanım sunuyor.



*TERRAIN RESPONSE
SİSTEMİ, ARACIN
HER TÜRLÜ ZEMİNDE
İLERLEMESİNİ SAĞLIYOR.*

Canınız nereye gitmek isterse oraya gidebilirsiniz

Bu ara başlığa her araca atmak mümkün olmuyor. Çünkü Range Rover Sport, şık bir gece kulübünün önüne de yakışıyor, balta girmemiş bir ormanın içinden akan derenin içine de. Asfaltta spor otomobillere kafa tutan bir performans da sergileyebiliyor, İskoçya'daki test sürüşünde "Yok artık buradan da mı geçeceğiz?" diye kendimize sormamıza yol açan arazilerden de geçiyor. Kısacası sizin canınız o gün nasıl bir güzergahtan geçmek isterse bu araç ona uyuyor. 34 derecelik yaklaşma, 29 derecelik uzaklaşma ve 25 derecelik rampa açıları; bu karoser özelliklerinin yanı sıra makyajla birlikte kaya ve kum kullanımları geliştirilmiş Terrain Response sisteminin etkisi ve araç yüksekliğinin ayarlayarak 700 mm yükseklikteki sudan geçebilmesini sağlayan sistem tüm bunları mümkün kılıyor. Ama özellikle büyük şehirlerde bu aracı kullanan kişilerin birçoğunun araziye hiç girmedikçe üzülmüyoruz da değil.



Üç versiyonla satışta

Range Rover Sport, Ekim ayı itibarıyla bayilerdeki yerini aldı. Hepsi otomatik şanzımanlı olan modellerden 3.0 TdV6 HSE 104.463 Euro, 3.0 TdV6 Premium HSE 118.576 Euro ve 5.0 V8 Supercarged ise 134.032 Euro fiyata sahip. Range Rover Sport, yenilenen özellikleriyle yine üst düzeyde konfor, güvenlik ve performans sunmaya devam ediyor. Hem de prestij sembolü olmayı elden bırakmadan.

Land Rover Range Rover Sport 3.0 TdV6

Fabrika verileri

Motor:	2993 cc, V6, 32V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	245 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	600 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	193 km/s
0-100 km/s:	9.3 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4783 / 2158 / 1789 mm
Bagaj hacmi:	958-2013 lt
Tüketim (ortalama):	9.2 lt/100 km
Fiyat (2 Ekim 2009):	104.463 Euro'dan başlıyor

- + Arazi kabiliyeti ve yüksek performans birarada
- Bende bir tane olmaması

İSİM DEĞİŞTİRTEN MAKYAJ

Land Rover Discovery3, geçirdiği kapsamlı makyajın ardından yerini Discovery4'e bıraktı. Türkiye'de 80.580 Euro'dan başlayan (2.7 TdV6) fiyatlarla satışa sunulan yeni modeli İskoçya'nın muhteşem doğası ve zorlu arazi koşullarında test ettik.

Yazı: Emre Anamur / Edinburgh - İskoçya

Fotoğraflar: Land Rover Medya



Land Rover Discovery3'ün ilk test sürüşünü de İskoçya'da gerçekleştirmiş biri olarak, markanın Türkiye distribütörü Borusan Otomotiv'den Discovery4'ü test etmek için yeniden İskoçya'ya davet edildiğim gün, yaşayacaklarımı tahmin etmişim ve yüzümde bir gülümseme olmuştu. Fotoğraflardan ve aşağıda anlatacaklarımdan anlayacağınız gibi, arazi kullanımında Discovery3'ü de geride bırakan Discovery4, makyaj olmasına rağmen isminde değişiklik yapılmasını hak etmiş.

Tasarımda ince dokunuşlar

Aslında Discovery4'ün Discovery3'ten en az farklı olduğu konu dış tasarım. Yenilenen ön görünüm ve LED teknolojlili yeni ön farlar, hemen göze çarpan değişimler. LED teknolojisi, aracın stop lambalarında da kendine yer bulmuş. Bu nedenle, özellikle hava karardık-tan sonra bir Discovery4'ü takip etmek keyifli. Yanlarda ise yeni petek dokulu

hava girişlerine yer verilmiş. Kısacası Discovery4'te, Discovery3'ün sağlam ve tok görünümü korunmuş, sadece bir iki ufak rötuş gerçekleştirilmiş.

Asıl değişim kabinde

Dış tasarımda yaşanan ve pek de radikal olmayan değişimden sonra, aracın içine bindiğinizde, asıl yeniliklerin burada olduğunu görüyorsunuz. Gözüme ilk çarpan orta konsolun açısının değiş-

tirilmiş olduğuydu. Eskiden neredeyse dik açı çizen orta konsol, geriye doğru yatırılmış ve verilen bu açı sayesinde tüm kumandalar çok daha kolay görülür ve kullanılabilir olmuş. Öte yandan orta konsoldaki buton yerleşimi de tamamen yenilenmiş ve son derece ergonomik bir yapıya sahip. Terrain Response sisteminin kumandası, el freni bölgesinden alınarak orta konsola entegre edilmiş. Kumanda birimlerinin butonlarının sa-

İÇ MEKANDA BİRÇOK DEĞİŞİKLİK VAR: ORTA KONSOLUN AÇISI DEĞİŞİK, TERRAIN RESPONSE'UN YERİ FARKLI, ELEKTRONİK PARK YARDIMCISI, ANAHTARSIZ ÇALIŞTIRMA VE TFT EKRAN VAR.



yısı azaltılarak ve her biri büyütülerek kullanımları kolaylaştırılmış. Elektronik park frenine yer verilmesi, mekanik el freninin kapladığı alandan tasarruf sağlamış. Anahtar cebinizdeyken, motoru "start" butonuna basarak çalıştırabilmeniz de konforu artırıyor. Orta konsolun en üstüne yerleştirilen 5 inç'lik TFT ekran, kameradan navigasyona, DVD oynatmadan o an çekişin hangi tekerlekte olduğunu bildirmeye kadar aynı anda pek çok işlev üstleniyor. Şasinin çeşitli yerlerine yerleştirilmiş olan toplam beş adet kameranın görüntülerinin aynı anda TFT ekrana yansıtılabilmesi, arazi kullanımında işinizi kolaylaştırması açısından çok önemli bir özellik. Kokpitteki üst düzey işçilik ve malzeme kalitesi, hem dokunma hissi hem de gözü okşaması bakımından övgüyü hak ediyor. Aracı arazide üstün kılan Terrain Response sisteminin kullanımı, değişen yeri sayesinde artık daha kolay. Sistemin bilgileri, direksiyon simidinin arkasındaki ana gösterge panelinden takip edilebiliyor. Yeterli sayıda eşya gözü ve bardaklığın bulunduğu araçta, yüksekte olmanın da verdiği avantajla, herhangi bir görüş açısı sorunu yaşanmıyor. Aksine, yola son derece hâkimsiniz.

Yepyeni bir motor

Discovery4'te yer verilen önemli bir yenilik de, yeni geliştirilen 3.0 litrelik

ARACI
ÇEPEÇEVRE
SARAN 5
KANERADAN
GELEN
GÖRÜNTÜLER
TFT EKRANA
YANSIYOR.



TdV6 turbodizel motor. 2.7 litrelik ünite baz alınarak geliştirilen ama hem performans (yüzde 29 daha fazla güç, yüzde 36 daha fazla tork) hem yakıt tüketimi (yüzde 9.7 daha düşük) hem de emisyon (yüzde 9 daha düşük) konularında ondan daha başarılı olan yeni motor, 245 HP güce ve 2000 d/d'de 600 Nm torka sahip. Bu noktada hemen belirtelim: 2.7 TdV6 motorun üretimi de sürdürülecek. 6 kademeli otomatik şanzımana sahip yeni 3.0 litrelik motor, Euro 5 normlarına uyumlu ve 100 km'de ortalama 9.3 litre yakıt tüketiyor.

İster yolda, ister arazide

İskoçya'nın muhteşem doğası ve yer yer zorlu arazi koşullarında kullandığımız Discovery4, asfalta yüksek performanslı,

güvenli ve konforlu bir sürüş sunmasının yanı sıra, asıl hünerlerini arazide sergiledi. 36,2 derece yaklaşma, 29,6 derece uzaklaşma ve 27,3 derece rampa açılarının sayesinde en ağır koşullarda bile bir zorluk yaşatmayan araç, 700 mm yüksekliğindeki sulardan sorunsuz bir şekilde geçebiliyor. Elbette Discovery4'ün üst düzey arazi kabiliyetinde etkili olan tek unsur şasi yapısı değil. "Kaya geçişi" ve "kumda kalkış" modları daha da geliştirilen ödüllü Terrain Response sistemi sayesinde, yol aldığınız zemini seçerek, sürüşü Land Rover mühendisliğine emanet edebiliyorsunuz. Öyle ki, Discovery4 en dik tırmanışlardan en dik inişlere kadar, adeta otomatik pilot varmış gibi kendi kendine yol alıyor. Size sadece yol ve zemin koşuluna göre se-



TERRAIN RESPONSE'UN
YERİ DEĞİŞTİRİLMİŞ VE
YENİ YERİNDE KULLANIMI
DAHA ERGONOMİK. AYRICA
KAYA GEÇİŞİ VE KUMDA
KALKIŞ FONKSİYONLARI
GELİŞTİRİLMİŞ.



çimler yapmak (Terrain Response ayarı, aracın yükseklik-alçaklık ayarı ve eğer gerekiyorsa iniş kontrolü sistemi) ve gereken vitesi seçmek kalıyor. Tabii bir de direksiyonu tutmak.

İki modelle satışa sunuldu

Land Rover Discovery4, 2.7 TdV6 XS (190 HP) ve 3.0 TdV6 HSE (245 HP) olmak üzere iki farklı versiyonla satışa sunuldu. XS donanımlı 2.7 litrelik modelin fiyatı

80.580 Euro. Yazıda bahsettiğimiz yeni 3.0 litrelik motora ve HSE donanımına sahip modelin fiyatı ise 96.864 Euro. Aracın sunduklarına ve Türkiye'deki vergi sistemine paralel olarak "pahalı" olarak adlandıramayacağımız Discovery4'ün belki de tek dezavantajı, bu araca sahip olan kişilerin çoğunluğunun, araçlarını araziye sokmamaları. Bu nedenle de, bizim test edip yaşadığımız bu üstün arazi kabiliyetini görmemeleri.

DISCOVERY4, ARAZİDE OLDUĞU
KADAR ASFALTTA DA BAŞARILI.



Land Rover Discovery4 3.0 TdV6

Fabrika verileri

Motor:	2993 cc, V6, 32V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	245 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	600 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	9.3 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4835 / 2022 / 1841 mm
Bagaj hacmi:	280-1192-1841 lt
Tüketim (ortalama):	9.3 lt/100 km
Fiyat (2 Ekim 2009 tarihinde):	..96.864 Euro (HSE donanım)

- + Yeni motor, arazi kabiliyeti, performans
- Satın alanların genelde araziye girmemeleri

YENİDEN DOĞDU

Kapsamlı bir makyaj geçiren ve 206+ adını alan Peugeot 206, yeni yüzüyle adeta yeniden doğdu.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün

Normalde 6-9 yıllık ömre sahip otomobil modelleri kimi zaman adeta ölümsüzlük peşinde koşarak hayatlarına devam ediyorlar. Bunun ilk akla gelen örneği olan Opel; halen 1998'de çıkan Astra'yı Astra Classic adıyla satmaya devam ediyor. Bunun tüketici açısından faydası "çocukluk hastalıklarını" atlatmış, denenmiş sıfır km bir otomobili biraz daha düşük bir fiyata satın alma; üretici yönünden faydasıyla artık tasarım, Ar-Ge maliyetini çıkartmış bir modeli satarak kar etme yönünde oluyor.



İlk defa 1998 yılında yollara çıkan Peugeot 206; 6 milyon 483 bin adetlik satış rakamıyla Peugeot tarihinin satış anlamında en başarılı modeli oldu. 207'den yapılan yüz nakliyle ölümsüzlük şerbetini içerek 206+ (Plus) adıyla yeni bir hayata başladı. Ülkemizde 15 Ekim 2009 tarihinden itibaren bayilerde olacak(şu an ön sipariş alınıyor) Peugeot 206+'ı, 29 Eylül'de Muğla-Marmaris'te düzenlenen basın test sürüşünde kullandık.



207 ile neredeyse aynı burun yapısına sahip 206+'ı ilk görüşte 207 benzetmek mümkün değil. Arka taraftaki makyaj, öndeki kadar etkili olmasa da, yeni tampon ve stoplar yine de fark ediliyor. 206+'ın iç mekanında da 207 benzerliği devam ediyor. Konsolun üst kısmı, havalandırma ızgaraları ve gösterge paneli şekil olarak 207'ye benzerken, kalite hissi doğal olarak daha geride. Konsolun alt kısmıysa eski 206'dan farklı sayılmaz. Direksiyonda yükseklik ayarının olmayışı ideal sürüş pozisyonunu bulmayı zorlaştırıyor.

İki motor seçeneği

Peugeot 206+'da 1.4 litre benzinli 75 HP ve 1.4 HDi 70 HP turbodizel olmak üzere iki motor seçeneği mevcut. Biz basın test sürüşü organizasyonunda 1.4 HDi 70 HP'lik versiyonu kullanma fırsatı bulduk. Şimdiye kadar birçok PSA mo-

delinde görev yapan bu motor yeni elektronik yazılım ile tüketimi 0.1 lt /100 km azaltılmış ve ortalama 4.2 lt/100 km olmuş. Maksimum torkun gediği 2000 d/d seviyelerine kadar biraz cansız olan 1.4 HDi, bu devirden sonra otomobili zorlanmadan taşıyor. 100 km/s hıza kadar makul şekilde hızlanan otomobilin nefesi bu hızdan sonra doğal olarak biraz kesilmeye başlıyor. Otomobildeki teknik anlamdaki tek iyileştirme yakıt tüketimi konusunda olmamış. Arka iz açıklığının 20 mm artırılmış olması otomobilin stabilitesini olumlu etkilemiş. 206'ların tipik özelliği olan iç mekandaki çıtırtılar büyük ölçüde azalmış olmasına rağmen bu sorun tamamen çözülememiş. Kapı plastiklerinden gelen çıtırtı şeklindeki sesler biraz rahatsız edici

Sonuç

1.4 lt 75 HP benzinli motora sahip



Peugeot 206+'ın başlangıç fiyatı 23.990 TL, 206+ 1.4 HDi 70 HP'nin başlangıç fiyatıysa 26.990 TL (Bu fiyatlar ilk 500 adet için geçerli). Peugeot 107 ile Peugeot 207 arasında konumlanacak 206+, 107'yi küçük, 207'yi pahalı bulan kişileri hedefliyor. Fakat standart donanımında ABS, yolcu havayastığı gibi ekipmanları barındırmayan benzinli 1.4 lt 75 HP motorlu Peugeot 206+'ya Stil ve Güvenlik Paketi (ABS, ön yolcu havayastığı, sis

ÜLKEMİZDE
DE TUTULAN
BU MODELİN
TÜRKİYE'DEKİ SATIŞ
ADETİYESİ 55.886
ADET OLDU.



farları, gövde rengi kapı kolları, yan aynalar ve çıkalar) eklendiğinde fiyat 1500 TL artarak 25.490 TL'ye ulaşıyor ki, bu sürüş izlenimi yazısı yazıldığında aynı motora sahip, ABS ve yan havayastığını standart olarak sunan Peugeot 207 1.4 benzinlinin başlangıç fiyatı 26.350 TL olarak açıklanıyordu. Aynı karşılaştırmayı 1.4 HDi motorlu 206+ ve 207 arasında yapmak daha zor. Çünkü 207 1.4 HDi'da baz donanım Comfort seçeneği bulunmuyor. 206+ kötü bir otomobil değil, ama kendisinden daha iyi olan 207 ile arasındaki fayda-donanım ilişkisini göz önüne alırsak fiyat aralığının daha fazla olmasını beklerdik.

Peugeot 206+

Fabrika verileri

Motor:	1398 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	70 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	160 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	160 km/s
0-100 km/s:	13.8 sn
Boyutlar:	3872 / 1655 / 1446 mm
Boş ağırlık:	1012 kg
Bagaj hacmi:	245 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	3.5 / 4.2 / 5.4 lt/100 km
Baz fiyat:	26.990 TL (30 Eylül 2009)

- + Ekonomi, yeni yüz,
- Direksiyonda yükseklik ayarı yok, ABS ve yan havayastığı opsiyonel

İŞLEVSELLİKTE YENİ REFERANS

1996 yılında kompakt MPV sınıfını yaratan Renault Scenic yenilenerek satışa sunuldu. Sadece 5 ve 7 koltuklu Grand Scenic versiyonuyla ithal edilen otomobil, işlevsellikteki liderliğini kimseye kaptırmayacak gibi görünüyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Renault Medya





Fransız üretici Renault'yu kompakt MPV segmentinde başarıyla temsil eden Scenic'in 250 milyon Euro'luk yatırımın ardından doğan yeni jenerasyonu, kardeşleri Megane Hatchback ve Megane Coupe'nin ardından Türkiye yollarına çıktı. Renault Mais tarafından düzenlenen test sürüşünde, Grand Scenic 1.5 dCi'yi İstanbul'dan Sapanca'ya kadar kullanma fırsatımız oldu.

Sadece Grand Scenic ithal ediliyor

Bilindiği gibi, Scenic ailesinde iki model var: Standart karoserli Scenic ve daha uzun karosere ve 7 koltuk opsiyonuna sahip Grand Scenic. Yeni jeneras-

yonda da bu iki versiyon mevcut, ancak Renault Mais, ülkemize sadece Grand Scenic'i ithal etme kararı aldı. 5 ve 7 koltuklu iki farklı karoser sunan otomobilin en büyük avantajı ise, standart Scenic fiyatına satılacak olması. Kısacası Scenic müşterileri, aynı paraya Grand Scenic'e sahip olacaklar. Bunun sağlanmasında, Renault Mais'in Fransa Merkez'den bu konudaki ısrarlı talepleri etkili olmuş.

Tasarımda sportif çizgiler hakim

Yeni Grand Scenic, hangi açıdan bakarsanız bakın son derece sportif hatlara sahip. Özellikle büyük marka logosunu barındıran yeni ön yüz, arka kısma doğ-

ru giderken yükselen omuz çizgisi ve bumerang biçimindeki stop lambaları bu özelliği destekleyen unsurlar. İlk bakışta çok büyükmüş ve şehir içinde kullanımı zor olacakmış gibi duran araç, boyutları incelendiğinde kompakt sınıf standartları içinde yer alıyor. Kullanım sırasında da hiçbir zorluk yaratmıyor. 4560 mm'lik uzunluk, eski Grand Scenic'ten 7 cm daha uzun. 2770 mm'lik dingil mesafesi de eskisinden 3 cm daha fazla. Otomobilin dikiz aynaları açık genişliği 2077 mm, yüksekliği ise 1645 mm.

***YENİ JENERASYON
SCENIC AİLESİNDEN
SADECE GRAND
SCENIC İTHAL
EDİLECEK.***

İç mekan işlevselliğe sınır tanımıyor

1996 yılında tanıtılan Renault Scenic, bugüne kadar dünya genelinde 3,2 milyon adet satılmış durumda. 1998'den bu yana ülkemizde gerçekleştirilen satış ise 18.900 adet. Scenic'inde aralarında yer aldığı kompakt MPV modeller, kompakt sınıfın sadece yüzde 5,1'lik payına sahip. Scenic'in, segmentine göre hayli başarılı olan satış rakamlarının sırrı ise, sunduğu işlevsel özellikler. Yeni Grand Scenic, bu avantajı devam ettirmekte kararlı.

92 lt'lik eşya gözü, 2063 lt'ye varan bagaj

Otomobilin kokpitinde, irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız, zeminde-kapıda, sağda-solda toplam 40 adet ve 92 litre hacme varan eşya gözleri bulunuyor. En yakın rakipte 55 litre eşya gözü olduğu belirtiliyor. 5 ya da 7 koltuklu olarak satın alınabilen yeni Grand Scenic; her koltuğunun bağımsız olarak katlanabilmesi, üçüncü sıradaki koltukların kullanılmadıkları zaman zeminde kaybolması, ikinci sıradakilerin istendiğinde komple sökülebilmesi ve ön yolcu koltuğunun öne katlanabilmesi sayesinde, kullanıcılarına çok çeşitli oturma ve yükleme kombinasyonları sunuyor. Yükleme hacmi eskisine göre yüzde 10 oranında artan otomobilde; 5 koltuklu model 208 litreden 2050 litreye, 7 koltuklu modelse



yine 208 litreden başlayan ve 2063 litreye varan bagaj hacimlerine sahip. Ön yolcu koltuğunun öne katlanabilmesi, 2,5 metrelik yükleri taşımaya imkan vermesi bakımından önemli. Alçak yükleme eşiği (614 mm) ve geniş bagaj açıklığı (1059 mm), aracı yüklemeyi kolaylaştırıyor.

Her koltukta rahatlık ön planda

Fransa'daki Douai fabrikasında üretilen yeni Grand Scenic, ikinci ve üçüncü sıralarda toplam 5 yetişkinin oturmasına imkan verecek şekilde tasarlanmış. Öyle ki, ikinci sırada üç bağımsız koltuk ve 275 mm'lik diz mesafesi var. Üçüncü sırada bu değer 102 mm. Yine üçüncü sırada, koltuk minderi ile tavan arasında

842 mm'lik mesafe var ve tüm bu değerler, üçüncü sırada iki tane 1,75 metre boyunda yetişkinin oturmasını mümkün kılıyor. Ayrıca daha büyük açılan arka kapı ve pratik bir şekilde öne katlanan ikinci sıradaki koltuklar sayesinde en arka sıraya geçiş de eskisinden daha zahmetsiz.

İlk etapta sadece dizel motor satışta

Otomobilde 105 HP güç üreten 1.5 litrelik dCi motora yer verilmiş. Ocak ayında bu seçeneğin yanına, yeni ve 130 HP gücünde 1.4 litrelik turbo benzinli motor eklenecek. Yeni geliştirilmekte olan çift kavramalı 6 kademeli otomatik şan-

zıman da, 2010 yılında dizel versiyona entegre edilecek. Yeni Grand Scenic; Expression ve Privilege adlı iki farklı donanım, iki farklı karoser seçeneğine (5 ve 7 koltuk) ve 45.150 TL'den başlayan fiyatlara sahip.

Gösterge paneli kişiselleştirilebiliyor

Grand Scenic'in eskisi gibi orta konsolun orta-üst kısmında yer alan gösterge paneli her zamanki gibi dijital. 5.8 inç'lik renkli TFT teknoloji LCD ekrana ve Carminat TomTom marka entegre navigasyon sistemine de (opsiyonel donanımda) sahip olan panel, sürücüye kişiselleştirme olanağı sunuyor. Panelin önünde yer alan butona her basışta, göstergelerin yeri ve adedi değişiyor, istediğinizi sabitliyorsunuz. Arkamys imzalı 3D ses sistemi, iki bölge ve üç modlu (yavaş, otomatik ve hızlı) otomatik klima, eller serbest fonksiyonlu Renault kart sistemi, elektronik park freni, sesli ve görsel park yardımı, bluetooth bağlantısı ve ön konsolda radyo-CD-MP3 çalar da konforu arttıran donanımlar arasında yer alıyor.

Sürüş özellikleri geliştirilmiş

Karoserin yana salınımını azaltmak için geliştirilen yeni yürüyen aksam ve



OTOMOBİLİN BAGAJ HACMİ, ÇOK ÇEŞİTLİ KOLTUK KOMBİNASYONLARINA GÖRE 208-2063 LT ARASINDA DEĞİŞİYOR.

boynuz şekilli motor beşiği, bunların yanı sıra daha net ve hızlı direksiyon tepkileri sağlayan yeni elektrik takviyeli direksiyon sistemi, otomobilin sürüşünü hissedilir bir biçimde arttırmış durumda. Önde 296 mm, arkada ise 274 mm'ye çıkartılan yeni fren disklerinin, otomobili 39 metre gibi ideal bir mesafede durdurduğu belirtiliyor. ABS, ESC (bilinen adıyla ESP), AFU (Fren Destek Sistemi) ve altı havayastığının tüm versiyonlarda standart olması ve Euro NCAP alınan 5 yıldızlık skor, yeni Grand Scenic'i güvenli kılıyor. Ön cam alanının yatayda yüzde 8, dikeyde ise yüzde 15 oranında artırılmış olması, yola daha fazla hakim olmanızı sağlıyor. Ancak dış dikiz aynalarının ve arka camın küçük olduğunu belirtelim. Oranları düşük yakıt tüketimi hedeflenerek seçilmiş olan 6 ileri manuel şanzıman, otomobile ortalama 5.1 lt/100 km'lik yakıt tüketimi sağlıyor. Bu da 1451 kg boş ağırlığa sahip bir araç için çok iyi

bir değer. Ama bu avantajın karşılığında, performanstan ödün verilmiş. 180 km/s maksimum hıza çıkabilen ve 0-100 km/s hızlanması 12.6 saniye olan araç, sürücünden hariç yolcular varsa (toplam 7 yetişkin bile olabilir), doğal olarak daha düşük bir performans sergiliyor.

Satışı yeni döneme denk geldi

Yeni Grand Scenic, Türkiye'de 1 Ekim'de satışa sunuldu. Bu da demek oluyor ki ÖTV indirimini yakalayamadı. Zaten basın toplantısında da, fiyatlar açıklanırken, eğer dün satışa sunulsaydı fiyatı bu olacaktı diye eski fiyatlar da gösterildi. Ama hayatın gerçekleri var ve biz size yeni fiyatları vermek zorundayız. Fiyatları tablodan inceleyebilirsiniz. İşlevsellikte referans model olma iddiasını sürdüren, bunun yanı sıra daha sportif bir tasarıma ve daha zevkli bir sürüşe kavuşan Grand Scenic'in hayli rekabetçi fiyatlara sahip olduğu görülüyor.

1.5 dCi MOTORLU GRAND SCENIC, 5 VE 7 KOLTUKLU OLMAK ÜZERE İKİ FARKLI VERSİYONA SAHİP.

Renault Grand Scenic 1.5 dCi

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s:	12.6 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4560 / 2077 / 1645 mm
Bagaj hacmi (5 koltuklu versiyon):	208-645-752-1850-2050 lt
Bagaj hacmi (7 koltuklu versiyon):	208-564-702-1863-2063 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.9 / 4.6 / 5.1 lt/100 km

- + İşlevsellik, düşük yakıt tüketimi, sportif tasarım
- Performans, küçük dikiz aynaları ve arka cam

Fiyatlar (1 Ekim 2009 tarihinde):

1.5 dCi 105 HP 5 koltuklu Expression	45.150 TL
1.5 dCi 105 HP 5 koltuklu Privilege	48.950 TL
1.5 dCi 105 HP 7 koltuklu Expression	46.350 TL
1.5 dCi 105 HP 7 koltuklu Privilege	50.150 TL

SPORTİF WAGON

Megane III ailesinin yeni station wagon modeli, adından da anlaşılacağı gibi sportif bir tasarıma sahip. 39.450 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunulan Megane Sport Tourer'ı Sapanca-İstanbul rotasında kullandık.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Renault Medya



Megane Hatchback ve Megane Coupe'nin üçüncü jenerasyona kavuşmalarının ardından sıra Megane Wagon'a gelmişti. Yeni jenerasyonla birlikte adı da değişen ve Megane Sport Tourer olan otomobil, yeni görünümü ve sportif sürüşüyle artık kendini filolarda değil, bireysel müşterilerin kullanımında kanıtlamak istiyor. 1998'de Megane Wagon, 2003'te ise Megane II Wagon olarak yollara çıkan otomobilin üçüncü jenerasyonu için 190 milyon Euro'luk yatırım gerçekleştirilmiş.

Tasarım şık ve sportif

Renault Megane Sport Tourer, sadece adıyla "spor" değil, görünümüyle de öyle. Otomobilin akıcı tasarımı ön yüzden başlayıp tüm profil boyunca devam ediyor ve yenilikçi stoplarla son buluyor. Stoplara yenilikçi diyoruz, çünkü hem tasarımları çok farklı hem de sadece çok yakından bakınca görünecek şekilde, stopların camında onlarca küçük Renault logosuna yer verilmiş. Kompakt sınıf standartlarında boyutlara sahip olan otomobil, 4559 mm uzunluğunda. Bu da eskisine göre 61 mm'lik bir artışı ifade



ediyor. Bu değerle Megane Sport Tourer, Megane Hatchback'ten 26 cm daha uzun. Aracın 2702 mm'lik dingil mesafesi, hatchback kardeşinden 62 mm daha uzun. Bu da direkt olarak arka koltuktaki diz mesafesine yansıyor. Otomobilin aynalarla birlikte genişliği 2037 mm, tavan barlarıyla birlikte yüksekliği ise 1501 mm. Tıpkı Grand Scenic gibi sürücü koltuğu 70 mm'ye kadar yükseklik ayarı sunan Megane Sport Tourer'ın bagaj

hacmi 486 litre. Bu hacim, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 1562 litreye kadar çıkıyor. Ön yolcu koltuğunun öne katlanabilmesi, 2550 mm uzunluğundaki yüklerin sorunsuzca taşınmasına olanak sağlıyor. Yükleme eşiğinin alçak olması (561 mm) da, yükleme-boşaltmayı kolaylaştıran bir özellik. Ayrıca bagajın içindeki ayırıcı, bagaja koyduğunuz eşyanın birbirine çarpıp çarpmaması için iyi düşünülmüş bir detay.

*MEGANE SPORT TOURER,
İÇ MEKANINI YENİ
MEGANE AİLESİNDEN
DİĞER KARDEŞLERİYLE
PAYLAŞIYOR. KOKPİTTEKİ
MALZEME KALİTESİ VE
İŞÇİLİK BAŞARILI.*



İç mekan yeni Megane ailesinden tanıdık

Megane HB ve Megane Coupe kardeşleri gibi, İspanya-Palencia'da üretilen Megane Sport Tourer'ın kokpiti, üçüncü jenerasyon Megane ailesinin başarılı malzeme ve işçilik kalitesine sahip. Ergonomik açıdan herhangi bir sorunun yaşanmadığı kokpitte, toplam hacimleri 25 litreyi bulan irili-ufaklı eşya gözleri ve bardaklıklar bulunuyor. Elektronik park freni ve kartlı çalıştırma sistemine yer verilen otomobil, yeni Megane ailesinin yeni gösterge paneli, klima kontrolleri ve ses kumandalarını paylaşıyor. Bizim kullandığımız araçta, orta konsolun en üstünde, opsiyonel olarak satılan Carminat TomTom navigasyon sistemi de bulunuyordu. El freni bölgesindeki joystick'le kumanda edilen sistem pratik bir kullanıma sahip ama elbette navigasyon ha-

ritaları henüz Türkiye genelinde çok da etkin çalışmıyor. Yine de Renault'nun bu sistemi, tıpkı diğer modellerindeki gibi şimdiden sunması öncü bir yaklaşım. Navigasyon alınmazsa, bu bölgede bir bilgi ekranı yer alıyor.

Üç motor seçeneğiyle satışta

Megane Sport Tourer, ikisi dizel ve biri benzinli olmak üzere üç motor seçeneğiyle satışa sunuldu. ÖTV indirim dönemine yetişmeyen otomobilin fiyatları için tabloyu inceleyebilirsiniz. Expression ve Privilege donanım seviyeleri bulunan otomobilde 1.5dCi 85 HP, 1.5 dCi 105 HP ve 1.6 16V 110 HP motorlara yer verilmiş. 1.5 dCi 105 HP'de 6 ileri, diğer iki motorda 5 ileri manuel şanzıman bulunuyor. Otomatik şanzımana 2010 yılında yer verilmesi planlanıyor. Bizim kullandığımız araçta 105 HP'lik 1.5 dCi motor

vardı. 2000 d/d'de 240 Nm tork üreten motor, 4.5 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimiyle övgüyü hak ediyor. Otomobilin maksimum hızı 190 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresi ise 11.2 saniye.

Uzun menzil, rahat bir sürüş

Düşük yakıt tüketimiyle dikkat çeken otomobil, performans anlamında da sürücüsüne sorun yaşatmıyor. Maksimum torkun düşük devirde elde edilmesi, daha az vites değişimi ve rahat bir sürüş sağlıyor. Yeni geliştirilmiş elektrik takviyeli direksiyon sistemi sayesinde, direksiyon tepkileri daha hızlı ve net. Standart donanımda sunulan ABS, ESC (bilinen adıyla ESP), AFU (Fren Destek Sistemi) ve altı havayastığı, güvenliği artırıyor. Önemli bir bilgi de, aracın yanal sertliğinin, eski Megane Wagon'a göre 3 kat fazla olması. Bunun boynuz şeklindeki

486 LİTRELİK BAGAJA,
EŞYAYI AYIRMAK İÇİN
İKİ BÖLME VAR. STOP
LAMBALARINDA ONLARCA
RENAULT AMBLEMİ
BULUNUYOR. TOMTOM
MARKA NAVİGASYON
OPSİYONEL.

motor beşiği sayesinde başarılı olduğu belirtiliyor. Görüş açılarındaki bir sorun olmayan Megane Sport Tourer'ın frenleri hızlı tepki veriyor ve etkili. Motor-şanzıman uyumu başarılı. Vites geçişleri biraz kemikli. Yol tutuş konusundaysa, size station wagon bir otomobil kullandığınızı unutturacak bir performans söz konusu.



Tek dezavantajı, Türkiye'deki station pazarı

Bir gerçeğe yüzyüzeyiz: Türkiye, bir station otomobil pazarı değil. Bunun sonucunda da, Megane Sport Tourer'in içinde bulunduğu kompakt sınıfta station modellerin payı sadece yüzde 1. Ama Renault için sevindirici olan, Megane II

Wagon'un bu yüzde 1'in içinden yüzde 45 pay almış olması. İşte Megane Sport Tourer'in amaçlarından biri de bu liderliği korumak. İkinci amacıysa kompakt station'ların segmentteki yüzde 1'lik payını arttırmak. Otomobilin elinde, tüm bunları başarmak için önemli kozlar olduğu da bir gerçek.

Renault Sport Tourer 1.5 dCi

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	240 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:	190 km/s
0-100 km/s:	11.2 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4559 / 2037 / 1501 mm
Bagaj hacmi:	486-1562 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	5.5 / 4.0 / 4.5 lt/100 km

- + Düşük yakıt tüketimi, sportif tasarım, sürüş
- Türkiye'de station wagon'lara gösterilen ilgi

Fiyatlar (1 Ekim 2009 tarihinde):

1.6 16V 110 HP Expression	39.450 TL
1.5 dCi 85 HP Expression	42.200 TL
1.5 dCi 105 HP Privilege	46.700 TL



RÜZGAR KADAR HAFIF, FIRTINA KADAR GÜÇLÜ

Kelime anlamı “süper hafif” olan Superleggera, standart bir Gallardo’dan 100 kg daha hafif gövdesi ve 530 HP’lik V10 motoruyla yollarda adeta fırtına gibi esiyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Diyet yapmak ve kilo vermeye çalışmak, durağan yaşayan ve bunun sonucu olarak ağırlaşan birçok günümüz şehirli insanının başarmaya çalıştığı bir şey. Bunun için uygulanan sıkı diyet programlarıysa çoğu kez insanın yaşama sevincini azaltacak kadar sert. Hele ki sporcu bünyelerde fazla kilo (eğer sumo sporu söz konusu değilse) asla arzulanan bir şey değil.

Otomobillerde de durum farklı sayılmaz. Ne kadar hafif, o kadar hızlı. Otomobilin tarihi kadar eski olan bu yaklaşımın en ateşli uygulayıcısı Colin Chapman'ın yarattığı Lotus markası olsa da diğer üreticiler de zaman zaman mevcut sporcularını diyet programına sokup, daha performanslı hale getirebiliyorlar. Mesela Porsche 911 GT3 veya Ferrari F430 Scuderia gibi.

Lamborghini'nin bu konudaki örneğiye 2007 ve 2008 yıllarında özel seri olarak toplamda 400 adet üretilen Gal-



lardo Superleggera. Yani Gallardo Süperhafif. Üretildiği dönemde Gallardo ailesinin seri başı olan Superleggera'dan ülkemizdeyse sadece iki adet bulunuyor.

Her şey hafiflik için

Bazı otomobiller vardır ki, inanılmaz çekici bir görünüm sunmalarına rağmen bu etkileyiciliklerini yolda ve sürüş yeteneklerinde gösteremezler. Gallardo Superleggera ise bu tanımın dışında. Otomobilin ne kadar albenili olduğunu zaten fotoğraflar, kuşkusuz ki kelimelerden daha etkileyici anlatacaktır. Güncel Gallardo 560-4; bu sayfalardaki Superleggera'dan daha keskin bir burun yapısına sahip olsa da, Superleggera'nın baştan çıkartan kendisine has sportif detayları fark yaratıyor. Otomobile dış görünüm olarak göz attığımızda "ben buradayım" diyen sarı rengin dışında (Superleggera sarı, turuncu, siyah ve gri olmak üzere 4 ayrı renkte üretildi) karbon fiber detaylar kendilerini hemen belli



MINİMALİST İÇ MEKANDA, ALKANTARA KAPLI ÖN KONSOL VE ÜÇ KOLLU DİREKSİYON SİMİDİ SPORTİF DETAYLAR OLARAK DİKKAT ÇEKİYOR. VİTES DEĞİŞİMİ DİREKSİYON ARKASINDAKİ KULAKÇIKLARDAN YAPILIYOR. GERİ VİTES İSE, R YAZAN BUTON.

ediyor. Toplam ağırlığı düşürmek amacıyla karbon fiber ayna kapları, marşpiyeler, arka spoyler ve arka tampon altı kaplamasının yanı sıra arka camlarda ve motor kaputunun üst kısmında polikarbonat malzeme tercih edilmiş. Hatta egzoz sistemi de hafif alaşımlı malzemelerden üretilmiş.

Açık konuşmak gerekirse böylesine spor bir otomobile binecek kişilerin de, en az Gallardo Superleggera kadar sporcu olmaları şart. Ben iniş-binişlerde bir sorun yaşamış olsam da otomobilin 1165 mm'lik yüksekliği -bu neredeyse bel hizasına geliyor- nedeniyle fazla kilolu insanların otomobilin koltuğuna oturmaları pek kolay değil. Otomobile binmek için eğildikten sonra da ikinci zor görevse koltuğa kurulma. Çünkü yarış otomobillerindeki andıran büyük yan destekli Sparco koltuklara süzülme de kıvrak bir beden gerektiriyor. İnsanı adeta kucaklayan koltuğa kurulduktan sonra son derece sade bir iç mekanla karşılaşılıyor. Opsiyon listesinde bulunan roll bar ve dört nokta emniyet kemeri ise bu otomobili adeta pistlere çıkmaya hazır hale getiriyor. Gereksiz hiçbir kumanda biriminin bulunmadığı Superleggera'nın içi





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



de dışı gibi diyetle sokularak hafifletilmiş. Toplam ağırlığı azaltmak için kapı içleri ve el freni konsolu karbon fiberden üretilen otomobilin ön konsoluysa tamamen alkantara ile kaplı. Sarı dikişleriyle son derece şık gözüken bu kaplama otomobilin sporcu karakteriyle uyumlu. Konsolun en üstündeki kadran grubunda yağ basıncı, yağ sıcaklığı ve ampermetre

göstergeleri bulunuyor.

Daha alttaysa cam, sis farları, dörtlü flaşör, ESP ve 90 litrelik yakıt deposunun kapağını açmaya yarayan şalterler yan yana dizili. Audi modellerinden tanıdık klima kumandalarının altındaysa aynayı ayarlamaya yarayan joystick ve bozuk zeminlerde aracın burnunu kaldırmaya

yarayan düğme yer alıyor.

Canavar gibi motor

Sıra geldi en heyecanlı ana, motoru çalıştırmaya. Kontak anahtarını çevirince, adeta bir canavar ininde böğürerek uyanıyor. Genizden gelen bir sese sahip motor çıkardığı sesle gücü hakkında ipucu veriyor ve sanki karşıma çıkmayın

der gibi homurdanıyor. Bu otomobilde gözler boşuna vites kolu aramasın, çünkü yok. 6 ileri robotize şanzıman e-gear'ın vitesleri direksiyon arkasındaki kulakçıklardan idare ediliyor (Superleggera'da manuel şanzıman ekstra ücret ödmeden, isteğe bağlı olarak sunulmuştu). Bu şanzımanda sağdaki kulakçık vites büyütme, soldaki kulakçık

SUPERLEGGERA'DA MÜZİK SİSTEMİ YOK, ZATEN BÖYLE BİR MOTOR SESİ VARKEN MÜZİĞE GEREK DE OLMUYOR. RECARO YARIŞ TİPİ KOLTUKLARA OTURMAK İÇİN KIVRAK BİR BEDEN GEREKLİ. GÜÇ BU KAPAĞIN ALTINDA!



ise vites ufaltmaya yarıyor. Vitesi boşa almak içinse iki kolu aynı anda çekmek gerekli. Geri vites kumandasıysa, direksiyon kolonunu sol tarafında kalan bölümdeki üzerinde R yazan düğme.

Dört noktalı emniyet kemerini bağlayıp, vitesi bire takıp homurtularla yola çıktığımızda önce Superleggera ile birbirimizi tanımaya çalışıyoruz. Çünkü 530 HP ciddi bir güç, kağıtta veya ekranda durduğu gibi durmaz. Deyim yerindeyse adeta adamı sarhoş ederek çarpar. Fakat şaşırtıcı olan motor çok güçlü olmasına rağmen, bu gücün sizi rodeo atı gibi üzerinden atmamaya çalışmaması. Yani son derece kontrollü. Bunda gücün viskoz kavramalı sürekli dört tekerlekten çekiş sistemiyle yere aktarılmasının da payı büyük. Tabi bu otomobili kullanırken fazla rahat olmanız sonucunu çıkar-



mamalı. Çünkü gaza bastığınız zaman otomobilin ivmelenmesi birçok kişinin düşünce hızından bile fazla. Olayı şöyle anlatmak mümkün: otomobile alışma sürecini henüz tamamlamadıysanız, gaza bastığınız zaman 70-80 km/s'ye kadar ki süreç o kadar hızlı tamamlanıyor ki, daha göz ucuyla kadrana bakarken ibre 100 km/s'yi geçmiş oluyor.

Süspansiyon sisteminin standart Gallardo'ya göre daha sert olduğu belirtilse de, otomobili kullanmakta zorluk yaratacak bir sertlik değil. Virajları inanılmaz yüksek hızlarla alabilen Gallardo Superleggera'nın direksiyon sistemi adeta kolunuzun devamı gibi çalışıyor ve otomobile mükemmel bir yönlendirme hassasiyeti kazandırıyor. Bu otomobil dönemeyeceğiniz viraj yokmuş hissini sonuna kadar yaşıyor. Manuel



OTOMOBİLDE YOĞUN KARBONFİBER KULLANIMI SÖZ KONUSU. KADRANDAKİ RAKAMLAR BAŞTAN ÇIKARICI.YAĞ BASINCI, YAĞ SICAKLIĞI VE AMPERMETRE GÖSTERGELERİ KONSOLUN ÜST KISMINDA.





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



kullanımda sarsıntısız ve çabuk şekilde gerçekleşen vites değişimleri, el freni konsolundaki otomatik düğmesiyle seçilen otomatik modunda biraz gecikmeli ve sarsıntılı. Bu otomobili manuel modda kullanmak en iyisi.

Superleggera'da karbon seramik fren tertibatına (opsiyonel) yer verilmiş. Karbon seramik frenler diğer fren sistemlerinden daha kısa durma mesafesine olanak sağlarlar da, soğukken geç tepki verme özellikleri ile biliniyorlar. Superleggera'daysa frenin tepki verme süresi şimdiye kadar kullandığım karbon seramik frenli araçlardan daha fazla. Yavaşlamak için fren pedalına bastığınızda araç durmayacak hissine kapılıyorsunuz.

nuz ve pedala biraz daha basıyorsunuz. Sonra otomobil öyle bir yavaşlıyor ki adeta emniyet kemerleri omuzlarınızı eziyor.

Sonuç

Şimdiye kadar diğer dergilerde okuduğunuz süper spor otomobil testlerinde yapılan "bagajı ufak, tüketimi fazla" gibi değerlendirmeleri içeren cümleler belli bir mantık çerçevesinde doğru olsalar da, saçma olmadıkları anlamına gelmez. Sonuçta bu tip otomobillerin amaçları belli: sürüş zevki ve performans. Lamborghini tarihinin en özel modelleri arasında gösterilen Gallardo Superleggera'daysa bunlar fazlasıyla mevcut.

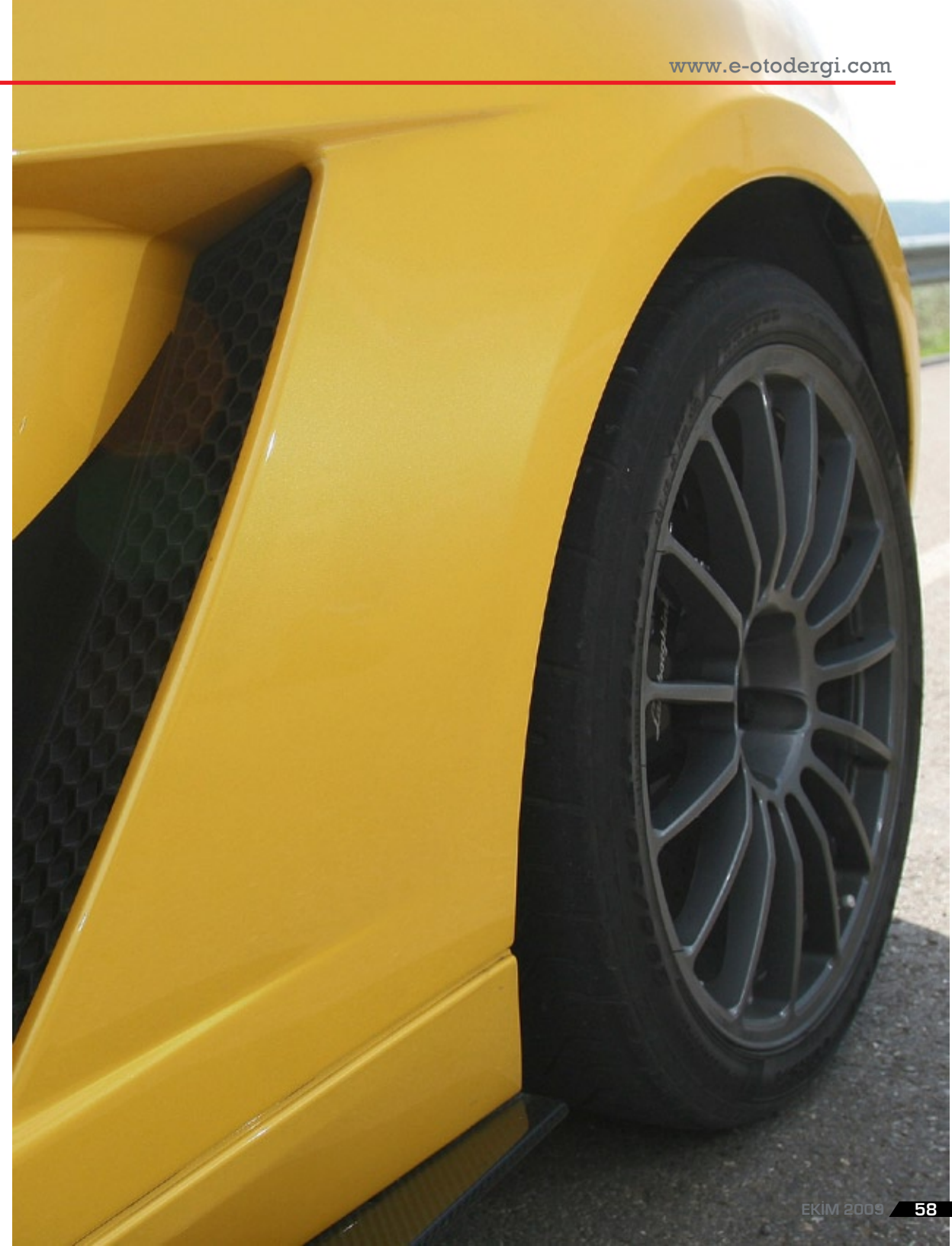
lamborghini gallardo superleggera

Fabrika verileri

Motor:	4961 cc, V 10 silindir, 40V
Maks. güç:	530 HP @ 8000 d/d
Maks. tork:	510 Nm @ 4250 d/d
Maks. hız:	315 km/s
0-100 km/s:	3.8 sn
Boyutlar:	4300 / 1900 / 1165 mm
Boş ağırlık:	1330 kg
Bagaj hacmi:	110 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	24.8 / 12.4 / 17.0 lt/100 km

+ Performans, yol tutuş, direksiyon, karbon detaylar

- Dozlaması zor fren pedalı



*YANDAKİ SİYAH BANT VE KARBONFİBER
SPOYLER, OTOMOBİLİN AYIRT EDİCİ DETAYLARI.*



CESUR YÜREK



Hyundai; Genesis modeliyle, Alman premium markaların hakimiyetindeki E segmenti olarak bilinen üst orta sınıfa cesur bir giriş yapıyor.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Patronların tercihi olarak nitelenebilecek ve E segmenti olarak da anılan üst orta sınıf, üç Alman markası dışında mücadele edilmesi zor, fırtınalı bir deniz gibi olmuştur. Ve bu denizde Fransız, İtalyan ve İsveç markalarının amiral gemileri fazla bir varlık gösteremediler. Şimdi Hyundai'de yeni amiral gemisi Genesis ile bu sınıfa giriş yapıyor.

Son dönemde yaptığı atakla; hem üretim adeti olarak (dünyanın en büyük dördüncü otomobil üreticisi unvanını aldı), hem de kalite olarak belirgin bir çıkış yakalayan Hyundai, bu ivmeyi üst orta sınıfta da devam ettirmeyi hedefliyor.

ABD ve Kuzey Amerika pazarında "Yılın Otomobili" seçilen Hyundai Genesis, özellikle ABD pazarı için geliştirilmiş bir otomobil. Yurtdışında 3.3 lt , 3.8 lt ve 4.6 lt V8 motor seçenekleri sunulan Genesis, ülkemizde sadece 3.8 lt V6 motorla satılıyor.



Almanları andıran tasarım

Genesis'e dış tasarım olarak bakıldığında ilk dikkat çeken nokta otomobilin burun kısmında markasını belirtecek bir amblem olmaması oluyor. Mercedes'leri andıran radyatör ızgarasının üst kısmında yer alan kör nokta kamerasına yer verilmiş. Ülkemizde satılan rakipleri arasında (Audi A6, BMW 5 Serisi, Mercedes E Sınıfı) rastlamadığımız bu donanımı daha önce Mayıs 2009 ta-

rihli 11. sayımızda yayınladığımız BMW 730d'de görmüştük. Önden Mercedes havası veren otomobil arka çaprazdan ise BMW 5 Serisi'ni andırıyor. Boyut olarak baktığımızdaysa Genesis, Mercedes E'den 107 mm, BMW 5 Serisi'nden 134 mm daha uzun, 36 mm ve 44 mm daha geniş. Dingil mesafesinin de bu iki araçtan daha fazla olması sayesinde Genesis iç mekanda rakiplerinden daha fazla alan sunuyor.

Önyargıları yıkıyor

Birçok kişi Hyundai markasının lüks bir otomobil üretmesine önyargılı yaklaşıyor olsa da, iç mekan önyargıları yıkacak kadar başarılı. Açıkçası otomobilin içinde kalite hissi ve işçilik konusunda Alman rakiplerine göre bir eksiklik hissedilmiyor. Deri, kaliteli plastik ve ahşap malzemelerin kullanıldığı ön konsolun ortasındaki büyük ekrandan; aracın süspansiyon ayarıyla, müzik sistemiyle ve klimayla ilgili bilgileri takip edebilmek mümkün. Vites konsolundaysa süspansiyon yükseklik-sertlik ayar düğmeleriyle, koltuk ısıtma-soğutma düğmeleri yer alıyor. Arka koltuklarsa tam anlamıyla makam konforunu yaşıyor. Çok rahat arka koltuklar elektrikli olarak beşik hareketi yaparak konfor katsayısını daha da artırıyor. Ayrıca arka yolcular için ayrı klima-müzik sistemi kumandaları mevcut ve sağ ön koltuk makam aracı kullanımında arka taraftan elektrikli olarak ileri alınabiliyor.

Kontağı çevirip motoru çalıştırdığımızda V6 motorun sesi, tatlı ve hafif bir mırıltı halinde iç mekana giriyor. Hyundai'lerde pek rastlamadığımız V6 sesi açıkçası hoşumuza gitti. Vitesi D'ye alıp hareket ettirirsek şaşkınlığımız biraz daha arttı. Çünkü yolda akarcasına ilerleyen otomobilin iç mekanındaki yalıtım çok iyi seviyede ve lastik-yol sesi iç mekana neredeyse hiç girmiyor.





YUMUŞAK DERİYLE KAPLI KOLTUKLAR, ŞU ANA KADAR TEST ETTİĞİMİZ OTOMOBİLLER İÇİNDE EN RAHATLAR ARASINDA.

Genesis, Hyundai tarafından “spor sedan” olarak tanımlansa da bizce “konfor sedan”. Bunun nedeniniyse otomobil hızlı olmasına hızlı, ama konfor özellikleri (süspansiyon konforu, akustik konfor) çok daha ön planda. Spor düğmesine basıldığında otomobilin süspansiyonu hissedilir derecede sertleşiyor fakat direksiyon hissi sportifliği tamamlayamıyor. Hyundai’nin ilk arkadan itişli otomobili olan Genesis’in yol tutuşu da güvenli.

Sonuç

Hyundai Genesis’in 202.000 TL’lik fiyatı ilk anda fazla gelse de silindir hacminin 3.8 litre olması nedeniyle üzerindeki vergi yükünü ve zengin standart donanımı (6’lı DVD değiştirici, adaptif süspansiyon, elektrikli arka koltuklar, kör nokta görüş kameralarını, ısıtmalı-soğutmalı ön koltuklar, adaptif hız sabitleme sistemi) da hesaba katmamız gerek. Bu donanımları sunmayan Audi A6 3.0 TFSI’nın fiyatı yaklaşık 5.000 TL, BMW 530i’nin fiyatıysa 25.000 TL kadar daha pahalı. Bu otomobillerde bir kısmı opsiyonel olarak sunulan bu donanımlar eklendiğindeyse fiyat farkı daha da açılacaktır. Fakat bu sınıf otomobil alacak patron kesimi için 10.000-20.000 TL’lik fiyat oynamalarının fazla önemli olmadığı da gerçek.

Hyundai Genesis bize göre başarı-



ÖN TARAFTA BULUNAN KÖR NOKTA KAMERALARI GÜVENLİK İÇİN ÖNEMLİ BİR DETAY. BİLGİ EKSPANINDAN SÜSPANSİYON SİSTEMİYLE İLGİLİ BİLGİLERİ GÖRMEK MÜMKÜN. ARKA KOLTUK YOLCULARI İÇİN KAPSAMLI BİR KONTROL PANELİ VAR.



Sürekli değişken supap zamanlamasına ve değişken emme manifolduna sahip, 290 HP güç ve 360 Nm tork üreten Lambda serisi 3773 cc’lik V6 motor 6 ileri Shiftronic şanzımanla kombine edilmiş. Çift kavramalı şanzımanlar kadar olmasa da gayet çabuk ve sarsıntısız vites geçişleri sağlayan bu şanzıman motorla uyum içinde.

*HYUNDAI'NİN İLK ARKADAN İTİŞLİ OTOMOBİLİ OLAN GENESIS,
290 HP'LİK GÜCÜ İLE ASFALTA İMZASINI ATABİLİYOR.*



lı bir otomobil. Yani Avrupalı otomobil takıntınız yoksa gönül rahatlığıyla kullanılabilecek; lüksü, konforu ve kaliteyi yolcularına yaşatan bir araç. Fakat üst orta sınıfta araç arayışındaki patronların bu otomobillerden beklentisi objektif fiyat-fayda analizlerinden çok imaj ve prestij odaklı. Genesis'in patronları ikna edip edemeyeceğini zaman gösterecek. Ama eklememiz gereken noktalardan biri de; artık Hyundai'nin de tıpkı Toyota'nın Lexus ile, Nissan'ın Infiniti ile ve Honda'nın Acura ile yaptığı gibi Premium marka yaratmasının zamanının geldiği olacak.



Hyundai Genesis 3.8

Test verileri

0-50 km/s:	2.9 sn
0-80 km/s:	5.3 sn
0-100 km/s:	7.2 sn
0-120 km/s:	9.7 sn
60-100 km/s (vites D'de):	4.1 sn
80-120 km/s (vites D'de):	4.4 sn
100-0 km/s:	39 m

Fabrika verileri

Motor:	3778 cc, V6, 24V
Maks. güç:	290 HP @ 6200 d/d
Maks. tork:	360 Nm @ 4500 d/d
Maks. hız:	240 km/s
0-100 km/s:	7.0 sn
Boyutlar:	4975 / 1890 / 1480 mm
Boş ağırlık:	1730 kg
Bagaj hacmi:	450 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	13.6 / 7.2 / 9.5 lt/100 km
Baz fiyat:	202.000 TL (5 Ekim 2009)

- + Konfor, donanım, arka koltuklar
- Aynalardaki kör nokta, emniyet kemeri ikazı yok

EN KÜÇÜK – EN BÜYÜK

İşte Hyundai binek otomobil ürün gamının en küçüğü ile en büyüğü aynı karede. Yoksa en güçsüzü (1.1 66 HP) ile en güçlüsü (3.8 V6 290 HP) mü desek? Ya da en kısası (3565 mm) ile en uzununu (4975 mm)? Bu tanımlamaların hepsi doğru. Bu iki Hyundai modelinin ayrı ayrı testlerini aynı gün gerçekleştirdiğimizi belirtip, şu ilginç notları aktaralım: İki otomobilin motorlarının silindir hacmi farkı 2692 cc; motor gücü farkı 224 HP; uzunluk farkı 1410 mm; maksimum hız farkı 98 km/s; 0-100 km/s hızlanma farkı 8.6 saniye; boş ağırlık farkı 700 kg; ortalama yakıt tüketimi farkı 3.6 lt/100 km ve fiyat farkı 174.209 TL.



ŞEHİRDE KEYİFLİ ADIMLAR

Plus adı verilen en üst donanımına kavuşan Hyundai i10, sevimli tasarımının yanı sıra pratik kullanımı ve otomatik vites konforuyla, şehrin karmaşası içindeki yolculukları keyfe dönüştürüyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





OTOMOBİLİN YANINDAKİ DÖVME DESENİ BU MODELE ÖZEL.



Hyundai ürün gamının en küçük üyesi olan ve markayı A segmentinde temsil eden i10, Plus adı verilen yeni versiyonda zengin bir donanımın yanı sıra otomatik vites konforu sunuyor. 25.750 TL'lik etiketiyle i10 ailesinin en pahalısı olan i10 1.1 Plus Otm., kardeşlerinde opsiyon olarak bile sunulmayan birçok özelliğiyle dikkat çekiyor.

Şehrin sempatik yüzü

Hyundai'nin Avrupalı müşteriler için geliştirdiği "i" ön ekli modellerin en kü-

çüğü olan i10, küçük dış boyutları ve sevimli görünümüyle tam bir şehir otomobili. Sürücüsüne minimum park sorununu yaşatan, kısa dönüş çapı sayesinde kıvrak manevralara imkan tanıyan ve dar sokaklardan problem yaratmadan geçen i10, Plus donanımında yer alan ve "i10 new age dövmesi" olarak adlandırılan sticker sayesinde meraklı bakışları üzerine çekmeyi başarıyor. Hatta bir alışveriş merkezinin park alanında, bir otomobil severin "Çok güzel olmuş siz mi yaptırdınız?" sorusuna dahi muha-

tap olduk. Plus donanımında, "Team" ve "Select" versiyonlarından farklı olarak dövme haricinde arka spoyler de yer alıyor.

Kokpitte "plus" dokunuşlar

Plus donanımı, adının hakkını verir bir şekilde, çok sayıda ekstra özelliğe sahip. Kokpitteki farklılıkları sayacak olursak; devir saati ve beyaz hız göstergesi, metal görünümlü orta konsol, kırmızı desenli koltuklar ve iç döşeme, ön koltuk arkası cepler ve ön yolcu koltuğunun

altındaki eşya taşıma gözü sayılabilir. Sınıfının en büyük hacmine sahip olan 225 litrelik bagajda da ekstra bir özellik var: Bagaj altı eşya taşıma gözü.

Hyundai'den teknolojik oyuncaklar

i10 1.1 Plus satın alan herkes, otomobilin yanında verilen iki teknolojik hediyeye sahip oluyor. Bunlardan ilki taşınabilir MP4 çalar, ikincisi ise Ramar 4.3 inç bluetooth'lu taşınabilir navigasyon cihazı. Bu iki hediye, sürüş sırasında keyifli müzikler dinlemeniz, navigasyon aracı-



lııyla yolunuzu bulmanız ve bluetooth aracılığıyla güvenli telefon konuşmaları yapmanız için ideal. Plus donanımında yer alan bir diğer teknolojik özellik de park mesafe kontrol sistemi. Her ne kadar aracın boyutları çok küçük olsa, arka görüşte bir kısıtlama bulunmasa ve bizce bu nedenlerden ötürü park sensörüne gerek olmasa da, bu ekstra donanım özellikle kadın kullanıcıları memnun edecektir.

Motor, kardeşleriyle aynı

Plus donanımının diğer donanımlardan farklı olmayan konularından biri motor. 1.1 litrelik motor, 66 HP güç üretiliyor ve otomobile 142 km/s'lik sınırlı bir maksimum hız sağlıyor. 0-100 km/s hızlanma değeri de 15.6 saniyeyle hayli

yüksek. Ama hemen belirtelim: Hyundai i10 Plus Otm., performansa yönelik bir araç değil, şehir içinde pratik kullanım ve otomatik vites konforu sunan bir otomobil.

En tarz sahibi i10

i10 1.1 Plus Otm., gerek dövmesi, gerekse ekstra donanım özellikleriyle i10 model ailesindeki en tarz sahibi olan versiyon. Otomobilin yanında verilen MP4 çalar ve navigasyon cihazı da, hem otomobilin içinde hem de özel hayatınızda kullanabileceğiniz iki şık hediye. Tüm bu ekstra özellikler nedeniyle; otomatik şanzımanlı baz versiyon olan 1.1 Team Otm. ile aradaki 3775 TL'lik farka değer diye düşünüyorum.



Hyundai i10 Plus Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1086 cc, 4 silindirli, 12V, benzinli
Şanzıman:	4 kademeli otomatik
Maksimum güç:	66 HP @ 5500 d/d
Maksimum tork:	99 Nm @ 2800 d/d
Maksimum hız:	142 km/s
0-100 km/s:	15.6 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	3565 / 1595 / 1540 mm
Bagaj hacmi:	225 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.2 / 5.1 / 5.9 lt/100 km
Fiyat:	27.791 TL (29 Eylül 2009 tarihinde)

- + Kullanım kolaylığı, otm. şanzıman konforu, donanım
- Performans

*BU VERSİYON;
EN KONFORLU,
EN DONANIMLI
VE BU YÜZDEN
DE EN PAHALI
i10.*

ŞEHİRLERİ FETHETTİ

Nissan Qashqai, özellikle büyük şehirlerde yakaladığı yüksek satış adetleriyle şehirleri fethetti ve sınıf lideri unvanını aldı. Platinum donanımına kavuşan Qashqai'yi, Fatih Sultan Mehmet'in 29 Mayıs 1453 Salı günü şehre (İstanbul'a) girdiği yerde fotoğrafladık.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Kompakt hatchback otomobillerin kullanım zevkini, kompakt SUV'ların prestijini, kompakt MPV'lerinse işlevselliğini sevenler için tüm bu özellikleri biraraya getiren crossover sınıfının yaratıcısı Nissan Qashqai, Japon üreticinin son yıllarda ürettiği en başarılı model olarak büyük ilgi görüyor. Avrupa pazarında, markanın yönetici beklentilerinin dahi üzerine çıkan bir satış grafiği yakalayan araç, ülkemizde de 2009 yılının ilk 8 ayının satış rakamlarına bakıldığında sınıf lideri konumunda. Bunda da hiç şüphesiz, özellikle büyük şehirlerde, talebin crossover segmentine kaymasının yanı sıra, Qashqai'nin hem dış tasarım hem kokpit hem de sürüş özelliklerinin başarılı olmasının payı var. Tabii bazı rakiplerinden daha uygun kalan fiyatını da unutmayalım.

Platinum farkı

Sizler için Qashqai'nin 1.5 dCi 4x2 (Ekim 2008 – Sayı 4) ve 2.0 dCi 4x4 (Nisan 2009 – Sayı 10) versiyonlarının sürüş izlenimlerini yayınlamıştık. Bu sayıda yer



verdiğimiz Qashqai ise, Eylül ayı başında satışa sunulan ve serinin en yüksek donanımına sahip olanı. Platinum olarak adlandırılan bu donanımda; Nissan Connect Multi Medya paketi, rehber çizgili renkli geri görüntü kamerası, 18 inç'lik 5 kollu alüminyum alaşım jantlar ve tavan rayları bulunuyor. Dış tasarımda dikkat çeken diğer farklar ise, ön ızgara ve

kapı kollarındaki mat gümüş renk. Nissan Connect sistemi, sahip olduğu dokunmatik geniş LCD ekran, Radyo-CD, MP3 çalar, iPod ve USB bağlantı üniteleri, Bluetooth sistemi ve Türkçe kullanım menüsüyle övgüyü hak ediyor. Bu donanım versiyonunda ayrıca yarı deri yarı kumaş spor döşeme ve alüminyum pedal setine de yer verilmiş. Standart ola-

*NISSAN QASHQAI,
PLATINUM DONANIMINDA
ZENGİN BİR DONANIM
SUNUYOR. KOKPITTEKİ
MALZEME KALİTESİ VE
İŞÇİLİK BAŞARILI.*

*CROSSOVER
SINIFININ
YARATICISI
OLAN QASHQAI;
KOMPAKT SUV
İLE KOMPAKT
HATCHBACK
ÖZELLİKLERİNİ
BİRARADA
SUNUYOR.*

rak sunulan ve sürgülü tavan döşemesi elektrikli olarak açılıp kapatılabilen cam tavan, sıcak günlerde iç mekan ısını bir az arttırsa da, bulutlu havalar özellikle gece sürüşleri için ideal. Cam tavanın tadını, ferahlığı hissetmek ve manzaraya bakmak adına en çok arkada oturanların çıkarttığını da belirtelim. Bizim kullandığımız, 1.5 dCi motorlu ve 6 ileri manuel şanzımanlı Qashqai Platinum'un fiyatı 64.650 TL.

Üç motor seçeneğinde de var

Platinum donanımı, Qashqai'nin tüm

motor ve aktarma seçeneklerine entegre edilmiş durumda. Yani Platinum donanımını; 1.6 benzinli manuel 4x2 (59.256 TL), 1.5 dCi manuel 4x2 (64.650 TL) ve 2.0 dCi otomatik 4x4 (77.748 TL) versiyonlarında satın alabiliyorsunuz. Bizim kullandığımız ve Renault modellerinden de tanıdığımız 1.5 litrelik turbodizel motor, 6 ileri manuel şanzımanın da katkısıyla düşük bir yakıt tüketimine imza atmayı başardı. Öyle ki, sadece İstanbul şehir içinde kullandığımız otomobil, 5.7 lt/100 km yakıt tüketti. Tam dolu olarak kilometre sayacını sıfırlayarak kullan-

maya başladığımız Qashqai, 65 litrelik büyük deposunun da verdiği avantajla, sayaç 900 km'yi gösterdiğinde yol bilgisayarı aracılığıyla hala 200 km'lik menzil kaldığını söylüyordu.

Ekstra donanım konfor ve keyif vaat ediyor

Platinum donanımının, Qashqai'nin dış görünümünü daha sportif ve güçlü kıldığı kesin. Ama bunun yanında, iç mekana eklenen özellikler sayesinde diğer Qashqai'lerden daha konforlu ve keyifli olduğu da diğer bir gerçek. Geri görüş





kamerası park manevralarını kolaylaştırırken, dokunmatik ekranın kullanımı hem kolay hem de zevkli. Bir kısmının bile açılma imkanı bulunmayan cam tavan, özellikle arkada oturanların yolculuğunu keyfe dönüştürüyor. Eğer tavadan sıcaklık gelirse, sürgülü kumaş tavanı kapatabilirsiniz. Radyo-CD MP3 çaların kalitesi iyi. AUX ve USB bağlantısı kol dayamanın içinde yer alıyor ve kullanımı kolay. Türkçe mönü olması, yabancı dil bilmeyenler için çok önemli bir özellik. Bluetooth sayesinde de dikkatiniz dağılmadan ve trafik cezası yemeden telefon görüşmesi yapabilirsiniz. Platinum'un belki de tek kusuru, bu kadar zengin donanımın yanında, geleneksel kontakt anahtarına yer verilmiş olması. Oysa Nissan Qashqai'nin opsiyon listesinde "akıllı anahtar" var. Bu dona-

nımda Platinum'un standartları arasında yer almalıydı bence.

Altın karışım

Crossover sınıfının yaratıcısı ve Türkiye'deki lideri Nissan Qashqai, Platinum adı verilen yeni versiyonunda sunduğu zengin donanım sayesinde sürücü ve yolcularına konforlu ve keyifli yolculuklar yaşıyor. Kompakt hatchback otomobillerden sıkılan, kompakt SUV'ları şehirde kullanmak için uygun görmeyen, kompakt MPV'leri ise heyecandan uzak bulan otomobil severler, Qashqai'yi mutlaka denemeliler.

İlgili linkler: www.otomobil.com.tr sitemizde yayınladığımız; Qashqai 1.5 dCi 4x2 testi için BURAYA, Qashqai 2.0 dCi 4x4 testi için BURAYA tıklayabilirsiniz.



Nissan Qashqai 1.5 dCi Platinum 4x2 M/T

**RENKLİ
GERİ GÖRÜŞ
KAMERASI
SAYESİNDE PARK
ETMEK DAHA
KOLAY.**

Fabrika verileri

Motor: 1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman: 6 ileri manuel
Maksimum güç: 106 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 240 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız: 173 km/s
0-100 km/s: 12.2 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4315 / 1780 / 1615 mm
Bagaj hacmi: 410-860 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 6.2 / 5.0 / 5.4 lt/100 km
Fiyat: 64.650 TL (5 Ekim 2009 tarihinde)

- + Zengin donanım, düşük yakıt tüketimi
- Sert süspansiyon, Platinum'da akıllı anahtar da olmalıydı

GÖRÜNMEYEN MAKYAJ

Makyajlanan Toyota Yaris, görüntü anlamında eskisinden pek de farklı değil ama gerek motor gerekse teknoloji bakımından önemli yeniliklere sahip.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Küçük boyutlarına karşın kompakt MPV'lerin sunduğu işlevselliği yakalamaya çalışan Toyota Yaris, kısa bir süre önce makyajlandı ve Türkiye yollarında yeni görünümü, yeni motoru ve Stop&Start teknolojisiyle yer almaya başladı. Makyajlı Yaris'in 1.33 litrelik benzinli motor ve 6 ileri manuel şanzımana sahip versiyonunu sizler için kullandık.

Görüntüde fazla bir değişiklik yok

Yaris'in geçirdiği makyaj operasyonu, görünümünden ziyade motor ve teknoloji bazlı. Bu nedenle makyaj öncesi Yaris ile makyaj sonrası Yaris'i ancak dikkatli gözler ayırt edebiliyor. Ama ön tamponun yeni tasarıma sahip olduğunu da belirtmeden geçmeyelim. Otomobilde asıl değişiklikler; yeni motor ve Stop&Start sistemi.

Motorun gücü 14 HP arttırıldı

Yaris'te 1.0 lt ve 1.33 litrelik iki benzinli ve bir tane de 1.4 litrelik dizel motor seçeneği sunuluyor. Bizim kullandığımız 1.33 litrelik motorun gücü, makyaj

operasyonu ile 87 HP'den 101 HP'ye yükseldi. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motorun maksimum torku ise 3800 d/d'de 132 Nm. Bu yeni motor, 1065 kg boş ağırlığa sahip otomobile 175 km/s'lik maksimum hız ve 11.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Bu verilerden de anlaşılacağı gibi, Yaris 1.33 Sport'un sportifliği sadece adındaki ifadede yer alıyor. Çünkü bu otomobil, performanstan ziyade küçük sınıfta maksimum işlevsellik ve düşük yakıt tüketimi sunmayı hedefliyor. Ortalamada 4.4 lt/100 km'lik tüketim övgüyü hak ediyor.

Stop&Start teknolojisine kavuştu

Önceki paragrafta 4.4 lt/100 km'lik yakıt tüketiminden bahsettik. Yaris'te bu değer elde edilmesinde, özellikle de trafiğin yoğun olduğu yollarda, Stop&Start teknolojisinin de payı var. Toyota'nın Türkiye'de ilk kez Yaris'te kullandığı bu teknoloji, dur-kalk trafikte aracı durdurduğunuzda, motorun otomatik olarak stop edilmesini ve vitesi bire takmak için debriyaja bastığınızda motorun otomatik olarak çalışmasını



sağlıyor. Bu da uzunca bir süre beklenen duraklamalarda yakıt tüketimini ve bunun yanında da karbondioksit salınımını azaltıyor.

Güvenlikte iddialı bir donanım

Yaris 1.33 Sport, standart donanımda sunduğu 9 havayastığı, ABS, EBD, BA (Fren Destek Sistemi), TRC (Çekiş Kontrol Sistemi) ve VSC (Denge Kontrol Sistemi) sayesinde güvenlik konusunda bir

*BİRÇOK EŞYA GÖZÜ VE
BARDAKLIK BULUNAN
KOKPİTTE FAZLACA SERT
PLASTİK KULLANILMIŞ.*



ÖN KOLTUKLAR RAHAT. ARKA KOLTUKLAR, İLERİ-GERİ KAYDIRMA SİSTEMİ SAYESİNDE FONKSİYONEL. BU SAYEDE, BAGAJ HACMİ DE ARTTIRILABİLİYOR.

hayli iddialı. Toyota Yaris'in Euro NCAP çarpışma testi skorları ise 2000 yılında 4 (eski jenerasyon), 2005'te ise 5 yıldız seviyesinde.

Küçük bedende maksimum işlevsellik

Toyota Yaris, en iddialı olduğu konulardan biri olan işlevsellikte son derece başarılı. İrili-ufaklı, kapaklı-kapaksız bardaklık ve eşya gözleri, ileri-geri kayan arka koltuklar, her yönde geniş açılı ve sorunsuz görüş açıları, dış boyutlarından beklenmeyecek diz, baş ve omuz mesafeleriyle dikkat çeken otomobil, radyo-CD MP3 çalar, AUX girişi ve Bluetooth gibi günümüzün olmazsa olmaz

teknolojilerini de bünyesinde barındırarak kullanıcılarını sevindiriyor. Ancak bu kadar yüksek bir donanımda otomatik klima bulunmaması bir eksiklik. Orta konsoldaki sert plastik kullanımı da, Japon otomobillerinin birçoğunda görülen bir dezavantaj.

Fiyatı bir üst sınıfta

Toyota Yaris 1.33 Sport'un fiyatı 35.900 TL. Bu da kompakt hatchback sınıfında yer alan bir otomobil satın alınabilecek bir meblağ. İşte bu noktada karar otomobil severlere düşüyor: Baz donanımlı bir kompakt hatchback mi, dolu bir Yaris mi?



Toyota Yaris 1.33 Sport

Fabrika verileri

Motor: 1329 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman: 6 ileri manuel
 Maksimum güç: 101 HP @ 4000 d/d
 Maksimum tork: 132 Nm @ 3800 d/d
 Maksimum hız: 175 km/s
 0-100 km/s: 11.7 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 3785 / 1695 / 1530 mm
 Bagaj hacmi: 228-363-738 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 6.2 / 5.1 / 4.4 lt/100 km
 Fiyat: 35.900 TL (5 Ekim 2009 tarihinde)

- + Düşük yakıt tüketimi, işlevsel iç mekan
- Yüksek fiyat, orta konsoldaki sert plastik

MAKYAJ, DAHA ÇOK TEKNOLOJİK ANLAMDA KENDİNİ GÖSTERDİ. TASARIM FARKI PEK YOK.

BÜYÜKLERE ÖZENİYOR

Makyajlı Daihatsu Terios; sürüş özelliklerinden çok, fiyatıyla büyüklere özeniyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar:
Gürkan Çağlar



2006 yılında güncel karoserine geçen Daihatsu Terios, 2009 yılı içinde ufak tefek kozmetik değişikliklere uğrayarak makyaj tazeledi. Dış tasarım olarak ön panjuru (eskiden radyatör ızgarasının çevresi krom kaplıyken, şimdi üst kısımda daha kalın bir krom çıta var) farları, stop lambaları, ön ve arka tamponu yenilenen Daihatsu Terios'un, iç mekanında da direksiyon simidi, gösterge tablosu yenilenmiş (eskiden derin siperlikli gösterge tablosu varken şimdi düz gösterge tablosu kullanılmış). Ayrıca Silver ve Gold donanımlarının yanına, Star ve Galaxy adında iki farklı donanım seviyesinin eklenmesiyle otomatik klima, VSC (Star ve Galaxy donanım seviyelerinde); eğim iniş kontrolü DAC ve yokuşta geri kaymayı önleyen HAC sistemleri de (Galaxy'de) ekipmanlar arasına girdi.

Otomobilin iç mekanında önceden olduğu gibi bol miktarda sert plastik kullanılmış. İşçilik açısından sorunsuz olan kokpitin kalite hissiyse ortalama seviye-

de. Yine de yeni donanım seviyesinde gelen otomatik klimanın krom kaplı kumandalarının iç mekana daha zengin bir hava verdiği de gerçek.

Kabin fazla büyük olmasa da özellikle arka koltuklarda sunulan diz ve baş me-

safesi otomobilin boyutları göz önüne alındığında gayet yeterli. Arka koltukların sırtlık eğimlerinin ayarlanması da faydalı bir özellik.

Sürüş özellikleri eskiyle aynı

Daihatsu, Toyota'nın kardeş kuruluşu



*EN BÜYÜK YENİLİK,
DİREKSİYON VE GÖSTERGE
PANELİNDE. KROM
ÇERÇEVELİ KLİMA
KUMANDALARI ÜST
DONANIMDA.*



ve bunu motorda da görmek mümkün. Toyota Yaris ve Daihatsu Sirion'da kullanılan 1.3 litrelik motorun 79.7 mm olan stroku, 91.8 mm'ye çıkartılarak 1.5 litrelik silindir hacmi elde edilmiş. 105 HP güç ve 140 Nm tork üreten motorun bu değerleri kağıt üzerinde yeterli gözükse de, beygirlerin bir kısmının otomatik şanzıman tarafından öldürülmesi performansı kısıtlıyor. Performans düşük hızlarda makul, fakat 90 km/s'den sonra ivmelenme isteği hissedilir derecede azalıyor. Zaten makyajsız Terios testlerinde de dediğimiz gibi bu otomobil otoyol sürüşlerine pek gelemediğinden otoyol

hızlarında motor sesini ve yoldan gelen sarsıntıları iç mekanda hissediyorsunuz ve doğal olarak hızlı gitmek istemiyorsunuz.

Yol tutuş limitleri yeterli olan otomobil sürekli dört tekerlekten çekiş sistemine sahip. Gücün ön ve arka akslar arasında yüzde 50-50 dağıtıldığı Terios'ta merkezi diferansiyel kilidi konsolun sol tarafındaki kumandayla devreye alınıyor. Terios arazide birçok crossover'dan başarılı olsa da, fazla zorlu araziye girmemekte fayda var. Diferansiyel kilidi kumandasının yanında dikkat çeken düğmelerse



ARKA KOLTUKLARIN SIRTLIK EĞİMLERİ AYARLANABİLİYOR. SAĞA AÇILAN BAGAJ KAPAĞI KULLANIŞSIZ.



ESP'nin Daihatsu'daki karşılığı olan VSC ve eğim iniş kontrolü kumandaları.

Sonuç

Daihatsu Terios, makyajla birlikte yeni ekipmanlara da kavuşmuş. VSC gibi bir donanımın sunulması otomobilin asfalt-taki sürüş güvenliğini arttıran bir detay. Fakat ne yazık ki fiyat küçük bir SUV için pahalı. Bu sayfalarda görülen otomatik şanzımanlı Terios 1.5 Galaxy'nin fiyatı 55.000 TL (yeni ÖTV oranı ile). 1.5 motorlu, otomatik vitese sahip en ucuz Terios'un fiyatıysa 48.500 TL. Terios her ne kadar 4x4 aktarmaya sahip olsa da, bu fiyatlara kompakt crossover'ların olması işini zorlaştıracak gibi.

DAIHATSU TERIOS 34 DERECE YAKLAŞMA, 24 DERECE RAMPA VE 28 DERECE UZAKLAŞMA AÇISIYLA ARAZİDE RAHAT BİR KULLANIM SUNUYOR. FAKAT TEST ARACIMIZDAKİ OPSİYONEL YAN BASAMAKLAR RAMPA GEÇİŞLERİNDE SÜRTEREK RAHATSIZLIK YARATTI.

Daihatsu Terios 1.5 Galaxy A/T

Fabrika verileri

Motor:	1495 cc, 4 silindirli, 16V
Maks. güç:	105 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	140 Nm @ 4400 d/d
Maks. hız:	150 km/s
0-100 km/s:	14.0 sn
Boyutlar:	4095 / 1695 / 1730 mm
Boş ağırlık:	1220 kg
Bagaj hacmi:	380 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	9.7 / 6.6 / 7.7 lt/100 km
Fiyat:	55.000 TL (2 Ekim 2009)

- + Makul arazi yeteneği, artan donanım
- Yol ve motor sesi, fiyat, yana açılan bagaj kapağı



YÜK VE EŞYA TAŞIR

Volkswagen Caddy Maxi Van, sınıfının en büyük yükleme hacmi sayesinde yük ve eşya taşımacılığını kolaylaştırıyor. Bunu yaparken de yüksek performans ve düşük yakıt tüketiminden ödün vermiyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Volkswagen'in kompakt boyutlara sahip hafif ticari aracı Caddy; pazarda Life, Kombi, Maxi Kombi ve Maxi Van versiyonlarıyla yer alıyor. Bu versiyonlar arasında taşımacılık için en uygun model olan Maxi Van'ı kullanma fırsatı bulduk.



Yükleme hacmi 4.2 metreküp

Her ne kadar günümüzde bu felsefe biraz değişmeye başlamış ve binek otomobil tadında hafif ticari araçlar tasarlanmaya başlanmışsa da, VW Caddy Maxi Van, bir hafif ticari araçtan beklendiği gibi sade ve gösterişsiz hatlara sahip. Sürücü ve yolcu kapılarının haricinde, aracın sağ tarafında bir adet sürgülü kapı, arkada ise asimetrik açılan iki kapı bulunuyor. 4875 mm'lik uzunluk, 1794 mm'lik genişlik ve 1841 mm'lik yükseklik, Caddy Maxi Van'ı kompakt bir araç yapıyor. Bu sayede, şehir içinde bile, park etmek, dönüş yapmak ya da dar sokaklarda ilerlemek sorun olmuyor. Aracın en öne çıkan özelliği ise 4.2 metreküplük yükleme hacmi. 888 kg taşıma kapasitesine sahip olan Caddy Maxi Van'da 236 cm uzunlukta yükler de sığıyor. Arka kapıların 90 ve 180 derece açılabilmesi, yük indirme-bindirmeyi kolaylaştırıyor. Kargo alanında bulunan 8 adet yük kancası, yüklerinizi sabitleyebilmeniz bakımından önemli bir ayrıntı.

Binek otomobil gibi

Volkswagen Caddy Maxi Van, gerek malzeme ve işçilik kalitesi, gerek oturma pozisyonu, gerekse donanım olarak size

bir binek otomobil kullanıyormuşsunuz hissi yaşıyor. Bu noktada sizi gerçek dünyaya döndürecek tek konu: Çok kısıtlı görüş açıları. Öyle ki, bizim kullandığımız araçta, kapalı kasa olması nedeniyle sağ ve sol tarafların görülebilmesi bir yana, sürüş mahali ile kargo alanının

arasındaki plastik ayırma duvarı nedeniyle iç dikiz aynası da fonksiyonsuz kalmıştı. Bu nedenle, özellikle kavşaklarda ya da şerit değiştirirken ekstra dikkatli olmak gerekiyor. Geri geri gitmek mi? O da bir hayli zor. Keşke park sensörü olsaydı. Bir diğer eksik donanım ise, baz





donanımında (bizim aracımız) bulunmayan klima. Bence yaklaşık 1500 TL fazla ödeyerek de olsa klima mutlaka satın alınmalı.

Başarısını kanıtlamış bir motor

Volkswagen Grubu'nun 1.9 litrelik TDI motoru, uzun süredir birçok farklı modelde kullanılıyor. Gerek performans gerekse yakıt tüketimi konularında kendini kanıtlamış olan bu motor, test aracımızda da başarıyla görev yaptı. Uzun yolda elde ettiğimiz 4.8 lt/100 km'lik değer, yük ve eşya taşıma maliyetlerinin düşük tutulması bakımından son derece

önemli. Bu veriyi elde ederken, performanstan taviz vermediğimizi de belirtelim. 5 ileri manuel şanzımanla uyum içinde çalışan motor, maksimum hız ve 0-100 km/s hızlanma konularında ise, beklenene göre fazla istekli değil.

Mantıklı bir seçenek

Volkswagen Caddy Maxi Van, işi yük taşımak olan kişi ya da şirketler için mantıklı seçeneklerden biri. Büyük ve fonksiyonel yükleme alanı, kaliteli iç mekan, yeterli performansa sahip tasarruflu motor ve başarılı sürüş özellikleri, aracın öne çıkan özellikleri arasında yer alıyor.



Volkswagen Caddy Maxi Van 1.9 TDI

*CADDY MAXI
VAN'IN YÜKLEME
HACMİ 4.2
METREKÜP,
TAŞIMA
KAPASİTESİ İSE
888 KİLOGRAM.*

Fabrika verileri

Motor: 1896 cc, 4 silindirli, turbodizel
Şanzıman: 5 ileri manuel
Maksimum güç: 105 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 250 Nm @ 1900 d/d
Maksimum hız: 166 km/s
0-100 km/s hızlanma: 13.3 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 4875 / 1794 / 1841 mm
Yükleme hacmi: 4.2 metreküp
Taşıma kapasitesi: 888 kg
Tüketim (ortalama): 5.6 lt/100 km
Fiyat: 33.189 TL (5 Ekim 2009 tarihinde)

- + Düşük yakıt tüketimi, yükleme hacmi
- Klima bulunmaması, kısıtlı görüş açıları

Daha ne yapsın?

Kenan Sofuoğlu...

Hiç şüphesiz ülkemizin motorsporlarında bizi Misak-ı Milli sınırları dışında temsil etmiş en başarılı isim...

Bir röportajında kendi tırnaklarıyla kazıyarak bugüne kadar geldiği yolculukta yeri geldi yarıştığı takımda yerleri bile süpürdüğünü anlatmıştı. 17 yaşında katıldığı Motodrag yarışlarından 2007'de kazandığı Dünya Supersport Şampiyonluğu'na kadar hep bir mücadele ve savaş verdi. Amacı Dünya çapında ülkemizi en iyi şekilde temsil etmektir. Bunu sonuçta başardı da. Bu yolda acılar da yaşadı. Canı kadar sevdiği iki ağabeyini ebedi yolculuğa uğurladı. İki ağabeyi uzakta değiller aslında, şampiyonumuzun kaskının vizöründe adlarıyla hep yanındalardı...

Bu yazının yazıldığı gün son zaferini İtalya'daki Imola Pisti'nde kazandı Kenan. Haberini ilerleyen sayfalarda göreceksiniz. Kazandığı 14 yarış zaferiyle World Supersport sınıfında tüm zamanların en çok yarış kazanma rekorunu kırdı. Bu sonuçta ülkemiz motorsporları için gurur verici bir haberdir. Peki sevgili günlük medyamız bu haberi nasıl verdi? Yine gelenek bozulmadı. Aynı gün yapı-

lan Formula 1 yarışını tam sayfa verip de Kenan'ın zaferine kibrit kutusu kadar yer ayıran gazeteler vardı. Belki de Lewis Hamilton'un F1 aracının üzerinde yer alan Dünya çapındaki GSM firmasından reklamlar ve paralar geldiği için şampiyonumuz kenara atılmıştı. TV'lerde ise birkaç haber kanalında geçilen altyazıdan başka Kenan'ın esamesi okunmadı bile. Meslek büyüğümüz Hıncal Uluç'un "Türkiye'de gerçek spor medyası yok" sözüne katılmamak elde değil.

Kenan'ın ülkemiz medyasında başarılarının daha çok yer bulabilmesi için ne yapması lazım?

Kazandığı bir yarışın ardından podiumda soyunsun mu?

Ya da Paris Hilton ile pit alanında sarmaş dolaş görüntüler mi versin?

Ben bu medyamızı çözemedim arkadaş...

Yazık...

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Renault F1'de ağır yara aldı

FIA, geçtiğimiz sene Renault F1 takımına Singapur GP'sinde yaptığı kural ihlalinin dolayısıyla ertelemeli olarak iki yıllık ceza verirken, takım patronu Flavio Briatore ve Pat Symonds istifalarını açıkladılar.

21 Eylül Pazartesi günü toplanan Dünya Motor Sporları Konseyi'nde Renault-Piquet skandalının cezaları açıklandı. Renault F1 takımına iki yıl ertelemeli ihraç verilirken Flavio Briatore süresiz, Pat Symonds 5 yıllık uzaklaştırma aldı. Dünya Motor Sporları Konseyi (WMSC), Nelson Piquet'nin geçtiğimiz sene Singapur GP'sindeki kazasının kasıtlı olduğunu kabul etti. Ayrıca bu skandalın patlak vermesiyle Briatore ve Symonds'ın takımdan ayrılmasının da bunun kanıtı olduğunu belirtildi. Renault takımı kasıtlı kaza ile sonucu değiştirmenin yanında Nelson Piquet'nin, diğer pilotların, izleyicilerin ve görevlilerin canını tehlikeye atmakla da suçlandı. Sonuç olarak Renault takımına 2011'den başlayacak iki yıl uzaklaştırılma cezası verildi. Bu karara göre, Renault 2011'e kadar yine bir kural ihlali yaparsa, ceza direkt olarak devreye girecek. Karara itiraz etmeyeceğini daha önce de belirten Renault takımı, cezayı kabul ettiğine dair bir açıklama yayınladı.

Briatore ve Symonds'a Formula 1 yolu kapandı

Flavio Briatore, Formula 1'den süresiz olarak uzaklaştırılırken Pat Symonds ise 5 yıllık bir uzaklaştırma cezası aldı. Ayrıca Flavio Briatore'nin menajerlik işine de son verildi. Bu yüzden Briatore'nin menajerliğini yürüttüğü Fernando Alonso, Mark Webber, Romain Grosjean ve Heikki Kovalainen de kendilerine yeni menajer bulmak zorunda kalacaklar. Daha önce kazayla ilgisi olmadığı kabul edilen Fernando Alonso'ya ve dokunulmazlık verilen Nelson Piquet Jr'a ise bir ceza uygulanmadı. Renault, Briatore'den boşalan koltuğa daha önce teknik direktörlük görevini sürdüren Bob Bell'i atadı.



Brawn GP İtalya'da duble yaptı



F1'de sezonun Avrupa'daki son yarışı olan İtalya GP'sinde Brawn GP pilotları Rubens Barrichello ve Jenson Button ilk iki sırayı elde ettiler.

Yazı: Gürkan Çağlar





Kimi Raikkonen Ferrari'nin evinde podyuma çıkmayı başardı.



Force India'dan Andreas Sutil yarış sonrası kameraların yakın markajındaydı.

Imola Pisti'nde düzenlenen yarışa tek pit stop stratejisiyle başlayan Brawn GP takımı, bu planının karşılığını finişte ilk iki sırada gelerek aldı. Son turda önündeki Jenson Button'ı yakalamak için oldukça atak bir pilotaj sergileyen Lewis Hamilton ise, yol dışındaki bariyerlere çarparak yarışa veda etti. Hamilton'ın vedasıyla üçüncü sıraya yükselen Ferrari pilotu Kimi Raikkonen, damalı bayrağın ardından da aynı sonuçla geçerek İtalyan taraftarlarını sevince boğdu. Geçtiğimiz

Belçika GP'sinde Giancarlo Fisichella ile ilk kez podyum sevinci yaşayan Force India takımı ise, Alman pilotları Andreas Sutil ile finişte dördüncü sırada gelerek çıkışını sürdürürken, Renault'nun İspanyol pilotu Fernando Alonso beşinciliği elde etti. Bu yarış öncesinde Ferrari takımında Massa'nın boşalttığı koltuğa Luca Badoer'in ardından oturan Giancarlo Fisichella ise dokuzuncu oldu. Şampiyonada Brawn GP'nin en yakın takipçisi olan Red Bull Renault takımından Sebastian



Fernando Alonso finiş beşinci sırada gelebildi.



Nick Heidfeld istikrarlı çizgisini yine sürdürdü.



Heikki Kovalainen McLaren'ın teselli kaynağı oldu.

Vettel yarışı sekizinci sırada tamamlayıp 1 puan alırken, Mark Webber ise Robert Kubica'nın çarpmasıyla pist dışına çıkarak yarışa veda etti.

Barrichello: "Kelimeler yetmiyor"

İtalya Grand Prix'de sezonun ikinci galibiyetini yaşayan Rubens Barrichello, zafer sevincini anlatacak kelime bulamadığını söyledi. Brezilyalı pilot yarış sonrası yapılan basın toplantısında "Dmalı bayrağı geçtikten sonraki tur için, dediğim gibi, söyleyecek kelime bulmıyorum. Vites kutusundaki belirsizlik

nedeniyle zor bir gece geçirdim. Fakat korktuğumuz başımıza gelmedi. Umarım kalan dört yarış da iyi problemsiz geçer. Ne olursa olsun, yarış kazandığımız bir sezon geçiriyoruz. Çok uzak değil, bir süre önce işimiz yoktu. Neler olacağını bilemiyorduk. Şu an ise harika bir araçla, harika bir motor ve takımla sürüş yapıyoruz. Gayretlerinden dolayı hepsine teşekkür borçluyum. Strateji harikaydı. Cuma günü çalışmamız da etkileyiciydi. Gerçekten iyiydik" açıklamasını yaptı.



Fisichella sonunda muradına erdi ve Ferrari'nin direksiyonuna geçti.



Şampiyonluk adayı Vettel 1 puanla İtalya'dan ayrıldı.

İMOLA PİSTİ'NDEKİ YARIŞTA BRAWN GP PİLOTLARI BARRICHELLO VE BUTTON, YARIŞI İLK İKİ SIRADA NOKTALAYARAK ŞAMPİYONLUK YOLUNDA AVANTAJ YAKALADILAR.

F1 İtalya GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 Rubens BARRICHELLO	Brawn GP	1s35:51.289
2 Jenson BUTTON	Brawn GP	+ 2.866
3 Kimi RAIKKONEN	Ferrari	+ 30.664
4 Andreas SUTIL	Force India	+ 31.131
5 Fernando ALONSO	Renault	+ 59.182
6 Heikki KOVALAINEN	McLaren Mercedes	+ 1:00.693
7 Nick HEIDFELD	BMW Sauber	+ 1:22.412
8 Sebastian VETTEL	Red Bull Renault	+ 1:25.427

Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1 Jenson BUTTON	80
2 Rubens BARRICHELLO	66
3 Sebastian VETTEL	54
4 Mark WEBBER	51,5
5 Kimi RAIKKONEN	40
6 Nico ROSBERG	30,5
7 Lewis HAMILTON	27
8 Jarno TRULLI	22,5

Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1 Brawn GP	146
2 Red Bull Renault	105,5
3 Ferrari	62
4 McLaren Mercedes	47
5 Toyota	38,5
6 Williams-Toyota	30,5
7 Renault	20
8 BMW Sauber	20

UNIQUELY Singapore

UNIQUELY Singapore

Singapur'da Hamilton zaferi

F1 sezonunun 14. yarışının düzenlendiği Singapur'da Lewis Hamilton sezonun ikinci zaferini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Toyota'nın Alman pilotu Timo Glock ikinci olarak takımını sevindirdi.

Sezonun Monaco ve Valencia'dan sonra üçüncü cadde yarışının yapıldığı, 61 tur süren Singapur Grand Prix'inde McLaren takımının İngiliz pilotu Hamilton'ın birinci olurken, Toyota'dan Timo Glock ikinci sırada damalı bayrağın ardından geçti. Geçtiğimiz hafta FIA tarafından aldığı ceza sonucunda takım patronları Flavio Briatore ve Şef Mühendisleri Pat Symonds'u kaybeden Renault'dan Fer-

nando Alonso da podyuma çıkan son isim oldu. Yarışın bitimine 20 tur kala pit-stop esnasında hız limitini aştığı için pitten geçme cezası alan Sebastian Vettel dördüncülüğü elde ederken, Brawn GP pilotları şampiyona lideri Jenson Button ve Rubens Barrichello da beşinci ve altıncı sırada Singapur'dan ayrıldılar. Yarıştan en karlı çıkan isimlerden biri de şampiyona lideri Jenson Button oldu.



Fernando Alonso zor günler geçiren takımına üçüncü gelerek teselli oldu.

*SİNGAPUR
CADDELERİNDE
YAPILAN GECE
YARIŞINDA
HEYECANLI
ANLAR YAŞANDI.*



Sebastian Vettel halen şampiyonluk ümidini sürdürüyor.

11. cepten start alan Button, takım arkadaşı ve şampiyonadaki en büyük rakibi Rubens Barrichello'nun bir sıra önünde, beşinci olarak kritik puanlar aldı. İngiliz pilot böylece, sezonun bitimine üç yarış kala puan farkını 15'e çıkarmış oldu. Vatanı Adria Sutil ile çarpışan Nick Heidfeld ve fren arızası sebebiyle bariyerlere çarpan Mark Webber yarışa veda ettiler.

Hamilton: "Zor bir zaferdi"

Singapur'da bu yıl ikinci zaferini kazanan Lewis Hamilton yarış sonrası yaptığı açıklamada çok rahat bir yarış geçirdiğini söyledi. Siyahi pilot sözlerine "Zor bir yarıştı, görüldüğü kadar kolay olmadı. Ara verecek zaman yoktu ve yarışa odaklı kalmak zorundaydınız. Burası fantastik bir pist ve buradaki izleyiciler de müthiş. Buraya iyi bir sonuç alma ve geçen yarışın acısını çıkarma umuduy-

la geldim ve bunu yaptım. Bunu yaptık ve çok mutluyuz. Çok çok zor bir yarıştı. Sanırım bütün pilotlar adına konuşabilirim. Koşullar çok zorluydu. Yarış benim için normal akışıydı. İyi bir start aldım ve iyi bir fark yarattım. Arkamda-kilerden daha uzun devam edeceğimi biliyordum." şeklinde devam etti.



Jenson Button karlı bir hafta sonu geçirdi.



Renault'nun yeni patronu Bob Bell medyanın yakını ilgisini altındaydı.

SINGAPUR GP'SİNDE MCLAREN PİLOTU LEWIS HAMILTON SİRALAMA TURLARINDA VE YARIŞTA ZİRVEYİ RAKİPLERİNE KAPTIRMADI.

F1 Singapur GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	
2 Timo GLOCK	Toyota	+9.6 sn.
3 Fernando ALONSO	Renault	+16.6 sn.
4 Sebastian VETTEL	RBR-Renault	+20.2 sn.
5 Jenson BUTTON	Brawn-Mercedes	+30.0 sn.
6 Rubens BARRICHELLO	Brawn-Mercedes	+31.8 sn.
7 Heikki KOVALAINEN	McLaren-Mercedes	+36.1 sn.
8 Robert KUBICA	BMW Sauber	+55.0 sn.

Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1 Jenson BUTTON	84
2 Rubens BARRICHELLO	69
3 Sebastian VETTEL	59
4 Mark WEBBER	51,5
5 Kimi RAIKKONEN	40
6 Lewis HAMILTON	37
7 Nico ROSBERG	30,5
8 Fernando ALONSO	26

Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1 Brawn GP	153
2 Red Bull Renault	110,5
3 Ferrari	62
4 McLaren Mercedes	59
5 Toyota	46,5
6 Williams-Toyota	30,5
7 Renault	26
8 BMW Sauber	21

Avustralya'da Hirvonen zirvede

Ford takımının Fin pilotu Mikko Hirvonen Avustralya Rallisi'nde zafere ulaşarak genel klasmandaki liderliğini sürdürdü.

Yazı: Gürkan ÇAĞLAR





Loeb yarışı kazanmasına rağmen otomobilindeki yasak parça yüzünden ikinciliğe düştü.

Son yıllarda Sebastien Loeb'ün üstünlüğü ile geçen ve sonu başından belli olan yarışlarla dolu dönemlerin ardından bu sezon çekişme açısından daha zevkli geçmeye başladı. Bu sezon da Loeb'ün yine sazi eline alıp hemen her yarışta zirvede olmasıyla her şeyin yine aynı olacağını düşünülürken, Fransız pilotun İtalya Rallisi'nde takla atıp yarış dışı kalması

ve Avustralya Rallisi öncesine kadar hiç yarış kazanamaması ile şampiyona farklı bir boyut kazanmaya başladı. Loeb'ün zirve yolunda bu sezon da sabırla takip eden Mikko Hirvonen, rakibinin yaptığı peş peşe hataları lehine çevirmesini bildi ve bu yarışa şampiyonanın lideri olarak geldi. Avustralya Rallisi'nin hızlı toprak etaplarında yarışın başlangıcı ile birlikte

Citroen'in gelecekte Loeb'ün yerini alacağı beklenen Fransız pilotu Sebastien Ogier ilk etap ile ele geçirdiği liderliği günün altıncı etabına kadar sürdürebilse de daha sonra Ford'un ikinci Fin pilotu Jari Latvala'ya yerini devretti. İlk gün Latvala'nın liderliği ile tamamlanırken, Citroen'in iki Sebastien'i Loeb ve Ogier, genç Fin pilotu klasmanda takip ettiler.



Jari Latvala Citroen pilotlarının ardından dördüncü oldu.

Dani Sordo ve Mikko Hirvonen dördüncü ve beşinci sıralarda günü tamamlarken, ertesi gün rakiplerine göre daha temiz bir parkurda yarışacakları için üst sıraları zorlamaları bekleniyordu.

Zirveyi takım stratejileri ve Loeb'ün cezası belirledi

Avustralya Rallisi'nin ikinci gününde ise hızlı pilotlarıyla liderliği ele geçiren Sebastien Loeb, son yıllarda sıkça uygulanan bir taktik olan ertesi gün daha



Sebastien Ogier Avustralya'da gelecek için iyi sinyaller verdi.

temiz bir parkurda yarışabilmek için bilerek klasmanda geriye düşme taktiğiyle yerini takım arkadaşı Dani Sordo'ya devretti. Mikko Hirvonen de rakibi Loeb gibi etaplarda sergilediği oldukça hızlı ve atak pilotajıyla son güne üçüncü olarak başlayacaktı. Son gün geçilen 10 özel etabın dördünde en iyi zamanları elde eden Sebastien Loeb, Mikko Hirvonen'in 12 saniye önünde zafere ulaşmayı başardı. Ancak yarışın ardından yapılan teknik incelemede Sebastien Loeb'ün Citroen C4 WRC'sinde homologasyon formuna uymayan bir ön anti-roll bar takılı oldu-

ğu görüldü. Citroen Takımı temsilcileri otomobile takılı olan anti-roll barın homologasyon formundaki fotoğrafından farklı olduğunu kabul ettiler. Daha sonra Sordo ve Ogier'in otomobilinde de aynı parçanın takılı olduğu tespit edilince spor komiserleri üç otomobile de birer dakika zaman cezası ve Citroen Takımı'na da kınama cezası verdi. Bu cezanın ardından Avustralya Rallisi'nin birincisi Mikko Hirvonen olurken Sebastien Loeb de ikinci sıraya geriledi. Sordo aldığı cezaya rağmen genel klasmanın üçüncü sırasındaki yerinde kalır-



Stobart pilotu Matthew Wilson yarış sonrası altıncılıktan memnundu.

ken Latvala da Ogier'in yerine dördüncü sıraya yükseldi ve Fransız pilot beşinci sıraya geriledi. Böylece Hirvonen'in pilotlar şampiyonasında Loeb'e karşı puan farkı 5'e çıktı. Ayrıca Citroen'in markalar

şampiyonasında Ford'a karşı puan farkı da 13'e indi. Sezonun son iki rallisi İspanya ve İngiltere'de koşulacak.

WRC Avustralya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra .	Pilot	Otomobil	Zaman
1	Mikko HIRVONEN & Jarno LEHTINEN	Ford Focus WRC	02:53:06,50
2	Sebastien LOEB & Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	02:53:54,00
3	Daniel SORDO & Marc MARTI	Citroen C4 WRC	02:54:11,10
4	Jari LATVALA & Miikka ANTTILA	Ford Focus WRC	02:54:58,50
5	Sebastien OGIER & Joline INGRASSIA	Citroen C4 WRC	02:55:29,80
6	Matthew WILSON & Scott MARTIN	Ford Focus WRC	02:58:32,80
7	Henning SOLBERG & Cato MENKERUD	Ford Focus WRC	03:00:24,30
8	Federico VILLAGRA & Jorge DIAZ	Ford Focus WRC	03:00:45,90

Avcı, şampiyonluk için son virajı döndü

Sezonun beşinci ayağı olan Hitit Rallisi'nde de zafere ulaşan Yağız Avcı, bitime bir yarış kala şampiyonluk yolunda büyük avantaj sağladı.

Yazı ve fotoğraflar: Gürkan ÇAĞLAR





İnci Akü desteğiyle yarışan Serhat Öztemir sevdiği toprak etaplarda ikinci oldu.

Parkur Racing takımının genç pilotu Yağız Avcı'nın adeta zaferleri domine ettiği 2009 sezonunda bu gelenek Hitit Rallisi'nde de değişmedi. Bu sene Ankara Otomobil Kulübü ANOK tarafından Bolu Aladağlar çevresindeki hızlı toprak etaplarda düzenlenen Hitit Rallisi'nin ilk etabından itibaren zirveyi ele geçiren Yağız Avcı, bu üstünlüğünü son etabın finişine kadar sürdürerek birinciliği kazandı. Yağız Avcı-Ersan Alkır ikilisinin bu zaferiyle Parkur Racing takımı da son yarış Kocaeli Rallisi öncesinde Takımlar

Şampiyonluğu'nu matematiksel olarak ilan etmeyi başardı. Geçtiğimiz yarış Yeşil Bursa Rallisi ile İnci akü sponsorluğunda sezona başlayan Serhat Öztemir, sevdiği toprak etaplarda ikinciliği elde ederken, Yurtiçi Kargo desteğiyle mücadele eden Burak Çukurova da üçüncü sırada yarışı noktaladı. 23 pilotun tamamladığı rallide Güven Bostancı dördüncü sırada finişe gelirken, Sinan Pulat da rakiplerine nazaran daha eski versiyon Mitsubishi Lancer Evo 6'sı ile beşinci sırada ralliyi bitirmeyi başardı.



Şampiyonluk mücadelesi veren Burak Çukurova bu kez finişe üçüncü sırada geldi.

BU SENE
BOLU'DA
YAPILAN HİTİT
RALLİSİ, HIZLI
ETAPLARIYLA
DİKKAT ÇEKTİ.



Sinan Pulat yine Evo 6'sı ile göz doldurmayı başardı.

Hitit Rallisi'nin organizasyonu ve etapları genel anlamda yarışan ekipler tarafında beğenilirken, sadece ödül töreni için finiş alanında iki saat bekletilmeleri eleştirildi.

Yağız Avcı: “Sezon henüz bizim için bitmedi”

Kariyerinde ikinci kez Hitit Rallisi'nde zafere ulaşan Yağız Avcı yarış sonunda yaptığı açıklamada “Hitit Rallisi'nin bizim için ayrı bir önemi var. 2007 sezonunda ilk kez geçilen etaplarda, kariyerimizdeki ilk genel klasman birinciliğimizi kazanmıştık. Bu sezon da yarışın Bolu'ya taşınması ile yine yeni etaplarda yarışma şansı bulduk. Böyle olması biz ve diğer ekipler için çok olumlu bir gelişme oldu, çünkü yeni etaplar yarışı daha da heyecanlı hale getirdi. Organizasyon ve cumartesi gecesi yapılan seyirci etabı oldukça başarılıydı. Yarışın etapları genel olarak çok kaygan bir zemine sahipti ve hem çok süratli, hem de hataya çok açık yerleri vardı. Bir gün önce Bolu'da benzer zeminli bir etapta uzun bir test yapmış olmamız bizim için büyük bir avantaj oldu ve bu sayede doğru ayarlar ile yarışa başlayabildik. Yarışta yine hatasız ve hızlı bir tempo tutturmaya çalıştık. Rakiplerimiz de çok hızlı ve hatasız gittiler. Hem etaplarla, hem de rakiplerimizle güzel bir mücadele yaşadık ve Parkur Racing olarak yarışı en üst



Murat Bostancı babasının izinden emin adımlarla gidiyor.

sırada tamamlamayı başardık. Böylece takımlar birinciliğini garantilemiş olduk, fakat pilotlar şampiyonluğu henüz matematiksel olarak kesinleşmedi. Mekanik ekibimiz B-Service ve takımımız Parkur Racing bütün sezon olduğu gibi yine otomobili çok iyi hazırladılar ve hiçbir problem yaşamadık. Şimdi önümüzde Kocaeli Rallisi ve belki bir de Kıbrıs Rallisi var. O yarışlarda da elimizden geleni yapıp şampiyonluğa ulaşmak istiyoruz.” şeklinde konuştu.

Türkiye Ralli Şampiyonası'nda sezonun son yarışı olan Kocaeli Rallisi, 14-15 Kasım tarihlerinde KOSDER tarafından düzenlenecek.



Parkurlarımızın tek dizel otomobili ile Mehmet Pınarbaşı yarışıyor.



Kupa alan ekipler toplu halde medyaya poz verdiler.

Hitit Rallisi Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Otomobil	Zaman
1 Yağız AVCI – Ersan ALKIR	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:08:00.7
2 Serhat ÖZTEMİR – Ünal TEZEL	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:08:40.2
3 Burak ÇUKUROVA – Aykan ALAKOÇ	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:09:16.4
4 Güven BOSTANCI – Vedat BOSTANCI	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:09:18.7
5 Sinan PULAT- Tibet ÇELEPGİL	Mitsubishi Lancer Evo 6	1:12:33.1
6 Emre YURDAKUL - Burak ERDENER	Ford Fiesta ST	1:13:00.8
7 Murat BOSTANCI – Bahadır GÜCENMEZ	Ford Fiesta ST	1:14:09.2
8 Burcu ÇETİNKAYA – Çiçek GÜNEY	Ford Fiesta ST	1:14:31.2
9 Kerem ÜSTÜNKAYA – Özden YILMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	1:15:12.3
10 Halim ÖZAL – Yılmaz TOK	Citroen C2	1:18:24.9

Sofuoğlu, Imola'da tarih yazdı



Dünya Supersport Şampiyonası'nda yarışan Kenan Sofuoğlu, Imola'daki kariyerinin 14. zaferiyle bu kategoride galibiyet rekorunun sahibi oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar



Kenan Sofuoğlu, yarış sonrası podyumda birincilik kupasıyla.



Sofuoğlu'nun mekanikerleri, pit alanında canla başla çalıştı.



Şampiyon sürücümüz start öncesi yarışa konsantre olurken.



Kenan Sofuoğlu yarış boyunca hızlı bir sürüş sergiledi.

Ülkemizi son yıllarda Dünya parkurlarında başarıyla temsil eden sürücümüz Kenan Sofuoğlu, Imola'da elde ettiği kariyerinin 14. Supersport zaferiyle aynı zamanda tüm zamanların bu kategorideki en başarılı ismi olarak tarihe geçti. Daha önceki rekor 13 birincilikle Sebastien Charpentier'e aitti. Bu sezona ilk yarış Avustralya'daki zaferiyle iyi bir başlangıç yapan Kenan Sofuoğlu, daha sonraki yarışlarda özellikle motorundaki yaşadığı teknik problemler yüzünden zirve mücadelesinden uzak kaldı. Amerika'daki yarışta özellikle son tur-

da önünde şampiyonada çekiştiği Carl Crutchlow ve Eugene Laverty'i geçerek ihtişamlı bir zafer elde eden Kenan Sofuoğlu, son olarak Imola'daki yarışta da sezonun üçüncü zaferini kazanarak İstiklal Marşı'mızı İtalyanlara dinletti. 19 turluk yarışta ikinci sırada start alan 2007 şampiyonu sürücümüzün önünde bulunan Juan Lascorz'un motorundan akan yağın sürüşü tehlikeli kılabilceği sebebiyle 11. turda mücadele durduruldu. Daha sonra tekrar verilen start ile Carl Crutchlow'un ardından ikinci sırada yer

alan Kenan Sofuoğlu, İngiliz sürücünün düşerek yarış dışı kalması ile zirveye yerleşerek Eugene Laverty'nin 5 saniye önünde damalı bayrağın altından ilk sırada geçmeyi başardı.

Sofuoğlu: "14. zaferden dolayı çok mutluyum"

Imola'da kazandığı zaferin ardından medyaya açıklama yapan Kenan Sofuoğlu "Zor ve bizim için şanssızlıklarla geçen bir sezonun ardından kazandığımız bu 14. birincilikten dolayı çok mutluyum.

Özellikle son iki yarışta motorlarımızda yaptığımız değişikliklerle yeniden zirve mücadelesi vereceğimizin sinyallerini vermiştik. Mühendislerimiz bu yarışta gerçekten harika iş çıkarttılar ve motorumuz gerçekten çok hızlıydı. Artık kalan yarışlarda yeniden kazanmak için daha güçlü bir şekilde piste çıkabilirim. Crutchlow'un düşmesi benim galibiyetimi daha da kolaylaştırdı. Bundan sonraki mücadelem kalan iki yarışı da kazanıp sezonu üçüncü bitirmek olacak." şeklinde konuştu.

World Supersport Imola Yarışı Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Motosiklet	Zaman
1	Kenan SOFUOGLU	Honda	35'51.342s
2	Eugene LAVERTY	Honda	+5.372s
3	Fabien FORET	Yamaha	+6.450
4	Chas DAVIES	Triumph	+15.847
5	Garry McCOY	Triumph	+15.944
6	Andrew PITT	Honda	+16.001

Sürücüler Puan Durumu

Sıra	Pilot	Puan
1	Carl CRUTCHLOW	210
2	Eugene LAVERTY	208
3	Kenan SOFUOGLU	153
4	Joan LASCORZ	138
5	Fabian FORET	115
6	Andrew PITT	104

Rossi evinde rakip tanımadı

MotoGP'de şampiyona lideri Valentino Rossi, ülkesi İtalya'da yapılan yarışta zafere ulaşarak, zirvedeki yerini sağlamlaştırdı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Sıralama turlarında en hızlı sürücü olan ve yarışa ilk sıradan başlayan Valentino Rossi, start ile birlikte üçüncü sıraya, ardından da takım arkadaşı Jorge Lorenzo'ya geçilerek dördüncü sıraya kadar geriledi. Ancak mücadeleden vazgeçmeyen ve kendi evinde tribünleri dolduran ateşli İtalyan taraftarlarının desteğiyle yarışan Rossi sırasıyla Lorenzo, Elias ve Pedrosa'yı geçerek liderliğe yükseldi ve her tur farkı daha da açarak damalı bayrağı ilk sırada görmeyi başardı. Bu yarış için üzerinde "Shrek" çizgi filmdeki eşek karakterinin resmi olan kaskıyla yarışan İtalyan sürücü sezonun altıncı galibiyetini kazanarak şampiyonada ikinci Lorenzo ile farkı da 30 puana yükseltti. Jorge Lorenzo Misano'da ikinci olurken Dani Pedrosa da üçüncü sırada podyumu tamamladı. Misano'da dördüncülük mücadelesi son

tura kadar devam etti. İtalyan Loris Capirossi uzun süre mücadele ettiği Andrea Dovizioso'yu geçmesinin ardından vatanşının son tura girerken yaptığı atak ile dördüncülüğü kaybetti. Son yarışlarda üst sıraları zorlayan İspanyol Toni Elias ise iyi start almasına rağmen altıncı sırada damalı bayrağın altından geçerken, onu Mika Kallio ve Marco Melandri takip ettiler. Önümüzdeki sezon yeniden eski takımı Gresini Honda ile yarışacağı açıklanan Marco Melandri uzun süre Kallio'yu zorlamasına rağmen rakibini geçme fırsatı bulamadı. Geçtiğimiz Amerika MotoGP'sinde podyuma çıkarak moral bulan Ducati sürücüsü Nicky Hayden ile Tech 3 Yamaha sürücüsü Colin Edwards, yarışın daha ilk virajında Alex de Angelis'in hatası nedeniyle kaza yapıp yarış dışı kaldılar.



Rossi, beklendiği gibi evinde rahat bir zafer kazandı.



Jorge Lorenzo, yine ikinci olarak zirve takibini sürdürdü.



Dani Pedrosa, üçüncü sırada finişe ulaştı.

İtalya Moto GP Genel Klasmanı

Sıra . Sürücü.....	Motosiklet	Zaman
1. Valentino Rossi.....	Yamaha	44dk 32.882s
2. Jorge Lorenzo	Yamaha	+ 2.416s
3. Dani Pedrosa.....	Honda.....	+ 12.400s
4. Andrea Dovizioso	Honda.....	+ 26.330s
5. Loris Capirossi.....	Suzuki.....	+ 26.539s
6. Toni Elias	Gresini Honda.....	+ 28.286s
7. Mika Kallio	Ducati	+ 30.184s
8. Marco Melandri	Hayate Kawasaki.....	+ 31.757s
9. Chris Vermeulen	Suzuki.....	+ 31.909s
10. James Toseland.....	Tech 3 Yamaha	+ 38.347s



Alonso Ferrari'de

Michael Schumacher emekliye ayrıldığından beri her yıl ferrari takımında yarışacağı söylenen Fernando Alonso, Singapur GP'sinin ardından İtalyan takım ile anlaşmaya vardı. İspanyol pilot, önümüzdeki sezondan itibaren Felipe Massa ile takım arkadaşı olacak. Alonso'nun transferinin ardından, bir yıllık daha sözleşmesi bulunan takımın Fin pilotu Kimi Raikkonen ile sözleşmenin feshedileceği açıklandı. Alonso'nun anlaşmasının üç yıllık olduğu açıklanırken, sezon sonunda serbest kalacak olan Kimi Raikkonen'in de McLaren ya da Brawn GP takımları ile görüşmeler halinde olduğu dedikodular arasında. Fin pilot henüz gelecek için karar verme konusunda aceleci olmadığını belirtilirken, F1'den ayrılıp Dünya Ralli Şampiyonası'nda da yarışabileceğinin ihtimaller arasında olduğunu belirtti. Fernando Alonso ise bu transferden dolayı çok mutlu olduğunu açıklarken, kariyerini Michael Schumacher'i örnek göstererek uzun yıllar Ferrari'de yarışıp İtalyan takımında emekli olmak istediğini belirtti.

Vatanen adaylık sürecindeki yardımcılarını açıkladı.

Gelecek dönem FIA Başkanlığı için adaylığını geçtiğimiz aylarda açıklayan eski Dünya Ralli Şampiyonlarından Ari Vatanen, Senato Üyeleri listesinin ardından, adaylık sürecinde kendisini başkan yardımcıları olarak destekleyecek kişileri de açıkladı. Türkiye'den TOSFED Başkanı Mümtaz Tahincioğlu, Ürdün'den HRH Prens Faysal Al Hüseyin, Güney Kıbrıs'tan Antonis Michaelides, İrlanda'dan John Naylor, Hollanda'dan Arie Ruitenbeek, Finlandiya'dan Kari O. Sohlberg, ve Uganda'dan Jack Wavamunno'nun adaylık sürecinde yardımcılığını üstleneceğini belirten Vatanen şöyle "Tekrar beni destekleyen grubun içinden seçim yapmaktan dolayı memnunum. Bazıları uluslararası motor sporlarında iyi yer edinmiş ülkeleri temsil ediyor, diğerleri de yeni gelişmekte olan ülkeleri. Reform yanlısı olan bu insanların kesinlikle değerli olduğunu düşünüyorum. Örneğin eğer Afrika'da motorsporları için ne yapılması gerektiğini bilmek istiyorsak, Jack Wavamunno'ya sormaktan başka daha iyi bir seçenek olamaz" şeklinde konuştu.



Kris Meeke, IRC şampiyonluğunu ilan etti

Kısa adı IRC olan Kıtalararası Ralli Şampiyonası'nın sondan bir önceki yarışı olan San Remo Rallisi'nde birinciliği Kris Meeke kazandı. İngiliz pilot bu sonuçla pilotlar şampiyonluğunu ilan etmiş oldu. Şampiyonada kıyasıya çekiştiği rakibi Jan Kopecky'nin 1 puan önünde sezona başlayan Kris Meeke, Çek rakibinin ikinci özel etapta yaptığı kazasıyla abandonesi sonucu



şampiyonluk için daha çok umutlandı. Ev sahibi pilotlar Paolo Andreucci ve Luca Rosetti'nin ilk iki sırada sürdürdüğü rallinin ilk günü Meeke ise dördüncü sıradaydı. İkinci gün Peugeot 207 S2000'inin fren problemi giderilen İngiliz pilot, son gün yaptığı ataklar ile iki İtalyan pilotu geçmeyi başarıp zafere ulaşmayı başardı. Kris Meeke yarış sonrasında "Bu sonucu hiç beklemiyordum. Rüya gibiyim. Bana bu şansı veren tüm ekip arkadaşlarıma öncelikle minnettarım. Onlar olmasaydı bu başarıyı asla yaşayamazdık" şeklinde konuştu. Yarışta ikinciliği Luca Rosetti elde ederken, geçen yılın IRC şampiyonu Nicholas Vouilloz ise üçüncü sırada yer aldı.



Petter Solberg, Citroen Junior Takımı ile anlaştı

2009 Dünya Ralli Şampiyonası'nın son yarışı İngiltere Rallisi'nde yarışmak için Citroen Junior Team ile anlaşma imzalayan Petter Solberg böylece bu sezon Dünya Ralli Şampiyonu'nun belirlenmesinde hayati bir rol oynayacak. 2003 Dünya Ralli Şampiyonu 2 hafta önce şampiyonanın son iki yarışı olan İspanya ve İngiltere Rallileri'nde bir Citroen C4 WRC ile yarışacağını kesinleştirdiğini ve Petter Solberg World Rally Team adına yarışacağını açıklamıştı. Ancak Petter Solberg Citroen Racing'in İngiltere Rallisi'nde Citroen Junior Team adına yarışma teklifini kabul ederek özel katılımcı kaydını değiştirdi. Petter Solberg bu konuda "Şimdi İngiltere'de kesinlikle zafer için mücadele edeceğim. Citroen benimle geçen hafta konuştu ve benim masraflarımı karşılamayı teklif etti; olan bu. Junior Team için yarışacağım ama, ben şimdi 34 yaşındayım ve birçok kişi 29 gösterdiğimi söylüyor, o nedenle bu benim için sorun değil..." şeklinde konuştu.

Off-Road'da tatil sona erdi

Uzun bir yaz tatilinin ardından start alan Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın 5'inci ayağı, İstanbul Off-Road Kulübü'nün organizasyonu ile gerçekleştirildi. İlk etap olan BİRLAS seyirci etabının en iyi derecesi, Hakkı Ağaoğlu'ndan geldi. Bu etapta İnci Akü Off-Road Takımından Ali Gökhan Yazıcı etabın en iyi derecesini yaparak iddiasını ortaya koydu. Geçilen altı etabın sonunda Genel Klasman Birinciliğini, Birlas&Ağaoğlu OffRoad Takımından Hakkı Ağaoğlu - Caner Akkafa ikilisi kazanırken, sezon boyu yaşadıkları şanssızlıkları da nihayet yenmeyi başardılar. Nihat Keskin - Yasemin Toker ikilisi Genel Klasman İkincisi olarak, temkinli ve düzenli tempolarının ödülünü podiyum derecesiyle kazanmış oldu. Yarışta podiyumun üçüncü basamağında eşit puanlarla iki ekip yer aldı: İnci Akü OffRoad Takımından Ali Gökhan Yazıcı - Tarık Sağlam ikilisi ve Cemil Işıkçı - Selçuk Akkafa ikilisi üçüncülüğü paylaştı.



Pistte çekişme devam ediyor

Türkiye Pist Şampiyonası'nın 12-13 Eylül tarihlerinde yapılması planlanan ancak elverişsiz hava şartları sebebiyle ertelenen beşinci ayak yarışları 25-27 Eylül tarihlerinde gerçekleştirildi. Cuma günü kosulan şampiyonanın dördüncü ayağının birinci yarışında Cenk Ceyisakar liderliğe yerleşerek pozisyonunu yarıs sonuna kadar korudu. Damalı bayrağın altından İbrahim Okyay ve Ümit Ülkü de üçüncü sırada geçtiler. İkinci yarışta ise galibiyet damalı bayrağa 50 metre kala el değiştirdi. Bu yarış ilk turdan son tura kadar lider durumda sürdüren İbrahim Okyay, Cenk Ceyisakar'ın son düzlükte yaptığı atak karşısında liderliğini kaybederek saniyenin binde 21'i kadar farkla yarısın ikincisi oldu. Maxi Grubun ucuncusu ise Artuç Aysal oldu. Super Grup'ta ise her iki yarışta da Aytac Biter ve Ali Dinc ilk iki sırayı elde ettiler. Beşinci ayak yarışlarının ilkinde startta liderliğe yükselen İbrahim Okyay rahat bir birincilik kazanırken Umit Ulku ikinci, Aytac Biter ucuncu oldu. Şampiyonanın ikinci yarışında ise Cenk Ceyisakar birinci oldu.



CORVETTE'E ALMAN MODİFİYESİ

Almanya'da faaliyet gösteren Geiger, Corvette ZR1 altyapılı 710 HP'lik Geiger GTS'yi tanıttı.

A
Almanya'da özellikle Amerikan otomobilleri üzerinde yaptığı modifikasyonlarla bilinen Geiger, Chevrolet Corvette ZR1 üzerinde geliştirip, Geiger GTS adını verdiği 710 HP'lik canavarı tanıttı.

Standart Chevrolet Corvette'e göre görsel anlamda büyük farklar içeren Geiger GTS'nin burun tasarımı ve arkadan görünüşü tamamen kendine özgü bir yapıda. Geiger görsel değişimin yanı sıra motorda da hatırı sayılır bir güç artışı sağlamış. Saygıdeğer değerler sayılan 647 HP güç ve 823 Nm tork üreten Eaton kompresörlü 6.2 litrelik V8 motor, Geiger'in yaptığı çalışmalardan sonra 710 HP güç ve 918 Nm tork değerlerine ulaşmış. Bunun sonucunda standart ZR1'in 330 km/s olan maksimum hızı, Geiger GTS'de 342 km/s'ye ulaşmış. Geiger GTS'in açıklanan 3.6 saniyelik 0-100 km/s değeriye standart ZR1 ile aynı.





www.

e-otodergi.com

15'İNCİ SAYIMIZI İNDİREN **18.385** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.
e-otodergi'NİN **17. SAYISINI 3 KASIM 2009**'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.