

WWW.

EYLÜL 2008

SAYI:3

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

MAKYAJLI
AUDI A3
1.4 TFSI S TRONIC

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ

TÜRKİYE'DE
İLK KEZ

FOTO TEST
HYUNDAI i30

KARŞILAŞTIRMA:
CITROEN C5 1.6 HDi
RENAULT LAGUNA 1.5 dCi



VOLVO C70 T5



RENAULT CLIO
GRANDTOUR



MAZDA3



1954 300 SL



EDS mi, polis mi?

Bundan 15 yıl önce sürücü ehliyetimi alırken EDS falan yoktu tabii ki, öğretmediler maalesef. Sorum şu: Araç kullanıyorsanız, ışıklı bir kavşaktasınız, size kırmızı yanıyor, kavşakta da EDS var (Hala bilmeyenlere kısa bir açıklama: “Elektronik Denetleme Sistemi”nde trafik, kameralarla denetleniyor, örneğin kırmızıda geçenlerin fotoğrafları çekilip adreslerine ceza gönderiliyor). Kavşakta bir de trafik polisi var ve düdüğünü öttürüp size “geç, geç!” diyor. Ne yaparsınız? Ben, polislerle kavga edip geçmemeyi tercih ediyorum. Derdimi anlatmaya çalışıyorum. Sırf bu yüzden, “görevdeki memura karşı gelme” suçundan nezarete atarlarsa şaşırmayın. Çünkü polise uyup geçsem, başıma geleceği tahmin edebiliyorum. 15-20 gün sonra posta kutumda ya da kullandığım araç bir test otomobiliyse sahibi olan şirketin posta kutusunda bir ceza: Kırmızı ışık ihlali. Haydi gel de anlat şimdi derdini: “Ben duruyordum polis memuru geç dedi” falan. Kim inanacak? “Polisi çekmemiş mi kamera” diye sorarlar kimbilir.

Bunun bir çözümü var tabii ki. Medeni ülkelerde yapıldığı gibi. Eğer bir polis memuru, herhangi bir ışıklı kavşakta trafiği kendisi düzenleyecekse o kavşaktaki ışık geçici olarak kapatılır ya da yanan-sönen sarı ışığa çevrilir. Bunu da ya merkezden bir düğmeye basarak yaparsınız ya da polis memuru ışık direğinin panosundan kendisi yapar. Bu sayede hem vatandaş polis memuru yüzünden ceza yememiş olur hem de gerilerden yeşil ışığın yandığını gören, ama kavşakta bir polis memurunun araçlara dur emri verdiğini göremeyen sabırsız sürücüler kornalarına asılmazlar.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Ticarete hız vermek

Hafif ticari araçlar artık yaşantımızın bir parçası. Son zamanlarda artan konfor seviyeleri ve motor güçleri kimi ticari araç sürücülerinin kendilerini binek otomobil sürücüleriyle kıyaslayarak bir anlamda “ticarete hız verme” eylemine sokuyor. Bu eylem sadece ticarete hız verme olarak kalsa iyi. Fakat her biri çok usta sürücü olduğunu düşünen bu tayfa genelde gereksiz hareketler yapıp trafik güvenliği açısından risk de yaratıyor.

Öncelikle şunu söylemek lazım. Ticari araçların son dönemde artan güçleri ve torkları, tahtı andıran yüksek oturma pozisyonları yolda ticari araç kullanıcılarının kendilerini kral gibi hissetmesine neden oluyor olabilir. Fakat her hızlanma eyleminden sonra yavaşlamak da gerekeceği de bir gerçek. Bu araçların fren mesafeleri otomobiller kadar iyi olmadığından ani bir frenleme anında öndeki araca çarpma riski daha yüksektir. Yüklüken durumun daha da kötü olacağını söylemeye zaten gerek olmasa da ticaret erbabının bunun bilincinde olmadığı gerçek.

Vakit nakittir yaklaşımıyla hızlı gitme çabası içinde olan bu genellemeye dahil sürücülerin (istisnalar olabilir) hızlı gitme çabaları önde trafik durmuş olsa bile devam ediyor. Sonuçta en fazla birkaç otomobil geçerek, gereksiz stres ve yakıt tüketimine neden olarak masraflarını arttıran bu hareketler en fazla birkaç dakika kazandırıyor. Sonuç olarak hem ticarete hem trafikte dikkatli olmak gerek.

Mutlu ve kazasız bir ay dileklerimle...

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

Matrix

MATRIX YENİLENDİ. O'NUN İÇİNDEN, HAYAT TOZPEMBE!



Hayatı taşıyabileceğiniz yeni Matrix.

Sınıfının en yüksek tavanlı, en ferah aracı, şimdi yepyeni yüzüyle karşınızda... Yenilenen Matrix'in modern tasarımı ve yeni renk seçenekleriyle tanışmak için Hyundai yetkili satıcılarına gelin, hayatınızın rengini değiştirin.



HYUNDAI

www.hyundai.com.tr

Müşteri Danışma Merkezi: (0216) 571 63 01

Drive your way

HABERLER

- 5 Yeni Renault Symbol
- 7 VW Golf VI
- 9 Euro NCAP

RÖPORTAJ

- 16 Arzu Çolakoğlu

MOTORSPORLARI

- 68 F1 Avrupa GP'si
- 71 Finlandiya Rallisi
- 74 Almanya Rallisi

MODİFİYE

- 77 Lamborghini Murcielago

KLASİK

- 79 Mercedes SL 300

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 17 Audi A3 1.4 TFSI S Tronic
- 32 Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi
- 36 Mazda3 Hatchback 1.6 Otm.
- 47 Renault Clio Grand Tour 1.5 dCi
- 51 Honda Accord 2.0 Executive
- 54 Mitsubishi Lancer Sports Sedan 1.5
- 58 Chevrolet Lacetti Sedan LPG

KARŞILAŞTIRMA

- 22 Citroen C5 1.6 HDi
- Renault Laguna 1.5 dCi

FOTO TEST

- 61 Hyundai i30

39

ÖZEL TEST
Volvo C70 T5 Geartronic



e-otodergi

EYLÜL 2008 SAYI 3

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 Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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

Liderlik sembolü yenilendi

Yıllardır küçük sınıf sedanların değişmez lideri olan, Türkiye'nin en çok satan otomobili unvanlı Renault Symbol, tamamen yenilendi ve Moskova Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Yeni Symbol, yeni yüzüyle yine liderliğe oynayacak.

Oyak Renault'nun Bursa'daki ISO 9001 ve ISO 14001 sahibi fabrikasında üretilen, iç pazarın yanı sıra onlarca ülkeye ihraç edilen Symbol, 100 milyon Euro'luk bir yatırım ve 26 aylık bir çalışmanın ürünü olan yeni jenerasyonuna kavuştu. Selefinden son derece farklı bir dış görünüm sunan yeni Symbol, Technocentre (Fransa) ve Türkiye'deki Renault mühendislik ekipleri tarafından ortaklaşa tasarlanmış. Yeni modelin hedefi ise değişmemiş: Satışta liderlik.

Boyu uzadı, yüksekliği azaldı

Her ne kadar şu ana kadar yeni Symbol'un tüm teknik özellikleri açıklanmamış olsa da, yeni modelin uzunluğu 4,26 metre (eskisi 4,19 m'yd) ve yüksekliği 1,43 metre (eskisi 1,44 m'yd) olarak açıklandı. Otomobilin yeni dingil mesafesi ise 2,47 metre. Yeni model, bu sınıftaki rekabette en önemli konulardan biri olan bagaj hacminde yine iddialı. Yeni hacim

YENİ SYMBOL'ÜN ÖN TASARIMI, KARDEŞ MARKA DACIA'NIN YENİ MODELİ SANDERO'YU ANDIRIYOR





506 lt olarak açıklandı (Eskisinde 500 lt'ydı).

Krom detaylar dikkat çekiyor

Yeni Symbol, eskisine oranla daha modern bir görünüme sahip. Ön, yan ya da arka, ne yönden bakarsanız bakın, halef-selef arasında bir benzerlik göremiyorsunuz. Ön ızgara ve arka kısımda kullanılan krom kaplamalar dikkat çekiyor. Hem ön farlar hem de arka stoplar eski modele göre daha büyük tasarlanmış. Otomobilin iç mekanı ise, bu aracın en çok kalabalık aileler, taksi şoförleri ve şirket filoları tarafından tercih edildiği göz önünde bulundurulurken kolay kullanımlı, dayanıklı ve geniş tasarlanmış. Gösterge panelinde de krom detayların kullanılmış olması, dış görünüm ile kokpiti birbiriyle uyumlu kılıyor. Yenilenen klima sisteminin, en soğuşundan (Rusya) en sıcakına (Cezayir) kadar, oto-

mobilin satılacağı tüm iklim koşullarında sorunsuz çalışacağı belirtiliyor.

4 benzinli, 2 dizel motor sunacak

Yeni Symbol, altı motor seçeneğiyle her ihtiyaca hitap edecek. Şu an için LPG'li versiyon üretilmeyeceği açıklanan otomobilde dizel seçenekler olarak 65 HP ve 85 HP güç üreten 1.5 dCi üniteler bulunacak. Euro 4 normlarını karşılayan 85 HP'lik motorun ortalama tüketim değeri 100 kilometrede 4.3 litre olarak açıklandı. Benzinli seçenekler ise 1.2 16V 75 HP, 1.4 75 HP, 1.4 16V 98 HP ve 1.6 16V 105 HP'den oluşuyor. 1.2 litrelik motor, 5.9 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketimiyle dikkat çekiyor. Tüm modellerin standart donanımında 5 ileri manuel şanzıman bulunuyor. 1.4 16V ve 1.6 16V motorlarda istenirse 4 kademeli Proactive otomatik şanzıman alınabilecek.

YENİ SYMBOL, YURT GENELİNDE BAYİLERE GÖTÜRÜLMEMEYE BAŞLANDI



Liderliği korumak istiyor

Clio Symbol (2006'dan bu yana sadece Symbol adı kullanılıyor), 2000 yılından bu yana 600.000 adedin üzerinde satıldı. Satıldığı birçok pazarda sınıf lideri olan otomobil, yeni versiyonu çıkmak üzere olan şu günlere kadar da, 1 Ocak - 30 Haziran 2008 arasındaki 11.171 adetlik satışla Türkiye'deki liderliğini sürdürüyordu. Ülkemizde Eylül sonunda satılmaya başlanacak olan yeni Symbol de, elbette bu başarıyı korumak isteyecektir.

**BURAYA İLAN
VEREBİLİRSİNİZ**

reklam@e-otodergi.com

Eski-Yeni Golf

Volkswagen'ın tam 34 yıldır aralıksız ve aynı isimle ürettiği kompakt hatchback modeli Golf, altıncı jenerasyonuna Ekim ayında düzenlenecek olan Paris Otomobil Fuarı'ndaki dünya tanıtımıyla kavuşacak. Yeni Golf, eski tasarımıyla ama yeni özelliklerle dikkat çekiyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: VW Medya

Kompakt sınıfın referans modellerinden VW Golf, 5'inci jenerasyonunun tanıtılmasından (2003 sonbahar) 5 yıl sonra 6'ncı jenerasyonuyla karşımızda. Bu erken yenilik, bu sınıftaki amansız rekabetten olsa gerek. Her ne kadar tepeden tırnağa yenilediği açıklansa da, otomobilin ön ve arka tasarımlarının neredeyse tamamen aynı bırakılması, insanın kafasında "küçük bi makyaj mı?" sorusunu doğuruyor. Öyle ki, eski ve yeni Golf'lerin fotoğraflarını yanyana koyduğunuzda, aradaki "7 farkı bulun" bulmacası gibi oluyor, ama 7 fark bulamıyorsunuz. Bu duyguyu, Audi A3'ün en son jenerasyon değişimde de yaşamamış mıydık? Volkswagen Grubu markaları, memnun oldukları ve akıllara kazınan bir tasarımı değiştirmek yerine, geliştirmeyi tercih ediyor. Bu da kimileri için mantıklı, kimileri için sıkıcı bir karar.

34 yıldır yollarda

Volkswagen Golf, özellikle Avrupalı otomobilseverler tarafından çok iyi bili-

nen bir otomobil. Sınıfının yaratıcısı ve referans modeli olarak görülüyor. Öyle ki 1974'ten bu yana üretiliyor. Bu da "akıllara kazınma"yı beraberinde getiriyor. Golf'ün satış adedi, şu ana kadar 26 milyonu geçmiş durumda. Yıllar boyunca model adının hiç değiştirilmemesi, toplam satış adedinde avantaj sağlıyor (Corolla HB artık Auris, Escort artık Focus, Kadett artık Astra).

İç mekanda bilinen Golf kalitesi

VW Golf, özellikle son iki jenerasyonda belirli bir kalite standardı sunan, kullanıcıların son derece memnun oldukları, malzeme ve işçilik seviyesi yüksek, konfor, donanım ve güvenlik özellikleri yeterli düzeyde bir otomobil. Bu özelliklerin, yeni jenerasyonda bir adım öteye taşındığı ifade ediliyor. VW Passat CC'den alınan yuvarlak göstergeler, yumuşak dolgulu kumanda paneli, dokunmatik ekranlı navigasyon, geri görüş kamerası, MP3'ler için HDD'ye sahip radyo, park asistanı, mesafe takip radarı ve matlaştırılmış krom



YENİ JENERASYON GOLF (ÜSTTE), DIŞ TASARIMDA ESKİ GOLF'TEN (ALTTA) PEK DE FARKLI DEĞİL.





dekorlar dikkat çekiyor. Kokpitte zaten başarılı olan ergonomik özellikler doğal olarak korunmuş. Kumanda birimleri kolay ulaşılan yerlerde. Gösterge tablosu ve orta konsol karmaşadan uzak, sade-şık ve fonksiyonel bir yapı sunuyor.

Asıl yenilikler kaputun altında

Golf VI, başlıkta da belirtmeye çalıştığımız gibi, selefine çok yakın bir tasarıma ama yeni teknolojilere sahip bir otomobil. Yeni nesil motor seçenekleri ve yürüyen aksam teknolojileri göze çarpıyor. Otomobilde yer alacak tüm motorlar Euro 5 normlarını karşılıyor. Ayrıca motorların daha sessiz çalıştığı ve yüzde 28'e varan oranlarda daha az yakıt tükettikleri belirtili-

yor. Benzinli motorları; 1.4 FSI 80 HP, 1.6 FSI 102 HP, 1.4 TSI 122 HP ve 1.4 TSI 160 HP oluşturuyor. Opsiyonel olarak 7 kademeli DSG şanzımana sahip olan 160 HP'lik ünite, 2.0 FSI 150 HP'nin yerini alacak. Dizel seçeneklerse 2.0 TDI 110 HP ve 2.0 TDI 140 HP. Dizel motorlara daha sonra 90 ve 170 HP'lik seçenekler de eklenecek. 80 HP'lik versiyon dışında kalan tüm motorlarda 6 ya da 7 kademeli DSG şanzıman alınabilecek.

2009 başında Türkiye'de

Yeni Golf, Ekim ayında Paris'te tanıtılacak. Ardından Batı Avrupa ülkelerinde satışa sunulacak. Golf'ü 2009'un ilk aylarında Türkiye yollarında görebileceğiz.



YENİ (ÜSTTE) İLE ESKİ (ALTTA) GOLF ARASINDA "SANKİ MAKYAJ" DEDİRTECEK KADAR AZ TASARIM FARKI VAR.



Euro NCAP'in yeni test sonuçları açıklandı

Bağımsız test kuruluşu Euro NCAP beş yeni otomobilin çarpışma testi sonuçlarını açıkladı.



Hyundai i30

Daha önceden de çarpışma testine giren i30 artık 5 yıldızlı. Daha önceden 33 puanla 4 yıldızda kalan i30, sürücünün diz ve uyluk bölümünde oluşabilecek yaralanma ihtimalini azaltarak 5 yıldızla 34 puanla uzandı. Bu geliştirmelere rağmen direksiyon kolunu sürücünün üst bacak bölgesi için halen ufak bir risk taşımakta. Çocuk korumasında 4 yıldız alan Hyundai i30'un yaya güvenliğinden aldığı sonuçta 2 yıldız.



Lancia Delta

Fiat Bravo platformlu Lancia Delta, 34 puanla 5 yıldız aldı. Çarpışma sonrası yolcu kabini ve ayak bölgesi stabil kalan Lancia Delta'nın ön koltuklarında oturanların dizleri ve uyluk kemikleri iyi korunuyor. Ayrıca bu güvenliğin farklı boylu kişiler ve farklı koltuk pozisyonlarında da sağlandığı görüldü. Çocuk güvenliğinde 3 yıldız alan Lancia Delta'nın yaya güvenliğinde aldığı notsa birçok otomobilin ki gibi 2 yıldız.



Daihatsu Cuore

Yolcu güvenliğinde 4 yıldız alan bu mini sınıf otomobilin çarpışma sonunda yolcu kabini ve sürücü ayak bölgesi stabil kaldı. Bunun dışında direksiyon kolunu hareket ederek sürücünün uyluk kemiğinde baskı olmasına neden oluyor. Yolcu tarafı havayastığının patlama şiddetiyle yolcunun yüzünde ufak yaralanma ihtimali doğuruyor. Ayrıca torpido kapağının da yolcu dizinde ufak yaralanmaya neden olması muhtemel. Yolcu güvenliğinde 4 yıldız alan Cuore çocuk korumasında 3 yıldızlık, yaya korumasındaysa 2 yıldızlık dereceler elde etti.



Renault Koleos

Renault'nun X-Trail bazlı crossover'ı Koles, önden çarpışma testinden aldığı 33 puanla yolcu güvenliğinden 5 yıldız aldı. Çarpışma esnasında yolcu kabini ve ayak bölgesi sağlam kalan Koleos'un direksiyon kolunu sürücünün uyluk kemiği için potansiyel risk oluşturmakta. Bununla birlikte torpido kapağı ve panelin bitim noktası da yolcunun uyluk bölgesinin marjinal sınırda kalmasına neden oluyor. Çocuk güvenliğinden 4 yıldız alan Koleos'un yayalara sağladığı güvenlik 2 yıldızla layık görüldü.



Mercedes ML

Mercedes'in 2005'te tanıttığı lüks SUV'u ML, Euro NCAP'e yeni girdi ve önden çarpışmada 34 puan alarak 5 yıldızla ulaştı. ML'de standart olarak bulunan ve otomobili muhtemel kazaya hazırlayan Pre-Safe sistemi devre dışı bırakılarak, geleneksel güvenlik sistemlerinin etkinliği ölçüldü. (Pre-Safe sistemi ani frenaj ve yük değişimlerinde devreye girerek koltukları dik konuma getiriyor, camları kapatıyor vb). Çarpışma sonrasında yolcu kabini ve ayak bölgesinde deformasyon olmadı. Ayrıca ön yolcunun uyluk ve diz bölgesinde de risk oluşmadı. Çocuk güvenliğinden 3 yıldız alan ML, yaya güvenliğinden sadece 1 yıldız alabildi.





RC, GELECEĞİN PEUGEOT'LARININ TASARIM ÖNCÜSÜ

Peugeot RC Paris'te sergilenecek

2008 Paris Otomobil Fuarı'nın dikkat çekecek otomobillerinden birisi de Peugeot RC konsepti olacak. RC konsepti 2002 yılında sunulan RC konsept otomobilleri ile 2006 Paris Otomobil Fuarı'nın yıldızlarından biri olan 908 RC arasındaki bağı tamamlayan model olma özelliğinde. Gran Turismo coupe olarak tanımlanacak bu model hibrid olmasıyla da yükselen çevrecilik beklentilerine cevap verebiliyor. 313 HP'lik motora sahip bu otomobil karma kullanımda 109 g CO2/km'lik karbondioksit salınımı yapıyor. Elektrik modundaysa bu salınım sıfıra düşüyor.

207 RC'ye özel seri: Le Mans

Peugeot 207 ürün gamına yeni bir üye eklendi: Peugeot 207 RC Le Mans. Peugeot'nun, 24 Saat Le Mans dayanıklılık yarışlarındaki başarısını taçlandırmak için hazırlanan bu özel seri 207 RC, mekanik olarak diğer 207 RC'lerle aynı. Fakat aslan başı şeklindeki çıkartmaları ve kaput üstündeki kırmızı şerit bu otomobili diğer 207'lerden farklı kılıyor. Sadece 2 bin adet üretilen 207 RC Le Mans'ın 50 adedi Ağustos ayında 44.900 YTL anahtar teslim fiyat ile Türkiye pazarına sunuluyor. Direksiyon simidi üzerinde yer alan özel şasi

numaraları ile kişiselleştirilen 207 RC Le Mans'ta 1.6 litre 175 HP THP motor görev yapıyor. Bu motor 207 RC'yi 7.1 saniyede 0'dan 100 km/s'ye taşıırken, maksimum 220 km/s'ye ulaştırıyor.



Peugeot Tasarım Yarışması finalinde 3 Türk

Peugeot'nun beşincisini düzenlediği Tasarım Yarışması'nda ilk 30'a kalan finalistler açıklandı. Oldukça çekişmeli geçen oylamanın sonucunda Türkiye'den "Ego" adlı tasarımıyla Emre Yazıcı, Almanya'dan "Rugir" adlı tasarımıyla Onur Güvenç ve Amerika'dan "Magnet" adlı tasarımıyla Tolga Metin ilk 30 finalist arasında kalarak büyük bir başarıya imza attılar. İnternet kullanıcıları www.peugeot.com ve www.peugeot.com.tr adresine bağlanarak, Peugeot Tasarım Yarışması için seçilen 30 projenin tamamı hakkında bilgi edinebilecekler ve 15 Eylül 2008'e kadar oy kullanabilecekler.





Chevrolet Cruze 2009'da geliyor

Chevrolet'yi dünya çapında çok satan bir marka haline getirmeyi hedefleyen GM, güçlü maziye sahip bu marka ile ABD dışında, Avrupa ülkeleri kadar gelişmekte olan ülkeleri de hedefliyor.

Chevrolet'nin bu konudaki yeni kozuysa Ekim 2008'de düzenlenecek Paris ve İstanbul otomobil fuarlarında tanıtacağı Cruze modeki olacak. Kompakt sedan olarak tanımlanan Cruze'de GM'in yeni global platformu kullanılmış.

Avrupa, Amerika, Rusya, Meksika, Brezilya ve Güney Kore GM tesislerinde üretilen Chevrolet Cruze 4.6 metre

uzunluğuyla C sınıfındaki bir çok otomobilden uzun olacak. Geniş bir iç hacme ve büyük bir yükleme kapasitesine sahip olacak Cruze, 5 kişinin rahatlıkla seyahat edebileceği şekilde tasarlandı. İlk olarak 1.6lt benzinli ve 2.0lt. turbo dizel motor seçenekleri ile pazara girecek Cruze, daha sonra 1.4lt. benzinli motor seçeneğe de sahip olacak.

Chevrolet Cruze 2009'un ilk aylarında Türkiye'de dahil Avrupa pazarında satışa çıkacak. Chevrolet Cruze'un dünya çapında 140 ülkede satışa sunulması planlanıyor.

Dodge Journey satışta

Dodge'un 2007 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıttığı MPV-station melezi crossover'ı Journey 42.211 Euro'dan başlayan fiyatlarla Türkiye'de satışa sunuldu. Ülkemizde ilk etapta 2.0 litre 140 HP turbodizel motor seçeneğiyle satılan Dodge Journey'de 6 ileri çift kavramalı otomatik vites bulunuyor. Standart olarak 5 kişilik oturma yeri sunan Dodge Journey'de ekstra ücret karşılığında 5+2 kişilik koltuk seçeneği alınabiliyor. İç mekanı çeşitli gözlerle pratikleştirilen Dodge Journey'de (ön yolcu koltuğu minderi altı, arka koltuk zemini) ayrıca MyGIG adı verilen 20 GB kapasiteye sahip eğlence sistemi de sunuluyor.



FORTE'NİN TASARIMINDA DÜZ HATLAR GÖZE ÇARPIYOR



Kia Forte hazır

Kia Cerato'nun (bazı ülkelerde Spectra adıyla satılıyor) yerini alacak ve 2009 model olarak yollara çıkacak yeni sedanı Forte'nin teknik bilgileri ortaya çıktı. Tasarımında köşeli ve düz hatların yoğun olarak kullanıldığı Kia Forte'nin ilk etapta 1.6 litre 124 HP benzinli ve 1.6 litre 128 HP turbodizel olmak üzere iki motor seçeneği olacak. Kia, Kore'de yılda 50.000 ve dış pazarlarda da 170.000 Forte satmayı hedefliyor.



Çinli Geely, Çelik Motor'la Türkiye'de

Çin'in en büyük özel sektör otomobil markası olan Geely, çok kısa bir süre içinde Türkiye'de Anadolu Grubu çatısı altında satışa sunulacak. Geely Holding Group ile distribütörlük anlaşması imzalayan Anadolu Grubu, Geely için Anadolu Araçlar Ticaret A.Ş. adında yeni bir şirket kurdu. Anadolu Araçlar, Otomotiv Grubu'nda Çelik Motor, Anadolu Isuzu ve Anadolu Motor'dan sonra kurulan 4. şirket oldu. Anadolu Araçlar, Türkiye'de Anadolu Grubu güvencesi altında Geely markasının tüm pazarlama, satış ve satış sonrası organizasyonundan sorumlu olacak.



Yeni Suzuki Alto, 2009'a hazır

Suzuki'nin 2009 model yılı için hazırladığı şehir otomobili yeni Alto'nun resmi tanıtımı Ekim'de düzenlenecek Paris Otomobil Fuarı'nda yapılacak. Ocak 2008'de düzenlenen Yeni Delhi Otomobil Fuarı'nda ilk kez A-Star konsepti olarak sergilenen 7. nesil yeni Suzuki Alto, Hindistan'daki Maruti Suzuki tesislerinde üretilecek. Euro 5 egzoz emisyon normlarını karşılayan 1.0 litrelik motora sahip yeni Suzuki Alto 109 g/km'lik CO2 salınımına sahip.



Yazlık VW Caddy; Topos Sail

VW, 30 Ağustos-7 Eylül 2008 tarihleri arasında Almanya'da düzenlenecek Dusseldorf Karavan Fuarı için sevilen ticarisi Caddy'nin özel bir versiyonu hazırladı. VW Topos Sail adlı bu konsept, klasik tekneleri çağrıştıran tasarım unsurlarına sahip. Alüminyum ve ahşap detayların bolca kullanıldığı VW Caddy Topos Sail'in en ilginç yanı tavandaki ahşap kaplamanın kaldırılarak, şezlong halini alması. Bu sayede istenilen her yerde güneşne bilmek mümkün olabiliyor. Otomobilin şezlong-tavanına bagaj kapağına entegre ahşap-alüminyum merdivenden çıkılıyor.



Yeni Ibiza Türkiye'de

Seat'ın küçük sınıftaki temsilcisi Ibiza tamamen yenilenmiş haliyle Türkiye'de satışa sunuldu. İlk etapta 1.2 litre 70 HP'lik benzinli motor seçeneğiyle satışa sunulan yeni Seat Ibiza, başlangıç fiyatı 25 bin 900 YTL olarak açıklanıyor. Dizaynı Lamborghini'nin eski tasarımcılarından Luc Donckerwolke tarafından yapılan yeni Ibiza özellikle yandan bakıldığında zaman çapraz inen kat izleriyle sınıfı için son derece cesur gözüküyor. 405 cm'lik uzunluğuyla eski nesilden yaklaşık 8 cm daha uzun olan yeni Ibiza'nın bagaj hacmi de 265 lt'den 292 lt'ye yükselmiş. Yeni Ibiza'nın 1.2 litrelik motoru 70 HP'yi 5400 d/d'de üretirken, 112 Nm'lik maksimum tork da 3000 d/d'de ortaya çıkıyor. 0-100 km/s hızlanmasını 15.0 saniye de tamamlayan otomobilin maksimum hızı 163 km/s ve ortalama yakıt tüketimi ise 5.9 lt/100 km. Yeni Ibiza gamına Eylül ayı sonundan itibaren 1.4 lt 85 HP ve 1.6 lt 105 HP benzinli, Aralık ayından itibaren ise 1.4 lt TDI 80 HP dizel motorlu seçenekler katılacak.

İki yeni Porsche göz kamaştırıyor

Porsche, ülkemizde de satışa sunulan Cayman S Porsche Design Edition 1 ve Boxster RS 60 modellerinin ardından iki yeni model versiyonunu daha tanıttı. Porsche Boxster S Porsche Design Edition 2 ve Cayman S Sport adlarıyla üretilecek bu iki özel seri, Ekim ayından Batı Avrupa pazarlarında satışa sunulacak. Ülkemizeyse özel siparişle getirilecek. Porsche Boxster S Porsche Design Edition 2'den sadece 500 adet üretecek olan Alman üretici, Cayman S Sport'tan ise sadece 700 adet üretecek. Her iki özel seride de kullanılan 3.4 litre hacimli ve 303 HP'lik motor, diğer S modellerine göre 8 HP daha fazla güç üretmesiyle de dikkat çekiyor.

Cayman S Sport

Porsche 911 GT3'ün gövde rengi seçenekleri arasında yer alan turuncu ya da yeşil renkle de sipariş verilebilen Cayman S Sport, yine GT3 modelinde olduğu gibi siyah renkli jantları, dış aynaları ve hava girişleriyle farklı bir görsellik sunuyor. Standart olarak sunulan PASM Porsche Aktif Süspansiyon Sistemi, çift xenon farlar, Spor Krono paketi, sportif tipte koltuklar ve egzoz sistemine sahip Cayman S Sport, yine GT3'ün kendine has süslemelerini hatırlatan kokpit detaylarına da sahip olmasıyla ön plana çıkıyor.



Boxster S Porsche Design Edition 2

Kuzey Amerika otomobil pazarı için J.D. Power'ın yaptığı araştırmada sınıfının en iyi modeli seçilerek birinci olan Boxster modeli baz alınarak geliştirilen Boxster S Porsche Design Edition 2, tek üretim rengi olarak belirlenen Carrera Beyazı ve gri renkli gövde şeritleriyle dikkat çekiyor. Bununla birlikte kırmızı stop lambaları, 19 inçlik SportDesign jantlar ve yan hava girişleri aracın görsel diğer farklılıklarını oluşturuyor. Özel seri Boxster'ın kabin içinde sınırlı sayıda üretilen modelin seri numarasını taşıyan bir plaka yer alıyor.



Mercedes'te tek numara

Bugüne kadar önce farklı numaralardan hizmet veren Mercedes-Benz Bilgi Hattı, Mercedes-Benz Yol Yardımı, Mercedes-Benz Müşteri Şikayetleri ve Mercedes-Benz Kaptanlar Kulübü tek bir numara altında toplandı. Bu hizmete Türkiye'nin her yerinden herhangi bir kod çevirmeksizin 444 62 44 numaralı telefondan ulaşabilmek mümkün.

Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244



Bosch'tan 50 milyon enjektör

Bosch Bursa tesisleri 2003 yılında ürettiği 10 milyonuncu enjektörün ardından, bu yıl 50 milyonuncu Common Rail enjektörünü imal etti. 1999 yılında 258 çalışanın bu konuda eğitim alması ile başlayan Common Rail Enjeksiyon I ve II (CRI) imalatı hızla gelişerek, 2003 yılında 10 milyon üretim rakamına ulaşıldı. 2008 yılına gelindiğinde ise bu rakam 50 milyonun üzerine çıktı. Bosch Bursa Dizel fabrikalarında imal edilen 50 milyon enjektör ucuca eklendiğinde 11.000 km uzunluğa, ağırlık olaraksa 24.000 tona ulaşıyor.

Temsa Global'den yeni fabrika

Temsa Global AŞ, Türkiye ve uluslararası pazarlardaki gelişme hedeflerine paralel olarak üretim yapılanmasının en son adımını Adapazarı fabrikası ile attı. Temsa Global AŞ, Adana tesisini otobüs ile midibüs üretimine ayırarak, kamyon üretimi için Sabancı Holding'in Adapazarı'ndaki tesisini kendisine merkez olarak seçti. Adana'da üretilmekte olan Mitsubishi Fuso Canter hafif kamyonu buraya taşıyarak üretime başlayan Temsa Global, 18 Ağustos 2008 tarihinde fabrikanın resmi açılışını yaptı. Bu fabrika ile kamyon, treyler ve üst yapı üretimine odaklanılacak.



Matrix makyaj tazeledi

İlk defa 2001 yılında yollara çıkan ve 2005 Eylül'ünden beri Türkiye'de de satılmakta olan Hyundai'nin küçük sınıf MPV'si (MPV-B) Matrix; geniş iç mekan ve makul motor seçenekleri olmasına rağmen tasarım yönünden gerçekten sıkıcı bir otomobildi. Üstelik Pininfarina tasarımı olmasına rağmen.

Hyundai'nin tüm dünya için sadece İzmit Fabrikası'nda üretilen Matrix'in, Türkiye ve Avrupa pazarında tüm özellikleriyle daha da fazla müşteriye ulaşmayı hedefliyor. Makyajlı Matrix'in fiyatı 23 bin 900 YTL ile 33 bin 300 YTL arasında değişiyor.

Hyundai Matrix Türkiye'de, common-rail

direkt enjeksiyon teknolojili 1.5 litre CRDi-VGT dizel motor ve 1.6 litre benzinli olmak üzere iki farklı motor seçeneğiyle üretiliyor. 1.5 litrelik CRDi-VGT motor, 4000 d/d'de 110 HP güç ve 1900- 2750 d/d aralığında 235 Nm tork üretiliyor. Matrix bu motorla 13.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaşırken, maksimum 170 km/s'ye çıkıyor. Ortalama tüketimse 5.2 lt/100 km.

1.6 litrelik benzinli Matrix'in gücü 5800 d/d'de 103 HP, torkuysa 4500 d/d'de 141 Nm. Manuel şanzımanla 170 km/s maksimum hıza çıkan Matrix 1.6, 0'dan 100 km/s hıza 12.7 saniyede ulaşıyor ve 100 km'de ortalama 7.2 litre yakıt tüketiyor.

Lassa Impetus Revo satışta

Lassa'nın geliştirip üreterek önce dünya pazarlarına ihraç ettiği yeni yüksek performans lastiği Impetus Revo, Türkiye'de de satışa sunuldu. 14 inç'ten 17 inç'e kadar değişen ebatlarda ve 140 YTL'den başlayan fiyatlarla Lassa bayilerinde satışa sunulan Impetus Revo, maksimum 270 km/s'lik hız sınırına kadar çıkabiliyor. TÜV SÜD tarafından da onaylanmış olan Impetus Revo'nun, önümüzdeki 3 yıl içinde Lassa'nın yurt içi satışlarının üçte birini oluşturması hedefleniyor. 2010 yılına kadar hedeflenen ihracat rakamıysa 2 milyon adet.



Opel'den çevre atağı

Opel, Corsa ve Astra'nın yeni ecoFLEX versiyonlarını tanıttı. Halen 119 g/km karbondioksit emisyon değerine sahip 75 HP'lik 1.3 CDTi motorlu ecoFLEX'e göre 10 g/km daha az salınım yapan yeni ecoFLEX Corsa diğer versiyonun aksine 3 kapılı olarak üretilecek. Opel mühendisleri emisyonu azaltmak için yeni bir motor yazılımı kullanmalarının yanı sıra ağırlığı 45 kg kadar düşürmüşler. Ayrıca 185/70 14 ebadındaki lastiklerde 175/70 14 olanlarla değiştirilmiş. 100 km mesafede 4.1 litre motorin tüketen bu otomobilin maksimum hızıysa 168 km/s.

Corsa'yla birlikte Astra'da daha çevreci bir versiyona sahip oldu: Astra 1.7 CDTi ecoFLEX. 110 HP'lik turbodizel motora sahip Astra 1.7 CDTi'nin ortalama

ma tüketimi 4.5 lt/100 km, karbondioksit salınımıysa 119 g/km olarak açıklanıyor. (standart 1.7 CDTi Astra'da bu değerler 4.7 lt ve 149 g/km). Astra'nın çevrecilik reçetesi de Corsa'ya benzer. Düşürülmüş ağırlık (30 kg kadar), yeni motor yazılımı ve düşük dirençli lastikler gibi. Bunun dışında dişli oranları da uzatılmış ve ayrıca otomobilde aerodinamik düzenlemeler yapılmış.





Audi'nin sporcuları geldi

Audi iki yeni sporcusunun satışına başladı. Ürettiği 580 HP'lik güçle Audi'nin spor modeli R8'i bile gölgede bırakan ağır sıklet RS6 ve TT ailesinin en sportif 272 HP'lik TTS. Toplam 10 adetlik satış hedefi ve 193 bin 568 Euro'luk anahtar teslim başlangıç fiyatıyla Türkiye pazarına sunulan Audi RS 6 Avant'ın 5.0 litrelik FSI teknoloji (TFSI) V10 motoru 580 HP güç ve 1500- 6250 d/d gibi geniş bir devir aralığında 650 Nm tork üretiyor. Bunun sonucundaysa 2025 kg'lık ağırlığa rağmen dudak uçuklatan performans değerleri ortaya çıkıyor. 4.6 saniyelik 0-100 km/s ve 14.9 saniyelik 0-200 km/s zamanları zaten fazla söze gerek bırakmıyor. Maksimum hızı 250 km/s ile sınırlı. Audi RS 6 Avant'ın merkezi diferansiyeli, motor gücünün % 40'ını ön aksa verirken, % 60'ını ise arka aksa vererek dinamik sürüş per-

formansının güvenli biçimde elde edilmesi sağlıyor.

Ülkemizde sadece 15 adet satılacak TTS'in başlangıç fiyatı 73 bin 274 Euro. 2.0 TFSI motorun zirve hali olan 272 HP'lik motorun torkuysa 2500-5000 d/d aralığında 350 Nm tork üretiyor. quattro çekiş sistemine sahip TTS'in manuel şanzımanlı versiyonu 0-100 km/s hızlanması 5.4 saniyede tamamlıyor.



Mazda Türkiye BT-50'yi satışa sundu

Mermerler ile yollarını ayırma kararı alan Mazda, Türkiye'de yeniden yapılanıyor. Ülkemizde ilk defa geçen yıl Mermerler tarafından satışa sunulan Mazda BT-50'de bu yeniden yapılanma çerçevesinde Mazda Motor Türkiye A.Ş. tarafından tekrar satışa sunuldu. Arkadan itişli ve 4x4 olmak üzere iki aktarma sistemi sunulan BT-50 ailesine katılan yeni 2.5 litrelik turbodizel motor, eski versiyona göre 34 HP güçlenerek 143 HP güç üretir hale gelmiş. 330 Nm'lik maksimum tork ta eskisine göre 64 Nm daha fazla.

DE 2.5L High 4x2 versiyonu 39.000 YTL, DE 2.5L High 4x4 versiyonu 49.000 YTL olan BT-50' de sürücü ve

yolcu havayastıkları, immobilizer, aktif gergili ön emniyet kemerleri, 3 noktadan bağlantılı arka emniyet kemerleri, uzaktan kumandalı merkezi kilit, sınırlı kaydırmalı diferansiyel (4x4 araçlarda), elektrikli camlar, far yükseklik ayarı, CD çalar, krom görünümlü yan aynalar gibi donanımlar standart olarak sunuluyor.



Nissan'dan Eco Pedal

Artık üreticilerin gündeminde kuşkusuz ki ekonomi var. Nissan'da tüketimi düşürmeye yardımcı olacak Eco-Pedal sistemi üzerinde çalışıyor. Eco-Pedal sistemi devredeyken, sürücünün gaz pedalına bastığı anda bir sayaç geriye itilerek aktif hale geliyor ve sistem fazla basıncı saptayarak sürücüyü ihtiyacı olandan daha fazla yakıt kullandığını bildiriyor. Gösterge tablosuna enteg-

re edilen Eco-Sürüş paneli sürücünün gerçek zamanlı yakıt harcama oranını iyileştirmesi için çalışıyor. Eco-Pedal sistemi hızlanma sırasındaki yakıt tüketimi, şanzımanın verimliliği ve sürüş şeklinin oranlamasını yapıyor ve bu işlemin ardından optimum hızlanma oranını hesaplayarak, sürücünün gaz pedalına aşırı güç sarfettiğini algıladığında, geri itme kontrol mekanizmasını devreye sokuyor.

e-lancia

Lancia markası, Temmuz ayında Türkiye'nin ilk sanal basın toplantısına imza attı. Ağustos sayımızda sürüş izlenimini okuduğunuz Ypsilon Sport MomoDesign'in tanıtıldığı toplantıya 9 gazeteci katıldı.

Yazı: Emre Anamur

Lancia'nın Temmuz ayında gerçekleştirdiği Türkiye'nin ilk sanal basın toplantısına katılmak için, sabah kalkıp İstanbul'da bir otelin toplantı salonuna değil, çalışma odama gittim. Görevliden kahve istemek yerine, kendi kahvemi kendim hazırladım. Ve bilgisayarımı açıp toplantı saatini beklemeye başladım. Toplantı da, ardından düzenlenen ödüllü yarış da keyifliydi. Bu farklı lansmanla ilgili olarak, bu projeye imza atan Alfa Romeo - Lancia İş Birim Direktörü Arzu Çolakoğlu'yla kısa bir röportaj gerçekleştirdik.

- Türkiye'deki ilk sanal basın toplantısı yapmaya neden ve nasıl karar verdiniz?

Son dönemlerde sıklıkla iletişim çağında olduğumuzu ve iletişimin boyut değiş-

tirdiğini telaffuz ediyoruz. Dijital, interaktif iletişim ve dolayısıyla internet başrol oyuncusu konumunda. Yeniliklere açık, hayatı hızla yaşayan kitleler için de yaşam internet üzerinde sürüyor. Lancia markası, tüm dünyada farklı İtalyan tasarım ve zarafetini temsil ederken kendine has özel bir kullanıcı kitlesine sahip. Bu kitle yenilikçi, genç, tasarımı takip eden, farklı olmayı tercih eden, kişilerden oluşuyor. Lancia Ypsilon Sport MomoDesign modelinin Türkiye'de yapacağımız lansmanında da yenilikçi ve farklı olma özelliğini koruyacak ve ilgi çekecek bir etkinlik düşünmeye başladık. Oldukça yenilikçi ve özellikle de katılımcılar açısından pratik bir yöntem olduğunu düşünerek, sanal basın toplantısına karar verdik.

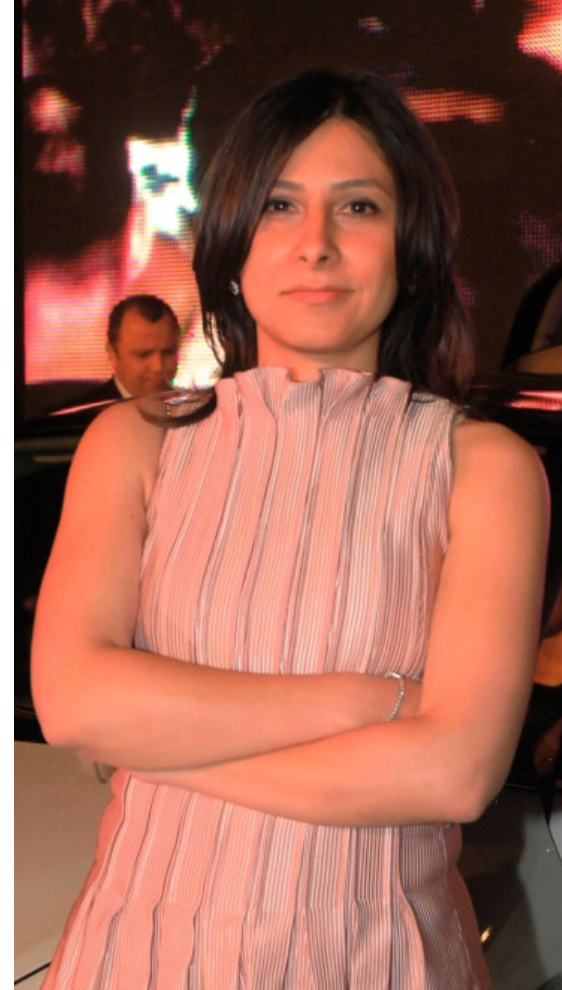
- Toplantıya Lancia ekibi olarak nasıl hazırlandınız?

Öncelikle basın toplantısının içeriği üzerinde çalıştık. Bu bir lansman toplantısı olduğu için toplantıya katılan basın mensubu dostlarımızın, toplantı sonunda araçla ilgili tüm bilgileri aldığından ve sorularının yanıtlandığından emin olacağımız bir akış hazırlamaya çalıştık. Bu planlamayı yaparken aynı zamanda eğlenceli ve farklı bir deneyim yaratmak ve yaşatmak için çaba gösterdik. Öncelikle aracımızın tanıtımı için bir mikro site kurduk. Burada aracın detaylarına yer verdik. Ardından da, basın mensupları için webin programını

ve basın toplantısı sonrası online oynanan oyunu adreslerine yolladık. Sonrasında 9 Temmuz tarihinde sorun yaşamadan katılmaları için onlarla temasa geçtik.

- Toplantıdan önce, davet ettiğiniz gazetecilerle kurduğunuz iletişimde, anlatım gücünüzü ya da teknik aksaklıklar yaşadınız mı? Gazetecilerin bu konuya yaklaşımları nasıl oldu?

Sanal basın toplantısı fikri herkese çok



ilginç geldi. Çok basit bir hazırlık süreci sonrasında, tüm teknik düzenlemelerin yapılmasının ardından basın toplantımız çok başarılı bir şekilde tamamlandı. Sadece bir katılımcı, çalıştığı kurumun internet ayarları nedeniyle multiplayer oto yarışı oyunumuza katılamadı. Bunun dışında yaklaşık 40 dakika süren basın toplantımızda hiç bir teknik sorun yaşanmadı.

- Toplantıya şirketinizdeki bir toplantı salonunda, tıpkı bir komuta üssü gibi bir ortamda katıldığınızı duydum. O odada kimler vardı?

Lansman için şirketimizin toplantı odalarından birini kullandık. Bu odada benimle beraber Tofaş Kurumsal İletişim Direktörü Banu Kalay Erton, Lancia marka ve ürün yöneticileri, BeZoone çalışanları, iletişim şirketimiz Bersay'ın temsilcileri ve toplantımızın görüntülerini kayıt altına alan Tofaş TV'nin çekim ekibi vardı.

- Toplantıya kaç gazeteci katıldı? Katılım sayısı, beklentilerinizi karşıladı mı?

Basın toplantımıza tamamı ulusal yayın temsilcilerinden 9 basın mensubu katıldı. Hedefimiz 8-12 arasında basın mensubu bu toplantıyı hiçbir sorun yaşamadan gerçekleştirmekti. Bir ilke imza atarken, gazeteci dostlarımızla çok keyifli ve verimli bir toplantı gerçekleştirdik. Bu nedenle toplantının beklentilerimizi fazlasıyla karşıladığını söylemeliyim.

MÜKEMMEL İKİLİ



Volkswagen Grubu tarafından geliştirilen 1.4 Turbo FSI motor ve 7 ileri S tronic şanzıman, makyajla birlikte A3'teki yerini aldı. Yüksek performans ve düşük yakıt tüketimi konularında öne çıkan bu ikili, birçok otomobil severin aklını çeceleğe benziyor. Makyajlı A3'ün Türkiye'deki ilk testine hoşgeldiniz.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Audi A3... 1996 yılında doğan ve Alman üreticiyi premium kompakt sınıfta temsil eden başarılı model. Rakipler gelip geçiyor: Kimi zaman 3 Serisi Compact oluyor rakibin adı, kimi zaman 1 Serisi. Bazen Sportscoupe çıkıyor A3'ün karşısına, sonra bir bakıyorsunuz kılık ve karakter değiştirip A Sınıfı'na dönüşmüş ve yok olmuş bir süre. Şimdiyse CLC formuna bürünmüş. Kısacası rakipler değişiyor, A3 sadece yenileniyor ve liderliğini koruyor.

Makyajla yeni bir yüze kavuştu

Hatırlanacağı gibi A3, 2003 yılında ikin-

ci jenerasyonuna kavuşmuştu. Bu yılki makyaj, otomobilin güncelliğini koruması ve yeni teknolojilerin eklenmesi açısından önemli bir operasyon oldu. Yeni krom çerçeveli ızgara, görünümü modernleştirmiş. Ayrıca ön tampon, motor kaputu ve ön hava girişi tasarımı da yenilenmiş. Ama ön tasarımdaki en çarpıcı değişiklik, A3 Cabrio modelinde uygulanmaya başlanan kanat biçimli aydınlatma düzenine sahip gündüz farları. A3'ün standart donanımında H7 halojen farlara yer veriliyor. LED teknolojili Xenon plus farlarsa opsiyonel donanımda. LED teknolojili sinyallerle do-



OTOMOBİLİN ÖN YÜZÜNDE DAHA BELİRGİNLEŞTİRİLMİŞ AĞIZ BİÇİMLİ IZGARA VE YENİ FARLAR DİKKAT ÇEKİYOR

natılan yan aynalar, yenilenen kapı kolları, konumu değiştirilen arka far tasarımı ve tamponlar, makyajlı A3'teki diğer tasarım yenilikleri. Uzunluğu 25 mm arttırılan A3'ün bagaj hacmi 350 litre. Bu rakam, arka koltuklar yatırılınca 1080 litreye çıkıyor. Kokpitteki değişikliklerse dış tasarım-daki kadar çok değil. Malzeme ve işçilikte, bilinen A3 kalitesi korunmuş. Değişiklikler gösterge tablosundaki yazının rengi, birkaç ses sistemi butonunun değiştirilmesi ve havalandırma delikleriyle sınırlı. İç mekandaki ergonomi iyi. Eşya gözü sayısı ve işlevselliği konularında da herhangi bir sorun göze çarpmıyor.

Asıl fark şanzımanda

Bilindiği gibi A3, 2007'de 1.4 Turbo FSI motora kavuşmuştu. 125 HP güç ve 200 Nm tork üreten bu düşük hacimli turbo benzinli motor, başarısını kanıtlamış ve birçok kuruluş tarafından ödüllendirilmişti. Ancak makyajla birlikte, bu motor, 6 ileri DSG yerine, 7 ileri S tronic şanzımanla kumanda edilmeye başlandı. Opsiyonel olarak sunulan bu yeni motor-şanzıman kombinasyonu, bizim tahminimize göre A3 versiyonları arasında en çok talep edilen ikili olacak. Hem otomatik vites konforu yaşatan hem de yüksek performans-düşük yakıt tüketimi gibi birbirine karşıt iki özelliği birarada sunan bu ikili, sürücüye maddi-manevi keyif veriyor.



MAKYAJLI A3, BİR ÖNCEKİ YÜZÜNDEN FARKLI OLARAK SINGLE FRAME IZGARAYA SAHİP. FAR VE STOP TASARIMLARI DA MODERNLEŞTİRİLMİŞ (SOLDAKİLER MAKYAJLI A3'TÜR)

Ortalama tüketim 5.6 lt/100 km

1390 cc'lik motor, turbo desteğiyle 5000 d/d'de 125 HP güç, 1500-4000 d/d aralığında 200 Nm tork üretiyor. 1270 kg ağırlığındaki 3 kapılı A3'ü 9.3 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştıran ünite, sürücüye 203 km/s'lik maksimum hız sunuyor. Fabrika verisi yakıt tüketimlerine baktığımızda ise, bu versiyonun, benzinli motor seçenekleri arasında performans-tüketim açısından en verimli olduğunu görüyoruz. Öyle ki, A3 1.4 TFSI S tronic, 100 km'de şehir içinde 7.1, şehir dışında 4.8, ortalamadaysa 5.6 lt benzin tüketiyor. Bir başka deyişle, 1.4 TFSI'nin ortalama tüketim değeri (5.6 lt/100 km), A3 2.0 TDI quattro'nun ortalama tüketim değerine eşit.

Konfor ve sportiflik birarada

Makyajlı A3, A3 ve A3 Sportback (5 kapılı) olmak üzere iki karosere ve "Attraction", "Ambiente" ve "Ambition" olmak üzere üç donanım seviyesine sahip. Bunun yanında 1.6 lt 102 HP, 1.4 TFSI 125 HP, 1.8 TFSI 160 HP, 2.0 TFSI 200 HP, 1.9 TDI 105 HP, 2.0 TDI 140 HP ve 2.0 TDI 170 HP olmak üzere dört benzinli, üç dizel motor arasından seçim yapılabilir. Bizim test aracımız 1.4 TFSI S tronic model ve Attraction donanımına sahipti. Baz versiyonun üzerine, zengin opsiyonel donanım listesinden arka park sensörü, iPod arayüzü, 16 inç'lik alüminyum jant gibi ekstralar

1.4 TFSI MOTOR VE 7 İLERİ S TRONIC ŞANZIMANIN UYUMU ÇOK BAŞARILI. İPOD ARAYÜZÜ TORPİDODA. İÇ MEKANDA MALZEME VE İŞÇİLİK ÜST DÜZEYDE



seçilmiş. Otomobilin sürüşü, 3 kapılı tasarımı vaat ettiği gibi son derece sportif. Ancak darbe emişi başarılı olan tatlı-sert süspansiyon sistemi, yol tutuştan ödün vermeden, gereken konforu sunuyor. Motor son derece sessiz çalışıyor. İç mekana rüzgar, lastik ve yol sesi minimum düzeyde giriyor. Konfordan daha çok sportif sürüş ve performans konusunda istekli olanlar, aracımızdaki dört kollu direksiyon yerine üç kollu direksiyonu ve direksiyondan vites değiştirmeye yarayan pedalları almalarını daha mantıklı olur. Motor-şanzıman uyumu çok başarılı. Vitesler hızlı ve sarsıntısız değişiyor. “D” konumunda düşük yakıt tüketimine yönelik davranan şanzıman “S” konumuna alındığında devirli kullanım sayesinde turbonun hakkını veriyor. Ayrıca “D” konumundayken vites

kolunu sağa itip, 7 ileri şanzımanı manuel kullanmayı da tercih edebiliyorsunuz. Direksiyon tepkileri başarılı. Frenler sert ve etkili. Ön ve yan görüş açılarında sorun yok ancak küçük ve yüksek arka cam, arka görüşü olumsuz etkiliyor. Bu nedenle arka park sensörünü almakta fayda var. LED’li sinyalleri bünyesinde barındıran yan aynalar güvenliği artırıyor. Motor atak ve istekli. Bu da özellikle sollamalarda avantaj sağlıyor. ESP tüm A3 S tronic ve quattro modellerinde standart olarak sunuluyor.

Cazibesini koruyor

Premium kompakt otomobil denince ilk akla gelen model olan A3, makyajla ve yeni motor-şanzıman ikilisiyle adından çok söz ettirecek. Genç profesyonellerin, belir-

li bir gelir düzeyinde olan üniversite öğrencilerinin, yeni evli çiftlerin ve özellikle genç bayanların ilgisini çeken A3, bu müşteri profilini koruyarak yoluna devam edecek. Makyajlı yüzün ve 7 ileri S tronic şanzımanlı 1.4 TFSI motorun cazip özellikleri nedeniyle, kısa süre içinde ikinci elde 1.6 benzinli A3 arzının artacağını söylemek için de kahin olmaya gerek yok.

Audi A3 1.4 TFSI S tronic Attraction

Fabrika verileri

Motor: 1390 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli, 16V
Maks. güç: 125 HP @ 5000 d/d
Maks. tork: 200 Nm @ 1500-4000 d/d
Maks. hız: 203 km/s
0-100 km/s: 9.3 sn
Boyutlar: 4239/1765/1421 mm
Boş ağırlık: 1270 kg
Bagaj hacmi: 350-1080 lt
Tüketim (ş.İç/ş.dış/ort.): 7.1 / 4.8 / 5.6 lt/100 km
Baz fiyat (1.4 TFSI için): 26.537 Euro

➕ İmaj, kalite, motor teknolojisi, 7 ileri S tronic şanzıman

➖ Arka görüş, arka camlar açılmıyor



ORTA SINIFA FRANSIZ ÇIKARMASI

Orta sınıfa son katılan modellerden Citroen C5 ve Renault Laguna, makul dizel motor seçenekleriyle kozlarını paylaşıyor.



Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

YÜKSEK SÜSPANSİYON KONFORU
SUNAN YENİ C5 1.6 HDİ'DA ESKİ
NESLİN AKSİNE HİDROPNÖMATİK
SÜSPANSİYON YERİNE GELENEKSEL
ÇELİK YAYLI SÜSPANSİYON
KULLANILMIŞ



RENAULT LAGUNA,
RAKİBİNDEN DAHA İYİ YOL
TUTUŞA VE DİREKSİYON
HİSSİNE SAHİP. SÜSPANSİYON
KONFORUNDAYSA C5 ÖNDE





CITROEN C5'İN UZAY ARACI KABİNİNİ ANDIRAN KOKPİTİ FAZLAÇA KARMAŞIK. SADECE DİREKSİYONDA 20 ADET DÜĞME VAR. LAGUNA'NIN KOKPİTİYE DAHA KULLANIŞLI

Son dönemde D segmenti olarak da anılan orta sınıf yeni modellerle hareketleniyor. Ford Mondeo, Mazda6, Honda Accord son dönemde yenilenen orta sınıf araçlar olarak dikkat çekerken, Fransızlar da boş durmadı ve Citroen C5 ve Renault Laguna'da yeni nesille-riyle yollarda boy göstermeye başladı.

Orta sınıfta başarılı olmanın anahtarlarına bakınca 1.6 litre silindir hacimli ve

dizel motorların başarının önemli anahtarlarından olduğunu söylemek yanlış olmaz. Gerçi önceki neslinde de aynı motora sahip Citroen C5 iddialı satış rakamlarına ulaşmasa da bunda motordan ziyade tasarım ögesinin etkisini kabul etmek gerek. Çünkü eski C5 tasarım yönünden fazla albenili değildi.

Tasarım-iç mekan

Yeni nesil C5'se eski C5 platformundan

türetilmiş olmasına rağmen (güncel C6'da bu platformdan türetilerek ortaya çıkarıldı) tasarım olarak eskisinden çok daha iddialı. Citroen bu etkileyici tasarımı meydana getirmek için Alman otomobillerinden biraz esinlenmiş olmasına rağmen (C5'in bel çizgisi BMW 3 Serisi'ni hatırlatırken, bagaj tasarımı VW modellerinden izler taşıyor) bunları başarıyla harmanlamış ve kaslı, gergin bir görünümlü bir karoser ortaya koymuş. Bu etkileyici tasarım tam-

ponların uç noktalarında ve kapı altlarındaki krom çıtalarla daha da zenginleştirilmiş. Laguna'ysa eski neslin silüetine sahip olmasına rağmen daha kibar bir burun tasarımına sahip. İnce bir omuz çizgisine sahip Laguna, C5'e göre daha sakin bir duruşa sahip.

İç mekanlara göz atıldığında dış tasarımdaki farklı anlayışların iç mekana da taşındığı görülüyor. Laguna sade, C5



abartılı. Önce C5'ten başlayalım... Fransız otomobilleri genelde alçak ön konsollu ve alçak cam çizgileriyle ferah ve aydınlık iç mekan sunmalarıyla bilinir. Fakat yeni C5'in yüksek konsolu ve koyu renk iç mekanı birleşince karanlık bir ortam ortaya çıkmış. Ön konsol bir Citroen'den bekleneceği gibi modern, sanki uzay mekiği gibi. Fakat düğme kalabalığı kafa karıştırıcı. Bunun nedeni sadece direksiyon simidinin üzerinde bile 20 tane (bunların ikisi korna, geriye kalıyor 18) düğme olması.

Orta konsolda da hatırı bir düğme kalabalığı var.

Laguna'daysa durum tam tersi. Kuvanda yerleşimleri C5'e göre son derece sade, anlaşılır ve doğal olarak daha kolay kullanımlı. Alçak ön konsol, alçak cam çizgisi ve açık renk döşemeler de iç mekanın C5'e göre daha aydınlık olmasını sağlıyor. Renault mühendisleri yeni Laguna'nın klima sistemi üzerinde çok uğraşmışlar. Çift bölge bu otomatik klimanın ayarı yumuşak (soft) auto (otomatik) ve hızlı (fast)



HER İKİ OTOMOBİLİN KALİTE HİSSİ ÇOK İYİ OLSA DA, LAGUNA BU KONUDA BİRAZ DAHA BAŞARILI



olmak üzere üç farklı şekilde ayarlanabiliyor. Fakat bizim test aracımızda bir sorun olsa gerek otomatik klimanın ayarını 22 dereceye bile getirsek üşüdük.

Eşya gözleri konusunda da her iki otomobilde başarısız. C5’de bilgi ekranının altında (yurtdışı versiyonlarda bu bölüm navigasyon ekranı) ve orta konsolun altında gözler olmasına rağmen bunlar ufak ve kullanışsız. Geriye kapı içi cepler ve kol dayama yerinin altı kalıyor ki, eğer içeceklerle yol alıyorsanız kol dayama yerinin altı da işlevsizleşecektir. Çünkü bardaklık kol dayama yerinin altında. Laguna’da bir bardaklık orta konsola gizliyen diğeri elektromekanik ek freni kumandasının az önünde yer alıyor. (Bu bölüm yurt dışındaki eğlence sisteminin kumandasına ev sahipliği yapıyor). Genel kalite hissi konusundaysa iki otomobilde iyi. Fakat bizce Laguna bu konuda biraz daha önde.

Orta sınıfta en önemli kriterlerden birisi de kuşkusuz arka koltuklar. Arka koltuk-

ta rahatlık ve diz mesafesi konusunda benzer seviyede olan test araçlarımızdan Laguna’da baş mesafesi daha az. Bunun nedeni opsiyonel olarak alınan panoramik cam tavanın döşemesinin baş mesafesinden biraz çalması. Söz arka koltuklardan açılmışken Citroen’e bir konuda teşekkür etmek lazım. Çünkü sesli emniyet kemeri uyarıcısı arka koltuklarda da mevcut. Türk insanının bünyesi emniyet kemeri “alerjik” yapıda olduğundan bu donanım son derece faydalı. Buradan güvenlik için arka koltuklarda da mutlaka emniyet kemeri takılması gerektiğini hatırlatalım.

Motor-performans

Motorları bu ikilinin orta sınıftaki en büyük kozları. Çünkü hem dizeller, hem de silindir hacimleri 1600 cc’den ufak. Laguna’da bulunan 1.5 dCi motor diğer Renault’larda da mevcut. Fakat bir farkla, Laguna’da 110 HP güç ve 240 Nm tork üretiyor. C5’teyse PSA Grubu’nun birçok



ALMAN OTOMOBİLLERİNİ ANDIRAN TASARIM ÖĞELERİNE SAHİP YENİ C5, TASARIM OLARAK ÇOK ETKİLEYİCİ. VE GÜÇLÜ. LAGUNA İSE GÖRSEL ÇEKİCİLİKTE C5'İN ETKİLEYİCİLİĞİNİ YAKALAMIYOR



modeline hayat veren 1.6 HDi 110 HP'lik motor mevcut. Bazı kişilerde ilk başta Laguna'da bulunan 1.5 dCi motorun bu büyük kasayı taşıyamayacağı düşüncesi oluşabilir. Fakat bu yanıltıcı, çünkü 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş 110 HP'lik 1.5 dCi son derece makul bir çekiş sunuyor. Yani klima açık yokuş yukarı

sürüşlerde bile yığılma yaşamadan gidebiliyorsunuz. Fabrika verisi performans değerleri birbirlerine çok yakın olmasına rağmen Citroen C5 sürüş anında biraz daha atak ve performanslı hissi veriyor. Fabrika verisi 0-100 km/s hızlanmalarına bakıldığında ise Laguna 0.1 saniye daha başarılı. Fakat ara hızlanmalarda ve gaz tepkisi

konusunda C5 biraz daha iyi. Fakat C5'in dizel motorunun sesi Laguna'yla karşılaştırıldığında iç mekana biraz fazlaca giriyor. Motorlar küçük silindirik hacimli dizel olunca, doğal olarak yakıt tüketimi ön plana çıkıyor. Bu disiplinde Laguna 1.5 dCi, C5 1.6 HDi'nin hem fabrika verilerinde, hem de gerçek yaşam kullanımında önemli.

400 km'yi aşan test sürecinde Laguna 5.8 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde ederken, C5 bundan 1 litre daha fazla, yani 6.8 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etti. Bunda Laguna'nın C5'e göre yaklaşık 120 kg (Laguna 1386 kg- C5 1503 kg) daha hafif olmasının ve 6 vitesli şanzımanın olmasının da payı var.



Sürüş özellikleri

Otomobillerin farklı karakterleri sürüş özelliklerine de aynen yansımış. Buradan kası görünen C5'in Laguna'dan daha sportif sürüşe sahip olduğu sonucu çıkmasın. Çünkü daha sert süspansiyon sistemine sahip (Eski nesle göre öndeki yaylar yüzde 20, arkadakiler yüzde 50 daha sert, ayrıca viraj demirleri de daha kalın) Laguna'nın hem yol tutuşu hem de direksiyon tepkileri C5'e göre daha iyi. Virajlarda ve sert manevralarda C5 salınım girerken, Laguna daha stabil ve güven verici. Neyse ki Citroen, ESP'yi standart

olarak sunarak güvenlik için bir sigorta oluşturmuş. Her zaman güvenliğini vurgulayan Renault ise ESP'yi Laguna'da opsiyonel olarak sunuyor.

Konu süspansiyon konforu olduğundaya C5'in yoldaki pürüzleri fazla hissettirmeden yuttuğu yerlerde Laguna biraz daha sarsıntılı. Eski nesil 1.6 HDi C5'lerde hidro pnömatik süspansiyon standart donanımken şimdiki 1.6 HDi C5'in klasik metal süspansiyonlu olmasını anlayabilmek mümkün değil. Çünkü bir Citroen'i gerçek bir Citroen yapan ve diğer markalardan



ayıran özelliklerin başında hidro pnömatik süspansiyon gelir. Bu özellik C5 2.0 HDi'larda mevcutken C5 1.6 HDi'larda sunulmuyor.

Laguna'nın alçak ön konsolu ve oturma pozisyonu bazı sürücülerin hoşuna gitmeyecek olsa da bu görüş açılarını rahatlatan bir etken.

Sonuç

Sonuç olarak bakıldığında her iki otomobilin de farklı konularda artı ve eksilere sahip. 51.950 YTL'lik baz fiyata sahip Cit-

roen C5 1.6 HDi, 48.747 YTL'lik baz fiyata sahip Laguna'dan daha pahalı olsa da donanım seviyesi biraz daha iyi (C5'te ESP, park sensörleri ve sürücü diz havayastığı standart). Daha fazla standart donanım isteyen, çok şık bir orta sınıf otomobile sahip olmak isteyenler C5'e yönelmeliler. Tabi bu durumda yumuşak süspansiyonun konforunu yaşayıp yol tutuştan feragat edecekler. Orta sınıfta sessiz ve ekonomik bir dizel motor, başarılı yol tutuş ve kolay kullanımlı, kaliteli iç mekan isteyenlerde Laguna 1.5 dCi'a yönelmeliler.





Citroen C5 1.6 HDi

Renault Laguna 1.5 dCi

Fabrika verileri

Motor:	1560 cc, 4 silindirli, 16V	1461 cc, 4 silindirli, 8V
Maks. güç:	110 HP @ 4000 d/d	110 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	240 Nm @ 1750 d/d	240 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	191 km/s	192 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn	12.1 sn
Boyutlar:	4799 / 1860 / 1558 mm	4695 / 1811 / 1445 mm
Boş ağırlık:	1503 kg	1386 kg
Bagaj hacmi:	439 lt	450-1337 lt
Tüketim (ş.ıç, ş.dış, ort.)	7.3 / 4.7 / 5.6 lt/100 km	6.1 / 4.1 / 5.9 lt/100 km

Süspansiyon konforu, ESP standart, tasarım +
Sesli motor, kullanışsız iç mekan, -

Kalite hissi, ekonomi, sessiz motor +
ESP opsiyonel, ağır bagaj kapağı -

*HER İKİ OTOMOBİLDE
KENDİLERİNE HAS KONULARDA
ÖNE ÇIKIYOR. LAGUNA SESSİZ
VE EKONOMİK, C5 GÖSTERİŞLİ
VE KONFORLU*

MPV'LERE KAFA TUTUYOR

Yeni jenerasyonuna kavuşan Peugeot Partner; göze hoş gelen tasarımı, geliştirilmiş süspansiyonu, arttırılmış konfor özellikleri ve fonksiyonel yapısıyla MPV'lere rakip olacak düzeyde.



Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Fransız üreticiyi kombivan sınıfında temsil eden Partner modeli, Peugeot 308 ve Citroen C4'ün de geliştirildiği PSA'nın 2 numaralı platformunda yükselen yeni jenerasyonuna kavuştu.

Partner Tepee olarak adlandırılan yeni model, özellikle MPV'leri aratmayan sürüş özellikleri ve fonksiyonelliğiyle dikkat çekiyor. Partner Tepee'nin selefi olan modelse, Partner Origin Van ve Origin Kombivan seçenekleriyle hayatını sürdürüyor.

Birçok amacı tek karoserle karşılıyor

Önce hafif ticari araçların koltuklu versiyonları olarak tanıştığımız, ama giderek yaygınlaşarak ticari versiyonlarından farklı isimler alan kombivanlar, tek bir karoserle birçok amaca birden hizmet edebiliyor. Örneğin bu tür bir araçla, gündüz küçük işletmenizin tüm mal ve eşya taşıma işlerini yapabilir, akşam ailenizle yemeğe çıkabilirsiniz. Bu iki farklı amacı karşılayabilmenin temel formülü ise tasarım ve konfor özelliklerini geliştirmek. Peugeot da bunu başarmış.

Konfor ve fonksiyonellik ön planda

Otomobilin uzunluğu (+243 mm), ge-



EL FRENİ KONSOLUNDAKİ GÖZ OPSİYONEL. CAM AÇMA DÜĞMELERİ EL FRENİ KONSOLUNDA. BAGAJ AYDINLATMASI AYNI ZAMANDA PORTATİF EL FENERİ

nişliği (+86 mm) ve dingil mesafesi (+35 mm) artırılmış, yüksekliğiye azaltılmış (-9 mm), süspansiyon sistemiye konfor yönünde geliştirilmiş. Arka süspansiyon sisteminde diğer birçok kombivandaki yaprak yaylı sistemin aksine, bağımsız süspansiyon kullanılması sürüş konforuna olumlu etki ediyor. Binek otomobilleri aratmayan zengin bir donanım kullanılmış ve fonksiyonellikte öne çıkan üç bağımsız arka koltuğa yer verilmiş. Toplam hacimleri 76 litreyi bulan çeşitli eşya gözleri ve koltuk sırtlıklarındaki tepsiler de, fonksiyonelliği arttıran diğer özellikler. Karmaşaya yer verilmeden, net çizgilerle tasarlanmış aydınlık kokpitte, sürücü ve yolcuları rahat ettirmek için birçok özellik var: Bunlar arasında irili ufaklı eşya gözleri, yükseğe konumlandırılmış vites topuzu, tavan rafı, koltuk sırtlarındaki tepsiler, ayrı ayrı katlanabilen üç bağımsız arka koltuk sayılabilir. Ergonomik açıdan tek sorun ise, vites konsoluna yerleştirilmiş olan cam açma-kapama butonları. Keşke bu butonlar kapı içlerinde olsaydı. Aracın 505 litrelik büyük bagajı, koltuk kombinasyonları sayesinde 3000 litreye kadar çıkartılabiliyor. Düz ve plastik kaplamalı bagaj zemini de, etkin



yükleme ve kolay temizlenme konularında önemli avantajlar sunuyor.

1.6 dizel motor 90 HP güç üretiyor

Test aracımızda, PSA modellerinden tanıdığımız 1.6 litrelik HDi motor bulunuyordu. 75 HP ve 90 HP olmak üzere iki farklı seçenek sunan bu motora, ileride 110 HP'lik üçüncü bir seçenek daha eklenecek. Kullanma fırsatı bulduğumuz 4000 d/d'de 90 HP güç üreten versiyon, 1750 d/d'de 215 Nm'lik maksimum torka sahip. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, 1422 kg boş ağırlığa sahip otomo-

bili 14.3 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor ve araca 160 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. Partner Tepee'nin ortalama yakıt tüketimi ise 100 km'de 7.0 litre. Bu değerler, otomobilin performanstan çok, fonksiyonel kullanım ve yakıt ekonomisine yönelik geliştirildiğini ortaya koyuyor. Aracın yüksek oturma konumu, net ve kesintisiz görüş açıları yaratıyor. Motor ile şanzımanın uyumu başarılı. Direksiyonun tepkileri yerinde. Yol tutuş yeterli seviyede. Yüksek konumlandırılmış vites kolu, rahat bir kullanım sağlıyor.

*KULLANIŞLILIK
YÖNÜNDEN BİR MPV'DEN
EKSİĞİ YOK. ARKA
KOLTUKLAR ZOR DA
OLSA SÖKÜLEBİLİYOR.
VİTES KOLU YERLEŞİMİ
BAŞARILI*



Opsiyonel de olsa ESP ilk kez sunuluyor

Partner Tepee, üç bağımsız arka koltuğuyla rakiplerinden ayrıldığı gibi, sınıfında ilk opsiyonel ESP'yi sunmasıyla da (ESP, ASR ve Hill Holder'dan oluşan Emniyet Paketi 700 YTL) öne çıkıyor. Otomobilin 75 HP'lik baz modelinin fiyatı 27.450 YTL, ancak bizim test aracımız olan 90 HP'lik Premium Pack donanımının fiyatı 33.700 YTL. Partner Tepee; iç mekanı modüler, az yakıt tüketen, konforlu ve büyük bagajlı bir araç isteyenlerin üzerinde durmaları gereken önemli bir seçenek.

*HER NE KADAR MPV ÖZELLİKLERİ SERGİLESE DE ARKA TASARIM
BİR TİCARİ ARAÇ OLDUĞUNU ELE VERİYOR*



Peugeot Partner Tepee 1.6 HDi 90 HP

Fabrika verileri

Motor: 4 silindirli, 1560 cc, turbodizel
Maks. güç: 90 HP @ 4000 d/d
Maks. tork: 215 Nm @ 1750 d/d
Maks. hız: 160 km/s
0-100 km/s: 14.3 sn
Boyutlar: 4380 / 1810 / 1801 mm
Boş ağırlık: 1422 kg
Bagaj hacmi: 505/3000 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): 5.0 / 5.7 / 7.0 lt / 100 km
Fiyat: 33.700 YTL

- + Fonksiyonellik, büyük bagaj, üç bağımsız arka koltuk
- Cam açma-kapama butonlarının yeri, performans

ESKİ MODELDE YENİ HEYECAN



Mazda Motor Europe'un, Türkiye'deki distribütörlük antlaşmasını bitirip, kurduğu yeni şirket vasıtasıyla direkt olarak pazara girmesinin ardından, Mazda modelleri bir kez daha biz otomobil gazetecilerinin beğenisine sunuluyor. İşte "Kompakt sınıfta ben de varım" diyen Mazda3.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Japon üretici, ülkemizde yeni bir yapılanmanın içine girdi. Mazda, Türkiye distribütörüyle yolların ayrılmasının ardından, diğer birçok ülkedeki gibi kendi ulusal şirketini kurup pazara direkt kendisi girmeyi tercih etti. Mazda Avrupa Satıştan Sorumlu Başkan Yardımcısı Phil Waring, yaptığı açıklamada, 2001 yılında 7 olan ulusal satış şirketi sayısının bugün 3 kat arttığını ve bunun da satışlara 2 kat artış biçiminde yansıdığını ifade etti. Yıllık satış hedeflerinin Avrupa'da 500.000 adet olduğunu belirten Waring, bu rakama ikinci nesil ürün gamı tamamlandığı zaman ulaşacaklarına inandıklarını vurguladı. Waring, Türkiye'deki orta vade hedefleriniyse 3000 araç satarak pazardan yüzde 1,5-2 oranında pay almak olduğunu söyledi.

Mazda3 hatırlanmak istiyor

2003 yılında 323 modelinin yerini alan Mazda3, hatırlanacağı gibi 2006 ilkbaharında makyajlanmıştı. Hemen belirtelim, yeni jenerasyona az kalmışa benziyor. Ama Mazda'nın bu en çok satan modeli, yeni yapılanma nedeniyle yeni bir heyecan içinde. Platformunu Ford Focus ve Volvo S40'la paylaşıyor. Hatchback ve sedan olmak üzere otomobil severlere iki



YÜZÜ ESKİMİŞ OLAN MAZDA3'ÜN İÇ MEKANI
MODERN VE SPORTİF



seçenek sunuyor. İki seçenekte de 1.6 benzinli motor görev yapıyor. 5 ileri manuel ya da 4 kademeli otomatik şanzımanlar arasında seçim yapılabilir.

İç mekan sportif tasarlanmış

Mazda3'ün iç mekanına geçtiğinizde, motordan 105 HP'den fazlasını bekleyen bir yapıya bürünüyorsunuz. Çünkü kokpit, bir spor otomobil edasında çizilmiş (Sonuçta 260 HP güce sahip 2.3 lt turbo motorlu Mazda3 MPS de bu kokpiti paylaşıyor). Bu atmosferi gece hava kararınca daha da iyi anlıyorsunuz. Göstergelerdeki ışıklar, isterseniz kırmızı, isterseniz mavi oluyor. Aracın kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş, eşya gözü bakımından da herhangi bir sorun yok. Üç kollu direksiyon, üstünde çeşitli kumanda birimlerine

sahip. Arka koltuktaki diz mesafesi sınıf ortalamalarını karşılıyor. 345 litrelik bagajsa biraz küçük kalıyor, ancak geniş açılan bagaj kapağı ve alçak yükleme eşiği bu açığı biraz olsun kapatıyor. Arka koltuklar yatırılınca bagaj hacmi 1285 litreye çıkıyor. Kokpitteki malzeme ve işçilik kalitesi yeterli düzeyde.

Sürüşte keyif vaat ediyor

Ne de olsa Focus altyapısına sahip! Mazda3, tatlı-sert süspansiyon sistemi sa-

yesinde yol tutuş konusunda taviz vermeden, kullanıcısına yeterli konforu sunuyor. Görüş açıları net. Otomatik şanzıman motorla uyumlu çalışıyor ancak performans biraz çalıyor. Zaten 1.6 litrelik benzinli motordan alınan 105 HP güç, günümüz şartlarında düşük kalıyor. Bizim kullandığımız otomatik şanzımanlı versiyonun 0-100 km/s hızlanması 12.5 saniye, maksimum hızıysa 174 km/s. Aracın ortalama tüketim değeriysa 7.5 lt/100 km. Motor sesi gürültüden daha çok sportif bir keyif yaratıyor.

Yeni jenerasyonunu bekliyor

Baz fiyatı 34.900 YTL olan Mazda3 1.6 HB, aslında kompakt sınıfın başarılı modellerinden biri. Sonuçta sınıfı itibariyle de, markanın volüm yapacak modeli. Ama şu an yüzü eskimiş durumda. Yine de yeni yapılanmanın vereceği güç, tahminen bu haliyle de satış rakamlarını yukarıya çekecek. Mazda3, tamamen yenilendikten sonrası, muhtemelen Waring'in dediği gibi markanın lokomotif modeli olacak.

Mazda3 1.6 HB Otm.

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V
Maks. güç:	105 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	145 Nm @ 4000 d/d
Maks. hız:	174 km/s
0-100 km/s:	12.5 sn
Boyutlar:	4415 / 1755 / 1465 mm
Boş ağırlık:	1190 kg
Bagaj hacmi:	345-1285 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.):	10.0 / 6.4 / 7.5 lt/100 km
Baz fiyat:	34.900 YTL

➕ Sportif iç mekan, başarılı yol tutuş

➖ Yeni jenerasyonuna az kaldı



İKİSİ BİR ARADA



Önceki neslinde coupe ve cabrio olmak üzere iki ayrı karoser seçeneği sunan C70, ikinci nesliyle birlikte iki karoseri tek vücutta birleştirerek coupe-cabrio olmuş.

Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraf: Gürkan Çağlar

İlk neslinde coupe ve cabrio olmak üzere iki ayrı karoser seçeneğiyle üretilen Volvo C70, son dönemdeki moda uyararak coupe-cabrio halini aldı. Subjektif bir değerlendirme olsa da şimdiye kadar üretilmiş en güzel Volvo modeli diyebileceğimiz C70, Volvo'nun Focus temelli kompakt sedanı S40 baz alınarak geliştirilmiş bir model. S40'a göre 106 mm daha uzun ve 66 mm daha geniş olan C70'in rakipleri arasında BMW 3 Serisi Cabrio gibi otomobiller var.



C70'i diğer coupe-cabrio karoserli otomobillerden ayıran en büyük fark bagaj bölümü. Birçok CC karoserli otomobilin bagaj bölümü uyumsuz ve gereksiz yere büyük görünürken (mesela eski Peugeot 307 CC) C70'in arkası çok zarif ve otomobilin genel hatları çok çekici. Bu çekicilik doğal olarak çevrenin bakışlarının üzerinde toplanmasına neden oluyor.

Anneler, kızlarını düşünür

Albenili bir otomobilin testini okuduğunuzda, yazıyı yazan kişinin söz konusu albenili otomobilin kadınların ilgisini çektiği yolunda yorumlar yazması olağan bir durumdur ve bu durum gerçekten de böyledir. Kadınlar tekniğini bilmeseler de otomobilden anlar ve o otomobile ilgi gösterir. C70'te buna benzer fakat biraz farklı bir durum söz konusu oldu. Fazla detaya giremeyecek olsam da ilk defa bir teyze otomobilin çok güzel olduğunu ve kendisinin de 20'li yaşlarda iki genç kızı olduğunu söyledi. Ben bu durumu annelerin kızlarının her zaman güvende olmasını istediği şeklinde yorumladım. Çünkü C70'in aktif ve pasif güvenlik sistemleri en üst seviyede. Hatta dünyada perde havayastığına sahip ilk cabrio unvanına C70 sahip. Normalde perde havayastıkları tavandan aşağıya doğru açılırken, Volvo mühendisleri havayastıklarını kapı döşemesinin üst kısmına ve yukarı açılacak şekilde tasarlamışlar.

ŞİŞKİN BAGAJLI DİĞER COUPE CABRİOLARIN AKSİNE C70'İN BAGAJ BÖLÜMÜ KİBAR. ÜSTELİK COUPE OLARAK DA SON DERECE ŞİK



İÇ MEKAN S40'DAN FARKLI DEĞİL VE KUMANDA BİRİMLERİ KOLAY KULLANIMLI. BOZUK YOLLARDA KAROSERDE HAFİF TİTREŞİMLER OLUYOR





Tanıdık iç mekan

C70'in iç mekanı S40'tan tanıdık. Kolay kullanımlı ve büyük düğmeleri neredeyse eldivenle bile kullanabilirsiniz. Volvo bu konuda övgüyü hak ediyor. Çünkü güvenli bir sürüş için kumandaların kolay kullanımlı olması şart. Bu şekilde dikkatinizi dağıtmadan otomobili kullanabiliyorsunuz. Arka koltuklardaki diz mesafesi doğal olarak biraz kısıtlı olsa da, orta boylu kişiler fazla rahatsız olmadan yolculuk edebilirler. Arka yolcular için döşeme içlerinde eşya gözleri olması iyi bir özellik. Bu sayede arkada oturanlar da cep telefonu, cüzdan vb eşyaları için yer sorunu çözülmüş oluyor.

Motor 230 HP

C70'in ülkemizde biri dizel (2.4 lt 180 HP turbodizel) ve ikisi benzinli olmak üzere (2.4 lt 170 HP, 2.5 lt 230 HP turbo) toplam üç motor seçeneği satılmakta. Bizim test aracımızdaysa 5 ileri Geartronic şanzımanla birlikte görev yapan, ailenin en güçlüsü konumundaki 230 HP'lik 5 silindirli turbo motor vardı. Focus ST'ye de hayat veren bu motor hem otomatik şanzımandan, hem marka değerlerinden, hem de 1789 kg'lık ağırlıktan dolayı fazla ateşli değil. Fakat motor alt devirlerde bile çok istikrarlı ve güç adeta derinden gelerek otomobili rahatça taşıyor. Üstelik gırtlaktan gelen bir sesle. Bu sesi kulakla-



rın içine doldurmanın en iyi yoluysa C70'in üstünü açmak. Bunun için önce aracın duruyor ve ayağınızın da fren pedalında olması gerekiyor. Sonra el freni konsolundaki düğmeye basarak 30 saniyede aracın üzerini açmak mümkün. Tavanı kapatmak

için de aynı süre ve işlemler geçerli. Kabul etmek lazım ki üst açılım işlemini daha çabuk yapanlar var. Üstelik güvenliğiyle ünlü diğer markalar (mesela Saab 9-3 cabrio, tente tavanlı) üst açma-kapama işleminin 30 km/s hıza kadar yapılmasına da olanak

tanıyor. Sonuçta ıssız ve تنها bir yolda aracınızın üstünü kapatmak için 30 saniye durduğunuzda başınıza bir iş gelebilir.

Volvo, yeni C70'in rijitliğinin eskisine göre 2 kat arttığını belirtiyor. Düz zeminli

C70'İN ÜSTÜ 30 SANİYEDE AÇILIYOR. ARKA DİFÜZÖR VE ÖN TAMPON ALTI SPOYLER OPSİYONEL



SPORTİF YANI FAZLA AĞIR BASMASA DA, C70 T5 HIZLI VE RAHAT BİR GEZİNTİ OTOMOBİLİ. ÜSTELİK ARKA KOLTUKLAR BİRAZ UFAK OLSALAR DA SON DERECE YETERLİ

yollarda giderken karoser titreşimleri pek belli olmasa da, bozuk zeminli ve yamalı asfalta sahip orman yollarında tavandan gelen çıtırtılar biraz moral bozucu olabiliyor. Bu tip orman yollarında performanslı kullanımlarda ve dip gaz yapıldığında, zemin kalitesine ve yüksek güce bağlı olarak direksiyonda hafif çekmeler olması, güçlü ve önden çekişli birçok otomobilde yaşanabilecek kafaya fazla takılmaması gereken bir durum

Sonuç olarak bakıldığında C70 T5, spor olmasa bile keyifli bir gezinti otomobili. Güzel görünümlü, dört kişilik, güçlü motora ve iyi yol tutuşa sahip. Fiyatı biraz pahalı gibi görünse de (C70 T5 Geartronic baz fiyatı 64.554 Euro, Premium donanım seviyesindeki test aracının fiyatı 72.535 Euro) silindir hacmi ve marka imajını da hesaba katınca bu fiyatı normal karşılamak gerek.



Volvo C70 T5 Geartronic

Fabrika verileri

Motor:	2521 cc, 5 silindirli, turbo
Maks. güç:	230 HP @ 5000 d/d
Maks. tork:	320 Nm @ 1500-5000 d/d
Maks. hız:	235 km/s
0-100 km/s:	8.0 sn
Boyutlar:	4582 / 1836 / 1400 mm
Boş ağırlık:	1789 kg
Bagaj hacmi:	404 / 200 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.)	14.7 / 7.0 / 9.8 lt/100 km
Baz fiyat:	64.554 Euro

Test verileri

0-50 km/s:	3.3 sn
0-80 km/s:	6.1 sn
0-100 km/s:	8.3 sn
0-120 km/s:	11.9 sn
60-100 km/s (D'de):	4.9 sn
80-120 km/s (D'de):	6.2 sn
100-0 km/s:	40 m

+ Tasarım, güvenlik

- İç mekandaki çıtırtılar, direksiyon, tüketim



CLIO'YA SIRT ÇANTASI

Ülkemizde Nisan ayından beri satılmakta olan Clio Grand Tour, Clio'da daha fazla bagaj hacmi arayanların beklentilerini rahatlıkla karşılıyor.



Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Eskiden station karoserli otomobiller aile kullanımında olduğu kadar yük taşımak için de kullanılırdı. Daha sonradan çıkan kombivanlar, station araçlardan farklı kategoride olmalarına ve bire bir muadil olmamalarına rağmen, ülkemizde station karoserli otomobillerin yerini almaya başladılar. Sonuçta ticari kökenli kombivanların birçoğunun süspansiyon konforları artmış olsa da, binek otomobiller halen daha konforlu. Bu durumda station karoserli otomobiller fazla bagaj alanına ihtiyaç duyan, ticari araç istemeyen aileler ve hobi sahipleri için daha uygun seçenek durumundalar.

Bagaj HB'e göre yüzde 50 büyümüş

Clio Grand Tour'un arka tarafı biraz şişkin durmasına rağmen, yumuşak hatlarıyla gözü rahatsız etmiyor. Bursa'da Oyak Renault fabrikalarında üretilip Avrupa'ya da satılan Clio Grand Tour, hatchback kardeşiyle aynı dingil mesafesine (2575 mm) sahip. Clio Grand Tour'un en büyük farkı doğal olarak bagaj kapağının arkasında. Arka bölümdeki bagaj çıkıntısının 216 mm daha fazla olması Clio Grand Tour'un top-

CLIO GRAND TOUR'UN HATCHBACK KARDEŞİNDEN 216 MM'LİK FAZLALIĞI BULUNUYOR. BU FAZLALIĞIN TAMAMI ARKA KISIMDA KULLANILMIŞ



439 LİTRELİK BAGAKIN KAPAĞI
GENİŞ AÇILIYOR. BAGAJ ZEMİNİ
İKİ BÖLÜMLÜ



lam uzunluğunu 4203 mm'ye çıkartırken, bagaj hacminin de hatchback kardeşine göre 151 litrelik artışla 439 litreye ulaşmasına olanak tanımış. Ayrıca bagaj zeminindeki ufak yüklerle yönelik seperatörün altındaki bölümse 72 litre. Geniş açılan bagaj kapağına sahip Grand Tour'un alçak yükleme eşiği (581 mm) yükleme-boşaltma yapmayı kolaylaştıran bir faktör.

Ön konsol doğal olarak hatchback kardeşiyle aynı ve son derece kullanışlı. Bu noktada eleştirilebilecek tek şey müzik sisteminin kumandalarının biraz ufak olması. Yumuşak plastikten üretilmiş ön konsolun kalite hissi yüksek. Bu arada yumuşak malzemeden üretilmiş

ön konsol üst donanım donanım seviyesi Dynamique'e özgü, yani Authentique'lerde daha kaba ve sert malzemeli konsol var.

Tutumlu motor

Clio Grand Tour'un ülkemizde 1.2 16V 75 HP, 1.4 16V 98 HP benzinli ve 1.5 dCi 65 HP, 1.5 dCi 80 HP olmak üzere dört farklı motor seçeneği bulunuyor. Bunlardan 1.4 16V 98 HP ve 1.5 dCi 80 HP üst donanım (Dynamique), 1.2 16V ve 1.5 dCi 65 HP alt donanım (Authentique) olarak satılıyor. Bizim test aracımız 1.5 dCi 80 HP motora sahipti. Türk otomobil severlerin yakından tanıdığı bu ünite fazla güçlü olmasa da, dengeli güç dağılımı ve alt devirlerde makul çekiş gücü sunmasıyla bi-

liniyor. Fazla gürültücü olmaması ve yakıt ekonomisi de diğer artıları. Biz 500 km'yi aşan kullanımımız sonunda 5.5 lt/100 km'lik ortalama elde ettik. Üstelik klima da uzun süre kullanıldı.

Grand Tour'da önde daha kalın viraj demiri kullanılmış olmasına ve süspansiyon sistemi artan ağırlığa göre güçlendirilmiş olmasına rağmen sürüş özellikleri olarak hatchback kardeşinden büyük bir fark hissedilmiyor. Tabi yüksek hızda HB kardeşine göre yan rüzgarlardan biraz daha fazla etkileniyor. Grand Tour bozuk zemindeki darbe emiş konusunda çok başarılı olsa da, bagaj bölümünden gelen bizim test aracımıza özgü olduğunu düşündüğümüz tıkırtı konfor hissini sekteye uğrattı. Yumuşak bir kullanım sunan otomobilin fren

pedalı son dönemde bütün Renault'daki gibi hassas ve alışkanlık gerektiriyor. Tıpkı yapay hisli direksiyon sistemi gibi.

Sonuç

Grand Tour 1.5 dCi 80 HP, 4 kişilik bir ailenin bagaj ihtiyacını rahatlıkla karşılayabilir. Üstelik konforlu ve tüketimi düşük. Fakat sadece üst donanımla satılan (Dynamique) 1.5 dCi 80 HP'nin 35.518 YTL'lik fiyatı bir üst sınıfa uygun. Bu sayfalardaki araçtaki gibi panoramik cam tavan, teknoloji paketi, de luxe paketi ve stil paketi eklendiğinde fiyat 39.545 YTL'yi buluyor ki bu fiyata, aynı motora sahip Scenic bile alınabilir. Bu noktada 1.2 16V Grand Tour'un 26.400 YTL'lik, 1.5 dCi 65 HP'lik versiyonun da 30.869 YTL'lik baz fiyata sahip olduğunu hatırlatalım.

Renault Clio Grand Tour 1.5 dCi 80 HP

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	80 HP @ 3750 d/d
Maks. tork:	185 Nm @ 1900 d/d
Maks. hız:	171 km/s
0-100 km/s:	12.7 sn
Boyutlar:	4203 / 1719 / 1497 (1513 tavan bariyle) mm
Boş ağırlık:	1195kg
Bagaj hacmi:	439 / 1277 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.)	5.8 / 4.3 / 4.8 lt/100 km
Baz fiyat:	35.518 YTL

- + Süspansiyon konforu, kalite hissi, bagaj, yakıt ekonomisi
- Bagajdan gelen tıkırtı, direksiyon hissi

CLIO GRAND TOUR'UN
ARKADAN GÖRÜNÜMÜ
GÖZÜ RAHATSIZ ETMİYOR



ORTA SINIFTA SPORTİF BİR JAPON



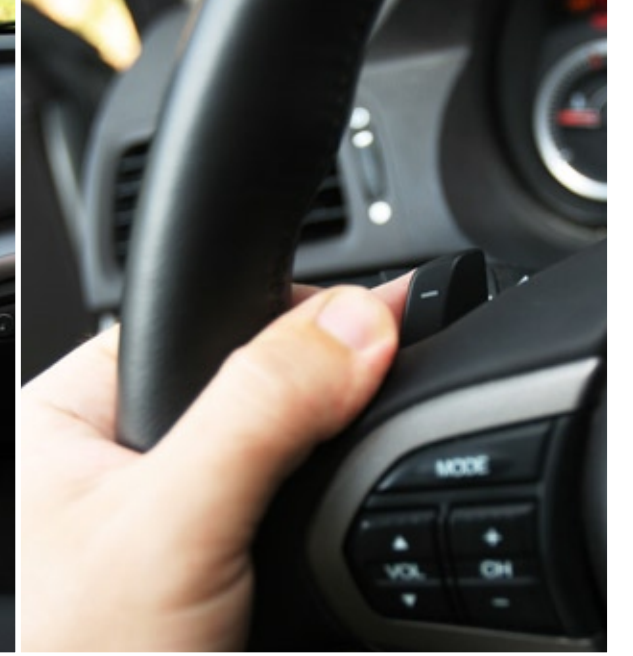
Japon üretici Honda'yı orta sınıfta temsil eden Accord'un yeni jenerasyonu, uzunluğu fazla değişmeyen ancak genişliği artan ve yüksekliği azalan bir karoserle son derece sportif bir görünüm sunuyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

1981 yılından bu yana üretilen Honda Accord'un sekizinci jenerasyonu Türkiye yollarına çıktı. Yeni Honda Accord test aracını teslim almak için Plaza Park'a gittiğimde, ilk dikkatimi çeken otomobilin sportif görünümüydü. Honda tasarımcıları, Accord'u yenilerken çok fazla tasarım değişikliğine gitmemişlerdi. Ancak boyutlarda gerçekleştirdikleri değişiklikler, aracın görünümünü temelden değiştirmişti. Uzunluk eski modelle benzer bir rakamda bırakılmıştı (4725 mm), ama genişlik 80 mm arttırılmış ve yükseklik azaltılmış. Bunların doğal sonucu olarak da otomobil artık yere çok daha sağlam basıyor ve çok daha sportif bir görünüm sunuyor. Bu değişiklikler elbette yol tutuşa da olumlu yönde katkı sağlamış.

İç mekan konforlu ve ergonomik

Otomobilin iç mekanına geçtiğinizde, sizi rahat koltuklar, benim son dönemde en çok sevdiğimden biri olan direksiyon simidi, malzeme ve işçilik konusunda sorunsuz bir kokpit ve ergonomik kumanda birimleri karşılıyor. Araçta yeterli miktar ve hacimde eşya gözüne yer verilmiş. Zen-



gin donanımın getirdiği bir konfor özelliği olarak, sürücü koltuğu 2 hafızalı ve 8 yöne elektrikli olarak ayarlanabiliyor. Ön koltukların yan destekleri iyi ancak sırt bölümleri çok kalın. Bu da arka koltuktaki diz mesafesinden çalıyor. Ama bu diz mesafesinin yetersiz olduğu anlamına gelmemeli. Arka koltuktaki sorun, zeminin orta kısmındaki çıkıntı. Bu da arka koltukta üç kişinin rahat oturmasını engelliyor. 464 litrelik bagaj, iç kısmındaki girinti çıkıntılar nedeniyle fonksiyonel değil.

Tek donanım, tek motor

Türkiye pazarında yeni Accord'un tek donanım ve tek motor seçeneği bulunuyor. Yani Accord sahibi olmak isteyenlerin yapmaları gereken tek şey, beş renkten birine karar vermek. 2.0 litrelik i-VTEC benzinli motor, 5 kademeli otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. 156 HP güç üreten motorun maksimum torkuysa 192 Nm. 1438 kg ağırlığındaki aracı 11 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkaran motor, sürücüye 212 km/s'lik maksimum hız sunuyor. Yeni Accord'un ortalama yakıt tüketimi ise 7.7 lt/100 km. Sürüş sırasında herhangi bir görüş sorunu yaşanmıyor. Direksiyon sistemi, hem direksiyon simidinin tasarımı ve boyutları hem de Türkiye'de ilk kez sunulan "Motion Adaptive EPS" (Harekete Duyarlı Direksiyon Sistemi) sayesinde çok başarılı. Yol tutuş da öyle. "D" konumundayken konfor sunan şanzıman,



"S"ye alındığında sürücüye sürüş zevki sunmaya başlıyor. Özellikle direksiyondaki kolcukların kullanımı, sportif sürüş keyfini artırıyor. Motor sesi de sportifliğe katkıda bulunuyor. Sürüş sırasındaki tek olumsuz notumuz, hissiz olan fren pedalı.

69.500 YTL'ye alıcı bekliyor

Accord, bu yılın sonuna kadar satın alınırsa, kampanya gereği 6 yıl/150.000 km garantiye sahip. Sınıfı, motor hacmi ve donanımı gözönüne alındığında rakiplerine göre uygun kalan 69.500 YTL'lik fiyat, yeni Accord'un diğer bir cazip noktası.

ACCORD, SAHİBİNİN BEKLENTİLERİNİ KARŞILIYOR

Honda Accord 2.0 Executive

Fabrika verileri

Motor:	1997 cc, 4 silindirli, 16V, i-VTEC
Maks. güç:	156 HP @ 6300 d/d
Maks. tork:	192 Nm @ 4300 d/d
Maks. hız:	212 km/s
0-100 km/s:	11.0 sn
Boyutlar:	4725/1840/1440 mm
Boş ağırlık:	1438 kg
Bagaj hacmi:	464 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	10.4 / 6.0 / 7.7 lt/100 km
Fiyat:	69.500 YTL

- + Donanım, direksiyon, yol tutuş, uygun fiyat, ergonomi
- Arka koltukta zemin düz değil, bagaj kullanışsız

TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKİYOR



Yeni jenerasyonuna kavuşan Mitsubishi Lancer, tüm iletişim çalışmalarında üzerine vurgu yapıldığı gibi, köpek balığını andıran tasarımıyla öne çıkıyor. Ancak düşük performanslı motor, vasat malzeme ve işçilik kalitesi, motor ve egzoz gürültüsü, tasarımıyla yaratılan olumlu izlenimin kaybolmasına yol açıyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Türkiye’ye Temsa tarafından ithal edilen Mitsubishi markası, her otomobil severin gönlünde taht kuran “Evo” serisiyle anılır. Evo’nun bazını teşkil eden Lancer modeli ise, standart bir binek otomobil olarak her zaman pazarda yer almıştır.

Yeni jenerasyonu satışa sunulan Lancer’ın tüm iletişim çalışmaları, tasarımı yoğunlaştırılmış bir biçimde sürüyor. Hatta Temsa, bu yeni model için www.kopekbaligikarayacikti.com adresinde özel bir web sitesi bile hazırladı. Bu alan adının seçilmesinin nedeni ise, otomobilin tase-

rımının köpek balığına benzetilmesi. Ama keşke bu seçim, Lancer için değil de, Evo X için yapılsaydı, en azından performans da bir köpekbalığından beklenen biçimde olurdu.

Dış tasarım güzel, iç mekan sıradan

Yeni Lancer’ın dış tasarımı, rakiplerinde olmadığı kadar dikkat çekici. Bunu özellikle şehir içinde, dur-kalk trafikte anlıyorsunuz. Kaldırımdakilerin bakışları otomobile doğru yoğunlaşıyor. Ama siz kokpitte aynı duyguyu yaşayamıyorsunuz. Çünkü iç mekanda sadelikten de öte, sıradan bir ta-

sarım ve düşük malzeme ve işçilik kalitesi var. Ayrıca direksiyonun derinli ayarının bulunmaması, sürücü tarafındaki güneşlikte ayna bulunmaması, her kalkışta motordan gürültü ve egzozdan garip bir vızıltı gelmesi, gündüz far yaktığınızda orta konsoldaki ekranın ışığının azalması ve okunamaması gibi etkenler de sizi huzursuz ediyor. Bunların haricinde kumanda birimleri ergonomik, yeterli miktarda eşya gözü var ve arka koltuktaki diz mesafesi övgüyü hak ediyor. Sadece içeriden ya da anahtardaki butonla açılabilen bagajın hacmi ise 400 litre.





1.5 lt motor 109 HP güç üretiyor

Yeni Lancer'da maalesef dizel motor seçeneği bulunmuyor. 1.5 litrelik benzinli ünite 109 HP güce ve 143 Nm torka sahip. 5 ileri manuel şanzımanlı araç, 11.6 saniyede 0'dan 100 km/s hıza çıkıyor. Otomobilin maksimum hızı ise 191 km/s. 1250 kg ağırlığındaki Lancer, ortalama kullanımda 6.4 litre yakıt tüketiyor. Seride bir de 1.8 litrelik 143 HP güç üreten motor seçeneği bulunuyor. Bu versiyon CVT şanzımana sahip.

Süspansiyon başarılı

Test aracımızın şasisi, Evo IX'unkinden daha sert. Bu bilgi, yeni Lancer'ın yurtdışı tanıtımında yetkililer tarafından verilmişti. Bu nedenle araçtan, çok sert bir süspansiyon sistemi ve yoran bir kullanım beklenebilir. Ancak öyle olmadı. Yeni Lancer, hem başarılı bir yol tutuş hem de yeterli konforu sunuyor.

Test aracımızın fiyatı 38.713 YTL

Ülkemizde kompakt sedan sınıfında müthiş bir rekabet var. Öyle ki bu sınıfta yer alan Renault Megane Sedan, her zaman kardeşi Symbol'le Türkiye'nin en çok satan otomobili olma yarışı içerisinde. Kısacası çok otomobil satılan ve çok sayıda modelin bulunduğu bu sınıfta fiyat, çok önemli bir unsur. Yeni Lancer'ın fiyatları ise 35.110 YTL2den başlıyor ki, bu rakam Ford Focus, Toyota Corolla, Renault



MALZEME KALİTESİ VASAT OLAN İÇ MEKANDA KLİMA AYARI ÇEVİRMELİ-BASMALI BUTONLARLA YAPILIYOR



Megane, Volkswagen Jetta ve Opel Astra gibi çok güçlü rakiplerin baz fiyatlarından daha fazla. Bu noktada tabii ki her aracın donanım seviyesini de tek tek incelemek gerekir ama, otomobil satın alırken marka tercihinin de söz konusu olduğu gözden kaçırılmamalı.

ARKA TASARIM ALFA'DAN İZLER TAŞIYOR

Mitsubishi Lancer Sports Sedan 1.5 M/T

Fabrika verileri

Motor: 1499 cc, 4 silindirli, 16V
Maks. güç: 109 HP @ 6000 d/d
Maks. tork: 143 Nm @ 4000 d/d
Maks. hız: 191 km/s
0-100 km/s: 11.6 sn
Boyutlar: 4570/1760/1490 mm
Boş ağırlık: 1250 kg
Bagaj hacmi: 400 lt
Tüketim (ş.İçi/ş.dışı/ort.): 8.2 / 5.4 / 6.4 lt/100 km
Fiyat: 38.713 YTL

- + Tasarım, arka koltuktaki diz mesafesi, süspansiyon
- Performans, malzeme kalitesi, motor-egzoz gürültüsü



ÇEVRE VE CEP DOSTU



Chevrolet'nin müşterilerine sunduğu LPG kiti hediyesi sayesinde cazibesi artan Lacetti Sedan modeli, uygun fiyatı ve düşük kullanım maliyetiyle övgüyü hak ediyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

General Motors markalarından olan Chevrolet, akaryakıt fiyatlarındaki artışları gözönüne alarak tüketicilere cazip seçenekler sunuyor. Sıfır kilometre Chevrolet alanlara ücretsiz LPG kiti (normalde 1800 YTL) takmak da bu cazip kampanyalardan biri. Aveo Sedan, Lacetti ve Rezzo modellerinde sunulan LPG kiti, aracın 3 yıl/100.000 km olan garantisini de bozmuyor.

Standartlara uygun LPG kiti takılıyor

Bilindiği gibi, ehliyetsiz ellerde ve standartlara uygun olmayan teçhizat kullanılarak takılan LPG kitli otomobiller trafikte büyük bir tehlike oluşturuyor. Chevrolet ise, BRC firması tarafından geliştirilen, şartnamelere uygun malzeme ve işçilikle takılan sıralı enjeksiyon sistemli LPG kitleri sayesinde tüketicilerin aklında hiçbir soru işareti bırakmıyor. Aracın LPG'li olduğu, kanunlarda belirtildiği gibi ruhsata



da işleniyor. Test aracımız olan Lacetti Sedan'ın yedek lastik yuvasına, 38 litre kapasiteli bir LPG tankı yerleştirilmiş. Sürücü, benzin mi yoksa LPG mi kullanacağını, sağ dizine denk gelen bölgeye yerleştirilmiş butona basarak seçiyor. Eğer LPG, kullanım sırasında biterse, sistem otomatik olarak benzin kullanımına geçiyor.

İç mekan sade ve ergonomik

Otomobilin iç mekanı sade tasarlanmış kumanda birimleri ve yeterli sayıda eşya gözünden oluşuyor. Eski otomobilleri ha-

tırlatan, konsola entegre olmayan, aracı terk ederken kafasını çıkartıp yanınıza aldığınız tipteki radyo-CD çalar insanı biraz şaşırtıyor. Kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Hem ön hem de arkadaki diz, baş ve omuz mesafeleri bu sınıf için yeterli. Ön görüş açıları sorunsuz, arka görüş ise az da olsa kısıtlı. LPG tankının yedek lastiğin yerine yerleştirilmiş olması, stepneyi bagaja koymayı zorunlu kılıyor. Bu da zaten 400 litre olan bagajı biraz daha daraltıyor. Ancak arka koltuklar öne katlandığında bagaj hacmi 1225 litreye çıkıyor.



Tasarruf öncelikli kullanım sunuyor

LPG'li Lacetti Sedan kullanıcıları, elbette performanstan ziyade ekonomiye bakmalı. Özellikle LPG'li yolculuk ederken önemli ölçüde tasarruf ediyorsunuz. Öyle ki bu tasarruf, dizel otomobilleri bile geride bırakıyor.

LPG'nin litre fiyatındaki büyük avantaj, toplam tüketim bedeline yansıyor. Çevreye daha az zarar vermek de cabası. LPG'li bir aracın neredeyse tek dezavantajı ise, güvenlik tedbirleri nedeniyle kapalı otoparklara giremeyecek olmanız.

*LPG'Lİ LACETTI SEDAN,
FOTOĞRAFTAKİ YEŞİL
DOĞAYA, BENZİN
VE DİZEL MOTORLU
ARAÇLARDAN DAHA AZ
ZARAR VERİYOR*



İbre yerinden oynamıyor

Hem benzin hem de LPG'yle çalışan araçta, benzin göstergesi ön panelde, LPG göstergesiye sağ dizinize gelen bölgede bulunuyor. LPG tankının dolu-luğunu buradaki yeşil ışıklardan takip ediyorsunuz. LPG kullanırken kilometrelerce yol yapmanız ve bu sırada benzin göstergesindeki ibrenin yerinden oynamaması, yanıltıcı da olsa insana tarifi zor bir mutluluk veriyor ve aracın LPG'li olduğunu

bilmeyen arkadaşlarınızı hayli şaşırtıyor. Sürüş sırasında göze çarpan herhangi bir olumsuzluk yok. Sadece fren pedalına biraz alışmak gerektiğini söyleyebiliriz. Sınıfı ve amacı gereği yüksek performans beklemediğimiz otomobil, yeterli konfor özelliklerine sahip. Uygun fiyatı, düşük kullanım maliyeti ve çevreye dost olmasıyla öne çıkan Lacetti Sedan LPG, gözden kaçırılmaması gereken bir seçenek.

Chevrolet Lacetti Sedan CDX 1.6 16V LPG

Fabrika verileri

Motor: 1598 cc, sıralı 4 silindirli, benzin + LPG kiti, 16V
 Maks. güç: 109 HP @ 5800 d/d
 Maks. tork: 150 Nm @ 3600 d/d
 Maks. hız: 187 km/s
 0-100 km/s: 10.7 sn
 Boyutlar: 4515 / 1725 / 1445 mm
 Boş ağırlık: 1180 kg (LPG kiti hariç)
 Bagaj hacmi: 405-1225 lt
 Tüketim (Ş. içi, Ş. dışı, ort.): 9.2/5.9/7.1 lt/100 km
 Fiyat: LPG kiti dahil 28.845 YTL (26.08.2008 tarihinde)

+ Uygun fiyat, LPG'yle gelen tasarruf, geniş iç mekan

- Hissiz fren pedalı, vasat sürüş özellikleri



LPG YAKIT GÖSTERGESİ, SÜRÜCÜNÜN SAĞ DİZİNE GELEN BÖLGEDE (EN SOLDA). BAGAJ, KAPI İÇİNDEKİ BUTONLA AÇILIYOR (SOLDA)



Türkiye'de bir ilk!

e-otodergi, bu hafta Türkiye'nin ilk "foto test" uygulamasına başlıyor. Her ay bu sayfalarda bir modelin fotoğraflar aracılığıyla en ince ayrıntısına kadar incelemesini bulacaksınız. Umarız bu yeni formatımızı beğenirsiniz. Görüşlerinizi info@e-otodergi.com'a bekliyoruz.



i30, HYUNDAI'YI KOMPAKT SINIFTA TEMSİL EDEN BİR MODEL.



KALIN C SÜTUNU, ARKA ÇAPRAZ GÖRÜŞÜ KISITLIYOR.



FOTO TESTİMİZİN İLK KONUKLARI, HYUNDAI i30 1.6 CRDİ VGT 115 HP STYLE PLUS OTM (SOLDA) VE i30 1.6 CRDİ VGT 90 HP SELECT.



STYLE PLUS'TA 17 İNÇ ALAŞIM JANT VAR.



ARKA KISIM, 1 SERİSİ VE A SINIFI'NDAN İZLER TAŞIYOR.



RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

ORTA KARAR

OLUMSUZ - KÖTÜ



SÜRÜŞ SIRASINDA İNCE A SÜTUNLARI ÖN GÖRÜŞÜ RAHAT VE SORUNSUZ KILIYOR.



BAGAJ KAPAĞI, LOGO ALTINA GİZLENEN TUTAMAKLA AÇILIYOR.



ANGEL EYE TARZINDAKİ FARLARIN TASARIMI GÖZE HOŞ GELİYOR.



GÖVDE RENGİNDEKİ KAPI KOLU ŞIK VE KULLANIŞLI.



STOPLAR YANLARDA DİK TASARLANMIŞ.



TASARIM, AVRUPALILAR DÜŞÜNÜLEREK GELİŞTİRİLDİ.



DEPO İÇİNDE TÜRKÇE OLARAK YAKIT UYARISI BULUNUYOR.



ÖN SİS FARLARI, BAZ DONANIMDAN İTİBAREN STANDART OLARAK YER ALIYOR.



SELECT'TE KAPAKLI 15 İNÇ JANT SUNULUYOR.



RADYO ANTENİ, UZUN VE ÇİRKİN TASARIMLI.



FARLARIN AYDINLATMASI ORTALAMA DÜZEYDE.



OTOMOBİLİN İÇ MEKANINDAKİ TASARIM, MALZEME VE İŞÇİLİK, MARKANIN ÇİTASINI YUKARIYA TAŞIYOR.



SES SİSTEMİNE DİREKSİYONDAN KUMANDA ETMEK MÜMKÜN.



ANAHTAR YUVASINDA IŞIKLANDIRMA VAR.



DEPO KAPAĞI, ZEMİNDEKİ KOLDAN AÇILIYOR.



ORTA KONSOLDAKİ BUTONLAR ERGONOMİK. OTOMATİK KLİMA STANDART.



PERDE HAVAYASTIKLARI TÜM DONANIMLARDA STANDART.



4 İLERİ OTOMATİK ŞANZİMAN KONFORLU AMA TÜKETİMİ ARTTIRIYOR.



GÖZLÜK KABİ TAVANDA.



KAPI AÇMA KOLU KROM GÖRÜNÜMLÜ.



STYLE PLUS'TA (SOLDA), ESP STANDART. KONSOLUN SOLUNDAN KAPATILABİLİYOR.



KOLTUK ISITIMALAR STYLE PLUS'TA STANDART. KÜLLÜK KONSOLDA.



VİRGÜL TASARIMLI KAFALIKLAR
ARKA GÖRÜŞÜ KISITLAMİYOR.



ARKA KAPI İÇİNDE DE EŞYA
GÖZÜ VAR.



SELECT'TE KOLTUKLAR
KUMAŞ KAPLI.



GECE GÖSTERGELER GÖZ ALICI BİR
MAVİLİĞE BÜRÜNÜYOR.



KOLTUKLARIN SIRTLIĞINDA
EŞYA CEBİ BULUNUYOR.



ÖN KAPI İÇLERİNDEKİ GÖZLERİN
GENİŞLİĞİ YETERLİ SEVİYEDE.



BAGAJDA İKİ TUTAMAĞA
YER VERİLMİŞ.



İPOD ARAYÜZÜ
STANDART.



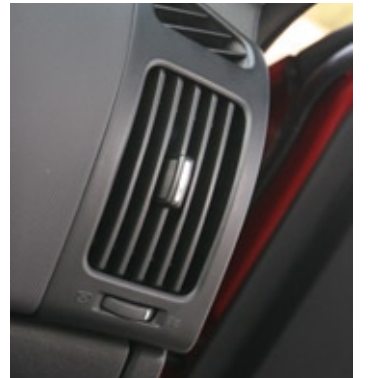
GÜNEŞLİKTE AYNA
VE IŞIK VAR.



ÖN TARAFTA İKİ BARDAKLIK
VE KOL DAYAMA VAR.



ARKA KOLTUKTA HER DONANIMDA
KOL DAYAMA VE BARDAKLIK VAR.



HAVALANDIRMA
KANALI YETERLİ.

HYUNDAI i30; FİYAT, DONANIM
VE KALİTE YÖNÜNDEN AVRUPALI
RAKİPLERİYLE REKABET EDEBİLECEK
ÖZELLİKLERE SAHİP



STYLE PLUS'IN TORPİDOSUNDA SOĞUK TUTMA ÖZELLİĞİ VAR.



ORTA KONSOLDA KAPAKLI GÖZE YER VERİLMİŞ.



SELECT'TE DÖRT CAM VE AYNALAR ELEKTRİKLİ.



YOLCU HAVAYASTIĞI ANAHTARLA DEVRE DIŞI BIRAKILABİLİYOR.



STYLE PLUS'TA ELEKTRİKLİ AÇILIR TAVAN BULUNUYOR.



YOL BİLGİSAYARI BUTONU, DİREKSİYONUN ARKASINDA GİZLİ.



340 LT BAGAJ, KOLTUKLAR YATIRILINCA 680 LT OLUYOR.



1.6 CRDi MOTORDAN 90 VE 115 HP GÜÇ ALINIYOR.

Hyundai i30 1.6 CRDi VGT 90 HP

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, turbodizel, 16V
Maks. güç:	90 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	235 Nm @ 1750-2500 d/d
Maks. hız:	172 km/s
0-100 km/s:	14.9 sn
Boyutlar:	4245 / 1775 / 1480 mm
Boş ağırlık:	1366 kg
Bagaj hacmi:	340-680 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	5.7 / 4.1 / 4.7 lt/100 km
Fiyat:	34.800 YTL



TASARIM GİBİ, ANAHTAR DA AVRUPALI RAKİPLERİNDEN İZLER TAŞIYOR.

Hyundai i30 1.6 CRDi VGT 115 HP Otm

Fabrika verileri

Motor:	1582 cc, 4 silindirli, turbodizel, 16V
Maks. güç:	115 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	255 Nm @ 1900-2750 d/d
Maks. hız:	184 km/s
0-100 km/s:	12.8 sn
Boyutlar:	4245 / 1775 / 1480 mm
Boş ağırlık:	1373 kg
Bagaj hacmi:	340-680 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	7.6 / 4.9 / 5.9 lt/100 km
Fiyat:	44.700 YTL

Sınırların ötesinde...

Ülkemizde motorsporlarının yapıl-maya başladığı tarihlerden itibaren zaman geçtikçe pilotlarımız yurt dı-şında da kendilerine şans aramaya başlamışlardı. 70'li yıllarda Ali Sipahi Ve Renç Koçibey'in açtığı bu kapıdan daha sonra Emre Yerlici, Ali Bacioğlu, İskender Atakan, Serdar Bostancı ve Ercan Kazaz kazandıkları başarılarla bizleri sevindi-ren sonuçlara imza atmışlardı. 90'ların sonları ve 2000'li yılların başlarında ise Team Atakan çatısı altında Volkan Işık ve Serkan Yazıcı da aynı şekilde bayrağımızı yabancı topraklarda gururla dalgalandır-mışlardı.

Ekonomimizde piyasaları allak bullak eden krizler yüzünden birkaç yıl yurt dı-şında ekiplerimiz motorsporlarında ül-kemizi bir takım şampiyonalarda temsil etmekten uzak kaldı. Hafızamı yokladı-ğımda Serkan Yazıcı'nın 2003 senesinde kazandığı Hebrus Rallisi'nden başka bir yurt dışı zaferi aklıma da gelmedi. 2006 yılında ise Renault Mais Ralli Takımı'nın bünyesine bağladığı son senelerin en başarılı genç ralli pilotlarından olan Fatih Kara ile Dünya Ralli Şampiyonası'nda JWRC mücadelesine soyunuldu. O yıl

Fatih Kara deneyimsizliğine karşın çoğu rallide yaptığı başarılı etap zamanlarıyla gelecekte başarılı işlere imza atacağına sinyallerini de verdi. Ancak 2007 başın-da Renault Mais motorsporlarından elini çekince genç pilotumuz da belki ülkemiz için yakalanacak büyük bir fırsatı elinden kaçırdı. Eğer Fatih Kara bir iki sene daha JWRC'de devam edebilseydi belki şu an bir WRC takımının direksiyonunda müca-dele ediyor da olabilirdi. (Gerçi bunu elde edebilmek için parkurda olduğu kadar masa başında işi bağlamada da ustalık gerekiyor, ama kimbilir belki bu işlerin uzmanı bir menajerle çalışsaydı genç Fatih'in önünde parlak bir kariyer de ola-bilirdi)

Geçtiğimiz sene de yurtdışında ül-kemizi temsi etme görevini 8 yıllık ara-dan sonra Volkan Işık aldı. Avrupa Ralli Şampiyonası'nda son yarıya kadar başa baş bir mücadele sergileyen tecrübeli pi-lot, ikincilikle yetinmek zorunda kalırken, bu sene de rakipleriyle dişe diş kora kor mücadelesini sürdürüyor. ERC'de Halkidi-kis Rallisi'nin Yunanistan'da yaşanan eko-nomik kriz yüzünden iptal edilmesi geçen sene kazandığı ve bu yıl da favori olabi-

leceği bir yarıştan Volkan Işık'ı mahrum bıraktı. Umarız her şeye rağmen tecrü-besiyle Volkan Işık bu yıl geçen seneden kalma hesabı kesecektir.

WRC'lerin ülkemizde yasaklanmasıyla tüm ilgisini ağırlıklı olarak yurt dışına veren Ford Rallye Sport Turkey ekibi, Emre Yurdakul, Koray Muratoğlu ve Burcu Çetinkaya'dan oluşan triosuyla FSTI Challenge'da ülkemizi başarıyla temsil ediyor. Şampiyonanın bitmesine iki ya-rış kala Burcu Çetinkaya lider durumda yer alırken, bu genç ve hızlı bayan pilotu Emre Yurdakul ve Koray Muratoğlu iz-lemekte. Puan durumuna bakıldığında şampiyonun ülkemizden çıkacağı artık garantilendi. Bundan dolayı öncelikle Ford takımının tüm üyelerini, sonra da Burcu Çetinkaya'yı belki sezon sonunda şam-piyon olamasa bile istikrarıyla liderliğini sürdürdüğü için kutlamak gerekir. Umarız önümüzdeki senelerde yurt dışı ralli par-kurlarında daha çok Türk takımını izleme fırsatı bulabiliriz...

Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Massa görevine geri döndü

Scuderia Ferrari takımının Brezilyalı pilotu Felipe Massa, Valencia'da ilk kez gerçekleştirilen Avrupa Grand Prix'sini kazanarak bir önceki yarış olan Macaristan'da yaşadığı hayal kırıklığının acısını çıkarmış oldu.



Yazı: Gürkan Çağlar



Lewis Hamilton, Massa'nın performansına ayak uyduramadı

Valencia'da deniz kıyısında ve şehir içindeki caddelerde kurulan pistte ilk kez yapılacak olan Avrupa GP'si, takımın Avustralya ve Monaco'dan sonra bu şekilde olan üçüncü pisti olarak kayıtlara geçti. Yarıştan bir gün önce yapılan sıralama turlarında özellikle pistin ilk sektöründe inanılmaz bir sürata ulaşan Felipe Massa pole pozisyonu kazanarak ertesi gün için adeta rakiplerine göz dağı verdi. İkinci sırada start alacak olan şampiyona lideri Lewis Hamilton, Massa'nın ilk sektördeki hızını "Orada bizi adeta yok etti" sözleriyle özetliyordu. Bu sezon

performans çitasını daha da yükseğe çıkaran BMW Sauber takımının Polonyalı pilotu Robert Kubica ise üçüncü cepten start alacaktı ve sonuçtan memnun görünüyordu.

İlk üç yarışta da değişmedi

Pazar günü verilen startla birlikte Felipe Massa iyi bir kalkış yaparak ilk sıradaki yerini korurken arkasındaki Lewis Hamilton ve Robert Kubica ilk viraja yan yana girdiler. Kubica, Lewis Hamilton'ı geçmeye çalışırken İngiliz sürücü atak imkanı vermedi ve yerini korumayı başardı. Ateşli



Robert Kubica yarışa başladığı gibi üçüncü olarak finiş geldi



Kovalainen yeni takımına ve aracına her yarış daha çok uyum sağlıyor

İspanyol taraftarlarının desteğini arkasına alan Fernando Alonso kendi evindeki yarışta arkasından kontrolsüzce gelen Williams pilotu Kazuki Nakajima'nın teması sonucu aracının arka kanadının kırılması engel olamadı. İspanyol pilot bu temasın ardından garaja dönerek yarışa veda etti. Yarışın 37. Turunda lider Felipe Massa ikinci ve son pit stopu için pit alanına girdi. Pit çıkışında Force India takımından Adrian Sutil ile yan yana gelen Brezilyalı pilot bu olaydan sorun yaşamadan piste geri döndü. Ancak bir tur sonra bilgi ekranlarına bu olay nedeniyle Felipe Massa'nın incelemeye alındığı bilgisi düştü. Bir pit stop esnasında Kimi Raikkonen'in aracına takılan benzin hortumu kalkış anında yerinden çıkmayınca Finli sürücü pit alanında fazladan yedi saniye kaldı. Bu problem esnasında Ferrari'nin benzin hortumunu tutan mekanikeri de şiddetli bir şekilde

yere düştü. Yaralanan mekaniker hızla sedye ile birlikte pistin sağlık merkezine götürüldü. Hesapta olmayan bu zaman kayıpları Raikkonen'e bir sıraya mal oldu. Yarışın bitimine 12 tur kala Kimi Raikkonen önündeki Jarno Trulli'yi geçmek için mücadele ederken motoru iflas edince gridumanlar bırakarak aracını kenara çekti ve garajın yolunu tutmak zorunda kaldı. Massa'nın Macaristan'da yaşadığı kötü kader bu kez Finli takım arkadaşını yakalamıştı. Yarış sonuna kadar zirveyi değiştirecek bir geçiş olmayınca Felipe Massa damalı bayrağı ilk geçen pilot oldu. Lewis Hamilton ikinci olurken Robert Kubica da podyumun son basamağında yer aldı. Felipe Massa yarış sonunda Avrupa Grand Prix yarış hakemleri tarafından kınama ve 10bin Euro para cezasıyla cezalandırıldı. Böylece Brezilyalı pilot Valencia'da kazandığı zaferi tescillemiş oldu.

Avrupa GP'si Genel Klasmanı

Sıra...	Pilot.....	Takım	Zaman
1.....	Felipe MASSA.....	Ferrari	1:35:32.339
2.....	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes.....	+5.611
3.....	Robert KUBICA.....	BMW Sauber	+37.353
4.....	Heikki KOVALAINEN	McLaren-Mercedes.....	+39.703
5.....	Jarno TRULLI	Toyota	+50.684
6.....	Sebastian VETTEL	Toro Rosso-Ferrari.....	+52.625
7.....	Timo GLOCK	Toyota	+1:07.990
8.....	Nicko ROSBERG.....	Williams-Toyota	+1:11.457
9.....	Nick HEIDFELD	BMW Sauber	+1:22.177
10.....	Sebastien BOURDAIS	Toro Rosso-Ferrari.....	+1:29.794

Jarno Trulli Toyota takımını memnun eden bir performans sergiledi



VALENCIA, TAKVİMDE YER ALAN ÜÇÜNCÜ CADDE PİST YARIŞINA EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR

Sebastian VETTEL



Timo GLOCK



Loeb'in yedinci Almanya zaferi

2002 senesinden beri Dünya Ralli Şampiyonası'na bağlı olarak düzenlenen Almanya Rallisi'nde yine zafere Sebastien Loeb ulaşırken, Fransız pilot şampiyonada yeniden liderliğe yerleşti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Daniel Sordo takım arkadaşı Loeb'in ardından ikinciliği elde etti



Francois Duval yeniden parkurlara üçüncülükle döndü



Chris Atkinson altıncı sırada finişe geldi



Sebastien Loeb Dünya Ralli Şampiyonası'nın 10. yarışı olan Almanya Rallisi'nde başından itibaren rakiplerine karşı ezici bir üstünlük gösterdi. Fransız pilot cuma gününün tüm özel etaplarını kazandı, sonrasında da bir özel etap hariç kalan özel etapları kazandı ve 47.7 saniye farkla zaferi elde etti.

Bu sonuçla Loeb şampiyona takvimine eklendiği 2002 tarihinden itibaren bütün Almanya rallilerini kazanarak adeta bu ülkenin geçilmez armadası olduğunu kanıtladı. Bu 43. Dünya Ralli Şampiyonası rallisi zaferiyle Loeb 2008 pilotlar şampiyonasında Mikko Hirvonen'in 4 puan önünde liderliğe yükseldi. Loeb'in İspanyol takım arkadaşı Dani Sordo podyumda ikinci sırada yer alırken, uzun bir aradan

sonra şampiyonaya Stobart takımı ile geri dönen Belçikalı Francois Duval sürüş stiline çok uygun Almanya'nın asfalt etaplarından üçüncülükle ayrılmayı başardı. Ralinin ilk gününde üçüncü durumda olmasına rağmen Sordo ve Duval'in asfalttaki hızlarına ulaşmakta zorlanan ve podyum mücadelesinden uzak kalan Mikko Hirvonen Almanya'dan dördüncülükle ayrıldı ve liderlik koltuğunu Loeb'e devretti.

Gelişimi ve testleri halen devam eden Subaru Impreza WRC'leri ile beşinci ve altıncılığı Petter Solberg ile Chris Atkinson elde ederken, Henning Solberg de Estonyalı Urmo Aava'nın iki saniye önünde yedinci gelerek puan barajında yarışı noktalamayı başardı. Almanya Rallisi'nde JWRC'yi kazanan Sebastien Ogier şam-



Petter Solberg Almanya'da yeni Impreza WRC'sinin asfalt performansını beğendi

piyonada da rakipleri ile liderlik farkını arttırdı.

Gigi Galli kaza yaparak sezonu kapattı

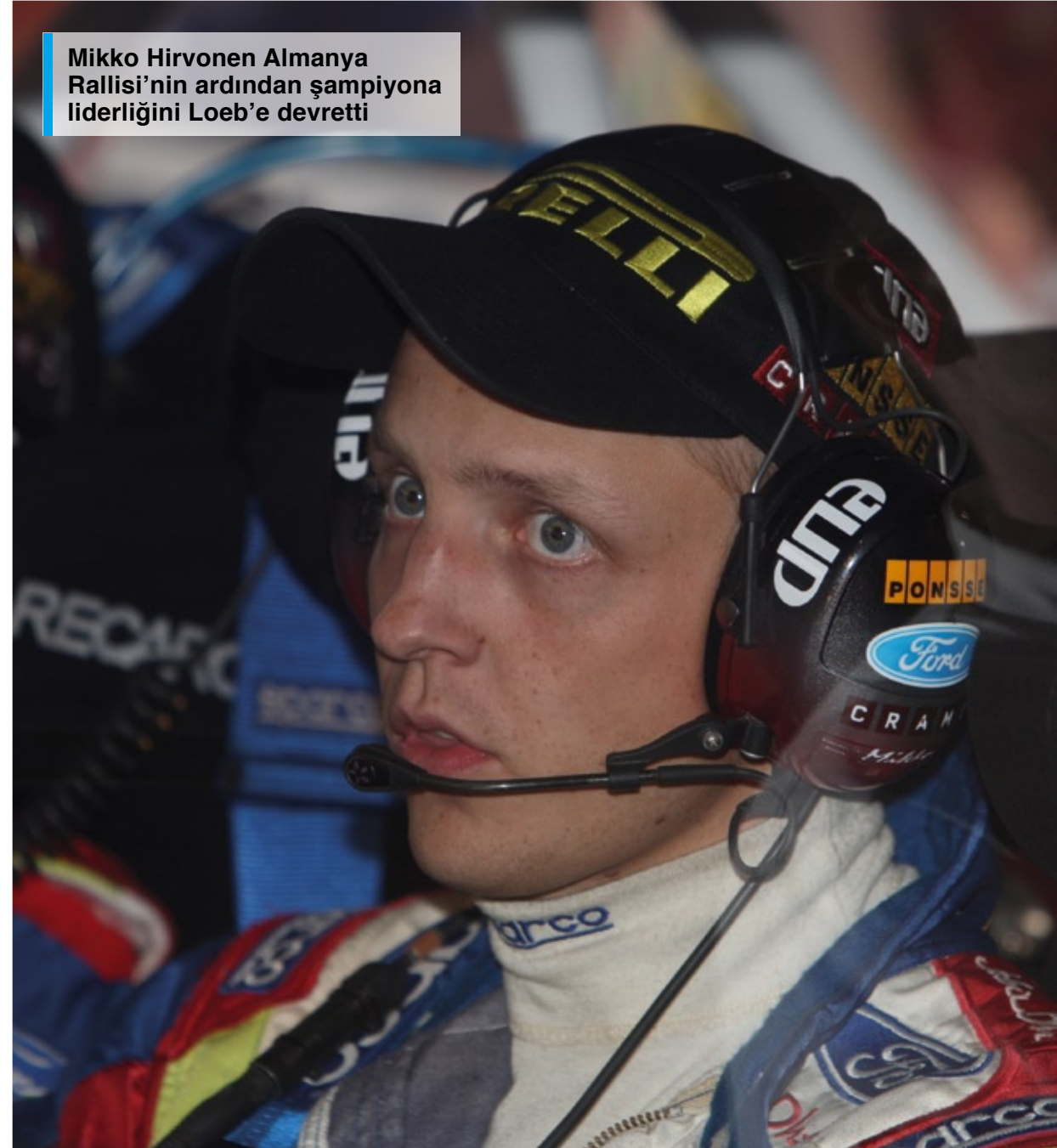
Almanya Rallisi'nin akıllarda kalan en ilginç olayı Stobart takımından Gigi Galli'nin yaşadığı kazasıydı. Rallinin dördüncü etabında İtalyan pilot starttan 12 kilometre sonra otomobilini bir ağaç kütüğüne hızlı bir şekilde çarparak kaza yaptı. Gigi Galli'nin kazası nedeniyle bu etap 12 otomobil geçtikten sonra kurtarma araçlarının olay yerine ulaşabilmesi için durduruldu. Galli'ye tıbbi müdahale otomobilinde yapıldı ve daha sonra helikopterle kontroller için Trier'deki hastaneye götürüldü. Yaşadığı kazada kırılan kalça kemiğinden ameliyat olan Gigi Galli'nin iyileşmekte olduğu bildirildi. Ama Stobart Takım Direktörü, Galli'nin büyük ihtimalle sezonun kalanında yarışamayacağını bildirdi. Almanya Rallisi finişinden sonra bir



grup WRC pilotu ve co-pilotu doğrudan Galli'nin tedavi görmekte olduğu Trier'deki Barmherzige Hastanesi'ne gittiler. Ziyaretçiler Galli'nin odasına üzerlerinde yarış tulumlarının altına giydikleri koruyucu iç kıyafetleriyle girerek ona sürpriz yaptılar.

*ALMANYA RALLİSİ'NDE
YEDİ YILDIR LOEB'İN
BİLEĞİ BÜKÜLEMEDİ*

Mikko Hirvonen Almanya Rallisi'nin ardından şampiyona liderliğini Loeb'e devretti



Almanya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra...	Pilot.....	Takım	Zaman
1.....	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	3:26:19.7
2.....	Daniel SORDO – Marc MARTI	Citroen C4 WRC	+47.7
3.....	Francois DUVAL – Patrick PIVATO	Ford Focus WRC	+1:20.0
4.....	Mikko HIRVONEN – Jarmo LEHTINEN.....	Ford Focus WRC 07	+1:30.1
5.....	Petter SOLBERG – Phil MILLS	Subaru Impreza WRC 2008	+2:35.3
6.....	Chris ATKINSON – Stephane PREVOT	Subaru Impreza WRC 2008	+4:45.9
7.....	Henning SOLBERG – Cato MENKERUD..	Ford Focus WRC 07	+5:36.27
8.....	Urmo AAVA – Alexi SIKK	Suzuki SX4 WRC	+5:37.8

Loeb Finlandiya'yı da fethetti



Son dört yılın Dünya şampiyonu Sebastien Loeb, kariyeri boyunca hiç kazanamadığı Finlandiya Rallisi'nde zafere ulaşarak başarılar zincirine yeni bir halka daha ekledi.

Yazı: Gürkan Çağlar



Mikko Hirvonen evinde Loeb'i geçmek için çok uğraştı ama ikinciliğe razı oldu

İSKANDİNAV PİLOTLARIN FİNLANDIYA'DAKİ HAKİMİYETLERİ BU YIL LOEB'E KARŞI SONA ERDİ



Chris Atkinson üçüncü olarak takımına gelecek için iyi sinyaller verdi

Citroen takımının son yıllarda şampiyonluklara adeta ambargo koyan Fransız pilotu Sebastien Loeb, uzun zamandır çok istediği ama bir türlü ulaşamadığı Finlandiya Rallisi zaferine nihayet bu yıl kavuştu. Daha önceki yıllarda Carlos Sainz, Didier Auriol ve Markko Martin'in İskandinav olmayan kazanan pilotları olarak tarihe geçtikleri bu rallide Sebastien Loeb de elde ettiği bu birincilikle tarihe adını yazdırmış oldu. Fransız pilot bu sezon şampiyonada çektiği Bp-Ford takımı'ndan Mikko Hirvonen ile adeta kaçma kovalama mücadelesi sergiledi. Yarışın ilk gününden itibaren liderliği eline geçiren Loeb, son etaba kadar Hirvonen ile adeta dişe diş bir mücadele sergiledi. İki pilotun arasındaki zaman farkı yarış boyunca çok az olurken, yapılacak bir hatanın zafere mal olabileceği bekleniyordu.

Adrenalini bol bu çekişmede zirveyi etkileyecek her hangi bir sürpriz yaşanmadı ve bu kovalamacadan Sebastien Loeb galip olarak ayrılmayı başarırken, evinde zaferi kaçıran Hirvonen üzgün görünse de şampiyonluk mücadelesi için aldığı iki puandan dolayı memnun görünüyordu.

Podyumun üçüncü sırasını Chris Atkinson aldı

Bu sezon Yunanistan Rallisi ile birlikte yeni kasa Subaru Impreza WRC'leri ile daha iddialı olduklarını ve zirveyi yeniden istediklerini sürekli deklare eden Subaru takımı ise Chris Atkinson ile üçüncü sırayı elde ederek gelecek için umutlu sinyaller verdi. Markalar Şampiyonası'nda Citroen takımına puan kazandırmak için çalışan Daniel Sordo ise dördüncü sırada yarışı tamamlayarak üstüne düşen görevi yerine

getirdi. Finlandiya'nın üç gün boyunca kıyasıya çekişen bir başka ikilisi ise Petter ve Henning Solberg kardeşlerdi. İki kardeşin sürüş stillerine uygun Finlandiya'nın hızlı toprak etaplarında sergiledikleri muthiş mücadeleden ağabey Henning Solberg galip ayrıldı ve kardeşi Petter'in 6,4 saniye önünde beşinci sırada finişe ulaştı. Bu rallide mücadele edilen diğer klasman olan PWRC'de ise Mitsubishi Lancer EVO9 ile yarışan Finli Juho Hanninen birinciliği elde etti.

Loeb: "Benim için çok anlamlı bir zafer oldu"

Finlandiya Rallisi'nin galibi Loeb yarıştan sonra yaptığı açıklamada "Muhteşem, inanılmaz bir duygu, Finlandiya'da kazanmanın benim için anlamı çok büyük. Bu ralliyi kazanmayı çok fazla istiyordum. Burada bir zafer elde etmek benim için sadece puan almaktan çok daha önemlidir. Mikko ile bütün hafta sonu rahatlamaya

hiç şans vermeyen çok zor bir mücadele yaşadık. O muhteşem bir iş başardı, her saniye için mücadele etmek zorunda kaldım." şeklinde konuşurken, ikinci olan Hirvonen ise "Burada kazanmayı çok istemiştım, ama yine de muhteşem bir yarış oldu. Hızımızdan memnunum, ama Seb biraz daha hızlıydı ve sonuçta kazanmak için ihtiyacı olan tek şey de buydu. Şampiyona mücadelesi bitmedi, ama tabii ki şimdi kalan tüm ralliler daha da önemli oldu." açıklamasını yaptı.



Toni GARDEMEISTER



Daniel Sordo takımına Markalar Şampiyonası için puanlar kazandırdı

Finlandiya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra...	Pilot.....	Takım	Zaman
1.....	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	2s 54dk 05.5sn
2.....	Mikko HIRVONEN – Jarmo LEHTINEN.....	Ford Focus WRC 07	+00dk 09.0sn
3.....	Chris ATKINSON – Stephane PREVOT	Subaru Impreza WRC	+03dk 17.0sn
4.....	Daniel SORDO – Marc MARTI	Citroen C4 WRC.....	+03dk 30.9sn
5.....	Henning SOLBERG – Cato MENKERUD..	Ford Focus WRC 07	+03dk 57.7sn
6.....	Petter SOLBERG – Phil MILLS	Subaru Impreza WRC	+04dk 04.1sn
7.....	Matti RANTANEN – Jan LONEGREN	Ford Focus RS WRC 06	+06dk 11.1sn
8.....	Toni GARDEMEISTER - Tomi TUOMINEN	Suzuki SX4 WRC	+08dk 18.7sn



Henning SOLBERG

Petter SOLBERG

İTALYAN BOĞASINA ALMAN DOPİNGİ

Alman Edo Competition firması, Lamborghini Murcielago'yu tam bir canavar haline getirmiş.





Almanya'da süperspor ve egzotik otomobil modifikasyonu konusunda faaliyet gösteren Edo Competition son olarak Lamborghini Murcielago LP 640'a el attı. Standart olarak 640 HP güç ve 660 Nm tork üreten 6.5 litrelik V12'nin gücü; yeni katalitik konvertör, yeni headers, karbon fiber hava emiş kutusu, yeni egzantrikler, işlenmiş silindirler ve yeni motor yazılımıyla 710 HP güç, 700 Nm tork üretir hale gelmiş. Bu güç artışı so-

nunda 0-100 km/s hızlanma süresinin 0.2 saniye iyileşerek 3.2 saniyeye indiği ifade edilirken, maksimum hızın da 360 km/s'nin üzerine çıktığı belirtiliyor (standart versiyon 340 km/s). Yapılan değişiklikler sonunda Murcielago LP 710/2 adını alan otomobildeki en büyük değişiklik kuşkusuz aktarma sistemiyle ilgili. Normalde 4 tekerlektan çekişli olan Murcielago, arkadan itişli hale getirilerek yaklaşık 40 kg ağırlık tasarrufu sağlanmış.

ARANAN KLASİK

“Martı Kanat” denildiğinde her otomobil severin yüzünde bir gülümseme olur. Tasarımı ve teknolojisiyle Mercedes-Benz müzesinin en güzide modellerinden biri olan bu otomobil, koleksiyonerler arasında da en değerli klasiklerden biri.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Mercedes-Benz Medya



Otomotiv tarihinin ikon modellerinden biri olan Mercedes-Benz 350 SL Coupe, 1954 yılında New York Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Farklı tasarımı, yukarıya doğru açılan kapıları ve sportif özellikleri onu daha sergilendiği andan itibaren çarpıcı kılmıştı. 1999'da "Yüzyılın en sportif otomobili" unvanını alan Martı Kanat, 1957 yılına kadar toplam sadece 1400 adet üretildi.

Motorsporlarından doğdu

SL 300 (W 194), 1952 yılında spor otomobil olarak üretildi ve İsviçre Grand Prix'si, Le Mans 24 Saat, Carrera Panamericana gibi önemli yarışlarda hep ilk sıraları aldı. Aslında bu otomobilin seri üretime geçmesi düşünülmüyordu. Ama Mercedes-Benz'in Amerika'daki distribütörü Maximilian Hoffman'ın uzun süren ısrarı ve ikna çalışmaları sonuç verdi ve 1952 yılında, yarış otomobili SL 300'ün yol versiyonunun geliştirilip seri üretime geçilmesine karar verildi. Takvimler 1954'ü gösterdiğinde SL 300 Coupe 29.000 Alman Markı fiyatla satıştaydı. Şu anki fiyatı (eğer size satacak birini bulabilirsiniz) yüzbinlerce ABD doları.

260 km/s'ye ulaşabiliyordu

SL 300, sportif tasarımı sayesinde düşük rüzgar direnç katsayısına ve 6 silindiri 215 HP'lik güçlü bir motora sahipti. Martı Kanat sürücüsü, 1300 kg'lık otomobilini

0'dan 100 km/s hıza 10 saniyede ulaşabiliyordu. Otomobilin maksimum hızıysa 260 km/s'yd.

1100 tanesi Amerika'da satıldı

Martı Kanat sadece 1400 adet üretildi. İlk otomobil, sahibine 1954 yılında Avrupa'da teslim edildi. Amerika'daki ilk teslimatsa, Hoffman tarafından 1955 yılının Mart ayında gerçekleşti. Amerika, SL 300'ün en önemli pazarı oldu. Toplam üretimin neredeyse yüzde 80'i, yani 1100 adedi burada satıldı. Bu durum da, otomobilin seri üretime geçmesine vesile olan Maximilian Hoffman'ı haklı çıkarmıştı.

Arananlar listesinde

Bugün hangi koleksiyonerle konuşursanız konuşun, ya sahip olduğu ya da en çok sahip olmak istediği modellerden biridir Martı Kanat. Fiyatı mı? Hiç sormayın! Bense, otomobil gazetecisi kimliğimden dolayı, yeni SL lansmanında, müzeden özel olarak bu organizasyon için getirilmiş olan Martı Kanat'ı, 10 km bile olsa kullanma fırsatını elde etmiş ender kişilerden biri olarak kendimi çok şanslı hissediyorum.



www.e-otodergi.com

2'NCİ SAYIMIZI İNDİREN **7011** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.
e-otodergi'NİN 4. SAYISINI 28 EYLÜL 2008'DE SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.