

WWW.

HAZİRAN 2009 SAYI:12

e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ



CITROEN C3
PICASSO 1.4i SX



MERCEDES-BENZ
ML 320 CDI



6 YENİ MODELİN EURO
NCAP ÇARPIŞMA TESTİ

İnternette “O” harfinin sihri

Bugün dünyada en fazla ziyaret edilen ve dolayısıyla da parasal olarak da en değerli ilk 10 site sırasıyla şunlar (valuemyweb.com’un sıralamasına göre): Google, yahoo, amazon, myspace, ebay, facebook, msn, aol, youtube ve cnn. Dikkat ettiyseniz 6’sında “o” harfi var. Bir de Türkiye’den en fazla girilen ilk 10 sunucu şirkete yine sırasıyla bakalım (comScore Inc’in raporuna göre): Google, microsoft, facebook, dol, milliyet, blogcu, mynet, aol, hurriyet ve yahoo. Bu ilk 10’un da 7’sinde “o” harfi var. İki listenin ortak özelliği ise, ikisinde de ilk üç sitenin adında “o” harfinin geçmesi. Gerçi “o” harfi, sadece internette bu kadar yaygın değil, bilgisayar terminolojisinde de sıklıkla kullanılıyor: Dünyada birçok bilgisayar sahibinin “Microsoft” yazılımlarını kullandığını, “Windows” işletim sistemine sahip olduğunu, internet tarayıcısı olarak “Explorer”ı tercih ettiğini, yazılarını “Word” dokümanlarına yazdığını, sunumlarını “Powerpoint”te hazırladığını, fotoğraflarını “Photoshop”ta düzenlediğini, e-otodergi’yi “Acrobat Reader”la okuduğunu biliyoruz.

Biliyorsunuz ki, Otomobil Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti. olarak sizler için hazırladığımız iki yayınumuz var. e-otodergi, her ay 17.000’e yaklaşan okuyucu sayısı ile Türkiye’nin en çok okunan otomobil dergisi konumunda. www.otomobil.com.tr ise, iki aylık bir site olmasına karşın, daha şimdiden aylık 25.000 tekil ziyaretçi ve 300.000’i aşan sayfa görüntüleme sayısına ulaşmış durumda. Ne dersiniz? www.e-otodergi.com ve www.otomobil.com.tr sitelerimizin başarısı, dünyanın en değerli sitelerindeki gibi, “o” harfi kullanılarak yazılmalarına bağlı olabilir mi?

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Karpuz kabuğu denize düştü

Yaz aylarının gelmesi özellikle denize kıyısı olan bölgelerimizde “karpuz kabuğu denize düştü” deyiimiyle açıklanır. Yabancı bir ülke vatandaşına söylense anlam veremeyeceği bu deyim, aslında yaşanan gerçeklerin söze dökülmüş bir halidir ve çevre bilinci tam oturmamış insanların fazlaca olduğu ülkemizdeki diğer konular hakkında da fikir verebilir aslında. Çünkü karpuz, adeta yaz aylarının bir simgesidir. Plajda, piknikte, evde, işte her yerde yaşamın içindedir. Hatta karpuz trafikte bile hayatın içindedir. Nasıl mı? Bunu geçtiğimiz günlerde İstanbul-Sefaköy’de gördüğüm bir örnekle anlatayım. Yaz mevsiminin gelmesi ve havaların ısınmasıyla birlikte insanların gezme isteği doğal olarak artıyor. Yani trafikte dolaşan araç miktarı en azından okullar kapanana kadar daha fazla oluyor. Zaten birçok kişi otomobiline bakım yaptırmayı pek sevmediğinden, yolda sıcağa, bakımsızlığa bağlı hararet vs. gibi sorunlar yaşayan, arıza yapmış ve kenara çekmiş araç görme olasılığı da diğer zamanlara göre doğal olarak daha fazla. Yolda kalan bu araç sahiplerinden zaten araçlarında üçgen reflektör bulundurmalarını beklemek saflık olur. Bu durumda araç sahibi, kendi yaratıcılığı ve elde olan malzemeler doğrultusunda uyarıcı işaretler koyuyor ki, genelde bunlar kova, deterjan şişesi, taş vs. gibi malzemeler oluyor. Karpuzun trafikte hayata girmesi de işte tam bu noktada oluyor. Benim gördüğüm manzarada, yaratıcı bir ticari araç sürücüsü karpuzu kesip, kırmızı tarafını akan trafiğin görebileceği şekilde yerleştirip, diğer sürücülerini uyarıyordu. İşte çözüm odaklı yaklaşım.

Yaz geldi, karpuzun kabuğu denize, kendisi trafiğe düştü.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com

HABERLER

- 06** BMW 5 Serisi GT
- 13** 2009 Shell Eco Maraton
- 16** Peugeot 5008
- 17** Euro NCAP çarpışma testi
- 19** Nisan 2009 otomobil satışları

RÖPORTAJ

- 25** Dacia Marka Yöneticisi
Orhan Çetin

ADVERTORIAL

- 43** Dacia ile Gezi Sayfaları
Bölüm 2 - Cunda Adası

İLK SÜRÜŞ

- 22** Hyundai i20

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 34** Citroen C3 Picasso 1.4i SX
- 39** Renault Clio HB 1.5 dCi 85 HP
- 47** BMW 320d Sedan xDrive
- 52** Peugeot 407 1.6 HDi
- 57** Opel Insignia 2.0 Turbo 4x4
- 61** VW Passat CC 2.0 TDI

TEKNİK

- 56** Bosch Otomatik Park
Destek Sistemi

MOTORSPORLARI

- 65** F1 İspanya GP'si
- 67** F1 Monaco GP'si
- 69** Fransa Moto GP
- 70** ERC İstanbul Rallisi
- 73** Ege Rallisi
- 76** WRC İtalya Rallisi

MODİFİYE

- 81** Porsche 911 GT2

KLASİK

- 83** Alfa Romeo Giulietta
Sprint 1954

28

SÜRÜŞ İZLENİMİ
Mercedes-Benz
ML 320 CDI

e-otodergi
HAZİRAN 2009 - SAYI 12

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
suatkoksall@gmail.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda Bulunan

İsa Demir

Reklam

reklam@e-otodergi.com

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



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz



Lancia Delta 1.9 Multijet Türkiye'de satışa sunuldu

Ülkemize Tofaş tarafından ithal edilen Lancia'nın Delta modeli yeni bir motor seçeneğine kavuştu. Delta 1.9 Multijet olarak adlandırılan bu yeni model, 1.9 litrelik çift turbolu dizel motora sahip.

190 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 2000 d/d'de 400 Nm. Delta'ya 222 km/s'lik maksimum hız sağlayan motorun 100 km'deki ortalama yakıt tüketimi 5.7 litre. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 7.9 saniye. Lancia Delta 1.9 Multijet'te, zengin özellikleriyle dikkat çeken Oro donanım seviyesi bulunuyor.

Farklı tasarımıyla dikkat çeken Lancia Delta'nın bu yeni motor seçeneğinin Türkiye pazarındaki fiyatı 34.987 Euro olarak belirlendi.





- ☒ Dinamik
- ☒ Normal
- ☒ Ağır koşullara dayanıklı

Alfa Romeo mühendisleri otomobilin bilinçaltı na ulaştı: DNA

Tek dokunuşla sürüş tercihinine göre 3 seçenek. Dynamic, Normal ve All Weather.

DNA ile direksiyonun sertliğine, gaz pedalına dokunduğunda motorun nasıl tepki vereceğine ve elektronik yol tutuş sistemlerinin işleyişine sen karar vereceksin.

KİŞİLİK ÇOĞALMASI

Konforun en i'si şimdi Türkiye'de!

Daha rahat ve keyifli bir kullanım için özel olarak tasarlanan konforun en i'si i20, sizin için geldi.



Sağlam seçim Hyundai

Sınıfının
i20 en i'si:



USB bağlantılı ve
direksiyondan
kumandalı Radyo
CD/MP3 Çalar



Soğutmalı
torpido



Yükseklik ve
derinlik
ayarlı
direksiyon

BMW 5 Serisi GT tanıtıldı

2007 yılının sonlarında, BMW CEO'su Norbert Reithofer, BMW'nin birkaç yıl içinde yepyeni modelleri satışa sunacağını açıklamıştı. X6, bunlardan biri olarak yollarda. Şimdi de marka içinde Progressive Activity Se-

dan (PAS) olarak nitelendirilen yeni bir model geliyor: BMW 5 Serisi GT. Cenevre Otomobil Fuarı'nda konsept olarak sergilenen otomobil, artık ilk resmi fotoğraflarıyla karşımızda. Sportif tasarımıyla dikkat çeken BMW 5 Serisi GT,





Avrupa'da bu yılın Ekim ayında satışa sunulacak. Otomobilin ABD yollarına çıkması ise 2010 yılında gerçekleşecek. BMW 5 Serisi GT'nin tasarım özelliklerine bakıldığında, bu otomobilin aslında crossover, hatchback ve station wagon özelliklerini bir araya getirdiği görülüyor. Hatta iki farklı şekilde açılan bagaj kapağı nedeniyle, bu gövde tiplerine liftback'i de eklemek mümkün. 4,99 metre uzunluğundaki otomobil, sadece 7 Serisi'nden daha kısa, diğer tüm BMW modellerinden daha uzun. Kullanıcısına iç mekanda 4 kişilik yer sunan

BMW 5 Serisi Gran Turismo, 440 litrelik bagaj hacmine sahip. Ancak arka koltuklar kıvrık bir biçimde 100 mm öne kaydırıldığında bu hacim 590 litreye çıkıyor. Arka koltuklar öne katıldığında ortaya çıkan bagaj hacmiyse 1700 litre. 10.2 inç'lik ekranı bulunan son nesil iDrive sistemi, USB girişi, 80 GB'lık harddisk, DVD oynatıcı ve head-up-display sistemi otomobilin standart donanımında yer alıyor. BMW 5 Serisi GT, ilk etapta üç farklı motor seçeneği

sunacak. 530d GT, 245 HP güç ve 540 Nm tork üreten 6 silindirli turbodizel motora sahip. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi 6.9 saniye. Otomobilin maksimum hızı 240 km/s. 535i GT'de ise 306 HP güç ve 400 Nm tork üreten 6 silindirli çift turbolu benzinli motor bulunuyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma performansı 6.3 saniye olarak verili-

yor. Son ve en güçlü seçenek olan 550i GT'de çift turbolu V8 motora yer verilmiş. 407 HP güce ve 600 Nm torka sahip bu motor, otomobili 5.5 saniye gibi oldukça kısa bir sürede 0'dan 100 km/s hıza ulaştırıyor. 535i GT ve 550i GT'nin maksimum hızları 250 km/s. Tüm modellerde 8 kademeli otomatik şanzıman bulunuyor.



Son Ferrari F430

Ferrari F430, yerini muhtemelen 2009 Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak ve yaklaşık 550 HP güç üretmesi beklenen F450'ye bırakacak. Bantlardan inen son Ferrari F430 ise, 6 Nisan 2009'da İtalya'nın Abruzzo bölgesinde depremde zarar görenlerin yararına açık artırmayla satılacak. 5.8 şiddetindeki depremde 295 kişi ölmüş, 1000 kişi yaralanmış ve yaklaşık 50.000 kişi evsiz kalmıştı.

Seat Exeo Türkiye'de satışa sunuldu

Seat'ın D segmentindeki ilk modeli olan Exeo'nun satışına başlandı. Otomobilde 1.6 litrelik benzinli motor bulunuyor. Seat Exeo, 102 HP güç üreten 1.6 litrelik benzinli, motor seçeneği ve Reference ile Style donanım seviyeleriyle Seat bayilerindeki yerini aldı. İspanyol üretici Seat'ın D segmentindeki ilk modeli olan Exeo, böylece ÖTV indirimini bitmeden Türkiye yollarına çıkmış oldu. Exeo'da 6 adet havayastığının yanı sıra opsiyonel olarak alınabilen iki ilave arka koltuk göğüs



hava yastığı, ABS, EBA, ESP, yol bilgisayarı, elektrikli ön ve arka camlar, ısıtmalı, elektrikli yan aynalar, ön sis farları, uzaktan kumandalı merkezi kilitleme bulunuyor. Seat Exeo'nun fiyatı 40.250 TL'den başlıyor.

Dacia Sandero Stepway hazır

Renault çatısı altında üretim yapan Dacia, son dönemde artış gösteren "outdoor" tarzı otomobil pazarına Sandero Stepway ile giriyor. Son birkaç yıllık dönemde SUV pazarı gerçekten yükselişte. Bununla birlikte önden çekişli olup da, yükseltilmiş karoserleri ve güçlendirilmiş süspansiyonlarıyla SUV istemeyen doğa ve outdoor sporları tutkunlarına yönelik araçlar da hazırlanmıyor değil. Bunlardan akla ilk gelenler Renault Scenic Conquest ve Peugeot 207 SW Outdoor gibi modeller. Dacia da; bu sınıfa Sandero'nun daha maceracı olan Stepway versiyonuyla katılma

hazırlığında. Hesaplı maceraperest olarak tanımlanan Dacia Sandero Stepway'in tanıtımı Barselona Otomobil Fuarı'yla birlikte Renault'nun Paris L'Atelier showroom'unda yapıldı. Dış görünüm olarak siyah ön tampon altı, geniş plastik çamurluk dodikleri, arka tampon altı koruyucusu ve tavan barlarıyla standart Sandero'dan ayrılan Stepway'in ayrıca yerden yüksekliği de zorlu koşullar düşünülerek 20 mm yükseltilmiş. Sandero Stepway'de ilk etapta 1.6 lt 90 HP benzinli ve 1.5 dCi 70 HP turbodizel motor seçenekleri sunulacak. Sandero Stepway'in satışına Eylül 2009'da başlanacak.





ABD'ye Ford Transit Connect ihracatı başladı

Türk otomotiv sektörü ihracat atağını sürdürmeye devam ediyor. Renault, Tofaş-Fiat, Hyundai, Toyota, Honda ve Ford bu sayede hem istihdam, hem de ekonomiye önemli girdiler sağlıyor. Şu ana kadar birçok Avrupa ülkesine araç ihraç eden Türk otomotiv sektörü, Ford Otosan'ın Kocaeli fabrikasında üretilen Transit Connect'i ABD ve Kuzey Amerika pazarına sokarak yeni bir başarıya daha imza atmış oldu.

Daimler, Tesla Motors'a ortak oldu

Günümüzde alternatif yakıtlarla yol alan araçlar konusunda çalışma yapan irili ufaklı birçok firma mevcut. ABD'de faaliyet gösteren Tesla Motors ise, sadece elektrikle yol alan otomobiller konusunda çalışmalarıyla biliniyor. Daimler AG; bu genç firmanın yüzde 10'luk hissesini alarak stratejik bir ortaklığa girmiş oldu. Bu sayede Daimler elektrikli otomobiller geliştirme konusunda daha hızlı ilerleyebilecekken, Tesla da 120 yıllık bir geçmişe sahip ve Mercedes-Benz, smart gibi otomobilleri üreten dev bir firmanın tecrübe ve desteğini arkasında hissedecek.



Matrix'e ticari versiyon: Space

Hyundai Assan'ın İzmit fabrikasında üretilen Matrix modeli, iki kişilik ticari versiyona kavuştu. Matrix Space olarak adlandırılan otomobilin fiyatı 18.850 TL'den başlıyor. Matrix Space'in, dış ve iç tasarım açısından, beş kişilik MPV versiyonuyla arasındaki farklar; 2 kişilik olması ve karartılmış arka camları. Yüksek oturma pozisyonuna ve geniş görüş açısına sahip olan Hyundai Matrix Space'in yolcu bölümü ile kargo alanı arasında metal bir separatör bulunuyor. Kargo bölümünde komple sac yerine karartılmış camlar kullanılıyor ve bu sayede daha aydınlık ve ferah bir yükleme alanı yaratılmış oluyor. Aracın 1538 litrelik kargo bölümünde 552 kg'ye kadar yük taşınabiliyor. Matrix Space'e hem bagaj kısmından hem de arka kapılardan yükleme yapılabiliyor. Diğer tüm Hyundai modelleri gibi 5 yıl / 100.000 km üretici firma mekanik garantisile satılan Matrix Space'te, binek versiyondaki gibi 1.5 litre dizel ve 1.6 litre benzinli motor seçenekleri bulunuyor. Araçta Intro ve Prime olmak üzere iki farklı donanım seçeneği bulunuyor.

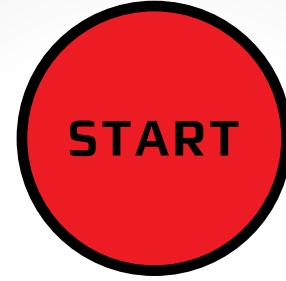


Fiat Linea iki yaşında

Mayıs 2007'de satışına başlanan Fiat'ın kompakt sedan sınıfındaki temsilcisi Linea, geçen süreçte 22.000 adetlik satış rakamına ulaştı. Tofaş tesislerinde üretilen ve Avrupa ülkelerine de ihraç edilen Grande Punto bazlı Linea'da 1.3 litre 90 HP ve 1.6 litre 105 HP'lik Multijet dizel motor seçeneklerinin yanı sıra 1.4 litre 77 HP ve 1.4 litre 120 HP T-Jet benzinli motorlar sunuluyor.



TÜRKİYE'NİN OTOMOBİL SİTESİNE
ULAŞMAK İÇİN TIKLAYIN




www.otomobil.com.tr



Skoda Yeti'nin seri üretim versiyonu hazır

Skoda Auto, 13 Mayıs 2009 tarihinde yayınladığı bülten ile SUV olarak tanımladığı kompakt crossover Yeti'nin seri üretim versiyonunun Kvasiny'deki tesislerde bantlardan indiğini duyurdu. Bantlardan ilk inen Skoda Yeti 1.8 TSI motora sahip ve mavi renkli. Aktarma sistemiyse 4x4. Uzunluğu 4223 mm, genişliği 1793 mm olan Skoda Yeti'nin yüksekliği ise 1691 mm. 2578 mm'lik dingil mesafesi Octavia ile aynı olan Yeti'nin 180 mm'lik taban yüksekliği zorlu yol koşullarında aracın ilerlemesini kolaylaştıracak. Bundan kısa bir süre önce Norveç'in zorlayıcı koşullarında ön üretim otomobillerle Avrupalı otomobil gazetecileriyle yapılan deneme sürüşlerinin, Yeti'nin becerisini gösterdiği de Skoda tarafından ifade ediliyor.

3'üncü MINI United Festivali gerçekleştirildi

Bu yıl MINI'nin 50'nci yaş günü kutlamalarına da ev sahipliği yapan 3'üncü MINI United Festivali 22-24 Mayıs tarihlerinde Silverstone Pisti'nde yapıldı. 25.000 MINI sever, 40'tan fazla değişik ülkeden Silverstone'a gelerek MINI'nin 50'nci yaşını kutladı. İlk İtalya Misano'da, ikincisi ise Hollanda Zandvoort'ta yapılan MINI United Festivali'nin 3'üncüsü, MINI severlere üç gün boyunca aralıksız eğlence fırsatı verdi. Motorsporları, yarış ve konser organizasyonlarının yapıldığı etkinliğe 40'tan fazla ülkeden 25.000 MINI sever katıldı.



Nissan NV200 Barcelona'da tanıtıldı

Nissan'ın yeni global van modeli NV200 Barcelona Otomobil Fuarı'nda otomobil severlerle buluştu. Japon üretici Nissan'ın yeni van modeli NV200, markanın global anlamda birçok pazarda birden satışa sunacağı bir otomobil olarak dikkat çekiyor. Dünya tanıtımı kapılarını 7 Mayıs'ta açan Uluslararası Barcelona Otomobil Fuarı'nda yapılan Nissan NV200, Avrupa ülkelerinde Ekim ayında satışa sunulacak. Araç ilk etapta Japonya'da üretilip ihraç edilecek, Kasım 2009'dan iti-

baren Nissan'ın Barcelona fabrikasında üretilmeye başlanacak. NV200'de Van, Kombi ve Family olmak üzere üç farklı karoser tipi mevcut.



Makyajlı Nissan Note satışa sunuldu

Nissan'ın küçük sınıfta yer alan MPV modeli Note, yenilenen tasarımıyla bayilerdeki yerini aldı. Üç farklı motor seçeneği sunan Note'un fiyatı 30.290 TL'den başlıyor. Note'un ön kaput, ön tampon, ön ızgara ve farları değiştirildi. Aracın alüminyum alaşımlı jantları yenilendi ve stop lambaları karartıldı. Ürün gamına eklenen yeni renklerle de tüketicilere yeni seçenekler sunulmaya başlandı. Makyajlı Note'un değişikliğe uğrayan iç mekan özellikleri ise; krom kaplı yeni hız göstergesi tab-

losu, yenilenen LCD ekranlı yol bilgisayarı, sürücü koltuğuna ek olarak ön yolcu koltuğu için de ayrı kol dayama ünitesi ve yeni iç döşeme renkleri olarak sıralanıyor.



Maserati Quattroporte Sport GT S satışa sunuldu

Maserati'nin Quattroporte modelinin Sport GT S versiyonu Türkiye'de satışa sunuldu. 252.608 Euro'dan başlayan anahtar teslim satış fiyatıyla Türkiye yollarına çıkan Maserati Quattroporte Sport GT S, 440 HP güç üreten V8 motoruyla Maserati Quattroporte model ailesinin en güçlü versiyonu. Mevcut Quattroporte ailesinden farklı olarak; Led'li ve metalik titanyum çerçeveli ön ve arka aydınlatma gruplarıyla dikkat çeken Maserati Quattroporte Sport GT S, daha geniş ve konkavlı siyah renkli ızgara yapısıyla da farklı bir

görünüm sergilemeyi başarıyor. Sport GT S'te 4.7 litre hacimli V8 motor görev yapıyor. S versiyonuna göre 10 HP daha fazla güç üreten 440 HP'lik motor, otomobile 286 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 100-0 km/s fren performansı olarak 35 metre gibi oldukça kısa bir mesafenin verildiği otomobilin boş ağırlığı 1880 kg.



Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport üretime geçiyor

Bugatti Veyron 16.4, yeni bir versiyona kavuşuyor. İlk kez geçen yılın Ağustos ayında Pebble Beach Concours D'Elegance'ta gösterilen Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport, toplam 150 adet üretilcek. Üretilen ilk model, 2.9 milyon dolara bir müşteriye satılmış durumda. Geriye kalan 149 adet Grand Sport tanesi 1.4 milyon Euro fiyatla satılacak. Özel Bugatti müşterilerine Fransa'nın Cannes şehrinde bir test sürüşü organizasyonu gerçekleştirilen otomobil için daha şimdiden 50 tane sipariş alınmış durumda. Bugatti Veyron 16.4 modelinin roadster versiyonu olan Veyron 16.4 Grand Sport, Bugatti'nin Fransa'daki Molsheim fabrikasında üretilcek. Üstü açık olan otomobilde, Targa tipi bir panel tavan bulunuyor ve istendiğinde kapatılabil-

yor. Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport, tavan kapalıyken çılgınca bir rakam olan 407 km/s hıza ulaşabiliyor. Tavan açıkken maksimum hız 360 km/s'ye düşüyor. Bu da Grand Sport'u gelmiş geçmiş en hızlı roadster yapmaya yetiyor.



SAHİMO, yine Avrupa üçüncüsü

Sakarya Üniversitesi İleri Teknolojiler Uygulama Topluluğu SAİTEM'in hidrojen yakıt hücreli aracı SAHİMO; Almanya EuroSpeedway pistinde 7-9 Mayıs tarihleri arasında düzenlenen 2009 Shell Eco Marathon'da yakıt hücreli şehir konsepti kategorisinde geçen yıl olduğu gibi, bu yıl da Avrupa üçüncüsü oldu. Geçen yıl 1 litre benzin eşdeğeri hidrojen ile 453 km yol yapan SAHİMO, bu yıl tüketim değerini azaltıp 1 lt benzin eşdeğeri hidrojen ile 568 km yol yapmış olmasına rağmen elde edilen sonuç Norveç ekibinin (NTNU-Norges Tekniske og Naturvitenskapelige Universitet) 1 lt/1246 km'lik ve Hollanda ekibinin (Haagse Hogeschool/TH Rijswijk Academie voor Engineering) 1 lt/804 km'lik değerlerinin gerisinde kaldı. SAİTEM'in hidrojen dışında diğer yakıtların da derecelendirildiği Urban Concept genel sıralamasındaki yeri ise dördüncülük oldu. SAİTEM ekibinin bundan sonraki zorlu sınavı, Saguar'ın yeni nesliyle katılacakları 25-31 Ekim tarihleri arasında Avustralya'da düzenlenecek World Solar Challenge 2009 olacak. Güneş enerjili araçlara yönelik olan bu yarışta kat edilmesi gereken rotanın uzunluğu yaklaşık 3000 km.



SAİTEM EKİBİ, BU YIL DA BAŞARILI BİR SONUCA İMZA ATARAK KENDİ KATEGORİSİNDE AVRUPA ÜÇÜNCÜSÜ OLDU.



Daha da sportif: VW Scirocco R

Volkswagen'in coupe olarak tanımladığı Golf bazlı Scirocco, daha güçlü bir motor seçeneğine kavuşuyor. Geçen yıl Bologna Otomobil Fuarı'nda konsept olarak tanıtılan VW Scirocco R, artık seri üretim versiyonu olarak yollara çıkmaya hazır. Otomobilde bulunan 2.0 litrelik benzinli turbo motor, 265 HP güç ve 350 Nm tork üretiyor. VW Scirocco R'ı 6.5 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartıp, maksimum 250 km/s'ye ulaştırabiliyor. Önden çekişli Scirocco R'da son nesil Golf GTI'da kullanılan XDS adlı elektronik diferansiyel kilidine yer verilmiş.

Infiniti Center İstanbul Ağustos'ta açılacak

2009 Cenevre Otomobil Fuarı'nda düzenlenen imza töreniyle Infiniti'nin distribütörü olan Bayraktar Grubu, ilk showroom'unu İstanbul-İstinye'de bulunan Seba Center'da açacak. Ağustos 2009'da açılacak olan Infiniti Center İstanbul, markanın felsefesi olan "Adeyaka-çarpıcı zarafet ve güzellik, kendi özgür seçimlerini yapabilmenin gücü" anlayışına sahip olacak. Nissan'ın premium markası olan Infiniti'nin ülkemizde FX37, FX50, EX37, G37 Sedan, G37 Coupé ve G37 Coupé Convertible modelleri satılacak.



Bipper'da yeni seçenek: Aktif

Bipper ürün gamı, satışa sunulan Bipper Aktif modeliyle genişledi. Ülkemizde 2007 yılının Kasım ayında üretilmeye başlanan ve şu ana kadar 50.000 adet üretilen Peugeot Bipper, bu yeni seçenekte daha zengin bir donanım sunuyor. 70 HP güç üreten 1.4 litrelik HDi motora sahip olan Bipper Aktif, kardeşleri gibi 2,8 m3'e varan bir iç hacme ve 630 kg'ye varan bir yükleme kapasitesine sahip. Peugeot Bipper Aktif'te ikinci sürgülü kapı ve klima gibi ekipmanların yanı sıra tavan barları, yan koruma barları ve park yardım sistemi standart olarak sunuluyor. Bipper Aktif'in Blue Lion indirimi dahil kampanya fiyatı 22.490 TL olarak açıklandı.



Zafer Polat, Bosch'un Almanya merkezinde direktör oldu

Türkiye'de Bosch Automotive Aftermarket Ülke Satış Direktörü olarak görev yapan Zafer Polat, 1 Nisan tarihinde Bosch'un Almanya merkezinde Automotive Aftermarket bölümüne direktör olarak atandı.



Hakan Bayman, Brisa'nın yeni genel müdürü oldu

33 yıl boyunca H.Ö.Sabancı Holding şirketlerinde yöneticilik yapan ve 2005 yılından bu yana da Brisa'da genel müdürlük görevini üstlenen Bülent Savaş 1 Mayıs itibariyle emekli oldu. Emekliliğe ayrılan Bülent Savaş'ın yerine genel müdürlük görevine Borusan Otomotiv'in eski Genel Müdürü Hakan Bayman getirildi.



Toyota Corolla'da üçüncü şanzıman seçeneği

Toyota, C segmentinde ikinci konumda olan Corolla modelinde, mevcut manuel ve MultiMode seçeneklerinin yanına, 4 kademeli otomatik şanzımanı ekledi. Otomatik vitesli Corolla, 124 HP gücünde 1.6 lt benzinli motora ve 35.400 TL baz fiyata sahip. Corolla'da bugüne kadar 5 ileri manuel şanzımanın yanı sıra, kararsız ve sarsıntılı vites değişimleri nedeniyle birçok kişi tarafından eleştirilen MultiMode şanzıman seçeneği bulunuyordu. Toyota yetkilileri, MultiMode'un aldığı eleştirileri değerlendirmiş olacaklar ki, otomobillerde ender görülen bir biçimde, aynı modelde ve aynı anda üç şanzıman sunuyorlar.



Toyota Auris, Optimal Drive teknolojisine kavuştu

Toyota'nın kompakt hatchback modeli Auris, Optimal Drive teknolojisi kapsamında, daha güçlü motorlara ve 6 ileri manuel şanzımana sahip oldu. Toyota Auris, yenilenen motor özellikleri ve yükselen donanım seviyeleriyle 34.500 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Auris'in yenilenen 1.6 litrelik Valvematic benzinli motoru, yüzde 7 performans artışıyla 132 HP'ye ulaştı. Motorun maksimum torku ise 4400 d/d'de 160 Nm. Yeni 6 ileri manuel şanzımanlı (6 kademeli multimode seçeneği de var) Toyota

Auris'in güçlenen motorunun yüzde 8-10 oranında daha düşük yakıt tükettiği belirtiliyor. Auris'in diğer motor seçeneği olan dizel ünitenin de torku arttırılmış. Hem manuel, hem de multimode'da 6 ileri şanzıman seçeneği sunan 90 HP gücündeki Auris 1.4 D-4D, artık 205 Nm maksimum torka sahip. Toyota Optimal Drive teknolojisiyle güçlenen 1.4 D-4D motorun ortalama yakıt tüketiminin manuel şanzımanda 4.7 lt/km, multimode'da 4.8 lt/100 km'ye düştüğü belirtiliyor.

Makyajlı Daihatsu Terios satışa sunuldu

Japon üretici Daihatsu'nun uygun fiyatlı 4x4 modeli Terios'un makyajlı versiyonu 34.000 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu.

Makyajlı Daihatsu Terios, artık 1.3 MT, 1.5 Silver ve 1.5 Gold modellerinin yanı sıra 1.5 Star MT ve 1.5 Galaxy AT versiyonlarına da sahip. Direksiyondan kumandalı müzik sistemi, arka hoparlörler, MP3 bağlantı sistemi, anahtara monte uzaktan kumandalı merkezi kilit ve yükseklik ayarlı sürücü koltuğunun standart donanımda sunulduğu otomobil, yeni tasarımlı ön panjuru ve şeffaf arka stop lambalarıyla dikkat çekiyor. Terios'un fiyatı, motor ve donanım özelliklerine göre 34.000 ile 45.000 TL arasında değişiyor.



Peugeot'dan 7 kişilik MPV: 5008

Son yıllarda yükselen trendlerden olan MPV sınıfında Peugeot ısrarla 307 SW ve 308 SW gibi modellerle rekabet etmeye çalıştı ve bu iki otomobilin MPV olduğunu iddia etti. Sonunda Opel Zafira, Renault Grand Scenic gibi modellerle mevcut ürün gamıyla rekabet edemeyeceğini gören Peugeot, 5008 adını verdiği 7 kişilik gerçek MPV'sinin duyurusunu yaptı. Eylül 2009'da Frankfurt Otomobil Fuarı'nda resmi tanıtımı yapılacak olan Peugeot 5008, ürün gamında kompakt crossover 3008'i tamamlayan bir model olacak.

Uzunluğu 4529 mm, genişliği 1837 mm, yüksekliği 1639 mm olan Peugeot 5008'in dingil mesafesi 2728 mm olarak açıklanıyor. 5008'in bagaj hacmi orta koltukların önde veya geride olma pozisyonuna göre 579-678 lt arasında değişiyor.

Kapsamlı teknik özellikleri henüz açıklanmayan Peugeot 5008'de ilk etapta iki benzinli ve dört turbodizel motor seçeneği sunulacak. Benzinli motor ailesi 120 HP ve 156 HP'lik 1.6 VTI motorlardan oluşacak. Dizel motor ailesindeyse 1.6 HDi 110 HP, 2.0 HDi 150 HP ve 2.0 HDi 163 HP'lik seçenekler olacak.



Euro NCAP, yeni test sonuçlarını açıkladı

Euro NCAP, sonuçlarını 27 Mayıs'ta açıkladığı çarpışma testinde 6 yeni otomobilden 5'ini 5 yıldıza değer buldu.

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



AYLIK
DERGİLERDE
İLK KEZ
e-otodergi'DE

Audi Q5

Yetişkin koruma :33 puan (yüzde 92)
Çocuk koruma :41 puan (yüzde 84)
Yaya koruma :12 puan (yüzde 32)
Güvenlik desteği :5 puan (yüzde 71)



Honda Jazz

28 puanla (yüzde 78)
39 puanla (yüzde 79)
22 puanla (yüzde 60)
5 puanla (yüzde 71)



Hyundai i20

32 puanla (yüzde 88)
41 puanla (yüzde 83)
23 puanla (yüzde 64)
6 puanla (yüzde 86)



BU SAYFALARDA; TÜRKİYE'DE İLK KEZ BİR OTOMOBİL DERGİSİNDE ÇARPIŞMA TESTİ HABERİ OKURKEN, AYNI ZAMANDA TESTİN VIDEO GÖRÜNTÜLERİNİ DE İZLEYEBİLİYORSUNUZ. PARAYLA SATIN ALINAN HİÇBİR BASILI OTOMOBİL DERGİSİNDE BULAMAYACAĞINIZ BU YENİLİKÇİ HİZMETİ, BİRÇOK TEST, TEKNİK, KARŞILAŞTIRMA VB. HABERDE DE KULLANMAYA BAŞLADIK. İLERLEYEN SAYFALARDA MERCEDES-BENZ ML 320 CDI VE BOSCH PARK DESTEK SİSTEMİ'NİN VIDEO'LARINI KEYİFLE İZLEYEBİLİRSİNİZ.

Kia Soul**Peugeot 3008****Suzuki Alto**

Yetişkin koruma :	31 puanla (yüzde 87)	31 puanla (yüzde 86)	20 puanla (yüzde 55)
Çocuk koruma :	42 puanla (yüzde 86)	40 puanla (yüzde 81)	23 puanla (yüzde 46)
Yaya koruma :	14 puanla (yüzde 39)	11 puanla (yüzde 31)	13 puanla (yüzde 35)
Güvenlik desteği :	6 puanla (yüzde 86)	7 puanla (yüzde 97)	2 puanla (yüzde 29)



Zam var, satış yok!

ÖTV indiriminden sonra insanlar sadece bir hafta ucuz otomobil alma şansını yakaladılar. Nisan ayında fiyatlar zamlanınca satışlar hız kesti. Bazı modellerde ise “bulunurluk” sorunu yaşanınca Nisan satışları 36.202 adette kaldı.

Yazı: İsa Demir

Mart ayının üçüncü haftası hızlı hareket edenler kazançlı çıktı. Çünkü o hafta otomobiller tükendi. Mart'ın sonuna kadar ise bayiler otomobili “yok” satılar. Umutlar Nisan ayına kalmıştı ki, bu sefer otomobil fiyatları zamlandı. Birçok modele bu zamandan dolayı talep azaldı. Bazı modeller ise elde olmadığından satılamadı. Var olan modellerin ancak pek tercih edilmeyen versiyonları kalmıştı. Sonuçta Nisan ayının satışları bir önceki aya göre yüzde 10 seviyesinde düşüş gösterdi. Nisan ayında 13.415 adedi yerli, 22.787 adedi ise ithal olmak üzere toplam 36.202 adet otomobil satıldı. Satışlar düşmesine karşın yerli kimlik ön plana çıktı. Mart ayında satılan her 100 otomobilden 26'sı yerliyken, Nisan ayında bu oran yüzde 37'ye kadar çıktı.

Yerli piyasada Mart ayında liderliği ele geçiren Renault, 5447 adet satışla yine önde geldi. 4258 adet satışla Hyundai ikinci, 3092 adet satışla Fiat üçüncü geldi. İthal piyasada ciddi bir rekabet var.

Bir önceki ayın dördüncüsü olan Toyota, 2706 adet satışla nisan ayının lideri oldu. 2370 adet satışla Volkswagen yine ikinci olurken, büyük bir atak yapan Peugeot ise 1971 adet satışla üçüncü geldi. Opel beşinciliğe düşerken, bir önceki ayın lideri Ford altıncılığa kadar düştü.

Haziran ayının ilk yarısı, otomotiv sektörü için otomobil satma telaşıyla geçecek gibi görünüyor. Ancak ikinci yarısından sonrası için umutlar tükenmiş gibi. Tüm sektör temsilcileri, ortak bir dille, hurda kampanyasının çıkması taraftarı olduklarını belirtiyorlar. (Veriler ODD'den alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2008 (Adet)	2009 (Adet)
Ocak	18.588	13.173
Şubat	21.196	14.492
Mart	34.147	40.622
Nisan	30.313	36.202
Toplam	104.244	104.489

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2009	Ocak Nisan 2009
1	Toyota	2706	6738
2	Volkswagen	2370	8312
3	Peugeot	1971	5118
4	Hyundai	1678	4868
5	Opel	1559	6005
6	Ford	1449	7530
7	Honda	1326	3935
8	Chevrolet	1202	2584
9	Mercedes-Benz	770	1911
10	Kia	733	1872
11	Fiat	700	1734
12	Citroen	691	2225
13	Skoda	496	1236
14	BMW	494	1783
15	Audi	474	1451
16	Nissan	431	1708
17	Volvo	405	724
18	Chery	398	725
19	Suzuki	395	978
20	Renault	346	1213
21	Seat	279	805
22	Land Rover	254	524
23	Mazda	189	1052
24	Dacia	185	1231
25	Daihatsu	182	405
26	Subaru	152	457
27	Tata	146	661
28	Mitsubishi	125	755
29	MINI	118	275
30	SsangYong	96	332

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2009	Ocak Nisan 2009
31	Proton	90	276
32	Geely	74	348
33	Jaguar	43	116
34	Lada	42	139
35	Chrysler	34	56
36	IKCO	32	107
37	Jeep	31	121
38	Alfa Romeo	31	88
39	Porsche	30	61
40	Lancia	23	79
41	Dodge	20	61
42	Saab	7	26
43	Smart	5	26
44	Ferrari	2	3
45	Lamborghini	2	3
46	Bentley	1	3
47	Maserati	0	3
Toplam		22.787	70.713

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Nisan 2009	Ocak Nisan 2009
1	Renault	5447	12.456
2	Hyundai	4258	11.254
3	Fiat	3092	6134
4	Toyota	436	1962
5	Honda	182	1970
Toplam		13.415	33.776



Accent Era: Devam!

Hyundai Accent Era, Nisan ayında "liderliğe devam" dedi. Nisan ayında 3598 adet satış gerçekleştiren Accent Era'nın peşinden, her geçen ay satışlarını arttıran yeni Renault Symbol geldi. Fiat Albea da Nisan ayında atak yapan modellerden biri oldu. Bu segmentin dördüncüsü, bir diğer Hyundai modeli Getz oldu. Mart ayında üçüncü olan Ford Fiesta, Nisan ayında ilk 10'a giremeyerek şaşırttı. Makyajlanan Renault Clio HB'nin satışları daha iyi olabilir.

Liderlik 7 farkla Corolla'nın oldu

C segmentindeki liderlik yarışı özellikle iki model arasında yaşanıyor. Toyota Corolla, bu yarışta Nisan ayının galibi olarak çıkarken, Renault Megane Sedan sadece 7 adetlik farkla ikinci geldi. Bu iki modelden sonra ara epey açılıyor. Fiat Linea modeli 1036 adet satışla üçüncü olurken, bir sonraki modelin satışı daha da gerilere düşüyor. Civic modelinin satışlarını olumsuz etkileyen Honda City modeli 696 adet satışla dördüncü oldu.



Satışı yarıya düştü ama yine lider

Volkswagen Passat'ın Nisan ayı satış adedi, bir önceki aya göre neredeyse yarıya düştü ancak Passat, başka iddialı bir model olmadığından yine de liderliği elinden bırakmadı. Passat'ın ardından sürpriz bir model geldi: Volvo S40. Volvo, S40 modelinde ciddi miktarda indirim yapınca başarı kaçınılmaz oldu. Aynı başarıyı 1.6 litrelik motor alternatifi olan Mercedes-Benz C Sınıfı da yakaladı ve dördüncü oldu.

B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2009	Ocak Nisan 2009
1	Hyundai Accent Era	3598	9897
2	Renault Symbol	2344	5689
3	Fiat Albea	1566	2886
4	Hyundai Getz	1090	3005
5	Renault Clio HB	749	1319
6	Opel Corsa	684	2077
7	Peugeot 207	598	1561
8	Fiat Grande Punto	546	1337
9	Volkswagen Polo	439	1859
10	Peugeot 206 Sedan	457	801

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2009	Ocak Nisan 2009
1	Toyota Corolla	2242	4969
2	Renault Megane Sedan	2235	5171
3	Fiat Linea	1036	2352
4	Honda City	696	1506
5	Ford Focus Sedan	605	2659
6	Volkswagen Jetta	488	1821
7	Opel Astra Sedan	442	1441
8	Peugeot 308	431	1284
9	Toyota Auris	426	1815
10	Chevrolet Cruze	406	406

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2009	Ocak Nisan 2009
1	Volkswagen Passat	543	2113
2	Volvo S40	300	505
3	Mercedes-Benz C Sınıfı	297	871
4	Citroen C5	198	458
5	Ford Mondeo	197	660
6	Audi A4	160	309
7	Opel Insignia	150	821
8	Renault Laguna III	131	465
9	BMW 3 Serisi	119	554
10	Toyota Avensis	105	635



BMW 5 Serisi yine önde

Son üç aydır liderliğini devam ettiren BMW 5 Serisi, Nisan ayında 115 adetle yoluna devam etti. Yenilenen Mercedes-Benz E Sınıfı henüz istenen satış adetlerini yakalayamayınca ikincilikle yetinmek zorunda kaldı. Audi A6, nedense bu iki model kadar başarılı adetlere ulaşamıyor, halbuki fiyat açısından çok avantajlı. Anlaşıyor ki; Audi markası henüz BMW ve Mercedes-Benz kadar makam aracı olarak algılanmıyor.

E segmentinin en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2009	Ocak Nisan 2009
1	BMW 5 Serisi	115	386
2	Mercedes E Sınıfı	62	218
3	Audi A6	41	211
4	Chrysler Sebring	23	33
5	Jaguar XF	15	29

Motor hacmi + kalite = Başarı

ÖTV'nin, motor hacmi 1600 cc'nin altında olan otomobillere getirdiği avantajdan en iyi yararlanan modellerden biri Volkswagen Tiguan oldu. Tiguan, 263 adet satışla kompakt SUV segmentinin en başarılı modeli oldu. Ancak burada daha dikkat çekici olan, bir Çin markası olan Chery'nin Tiggo modelinin 254 adetle en fazla satan ikinci model olması. Kia Sportage üçüncü olurken, bir önceki ayın birincisi Nissan Qashqai dördüncülüğe düştü.



Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2009	Ocak Nisan 2009
1	Volkswagen Tiguan	263	478
2	Chery Tiggo	254	438
3	Kia Sportage	247	641
4	Nissan Qashqai	165	797
5	Chevrolet Captiva	196	544
6	Land Rover Freelander	167	297
7	Daihatsu Terios	149	311
8	Suzuki Grand Vitara	127	257
9	Honda CR-V	91	623



Hem lüks hem de çok satıyor

Rakiplerine göre fiyatlarını biraz aşağı çeken Land Rover markası başarılarını devam ettiriyor. Lüks SUV temsilcilerinden Range Rover modeli Nisan ayında 65 adet satarak lider oldu. Audi Q7 modeli uykudan uyanı ve ikinciliğe yükseldi. BMW X5 modeli tekrar canlanarak, yarışı BMW X6 modelinin önünde bitirmeyi başardı. Uzun süredir sesi soluğu çıkmayan Porsche Cayenne listeye beşinci sıradan giriş yaptı.

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2009	Ocak Nisan 2009
1	Land Rover Range Rover	65	146
2	Audi Q7	30	62
3	BMW X5	28	56
4	BMW X6	25	58
5	Porsche Cayenne	24	47

GELİŞİM SÜRÜYOR

Hyundai, i30 ile kompakt sınıfta başlattığı gelişimini, küçük sınıfta i20 ile devam ettiriyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Hyundai Medya



Bundan 7-8 yıl öncesine kadar Avrupalı üreticilerin yanında silik kalan modeller üreten Hyundai, 2007'de tanıtılan i30 ile "i"leşme, Avrupalı olma sürecine girmişti. i10 ile devam eden süreçte yenileştirme zincirinin son halkasıysa küçük sınıfta Renault Clio, Ford Fiesta, Peugeot 207 ve Opel Corsa gibi modellerle rekabet edecek olan i20. Opel Corsa ve Avrupalılaşma derken, Hyundai tasarımcıları i20'yi tasarlarken Opel Corsa'dan biraz fazlaca esinlenmişler gibi. Hyundai'nin Almanya'daki tasarım stüdyolarında tasarlanan ve Hindistan'da üretilen i20 modelinin basın tanıtımı ve test sürüşü için Muğla-Bodrum'daydık.

30-45 yaş arasında çocuksuz veya tek çocuklu, önceliği konfor ve maliyet olan aileleri hedefleyen i20'nin iki benzinli ve iki turbodizel motor seçeneği bulunuyor. Benzinli motorlar 1.2 lt 78 HP ve 1.4

lt 100 HP'lik seçeneklerden oluşurken, 1.4 CRDi motor, 75 HP ve 90 HP olmak üzere iki farklı versiyona sahip. İ20'nin 2009 yılı satış hedefiyse yaklaşık 5000 adet.

i20, baştan çıkarıcı olmayan fakat sade ve kullanışlı bir kokpite sahip. Yol bilgisayarının yeri alışılmışın dışında olmasına rağmen (eski Corollalardaki gibi orta konsolun üst kısmında) kullanımı



i20'NİN İÇ MEKANI SADE VE KULLANIŞLI. SADECE YOL BİLGİSAYARI TUŞU SÜRÜCÜYE BİRAZ UZAK KALİYOR. BODRUM'DA DÜZENLENEN ORGANİZASYONA E-OTODERĞİ ADINA TARIK AKAGÜN KATILDI.



fazla zor sayılmaz. Yine de bunun sinyal veya silecek kolunun üzerinde olmasını isterdik. Diz ve baş mesafesi konusunda sorun yaratmayan otomobilin 295 litrelik bagaj hacmi sınıfının en iyi değeri.

Düzenlenen organizasyonda i20'nin ağırlıklı olarak 1.4 CRDi 90 HP turbodizel motorlu versiyonunu kullandık. Alt devirlerde biraz cansız olmasına rağmen makul bir çekiş sunan 1.4 CRDi maksimum torkun geldiği 1750 d/d'den sonra kendine geliyor ve esnek bir kullanım sunuyor. Dizel olduğunu hissettiren hafif bir sesle çalışan 1.4 CRDi 90 HP, i20'yi 13.6 saniyede 0'dan 100 km/s'ye taşıırken, maksimum 171 km/s'ye ulaştırıyor. 100 km mesafedeki ortalama tüketim değeriye 4.4 lt/100 km. Tüketim değeri birçok rakibiyle benzer olsa da performans verileri Ford Fiesta gibi en önemli rakiplerinin biraz gerisinde. Ama gündelik yaşamda 0-100'den ziyade esneklik önem kazanıyor ve 1.4 CRDi bu konuda gayet tatminkar. Yönlendirmesi başarılı olsa da biraz hissiz bir direksiyon siste-

mine sahip i20'nin yol tutuş konusunda bir sıkıntısı yok. Konfor-yol tutuş dengesi iyi ayarlanmış olsa da arka süspansiyon sistemi kısa-sert darbelerde biraz sarsıntılı.

Düzenlenen organizasyonda ayrıca 100 HP'lik 1.4 benzinli motoru da deneme fırsatı bulduk. Devir çevirmeyi seven yapısıyla bu motor keyifli bir kullanıma sahip.

Sonuç

Getz ile satılmaya devam edecek olan (bazı yayın organlarının yazdığı gibi Getz'in yerini şimdilik almıyor. Getz yaklaşık yüzde 10 daha uygun fiyatlı bir model olarak satılmaya devam edecek) i20 başarılı fiyat-donanım ilişkisine sahip. 1.2 lt 78 HP'lik versiyonu 22.600 TL'den başlayan otomobilin 1.4 lt 100 HP'sinin başlangıç fiyatı 25.200 TL. Dizel motorlardaysa 1.4 CRDi 75 HP, 25.900 TL; 1.4 CRDi 90 HP 28.200 TL'lik baz fiyata sahip



Hyundai i20

1.4 DOHC CVVT

1.4 CRDi 90 HP

Fabrika verileri

Motor:	1396 cc, 4 silindir,	1396 cc, 4 silindir,
	16V, CVVT, benzinli	16V, turbodizel
Maks. güç:	100 HP @ 5500 d/d	90 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	137 Nm @ 4300 d/d	220 Nm @ 1750-2750 d/d
Maks. hız:	180 km/s	171 km/s
0-100 km/s:	11.6 sn	13.6 sn
Boyutlar (u/ g /y) :	3940 / 1710 / 1490 mm	3940 / 1710 / 1490 mm
Boş ağırlık:	1110 kg	1202 kg
Bagaj hacmi:	295 lt	295 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	8.0 / 5.1 / 6.2 lt/100 km	5.5 / 3.8 / 4.4 lt/100 km
Baz fiyat:	25.200 TL	28.200 TL

+ Geniş iç mekan, rakiplerinden büyük bagaj

- Zaman zaman azalan süspansiyon konforu

*SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ YÖNÜNDEN AVRUPALI
RAKİPLERLE RAHATLIKLARLA REKABET EDEBİLECEK
i20'NİN TASARIMINDA OPEL CORSA'DAN İZLER VAR.*

“Türkiye’de Dacia, görüldüğünden çok daha başarılı”

Dacia Marka Yöneticisi Orhan Çetin, gerçekleştirdiğimiz söyleşide, dikiz aynalarının üstünde yazan “Cisim gördüğünüzden daha yakın” cümlesini hatırlatarak, Türkiye’de Dacia’nın görüldüğünden çok daha başarılı olduğunu söyledi.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Soldan sağa: Emre Anamur - Tarık Akagün - Orhan Çetin

Renault çatısı altında faaliyet gösteren Dacia markası, yeni logosu, yenilenen ürün gamı ve yükselen marka imajıyla dikkat çekiyor. Dacia Marka Yöneticisi Orhan Çetin'le yaptığımız söyleşide sektörü konuştuk.

- Global ekonomik kriz altında geçen 2009 yılını şu ana kadar yaşananlar açısından değerlendirir misiniz?

2008'in ikinci yarısında başlayan global ekonomik krizin etkileri ülkemize de geldi. Bu nedenle 2008 sonunda, 2009 için, Türkiye'de sadece otomotiv sektöründe değil, tüm sektörlerde karamsar tahminler yapıldı. Ocak ayına böyle girdik ve ilk iki ay büyük düşüşlere sahne oldu. Her marka doğal olarak çeşitli önlemler aldı. Biz 2009 için hedefimizi, 2008 pazar payımızdan daha yüksek bir seviyede bitirmek olarak belirledik. Bunda Logan Sedan'ın yanı sıra, 2009'da ilk tam yılını geçirecek olan Sandero'nun ve yenilenen Logan MCV'nin payı olacağını düşünüyoruz. Toplam pazar küçüleceği için, belki de 2008'den daha düşük bir satış adediyle daha yüksek bir pazar payı elde edilebilir. Bunu da hesaba katmak gerekiyor. Ocak ve Şubat ayları; borsa, döviz kurları ve enflasyon üçgeninde ve ekonomik dalgalanmalarla geçti. Mart ayı ise bir dönüm noktası oldu. Her marka zor geçen bir yıla adapte olmaya çalışırken 16 Mart'ta

ÖTV indirimi başladı. 1.6 litre motorun altındaki araçlar için yüzde 14'e varan bir fiyat avantajı ortaya çıktı. Müşteriler bu tür bir cazibeye anında tepki verdi ve otomobil satışları büyük oranda arttı. Biz bu noktada çabuk hareket ettik ve ilk iş olarak, müşterilerimizle bağımız olan tüm iletişim kanallarındaki fiyat bilgilerimizi güncelledik. Bayi ağımız harekete geçti, çağrı merkezimiz ve internet sitemizdeki tüm fiyatlar güncellendi. Basın bültenleri aracılığıyla da basını ve onlar kanalıyla da müşterilerimizi bilgilendirdik. İnternet sitemize ilk gün 30.000,

ikinci gün ise 50.000 ziyaretçi girdi. Ama maalesef elimizde bulunan kadar araç satabildik. Bu nedenle otomobil satın almak isteyen bazı müşterilerimiz mutlu, bazıları ise araç bulunamaması nedeniyle mutsuz oldular.

- 16 Haziran'da nasıl bir otomotiv pazarı bekliyorsunuz?

16 Haziran'dan sonrası için tahminde bulunmak istemiyorum. Çünkü her tahmin bir beklenti yaratır. Ama şurası açık ki, sektöre verilen desteğin bir şekilde sürdürülmesi gerekiyor. Eğer destek

sürerse 2009 yılını başarılı bir şekilde devam ettirebiliriz.

- Yeni bir model olan Sandero'nun 2008 ve 2009 performansından bahseder misiniz?

Sandero bizim için önemli bir model. Bizi yeni müşterilerle buluşturdu. Pazarı Temmuz 2008'de sunduk. O dönemde kadar iki yıl olan garanti süremizi, Sandero'nun gelişiyiyle üç yıla çıkardık. Lansman döneminde sadece benzinli motor seçeneğimiz vardı ve dizel seçeneği Ocak-Şubat aylarında getirebilece-

ÇETİN: "2009'DA, DARALAN PAZAR NEDENİYLE DAHA AZ ADETTE SATIŞ YAPABİLİRİZ, AMA BUNA RAĞMEN TOPLAM PAZAR PAYIMIZI ARTTIRMAYI HEDEFLİYORUZ"



**ÇETİN, MÜŞTERİLERİN
DACIA MODELLERİNDEN
YÜZDE 95 ORANINDA
MEMNUN OLDUKLARINI
SÖYLÜYOR.**



ğimizi belirtmiştik. Otomobil, satışa sunulur sunulmaz büyük bir ilgi gördü. Bu talebi karşılayabilmek için, dizel motor lansmanını üç ay kadar erkene çekerek 2008 yılında satışa sunduk. 2008 yılında toplam 1500 adet Sandero sattık. 2009, Sandero'nun ilk tam yılı olacak. Belirsizliklerden ötürü pazar tahmini yapamadığımız için, Sandero'yla ilgili bir satış hedefi veremiyorum. Ama bu modelin pazardan yüzde 1,2-1,5 pay almasını bekliyoruz.

- Sadece perakende satış yapan bir markasınız. Filo satışını düşünmüyor musunuz?

Aslında Türkiye'de Dacia, görüldüğünden çok daha başarılı bir marka. Bunun nedeni de, filo satışı olmadan elde ettiğimiz yüzde 1,9'luk pazar payı. Türkiye'deki pazarın yüzde 30'unun filo satışı olduğunu hesaba katıp, bizim pazar payımızı filo etkisinden arındırırsak ortaya yüzde 2,5'lik bir pay çıkıyor. Ürün gamımızda bulunan Logan, pazarın yüzde 20'sine hitap ediyor; Sandero da öyle. Logan MCV ise pazarın yüzde 15-20'sine hitap ediyor. Toplamda ürün gamımız, pazarın yüzde 45-50'sine hitap ediyor

ama buna rağmen pazardan yüzde 2,5 pay alıyoruz. Bu da, görünenden daha büyük bir başarı.

- Makyajlı Logan MCV'yi Mayıs ayında satışa sundunuz? Otomobilde ne tür yenilikler var?

Logan MCV modelimiz, otomobilini hem iş hem de aile yaşamında kullanmak isteyenler için cazip bir seçenek. 7 kişilik versiyonda 7 yetişkin çok rahat yolculuk edebiliyor. Geniş iç hacim ve büyük bagaj bu otomobilin en büyük artıları. Tabii bunların yanında, diğer Dacia modelleri gibi sağlam ve uygun fiyatlı. Yenileme öncesinde yapılan müşteri anketlerinde "MCV'nin nesini değiştirmek isterse-niz?" diye sorulduğunda, "Hiçbir şeyini değiştirmek istemem" cevabı alındı. Bu nedenle otomobilde pek radikal değişiklik yok. Ancak yeni logo yer alıyor, ön ve arka tamponlar yeni, radyo-CD çalar artık standart olarak sunuluyor ve motor yelpazesine eskisinden daha güçlü 80 HP'lik yeni dizel motor eklendi.

- Barcelona'da tanıtılan Sandero Stepway modelinden bahsedermisiniz?

Dacia Stepway, Sandero'nun özel bir versiyonu olarak Türkiye'de bu yılın sonuna doğru satışa sunulacak. Bu modelin ürün gamımıza güç katacağını düşünüyoruz.

- Türkiye pazarına düşük fiyatla otomobil satan Çinli ve Hint markalar giriyor. Bu markalara bakışınız nasıl? Sizin satışınızı olumsuz yönde etkiler mi?

Dacia'nın amacı ucuz otomobil satmak değil. Biz, Renault'nun know how'ını, teknolojisini kullanarak sağlam, dayanıklı, konforlu ve bunun yanında uygun fiyatlı otomobiller üretiyoruz. Bugün Türkiye'de 51 ilde, 75 satış ve 250 servis noktasıyla hizmet veriyoruz. 2001'de Renault'nun Dacia'yı satın alması sonrasında geliştirilen ve 2004'te doğan Logan projesi, bugün birçok markanın üzerinde çalıştığı örnek bir proje olmuştur. Yaptırdığımız müşteri memnuniyet araştırmalarında yüzde 95'in üzerinde memnun müşterilere sahip olduğumuzu görüyoruz. İnsanların en büyük şikayeti, Dacia modellerini ikinci elde bulamamak. Bunun nedeni de, Dacia sahiplerinin araçlarından memnun olmaları ve elden çıkarmak istememeleri. Tüm bu nedenlerden ötürü, Dacia'nın diğer markalardan yeterince ayrıştığını düşünüyorum. Elbette her markanın her pazarda bir değeri vardır. Pazara yeni giren markalar da belirli bir ilgi görecektir. Ancak önemli olan otomobili satmak değildir. Bugüne kadar ülkemize birçok marka geldi. Ucuz otomobiller sattılar, uzun garantiler verdiler. Ama şu an pazarda yoklar.



GİZLİ DEĞİŞİM

Mercedes ML'de yapılan makyaj fazla belli olmasa da, standart donanım listesi eskisine göre daha güçlü.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



İlk nesli 1997 yılında tanıtılan M Sınıfı, yerini 2005 Nisan'ında tanıtılan ikinci nesil M Sınıfı'na bırakmıştı. ABD'de üretilen ve günümüze kadar 300.000 adetten fazla satılan ikinci nesil M Sınıfı, şimdi makyajlı haliyle ML 320 CDI versiyonuyla karşımızda.

ML, makyajsız haliyle de aradan zaman geçmesine rağmen arkaya doğru yükselen omuz çizgisi ve şişkin çamurluklarıyla çekici bir otomobildi. Makyajla birlikte otomobilde gerçekleşen görsel değişim fazla dikkat çekici değil ve sanki biraz gizli kalmış gibi. Ancak dikkatlice bakınca ML'in eskisinden daha hoş bir burun yapısına sahip olduğu fark ediliyor. Yeni radyatör ızgarası, ön tampon, farlar ve stop lambaları otomobilin dışındaki görsel farklılıklar.

Kaliteli iç mekan

İç mekana geçildiğindeyse direksiyon simidi ve müzik sisteminin değiştiği fark ediliyor. Tabi değişmeyen şeyler de var. Kalite hissi ve başarılı işçilik gibi. Bir Mercedes'te olduğunuzu hissettiren



ön konsol, düğme kalabalığı nedeniyle kafa karıştıracakmış izlenimi verse de, aslında son derece rahat anlaşılır ve kullanıcı dostu.

Orta konsoldan kısaca bahsetmek gerekirse; en üstteki havalandırma ızgaralarının altındaki ekranın yan taraflarında müzik sistemi ve telefon sistemi kumandaları, bunun altında da çift bölge otomatik klima butonları bulunuyor. En alttaysa ESP, DSR (Downhill Speed

Regulation-eğim iniş kontrolü), LR (Low Range) ve ısıtmalı koltuk kumandaları bulunuyor.

Sürüş pozisyonu bir SUV için başarılı olan ML 320 CDI'nin koltukları son derece rahat ve uzun yolculuklarda bile yorgunluk yaratmıyor.

Arka koltuklarda oturanlar en az önlere oturanlar kadar şanslı. Hatta bazıları kendilerini daha da şanslı hissedebi-



MERCEDES ML'İN KOLTUKLARI ÇOK RAHAT. STANDART DONANIMDAKİ ARKA KOLTUK EĞLENCE SİSTEMİ, YOLCULARIN KEYFİNİ ARTTIRAN BİR DONANIM.

li. DVD oynatıcılı, 8 inçlik LCD ekrana sahip arka koltuk eğlence sistemi artık standart donanımda. Görüntü kalitesi şimdiye kadar gördüklerimiz arasında en iyisi diyebileceğimiz bu ekranlar uzun yolculukları daha keyifli hale getirecektir. En azından arka koltuklarda oturanlar için.



Motor-şanzıman uyumlu

Sürücünün keyif alacağı noktalarsa başka. Yumuşak çalışma karakterli ve titreşimsiz 3.0 litrelik V6 turbodizel sürücünün keyif alacağı en önemli unsur. Dizel olduğunu belli etmeyen bu motor 224 HP'lik gücü ve 510 Nm'lik torkuyla 2185 kg boş ağırlığa sahip otomobili zorlanmadan taşıyor. 7 ileri G-Tronic şanzıman da sarsıntısız çabuk ve sarsıntısız vites geçişleriyle performansa ve konfora katkıda bulunuyor. Bu arada eskiden saçma şekilde direksiyon simidinin arkasında düğmelere basılarak manuel kullanım sunan şanzımana artık olması gerektiği gibi, yani kulakçıklarla hükmedebilmek mümkün. Bu arada şanzımanın vites geçişleri de optimize edilmiş.

Direksiyondan kumandalı şanzıman da vitesi D pozisyonuna almak için hafifçe aşağıya doğru çekmek yetiyor.

Bundan sonra park frenini devre dışı bıraktıktan sonra yola çıkıldığında ML 320 CDI'nin sorunsuz kullanımıyla insanı mutlu ediyor.

Airmatic standart

Airmatic süspansiyonun standart olduğu otomobilin tutunma limitleri iyi seviyede ve yüksek yapısına rağmen virajlarda tedirginli vermiyor. İç mekânı oldukça sessiz olan otomobil yolu hiç hissettirmiyor diyebiliriz. Yalnız opsiyonel olarak takılmış 19 inçlik jantlar ve düşük profilli lastiklere sahip test aracımı-

zın, bozuk köy yollarında iç mekanında oluşan titreşim ve sallantı biraz fazlaydı. Tabi 17 veya 18 inçlik jantlarla bu rahatsızlığın azalacağı gerçek.

Şimdi sıra araziye girmeye geldi. Fotoğraflarda gördüğünüz ML 320 CDI'nin basılı dergilerde de testleri ve sürüş izlenimleri yayınlandı. Bunlarda otomobilin arazi yetenekleri övüldü. Aslında bu araçla asfalttan araziye çıkıldığında biraz temkinli olmakta fayda var. Daha doğrusu ağır araziye girildiğinde temkinli olmakta fayda var. Çünkü araçta standart

*MAKYAJLA BİRLİKTE
FARLAR VE STOP
LAMBALARINDA UFAK
DEĞİŞİKLİKLER YAPILMIŞ.*

olarak diferansiyel kilidi bulunmuyor. Orta konsolda bulunan LR (Low Range) off-road butonu arazide size biraz yardımcı olsa da, çok güvenmemek lazım. LR butonuna basıldığında; aracın ABS fren sistemi, çekiş kontrol sistemi ve gaz pedalı hassasiyeti arazi kullanımına göre ayarlanıyor. Arazide vakit geçirmeyi seven kişilerin ML'e; yaklaşık 3 bin 800 Euro'luk bir opsiyon olan ve orta-arka diferansiyel kilitlerini içeren "Off-Road Pro Teknik" paketini almaları gerekiyor. Bu paket diferansiyel kilitlerinin yanı sıra daha gelişmiş Airmatic süspansiyon sis-



temiyle aracın yerden yüksekliğini diğer versiyona göre 30 mm daha fazla arttırabiliyor (Taban yüksekliği Off-Road Pro Teknik paketinde maksimum 291 mm, diğerinde 261 mm olabiliyor). Tabi şimdi bu kadar pahalı bir araçla kim araziye girer sorusu ortaya çıkıyor. Sorunun cevabını videoda bulabilirsiniz.

Sonuç

Mercedes ML 320 CDI makul tüketim, yüksek konfor ve kalite hissine sahip. 120.061 Euro'luk fiyatıysa Audi Q7 3.0 TDI ve BMW X5 xDrive 30d gibi rakiplerinden biraz fazla. Ama standart donanımı bu iki araçtan daha zengin.

NORMALDE 25 DERECE YAKLAŞMA, 18 DERECE RAMPA VE 24 DERECE UZAKLAŞMA AÇISINA SAHİP AIRMATIC'LI ML 320 CDI; YÜKSELDİĞİ ZAMAN BU DEĞERLER 31, 25 VE 29 DERECE OLUYOR.





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



Mercedes-Benz ML 320 CDI

Fabrika verileri

Motor: 2987 cc, V6, turbodizel
Maks. güç: 224 HP @ 3800 d/d
Maks. tork: 510 Nm @ 1600-2800 d/d
Maks. hız: 215 km/s
0-100 km/s: 8.6 sn
Boyutlar: 4781 / 1911 / 1815 mm
Boş ağırlık: 2185 kg
Bagaj hacmi: 551-2050 lt
Tüketim (ş.ıç, ş.dış, ort.): 12.8 / 7.8 / 9.6 lt/100 km
Baz fiyat: 120.061 Euro (1 Haziran 2009)

+ Konfor, kalite hissi, motor, şanzıman

- Hissiz direksiyon, fiyat

*OFF-ROAD
PRO TEKNİK
PAKETSİZ,
FAZLA
ZORLAYICI
OLMAYAN
ARAZİDE
İLERLEYEBİLMEK
MÜMKÜN.*



İMZASINI HAK EDİYOR

Citroen'in Xsara Picasso ve C4 Picasso modelleri, sanatta kübizmin temellerini atan İspanyol ressam ve heykeltıraş Pablo Picasso'nun tarzına sahip değildi. Ama C3 Picasso, Picasso'nun -eğer hayatta olsaydı- ıslak imzasını da atacağı bir otomobil olmuş.

Yazı: Emre Anamur

Fotograflar: Gürkan Çağlar

Citroen'in Picasso imzalı ürettiği modellerden biri daha yollara çıktı. Küçük sınıf MPV modeli olan C3 Picasso, dış tasarım bakımından, markanın Picasso adını taşıyan diğer modellerinden (Xsara ve C4) bariz bir biçimde ayrılıyor. Bu otomobil, 1881-1973 yılları arasında yaşamış ünlü İspanyol ressam ve heykeltıraş Pablo Picasso'nun 1907'de başlattığı ve 1914 yılına kadar çeşitli eserler yarattığı kübizm akımının bir ürünü.

Picasso imzası hem önde hem de arkada

Citroen tasarımcıları da bu otomobilin daha öncekilerden farklı olduğunu ve Picasso imzasını daha fazla hak ettiğini düşünmüş olacaklar ki, Picasso'nun imzasını hem ön hem de arka bölümde kullanmışlar. Önde kullanılan büyük ve yeni Citroen logosu, markanın modern kimliğini vurgulamayı amaçlıyor. Büyük farlar, ince bir çizgi halinde gövdenin

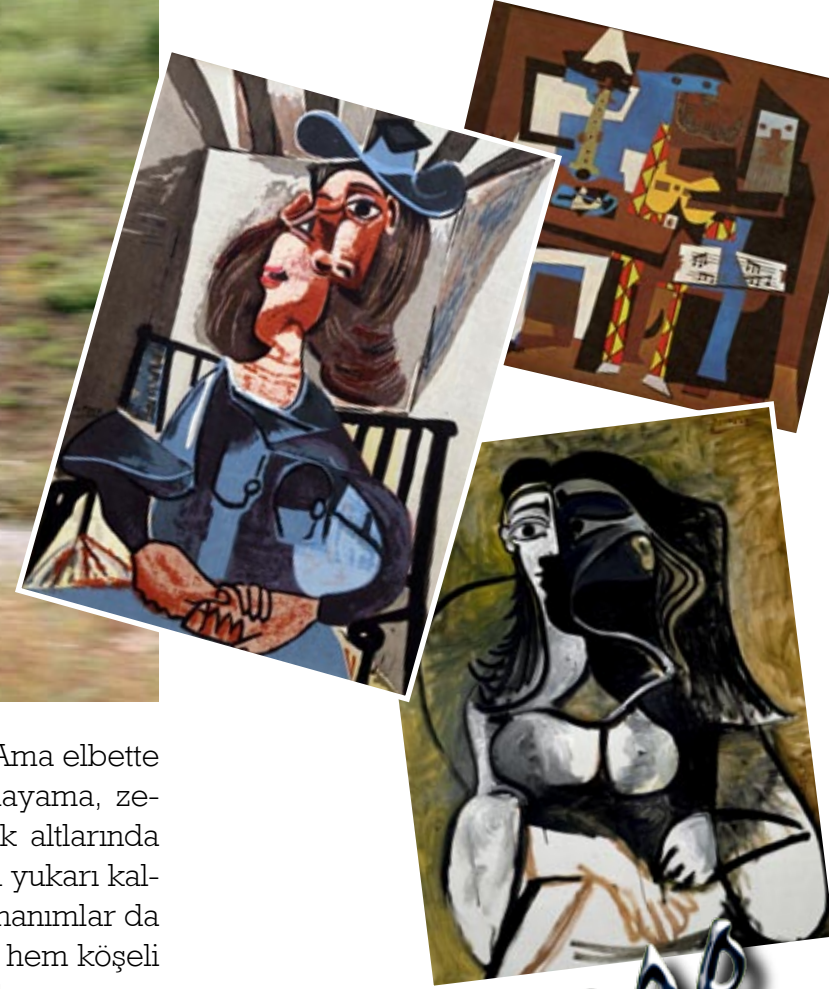


yan kısımlarına doğru ilerliyor. Köşeli arka tasarım, farklı bir görüntü yaratmasının yanı sıra 385 litrelik bir bagaj hacmi de sağlıyor. 4078 mm uzunluğunda ve 1730 mm genişliğindeki otomobil, bu özelliğiyle şehir içi kullanımında pratiklik sunuyor.

Köşeli dış tasarım iç mekana avantaj sağlıyor

C3 Picasso gibi MPV'lerde, ister küçük sınıfta olsun, ister kompakt sınıfta, en fazla aranan özellikler pratiklik ve işlevseldir. Hemen belirteyim, C3 Picasso'da

yeteri kadar eşya gözü var. Ama elbette içi eşya gözü olan bir kol dayama, zeminde kapaklı kutular, koltuk altlarında çekmeceler ve/veya minderi yukarı kalcan ön yolcu koltuğu gibi donanımlar da olsa fena olmazdı. Otomobil, hem köşeli dış tasarımının içeriye olumlu yansıması, hem de arka bölümde zeminin düz olması sayesinde 5 kişinin rahatça oturacağı bir iç mekana da sahip. Bardaklıkların yanına yerleştirilen AUX ve USB girişleri, modern bir ihtiyacı karşılaması bakımından önemli. Arka koltuklar ileri-geri hareket ettirilebiliyor.



Picasso



İÇ MEKAN, BÖYLE BİR OTOMOBİLDEN BEKLENEN İŞLEVSELLİK, GENİSLİK VE FERAHLIK ÖZELLİKLERİNİ KARŞILIYOR. A SÜTUNUNUN CAMLI YAPISI, HEM İÇERİYİ AYDINLATIYOR HEM DE GÜVENLİ BİR SÜRÜŞ SAĞLIYOR.



BAGAJ HACMİ, KOLTUK KOMBİNASYONLARINA GÖRE 385, 500 VE 1506 LİTRE ARASINDA DEĞİŞİYOR. ARKA KOLTUKLAR İLERİ-GERİ KAYDIRILABİLİYOR. ÖNE KATLANINCA BAGAJ ZEMİNİ DÜMDÜZ OLUYOR. BAGAJIN ALTINDA EKSTRA ALAN VAR.

Hatta sırtlıkları da bir miktar ayarlana-biliyor. Bu da hem konfor hem de bagaj kapasitesinin değişkenliği açısından önemli. Bagaj, 5 kişilik kullanımda 385 litrelik kapasite sunuyor. Bir kapakla, yatay olarak iki bölüme ayrılmış olan bagaj, eşyanızı daha düzenli yerleştirmenizi ve aracı sokağa park ettiğinizde alt bölüme bir şeyler saklamanızı mümkün kılıyor. Bagaj hacmi, arka koltuklar kızaklı bir biçimde öne kaydırılınca bu hacim 500 litreye çıkıyor. Bir de arka koltukların 1/3-2/3 oranında öne katlanması söz konusu ki, bu durumda hem birçok otomobilde bulunmayan dümdüz bir bagaj zeminini elde ediliyor, hem de kapasite 1506 litreye ulaşıyor. Aracın koltuk kombinasyonları konusundaki tek olumsuz tarafı, ön yolcu koltuğunun öne katlanmaması. Eğer bu da olsaydı, bagajdan öne doğru

uzatılacak uzun yükler de sorun olmazdı. Dış tasarımında kübizmin etkilerinin hissedildiği otomobilde, iç mekandaki gösterge, havalandırma kanalları ve butonlarda da geometrik tasarımın devam ettiğini belirtelim. Bu sayede aracın dışı ile içi arasında bütünlük sağlanmış.

1.4 litrelik motor 95 HP güç üretiyor

Test ettiğimiz C3 Picasso'da 1.4 litrelik benzinli motor bulunuyor. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen, otomatik şanzıman seçeneği bulunmayan motor 95 HP güç ve 135 Nm tork üretiyor. Yüksek performanstan çok işlevsellik için geliştirilmiş bir otomobil olan C3 Picasso'nun bu motoru, otomobile 178 km/s'lik maksimum hız ve 12.2 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. Aracın ortalama yakıt tüketimi

ise 5.5 lt/100 km. Maksimum gücün de, maksimum torkun da yüksek devirlerde elde edildiği motor, araçlarını sakın kullanmayı sevenlere hitap ediyor. Daha düşük yakıt tüketimi, daha iyi çekiş ve daha yüksek tork (1750 d/d'de 215 Nm) isteyenler, 1.4 litre 90 HP'lik turbodizel motoru tercih edebilirler.

İnsanı güvende hissettiren zevkli bir sürüşe sahip

27 Mayıs'ta açıklanan en yeni Euro NCAP çarpışma testinde 5 üzerinden 5 yıldız alan C3 Picasso, aktif ve pasif güvenlik donanımının yanı sıra, yüksek oturma konumu ve iki ince çizgi olarak tasarlanan ve ortasından cam geçen A sütunu sayesinde sürücünün yola çok iyi hakim olmasını sağlıyor. Bu da, özellikle viraj alırken ve köşe dönerken ölü nok-

KÜBİK DİŞ TASARIM, ÜNLÜ İSPANYOL RESSAM PICASSO'NUN TABLOLARINI ANIMSATIYOR.



ta yaratmayarak güvenliği artırıyor. C4 Picasso'dan tanıdık gelen ekstra dikiz aynası, özellikle arka koltukta çocuğu olan ebeveynler için iyi düşünülmüş bir ayrıntı. Otomobilde kumanda birimleri ergonomik yerleştirilmiş. Buton kalabalığının yaşanmadığı kokpitte, gözü rahatsız eden ya da kullanılması zor bir birim bulunmuyor. Orta konsolun üst kısmına yerleştirilen gösterge birimleri içinse ayrı bir satır açmak lazım: Tümü dijital olan bu gösterge birimlerinden soldaki, gündüz beyaz, gece turuncu zemine sahip ve her koşulda çok net okunuyor. Net okunmasının yanı sıra, kullanılan karakterler ve tasarımı açısından da insana zevkli bir kullanım sunuyor. Ama onun hemen sağındaki birim için aynı şey söylenemez. PSA Grubu modellerinden tanıdık olan bu gösterge birimi, hem yaz sıcaklığının hissedilmeye başlandığı günümüzde, güneş gözlüğü takınca çok zor okunuyor hem de sol taraftaki modern tasarımlı ve beyaz zeminli birime hiç ama hiç uymuyor. 5 kişilik otomobilde 4 adet kafalık bulunması, güvenlik açısından bir eksi olarak ortaya çıkarken, arka-ortada kafalık bulunmaması, arka görüşü sorunsuz kılması bakımından avantajlı. Yüksekçe konumlandırılan vites kolunun kullanımı kolay ve vites geçişleri sorunsuz. Büyük dış dikiz aynaları tra-



fiği daha rahat kontrol etmenizi sağlıyor. Arka park sensörünün standart donanımında yer aldığı Citroen C3 Picasso'da, ESP'nin bulunmaması ve opsiyonel olarak bile satın alınamaması önemli bir eksiklik.

Sonuç

Sempatik tasarımı, fonksiyonel özellikleri, pratik kullanımı, geniş iç mekanı, büyük bagajı ve yeterli performansla sahip motoruyla övgüyü hak eden C3 Picasso, uygun fiyata dışı küçük-İçi büyük bir otomobil almak isteyenleri bekliyor. Ama C3 Picasso'nun çalışması gereken ödevler de yok değil: Otomatik şanzıman seçeneği sunmak ve ESP'yi opsiyonel donanıma almak ivedi bir biçimde; ön koltuğun öne katlanabilmesi için bir formül üretmek ve gösterge tablosunun tümünü beyaz zeminli modern hale getirmek ise makyaj operasyonuna kadar kolaylıkla gerçekleştirilebilir.



*C3 PICASSO;
ŞİRİN TASARIMI,
İŞLEVSEL İÇ
MEKANI VE
BOYUNDAN
BÜYÜK
BAGAJIYLA
İDDIALI BİR
KÜÇÜK MPV.*

Citroen C3 Picasso 1.4i SX

Fabrika verileri

Motor:	1397 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	95 HP @ 6000 d/d
Maksimum tork:	135 Nm @ 4000 d/d
Maksimum hız:	178 km/s
0-100 km/s:	12.2 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	4078 / 1730 / 1621 mm
Bagaj hacmi:	385-500-1506 lt
Tüketim (ş.İçi / ş.dışı / ort.):	9.1 / 5.5 / 6.8 lt/100 km
Baz fiyat:	29.500 TL

- + Sempatik tasarım, görüş açıları, pratik kullanım, işlevsellik
- Ön koltuk öne katlanmıyor, otomatik şanzıman yok, ESP yok

ARTIK O DA YENİ BİR RENAULT



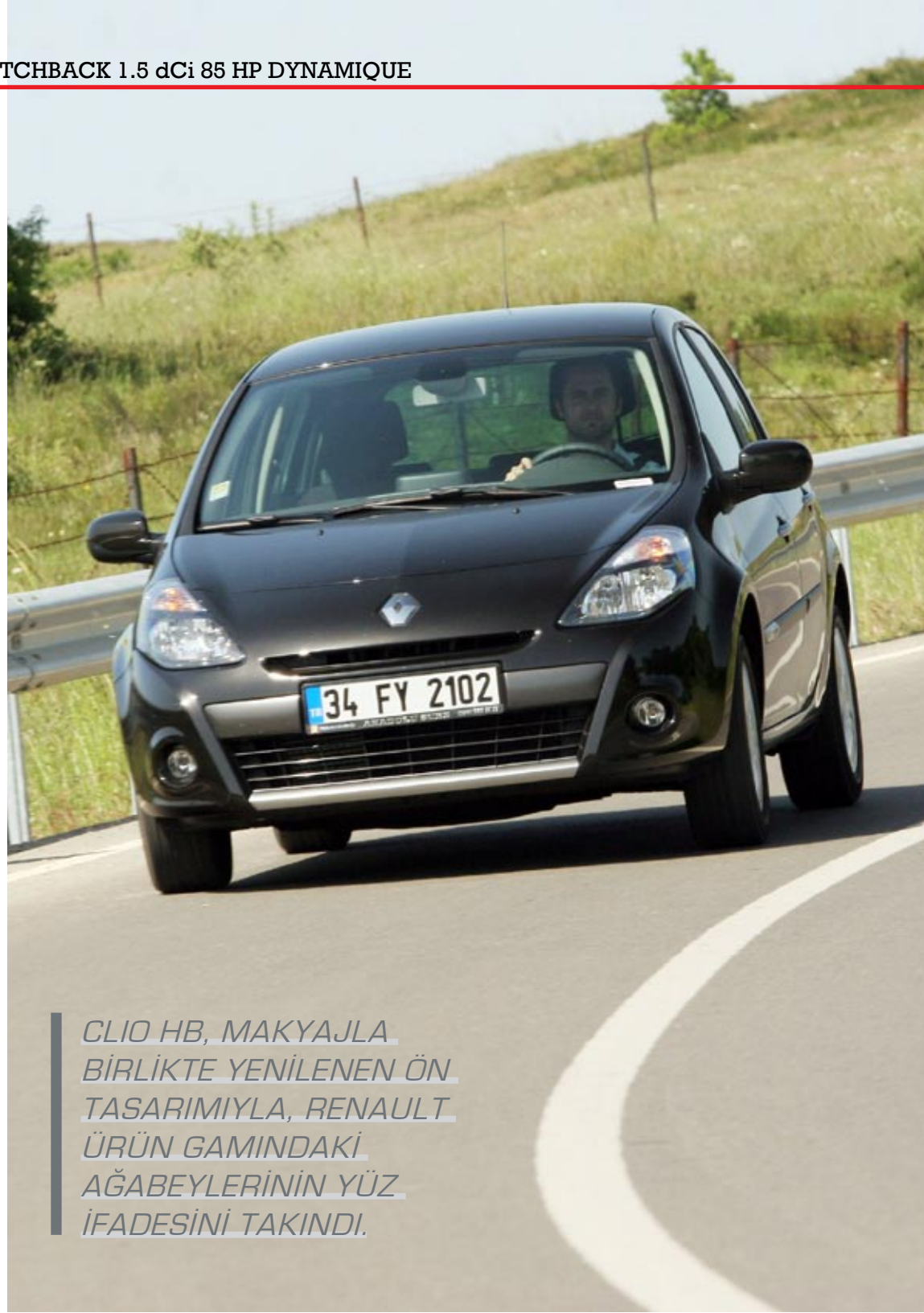
Tüm ürün gamını baştan aşağıya yenileme atağı içindeki Renault'nun küçük sınıftaki başarılı modeli Clio Hatchback, gerçekleştirilen makyaj operasyonu ile, markanın yeni tasarım anlayışına uygun hale getirildi.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

2005 yılında üçüncü jenerasyonuna kavuşan Clio Hatchback, yeni karo-seriyle 2006 COTY (Car of The Year) ödülüne layık görülmüştü. Ama artık bu başarılı model için de değişim vakti geldi. Bu yılın Mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan makyajlı Clio artık yollarda. Makyajlanarak markanın diğer modellerinde de hakim olan yeni ön tasarıma kavuşan otomobil, sürüş izlenimi sayfalarımıza, 85 HP güç üreten 1.5 litrelik turbodizel motoru ve "Dynamique" donanımıyla konuk oldu.

Asıl değişim ön tasarımda

Makyajlı Clio HB'de en önemli tasarım farkı, neredeyse komple yenilenen ön kısımda yer alıyor. Markanın yeni yüzüne kavuşan otomobil, Megane'in kardeşi olduğunu açıkça ortaya koyuyor. Aracın yan ve arka tasarımında radikal değişiklik gözlenmiyor. Ancak, şeklini koruyan stop lambalarının bir kısmı şeffaf cama kavuşmuş. Otomobil 3985 mm uzunluğa, 1710 mm genişliğe ve 1493 mm yük-



CLIO HB, MAKYAJLA
BİRLİKTE YENİLENEN ÖN
TASARIMIYLA, RENAULT
ÜRÜN GAMINDAKİ
AĞABEYLERİNİN YÜZ
İFADESİNİ TAKINDI.

sekiğe sahip. Clio HB'nin 290 litre olan bagaj hacmi, arka koltuklar öne yatırıldığında 1040 litreye kadar çıkıyor.

İç mekanda kalite dokunuşları

Otomobilin iç mekanı, zaten belirli bir standardı tutturmuş olan makyaj öncesi Clio HB'nin ufak tefek değişiklikler yapılmış yeni halini yansıtıyor. Malzeme kalitesinin korunduğu kokpitte ilk dikkat çeken, radyo-CD sisteminin değiştirilmiş olması. Yeni sistem, özellikle kanal arama ve ses açıp kapama butonları bakımından daha başarılı. Gerçi tüm bu özellikler direksiyon simidi bölgesinden de kontrol edilebiliyor. İşçilik kalitesi de, Bursa fabrikasındaki Türk işçilerin iyi bir iş çıkardıklarını ortaya koyuyor. Sade ve anlaşılır yapısıyla sorunsuz bir yapı sergileyen kumanda birimleri ve gösterge tablosu, hem kullanım hem de ergonomi açısından başarılı. Makyajla birlikte eklenen AUX ve USB girişleri, günümüzün modern ihtiyaçlarını karşılaması bakımından önemli.



Sora sora Bağdat bulunurmuş

Bu noktada, makyajla birlikte gelen bir yenilikten bahsedelim. Opsiyonel donanımda bulunan ve istek halinde 900 TL vererek satın alınan Tom Tom markalı navigasyon sistemi, orta konsolun üst kısmına entegre edilmiş bir ekrandan takip ediliyor. Avrupa ülkelerinde uzun yıllardır kullanılan, ama ülkemiz için bir yenilik sayılabilecek bu cihaz, maalesef dokunmatik ekrana ya da ekran kenarında kumanda birimlerine sahip değil ve

sadece uzaktan kumandayla çalışıyor. Bunun mantığını anlayamadık ve doğru-su elin ulaştığı bir bölgede yer alan cihazı uzaktan kumandayla kontrol etmek garibimize gitti. Öte yandan kendimizi "Ya kumanda kaybolursa?" demekten de alıkoyamadık. Test edecek diğer yazarlar ne yorum yapacak bilmiyoruz ama, biz Tom Tom navigasyon cihazıyla pek anlaşılamadık. Yenikapı'dan Ataköy'e gitmek için gerekli verileri girdikten sonra bizi ısrarla otoyoldan götürmek is-

İÇ MEKANDA OPSİYONEL OLARAK ALINAN NAVİGASYON VE TASARIMI DEĞİŞEN SES SİSTEMİ DİKKAT ÇEKİYOR.

temesi ve yeni rota hesaplamaması (biz sahil yolunda ilerliyorduk), Osmanbey Baytar Ahmet Sokak'a tersten girmekte ısrarcı olması, Galatasaray Üniversitesi gibi büyük bir eğitim kurumunun kayıtlı olmaması ve bize ısrarla okulun kapı numarasını sorması (elbette ezbere bilemeyiz) bizi cihazı kapatmaya iten nedenler oldu. Kısacası Türkiye'de henüz yeni olan bu cihazların geliştirilerek Avrupa'daki seviyeye gelmesi gerekiyor. Bizce hala adres tarifini aracı kenara çekip birilerine sormak daha geçerli bir yöntem.

Ekonomi profesörü bir motor

Renault'nun bu araçta yer verdiği 85 HP'lik 1.5 dCi turbodizel motoru, adeta bir ekonomi profesörü. Depoyu bir kere doldurduktan sonra akaryakıt istasyonuna uzun bir süre uğramayabilirsiniz. Öyle ki, otomobilin ortalama yakıt tüketimi 4.4 lt/100 km. Biz, testimiz boyunca, çoğunluğu şehir içi kullanımı olmak üzere 5.4 lt/100 km'lik yakıt tüketimi elde ettik. 85 HP güç üreten motorun maksimum torku 1900 d/d'de 200 Nm. Otomobili 174



TOM TOM MARKALI NAVİGASYON, SADECE UZAKTAN KUMANDAYLA KONTROL EDİLİYOR.

km/s'lik maksimum hıza ulaştıran motor, 12.7 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansına sahip. Performanstan çok tutumluluğuyla öne çıkan motor, 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor.



ARKA KOLTUK,
KÜÇÜK SINIF
OTOMOBİLLER
İÇİN ORTALAMA
GENİŞLİKTE.



Sorunsuz bir sürüş vaat ediyor

Küçük sınıfta yer alan Clio Hatchback, gerek görüş açıları, gerek motor-şanzıman uyumu, gerekse küçük dış boyutları sayesinde sürücüsüne kolay bir kullanım ve sorunsuz bir yolculuk sunuyor. Otomobilde göze batan bir olumsuzluk bulunmuyor. Süspansiyon sistemi konfor odaklı olan otomobil, sert virajlarda zorlandığında ESP'nin yokluğunu hissettiriyor. Direksiyon tepkileri ve motor-şanzıman uyumu başarılı olan otomobilin fren performansı da yeterli. Virgül biçimli arka kafalıklar, arkada kimse oturmuşken geniş bir görüş açısı sağlaması bakımından övgüye değer. Elektrikli

olarak ayarlanan dış dikiz aynaları da yeterli büyüklükte.

B sınıfında rekabet çetin

Makyaj öncesindeki Clio HB, 2009'un ilk 4 ayında 1319 adet satılarak B segmentinde yer alan hatchback modeller arasında 6'ncı sırada yer aldı. Makyajla birlikte daha güçlü bir konuma gelen Clio HB, şimdi önünde yer alan Getz (yanına bir de i20 modeli eklendi), Corsa, Polo (yeni jenerasyonuna kavuşacak), 207 ve Grande Punto'yu geçmeye çalışacak. Bunu başarmak için de birçok güçlü silaha sahip olduğu kesin. Kimin galip geleceğini bekleyip göreceğiz.

ARKA VE YAN
TASARIMINDA
RADİKAL
DEĞİŞİKLİK
YAPILMAYAN
CLIO, MAKYAJLA
BİRLİKTE
SINIFINDAKİ
İDDİASINI
ARTTIRDI.

Renault Clio Hatchback 1.5 dCi

Fabrika verileri

Motor:	1461 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	85 HP @ 3750 d/d
Maksimum tork:	200 Nm @ 1900 d/d
Maksimum hız:	174 km/s
0-100 km/s:	12.7 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	3985 / 1710 / 1493 mm
Bagaj hacmi:	290-1040 lt
Tüketim (ş.ıç / ş.dış / ort.):	5.2 / 4.0 / 4.4 lt/100 km
1.5 dCi 85 HP baz fiyat / Test aracı:	... 30.850 TL / 31.750 TL

- + Yeni ön tasarım, düşük yakıt tüketimi, kalite
- Navigasyon sistemi, performans, ESP yok



CUNDA, SEZONU LOGAN'LA KARŞILADI

Dacia Sandero'yla gerçekleştirdiğimiz Assos gezimizin ardından, bu kez Logan modeliyle Cunda Adası'nın güzelliklerini keşfe çıktık. 1.6 lt benzinli motora sahip Dacia Logan; sağlam karoseri, konforlu süspansiyonu, geniş iç mekanı ve büyük bagajıyla uzun yolculuklara uygun bir otomobil olduğunu kanıtladı.





Bu sayımızda Dacia Logan'la, halkın dilindeki ve bilinen adıyla Cunda, resmi adıyla Alibey Adası'ndayız. İstanbul'dan çıkarak, 500 kilometrelik keyifli bir yolculuk sonrasında ulaştığımız Cunda Adası, Ayvalık'ın yanı başında yer alan, deniz doldurularak yapılan yol sayesinde otomobille rahatlıkla ulaşılabilen tarihi bir ada. Ayvalık'ın çevresindeki irili ufaklı 23 adadan tek yerleşime açık olanı, öte yandan Ege Denizi'ndeki dördüncü büyük Türk adası. Halk arasında Cunda adının kullanıldığı adaya, Kurtuluş Savaşı'nda padişahın Yunanlılara teslim olun emrine karşı gelerek savaşan Yarbey Ali Çetinkaya'yı temsilen Alibey Adası adı verilmiş.

Logan, geniş iç mekanı ve büyük bagajıyla rahat ettiriyor

Yenilenen Dacia Logan, yolculuğumuz boyunca yeni ve modern tasarımıyla ilgi odağı oldu. Geniş iç mekanı ve büyük bagajıyla kalabalık ailelere tüm eşyalarıyla birlikte rahat bir yolculuk imkanı tanıyan Logan, yüksek oturma konumuyla sürücünün yola daha hakim olmasını ve görüş açısının sorunsuz olmasını sağlıyor. Renault Grubu çatısı altında faaliyet gösteren Dacia'nın yeni logosunu taşıyan Logan, sıcaklıkların artmaya başla-



dığı şu günlerde etkin çalışan klimasıyla sürücü ve yolcularına maksimum konfor sunuyor.

5000'lik nüfus yaz aylarında 20.000'i buluyor

Cunda Adası'nın 2000 yılı kayıtlarına göre nüfusu 5000 kişi. Ancak bu rakam, yazlıkçıların ve turistlerin gelmesiyle yaz aylarında 20.000'e kadar çıkıyor. Adada

sekiz tane manastır bulunuyor. Ancak birçoğu ya restore edilmekte ya da restore edileceği günü bekliyor. Adanın en çok ziyaret edilen yapısı ise Taksiyarhis Kilisesi. Aşıklar Tepesi'nde yer alan ve Rahmi Koç tarafından restore ettirilerek eski büyükelçi Necdet H. Kent adına kütüphane olarak hizmete sokulan Rum yapısı görülmeye değer.

*CUNDA; ESKİ
RUM EVLERİ, DAR
SOKAKLARI, TEMİZ
DENİZİ, KUMSALLARI
VE ZEYTİNİYLE
TATİLCİLERİ
BEKLİYOR.*



Logan'da performans ile düşük tüketim birarada

Dacia Logan'ın 1.6 litrelik 90 HP güç üreten Renault teknoloji motoru, uzun yolculuklarda, yüklüyen bile yeterli performansı sunmasıyla övgüyü hak etti. Performansının yanı sıra düşük yakıt tüketimiyle de dikkat çeken otomobil, bu yönüyle uzun yolculuklara uygun bir seçenek olduğunu da kanıtladı. Yumuşak süspansiyon sisteminin başarılı darbe emişi sayesinde, gerek ülkemizin bozuk asfaltında, gerekse Cunda Adası'nın Arnavut kaldırımlı yollarında, iç mekana hiçbir sarsıntı aktarmayan Logan, başarılı ses izolasyonu ile da konforlu bir yol-

culuk yapmamızı sağladı. Logan, kompakt dış boyutları sayesinde adanın dar sokaklarında sorunsuz manevra yapmamıza imkan tanırken, yerden yüksek yapısı sayesinde irili ufaklı yükseltilerle dolu bozuk zeminlerde sorunsuz bir biçimde ilerledi.

Zeytinliklerin kuşatmasında neo klasik mimari

Cunda Adası, zeytin ağaçlarının egemenliği altında. Kilometrelerce devam eden zeytinlikler, bu bölgenin zeytinyağı konusundaki haklı ününü ortaya koymaya yetiyor. Adada neo klasik mimari-

*NEO KLASİK
MİMARİ ÜRÜNÜ
TAŞ EVLER,
KAPILARI VE
TOKMAKLARIYLA
ÜNLÜ.*





rinin temsilcisi olan Rum evleri, her biri bir sanat eseri güzelliğindeki bu ağaçlarla uyum içinde inşa edilmiş. Evler 2 ya da 3'er katlı ve yüksek tavanlı. Kapıları ve özellikle de kapı tokmaklarıyla öne çıkan bu evlerden bazıları terk edilmiş ve restorasyona muhtaç durumda, bazıları ise ikametgah ya da pansiyon-otel olarak kullanılıyor. Adadan bahsederken unutulmaması gereken bir konu da kediler. Cunda Adası'nın balıkçı restoranları tarafından iyi beslenmelerine rağmen, fiziksel bir özellik olarak "sıska" kedileri, ısrarcı olmaları ve siz ne kadar başınızdan atmak isterseniz isteyin yanı-

nızdan ayrılmamalarıyla ünlüler. Kendilerine dokunulmasını pek de sevmeyen bu kediler, halkın bulduğu bir taktikle, etraflarına su fışkırtılarak kibarca uzaklaştırılıyor.

Türkiye'nin ilk boğaz köprüsü

Cunda Adası, 1954 yılında inşa edilen bir köprüyle Ayvalık'a bağlanmış. 54 metrelik bu köprü, Türkiye'nin ilk boğaz köprüsü olarak adlandırılıyor ve köprü'nün her iki tarafına da bunu belirten birer tabela konmuş durumda. Logan'la Türkiye'nin ilk boğaz köprüsü'nden geçerken aklımıza gelense, Logan'ın

Dacia'nın Türkiye'de satışa sunduğu ilk model olmasıydı. Logan'ı daha sonra Logan MCV, Logan Pick-up, Logan Van ve Sandero gibi modeller izledi.

Cunda'da sezon başlamak üzere

Mayıs ayının son günlerinde ziyaret ettiğimiz Cunda Adası'nda sezon 15 Haziran'da başlıyor ve yaklaşık iki - iki buçuk ay sürüyor. Ada; tertemiz havası, masmavi denizi, sessiz koyları, uzun kumsalları, balıkçı restoranları, eşsiz mimarisi, zeytinden elde edilen ürünlerin satıldığı dükkanları ve kedileriyle sizleri bekliyor.

Nasıl gidilir?

Cunda Adası İstanbul'a 490 km, Ankara'ya 675 km, İzmir'e 150 km uzaklıkta. İstanbul'dan giderken, ister Çanakkale üzerinden, ister Bursa üzerinden ulaşabilirsiniz. İki güzergah da yaklaşık aynı toplam kilometreye sahip.

Ne yenir?

Ege-Akdeniz mutfaklarının özellikle rine sahip olan Cunda Adası'nda, birçok farklı yeme-içme seçeneği sizi bekliyor. Ama elbette balık restoranlarının yeri başka. Limandaki restoranlarda mevsime göre taze balıkları ve yöreye özel meze-leri bulabilirsiniz. Papalina balığı sadece bu bölgede çıkıyor. Kabak çiçeği dolması ve börülce mutlaka tadılmalı. Adanın sakızlı dondurması ve tabii ki zeytini ve zeytinyağı da meşhur.

Nerede kalınır?

Adada pansiyondan 5 yıldızlı otele kadar birçok seçenek bulunuyor. Karavanınızla gidip camping'lerde de konaklayabilirsiniz. Ayrıca bazı yazlık ev sahipleri, evlerini sezonluk kiraya veriyorlar.

Ne alınır?

Zeytin ağaçlarıyla kaplı Cunda Adası'ndan satın alınacak en önemli ürünler zeytin, zeytinyağı, zeytinyağı sabunu ve zeytin ezmesi. Bu konuda Has Ada, Laleli, Ayvada ve Özgün gibi Ayvalıklı üreticiler öne çıkıyor.





SPORTİF SÜRÜŞTE xDrive FARKI

4 silindirli, 2.0 litrelik turbodizel motoruyla 177 HP güç ve 350 Nm tork elde eden 320d, bilinen BMW sürüş zevkinin yanına, dört tekerlekten çekiş sisteminin güvenli yol tutuşunu ekliyor.

Yazı ve fotoğraflar: Emre Anamur



MAKYAJLANAN BMW 3 SERİSİ, DAHA DİNAMİK BİR GÖRÜNÜME KAVUŞTU. DÖRT TEKERLEKTEN ÇEKİŞLİ XDRIVE VERSİYONU, SÜRÜŞ ZEVKİNİ KATLIYOR, OTOMOBİLİ ADETA RAYDA İLERLETİYOR.

Nisan 2009 tarihli 10'uncu sayımızın kapak konusu 318d Sedan sürüş izlenimiydi. Bu kez sayfalarımızda, daha güçlü ve arkadan itişli değil, dört tekerlekten çekişli bir BMW 3 serisi sedan modeli var. 320d'de de, 318d'deki gibi 2.0 litrelik 4 silindirli turbodizel motor bulunuyor. Ancak 320d'nin maksimum gücü 177 HP, maksimum torku ise 350 Nm. Bu güç farkından da önemlisi ise, xDrive teknolojisinde saklı. Arkadan itişli modelleriyle maksimum sürüş keyfi sunan BMW, dört tekerlekten çekiş sistemi xDrive'la bu keyfi bir adım daha öteye taşıyor.

Makyajlı tasarım beğeni topluyor

2005 yılında yeni jenerasyonuyla yollara çıkan BMW 3 Serisi'nin özellikle arka tasarımı çok eleştirilmişti. Şimdi, makyaj operasyonu ile birlikte bu eleştiriler geride kalmışa benziyor. Otomobil, önden son derece sportif, arkadan da şık bir görünüme kavuşmuş durumda. İç mekanda bilinen BMW malzeme ve işçilik kalitesi devam ediyor. Sade tasarımlı kokpitte herhangi bir ergonomi sorunu yok. Yeri değiştirilen elektrikli cam açma-kapama butonlarına eskisinden daha kolay ulaşıyor. Arka koltukta üç yetişkinin sıkıştığı (o nedenle iki kişinin



yolculuk edebileceğini düşünüyorum) otomobilde, eşya gözü sayısı kısıtlı ve ön tarafta bardaklık bulunmuyor (arka kol dayamada mevcut). 4531 mm uzunluğa, 1817 mm genişliğe ve 1421 mm yüksekliğe sahip 320d Sedan'ın bagaj hacmi 460 litre. Bagaj, iç-yan kenarlarındaki girinti-çıkıntılar nedeniyle kullanışsız.

177 HP güç ve 350 Nm torka sahip

318d'deki 2.0 lt turbodizel motor 143 HP güç ve 300 Nm tork üretiyor. Aynı silindir hacmine sahip 320d xDrive test aracımızın motoru ise 177 HP güce ve 350 Nm torka sahip. Otomobili 8.2 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaştıran motor, kullanıcısını 224 km/s maksimum hıza ulaştırıyor. 6 kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilen motorun 100 km'de ortalama yakıt tüketimi 6.1 litre. Motorun karbondioksit salınımı ise 168 g/km.

Rayda gider gibi

Çamurluk bölgesine işlenen "xDrive" logosuyla dört tekerlekten çekişli olduğunu vurgulayan otomobil, zevkli sürüşü ve başarılı yol tutuşuyla dikkat çekiyor. Standart sürüşte gücün yüzde 40'ını ön, yüzde 60'ını ise arka tekerleklere aktaran sistem, sürüş özelliklerini elektronik





olarak değerlendirip, akslar arasındaki güç dağılım oranını otomatik olarak ayarlıyor. Aktif direksiyon sisteminin ve yeni nesil Dinamik Denge Kontrolü'nün de (DSC) katkısıyla adeta rayda giden bir tren gibi yol alıyorsunuz. Sert süspansiyon sistemi ve direksiyon, şehir içi kullanımında ve özellikle de bozuk zeminlerde sürücüyü yorsa da, kaymak asfaltta alınan zevk için buna değer. İlk hızlanmada olduğu kadar, ara hızlanmalarda da isteneni vermekte istekli olan motor, steptronic şanzımanla uyum içinde çalışıyor. Vites değişimleri hızlı ve sarsıntısız gerçekleşiyor. ABS ve Dinamik Fren Kontrolü (DBC) eşliğinde güvenli ve kısa mesafeli frenleme özelliklerine sahip olan 320d Sedan xDrive'da, orta konsolun altındaki bir butonla kumanda edilen eğim iniş kontrolüne de yer verilmiş.

xDrive, 3 Serisi'nde yaygın bir seçenek

BMW, xDrive dört tekerlekten çekiş sisteminde, rakipleri Audi A4 ve Mercedes-Benz C Sınıfı'ndan daha zengin bir yelpaze sunuyor. BMW 3 Serisi Sedan'da; 318i, 325i, 330i, 335i, 320d ve 330d modellerinde xDrive seçeneği bulunuyor. Oysa Audi, A4 Sedan'ın 2.0 TFSI 211 HP, 3.2 FSI 265 HP ve 3.0 TDI 240 HP modellerinde "quattro" seçeneği sunuyor. Mercedes-Benz C Sınıfı'nda ise sadece 320 CDI'da (224 HP) "4MATIC" seçeneği bulunuyor. Bu nedenle, bu sınıfta sedan karoserli ve dört tekerlekten çekişli premium bir otomobil sahibi olmak isteyenlerin, aradıklarını BMW'nin zengin mönüsünde bulmaları daha kolay olacaktır.

*YENİ JENERASYONUNA
KAVUŞTUĞUNDA EN
ÇOK ELEŞTİRİLEN
KONU OLAN ARKA
TASARIM, MAKYAJLA
BİRLİKTE YERİNİ
BEĞENİYE BIRAKTI.*



BMW 320d Sedan xDrive

Fabrika verileri

Motor: 1995 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman: 6 kademeli otomatik
Maksimum güç: 177 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork: 350 Nm @ 1750-3000 d/d
Maksimum hız: 224 km/s
0-100 km/s: 8.2 sn
Boyutlar (uz / gen / yük): 4531 / 1817 / 1421 mm
Bagaj hacmi: 460 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 8.4 / 5.1 / 6.3 lt/100 km
320d xDrive için baz fiyat: 56.278 Euro
Test aracının fiyatı: 65.333 Euro

- + Prestij, kalite, sürüş keyfi, performans, yol tutuş
- Arkadaki yaşam alanı, kullanışsız bagaj, fiyat

ORTA YAŞ MAKYAJI

2004 yılında tanıtılan Peugeot 407, geçirdiği hafif makyajla yüzündeki kırışıkları gidermeye çalışıyor.

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Zaman her şeyi eskitiyor ve yıpratıyor. Otomobiller de tıpkı insanlar gibi yaşları ilerleyince bir takım kozmetik işlemlere ihtiyaç duyuyor. Bu işlemler ise, genelde 6-8 yıl arasında değişen üretimde kalma zamanları yarıldığında yapılıyor. İlk defa 2004 yılında tanıtılan Peugeot'nun orta sınıftaki temsilcisi ilk çıktığı dönemde cesur tasarımıyla beğeni toplamıştı. Olgunluk çağına gelen 407, ilk zamanlarında eski nesil Mondeo, eski nesil Laguna ve Opel Vectra, gibi otomobillerle rekabet ederken, artık rakiplerinin yeni nesilleriyle mücadele etmek zorunda.

2008'in son çeyreğinde makyajlanarak bir anlamda rakiplerine karşı elini güçlendiren 407'deki değişimleri ilk bakışta anlamak zor. Makyajla birlikte radyatör ızgarasının aralıkları büyümüş ve ızgalara krom uygulanmış. Ayrıca yan koruma ızgaraları ve tampon koruma ızgaraları da gövde rengine boyanarak daha uyumlu bir görüntü sağlanmış. Arkadaki değişimse stop lambaları ve tampon ko-



***407'YE UYGULANAN
MAKYAJIN ETKİLERİ
ÇOK HAFİF. ARAÇ YAŞINI
GÖSTERSE BİLE HALEN
ÇEKİCİ GÖRÜNÜYOR.***

ruma ızgaralarıyla kısıtlı. Tampondaki değişiklik otomobilin uzunluğunu 15 mm artırmış.

Artan kalite hissi

Kapıyı açıp sürücü koltuğuna oturduğumda iç mekandaki değişimin daha etkileyici olduğunu gördüm. Tamam, ana hatlar korunmuş ama parlak piyano boyası ve ahşap kaplamalar iç mekanı gerçekten zengin gösteriyor. 407'yi ilk kez 2004 yılında test ettiğimde kapı içi kaplamaların ön konsolla birleşim yerindeki uyumsuzluğu ve boşlukların muntazam olmamasını ve bazı işçilik sorunlarını eleştirmiştim. Makyajla birlikte 407 bu konuda yol almış ve kendisini geliştirmiş görünüyor. 407'nin iç mekandaki diğer bir değişimse bilgi ekranının renklerinin (kırmızı, turuncu, mavi, yeşil, bej vs.) zevkinize göre değiştirilebilmesi.

Sürüş pozisyonu başarılı olan 407'nin iç mekanı gayet ferah. Kullanım sırasında sıkıntı duyabileceğiniz noktalardan birisi sola dönüşlerde eğimli A sütunu çapraz görüşü, kalın C sütunu da arka çapraz görüşü kısıtlaması olabilir ki, zaten bunlar modern otomobillerin neredeyse hepsinde olan sorunlar. Bunun dışında ön camın geniş yapısı sayesinde ön görüş gayet iyi. Makyajlı 407'nin yürüyen aksamında bir değişiklik yok. Önlerde hafif alaşımdan mamul üç kollu, arkadaysa çok kollu süspansiyon sistemine yer verilmiş. Güvenli yol tutuşa sahip otomobilin direksiyon sistemi de itaatkar olmasıyla kullanım zevki veriyor. Standart olarak sunulan ESP'yi 50 km/s hıza kadar devre dışı bırakabilmek mümkün. Bu hızdan sonra sistem güvenlik nedeniyle tekrar devreye giriyor.

İspatlanmış motor

Motor konusundaysa aslında söylenecek fazla bir şey yok. Test otomobilimizde otomobilseverlerin yakından tanıdığı 1.6 HDi 110 HP motor bulunuyordu. Güvenilir bir motor olan 1.6 HDi 110 HP, 1437 kg boş ağırlığa sahip 407'yi çok hızlı götürmese de makul şekilde hızlan-

*PARLAK PİYANO BOYASI
KAPLI ORTA KONSOL VE
AHŞAP GÖRÜNÜMLÜ
KAPLAMALAR, İÇ MEKANI
ZENGİN GÖSTERİYOR.
ARKA KOLTUKLARDAKİ
OTURMA ALANI YETERLİ
OLSA DA DAHA FAZLASINI
SUNAN RAKİPLERİ VAR.*

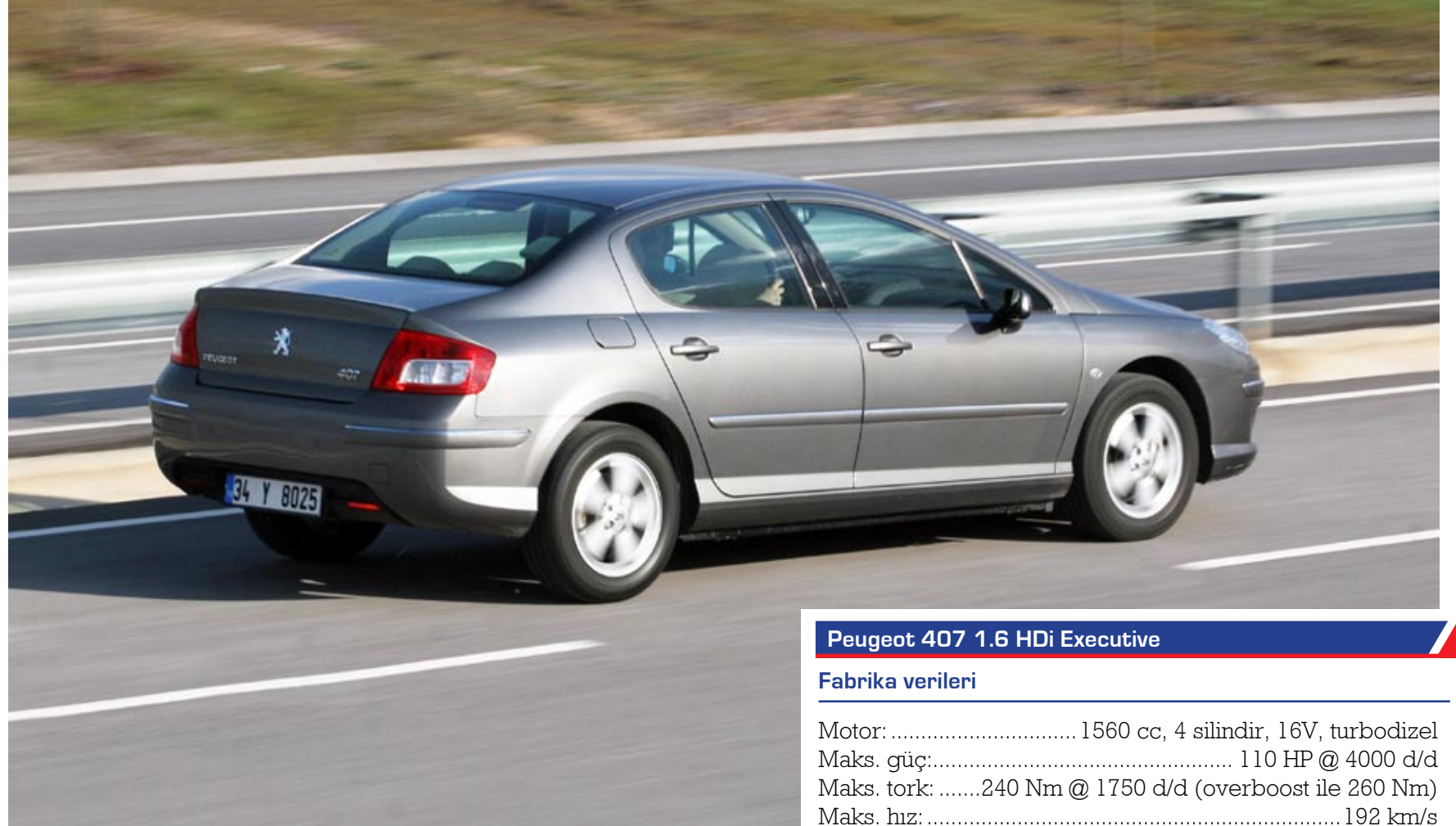




dirabiliyor. Kısa son dişli oranı sayesinde motorun bu ağırlığı taşıması kolaylaştırılmış. Fabrika verilerine göre 0-100 km/s hızlanmasını 13.1 saniyede tamamlayan 407 1.6 HDi, 192 km/s'lik maksimum hıza sahip. Bu arada Fransa Peugeot'un 407 1.6 HDi için 11.7 ve 13.1 saniye olmak üzere iki ayrı 0-100 km/s hızlanma verisi yayınladığını belirtelim ve bizim kendi test cihazımızla yaptığımız ölçüm sonunda elde ettiğimiz değer 12.9 saniye olduğunu ekleyelim.

Sonuç

Sonuç olarak 407 1.6 HDi, makul tüketime sahip rahat bir aile aracı. İddialı rakipleri olmasına rağmen başarılı dizel motora, makul-fiyat donanım ilişkisine sahip. 30 Mayıs itibari ile Comfort donanım seviyesindeki 407 1.6 HDi için 44.200 TL ödeme yapmak gerekirken, bu sayfalardaki Executive donanım seviyesindeki araç 48.590 TL'lik etikete sahip.



Peugeot 407 1.6 HDi Executive

Fabrika verileri

Motor: 1560 cc, 4 silindir, 16V, turbodizel
 Maks. güç: 110 HP @ 4000 d/d
 Maks. tork: 240 Nm @ 1750 d/d (overboost ile 260 Nm)
 Maks. hız: 192 km/s
 0-100 km/s: 13.1 sn
 Boyutlar: 4681 / 1811 / 1442 mm
 Boş ağırlık: 1437 kg
 Bagaj hacmi: 407 lt
 Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.): 6.4 / 4.1 / 4.9 lt/100 km
 Baz fiyat: ...44.200 TL (407 1.6 HDi Comfort, 30 Mayıs 2009)

- ➕ Ekonomi, fiyat, direksiyon
- ➖ Bagaj hacmi, arka baş mesafesi

407 LİTRELİK BAGAJ SINIF ORTALAMALARININ BİR HAYLİ GERİSİNDE. PEUGEOT 407, HEM DÜZDE, HEM DE VİRAJDA SÜRÜCÜSÜNÜ HUZURSUZ ETMİYOR.

GÖZÜ KAPALI PARK ETMEK HAYAL DEĞİL

Bosch tarafından geliştirilen “Otomatik Park Destek Sistemi”, günümüzde bazı otomobillerde standart ya da opsiyonel donanım olarak yer almaya başladı. Bu yararlı sistemi, Mercedes-Benz B Sınıfı’nda test ettik.

Yazı, video kayıt ve montaj: Emre Anamur



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



Gelecek ay 1 yaşına basacak olan Türkiye’nin ilk ve tek elektronik otomobil dergisi e-otodergi’de, okuyucularımıza farklı formatımızın getirdiği avantajları sunmaya devam ediyoruz. Türkiye’de bir ilk olarak Mayıs 2009 sayımızda gerçekleştirdiğimiz “pdf dergi içinde video yayınlama” formatı, yazıyla anlatılması zor olan konuları okuyucularımıza görsel ve işitsel

olarak iletmemize olanak sağlıyor. İşte Bosch’un otomatik park destek sistemi de böyle bir konu. Bu sistem bir dergide, bizce bundan daha iyi anlatılamazdı. Sistemin nasıl çalıştığını bilgi kutusundan okuyabilir, işleyişini görmek içinse video’yu izleyebilirsiniz. e-otodergi’den başka hiçbir otomobil dergisinde bulamayacağınız bu formatta; keyifli okumalar ve iyi seyirler dileriz.

Sistem nasıl çalışıyor?

- Bosch tarafından geliştirilen sistem, Mercedes-Benz B Sınıfı’nda, 36 km/s hıza kadar her zaman aktif. Siz yolda ilerlerken sürekli çalışıyor.
- Ön tamponun sağ ve sol yanlarında bulunan iki ultrasonik göz, yol kenarına park etmiş otomobiller arasındaki boşlukları ölçüyor.
- Aracın o alana sığıp sığmayacağını belirliyor (Araçtan 130 cm daha uzun alan gerekiyor. Yolun sol tarafında park etmek için, ilerlerken sola sinyal vererek sisteme bu isteğinizi belirtmeniz gerek).
- Eğer aracın park edebileceği kadar boşluk varsa, gösterge tablosunda “P” işareti çıkıyor.
- Eğer park etmek istiyorsanız, aracı durdurup geri vitese alıyorsunuz.
- Bu durumda gösterge tablosunda, otomatik olarak park etmek isteyip istemediğiniz soruluyor.
- Eğer sistemi çalıştırmak istiyorsanız, direksiyon simidindeki yukarı ok butonuna basıyorsunuz (istemiyorsanız aşağı ok’a basabilirsiniz).
- Daha sonra elleriniz serbest bir şekilde, sadece gaz ve freni kontrol ederek manevraya başlıyorsunuz.
- Aracın geri geri park etmesi tamamlanınca bir “bip” sesi sizi uyarıyor ve vitesi “D” konumuna alıyorsunuz, sistem yine eller serbest şekilde aracı hafif ileri alarak park manevrasını tamamlıyor.

HIZLI, AMA ÖFKELİ DEĞİL

Insignia 2.0T, 220 HP'lik motoru ile gerçekten hızlı. Opsiyonel olarak FlexRide süspansiyon ve adaptif 4x4 ile iyi yol tutuyor. Ama sportif bir sedandan beklenen yakıcılığa sahip değil.

Yazı: Tarık Akagün / Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



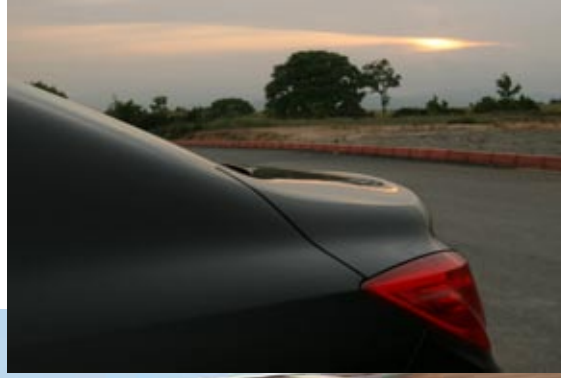
INSIGNIA SINIFINDAKİ EN ÇEKİCİ VE MODERN ÖN KONSOLLARDAN BİRİNE SAHİP. FAKAT BOZUK YOLLARDA VİTES KONSOLUNDAN ÇITIRTIKLAR GELMESİ ÜZÜCÜ.

Bundan kısa bir süre önce e-otodergi'nin Mart 2009 sayısında Opel Insignia 2.0 CDTI'nın kapsamlı bir testini yayınlamıştık. Bu ay da Insignia ailesinin şimdilik en güçlü 2. versiyonu (Insignia OPC çıkınca 2.0 Turbo en güçlü üçüncü Insignia olacak) olan 2.0 Turbo'yu test ediyoruz.

Başlangıç fiyatı 77.000 TL olan (1 Haziran 2009 itibarı ile) 220 HP'lik Insignia 2.0 Turbo'yu bizim test aracımızda olduğu gibi opsiyonlarla teknik anlamda geliştirmek mümkün. Mesela adaptif 4x4 (7237 TL), FlexRide adaptif süspansiyon ve sürüş sistemi (2605 TL), Active Select otomatik şanzıman (4549 TL) gibi ekipmanlar test aracımızdaki belli başlı teknolojik opsiyonlar. Tabi bunlar dışında 19 inçlik jantlar, deri döşemeler, sunroof vs. gibi daha birçok opsiyon da test aracımızda mevcuttu.

Daha önceki yazımızda Insignia'nın sportif ve şık tasarımına yeterince değindiğimizden tekrar anlatmaya gerek görmüyoruz. Ama test aracımızın bagaj kapağındaki Turbo ibaresi ve 4x4 logosu ile diğer Insignia'lardan ayrıldığını belirtmemiz gerek.





*SPOYLER FORMLU BAGA
KAPAĞI BMW 6 SERİSİNİ
HATIRLATIYOR. MIZRAK
LED'Lİ GÜNDÜZ FARLARI
OTOMOBİLİN AYIRT EDİCİ
ÖZELLİKLERİ ARASINDA.*

Modern tasarımlı ön konsoldaki düğme kalabalığı ilk anda insanın gözünü korkutuyor. Ama zamanla buna alışmak mümkün. Arka koltuklardaki baş mesafesi güzel tasarıma feda edilen otomobilin bagajının dip tarafında da 4x4 sistemi nedeniyle hafif bir yükselti oluşmuş olması kullanışlılığı biraz etkileyecek bir unsur. Daha önce test ettiğimiz Insignia 2.0 CTDI'da bagajında da bir yükselti vardı ama, 4x4'de bu daha belirgin.

Kişiyi özel sürüş

Insignia'da sürüş karakterini orta konsoldaki düğmeler ile standart, Tour ve Sport olarak değiştirebilmek mümkün. Tour tuşuna basılıyken otomobilin süspansiyonu, gaz pedalı tepkileri, direksiyon sertliği ve vites geçişleri daha yumuşak karakterde, Sport konumundaysa daha sert karakterde oluyor. Standart konum ise hiçbir tuş basılı olmadığı zaman geçerli. Ayrıca Sport modda sürüş



cü isterse direksiyon, amortisör sertliği, motor-şanzıman ve 4x4 tepkilerini kendi isteğine göre ayarlayabilme olanağına da sahip.

245/40 R19 ebadındaki lastiklerle zaten Tour modunda bile sert bir sürüş sunan otomobil, Sport modunda birçok kişi için yorucu olacaktır. Direksiyon hassasiyeti ve tepkileri iyi olan otomobilin 4x4 sistemi de otomobilin dinamik karakterini artırıyor. Özellikle kaygan zeminlerde sürüş güvenliğini arttıran Haldex kavramalı adaptif 4x4'ün yanı sıra arkada eLSD adı verilen elektronik diferansiyel kilidi de mevcut. Sport konumunda Insignia'nın arkadan itişli otomobillere yakın karakter sergilemesini sağlayan adaptif 4x4, Tour modunda otomobilin nötr karakter sergilemesini sağlıyor.

220 HP turbo bir otomobil söz konusu olduğunda insanda doğal olarak ateşli bir sürüş karakteri beklentisi oluşuyor. Bizde ki beklenti de o yönde. Fakat 5300 d/d'de 220 HP güç ve 2000-4000 d/d arasında 350 Nm tork üreten bu motor otomobili gerçekten istikrarlı bir şekilde hızlandırmasına rağmen, arzu ettiğimiz kadar ateşli değildi. Bunda muhtemelen 6 ileri otomatik şanzımanın yarattığı kayıplar ve 4x4 aktarma sisteminin ekstra ağırlığı biraz pay sahibi. Manuel şanzımanlı ve önden çekişli Insignia 2.0 Tur-



bo 0-100 km/s hızlanmasını 7.6 saniyede tamamlarken, otomatik şanzımanlı ve 4x4 aktarmalı Insignia 2.0 Turbo'larda bu değer 8.1 saniye. Otomatik şanzıman ve 4x4'ün yakıt tüketimine getirdiği yük yakıt tüketimi de direkt olarak etki ediyor. Biz testlerimiz sırasında 12.8 lt/100 km'lik ortalama elde ettik.

Sonuç

Insignia 2.0 Turbo, 220 HP'lik motoruyla en önemli rakibi Passat 2.0 TSI 200 HP'den daha güçlü ve daha ucuz. Hatta öyle ki 4x4 sistemini, FlexRide adaptif süspansiyon sistemini ve otomatik şanzıman opsiyonlarını araca koysanız bile Passat 2.0 TSI 200 HP'den ucuz olmaya devam ediyor. Yakıt konusunda biraz fazlaca susamış olan bu otomobil hızlı olmasına rağmen, daha ateşli olmasını beklendik.

*BAGAJ ALANININ
DİBİNDEKİ ÇIKINTI,
KULLANIŞLILIĞI
AZALTAN BİR ETKEN.*



Opel Insignia 2.0 Turbo 4x4 Active Select

Fabrika verileri

Motor:	1998 cc, 4 silindir, 16V, turbo
Maks. güç:	220 HP @ 5300 d/d
Maks. tork:	350 Nm @ 2000-4000 d/d
Maks. hız:	237 km/s
0-100 km/s:	8.1 sn
Boyutlar (u/ g /y) :	4830 / 1856 / 1498 mm
Boş ağırlık:	1695 kg
Bagaj hacmi:	500 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	14.3 / 7.2 / 9.8 lt/100 km
Baz fiyat:	77.000 TL (2.0 Turbo, manuel)

- + Teknoloji, tasarım, yol tutuş
- Tüketim, arka baş mesafesi, iç mekanda çitirtir

LİDERE YENİ SEÇENEK



Türkiye'nin D segmentinde en çok satan otomobili Passat'a kardeş olarak sunulan Passat CC (Comfort Coupe), şık tasarımı, güçlü motoru, uyumlu şanzımanı ve teknolojik özellikleriyle öne çıkıyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Passat CC yollara çıktığında çevremden aldığım tepki şöyle oldu: “Passat yenilendi mi?”. Yaşlanan Passat'ın yanına gelen CC versiyonu, bir anda “yeni Passat” algılaması yarattı. Böyle düşünenler haksız da sayılmazlar, çünkü CC adıyla pazarlanan yeni model de, her ne kadar arkaya doğru alçalarak giden tavanı nedeniyle coupe izlenimi verse de, aslında 4 kapılı sedan karosere sahip.

Şıklık ve sportiflik birarada

Klasik sedan otomobillerden sıkılan, hatta zaman zaman sürücü koltuğuna kendisi geçmeyi seven sportif iş adamlarına seslenen Passat CC; uzun, geniş ama alçak bir karosere sahip. Bunun avantajını da sportif ve akıcı bir görünümle ortaya koyuyor. Gündüz farlı, LED teknolojili ön ve arka aydınlatma grupları, teknolojileriyle olduğu kadar tasarımlarıyla da öne çıkıyor. Arka koltukta, ortada bulunan sürgülü sabit eşya gözü



ve bardaklık nedeniyle iki kişilik bir alan sunan otomobilin bagajı 532 litre. Bagaj hacmi, arka koltukların öne katlanmaması nedeniyle artırılamıyor. Ancak, kol dayamanın komple indirilebilmesi sayesinde, aracın içindeyken bagaja ulaşmak mümkün.

İç mekanda kalite hissi ön planda

Volkswagen'in tüm modellerinde olduğu gibi, Passat CC'de de kaliteye öncelikli bir önem verilmiş. Ama otomobille binerken dikkat etmeniz gerektiğini, alçak tavan nedeniyle başınızı vurma tehlikesi (ben birkaç kez vurdum) yaşayabileceğinizi hatırlatalım. Gösterişe kaçılmadan, sade ama şık bir tasarımla hazırlanmış kumanda birimleri ve göstergeler, rahat kullanımları ve kolay okunur olmaları nedeniyle sorunsuz. İşçilik kalitesinin övgüyü hak ettiği otomobilde,

yeterli sayıda eşya gözü ve bardaklık da bulunuyor. Arka koltukta sadece iki kişinin oturabiliyor olması, kimilerine göre bir dezavantaj olabilir. Ama böyle düşünenler de diğer Passat seçeneğine yönelebilirler.

170 HP'lik motora sahip

Test aracımızda, 170 HP güç ve 350

Nm tork üreten 2.0 litrelik turbodizel motor bulunuyordu. 6 kademeli DSG otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, otomobile 224 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 0-100 km/s hızlanmasını 8.6 saniyede tamamlayan Passat CC, ortalama 6.1 lt/100 km'lik yakıt tüketimiyle, sportif performansına rağmen cimri olduğunu da kanıtıyor.

SON DERECE SPORTİF BİR TASARIMA SAHİP OLAN CC, SEDAN KAROSERLİ OLMASI NEDENİYLE BAZI OTOMOBİL SEVERLER TARAFINDAN SANKİ YENİ PASSAT'MIŞ GİBİ YANLIŞ ALGILANDI.





Toplantıya gittiğinizi unutabilirsiniz

Biraz da otomobilin sürüş özelliklerine değinelim. Diyelim ki bindiniz Passat CC'nize, iş toplantısına gidiyorsunuz. Şoför kullanmıyorsunuz. O halde dikkatli olmakta fayda var: Çünkü güçlü motor, hızlı geçişlere sahip şanzıman, "Sport" süspansiyon modu ve sportif direksiyon sizi yolunuzdan çıkarabilir. Kendinizi Maslak'taki plazada değil de, Bebek sahilinde bulabilirsiniz. "Sport" modunda maksimum yol tutuşun öne çıktığı otomobil, "Comfort" butonuna basıldığında, darbe emişi maksimumda tutarak iç mekanda minimum sarsıntı yaşanmasını sağlıyor. İlk çalıştırma sırası haricinde sessiz çalışan motor, atak karakteriyle övgüyü hak ediyor. Otomatik şanzımanın motorla uyumu başarılı, vites değişimleri hızlı ve sarsıntısız gerçekleşiyor. Alçak karoser, alçak oturma konumu ve küçük arka cam nedeniyle hem ön hem

de arka görüşlerde bazı kısıtlı açılar bulunan Passat CC, bu zayıflığını gelişmiş teknolojik özellikleriyle kapatıyor. Şerit Asistanı ve Park Asistanı gibi yardımcıları, otomobili kullanırken de, park ederken de sorun yaşamamanızı amaçlıyor. Aracın fren dozu ve duruş mesafesi başarılı. Üç kollu direksiyon simidi, verdiği direkt tepkiler nedeniyle beğenimizi kazandı.

Adına takılmadan satın alınabilir

Coupe olarak pazarlanan ama 4 kapılı sedan karosere sahip bir araç olan Passat CC, belki de tek dezavantajı olan sahte ismini yok sayarsanız, orta sınıfta önemli bir seçenek olarak yerini aldı. Yenilenmeyi bekleyen kardeşi Passat'ın sportif tasarımlı versiyonu olarak tercih edilebileceğini düşünüyorum. Ama bu sınıfta gerçek bir coupe araç düşleyenlerin, Renault Laguna Coupe'yi de incelemelerinde fayda var.



Volkswagen Passat CC 2.0 TDI DSG

Fabrika verileri

Motor:	1968 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	6 kademeli otomatik
Maksimum güç:	170 HP @ 4200 d/d
Maksimum tork:	350 Nm @ 1750-2500 d/d
Maksimum hız:	224 km/s
0-100 km/s:	8.6 sn
Boyutlar (uz / gen / yük):	4799 / 1855 / 1417 mm
Bagaj hacmi:	532 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	7.8 / 5.1 / 6.1 lt/100 km
2.0 TDI DSG baz fiyat:	52.750 Euro + 1448 TL

- + Tasarım, performans, şanzıman, kalite
- Arka koltuk katlanmıyor, üç kişi oturma imkanı yok

Formula 1'de bütçe kavgası

Dünya Motorsporları Federasyonu (FIA) geçtiğimiz ay aldığı bir kararla 2010 sezonu için takımların bütçelerinin 40 milyon sterlin ile sınırlandırılacağını açıkladı. Bu kararın açıklanmasından itibaren en az 6 takım, 2010 kurallarında değişiklik yapılmaması halinde gelecek sene için katılım başvurusunda bulunmayacağını açıkça telaffuz etmeye başladı.

Bütçe kısıtlaması kuralına en çok karşı çıkan takımların başında Ferrari geldi. Ferrari'nin başkanı Luca di Montezemolo, opsiyonel bütçe sınırlaması uygulamasının iki farklı grup oluşturacağını ve bunun da taraflı bile olabileceğini ifade etti. Taraflar arasında yapılan görüşmelerde somut bir ilerleme sağlanamazken, adeta karşılıklı bir inatlaşma yaşanıyor. F1'de yer alan üretici firmaların bazılarının yıllık 150 ila 200 milyon sterlinlik rakamlara varan bütçe ayırdığı tahmin ediliyor. Gelecek sezon başında bu kural uygulamaya konursa bütçelerin bu kadar kısmının da mümkün olmadığı takımlar tarafından açıklandı. Toyota başta

olmak üzere, Renault ve Red Bull'un da meseleye çözüm bulunmaması halinde F1'den ayrılmayı düşündüğü konuşuluyor. Eğer bu takımlar önümüzdeki sezon çekilirlerse Formula 1'in marka değeri oldukça düşecek ve bundan da en çok şampiyonanın patronu Bernie Ecclestone'un maddi manevi zarar göreceği düşünülüyor. Açıkçası F1'in ak saçlı patronunun bu tehlikeye karşı ne yapıp edip FIA ile takımlar arasında mekik dokuyarak arabuluculuğu sağlayacağını düşünüyorum. FIA'nın son yıllarda özellikle F1'de ilginç kuralları imza attığı bir gerçek. Özellikle sezon başında vazgeçilen ve doğru bulduğum "en çok birincilik kazanan pilotun şampiyon" olması kuralının iptalinden sonra bu bütçe kısıtlamasında da uzlaşmanın sağlanacağını düşünüyorum. Kimse altın yumurtlayan tavuğunu kesmek istemez sonuçta...

Sevgiyle kalın.

Gürkan Çağlar

gurkan@e-otodergi.com



F1 heyecanı 5-7 Haziran'da İstanbul'da

Formula 1 Dünya Şampiyonası'nın yedinci yarışı için ekiplerin durağı bu kez İstanbul Park Pisti olacak.

Yazı: Gürkan Çağlar

5 Haziran Cuma günü serbest antrenman turları ile başlayacak olan F1 İstanbul Grand Prix'sine bu sene ING Bank ana sponsor oldu ve yarışa adını verdi. 6 Haziran günü sıralama turları ile devam edecek olan mücadelede ertesi gün ise heyecan son haddinde olacak. 7 Haziran günü saat 15:00'de start alacak olan ING F1 Türkiye GP'si TRT 1 ekranlarından naklen yayınlanacak. 58 tur üzerinden yapılacak olan yarışın biletleri 45 ile 700 TL arasında değişiyor.

Massa dördüncü zafer peşinde olacak

ING İstanbul GP öncesi yapılan tahminlerde bu sezonun en flaş ekibi olan Brawn GP şanslı görülüyor. Ancak daha önce yapılan üç yarışta ard arda zafer kazanan Felipe Massa'nın ne yapacağı da soru işareti durumunda. Sezona oldukça kötü başlayan Ferrari takımını yeni F60 araçları ile Monaco'da üçüncü ve dördüncü olarak gelecek için umut dağıtmıştı. Massa bu sene de birinci olmayı başarırsa



tarihe aynı pistte dört kez arka arkaya yarış kazanan beşinci pilot olarak tarihe geçecek. Daha önce bu başarıyla tarihe geçen pilotlar Juan Manuel Fangio, Jim Clark, Graham Hill ve Michael Schumacher'di. Bu yılın diğer flaş ekiplerinden Red Bull ise Türkiye Grand Prix ile sonraki yarışlara çifte difüzörle devam edeceğini açıkladı. Aynı şekilde bu yıl umduğunu bulamayan BMW Sauber takımı da çift katmanlı difüzöre sahip yeni otomobilleri ile Türkiye'de start alarak zirvede yeniden iddialı duruma geçmeyi amaçlıyor.

Button İspanya'da zaferleri dördledi

Formula 1 Dünya Şampiyonası'nın Avrupa'daki ilk yarışı olan İspanya GP'sinde Brawn GP takımından Jenson Button sezonun dördüncü zaferini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



İspanya GP öncesinde Formula 1'de sezona fırtına gibi bir giriş yapan Brawn GP takımının hızının ke-silebileceği düşünülüyordu. Özellikle Avrupa yarışları öncesinde araçlarının gelişimini İspanya'ya saklayan Ferrari takımı yeni silahını Kimi Raikkonen'in emrine sunmuştu. Felipe Massa ise sezona başladıkları araçla start alacaktı. Sezonun Red Bull, Toyota gibi başarılı bir çizgi tutturan diğer ekipleri ise bu performanslarını İspanya'da da sürdürmeyi amaçlarken, kendi ülkesinde yarışan Fernando Alonso'dan taraftarları podyumda bir sonuç bekliyordu.

Button iki güne de damgasını vurdu

9 Mayıs Cumartesi günü yapılan sıralama turlarında en iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda start alan Jenson Button, ertesi gün yarışın startı ile birlikte takım arkadaşı Rubens Barrichello'nun ardın-

da ikinci sıraya geriledi. Takımının bu yarışta uyguladığı iki pit stop stratejisi ile liderliği eline geçiren Jenson Button, damalı bayrağın altından ilk sırada geçmeyi başardı. Rubens Barrichello ise takım emri gereği üç pit stop yaparak ikinci sırada yarışı tamamladı. Bu sezon oldukça başarılı görünen Red Bull takımından Mark Webber üçüncü sırada yer alarak sezonun ikinci podyum sonucunu elde etti. Startın hemen ardından üçüncü virajda yaşanan kaza ile başlayan yarışta ilk turda dört pilot yarış dışı kaldı ve güvenlik aracı piste girdi. Finli pilotlar Kimi Raikkonen ve Heikki Kovalainen mekanik sorunlar nedeniyle yarış dışı kaldılar. Son turlara kadar yarışı dördüncü sırada sürdüren Felipe Massa, benzini bitecek endişesi yaşayan takımının direktifi ile yavaşlayınca önce Sebastien Vettel'e sonra da Fernando Alonso'ya geçilerek altıncı sırada yarışı noktaladı.



Rubens Barrichello bu sene adeta ikinci baharını yaşıyor



Mark Webber sezonun ikinci podyum başarısını kazandı



Ev sahibi Fernando Alonso'ya taraftarlarının desteği büyüktü



Almanların yeni gururu Vettel finiş dördüncü sırada geldi

F1 İspanya GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. ....Jenson BUTTON	Brawn GP	1s 37:19.202
2. ....Rubens BARRICHELLO	Brawn GP	+13.056
3. ....Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+13.924
4. ....Sebastien VETTEL	Red Bull-Renault	+18.941
5. ....Fernando ALONSO	Renault	+43.166
6. ....Felipe MASSA	Ferrari	+50.827
7. ....Nick HEIDFELD	BMW Sauber	+52.312
8. ....Nico ROSBERG	Williams Toyota	+1:05.211

Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1. Jenson BUTTON	41
2. ....Rubens BARRICHELLO	27
3. ....Sebastien VETTEL	23
4. ....Mark WEBBER	15,5
5. ....Jarno TRULLI	14,5
6. ....Timo GLOCK	12
7. ....Fernando ALONSO	9
8. ....Lewis HAMILTON	9

Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1. ....Brawn GP	68
2. ....Red Bull Renault	38,5
3. ....Toyota	26,5
4. ....McLaren Mercedes	13
5. ....Renault	9
6. ....BMW Sauber	6

Monaco caddelerinin prensi Jenson Button

Bu sene Formula 1'de fırtına gibi esen Brawn GP takımının İngiliz pilotu Jenson Button, Monaco'da sezonun beşinci zaferini elde etti.

Yazı: Gürkan Çağlar



Jenson Button pole pozisyonunda başladığı yarışı lider olarak tamamlayarak sezonun başından beri sürdürdüğü üstünlüğünü devam ettirdi. Takım arkadaşı Rubens Barrichello İkinciliği alınca Brawn GP takımı bu sezon üçüncü kez podyuma iki pilotuyla çıkma başarısını gösterdi. Bu sezona oldukça kötü başlayan ve bir türlü üst sıraları zorlayamayan Ferrari takımı Monaco'da üçüncü ve dördüncü sıraları alarak ilk kez iki pilotu ile puan aldı. Kimi Raikkonen yarışın başında Barrichello'ya geçilince podyumun üçüncü basamağında finişe ulaştı. Takım arkadaşı Felipe Massa'da dördüncü sırada damalı bayrağın altından geçerek bu sezon ikinci kez bir yarıştan puan aldı. Bu yılın diğer flaş takımı Red Bull'dan Mark Webber beşinci olarak yarıştan dört puan alırken Nico Rosberg altıncı, Fernando Alonso ve Stephane Bourdais de yedinci ve sekizinci sırada Monaco GP'sini tamamladılar.



Rubens Barrichello startla birlikte ikinciliğe yükseldi ve yerini korudu

dılar. Geçen yılın şampiyonu Lewis Hamilton ise ancak 12. sırada finişe gelebildi.

Button hedefe emin adımlarla ilerliyor

Sezonun altı yarışında beş birincilik kazanarak şampiyonluk için en kuvvetli aday haline gelen Jenson Button hakkında çeşitli yorumlar gazete sayfalarını süslemeye başladı. Lewis Hamilton "Bütün bahislerimi Button adına oynardım"



Kimi Raikkonen Monaco'da bu sezon ilk kez podyuma çıktı

derken, Telegraph gazetesine konuşan David Coulthard da, "Her şey apaçık belli aslında. Button'dan başkasına bahis oynayanlar kaybedecek" açıklamasında bulundu. Brawn GP'deki takım arkadaşı olan ve listede ikinci sırada yer alan Rubens Barrichello'dan tam 16 puan ileride yer alan Button, yüksek performans sergileyen Red Bull pilotu Sebastian Vettel'in ise 28 puan önünde bulunuyor.



Brezilyalı Felipe Massa dördüncü olarak yarışı noktaladı

Jenson Button bir gazeteye "Bu şekilde kesin görüşler içinde yer almak insanı rehavete sürükleyebilir. Bazen canımın sıkıldığını hissediyorum. Ciddi bir rakibimin olmaması çok da iyi bir şey değil" açıklamasını yaptı. Ferrari'nin Monaco'daki performansı ile sezonun kalan yarışlarında üst sıralara yaklaşması beklenirken, Ross Brawn, büyük bütçeleri olmasa da, buna rağmen ezici bir üstünlük sağladıklarını belirtti.

F1 Monaco GP'si Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. ....Jenson BUTTON	Brawn GP	1s 40:44.282
2. ....Rubens BARRICHELLO	Brawn GP	+7.666
3. ....Kimi RAIKKONEN	Ferrari	+13.443
4. ....Felipe MASSA	Ferrari	+15.110
5. ....Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+15.730
6. ....Nico ROSBERG	Williams Toyota	+33.586
7. ....Fernando ALONSO	Renault	+37.839
8. ....Stephane BOURDAIS	Toro Rosso Ferrari	+1:03.142

Sürücüler Puan Durumu

Sıra . Pilot	Puan
1. ....Jenson BUTTON	51
2. ....Rubens BARRICHELLO	35
3. ....Sebastien VETTEL	23
4. ....Mark WEBBER	19,5
5. ....Jarno TRULLI	14,5
6. ....Timo GLOCK	12
7. ....Fernando ALONSO	11
8. ....Kimi RAIKKONEN	9

Takımlar Puan Durumu

Sıra . Takım	Puan
1. ....Brawn GP	86
2. ....Red Bull Renault	42,5
3. ....Toyota	26,5
4. ....Ferrari	17
5. ....McLaren Mercedes	13
6. ....Renault	11
7. ....Williams Toyota	7,5

Le Mans'ın mutlu ismi Lorenzo oldu

Fiat Yamaha takımının İspanyol sürücüsü Jorge Lorenzo, sürprizlerle geçen Le Mans pistindeki mücadelede zafere ulaşarak şampiyonada liderliğe yerleşti.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fransa'nın tarihi Le Mans Pisti'ndeki MotoGP sezonunun dördüncü yarışına Honda sürücüsü Dani Pedrosa pole pozisyonunda başladı. Yarış öncesi yağın yağmur dolayısıyla ıslak olan pistte tüm sürücüler yağmur lastikleri ile start alırken, yarışın başlamasıyla birlikte üçüncü sıraya gerileyen Jorge Lorenzo, daha sonra önündeki Casey Stoner ve Dani Pedrosa'yı geçerek ilk turu lider tamamlamayı başardı. İlerleyen dakikalarda pist kurumaya başlayınca slick lastiklere geçmek isteyen Valentino Rossi pite girdi ve motor değiştirdi. Fakat İtalyan sürücü tam olarak kurumamış olan pistte düşünce yeniden pite dönmek zorunda kaldı ve bir tur geriye düştü. Lider Lorenzo ise yağmur lastiklerinden kuru zemin lastiklerine son geçen sürücü olarak en iyi zamanlamayı yaptı ve Le Mans

Pisti'nde zafere ulaşmayı başardı. İspanyol sürücü bu galibiyetle geçen yarışın yapıldığı İspanya'da kaptırdığı klasman liderliğini de geri aldı.

Marco Melandri yeniden podyuma merhaba dedi

Yarıştaki ikinciliği Hayate Racing'den Marco Melandri alırken, 2007 yılından bu yana ilk kez podyum gördü. Le Mans Pisti'nde üçüncülüğüyse, son turda takım arkadaşı Andrea Dovizioso'yu geçmeyi başaran Dani Pedrosa aldı. Casey Stoner'ın beşinci olduğu mücadelede Valentino Rossi kabus gibi bir yarış geçirdi. Son şampiyon İtalyan sürücü üç kez motosiklet değiştirip düştüğü ve bir de pitten geçme cezası aldığı yarışı 16. sırada tamamlayarak 13. kez ard arda podyuma çıkamamış oldu.



Jorge Lorenzo Le Mans Pisti'nde rakiplerine geçit vermedi



Marco Melandri iki yıl sonra podyuma çıkma sevinci yaşadı



Dani Pedrosa son turda Dovizioso'yu geçip üçüncü oldu

Fransa Moto GP Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1. ....Jorge LORENZO	Fiat Yamaha Team	47'52.678
2. ....Marco MELANDRI	Hayate Racing Team	+17.710
3. ....Dani PEDROSA	Repsol Honda Team	+19.893
4. ....Andrea DOVIZIOSO	Repsol Honda Team	+20.455
5. ....Casey STONER	Ducati Marlboro Team	+30.539
6. ....Chris VERMEULEN	Rizla Suzuki MotoGP	+37.462
7. ....Colin EDWARDS	Monster Yamaha Tech 3	+40.191
8. ....Loris CAPIROSSI	Rizla Suzuki MotoGP	+45.421
9. ....James TOSELAND	Monster Yamaha Tech 3	+50.307
10. ...Toni ELIAS	Carlo Honda Gresini	+53.218

İstanbul Rallisi'nde zafer Solowow'un



Avrupa Ralli Şampiyonası'nın ikinci, Türkiye Ralli Şampiyonası'nın ise ilk ayağı olan 38. İstanbul Rallisi Michal Solowow'un zaferiyle sonuçlandı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Atilla Özgen



Yağız Avcı yeni takımı Parkur Racing renklerindeki ilk sınavından ikincilikle ayrıldı

BU SEZON TÜRKİYE ŞAMPİYONASI'NDA, MITSUBISHI LANCER EVO 9 OTOMOBİLLERİN ZİRVE MÜCADELESİNE GİRMESİ BEKLENİYOR.



Dağhan Ünlüdoğan üçüncü olarak sezona iyi bir başlangıç yaptı

2-3 Mayıs tarihleri arasında düzenlenen rallide iki gün boyunca 15 özel etap geçen ekipler 250.09 km'si özel etap olmak üzere toplam 705.92 km yol kat ettiler. Yarışın başından itibaren Peugeot 207 S2000 ile start alan Polonyalı Michal Solowow ile İtalyan Luca Betti arasında kıyasıya bir liderlik çekişmesi yaşandı. İlk ayağı Solowow'un 3,8 saniye önünde bitiren Luca Betti, 13. özel etap Ballica-2'de takla atarak yarış dışı kalınca Peugeot 207 S2000 pilotu Solowow-Baran ikilisi finişe ilk ulaşan ekip oldu. Pod-

yumun ikinci ve üçüncü basamağında ise iki Türk ekip yer aldı. Bu sezon Parkur Racing renklerinde Grup N Mitsubishi Lancer Evo 9 ile yarışan Yağız Avcı - Ersan Alkır, yarış boyunca Solowow ve Betti'nin arakasında gösterdiği istikrarlı performansı korudu. Betti'nin abandonesiyle ikinci sıraya yükselen genç ekip, bu sonuçla ralliyi tamamladı. Bu sezon Mitsubishi Lancer Evo 9 ile yarışan Dağhan Ünlüdoğan ise ralliyi üçüncü sırada tamamlayarak podyumun üçüncülük basamağına çıkmayı başardı.



Cenk Ceyişakar - Kenan Engin ikilisi dördüncülüğten dolayı memnundu



Antalyalı Mustafa Söylemez, bu sezon Cem Bakançocukları ile yarışıyor



Menderes Okur bu sezona Mitsubishi Lancer Evo 7 ile başladı



Bulgar Krum Dontchev, rallide Subaru ile yarışan tek pilotu



Emre Yurdakul, yeni kopilotu Burak Erdener ile A/7 birincisi oldu



Kerem Üstünkaya, bu sezon Evo 9 ile sezonu üst sıralarda bitirmek istiyor

Katılım düşük kaldı

8'i klasik toplam 33 ekibin start aldığı ve katılımın geçen yıllara oranla oldukça sönük olduğu 38. İstanbul Rallisi'nin dördüncü sırasında ST Racing adına yarışan Cenk Ceyişakar – Kenan Engin ekibi yer aldı. Beşinci ve altıncı sırada Bulgar Krum Dontchev ve tecrübeli kopilot Cem Bakançocukları ile sezonu takip edecek olan Mustafa Söylemez ralliyi noktaladılar. Yarış öncesi fazla tecrübesi olmadığı toprakta iddialı olmadığını ve alabileceği en iyi puanla ayrılmayı düşündüğünü belirten İtalyan Corrado Fontana ise Menderes Okur'un önünde yedinci sırada finişe geldi. A7'de ise ilk iki sırada Castrol Ford Rallye Sport Türkiye pilotları yer aldı. Emre Yurdakul – Burak Erdener, hem genel klasman 10'unculuğunu hem de A7 birinciliğini aldı. Burcu Çetinkaya – Bahadır Gücenmez ise genel klasmanda 11'nci olurken A7'de

ikinciliği aldı. A7'de üçüncülük ise Ford Fiesta ST ile yarışan Cengiz Kabatepe – Bora Kabatepe'nin oldu. N3'de ise ilk sırada Ünal Şenbahar – Emire Cantürk yer aldı. Bu sene dört tekerlekten çekişli otomobil ile mücadeleye başlayan Burak Çukurova ise ikinci günün sabahı servisten çıkarken benzin pompası arızası ile yarışa veda ederek sezona düş kırıklığı

ile start verdi.

38. İstanbul Rallisi'nde zafere ulaşan Michal Solowow aldığı bu birincilikle Avrupa Ralli Şampiyonası'nda 15 puan kazanarak şampiyona Genel Klasmanı'nda ilk sıraya yükseldi. Yağız Avcı ise Türkiye Ralli Şampiyonası'na lider olarak başladı.

İSTANBUL RALLİSİ BU YIL DA İSTANBUL'UN ANADOLU YAKASINDAKİ ETAPLARDA DÜZENLENDİ.

İstanbul Rallisi Genel Klasmanı

Sıra . Pilot	Takım	Zaman
1 Michal SOLOWOW – Maciek BARAN	PEUGEOT 207 S2000	02:27:05,00
2 Yağız AVCI – Ersan ALKIR	MITSUBISHI LANCER Evo 9	02:28:30,70
3 Dağhan ÜNLÜDOĞAN – Ahmet SAMİ CAN	MITSUBISHI LANCER Evo 9	02:32:10,30
4 Cenk CEYİŞAKAR – Kenan ENGİN	MITSUBISHI LANCER Evo 9	02:37:34,40
5 Krum DONCHEV – Petar YORDANOV	SUBARU IMPREZA	02:38:51,60
6 Mustafa SÖYLEMEZ – Cem BAKANÇOCUKLARI	MITSUBISHI LANCER Evo 9	02:43:21,70
7 Corrado FONTANA – Nicola ARENA	MITSUBISHI LANCER Evo 9	02:45:25,10
8 Menderes OKUR – Burak AKÇAY	MITSUBISHI LANCER Evo 7	02:49:27,60
9 Kerem ÜSTÜNKAYA – Özden YILMAZ	MITSUBISHI LANCER Evo 9	02:51:11,50
10 Emre YURDAKUL – Burak ERDENER	FORD FIESTA ST	02:52:32,30

Ege'nin yeni efesi Yağız Avcı



Türkiye Ralli Şampiyonası'nın ikinci ayağı olan Ege Rallisi'nde Parkur Racing adına yarışan Yağız Avcı – Ersan Alkır ekibi zafere ulaştı.

Yazı ve Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Burak Çukurova yarışta lastik patlatıp ardından spin atınca ikincilikle yetinmek zorunda kaldı

2009 Türkiye Ralli Şampiyonası'nın 2. ayağı olan Ege Rallisi, 23 - 24 Mayıs tarihlerinde Ege Otomobil Sporları Kulübü (EOSK) tarafından İzmir'de gerçekleştirildi. Forum Bornova Alışveriş Merkezi'nin önünde 23 Mayıs günü verilen sembolik start ile başlayan rallide ertesi gün 38 ekip 101 km'si özel etap olan 310 km uzunluğundaki asfalt parkurda mücadele ettiler.

Yarıştaki zirve için rekabete girecekleri tahmin edilen Parkur Racing pilotu Ya-

ğız Avcı ile Yurtiçi Kargo Rally Team'den Burak Çukurova arasında yaşanan mücadele son etaba kadar sürdü. Günün sürpriz ismi ise Antalya'lı Mustafa Söylemez olurken en şanssız kişisi ise İzmir'li Ögül Orhan oldu. Ögül Orhan, kullandığı Mitsubishi Evo'nun debriyajı yağlandığı için ilk özel etap startını bile alamadan yarışı bırakmak zorunda kaldı. Rallinin iddialı isimlerinden ST Racing pilotu Cenk Ceyişakar ilk özel etap startından 400 metre sonra yol dışına çıkarak ralliye erken veda etti. Ege Rallisi'nde ilk dört

özel etap sonunda genç pilot Yağız Avcı liderliği ile geçirdi. Burak Çukurova, ilk üç özel etapta en iyi zamanları yapmasına rağmen dördüncü etapta lastik patlatınca Yağız'ın 5,6 saniye gerisine düştü. Üçüncülüğe ise yarış öncesi Ege Rallisi'nde ilk üç içerisinde yer almayı amaçladığını söyleyen Mustafa Söylemez yerleşti.



Mustafa Söylemez, kariyerinin ilk podyum sevincini Ege Rallisi'nde yaşadı



Parkur Racing takımından Güven-Vedat Bostancı dördüncü sırada finiş geldi

İkinci bölümde de Yağız Avcı zirveyi kaptırmadı

Rallinin ikinci bölümünde Yurtiçi Kargo Rally Team pilotu Burak Çukurova'nın tüm çabalarına rağmen Parkur Racing pilotu Yağız Avcı liderliğini sürdürdü ve Ege Rallisi'nde zafere ulaştı. Yarışın son etabına kadar süren mücadelede Burak Çukurova spin atınca podyumda ikinciliğe yerleşti. Tecrübeli kopilotu Cem Bakançocukları ile beraberliğinden bu yana sürekli bir performans artışı kaydeden Mustafa Söylemez, ulusal bir rallide ilk defa podyuma çıkarak üçüncü sırada yer aldı. Parkur Racing Ege Rallisi'nin ardından hem pilotlar hem de takımlar şampiyonasındaki liderliklerini sürdürdü.

38 otomobilin start aldığı Ege Rallisi'nde 27 ekip yarışı tamamlayabildi. Grup N klasmanı, Genel klasman ile aynı kalırken Grup A klasmanında ise Clio Ragnotti'si ile Taner Şengezener, asfalt tecrübesi ve parkuru çok iyi tanımasının avantajıyla kupaya uzandı. Ulusal yarışa ek olarak yapılan mahalli yarışta ise birinciliği Honda Civic Type R ile Tunç Tuncer elde etti. Ege Rallisi Princess Hotel İzmir'de gün batımında yapılan ödül töreniyle sona erdi. Şampiyonanın üçüncü yarışı İSOK tarafından 4-5 Temmuz tarihlerinde gerçekleştirilecek olan İstanbul Rallisi olacak.



Taner Şengezener, ev sahibi avantajını iyi kullanarak Grup A birincisi oldu



Menderes Okur, yeni otomobiline asfaltta alışmaya çalıştı



Burcu Çetinkaya, istikrarlı performansını Ege'de sürdürdü



Kerem Üstünkaya, Parkur Racing ekibinin finişe gelen üçüncü ismiydi



Yüksel Özgür, Citroen C2'si ile ilk 10 sırada yarışı noktaladı

Ege Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1	.....Yağız AVCI – Ersan ALKIR	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:06:59,30
2	.....Burak ÇUKUROVA – Aykan ALAKOÇ	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:07:23,70
3	.....Mustafa SÖYLEMEZ – Cem BAKANÇOCUKLARI	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:11:14,80
4	.....Güven BOSTANCI – Vedat BOSTANCI	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:12:40,80
5	.....Taner ŞENGİZENER - Bora YILMAZ	Renault Clio Ragnotti	01:14:13,40
6	.....Kerem ÜSTÜNKAYA – Özden YILMAZ	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:14:14,30
7	.....Menderes OKUR – Burak AKÇAY	Mitsubishi Lancer Evo 9	01:14:58,20
8	.....Emre YURDAKUL – Burak ERDENER	Ford Fiesta ST	01:15:24,30
9	.....Burcu ÇETİNKAYA – Çiçek GÜNEY	Ford Fiesta ST	01:16:57,30
10	.....Yüksel ÖZGÜR – Ahmet Deniz AZMAK	Citroen C2	01:16:59,40

İtalya'da sonunda yeni bir birinci: Latvala

Dünya Ralli Şampiyonası'nın altıncı yarışı olan İtalya Rallisi'ni Ford takımından Jari Latvala kazanarak Sebastien Loeb'ün ilk beş rallideki birincilikler serisine son verdi.

Yazı: Gürkan Çağlar





Emektar Xsara WRC bu sezon Solberg'e iyi bir sezon yaşıyor



Mikko Hirvonen yarışta takım arkadaşı Latvala'nın ardından ikinci sırada finişe ulaştı

Sardinya Adası'nın toprak yollarında yapılan İtalya Rallisi'nin ilk gününde tam anlamıyla bir taktik savaşı yaşandı. Bunun nedeni ise ertesi gün parkura çıkacak olan pilotun diğer ekipler için yolu temizleyeceği, ardından gelenlerin ise hiç şüphesiz daha iyi zamanlar yapacağıydı. İlk günün altıncı ve son etabında Ford pilotları Latvala ve Hirvonen finişe doğru adeta durup bilerek zaman kaybetmeler de, ilk beş yarışın galibi Sebastien Loeb de aynı taktiği uyguladı. Bu sa-

yede ilk günü Ford pilotlarının gerisinde bitirip, ertesi gün temizlenen etaplarda zirveyi ele geçirmenin planlarını yaptı. Günü lider tamamlayan Latvala ikinci ayakta yerini korumanın zor olduğunu bilse de öncelikle sakın ve rekabete hazır olması gerektiğini söylüyordu.

İkinci gün de Ford pilotlarının üstünlüğüyle geçti

İtalya Rallisi'nin ikinci gününde Sassari bölgesindeki üç etap ikişer gez geçildi. Günün ilk özel etabında Latvala en iyi zamanı yaparken, diğer beş etabın üçünde Sebastien Loeb, Mikko Hirvonen ve Pet-

ter Solberg en iyi zamanlara imza attılar. İkinci ayağın sonundan bir önceki özel etabı olan Fiorentini birçok pilota sıkıntılı anlar yaşattı. tobart Ford pilotu Henning Solberg etabın 7. kilometresinde otomobilinin ön süspansiyonu kırılınca yarış dışı kaldı. Lider durumundaki Latvala bu

etapta spin atsa da herhangi bir hasar almadan yarışa devam etti. Zirveyi zorlayan Sebastien Loeb ise bu etapta lastik patlattı. Loeb - Elena ikilisi önce 3 kilometre kadar patlak lastikle devam etse de daha sonra durup lastiği değiştirdiler. Fransız ekip bir dakika gibi kısa bir zamanda bu değişimi yapmayı başarak etabı tamamladı.. Bu zaman kaybı onları genel klasmanda lider Latvala'nın 1 dakika 33.1 saniye arkasında dördüncü sıraya düşürdü.

Latvala'nın kariyerindeki ikinci zaferi

İtalya Rallisi'ni son gününde de yerini korumayı başaran Finli pilot Jari-Matti Latvala yarış kariyerinin ikinci zaferine imza attı. 24 yaşındaki genç pilot geçen yıl İsveç Rallisi'ni kazanmıştı. Jari Matti Latvala ralliyi genel klasmanda ikinci sırada kendisini takip eden takım arkadaşı Mikko Hirvonen'in 29.4 saniye önünde tamamladı ve böylece Ford Takımı markalar şampiyonası için 18 puan aldı. Citroen Xsara WRC ile yarışan Petter Solberg ise ralliyi Latvala'nın 1 dakika 57.6 saniye arkasında 3. olarak tamamlarken Sebastien Loeb dördüncü sırada kaldı. Bu sonuçla Fransız pilotun galibiyetler serisi sona erdi. PWRC klasmanında ise zafere Nasser Al Attiyah ulaştı. JWRC'de ise birincilik kupası Martin Prokop'un oldu.



Sebastien Loeb bu kez kazanamadı ve dördüncülükte kaldı



Evgeny Novikov beşincilikten ötürü mutluymuştu



Genç Ötsberg, Subaru'nun adını parkurlarda sürdürüyor



Matthew Wilson göze hoş görüntüler sergiledi

İtalya Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1	Jari LATVALA – Miikka ANTILA	Ford Focus RS WRC	04:00:55,70
2	Mikko HIRVONEN - Jarno LEHTINEN	Ford Focus RS WRC	04:01:25,10
3	Petter SOLBERG – Phil MILLS	CITROEN XSARA	04:02:53,30
4	Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	04:04:39,40
5	Evgeny NOVIKOV – Dale MOSCATT	Citroen C4 WRC	04:06:07,50
6	Matthew WILSON – Scott MARTIN	Ford Focus RS WRC	04:08:15,00
7	Mats ÖSTBERG – Kristian UNNERUD	Subaru Impreza WRC	04:14:16,30
8	Henning SOLBERG – Cato MENKERUD	Ford Focus RS WRC	04:14:16,90



19 Mayıs Batı Anadolu Tarihi Rallisi gerçekleştirildi

Klasik Otomobil Kulübü tarafından bu sene 12.si düzenlenen FIVA A Event kategorisindeki 19 Mayıs Batı Anadolu Tarihi Rallisi (West Anatolian Historic Rally), 16-19 Mayıs 2009 tarihlerinde Ayvalık-Cunda, Bergama, Assos ve Kaz Dağları parkurlarında gerçekleştirildi. Yarışın startı 17 Mayıs Pazar günü, Cunda Adası Meydanı'nda verildi. 1936-1960 senelerine ait araçların yer aldığı Kategori E'de birinciliği 1959 model Mercedes-Benz 219 S otomobilleri ile Can Garo İlkkan-Burak İlkkan ekibi alırken, 1961-1970 senelerine ait araçların yer aldığı Kategori F'de birinciliği 1968 model Mercedes 290 SL ile Aydın Harezi-Karel Depollo ekibi, Rallinin en genç otomobillerin yer aldığı 1971-1979 yıllarına ait otomobillerden oluşan Kategori G'de ise birinciliği 1971 model BMW 2002 ile Rahim Ambardini-Şeyda Ambardini ekibi kazandı. Tüm araçların birlikte değerlendirildiği rallinin Genel Klasmanında birinciliği Aydın Harezi-Karel Depolo ekibi elde etti.

Portekiz'in Futbol Devi Sporting, Superleague Formula'da

Avrupa'nın en başarılı futbol kulüplerinden biri olan "Sporting Clube de Portugal" resmi olarak Superleague Formula'da 2009 sezonunda start alacağını açıkladı. Kulüp dünya çapında çeşitli branşlarda yarışan yaklaşık 1.000 sporcuya sahip. Lizbon merkezli kulüp, 300 km'de futbol sloganıyla yola çıkan Superleague Formula'da da birçok başarı hedefliyor. 1906'da Portekiz'in başkenti Lizbon merkezli kurulan Sporting Lizbon oldukça köklü ve başarılarla dolu bir geçmişe sahip. Portekiz'de de oldukça ses getiren başarılarla imza atan kulüp, tarihinde en az 18 ulusal şampiyonluk, 15 ulusal kupa ve UEFA şampiyonluğuna da imza atmış. Sporting Lizbon, Superleague Formula'da FC Porto'nun arkasında şampiyonaya katılan ikinci Portekiz takımı oldu. 2009'da Superleague Formula'da oldukça iddialı olduğunu ifade eden Sporting Lisbon'un yanında Danimarka'nın FC Midtjylland ve Fransa'nın Olympique Lyonnais'da gridde yer alacak olan yeni takımlar arasında yer alıyor.



Sebastien Loeb'e ülkesinde onur nişanı verildi

Son beş yıl Dünya Ralli Şampiyonası'na kazandığı zaferler ile adeta damgasını vuran Sebastien Loeb, Fransa Cumhurbaşkanı Nicolas Sarkozy tarafından 'Légion d'honneur' nişanı ile ödüllendirildi. Fransa'yı yurt dışında başarıyla temsil edenlere devlet tarafından verilen bir onur nişanı olan Légion d'honneur, 27 Mayıs akşamı Elysee Sarayı'nda düzenlenen törenle Sebastien Loeb'e sunuldu. Yakasına bu üstün hizmet nişanını takmaktan dolayı onur duyduğunu belirten Sebastien Loeb, başarısının ardında yer alan tüm Citroën takımı çalışanları ve hayranlarının sayesinde bu nişana layık olduğunu belirtti. Fransız pilot kendisine sunulan bu üstün hizmet nişanına layık olabilmek için bu sezon altıncı kez şampiyon olabilmek için var gücüyle çalışacağını sözlerine ekledi.



Homologasyonu biten otomobillere 12 yıl ek süre verildi

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu tarafından homologasyon süresi dolan otomobil sahiplerine 12 yıllık ek süre verildi. Federasyon'un aldığı karar doğrultusunda 2009 sezonunda geçerli olmak şartıyla, homologasyon süresi biten otomobiller; en son homologasyon formlarına uygun olmaları ve teknik kontrol sorumluları tarafından güvenli bulunmaları halinde, süre bitiminden sonra dört yıl boyunca uluslararası (WRC hariç), on iki yıl boyunca da ulusal yarışmalara katılma hakkı kazandı. Buna göre, örneğin homologasyonu 2008 yılında dolmuş olan bir otomobil 2012 sezonu sonuna kadar uluslararası organizasyonlara, 2020 sezonu sonuna kadar ise ulusal yarışmalara katılabilecek.

Kyalami'ye Haga damgasını vurdu

Ducati Xerox takımının Japon sürücüsü Noriyuki Haga takım arkadaşı Michel Fabrizio ile birlikte Kyalami Pisti'nde yapılan iki World Superbike yarışında da ilk iki sırayı elde etti. Bu sonuç Ducati Xerox takımının tarihinde Kyalami Pisti'nde elde edilen en iyi sonuç olarak yer aldı. Bu sezon şampiyonaya iyi bir başlangıç yapan Amerikalı Ben Spies ise ilk yarışı üçüncü olarak tamamladı. Teksaslı pilot ikinci yarışın üçüncü turunda ise vites değiştirme sorunu nedeniyle yarışa erken veda etmek zorunda kaldı. Dünya Süpersport Şampiyonası'nda ülkemizi temsil eden Kenan Sofuoğlu ise Hanspree Tenkate Honda CBR 600 RR motoruyla beşinci sırada yarışı tamamladı. Sofuoğlu bu yarışın ardından şampiyonada 83 puanla üçüncü surumda yer aldı.



Lassa, Türk malı lastiklerle yurtdışında yarışıyor

Lassa Rally Team'in 2009 yılında yurtdışı organizasyonlarda mücadele etmesiyle ilgili olarak bilgi veren Brisa Pazarlama ve İş Geliştirme Direktörü Gökhan Cüceloğlu, "Lassa Rally Team, iki yıl gibi bir süre içerisinde, belirlemiş olduğumuz ilk aşama hedeflerimizin tamamını gerçekleştirdi. 2002 yılında başlattığımız Yarış Lastikleri Geliştirme Projesi, Takım Direktörümüz Volkan Işık'ın liderliğinde, Türk mühendislerin bir başarısı. Uzun ve zorlu iki sezonun ardından Türkiye'nin 'En Hızlı' ve 'En Başarılı' ekibi olmayı başardık. Bu başarıyı, uluslararası arenada sergilemek, Lassa'yı ve üretimde ulaştığı noktayı yurtdışında daha bilinir kılmak adına, yurtdışındaki yarışlara katılma kararı verdik. Bildiğiniz gibi ilk yarışımızı da başarıyla tamamladık. İtalya'daki zorlu mücadele ile ilgili olarak çıkan haberler, lastiklerimizin ve takımımızın henüz ilk yarışta, bizlerin doğru yolda olduğunu gösteriyor" dedi.

GÜÇ GÖSTERİSİ

Alman tuning firması Wimmer RS, standart olarak 530 HP gücündeki Porsche 911 GT2'yi 680 HP'ye ulaştırmış.



Almanya'da faaliyet gösteren Wimmer Rennsporttechnik Solingen (RS), satılmakta olan Porsche 911'lerin en güçlüsü olan 911 GT2'yi daha da güçlendirdi. Otomobil için yapılan geliştirmeler yeni çift turbo besleme, yeni ECU, eksantrik milleri ve egzoz sistemi gibi parçaları kapsıyor. Otomobilin debriyaj sistemi de artan güce dayanacak şekilde elden geçirilirken süspansiyon da unutulmamış.

Bunun sonucunda 530 HP olan güç 680 HP'ye, 680 Nm olan torksa 870 Nm'ye çıkmış. 0-100 km/s hızlanmasını 3.4 saniyede tamamladığı belirtilen Wimmer modifiyeli (standartı 3.7 sn) Porsche 911 GT2, 0-200 km/s hızlanmasını 9.78 saniyede, 0-300 km/s hızlanmasınıysa 25.8 saniyede tamamlayabiliyor. Aracın maksimum hızıysa 356 km/s (standart 329 km/s).

Sportec jantların kullanıldığı otomobilde önlerde 235/20 R 20, arkalarda 325/25 R20 ebadında Dunlop lastikler kullanılmış. Yapılan çalışmaların Almanya fiyatı 29.800 Euro olarak açıklanıyor.



WIMMER RS TARAFINDAN MODİFİYE EDİLEN PORSCHE 911 GT2, 680 HP İLE PARMAK ISIRTAN BİR PERFORMANSA SAHİP.



GIULIETTA 55 YAŞINA BASTI

Alfa Romeo'nun Giulietta model ailesi bu yıl 55'inci doğum gününü kutluyor. Artık bir klasiğe dönüşen Bertone imzalı Sprint modeli ise, ilk günkü gibi talep görmeye devam ediyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Alfa Romeo Medya



Sprint: Sedan, coupe ve cabrio (Spyder) karoserleri bulunan ve adına 300'e yakın fan kulüp kurulmuş Giulietta ailesinin coupe versiyonuna verilen isim. Pininfarina tarafından tasarlanan Spyder modelinin aksine, Bertone'nin imzasını taşıyor.

1954-1962 yılları arasında üretilen Giulietta Sprint, 2+2 kişilik ve 2 kapılı

bir model. 750B üretim kodunu taşıyan otomobil, 3980 mm uzunluğa, 1530 mm genişliğe, 1320 mm yüksekliğe ve 2380 mm dingil mesafesine sahip. Sadece 880 kg ağırlığındaki Giulietta Sprint, önde uzunlamasına yerleştirilmiş, 4 silindirli, 8 supaplı, su soğutmalı, 1290 cc silindir hacmine sahip benzinli motorla hareket ediyor. 90 HP güç üreten motorun maksimum torku 112 Nm. Otomobili 0'dan

100 km/s hıza 13.2 saniyede çıkaran ve 4 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, araca 166 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. 55 yaşında olmasına rağmen hala birçok örneği sorunsuz çalışan ve koleksiyonerler tarafından aranan otomobillerden biri olan Giulietta Sprint, Alfa Romeo'nun Arese'deki müzesinde sergilenen gözde otomobiller biri olmayı sürdürüyor.

***GIULIETTA SPRINT,
BERTONE TARAFINDAN
TASARLANDI.***





www.

e-otodergi.com



11'İNCİ SAYIMIZI İNDİREN **16.823** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.
e-otodergi'NİN **13. SAYISINI 3 TEMMUZ 2009**'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.