

WWW.

HAZİRAN 2010 SAYI:24

TÜRKİYE'NİN
EN ÇOK OKUNAN
OTOMOBİL
DERGİSİ

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ



İLK SÜRÜŞ / ALMANYA'DA KULLANDIK

OPEL MERIVA

BMW 316i Otm. • BMW 530d • FIAT BRAVO 1.6 MJET • MAZDA2 SPORT • OPEL INSIGNIA SPORTS TOURER • FORMULA 1 TÜRKİYE GRAND PRIX'Sİ

Mecburi şefkat

Bildiğiniz gibi 1 Haziran 2010 tarihinde özel otomobillerde çocuk koltuğu kullanımı zorunlu hale getirildi. Haberi medyanın her organı uzun uzun haber yaptı. Tüm haberlerde çocuk koltuğu sektöründe satışların artacağı ve sektörün önemli oranda büyüyeceği vurgulandı. Ben burada şaşkınlıkla izlediğim bu durum hakkında yorum yapmak istiyorum: Çocuk koltuğu satılması için, çocuk koltuğu kullanımının yasal zorunluluk olması mı gerekiyordu? Otomobil sahipleri, canlarından çok sevdiklerini tahmin ettiğim çocukları için bugüne kadar çocuk koltuğu almamışlar mıydı? Peki, çocuklarını nasıl taşıyorlardı araçlarında?

Aslında bunu bilmiyor değilim. Elbette gözlemliyorum ön yolcu koltuğunda yalnız ya da annesinin kucağında seyahat eden çocukları, elbette görüyorum arka koltukta emniyet kemeri bile takılı olmadan oyun oynayan çocukları, elbette şahit oluyorum seyir halindeyken pandizota yatırılmış uyutulan bebeklere. En ufak bir çarpışmada aracın duracağını, ama içinde emniyet kemeri takılı olmadan yolculuk eden kişilerin uçup gideceklerini bu insanlara nasıl anlatacağız? Ya da çocuk/bebek koltuğunda oturmayan bir çocuğun/bebeğin, kemer takması durumunda boyunun kısılğından dolayı yine büyük risk altında olduğunu nasıl öğreteceğiz?

Kaza senaryolarını gösteren kısa filmler hazırlayıp insanların kafasına vura vura öğretmek için reklam kuşakları mı satın alınsa acaba? Bunu bir dernek ya da vakıf yapsa ücretsiz yayınlar mı medya? Biz yayınlarız. Yeter ki minik canlar kurtulsun.

Yasal zorunluluğun sadece özel araçları kapsaması ise ayrı bir yazı konusu. Otomobiliniz yoksa ve bebeğinizi bir yere taksiyle götürüyorsanız, kaza olması için dua etmenizde fayda var.

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Önce güvenlik

Son dönemde tüketici bilincinin artmasıyla beraber insanlar artık yavaş yavaş otomobillerindeki güvenlik donanımlarını da sorgulamaya başladılar. Büyük bir çoğunluk halen güvenlik kavramının uzağında olsa da, az sayıdaki tüketicinin bunun bilincinde olması bile önemli bir gelişme. ABS, ESP, havayastıkları ve saymakla sayfayı doldurabileceğimiz kadar çok güvenlik donanımı; ya kaza riskini azaltmak (aktif güvenlik) ya da kazalardan en az yaralanmayla veya yaralanmadan çıkmak (pasif güvenlik) için var. Malum, yaz mevsiminin gelmesiyle birlikte otomobille yolculuğa çıkan kişi sayısında artış olacaktır. Bu durum biz istemesek de kaza istatistiklerine artış olarak yansımaktadır. Birkaç basit tedbirle kaza riskini azaltmak mümkün.

Öncelikle şunu hatırlatalım, lastik hava basınçları sürüş güvenliğinin en temel unsurlarındandır. Yaz aylarında özellikle haftasonu gezintilerine genelde kalabalık aileler ve dolu bagajla çıkıldığından lastik hava basıncının "yükü" kullanıma uygun olarak el kitabında belirtilen basınca yükseltilmesi güvenliğinizi için önemlidir. Bu sayede virajlara daha güvenli girebilir.

Tabi en önemli güvenlik unsurunun sürücü olduğunu da unutmamak lazım. Tüm güvenlik teknolojilerine sahip, lastikleri mükemmel durumda olan bir otomobil bile bilinçsiz bir sürücünün elinde güvensiz bir sürüş sunabilir.

Kazasız bir ay dileklerimle.

Tarik Akagün
tarik@e-otodergi.com



még.a.ne.o.ma.ni  me ga no ma ni

**MEGANEOMANİ: OTOMOBİLİNİ HASTALIK DERECESİNDE SEVMENİN,
KENDİSİYLE ÖZDEŞLEŞTİREREK ONA TUTKUyla BAĞLANMA
DURUMUNUN BİLİMSEL ADIDIR.**

www.renault.com.tr

3
YIL
GARANTİ
100 000 km

Belirtileri bir Renault Mégane'la karşılaşıldığı ilk anda başlar. Vücudu ateş basması ve Mégane sahibi olmaya engellenemez bir istek duymayla baş gösteren durum, satın aldıktan sonra da, ona tutkuyla bağlanma haliyle devam eder. Kişi, yaş, aile ve ilgi alanına göre farklı Mégane'lara eğilim gösterebilir. Örneğin, ailesi ve kendi için en iyisini isteyen biri, Mégane Hatchback'i gördüğünde bir Méganeomana dönüşebileceği gibi; genç, hayatı dolu dolu yaşamayı seven birinin arzu nesnesi bir Mégane Coupé olabilir. Mégane Sport Tourer ise, genellikle geniş bir aileye ve ilgi alanına sahip insanların üzerinde etkili olurken, hiçbir nedeni olmadan onu tutkuyla isteyen kişilere de sıklıkla rastlanmaktadır. Méganeomanlar, ömürleri boyunca iflah olmaz bir Mégane tutkunu olarak hayatlarına devam ederler.

Modellerimiz, 2 yıl sınırsız km garantisi ya da "3 yıl veya 100.000 km (hangisi önce dolarsa)" yeni araç garantisi kapsamındadır. İlanda gösterilen modeller üzerindeki aksesuarlar ile satılan modeller üzerindeki aksesuarlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi renault.com.tr'de.

Renault'nun tercihi 

DRIVE THE CHANGE



HABERLER

- 08** Citroen C4
- 10** Porsche 911 GT2 RS
- 14** Euro NCAP çarpışma testleri
- 17** Nisan 2010 otomobil satışları

İLK SÜRÜŞ

- 21** Yeni Opel Meriva

ÖZEL TEST

- 32** BMW 530d

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 27** BMW 316i Otomatik
- 38** Fiat Bravo 1.6 Multijet
- 49** Mazda2 Sport
- 53** Opel Insignia Sports Tourer
- 56** Toyota Auris 1.4 D-4D

MAGAZİN

- 42** Peugeot 206+ & 207 HB

MOTORSPORLARI

- 61** F1 Türkiye GP'si
- 65** F1 Monaco GP'si
- 68** WRC Yeni Zelanda Rallisi
- 71** WRC Portekiz Rallisi
- 74** Ege Rallisi
- 77** Abant Tırmanma Yarışı
- 80** World Supersport Amerika
- 82** Moto GP Fransa

MODİFİYE

- 86** TechArt Porsche Cayenne

15**HABER**

BP

e-otodergi

HAZİRAN 2010 - SAYI 24

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

Ben Hyundai'ye  arpıldım, resmen âşık oldum!

Merhaba! Ben Güven Sağlam. Bana Türkiye'de bu ismi layık gördüler. Senelerdir otomobil  arpışma testlerinde çalışıyorum. Bugüne kadar önden  arpıldım, yandan  arpıldım, arkadan  arpıldım ama hiç böyle  arpılmamıştım. Hyundai ile tanıştıktan sonra ona resmen âşık oldum.

Ve aşkımın peşinden Türkiye'ye kadar geldim. Neden mi? Çünkü siz de Hyundai'yi benim kadar çok seviyorsunuz. Ona olan sevginiz Hyundai'yi Türkiye'nin en çok tercih edilen otomobili yaptı. Daha n'olsun?

Ben Türkiye'yi de Hyundai kadar çok sevdim. Bundan sonra sık sık görüşeceğiz...

Sağlam seçim Hyundai

**OTOMOBİLİN
YENİ LİDERİ**

Peugeot 308 GTi hazır

Peugeot, uzun zamandır uzak kaldığı GTi ismine, 1.6 litre 200 HP'lik motora sahip 308 GTi ile dönüş yapıyor. Peugeot'nun ilk olarak RCZ modelinde yer verdiği 1.6 litrelik twin scroll turbo motor, değişken supap zamanlamasına (VTi) sahip. Bu motor 5500-6800 d/d arasında 200 HP güç, 1700-4500 d/d arasında 275 Nm tork üretiyor. 6 ileri manuel şanzımanla kombine edilmiş bu motor 308 GTi'ı 7.7 saniyede 0'dan 100 km/s'ye çıkartabiliyor. Otomobilin

fabrika verilerine göre ortalama tüketimiye 6.9 lt/100 km. 308 GTi, Fransa'da 26.900 Euro'luk fiyatla 10 Haziran 2010 tarihinde satışa sunulacak.



Corolla'ya 2010 makyajı



Makyajlanan Toyota Auris ve RAV4'ten sonra, Corolla da makyajlanarak görünüm tazeledi ve yeni bir yüze kavuştu. 2010 model yılı içinde makyajlanan Toyota Corolla'da radyatör ızgarası, ön tampon, farlar, arka tampon ve stop lambaları yenilenmiş. Toyota ayrıca otomobilin iç mekânında algılanan kalite hissinin de iyileştirildiği açıklamasını yapıyor. Makyajlanan Corolla 1.33 lt'lik motor seviyesinde 35.500 TL'lik, 1.6 lt'lik motor seviyesinde 40.500 TL'lik ve 1.4 D-4D motor seviyesinde 43.500 TL'lik başlangıç fiyatına sahip.

www.**e-otodergi**.com

**İLK ÖZEL SAYIMIZ
YAYINDA!**

36
marka

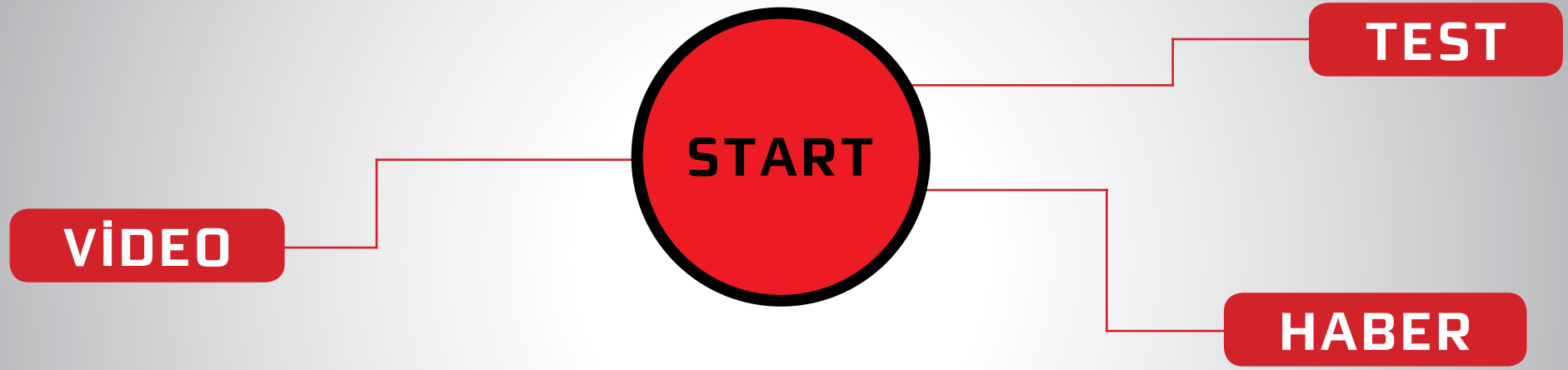
154
model

683
sayfa

TEST YILLIĞI 1

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz

HER GÜN GÜNCELLENEN OTOMOBİL HABERLERİ SİTESİ



www.otomobil.com.tr

Yeni C4 yüzünü gösterdi

Citroen C4 yeni jenerasyonuna kavuşuyor. Yeni C4'ün dünya tanıtımı Eylül ayında Paris Otomobil Fuarı'nda yapılacaktır. Yeni C4'ün uzunluğu 4,33 metre, genişliği 1,79 metre, yüksekliği ise 1,49 metre olarak açıklandı. Bu ölçülere göre yeni C4, mevcut modele göre 5 cm daha uzun, 2 cm daha geniş ve 3 cm daha yüksek. 408 litrelik bagaj hacmine sahip olan yeni Citroen C4, akıcı yüzeyleri, özel olarak tasarlanmış ön ve arka spoyleri sayesinde aerodina-

mik bir görünüm sunuyor. Yeni Citroen C4'te EGS (Elektronik Vites Sistemi), yokuşta kalkış desteği, elektronik park freni, İstem Dışı Şerit Değiştirme Uyarı Sistemi, xenon ön farlar, kör nokta izleme sistemi, dönüş aydınlatma sistemi ve hız sabitleyicinin yanı sıra eTouch adı verilen bir sisteme yer verilmiş. Bu sistem, yolculuk sırasında acil durum desteğinin yanı sıra sürücülerin kendi sürüş tarzlarını ve yakıt tüketimlerini izleyebilmelerini sağlıyor.



Ford Mondeo SW satışa sunuldu

Ford'u orta sınıfta temsil eden Mondeo modelinin station wagon karoserli versiyonu olan Mondeo SW, 52.770 TL'den başlayan fiyatlarla Türkiye yollarına çıktı. 4 kapılı sedan ve 5 kapılı liftback kardeşleriyle aynı platformu paylaşan ve aynı dingil mesafesine sahip olan Ford Mondeo SW, daha büyük bagaj hacmi ve arka koltukta daha başarılı baş mesafesiyle öne çıkıyor. Otomobil, Türkiye'de Titanium ve Selective adlı iki donanım seçeneği sunuyor. Ford Mondeo SW Selective versiyonunda; tavan çita-

ları, yedi havayastığı, ABS, EBD, EBA, ESP, TCS, çift xenon farlar standart olarak yer alıyor. Otomobilin opsiyonel donanım listesi ise oldukça kabarık.



Kia'dan iki yeni model

Kia, yepyeni bir model olan Venga'nın yanı sıra yeni Sorento'yu Türkiye yollarına çıkardı. Kia'nın Avrupa için ürettiği tasarım ödüllü bir otomobil olan Venga'da 1.6 litrelik benzinli motor otomatik vitesle sunuluyor. Diğer motor seçeneği ise 1.6 litrelik CRDi. Bu motor

ise manuel şanzımana sahip. Benzinli versiyonun fiyatı 40.500 TL, dizel versiyonun fiyatı ise 41.500 TL olarak açıklandı. Kia'nın diğer yeni modeli olan yeni Sorento ise, 53.000 Euro + 1595 TL (plaka masrafı) fiyatla satışa sunuldu ve SUV sınıfı liderliğini geri almak istiyor.



e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

911 GT2 RS Ağustos'u bekliyor

Sadece 500 tane üretilecek 911 GT2 RS, 620 HP'lik motoruyla şimdiye kadar üretilmiş en güçlü standart Porsche unvanını alıyor. Şimdiye kadar üretilmiş en güçlü Porsche yol otomobili olan 911 GT2 RS, 2010 yılı Ağustos ayında düzenlenecek Moskova Otomobil Fuarı'nda kamuoyuna gösterilecek. Porsche 911 ürün gamının en tepesinde yer alacak olan 911 GT2 RS, 911 GT2'nin adeta

spor salonuna giderek güç kazanmış ve kilo vermiş bir hali. Standart 911 GT2'ye göre 70 kg daha hafif olan GT2 RS'in 3.6 litrelik, çift turbolu, 6 silindirli boxer motorunun 620 HP'lik gücüyle kardeşinden 90 HP daha fazla. Standart 911 GT2'de 1 HP'nin taşınması gereken ağırlık 2.7 kg olarak açıklanırken, GT2 RS'teki 1 HP'nin taşınması gereken ağırlık 2.2 kg. Artan güce karşılık, tüketim

hafifleyen karoserin de etkisiyle yaklaşık yüzde 5 azalmış ve fabrika verilerine göre ortalama 11.9 lt/100 km seviyesine gerilemiş. GT2 RS, 0-100 km/s hızlanmasını 3.5 saniyede, 0-200 km/s hızlanması 9.8 saniyede, 0-300 km/s hızlanmasını ise 28.9 saniyede tamamlayıp maksimum 330 km/s'ye ulaşabiliyor. Aracın Avrupa'daki satışına Eylül 2010'da başlanacak.



Innovation.
Crafted at BMW M.



M3 GTS'in detayları açıklandı

Bir süre önce yollara çıkan BMW M3 Coupe'nin en güçlü versiyonu olan M3 GTS'in teknik detayları ortaya çıktı. M3 GTS'te 4361 cc'lik V8 motora yer verilmiş. 8300 d/d'de 450 HP güç üreten motor (M3'ten 20 HP daha fazla), otomobile 4.4 saniyelik 0-100 km/s hızlanma performansı sağlıyor. 3750 d/d'de 440 Nm tork üreten (M3'ten 40 Nm daha fazla) ve çift kavramalı 7 ileri M şanzımanla kumanda edilen motor, otomobilin standart M3'ten daha hafif olmasının da verdiği avantajla, her 3.4 kg ağırlık için 1 HP güce sahip. M3 GTS'in 22.5 saniyelik 0-1000 metre performansı ve 305 km/s'lik maksimum hızı son derece etkileyici. Otomobilde 19 inç'lik hafif alaşımli özel M jantlara yer verilmiş.

Sadece 333 adet üretilecek

Alman üretici Audi, R8 modelinin çok özel bir versiyonu olan R8 GT'yi yollara çıkarıyor. Standart Audi R8'den daha hafif, daha güçlü ve daha yüksek performanslı Audi R8 GT, sadece 333 adet üretilecek olmasıyla da çok özel bir otomobil. 5.2 litre V10 motora, maksimum 560 HP güce ve maksimum 540 Nm torka sahip olan Audi R8 GT, standart R8'den yaklaşık 100 kg daha hafif tasarlanmış. 0'dan 100km/s hıza 3.6 saniyede çıkan ve 320 km/s maksimum hıza ulaşan Audi R8 GT, alüminyum ASF gövdeye sahip. Otomobilin 0-200 km/s hızlanma süresi ise 10.8 saniye.



Honda CR-V'ye yeni donanım

Honda CR-V yeni bir donanıma kavuştu. CR-V Elegance Lifestyle adlı yeni versiyonun fiyatı 76.000 TL. CR-V Elegance Lifestyle'da alcantara döşeme, 18 inç'lik alüminyum alaşımli jantlar, hız sabitleyici, otomatik silecekler, kararan iç dikiz aynası, ön ve arka park sensörleri bulunuyor.

İki tekerlekten çekişli Land Rover geliyor

Dört tekerlekten çekişli lüks arazi araçlarının uzman markası Land Rover, 2011 yılında satışa sunacağı yeni modelinde (konsept adı LRX) iki tekerlekten çekiş opsiyonu sunacağını açıkladı. Land Rover'ın Range Rover çatısı altında 2011 yılında satışa sunacağı kompakt modeli hakkında yeni bilgiler gelmeye devam ediyor. 2008 yılında, Land Rover LRX adıyla İstanbul Uluslararası Otomobil Fuarı'nda da sergilenen araç, markanın yenilikçi tasarımı anlayışını yansıtmasının yanı sıra

iki tekerlekten çekiş opsiyonu sunması nedeniyle Land Rover tarihinde yeni bir sayfa açmış da olacak. Otomobil böylece 130 g/km'nin altında karbondioksit salınımına sahip olacak.





Kurthan Tarakcioğlu İsotlar CEO'su oldu

Nisan 2010'un son günlerinde Hyundai Assan'dan ayrılan Kurthan Tarakcioğlu, İsotlar Grup'ta Yönetici Ortağı ve Genel Müdür olarak göreve başladı. İsotlar Grup'tan yapılan yazılı açıklamada, Kurthan Tarakcioğlu'nun 31 Mayıs 2010 itibariyle yönetici ortak olarak grubun bünyesine katıldığı ifade edildi. Kurthan Tarakcioğlu'nun unvanı ise Yönetici Ortağı ve Genel Müdürü (Managing Partner & CEO) olarak açıklandı. İcrada tam yetkiyle donatıldığı belirtilen Tarakcioğlu, hatırlanacağı gibi Nisan ayının son günlerinde Hyundai Assan'daki Yurtiçi Satış ve Pazarlamadan Sorumlu Genel Müdürlüğü görevinden ayrılmıştı.

Bosch, Türkiye'de 100 yaşında

Türkiye'de 1910 yılından bu yana faaliyet gösteren Bosch, 2010 yılında ciro ve ihracatta yüzde 15 oranında büyüme bekliyor. Türkiye'de 100'üncü yılını kutlayan Bosch, İstanbul'da düzenlediği basın toplantısında, şirketin 2009 yılı performansını değerlendirdi ve 2010 yılı hedeflerini açıkladı. Toplantıda ayrıntılı bir sunum yapan Bosch Sanayi ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürü ve Bosch Grubu Türkiye temsilcisi Hermann Butz, küresel ekonomik krizin, 2009 yılında Bosch Grubu

100 Yıl
Bosch Türkiye'de | 1910-2010

Türkiye'nin gelişimini de etkilediğini söyledi. Bosch'un Türkiye'deki cirosunun geçen yıla oranla yüzde 16 düşerek yaklaşık 1,373 milyar Euro olarak gerçekleştiğini açıklayan Butz, 2009 yılı ihracatlarının ise 793 milyon Euro tutarında gerçekleştiğini ifade etti.



Geely'den iki yeni model

2008 yılı Kasım ayından bu yana ülkemizde satışta olan Geely markası, B segmentinde yer alan CK Echo ve kompakt sınıf modeli MK Familia'dan oluşan ürün gamına FC ve Emgrand EC7 modellerini ekledi. 4635 mm'lik uzunluğuyla segmentinin en uzun otomobili olarak tanımlanan Emgrand EC7, 680 litrelik bagaj hacmiyle dikkat çekiyor. Geely Emgrand EC7'de 1.5 litrelik benzinli motor bulunuyor. 98 HP güç üreten motorun maksimum torku ise 126 Nm. Geely'nin C segmentindeki diğer yeni sedan temsilcisi olan FC'de de 1.5 litrelik benzinli motora yer verilmiş. Ancak bu motorun maksimum gücü 102 HP, maksimum torku ise 129 Nm. Otomobilin bagaj hacmi ise 558 litre.

Saab - Gökşenler Otomotiv işbirliği

Gökşenler Otomotiv, 1 Haziran 2010 tarihinden itibaren, Türkiye'deki Saab sahiplerine satış sonrası hizmet vermeye başladı. Ülkemizde 13 yıldır General Motors Türkiye distribütörlüğü altında faaliyet gösteren İsveçli Saab'ın satış sonrası hizmetleri, 1 Haziran'dan itibaren Gökşenler Otomotiv tarafından verilmeye başlandı. İlk aşamada sadece satış sonrası hizmet sağlayıcısı olarak faaliyetlerine devam edecek olan Gökşenler Otomotiv, Saab'ın kapasite ve ürün gamı programları netleştikçe, ileride satış alanında da faaliyet gösterebilecek.



Maserati GranCabrio tanıtıldı

FerMas, İstanbul'da düzenlenen bir etkinlikle, Maserati'nin yeni cabrio modeli GranCabrio'nun Türkiye yollarına çıkışını kutladı. Pininfarina imzası taşı-

yan Maserati GranCabrio'nun Türkiye lansmanı, İtalyan lastik üreticisi Pirelli ve Pershing sponsorluğunda gerçekleştirildi. Tofaş CEO'su Ali Pandır'ın ev sahipliği yaptığı özel lansman davetinde Maserati S.p.A. Bölge Direktörü Giulio Pastore ve Bölge Müdürü Gaetano Marino ise Maserati'nin global stratejileri ve Maserati GranCabrio ile ilgili bilgi verdi. Gecede Electric Ladies bir şov sergiledi. VIP konuklar, bu özel şovu beğeniyle izlediler ve DJ Can Hatipoğlu'nun müzikleriyle eğlendiler.



SLS AMG'ye Schumacherli lansman

1950'li yılların efsanevi "martı kanat" Mercedes-Benz 300 SL modelinin günümüzde yeniden yorumlanmasıyla ortaya çıkan Mercedes-Benz SLS AMG için Formula 1 Türkiye GP'si öncesinde İstanbul'da özel bir lansman yapıldı. Dünya şampiyonu pilot Michael Schumacher'in katıldığı geceye VIP davetlilerin ilgisi büyük oldu.



www.**e-otodergi**.com

**İLK ÖZEL SAYIMIZ
YAYINDA!**

36
marka

154
model

683
sayfa

TEST YILLIĞI 1

Buraya tıklayıp indirebilirsiniz



EURO NCAP'TEN YENİ TEST SONUÇLARI

Avrupa merkezli bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, üç yeni otomobilin test sonuçlarını açıkladı. Alfa Giulietta ile yeni BMW 5 Serisi 5 yıldız alırken, Mazda CX-7 4 yıldızda kaldı.

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



.....Alfa Giulietta Yeni BMW 5 SerisiMazda CX-7

Yetişkin koruma	35 puan (yüzde 97).....	34 puan (yüzde 95).....	27 puan (yüzde 76)
Çocuk koruma.....	42 puan (yüzde 85).....	41 puan (yüzde 83).....	39 puan (yüzde 79)
Yaya koruma	23 puan (yüzde 63).....	28 puan (yüzde 78).....	16 puan (yüzde 43)
Güvenlik desteği.....	6 puan (yüzde 86).....	7 puan (yüzde 100).....	5 puan (yüzde 71)



büyük patlama

20 Nisan'da Meksika Körfezi'nde BP'ye ait olan MC252 petrol sahasında Transocean şirketine ait Deepwater Horizon adlı platformdaki patlama ve yangının ardından, büyük bir çevre felaketi başladı ve hala sürüyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: BP Medya

Dünyanın en büyük enerji şirketlerinden biri olan, 6 kıtada 100'den fazla ülkede faaliyet gösteren ve toplam 107.000 çalışanıyla günde 10 milyon kişiye enerji hizmeti veren bp (British Petroleum Company), dünyaya 20 Nisan 2010 tarihinde büyük bir çevre felaketi yaşattı. 20 Nisan 2010 Salı günü Meksika Körfezi'ndeki petrol çıkarma platformunda yaşanan ve 11 kişinin öldüğü patlama, okyanusun dibinde petrol sızıntısı başlamasına yol açtı. Aradan bir buçuk ay geçmesine rağmen, bu sızıntı hala durdurulabilmiş değil.

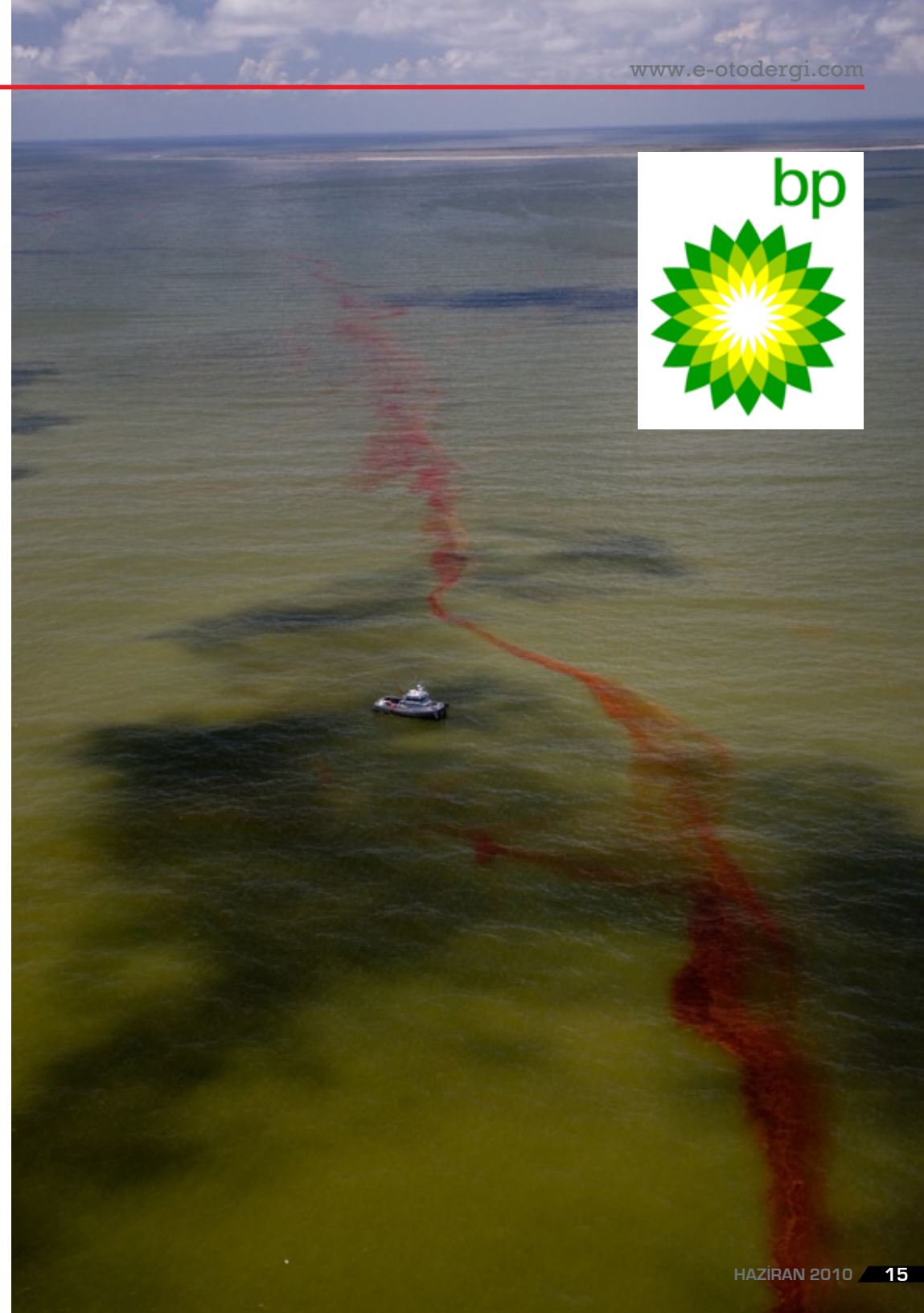
Tarifsiz bir çevre felaketi

Bu tür bir çevre felaketi, daha önce dünyada görüldü mü kimse bilmiyor.

Şu an için herkes sızıntının tamamen durdurulması üzerine yoğunlaşmış durumda. Konuyla ilgili olarak binlerce kişi gece-gündüz çalışıyor. Her türlü yol deniyor. Okyanusun dibini çamurla kapatmak, sızıntının olduğu bölgeye beton dökmek bile denendi. Ancak bu çabalar, şu ana kadar başarılı bir sonuç vermedi.

Doğal hayat, balıkçılık ve turizm zarar gördü

Okyanusa kaç bin ton petrol sızdığı konusunda açıklamalar sürekli güncelleniyor. O nedenle kesin rakamı, sızıntı tamamen önlenince öğrenebileceğiz. Ama şimdiden kesin olarak bildiğimiz bir şey var ki; o da bölgedeki doğal



hayatın, balıkçılığın ve elbette turizmin olumsuz etkilendiği. Bu da bölge ekonomisine büyük bir darbe vuracak.

Acı bir itiraf

Konuyla ilgili olarak, bölgede neredeyse her gün yeni bir basın toplantısı düzenleniyor, yeni açıklamalar yapılıyor ve basına yeni fotoğraflar dağıtılıyor. Hatta sızıntıyı kapatma çalışmalarının on-line izlenebildiği bir web sitesi bile var. Kısacası bp, başarılı bir halkla ilişkiler çalışması yürütüyor. 3 Haziran tarihinde bp CEO'su Tony M. Hayward'ın yaptığı bir itiraf ise çok acı. Hayward, böyle bir felakete hazır olmadıklarını itiraf ettiği açıklamasında, bu tür bir riskin

milyonda bir olduğunu ve baş edecek teçhizata sahip olmadıklarını söyledi.

Para her şeyi çözer mi?

bp, sızıntıyı önleme çalışmalarının maliyetini üstleneceğini ve bölgede zarar gören kişi ve kuruluşlara da tazminat ödeyeceğini duyurdu. Peki sahip olduğunuz evin fiyatı yarıya düşse, balıkçılık yaptığınız okyanusunuz elinizden alınsa, otelinizdeki rezervasyonların tümü iptal olsa, restoranınızdaki masalara kimse oturmasa, köpeğinizle koştuğunuz kumsalınız artık petrolle kaplı olsa, havada zararlı madde var mı diye şüphe duymaya başlasanız; bunlar kaç dolara tazmin edilebilirdi?



BP BÜYÜK BİR ÇEVRE FELAKETİNE YOL AÇTI VE MARKANIN CEO'SU TONY M. HAYWARD HAZIRLIKSIZ YAKALANDIKLARINI SÖYLEDİ.



Satışlar, ÖTV indirimli dönemi bile geçti

Bu yıl Nisan ayındaki satışlar, geçen yıl ÖTV indirimi başladıktan sonraki Nisan ayından bile daha fazla. Nisan 2010'da 12.550 adedi yerli, 23.999 adedi ise ithal olmak üzere toplam 36.549 adet otomobil satıldı. **Yazı: İsa Demir**

Geçen yıl ÖTV indirimi başladıktan sonra otomobil satışlarında patlama yaşanmıştı. Bu yıl herhangi bir indirim olmamasına rağmen satışların iyi gitmesi sevindirici bir durum. Ancak bu sefer de, istenen modeli bulamama derdi baş göstermeye başladı. İşte bu noktada, elinde yeterli araç bulunan firmalar daha şanslı gibi görünüyor.

Nisan ayında 12.550 adet yerli otomobil satıldı. Yerli otomobil satışlarında Renault, 4985 adet satışla Nisan ayında da birinciliğini devam ettirdi. Fiat, elinde yeterli miktarda araç bulunması sayesinde satışlarını arttırmayı başardı. 3639 adet satış gerçekleştiren Fiat ikinci olurken, 2609 adet satışla Hyundai üçüncü geldi. İthal pazarda Nisan ayında 23.999 adetlik satışa ulaşıldı. Volkswagen ciddi bir atak yaparak 3891 adetle birinci olmayı başardı. Mart ayında atak yapan Ford, Nisan'da da iddiasını devam ettirerek 3141 adetlik satışla ikinci oldu. Opel ise 2347 adetle üçüncü geldi.

Model bazında ise; 2317 adet satışla Hyundai Accent Era, yine en fazla satan otomobil oldu. Onun peşinden 1750 adet satışla Renault Symbol geldi. Ford Fiesta 1698 adetle üçüncü olurken, Renault Fluence ise 1439 adetlik satışla dördüncü geldi (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır).

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay.....	2009 (Adet)	2010 (Adet)
Ocak	13.173	12.594
Şubat.....	14.492	20.651
Mart.....	40.622	33.958
Nisan.....	36.202	36.549
Mayıs	-	-
Haziran	-	-
Temmuz.....	-	-
Ağustos.....	-	-
Eylül	-	-
Ekim	-	-
Kasım	-	-
Aralık	-	-
Toplam.....	104.479	103.752

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1 Volkswagen	3891	11.093
2 Ford	3141	9956
3 Opel.....	2347	6640
4 Peugeot	1543	4073
5 Hyundai.....	1353	4668
6 Toyota	1279	5173
7 Chevrolet.....	1253	3467
8 Audi	1086	2228
9 Citroen	1009	2453
10 ... Dacia	953	2166
11 ... Mercedes-Benz	780	2600
12 ... Fiat	473	1118
13 ... Renault.....	473	1095
14 ... BMW	460	1542
15 ... Skoda	443	958
16 ... Nissan.....	442	2032
17 ... Kia	440	1307
18 ... Honda	372	1288
19 ... Seat.....	366	799
20 ... Volvo	336	963
21 ... Mazda.....	221	656
22 ... Mitsubishi.....	202	494
23 ... Suzuki.....	157	356
24 ... Chery	149	688
25 ... Geely.....	137	406
26 ... Land Rover.....	101	422
27 ... Proton	90	246
28 ... Subaru	83	246
29 ... Tata.....	71	311
30 ... Jeep	70	175

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
31 ... Daihatsu	64	132
32 ... SsangYong.....	53	314
33 ... MINI.....	24	65
34 ... Porsche	22	78
35 ... IKCO	18	55
36 ... Chrysler	17	64
37 ... Lancia	16	50
38 ... Alfa Romeo.....	15	60
39 ... Dodge	15	29
40 ... Jaguar	12	43
41 ... smart	7	9
42 ... Lada.....	4	18
43 ... Bentley	3	6
44 ... Ferrari	2	7
45 ... Maserati	2	7
46 ... Lamborghini	2	3
47 ... Saab.....	0	2
Toplam.....	23.999	70.588

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1 Renault.....	4985	13.482
2 Fiat	3639	8030
3 Hyundai.....	2609	7655
4 Honda	853	2617
5 Toyota	464	1380
Toplam.....	12.550	33.164



A sınıfı kıpır kıpır

A sınıfında Nisan ayında satışların az da olsa arttığını görüyoruz. Bu da fiyatları B sınıfı otomobillerin bazısından fazla olsa bile, A sınıfına her geçen gün ilginin arttığını gösteriyor. Bu kategoride ilk iki sırada Uzakdoğu kökenli araçlar yer alıyor. 54 adet satışla Hyundai i10 lider olurken, 44 adet satışla Suzuki Alto ikinci, 17 adet satışla Chevrolet Spark ise üçüncü geldi.

A segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1	Hyundai i10	54	129
2	Suzuki Alto	44	56
3	Chevrolet Spark	17	105
4	Peugeot 107	14	42
5	Citroen C1	14	24

Accent Era'dan devam kararı

Hyundai yönetimindeki belirsizlik sonrasında satışlar düşüyor ama Accent Era, model bazında liderliğini koruyor. 2546 adet satılan Accent Era'yı Renault Symbol iddialı bir şekilde takip ediyor. 1928 adetlik satış gerçekleştiren Symbol'ün ardından 1447 adetle Fiat Albea geldi. Bu ilk üç model sedan karosere sahipken, ilk 10'daki diğer yedi araçsa hatchback.



B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1	Hyundai Accent Era	2546	7410
2	Renault Symbol	1928	5402
3	Fiat Albea	1447	3393
4	Ford Fiesta	1094	3972
5	Opel Corsa	928	2508
6	Hyundai Getz	860	3210
7	Volkswagen Polo	718	2345
8	Renault Clio HB	413	982
9	Peugeot 206+	385	1047
10	Renault Clio SW	238	710



Fluence liderliğini korudu

Renault Fluence, sınıfının en yeni modeli olmasının avantajını sonuna kadar kullanıyor. Bu yıl liderliği hiç elinden bırakmayan Fluence Nisan ayında kardeşi Symbol ile aynı sayıda, yani 1928 adetlik satış gerçekleştirdi. Daha önceki ay Ford Focus ikinciydi, Nisan ayında ise Fiat Linea ikinci oldu. Bu sınıfta eski ve yeni Opel Astra HB satışları da iyi gidiyor.

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1	Renault Fluence	1928	5175
2	Fiat Linea	1871	3929
3	Ford Focus Sedan	1240	3607
4	Opel Astra HB	876	2383
5	Honda Civic	853	2620
6	Toyota Corolla	851	3696
7	Volkswagen Jetta	667	2402
8	Volkswagen Golf	594	1882
9	Ford Focus HB	559	1345
10	Chevrolet Cruze	444	1786



Passat arayı açtı

D segmentinin kuşkusuz sürpriz ismi Mercedes-Benz C Sınıfı, ancak Volkswagen Passat'ta tekrar ciddi bir yükseliş olduğunu görüyoruz. Bu da Passat'ın baz versiyonunun Mercedes-Benz C Sınıfı'nın yarı fiyatına satılmasından kaynaklanıyor. Öte yandan Opel Insignia satışını her ay artırıyor. BMW 3 Serisi ve Audi A4 modellerinin satış rakamları birbirine yakın seyrediyor.

Audi A6 modeli öne geçti

Nisan ayında E segmentinde Audi A6 270 adetlik satışla lider olurken, 171 adetle Mercedes-Benz E Sınıfı ikinciliği elde etti. BMW 5 Serisi ise sadece 39 adetlik satışa ulaşabildi. Yeni BMW 5 Serisi'nin de satışa sunulmasının ardından, bu modelin satışlarında ciddi bir artış beklemek yanlış olmaz.



S Sınıfı yine lider

Daha önce de Türkiye'de makam aracı olarak kullanılan otomobillerin başında Mercedes-Benz S Sınıfı'nın geldiğini söylemiştik. Nisan ayında da Mercedes-Benz S Sınıfı 14 adetlik satışla lider oldu. Onun ardından BMW 7 Serisi 10 adetlik satışla ikinci geldi. Porsche Panamera modelinin Audi A8 modelinden fazla satması ise, Audi yetkililerinin üzerinde düşünmeleri gereken bir durum. Bizce Audi, D ve E segmentindeki başarısını F segmentine de taşımak için bir şeyler yapmalı.

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1	..... Volkswagen Passat	1462	3014
2	..... Mercedes-Benz C Sınıfı.....	418	1529
3	..... Opel Insignia	301	798
4	..... BMW 3 Serisi	259	708
5	..... Audi A4	254	539
6	..... Volvo S40	198	512
7	..... Citroen C5	160	624
8	..... Ford Mondeo.....	109	446
9	..... Toyota Avensis.....	108	420
10	... Peugeot 407.....	39	127

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1	..... Audi A6	270	534
2	..... Mercedes E Sınıfı	171	576
3	..... BMW 5 Serisi	39	341
4	..... Volvo S80	30	71
5	..... Jaguar XF	11	37

F segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1	..... Mercedes S Sınıfı	14	61
2	..... BMW 7 Serisi	10	34
3	..... Porsche Panamera.....	4	12
4	..... Audi A8	4	9
5	..... Bentley Continental.....	2	3

Captiva liderliği kaptı

Kompakt SUV sınıfında; yeni Kia Sorento'nun satış performansının ne olacağını merakla beklemeye başladık. Volkswagen Tiguan'ın şimdilik dizel motoru satılmıyor, piyasaya yeni giren Hyundai ix35'in ise kimilerine göre fiyatı yüksek. İşte tüm bu modellerin arasından Chevrolet Captiva ciddi bir sıçrayış gerçekleştirdi ve 587 adetlik satışla Nisan ayında liderlik koltuğuna oturdu. Onun ardından Nissan Qashqai ve Volkswagen Tiguan geldiler.



Liderlik Amerika'ya geçti

Nisan ayında lüks arazi araçları satışlarına baktığımız zaman Jeep Grand Cherokee'nin 43 adetlik satışla liderlik koltuğunu ele geçirdiğini görüyoruz. Eski lider Land Rover Range Rover ise 40 adetle ikinci oldu. 23 adetlik satışla Land Rover Discovery üçüncü olurken, 21 adetle BMW X6 dördüncülüğü elde etti. Ekonomi iyiye giderken insanların alım güçlerinin de arttığını görüyoruz.

Kompakt SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1	..... Chevrolet Captiva.....	587	845
2	..... Nissan Qashqai	331	1528
3	..... Volkswagen Tiguan	246	898
4	..... Hyundai ix35.....	106	196
5	..... Honda CR-V	75	420
6	..... Audi Q5.....	71	193
7	..... Daihatsu Terios	61	126
8	..... Chery Tiggo	54	293
9	..... SsangYong Kyron.....	40	245
10	... Land Rover Freelander	38	151

Lüks SUV'lerden en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Nisan 2010	Ocak Nisan 2010
1	..... Jeep Grand Cherokee	43	111
2	..... Land Rover Range Rover	40	169
3	..... Land Rover Discovery	23	102
4	..... BMW X6	21	60
5	..... Mercedes-Benz M Sınıfı	17	44

e-otodergi

ÜCRETSİZ
ABONE
OLABİLİRSİNİZ

BURAYA TIKLAYIN
BİLGİLERİNİZİ BIRAKIN
HER YENİ SAYI ÇIKTIĞINDA
SİZE HABER VERELİM

OPEL'İN "EURO DISNEY"İ

Geriye doğru açılan arka kapılar ve çeşitli kombinasyonlar yaratan eğlenceli iç mekan, hem çocuk hem de yetişkinlerin kendilerini Euro Disney'de hissedecekleri bir Meriva yaratmış.

Yazı: Emre Anamur/

Hamburg-Almanya

Fotoğraflar: Opel Medya



Mayıs ayının ilk günlerinde, yeni Opel Meriva'yı kullanmak üzere Almanya'nın Hamburg şehrine gittik. Havaalanından inip de otoparka yöneldiğimizde ise bizi bir sürpriz bekliyordu: Güncel Meriva. Opel yetkilileri, yeni Meriva'yı göstermeden ve test ettirmeden önce, 10-15 km'lik kısa bir parkurda bile olsa, bize 2003'ten bu yana 1 milyon adetten fazla satılarak kendi segmentinde yüzde 27 pay almış başarılı bir araç olan, ama şu an doğal olarak hem tasarım hem de teknoloji olarak epey eskimiş durumdaki birinci jenerasyon Meriva'yı kullandılar. Bunu yaparken amaç, elbette yeni Meriva'nın güncel modele göre ne kadar farklı olduğunu gözler önüne sermekti.

Tasarımda Insignia-Astra kombinasyonu

ÖntasarımındaızgarasınıInsignia'dan, kartal gözü far tasarımını ve gündüz far-

larını ise Astra'dan alan yeni Meriva; 4288 mm uzunluğa, 1812 mm genişliğe, 1615 mm yüksekliğe ve 2644 mm dingil mesafesine sahip. Akıcı bir görünüm sunan otomobilin ince A sütunu, ön-çapraz görüş açısını iyileştirirken, yüksek tavan çizgisi iç mekandaki baş mesafesini artırıyor. Eski modele göre artan uzunluğun bir kısmı iç mekan için, bir kısmı ise önden çarpmadaki güvenliği arttırmak için kullanılmış (birinci jenerasyon Euro NCAP'ten 4 yıldız almıştı). Yan camların yüksek bel çizgisi, tek hacimli otomobil imajını kuvvetlendiriyor. Büyük arka cam ise hem otomobili olduğundan daha geniş gösteriyor, hem de arka görüşü sorunsuz kılıyor.

Arka kapılar 84 derece açılıyor

Daha önce, Mart ayında Cenevre Otomobil Fuarı'nda inceleme fırsatı bulduğum geriye doğru açılan arka



kapılar ("FlexDoors" olarak adlandırılmış), hiç kuşkusuz yeni Meriva'nın en çarpıcı özelliği. Bir dönem kullanılan, hatta 1936 model Kadett'te yer verilen bu tür kapılar, güvenlik nedeniyle yasaklanmış, 2006 yılında ECE R11 adlı regülasyonla kullanımına yeniden izin verilmiş. Bu tür kapı tasarımı Rolls-Royce, MINI ve Mazda tarafından da kullanılıyor. Ancak Meriva'nın o markalara karşı iki üstünlüğü bulunuyor. Bunlardan ilki, Meriva'nın arka kapısının bağımsız olarak açılıp kapatılabilmesi. Yani arka kapıyı açmak için ön kapıyı açmanız gerekmiyor. İkinci ise, arka kapının 84 derece açılabilmesi. Bu iki avantaj, Meriva'yı bu tür kapılarda rakipsiz yapıyor. Kullanımına gelince; açık söylemek gerekirse, alışık olmadığınız için, bu tür bir kapıyı ilk kez kullandığınızda biraz yadırgıyorsunuz. Özellikle arka koltuğa binerken, araca arkanızı dönüp geriye doğru hamle yapmanız gerekiyor. Ancak bu duruma çok kısa bir süre sonra alışıyorsunuz ve rahat iniş-binişin keyfini çıkartıyorsunuz. Kapının bu şekilde açılması, bebeğinizi



arka koltuktaki bebek koltuğuna yerleştirirken ve oradan çıkartırken büyük kolaylık sağlıyor.

Peki sistem güvenli mi?

Güçlendirilmiş B sütununa sahip yeni Meriva, henüz Euro NCAP çarpışma testine tabi tutulmadı. Bekleyip göreceğiz. Ancak Opel yetkilileri, Meriva'nın kendi testlerinden başarıyla çıktığını belirtiyorlar. Sürüş sırasındaki güvenlik ise, elek-



tronik sistemle çözülmüş. Araç 4 km/s hıza ulaşınca arka kapılar otomatik olarak kilitleniyor ve sürücü kilidi açmadan ya da araç durup da belli bir süre geçmeden kapılar açılmıyor. Hatta kapı içindeki açma kolu bölgesine, kapının açılabilceği zaman yanan bir "yeşil ışık" da yerleştirilmiş. Herhangi bir kaza anında ise, kapı kilidi otomatik olarak devre dışı kalıyor.

**YENİ MERIVA
HENÜZ EURO NCAP
TARAFINDAN TEST
EDİLMEDİ AMA
OPEL YETKİLİLERİ, B
SÜTUNUNUN KENDİ
TESTLERİNDEN
BAŞARIYLA GEÇTİĞİNİ
AÇIKLADILAR.**

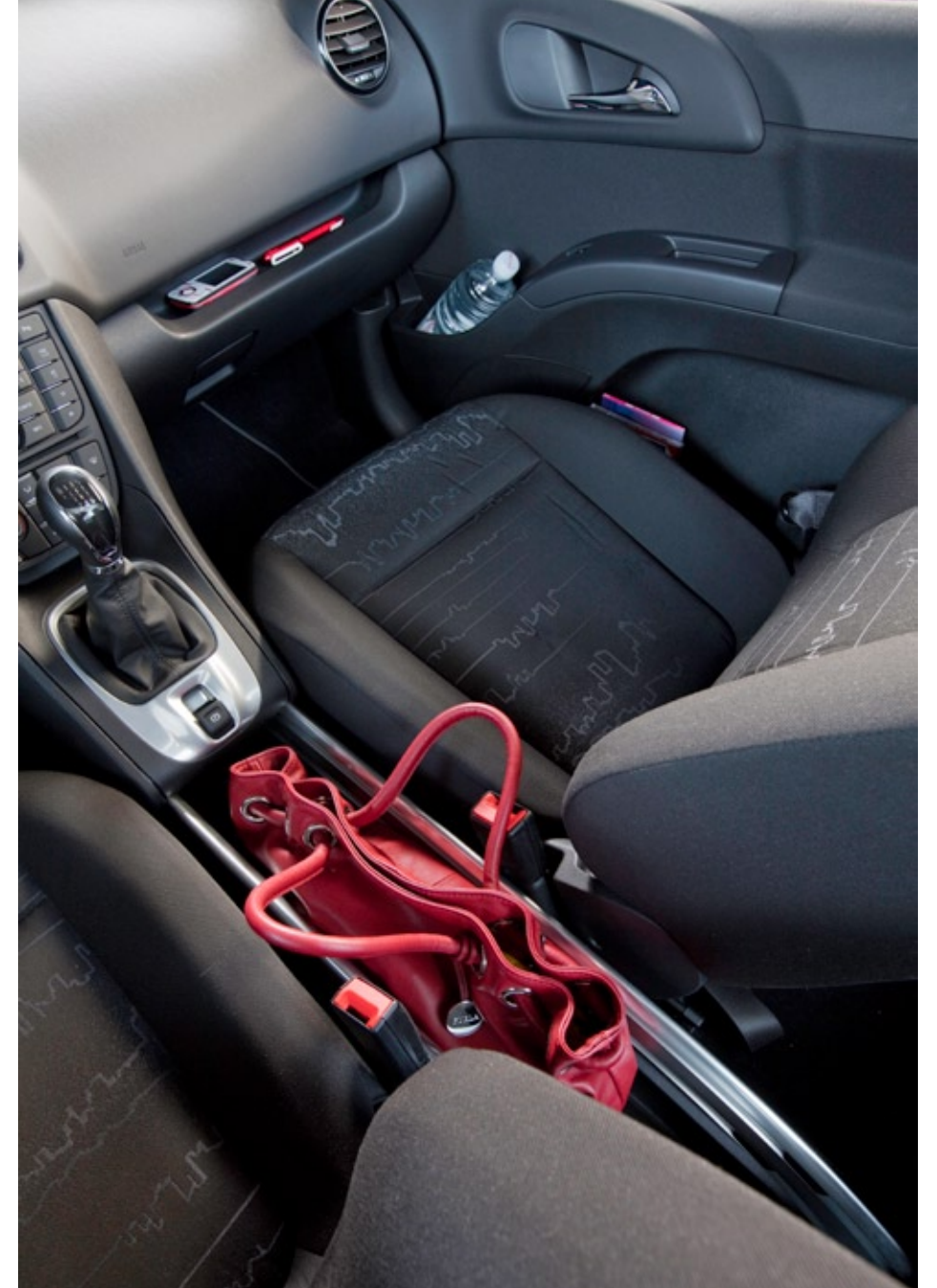




İç mekan değişken ve işlevsel

FlexSpace ve FlexRail... Opel Meriva'nın iç mekanını adeta bir sihirbazaya dönüştüren iki sistem. FlexSpace; çok çeşitli koltuk ve buna bağlı olarak bagaj kombinasyonları yaratırken, FlexRail; ön koltuklar arasından başlayan ve arka koltuğun ortasında kadar uzanan alüminyum ray sistemi sayesinde, değişken ve işlevsel kol dayama, eşya gözü ve bardaklık kullanımına imkan tanıyor. Çok akıllıca tasarlanmış olan FlexRail sistemi sayesinde, kol dayamasını ister önde ister arkada kullanabilir ya da içindekilerle birlikte evinize bile götürebilirsiniz. Öte yandan, 32 farklı eşya gözüne sahip olan yeni Meriva'nın arka koltukları, FlexSpace sistemi sayesinde son derece işlevsel. Öyle ki 240 mm ileri-geri ve 60 mm

yukarı-aşağı yönlendirilebilen arka koltuk sırasında, istenirse orta koltuk bir kol dayamaya dönüştürülüp sağ ve soldaki koltuklar ortaya yaklaştırılabilir. Böylece uzun boylu yetişkinlerin bile uzun seyahatler yapmasına olanak tanınmış oluyor. Arka koltuk sırasının ön koltuklardan daha yüksekte konumlandırılması da, burada oturanların görüş açılarını arttıran bir özellik. FlexSpace'in gözümüze çarpan belki de tek kusuru ise, ön yolcu koltuğunun öne katlanamaması. Eğer bu da olsaydı, bagajdan içeriye doğru sörf tahtası bile uzatılabilirdi. Yeni Meriva'nın bagaj hacmi, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 400 ile 1500 litre arasında bir hacim sunuyor. Arka koltuklar öne katlandığında düz bir bagaj zemini oluşması da olumlu bir özellik.





Önceliği performans değil

Opel, yeni Meriva'nın'da OPC'sini yapar mı henüz bilmiyoruz ama, bilinen bir şey var ki o da bu otomobilin yüksek performans hedeflemediği. O nedenle, FlexDoors, FlexSpace ve FlexRail sistemlerini uzun uzun anlattığım bu yazımda, motor ve sürüş özelliklerine detaylı olarak girmeyeceğim. Söyleyeceğim şu ki; köyler arası geçişlerde bile kaymak asfalt olarak tabir edebileceğimiz bir yapı sergileyen Almanya yollarında kullandığım yeni Meriva, 120 HP güç ve 175 Nm tork üreten 1.4 litrelik turbo benzinli motoru ve 5 ileri manuel şanzımanı ile (1.4 Turbo 140 HP'de 6 ileri), yeterli performansı sunmayı başardı. Düşük devirlerde cansız bir tutumu olan motor, fabrika verisi ortalama 6.1 lt/100 km tüketimiyle dikkat çekiyor. Yol tutuş konusunda, yeni direksiyon sisteminin de

etkisiyle eskisinden daha başarılı olan otomobilin süspansiyon konforu konusundaki değerlendirmemi, Türkiye'de gerçekleştireceğimiz teste saklamak istiyorum.

Eylül'de Türkiye'de

Yeni Opel Meriva Türkiye'ye Eylül ayının ortalarında ithal edilecek. Opel Genel Müdürü Özcan Keklik, fiyatının 40.000 TL civarından başlamasını beklediğimiz otomobilden yıl sonuna kadar 550 adet satmayı hedeflediklerini söyledi. Avrupa'da sekiz motor seçeneği bulunan yeni Meriva, ülkemizde 1.4 Turbo 120 HP, 1.4 Turbo 140 HP, 1.3 CDTi 75 HP ve 1.3 CDTi 95 HP motor seçeneklerine sahip olacak. 100 HP gücündeki 1.7 litrelik dizel motor seçeneğininse, yıl sonuna doğru otomatik şanzımanlı olarak pazara sunulması bekleniyor.

*LANSMANDA
HEM ESKİ
HEM DE YENİ
MERIVA'YI
KULLANMA
FIRSATIMIZ
OLDU (ÜSTTE
SOLDA).*

Opel Meriva 1.4 Turbo

Fabrika verileri

Motor:	1364 cc, 4 silindirli, 16V, turbo, benzinli
Şanzıman:	5 ileri manuel
Maksimum güç:	120 HP @ 4800-6000 d/d
Maksimum tork:	175 Nm @ 1750-4800 d/d
Maksimum hız:	188 km/s
0-100 km/s:	11.5 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4288 / 1812 / 1615 mm
Bagaj hacmi:	400-920-1500 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	8.0 / 5.0 / 6.1 lt/100 km
Fiyat:	Henüz açıklanmadı

- + Tasarım, iç mekan, görüş açıları, arka kapılar
- Ön koltuk öne yatmıyor, Euro NCAP henüz test etmedi

OTOMATİKMAN İDDİALİ

TÜM
DERGİLER
ARASINDA
İLK KEZ
e-otodergi'DE

BMW 316i Otomatik, performans yönünden fazla iddialı olmasa da, otomatik şanzımanın cazibesi nedeniyle 316i satışlarını yukarı taşıyabilecek bir model.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

2005 yılından beri ülkemizde satılan son nesil BMW 316i, şimdiye kadar Premium D segmenti araçlar arasındaki mücadelesini otomatik şanzıman olmadan vermişti. Oysa ki orta sınıf olarak da anılan bu sınıfta başarı reçetesi uzun yıllardan beri aynı. Vergi mevzuatı nedeniyle maksimum 1.6 litrelik silindir hacmi ve otomatik şanzıman. Bu sayede performansa meraklı olmayıp da, prestije ve rahatlığa önem veren kişiler için nispeten ulaşılabilir seçenekler ortaya çıkıyor ve satış anlamında ciddi başarılar yakalayabiliyor.



Otomatik şanzıman, 2010 Mart ayında geldi

Şimdiye kadar böyle bir eksikle mücadele eden BMW 316i, 2010 Mart ayında satışa sunulan otomatik şanzıman seçeneğiyle elini daha da kuvvetlendirdi. 2009 yılında makyaj görerek markanın yeni tasarım çizgisine uygun hale getirilen 3 Serisi, özellikle enine çizgili stop lambalarıyla göze son derece güzel geliyor. Uzaktan kumandaya kapıları aç-

mak için bastığınızda, dış kapı kollarının altında yaklaşık 20 saniye yanan buz mavisi ışıklar, bilhassa geceleri etkileyici bir görsellik sunmalarının yanı sıra, otomobilin yakın çevresini de aydınlatarak bastığınız yeri görmenize yardımcı oluyor. Bu şekilde otomobil adeta kullanıcısına bir nevi "hoş geldin seremonisi" yapıyor.

*SADE KOKPİT, KALİTELİ VE
KOLAY KULLANIMLI. KOL
DAYAMA YERİNİN ALTINDA
EŞYA GÖZÜ BULUNUYOR.*





*SERT SÜSPANSİYON
SİSTEMİ VİRAJ
YETENEKLERİNİ ARTTIRIYOR.*

İç mekan tüm BMW'lerde olduğu gibi sade ve rahat anlaşılır. Otomobilin sürücü koltuğuna oturduğunuzda doğru sürüş pozisyonunu kısa sürede bulabiliyorsunuz. Fakat açık konuşmak gerekirse, arka koltuklarda yolculuk edenler biraz sıkışıklık hissi yaşayabilirler. Ayrıca arkada oturan yolcular için eşya gözü, eşya cebi gibi alanların olmayışı; cep telefonu, cüzdan gibi eşyaları tüm yol boyunca "acaba bunları nereye koysam"

şeklinde düşüncelere dalmanıza neden oluyor. BMW, sürücü otomobili olarak bilinir, ama dört koltuklu otomobillerde arkada yolcuların oturabileceği ve ufak tefek eşyaları olabileceği de bilinen diğer bir gerçek.

Sürüş ve performans nasıl?

Otomatik şanzıman, 1.6 litrelik motor, 1455 kg ağırlık. Bu üç data insanın kafasında doğal olarak soru işaretleri bırakıyor.

"Acaba araç yürür mü?". Açık konuşmak gerekirse bu önyargı bizde de vardı. Hatta BMW yetkilileri ile konuşurken aracın performansının 1.6 lt'lik otomatik şanzımanlı bir araç için şaşırtıcı olduğunu söylediklerinde, abarttıklarını düşünmüştüm.

Gerçekten de, 122 HP güç ve 160 Nm tork üreten motor, otomobili çok hızlı götüremese de, rahatsız edecek bir

yavaşlık söz konusu değil. Alt devirlerde gaz tepkisi biraz az ve 100 km/s'den sonra hızlanma isteği biraz azalıyor, ama bunlar bu ağırlık/güç ilişkisindeki bir otomobil için normal. Hem manuel, hem otomatik kullanım seçeneği sunan şanzıman da gayet iyi, sarsıntısız ve hızlı. Kullanım sırasında en rahatsız edici nokta hızlanmak için gaza bastığınızda, motorun çıkardığı isteksiz ses oluyor.



*ELEKTRİKLİ ARKA CAM PERDESİ OPSİYONEL
(VERGİLER HARİÇ 308 EURO). ARKA
KOLTUKLARDA SUNULAN DİZ MESAFESİ KISITLI.*

Yol tutuş

Yola çıkıldığında ilk fark edilen düşük hızlarda biraz ağır kalan direksiyon sistemi oluyor. Tepkileri çok net ve kesin olan direksiyon sistemi gibi sert süspansiyon da her sürücünün beğenisine göre değil. Ama sert süspansiyon sayesinde yol tutuş limitlerinin yukarı çekildiği de bir gerçek. Alüminyumdan üretilmiş çift salıncaklı ön süspansiyon ve 1 Serisi'nden alınarak 3 Serisi'ne adapte edilen beş kollu arka süspansiyon, otomobilin yola tutunma limitlerini yükseltiyor. Geniş virajlarda stabil ve güvenli olan otomobilde DTC butonuna bir kez basıldığında elektronik stabilite programı DSC (Dy-

namic Stability Control), üç saniye basılı tutulduğundaysa DSC ile birlikte çekiş kontrol sistemi DTC (Dynamic Traction Control) devre dışı bırakılıyor.

Sonuç

BMW 316i Otomatik, ortalama bir kullanıcının performans beklentisini karşıla-

yabilecek özellikte. Diğer bir premium D segmenti olan Mercedes C 180 K BlueEfficiency'den daha yavaş olsa da, yine de kabul edilebilir performans sunuyor. Üstelik yaklaşık 5.000 Euro daha ucuz ve daha düşük tüketime sahip.

*2009 YILI İÇİNDE
MAKYAJLANAN 3 SERİSİ,
DAHA ÇEKİCİ ARKA
TASARIMA KAVUŞTU.*

BMW 316i Otomatik

Fabrika verileri

Motor:	1599 cc, 4 silindirli, 16V
Maks. güç:	122 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	160 Nm @ 4250 d/d
Maks. hız:	207 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar:	4531 / 1817 / 1421 mm
Boş ağırlık:	1455 kg
Bagaj hacmi:	460 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	8.9 / 5.5 / 6.8 lt/100 km
Baz fiyat:	33.846 Euro

- + Yol tutuş, kalite, şanzıman
- Bagaj, arka yaşam alanı



CİMRİ VE HIZLI

BMW 530d, 245 HP'lık güce ve 540 Nm'lik torka sahip 3.0 litrelik turbodizel motoruyla performans ve yakıt ekonomisini aynı potada eritiyor. Üstelik karşı konulmaz bir lüksle...

Yazı: Tarık Akagün - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Geçen sayımızdaki BMW 530d ilk sürüşünün ardından, şimdi de 530d'nin daha kapsamlı özel testi sayfalarımızda kendisine yer buluyor. Bundan 10-15 yıl öncesine kadar dizel motorlu araçlar, bırakın üst orta sınıf araçları, küçük sınıf araçlar arasında bile rağbet görmezdi. Bunun nedeni sarsıntılı çalışma ve düşük performans gibi nedenlerdi. Fakat gelişen motor teknolojisi insanların dizel motorlu araçlara bakışını değiştirmiş durumda ve halen de değiştiriyor.

BMW'nin 245 HP güç ve 540 HP tork üreten 3.0 litrelik turbodizel motora sahip, 8 ileri otomatik şanzımanla donatılmış 530d'si de dizel otomobiller arasında ayrıcalıklı bir yere sahip. Çünkü performans, yakıt ekonomisi, prestij ve teknoloji bu otomobilde fazlasıyla mevcut.

Otomobilin tasarımı geçen sayımızda da dediğimiz gibi ufak bir 7 Serisi görünümünde. Yeni 5 Serisi; uzun motor kaputu, ön tampona yakın ön tekerlek-

ler, C sütununun "Hofmeister kink" adı verilen ters açıyla iniş yapması gibi geleneksel BMW tasarım unsurlarını, iç-dış bükey yapısıyla ışık oyunlarına imkan veren kapı panelleri ve BMW'nin son dönemdeki görsel kimliğinin tamamlayıcı unsurlarından olan enine çizgili stop

lambaları gibi yeni tasarım detaylarını başarılı şekilde bir araya getirmiş. Bu arada yeni 5 Serisi'nin 7 ile olan benzerliğinin sadece görsel olmadığını, yeni 5 Serisi'nin 7 Serisi platformundan türetildiğini de belirtelim.

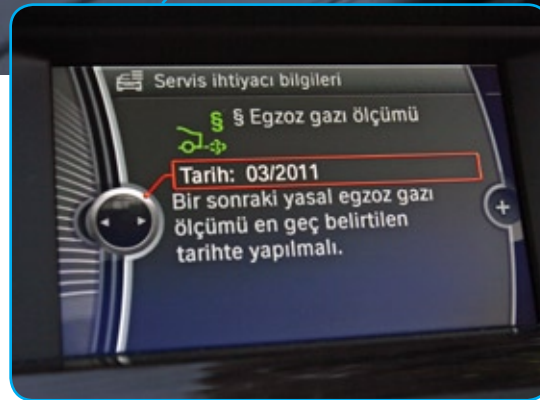
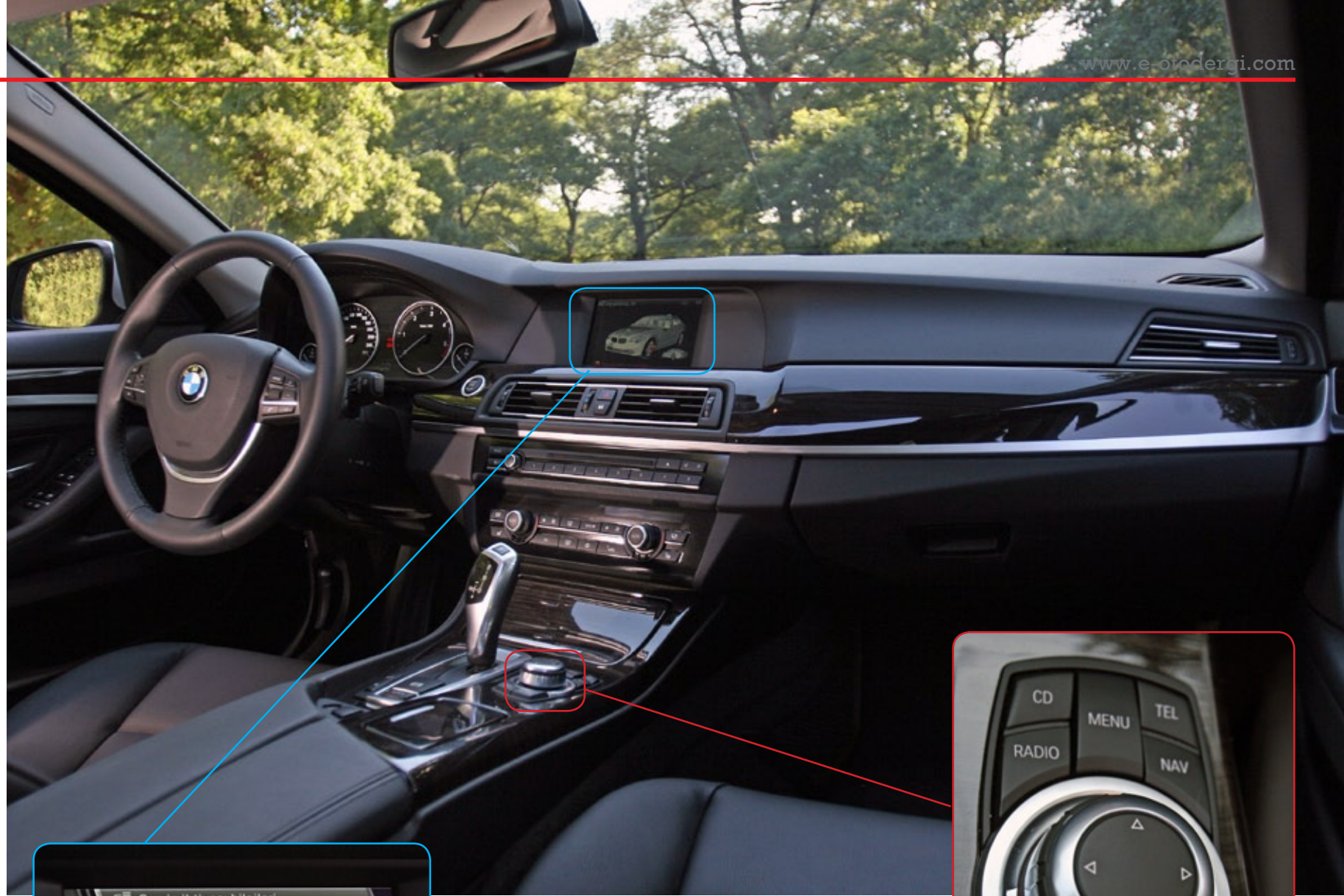
***KÜÇÜK BİR 7 SERİSİ
GÖRÜNÜMÜNDE OLAN
5 SERİSİ, 7 SERİSİ
PLATFORMUNDAN
TÜRETİLMİŞ.***



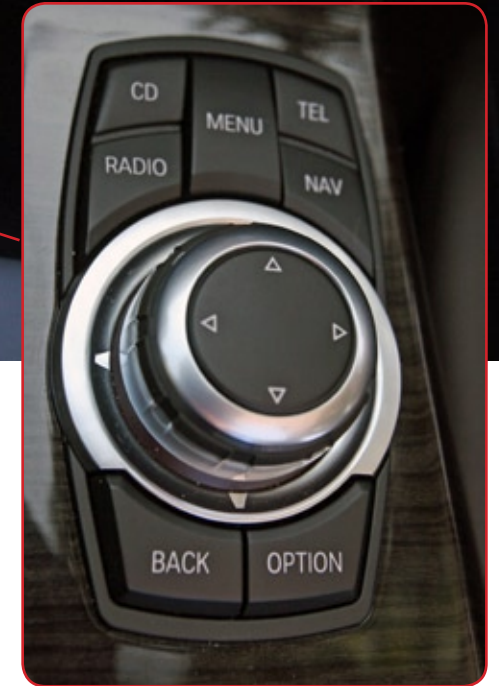
Kaliteli iç mekan

Yeni 5 Serisi'nin iç mekanı son derece kaliteli. Kaliteli plastik, ahşap ve derinin harmanlandığı iç mekan son derece huzurlu. Özellikle kokpitte kullanılan ahşap kaplamaların son dönemde gördüğümüz arasında en güzeli olduğunu söylememiz gerek. Sürücü odaklı tasarlanmış kokpitin üstündeki ekrandan müzik sistemi vs. gibi donanımların bilgilerini görebilmenin yanı sıra, gelişmiş kamera sisteminden (Surround view) aktarılan görüntülerin de izlenebiliyor. Otomobilin ön tamponunun iki yanında, yan aynalarda ve arkadaki kameradan alınan görüntülerle, park manevraları sırasında 360 derecelik bir görüş açısı sağlanıyor ve bu sayede daha rahat park etmek mümkün.

Arka koltukların sunduğu rahatlık ve diz mesafesi, burada yolculuk eden patronların istediği ortamı sunabilecek özellikte.



*ORTA KONSOLDAKİ
EKAN BİR ÇOK
ÖZELLİĞİ BARINDIRIYOR.
BUNLARDAN BİRİSİ DE
UYARI ÖZELLİĞİ.*



*ELEKTRONİK SÜRÜŞ DESTEK SİSTEMLERİ
KAPATILDIĞINDA 245 HP VE 540 NM SAYESİNDE YERE
İMZA ATMAK MÜMKÜN.*





SURROUND VIEW ADI VERİLEN ÇEVRE GÖRÜŞ SİSTEMİNDE (VERGİLER HARIÇ 635 EURO) ARKADA, ÖNDE VE YANDA BULUNAN KAMERALAR SAYESİNDE PARK MANEVRALARINDA BÜYÜK KOLAYLIK SAĞLANIYOR.

Eskisinden konforlu

Geçen sayı yeni BMW 530d'nin eskisinden daha konforlu olduğundan bahsettik. Gerçekten de öyle. Ama tabi aracın altındaki jant-lastik kombinasyonu da göz önünde bulundurmak kaydıyla. Bu sayı test için aldığımız BMW 530d'nin geçen sayıdakine göre ufak bir farkı var: jantlar. Geçen sayı ilk sürüş olarak yayınladığımız basın test sürüşündeki araçta 18 inçlik jant mevcuttu. Bu sayıdaki araçta ise önlerde 245/35 R 19, arkalarda 275/35 R 19 ebadında lastik ölçüsüne sahipti. Temiz asfaltta yolda akarcasına giden otomobil, kısa sert yol darbelerini iç mekana doğal olarak biraz fazlaca yansıtıyor.

Yol tutuşu çok iyi seviyede olan otomobilin arka lastikleri, elektronik sürüş destek sistemlerine rağmen ülkemizin tozlu ve parlak asfaltlarında hafifçe "dans etme" eğilimi gösterebiliyor. İstanbul Park'taki sürüşümüzdeyse hızlı virajlarda aracın ilk tepkisini önden kayma eğilimi olarak verdiğini hatırlatalım.

Hızlı ve sarsıntısız vites geçişlerine sahip şanzıman, otomobilin hem yakıt tüketiminde, hem de performansında pay sahibi. GPS bağlantılı test cihazımızla yaptığımız ölçümlerde 0-100 km/s hızlanmasını 7.3 saniyede tamamlayan otomobil, ara hızlanmalarda da ölçüm tablosunda görülebileceği üzere iddia-



sını ortaya koydu. Üstelik bizim kullanımımızda 9.3 lt/100 km'lik tüketim ortalaması elde etmesi performans-tüketim ilişkisinin başarısını göstermesi açısından da önemli.

Sonuç

530d, eskisinden daha teknolojik, daha hızlı (0-100 km/s'de 0.5 sn), daha

tutumlu (-0.4 lt/100 km). Sürüş özellikleri yönünden de konforu artmış olmasına rağmen ve eskisinden daha az sportif olmasına rağmen rakiplerinden halen daha dinamik.

520 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, 5 KİŞİNİN VALİZİNİ ALABİLECEK KAPASİTEDE.



BMW 530d

Fabrika verileri

Motor: 2993 cc, 6 silindirli, turbodizel
 Maks. güç: 245 HP @ 4000 d/d
 Maks. tork: 540 Nm @ 1750-3000 d/d
 Maks. hız: 250 km/s
 0-100 km/s: 6.3 sn
 Boyutlar: 4899 / 1860 / 1464 mm
 Boş ağırlık: 1795 kg
 Bagaj hacmi: 520 lt
 Tüketim (ş.ıçi, ş.dışı, ort.) 7.8 / 5.3 / 6.2 lt/100 km
 Baz fiyat: 90.490 Euro

- + Performans, teknoloji, tüketim
- Azalan sportiflik, 19 inçlik lastiklerle sert

Test verileri

0-50 km/s: 3.1 sn
 0-80 km/s: 5.7 sn
 0-100 km/s: 7.3 sn
 0-120 km/s: 10.4 sn
 60-100 km/s (vites D'de): 5.1 sn
 80-120 km/s (vites D'de): 5.5 sn
 100-0 km/s: 39 m



İNCE DOKUNUŞLAR

Avrupa'da satışa sunulduğu Nisan 2007'den bu yana güzel tasarımıyla kompakt hatchback sınıfının en alımlı modellerinden biri olan Bravo, bu özelliğini koruyan hafif bir makyaj geçirerek yoluna devam ediyor.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Kısa bir bilgi vermek gerekirse, otomotiv endüstrisinde, bir otomobil tamamen yenilenirse “yeni jenerasyon”, 3-4 yılda bir yapılan küçük güncellemelere ise “makyaj” deniyor. Ancak son 10 yılda öyle bu alışlagelmiş sistemde bazı değişimlere de şahit olmadık değil. Öyle ki; bazı otomobiller yeni jenerasyonuna kavuşurken çok az değişikliğe uğradı (örneğin VW Golf V'ten VI'ya geçiş); bazı otomobiller ise makyajlanma aşamasında neredeyse komple değiştirildi (örneğin Discovery 3'ün makyajlı olan Discovery 4'e geçiş – adı bile değiştirildi) başlandı. Bu sayfalara konuk ettiğimiz Fiat Bravo ise, makyajın gerçek anlamını ortaya koyan hafif bir operasyon geçirmiş. Ön tasarımı ufak değişikliklere, yeni renk seçeneklerine, kapı kolu ve dikiz aynalarında yeni malzemeye kavuşan otomobil, genel görünüm ve teknik özelliklerini aynen korumuş.

İtalyan estetiği

Fiat Bravo, 2007 Cenevre Otomobil Fuarı'nda sergilenerek Stilo'nun yerini almış ve Avrupa'da Nisan 2007'de satışa sunulmuştu. Türkiye yollarına bundan yaklaşık 1 yıl sonra çıkan Bravo, güzel tasarımıyla ve rahat iç mekânıyla beğeni kazandı, ancak Megane, Focus, Astra ve Golf gibi iddialı rakipleri karşısında, satış anlamında ilk sıralarda yer alamadı (2009'da 1241 adet satıldı). Mayıs 2010'a



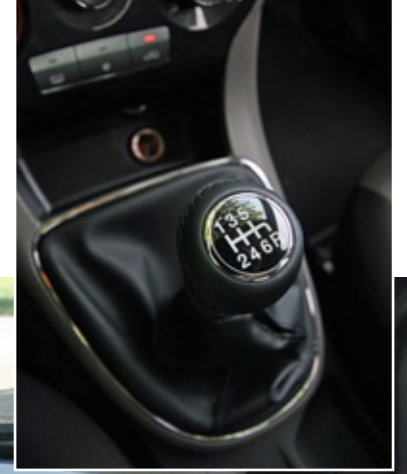
geldiğimizde ise, makyajlı Bravo, hem fiyatında yapılan revizyon hem de yeni tanıtım kampanyasıyla zirveyi zorlamaya çalışacak. Zaten güzel tasarıma sahip olan bir otomobile fazla değiştirmemek (koyu zeminli ön farlar ve krom ön ızgara kullanılmış), bazı ufak tefek malzeme değişikliği ve yeni renk opsiyonlarıyla zenginleştirmek, bizce akıllıca bir tercih olmuş.

*KOKPİTTE BAŞARILI
MALZEME VE İŞÇİLİK
KALİTESİ SUNAN
BRAVO'NUN MANUEL
ŞANZIMANI 6 VİTESLİ.*

*KOKPİTTE BAŞARILI MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİ SUNAN
BRAVO'NUN MANUEL ŞANZIMANI 6 VİTESLİ.*

İç mekân işlevsel

Bravo'nun iç mekânı, eskiden olduğu gibi işlevsel özellikleriyle öne çıkıyor. Malzeme ve işçilik kalitesi bakımından başarılı olan otomobilde yer verilen irili-ufaklı, kapaklı-kapaksız eşya gözü ve bardaklıklar, küçük eşyanızı dert etmeden rahat bir yolculuk yapma imkânı sağlıyor. 400 litrelik bagaj hacmi de, bir kompakt hatchback için son derece iyi. Yükleme eşiği biraz yüksek olan bagajın kapasitesi, arka koltuklar öne katlandığında 1175 litreye kadar çıkıyor. Diz ve omuz mesafeleri yönünden önde ve arkada herhangi bir sorunun bulunmadığı otomobilde (dingil mesafesi 2600 mm), sportif tasarım nedeniyle arkaya gidildikçe alçalan tavan, arka koltuktaki baş mesafesini biraz azaltıyor. Küçük arka cam, az da olsa arka görüşü kısıtlıyor. Ergonomi konusunda ise, orta konsoldaki müzik sisteminin sağ tarafına yerleştirilen butonlar haricinde, ulaşılması ve kullanılması zor bir kumanda birimi bulunmuyor. Gösterge birimleri de okunaklı tasarım sayesinde beğeni topluyor.





Cimri motoruyla öne çıkıyor

Türkiye'deki vergi sistemine uygun, 1.6 litrelik dizel motor, maksimum 105 HP güç ve 290 Nm tork üretiyor. 6 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen bu modern ünite, fabrika verisi 4.9 lt/100 km'lik ortalama tüketimiyle övgüyü hak ediyor. Biz, şehir içi ağırlıklı olmak üzere, kullanımımız sırasında 5.4 lt'lik tüketim gözlemledik. 129 g/km'lik karbondioksit salınımıyla çevreci olduğunu ortaya koyan Bravo 1.6 Multijet, düşük yakıt tüketimiyle de övgüyü hak ediyor. Yeterli performansı sunan motor, otomobile 187 km/s'lik maksimum hız ve 11.3 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Tatlı-sert süspansiyon sistemiyle hem konfor hem de yol tutuşta ortalama değerler sunan Bravo, yüksek hızlarda içeriye biraz rüzgâr sesi alıyor. Fren performansı başarılı olan otomobilin direksiyon sistemi de direkt çalışmasıyla

la beğenimizi kazandı. Direksiyondaki "City" fonksiyonu, özellikle kadın sürücüler için şehir içinde büyük bir kolaylık sağlıyor.

Dizelin fiyatı 39.500 TL'den başlıyor

Makyajlı Fiat Bravo'nun 1.6 lt 105 HP'lik versiyonu, "Active Plus", "Dynamic Plus" ve "Sports Style" olmak üzere üç donanım seçeneğine sahip. Bu testimize konuk olan otomobil, baz donanım olan Active Plus'a sahip ve fiyatı 39.500 TL. Diğer donanımlar 42.000 ve 44.000 TL etikete sahip. Eğer 120 HP güç ve 300 Nm tork üreten bir üst motor versiyonunu satın almak isterseniz, her donanım seviyesinde 1000 TL fark vermeniz gerekiyor. Tasarımı güzel, iç mekânı başarılı, işletme giderleri düşük bir kompakt hatchback satın almak istiyorsanız, makyajlı Fiat Bravo'yu görmeden karar vermeyin.



**1.6 LİTRELİK
DİZEL MOTOR
YETERLİ
PERFORMANSI
SUNUYOR.
TÜKETİMİ DE
SON DERECE
DÜŞÜK.**

Fiat Bravo 1.6 Multijet 105 HP Active Plus

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V, dizel
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum güç:	105 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:	290 Nm @ 1500 d/d
Maksimum hız:	187 km/s
0-100 km/s:	11.3 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):	4336 / 1792 / 1498 mm
Bagaj hacmi:	400-1175 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):	6.3 / 4.1 / 4.9 lt/100 km
Fiyat (1.6 Mjet 105 HP Active Plus):	39.500 TL

- + Tasarım, tüketim, eşya gözleri, bagaj hacmi
- Arka görüş, arkada baş mesafesi, rüzgâr sesi



Peugeot'nun küçük sınıfta yer alan iki hatchback modeli var: Biri uygun 206+, diğeri 207. Bu magazin haberimizde, yukarıdaki “?”nin yerine ne gelmesi gerektiğini araştırdık.

Yazı: Emre Anamur - Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

O yıllar Peugeot'da görev yapan tasarımcı Murat Günak, tahminen 1996 yılında (araç 1998 yazında satışa sunuldu) 206 modelini tasarlarken, bu otomobilin 2010 yılında dahi (sonuna bir “+” eklendi ama arka tasarımı neredeyse tamamen aynı) sıfır kilometre olarak bayilerde yer alacağını rüyasında görse inanmazdı. Tüm dünyada yaklaşık 6 buçuk milyon adet satan 206, ürün gamına 2006 yılında 207 Hatchback gelmesine rağmen, 2009 ortalarına kadar üretilmeye devam etti ve 15 Ekim 2009'da yerini 206+'a (Plus)

bıraktı. Aynı sınıftaki 207 ise, şu an makajlı olarak yaşamına devam ediyor.

Aynı iptte iki cambaz

Şu an Peugeot ürün gamında, B segmenti olarak da adlandırdığımız küçük sınıfta iki hatchback model birden var: 206+ ve 207. Bu durum da doğal olarak, Peugeot bayisine giren potansiyel müşterilerin kafalarında büyük bir soru işareti doğuruyor. İşte bu magazin haberimizde, o büyük soru işaretinin arkasındaki cevapları aradık.



ÜSTTE SOLDAKİ 206+, ÜSTTE SAĞDAKİ 207'DEN DAHA KISA, DAHA DAR VE DAHA ALÇAK BİR TASARIMA SAHİP. AYRICA DİNGİL MESAFESİ DE DAHA AZ. TÜM BUNLARIN SONUCU OLARAK İÇ MEKANI DA DAHA KISITLI.

Boyutlar

İkisi de küçük sınıfta yer alıyor ama boyutları bir hayli farklı. 206+'ın uzunluğu 3872 mm, genişliği 1655 mm, yüksekliği 1446 mm, dingil mesafesi ise 2443 mm. 207 ise kardeşinden daha uzun (4030 mm), daha geniş (1720 mm) ve daha yüksek (1472 mm). Ayrıca 207'nin dingil mesafesi de 206+'tan daha uzun (2540). Tüm bu boyutlar da ortaya koyuyor ki 207, 206+'tan daha geniş bir iç

mekân ve daha ferah diz, baş ve omuz mesafeleri sunuyor. Öte yandan 207'nin 270 litrelik bagaj hacmi de, 245 litrelik bagajı bulunan 206+'tan daha başarılı.

İç mekân

Önceki paragrafta sayılarla ortaya koyduğumuz üzere 207, genişlik ve ferahlık bakımından 206+'tan daha iyi bir durumda. Peki, malzeme kalitesi yönünden durum nedir? 207, bu konuda da

kardeşinin bir adım önünde. Kokpitin bazı kısımları, tasarım açısından birbirine benzese de, kullanılan malzeme konusunda 207'nin tartışılmaz bir üstünlüğü var. Araca biner binmez hissettiğiniz bu gerçek, aracın çeşitli noktalarına dokununca çok daha net bir biçimde algılanıyor.

Motor

206+'ta biri benzinli, diğeri dizel ol-

mak üzere iki motora ve sadece 5 ileri manuel şanzımana yer veriliyor. O nedenle, eşitliği sağlamak için, daha farklı motor seçenekleri sunuyor olsa da, 207'de de aynı motor ve şanzımanları ele aldık (Fotoğrafta 207'nin 2-Tronic şanzımanlı versiyonu yer alıyor). 75 HP güç ve 120 Nm tork üreten 1.4 litrelik benzinli motor, 206+'ta daha başarılı performans değerleri sağlıyor. Otomobilin maksimum hızı 170 km/s, 0-100



km/s hızlanması ise 13.1 saniye. Aynı ölçümler 207'de 167 km/s ve 14.4 saniye. Ortalama yakıt tüketimi konusunda da, ortalama 6.3 lt/100 km yakıt tüketen 206+ daha başarılı. 207'de bu değer 6.4 lt/100 km. Diğer motor seçeneği olan 1.4 HDi turbodizel motorun maksimum gücü 70 HP, maksimum torku ise 160 Nm. 206+'ın performansı ve yakıt tüketimi, bu motorla da 207'den daha başarılı. Gerçi iki otomobilin maksimum hızları aynı: 166 km/s, ama 0-100 km/s hızlanma süreleri farklı. 206+ 13.8 saniyede, 207 ise 15.1 saniyede 0'dan 100

km/s'ye çıkıyor. Ortalama yakıt tüketimi konusunda da 206+'ın 0.2 lt/100 km'lik bir avantajı söz konusu. 206+'ın yakıt tüketimi 4.2 lt/100 km iken, 207'de bu değer 4.4 lt/100 km. Ancak sonuç olarak şunu belirtmekte fayda var: Performans ve yakıt tüketimindeki bu farklar, günlük kullanımda fark edilmeyecek kadar küçük ve muhtemelen 207'nin 206+'tan daha ağır olmasından kaynaklanıyor (206+ 1.4 benzinli 972 kg, 1.4 HDi 1012 kg; 207 1.4 benzinli 1156 kg, 1.4 HDi 1194 kg).

Donanım

206+'ın iki motor seçeneği için tek donanım versiyonu bulunuyor. "Comfort" adlı bu donanım, baz olarak alındığında hayli zayıf. Öyle ki yolcu havayastığı ve ABS bile opsiyonel donanımda yer alıyor. Merkezi kilit sisteminin uzaktan kumandası bile yok. Eski çağlardaki gibi anahtar sokup çevirmeniz gerekiyor. Direksiyon simidinde ne derinlik ne de yükseklik ayarı var. 14 inç'lik jantlara ve jant kapaklarına sahip otomobilin ayna ayarları manuel olarak yapılıyor. Açma-kapama butonlarının yeri hiç ergonomik

207'NİN İÇ MEKANINDAKİ MALZEME KALİTESİ, 206+'LA KARŞILAŞTIRILDIĞINDA BİR, HATTA İKİ ADIM ÖTEDE.

206'DAN 206+'A GEÇİŞTE YAŞANAN TASARIM DEĞİŞİMİ, OTOMOBİLİ 207'DEN AYIRT ETMEYİ GÜÇLESTİRİYOR.

olmasa da, bu donanım fakirliğinde, ön camların elektrikli olması bile bizi şaşırttı. Hidrolik direksiyon, klima (manuel), sürücü havayastığı ve direksiyondan kumanda kollu radyo-CD çalar ise standart donanımın öne çıkan özellikleri. 207'de ise, 1.4 benzinli motorda "Comfort", "Trendy" ve "Millesim" adlı üç farklı donanım; 1.4 HDi motorda ise "Trendy" ve "Millesim" adlı iki donanım seçeneği bulunuyor. Baz donanım olan Comfort'ta; 206+'ın standart donanımında bulunan hidrolik direksiyon, sürücü havayastığı, klima (207'de de manuel), merkezi kilit (207'de uzaktan kumandalı), elektrikli ön camlar, direksiyondan kumanda kollu radyo-CD çaların (207'de torpidoda harici MP3 çalar bağlantısı var) yanı sıra yolcu havayastığı, ABS, AFU (Fren Yardım Sistemi), REF (Elektronik Fren Gücü Dağıtım Sistemi) ve 15 inç'lik jantlar yer alıyor.

Sürüş

Daha yüksek olmasına karşın, daha uzun ve daha geniş olmasının verdiği avantajla yere daha sağlam basan ve sahip olduğu elektronik sürüş destek sistemlerinin de etkisiyle daha güvenli bir otomobil olan 207, bu kriterde kardeşi 206+'yı geride bırakıyor. Gerek sürüş pozisyonu (206+'ın direksiyon simidinde ayar bile yok), gerek görüş açıları, gerekse direksiyon sistemi çok daha başarılı olan otomobil, kendisine verilen ekstra paranın karşılığını hem sürüş zevki hem de yol tutuşla veriyor. Süspansiyon konforu bakımından ise, 206+ ve 207 arasında bariz bir üstünlük söz konusu değil.

Fiyat

Kardeş kavgasının en can alıcı noktası olan fiyat konusuna gelince; 206+ 1.4 75 HP benzinli Comfort'un fiyatı 22.990





207, SÜRÜŞ ZEVKİ VE GÜVENLİĞİ KONULARINDA DA KARDEŞİNDEN DAHA BAŞARILI. AMA 206+, DAHA HAFİF OLMASININ DA VERDİĞİ AVANTAJLA, AYNI MOTORA SAHİP 207'DEN DAHA İYİ PERFORMANS SUNUYOR VE DAHA AZ YAKIT TÜKETİYOR.

TL; aynı motor ve donanım kodlu 207 ise 27.090 TL. Ama hemen belirtelim: 206+ Comfort'a, 207 Comfort'un standart donanımında bulunan 15 inç'lik jantları (720 TL) ve ön yolcu havayatağı ile ABS'yi de kapsayan Güvenlik ve Stil Paketi'ni (1500 TL) eklerseniz, 206+'ın fiyatı 25.210 TL'ye çıkıyor ve arada sadece 1880 TL'lik bir fark kalıyor. Ve 206+,

bu durumda bile ABS, AFU, REF, merkezi kilidin uzaktan kumandalı olması ve MP3 çalar bağlantısına sahip olmuyor.

Dizel motor seçeneğinde ise durum şöyle: 206+ 1.6 HDi Comfort'un fiyatı 26.990 TL. 207'nin 1.4 HDi motorunda ise Comfort donanımı bulunmuyor. Bu motorda en ucuz seçenek, Trendy donanımına sahip olan model ve fiyatı 31.090

TL. Trendy donanımında; Comfort'a ek olarak yol bilgisayarı, elektrikli ve ısıtmalı dış dikiz aynaları ile arka koltuk kafalıkları yer alıyor. Küçük bir hesapla, 206+'ın Comfort donanımına, yukarıdaki paragrafta da yaptığımız gibi 15 inç'lik jantları (720 TL) ve ön yolcu havayatağı ile ABS'yi de kapsayan Güvenlik ve Stil Paketi'ni (1500 TL) eklersek, otomobilin

fiyatı 29.210 TL'ye çıkıyor. Trendy donanımına sahip 207'den yine sadece 1880 TL daha ucuz oluyor ve hemen belirtelim: Buna rağmen 206+'ta ABS, AFU, REF, merkezi kilidin uzaktan kumandalı olması ve MP3 çalar bağlantısı, yol bilgisayarı, elektrikli ve ısıtmalı dış dikiz aynaları ile arka koltuk kafalıkları bulunmuyor.



Sonuç

Haberimizin başlığından bu yana aradığımız sorunun cevabı artık çok net: 206+'a 207'nin standart donanımında bulunan özellikleri eklemeye çalıştığınızda (zaten Peugeot size hepsini ekleyebilme gibi bir seçenek de sunmuyor), otomobilin fiyatı bir anda kabarıp 207'ye yaklaşıyor (hatta tüm donanımları ekleyilseniz geçer bile). Yani bu durumda; aynı paraya daha küçük, daha eski tasarımlı ve iç mekândaki malzeme kalitesi daha kötü bir otomobil satın alırsınız. Bu mantıksız olay gerçekleşmesin istiyorsanız da; baz donanımlı 206+'a razı

olmalısınız. İşte o zaman fiyatta avantaj sağlarsınız. Ama bununla birlikte; her frene bastığınızda "acaba lastikler kilitlenecek mi?" korkusu yaşar, yanınızda oturan kişinin havayastığı olmadığını bilerek tedirgin bir biçimde araç kullanır, her kapı açma-kapama sırasında anahtarını deliğe sokmak durumunda kalırsınız. Bu durumda; güvenliğine önem veren kişiler tercihlerini 207'den yana kullanacaklardır. 206+ ise; daha çok, donanıma çok da önem verilmeyen filo satışlarına ve sıfır kilometre otomobil almakta ısrar eden ama bütçesi kısıtlı olan Peugeot tutkunlarına hitap edecektir.



Peugeot 206+	Peugeot 206+	Peugeot 207 5 Kapi	Peugeot 207 5 Kapi
Fabrika verileri			
Motor:..... 1360 cc, 4 silindirli, 8V, benzinli	1398 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel	1360 cc, 4 silindirli, 8V, benzinli	1398 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Şanzıman:..... 5 ileri manuel	5 ileri manuel	5 ileri manuel	5 ileri manuel
Maksimum güç:..... 75 HP @ 5500 d/d	70 HP @ 4000 d/d	75 HP @ 5400 d/d	70 HP @ 4000 d/d
Maksimum tork:..... 120 Nm @ 3400 d/d	160 Nm @ 2000 d/d	118 Nm @ 3300 d/d	160 Nm @ 2000 d/d
Maksimum hız:..... 170 km/s	166 km/s	167 km/s	166 km/s
0-100 km/s:..... 13.1 sn	13.8 sn	14.4 sn	15.1 sn
Boyutlar (uz. / gen. / yük.):..... 3872 / 1655 / 1446 mm	3872 / 1655 / 1446 mm	4030 / 1720 / 1472 mm	4030 / 1720 / 1472 mm
Bagaj hacmi:..... 245 lt	245 lt	270 lt	270 lt
Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.):..... 9.1 / 4.8 / 6.3 lt/100 km	5.4 / 3.5 / 4.2 lt/100 km	8.7 / 5.0 / 6.4 lt/100 km	5.7 / 3.7 / 4.4 lt/100 km
Fiyat:..... Comfort: 22.990 TL	Comfort: 26.990 TL	Comfort: 27.090 TL	Trendy: 31.090 TL
Fiyat:.....		Trendy: 27.990 TL	Millesim 31.950 TL
Fiyat:.....		Millesim: 28.590 TL	



Ön tasarım 207 gibi, baz donanım fiyatları



Malzeme kalitesi, zayıf donanım, sürüş özellikleri, ayarlanamayan direksiyon simidi

Tasarım, malzeme kalitesi, sürüş özellikleri, donanım

206+'a göre; bu motorlarda performans daha kötü, fiyat daha pahalı

www.e-otodergi.com

İLK ÖZEL SAYIMIZ YAYINDA!

36

marka

154

model

683

sayfa

TEST YILLIĞI 1

[Buraya tıklayıp indirebilirsiniz](#)

SPORTİF ŞEHİRLİ

Japon üreticiyi küçük sınıfta temsil eden Mazda2, sportif tasarımı ve bunu destekleyen sürüş özellikleriyle, sınıfına farklı bir bakış açısı getiriyor.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Mazda, tüm ürün gamında sportif tasarımlı modelleriyle öne çıkan bir marka. Japon üreticinin küçük sınıftaki modeli olan Mazda2 de bu tanımlamaya uyuyor. Sportif görünümünü, donanım adında yer alan “Sport” ifadesiyle de pekiştiren otomobil, özellikle şehir içinde pratik bir kullanım sunan farklı bir alternatif.

Şehirde pratik kullanım

Mazda2; 3885 mm uzunluğa, 1695 mm genişliğe ve 1475 mm yüksekliğe sahip, B segmentinde yer alan bir otomobil. 2490 mm’lik dingil mesafesi bulunan araç, dar sokak dönüşlerinde ve kısıtlı park alanlarında hünerini sergilemekten kaçınmıyor. Şehir içinde çok pratik bir kullanım sunan Mazda2, önden bakıldığında çekik gözlü farları, Ford modellerini andıran ızgarası ve köşelere yerleştirilmiş sis farlarıyla dikkat çekiyor. Profilinin en büyük özelliği, arkaya doğru gidildikçe yükselen cam çizgisi. Bu, tasarım anlayışı, otomobile bir taraftan sportiflik kazandırırken, öteki taraftan arka koltukta oturanlara daha dar bir bakış açısı ve daha karanlık bir iç mekân bırakıyor. Arka tasarımda ise, yüksek arka cam ve yine çekik stoplar yer alıyor. Otomobilin standart bagaj hacmi 250 litre. Bu küçük kapasite, iki kişilik kullanımda, arka koltuklar öne yatırıldığında 787 litreye çıkıyor.



MAZDA2, DONANIM ADINDA YER ALAN SPORT İFADESİNİ HAK EDEN AERODİNAMİK BİR TASARIMA SAHİP. OTOMOBİLİN UZUNLUĞU 3885 MM.

İç mekân önde işlevsel, arkada değil

Mazda2'nin kokpitinde iki farklı yapı söz konusu. Ön tarafta oturan sürücü ve yolcu; bolca eşya gözü, biri kapaklı biri açık iki torpido, bardaklık gibi çeşitli fonksiyonlardan yararlanırken, arkada oturanlar için koltuk sırtında cep, kapı içi cebi ve tavanda tutamak bile çok görülmüş. Bu ikiyüzlü tavrı anlamakta güçlük çektik doğrusu. Açıkçası, işlevsellik bakımından yolculara önde vaha, arkada çöl sunulmuş. Neyse ki testimiz boyunca sürücü koltuğundaydım ve bu kısımda bana sunulan nimetlerden faydalanma fırsatım oldu. Kokpitte, Japon otomobillerinde artık klasikleşen sert plastik kullanımı var. Ergonomik açıdan sorun yaratmak istemeyen Mazda tasarımcıları, az sayıda buton kullanmışlar. En çok kullanılan radyo kanal butonlarının sürücüye en uzak noktada olmasının açıklaması ise şöyle: Direksiyonu sağda olan otomobillerde bu butonlar sürücünün yanı başında! Neyse ki ses sistemi, direksiyon simidinden de kumanda edilebiliyor. Üç kollu direksiyon simidi, hem tasarım hem de kullanım açısından övgüyü hak ediyor. Yüksek konumlandırılmış vites kolu da hem bulunduğu yer hem de geçişleri bakımından çok başa-

rılı. İççe geçmiş üç yuvarlak birimden oluşan gösterge paneli son derece rahat okunuyor. Ayrıca aydınlatması da başarılı. Aux girişi, kolay ulaşılan bir bölgeye, çakmağın yanına yerleştirilmiş. Arka koltuktaki diz, omuz ve baş mesafeleri, sınıftan beklendiği gibi çok da cömert değil ama önemli bir rahatsızlık da vermiyor.



Motor 103 HP ürettiyor

Dizel motor seçeneğinin bulunmadığı Mazda2'de 1.5 litrelik benzinli motora yer verilmiş. 5 ileri manuel şanzımanla kumanda edilen motor, 103 HP güç ve 135 Nm tork ürettiyor. Yüksek performans sunmaktan uzak olan motor, şehir içinde yeterli performansı sergilemesinin yanı sıra, düşük yakıt tüketim değeriyle de dikkat çekiyor. Eskisinden 100 kg daha hafif karoser bunda bir etken elbette. Sportif tepkiler veren direksiyon sisteminin de yardımıyla zevkli bir sürüş sunan otomobil, başarılı şanzımanı ve iyi yol tutuşuyla öne çıkıyor. Yüksek oturma konumu, görüş açılarını iyileştiriyor. Kısa karoser, özellikle dar sokak ve park alanlarında sorunsuz kullanım sağlıyor. Süs-

pansiyon sistemi ise Türkiye'nin bozuk yol şartları için biraz sert. Fren performansı sorunsuz olan Mazda2'nin motor sesi ise, sportifliği destekler nitelikte.

Fiyatı 33.097 TL

Tek motor alternatifi, "Go" ve "Sport" adlı iki donanım ve 5 ileri manuel ile 4 kademeli otomatik olmak üzere iki şanzıman seçeneği sunan Mazda2'nin bizim kullandığımız versiyonunun fiyatı 33.097 TL. Bir üst sınıf olan C segmenti araçlara yakın olan, hatta bazılarını geçen bu fiyatı, doğal olarak yüksek olarak nitelendiriyoruz. Ama "sportif tasarım ve kullanım, benim için paradan önce gelir" dersanız, Mazda2 1.5 Mzr Sport sizin için iyi bir seçim olabilir.

Mazda2 1.5 Mzr Sport**Fabrika verileri**

Motor: 1498 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli
 Şanzıman: 5 ileri manuel
 Maksimum güç: 103 HP @ 6000 d/d
 Maksimum tork: 135 Nm @ 4000 d/d
 Maksimum hız: 188 km/s
 0-100 km/s: 10.4 sn
 Boyutlar (uz. / gen. / yük.): 3885 / 1695 / 1475 mm
 Bagaj hacmi: 250-787 lt
 Tüketim (ş. içi / ş. dışı / ort.): 7.6 / 4.7 / 5.7 lt/100 km
 Fiyat: 33.097 TL

*FIYATI BİR ÜST
 SINIFA YAKLAŞSA
 DA, MAZDA2
 SINIFININ SPORTİF
 SEÇENEĞİ
 OLARAK,
 BAŞARILI SÜRÜŞ
 ÖZELLİKLERİYLE
 DİKKAT ÇEKİYOR.*

- + Tasarım, kullanım, ön koltuklarda işlevsellik, vites kolu
- Arka koltukta işlevsellik, fiyat, sert plastik ön konsol



SPORTİF VE MODAYA UYGUN

Opel Insignia Sports Tourer, büyük bagaj hacmini, şık ve sportif karoserle birleştiriyor.

Yazı ve fotoğraflar: Tarık Akagün

Günümüzde station karoser çeşidinin bir evrim geçirdiği bir gerçek. Eskiden yük taşıma amaçlı olarak kullanılan station karoserler, günümüzde bu görevi hafif ticari araçların üstlenmesiyle daha sportif rollere bürünüyorlar. Bunlardan birisi de Vectra Caravan'ın yerini alan Insignia Sports Tourer.



Çekici hatlar

Eskiden station karoserli otomobillerde arka bölüm düz şekilde tasarlanırken; günümüzde moda, arka kısmın alçalan tavan çizgisiyle ufaltılarak sportif hatlar verilmesi yönünde. Opel tasarımcıları da bu doğrultuda hareket edip Insignia Sports Tourer'a sportif ve şık bir görünüm kazandırma konusunda başarılı bir iş çıkarmışlar. Hatta Sports Tourer'ın sedan karoserli Insignia'dan daha fazla dikkat çektiği söylenebilir. Otomobilin tasarımında, özellikle bagaj kapağının arka kısmı sararak çamurluklara ve tampona taşan yapısı göze oldukça hoş geliyor. Yalnız bu tasarım unsurunun Audi Q7'nin bagaj kapağını çağrıştırdığı da bir gerçek. Bagaj kapağı bu tasarım nedeniyle biraz büyük olsa da, bagaj girişi eski Vectra Caravan'daki kadar geniş değil, ama sunduğu hacim 10 lt daha fazla. Bagaj yükleme eşiği şık krom malzemeyle kaplanmış olan otomobilin bagajına erişim de, bu eşiğin genişliği nedeniyle biraz zahmetli. 540 litrelik bagajın kapağı Cosmo donanım seviyesinde elektrikli olarak anahtar üzerinden veya sürücü kapısı içerisindeki düğmeden kontrol edilebiliyor.

Bu arada Insignia Sports Tourer'ın 2740 mm'lik dingil mesafesi sedan karoseriyle aynıyken, 4908 mm'lik uzunluğu 78 mm daha fazla.

İç mekan

Insignia Sports Tourer'ın iç mekanında genişlik yönünden bir sorun yok. Ayrıca kalite hissi ve kullanışlılık da iyi. Orta konsoldaki düğme kalabalığı ilk başta insanın gözünü korkutsa da, alışınca sorun kalmıyor.



STANDART VE TOUR MODUNDA BEYAZ ZEMİNLİ OLAN GÖSTERGE TABLOSU, SPORT MODUNDA KIRMIZI OLUYOR.

Motor 160 HP

Insignia Sports Tourer'da daha önce sedan kardeşinde de kullanma fırsatı bulduğumuz 2.0 litrelik turbodizel motor görev yapıyor. 160 HP güç ve 350 Nm tork üreten bu motorun gaz pedalına verdiği tepkiler, Vectra'da kullanılan 1.9 CDTi 150 HP'ye göre hissedilir derecede daha iyi. ActiveSelect adlı 6 ileri oranlı otomatik şanzıman da motorla uyumlu çalışmasının yanı sıra, sessiz ve çabuk vites değişimleriyle beğeni topluyor. Bizim kullandığımızda 100 km mesafede ortalama 9.2 lt motorin tüketen otomobil fabrika verilerine göre 100 km mesafede şehir içinde 9.3 lt/100 km, şehirdışında 5.3 lt/100 km ve ortalamadaysa 6.8 lt/100 km'lik değerler sunuyor. Bu değerler biraz yüksek.

FlexRide, fark yaratıyor

Test aracımız opsiyonel olarak sunulan (2707 TL) FlexRide adlı sürüş yönetim sistemine sahipti. Bu sistemde bulunan Tour, Sport ve standart kullanım seçenekleri sayesinde sürüş karakterini ayarlayabilmek mümkün. Tour tuşuna basılıyken otomobilin süspansiyonu, direksiyonu ve vites geçişleri daha yumuşak karakterde, Sport tuşu basılıyken ise daha sert karakterde oluyor. Standart mod ise hiçbir tuş basılı olmadığı zaman aktif. Yol tutuş konusunda üst seviyede olan ve sedan kardeşinde aşağı kalma-



yan Insignia Sports Tourer'ın direksiyon tepkileri de iyi. 245/45 R18 ebadındaki lastikler konforu biraz azaltsa da yine de konfor yönünden beklentileri karşılayabiliyor.

Sonuç

Insignia Sports Tourer 2.0 CDTI; tasarımıyla, kullanışlılığıyla, makul performansı ve sürüş zevkiyle başarılı bir otomobil. Fakat tüketimi biraz yüksek. Sadece Cosmo donanım seviyesinde satılan Insignia Sports Tourer'ın otomatik şanzımanlı 2.0 CDTI motorlusunun başlangıç fiyatı 89.596 TL, 1.6 Turbo 180 HP olanının fiyatıysa 67.154 TL.



BAGAJ
ELEKTRİKLİ
OLARAK
İÇERİDEN VEYA
ANAHTAR
ÜZERİNDEN
AÇILABİLİYOR.

Opel Insignia Sports Tourer 2.0 cdti**Fabrika verileri**

Motor: 1956 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Maks. güç: 160 HP @ 4000 d/d
Maks. tork: 350 Nm @ 1750-2500 d/d
Maks. hız: 210 km/s
0-100 km/s: 10.1 sn
Boyutlar: 4908 / 1856 / 1520 mm
Boş ağırlık: 1658 kg
Bagaj hacmi: 540-1530 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.) 9.3 / 5.3 / 6.8 lt/100 km
Fiyat: 89.596 TL (2.0 CDTI Cosmo ActiveSelect)

- ➕ Tasarım, direksiyon hissi, yol tutuş
- ➖ Motor sesi, nispeten yüksek tüketim



MAKYAJLA GELEN TORK VE KALİTE ARTIŞI

Makyajlı Auris 1.4 D-4D, yeni yüze kavuşmasının yanı sıra, eskisinden daha torklu bir motora ve daha kaliteli iç mekana sahip.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

D

Güncel Corolla ile aynı mekanik alt-yapıyı paylaşan Auris, 2006 yılında Toyota'nın kompakt hatchback sınıfındaki kozu olarak yollara çıkmıştı. Çıktığı ilk günden beri sert plastikten üretilmiş ön konsoluyla otomobil editörlerinin eleştirileri oklarının hedefi olan Auris, yeni iç mekan kaplamaları ile eskisinden daha hoş iç mekana sahip. Üstelik eskisinde 190 Nm olan maksimum tork değeri de 15

Nm artışla 205 Nm'ye ulaşmış.

Yüksek yapısı nedeniyle yarı MPV tarzında bir görünüme sahip olan Auris, makyajla birlikte yeni farlara, yeni enine ızgalı radyatör ızgarasına ve yeni tamponlara sahip. Doğrusunu söylemek gerekirse Auris'e yapılan makyaj bir Toyota modelinden beklendiği gibi. Yani heyecansız ve maceradan uzak.



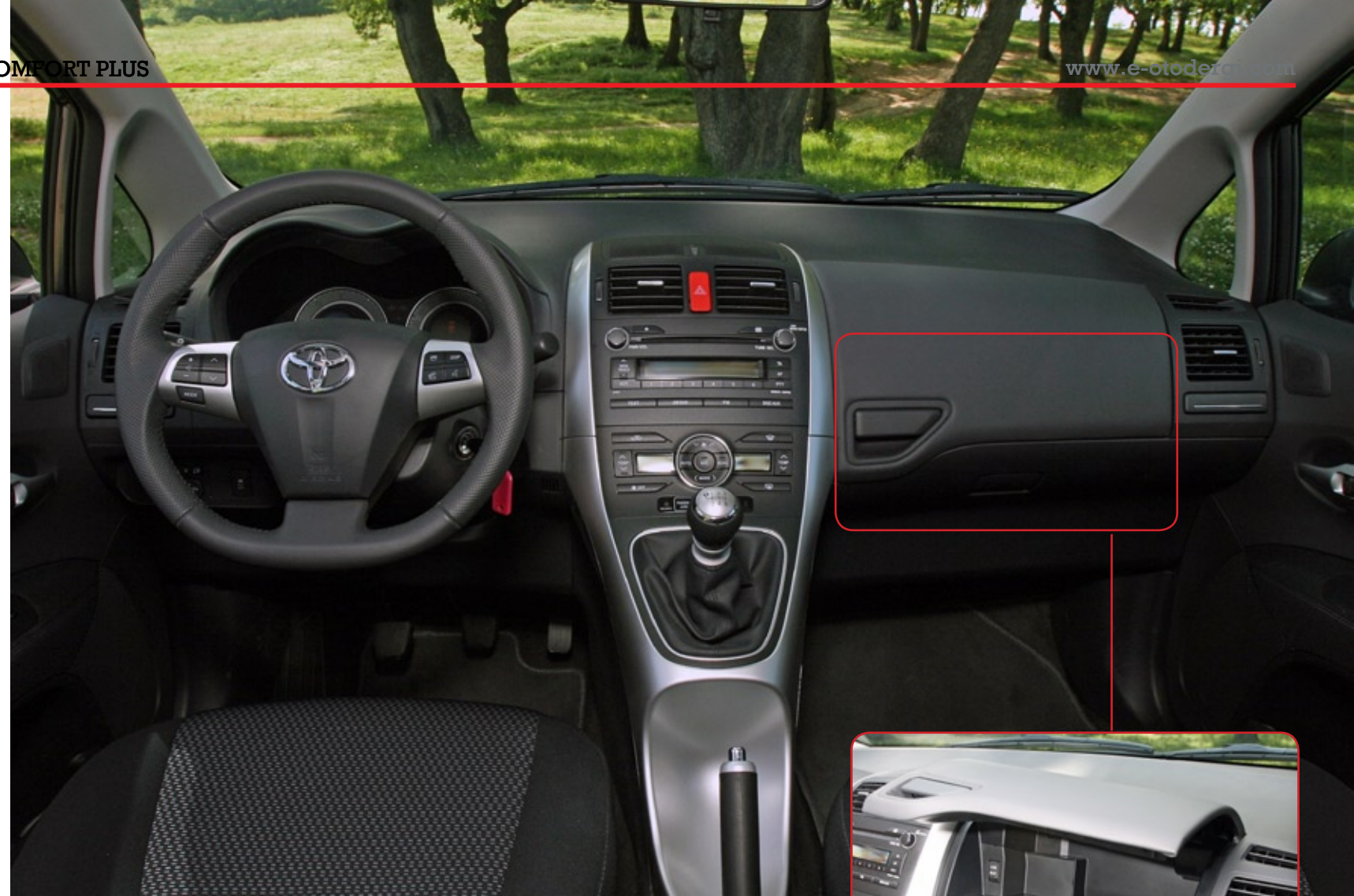
İç mekanda kalite artışı

Neyse ki kapılar açılıp iç mekana geçildiğinde, Toyota tasarımcılarının daha etkili bir değişime imza attıkları görülüyor. Bilindiği gibi kompakt sınıfta bir çok otomobilin ön konsolu kalite hissi yüksek (genelde yumuşak plastikten mamul) malzemeler tercih edilirken, makyajsız Auris'te sert ve donuk görünümlü plastikler tercih ediliyordu. Makyajlı Auris'in iç mekanıysa eskisine göre daha iyi hisler veren yumuşak kaplamalara sahip.

Yüksek oturma pozisyonu ve yatık ön camı nedeniyle MPV hissinin iç mekanda da yaşandığı Auris'in iç mekanı özellikle baş mesafesi konusunda sedan kardeşi Corolla'dan daha iyi. Kullanımı yumuşak ve rahat olan otomobilde bulunan 1.4 litrelik dizel motorun sesi zaten önceden de içeriye pek girmezdi. Makyajla birlikte yapılan konfor arttırmaya yönelik çalışmalarla artık daha da sessiz. Bu arada otomobilin süspansiyon sistemi de eskisinden daha sessiz çalışmasıyla beğeni topluyor. Otomobili kullanırken en fazla hoşla gidecek özellikse direksiyon simidine yaklaşık 1 karış mesafede olan ve hemen elinize altına gelen yumuşak

geçişlere sahip vites kolu. Ortalama bir performans sunan motor doğal olarak sürüş keyfinden çok ekonomi öncelikli. Fakat 1800 d/d'da ortaya çıkan maksimum torkun 2800 d/d'ya kadar kesintisiz sunulması, özellikle şehir içinde fazla vites değiştirmeden yol yapmanızı sağlıyor.

***ELEŞTİRİLERİ DİNLEYEN
TOYOTA, AURIS'IN İÇ
MEKANINDA KALİTE
HİSSİNİ YÜKSELTMİŞ.
ÇİFTLİ TORPİDO PRATİK BİR
DETAY.***

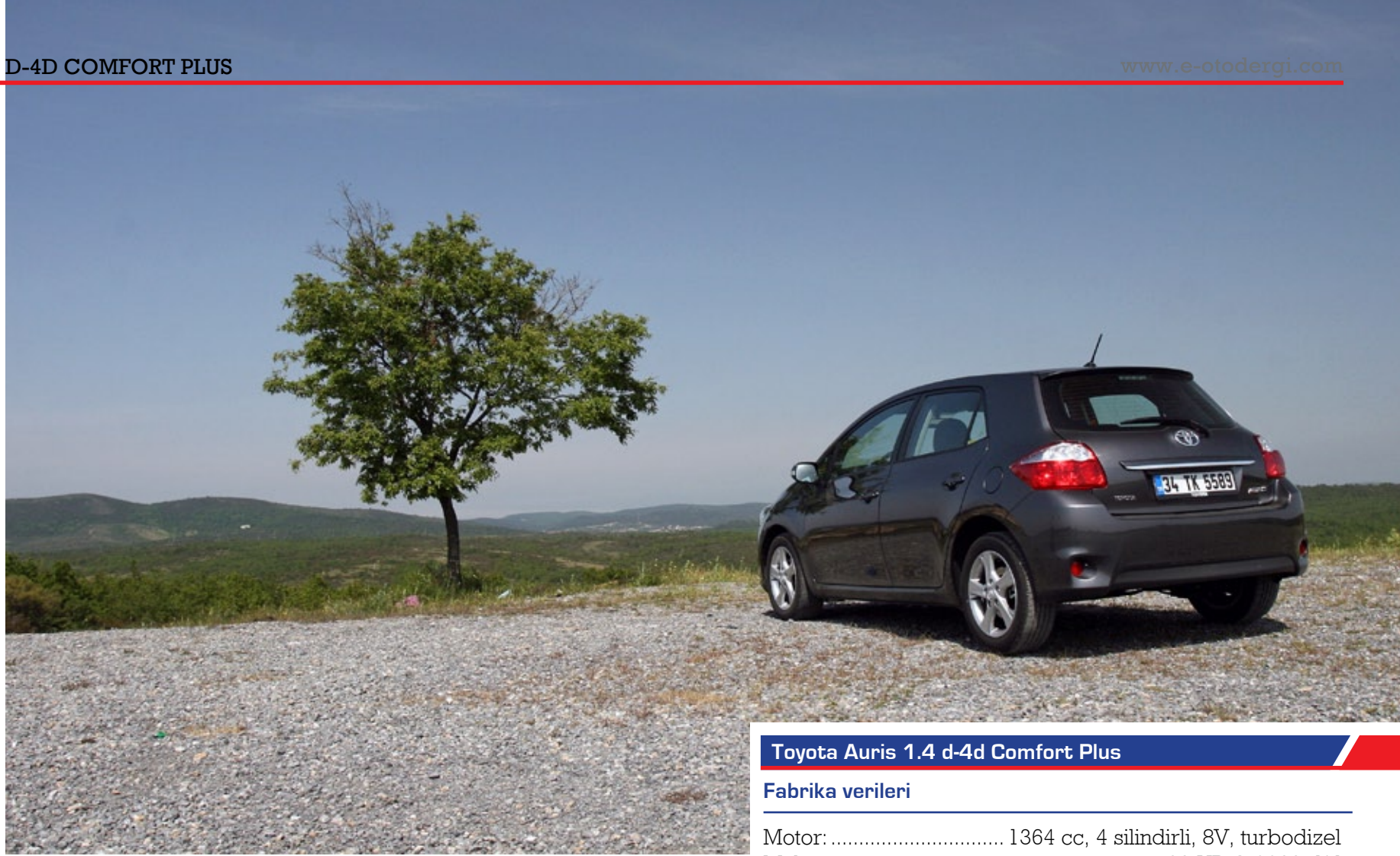


Yormayan, yumuşak sürüş

Önde MacPherson, arkada torsiyon çubuklu süspansiyon sistemine sahip Auris virajlı yollarda sizin verdiğiniz emirleri uygulamakta tereddüt etmiyor. Yüksek yapısına rağmen virajlarda fazla yığılmayan otomobilin direksiyon tepkileri de iyi. Otoyoldaysa yüksek hızlarda yan rüzgarlardan belli belirsiz etkileniyor. Otomobilin kullanımının zorlaştığı tek yer şehir içi. Aslında düz gittiğiniz sürece bir sorun yok. Fakat dönüşlerde kalın A sütunları görüşü bir miktar kısıtlıyor. Geriye doğru yapılan park manevralarında da hatchback gövdeye rağmen kalın C sütunları nedeniyle görüşün kısıtlanması dikkatli olmayı gerektiriyor. Aslında bunlar yeni nesil birçok otomobilde görülen sorunlar.

Sonuç

Makyajlı Auris 1.4 D-4D; eskisinden daha sessiz, daha konforlu, daha kaliteli iç mekana sahip olmasının yanı sıra daha da torklu bir motora sahip. Yani makyaj Auris'e kesinlikle yaramış. Ama Comfort Plus donanım seviyesinden itibaren satın alınabilen Auris 1.4 D-4D'nin 45.800 TL'lik başlangıç fiyatı, bu sınıfta mücadele eden 1.5 litre ve 1.6 litrelik silindir hacmine ve 100 HP'nin üzerinde motor gücüne sahip rakiplerinden ortalama 4000 TL kadar daha pahalı.



**MAKYAJLA
BİRLİKTE STOP
LAMBALARI
DA DEĞİŞMİŞ.
BAGAJ 354
LİTRE.**

Toyota Auris 1.4 d-4d Comfort Plus**Fabrika verileri**

Motor:	1364 cc, 4 silindirli, 8V, turbodizel
Maks. güç:	90 HP @ 3800 d/d
Maks. tork:	205 Nm @ 1800-2800 d/d
Maks. hız:	175 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar:	4245 x 1760 x 1515 mm
Boş ağırlık:	1300 kg
Bagaj hacmi:	354 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	5.7 / 4.2 / 5.7 lt/100 km
Fiyat:	45.800 TL

- + Tüketim, konfor, artan kalite
- Rakiplerinden pahalı, görüş açıları

İnsaf et artık Ecclestone

2005 senesinde hizmete giren ülkemizin Dünya standartlarındaki tek pisti olan İstanbul Park, geçtiğimiz ay altıncı kez Formula 1 yarışına ev sahipliği yaptı. İlet fiyatlarının düşük tutulması ile geçtiğimiz seneye göre çok daha fazla seyircinin takip ettiği yarışın ardından gazete sayfalarına F1 patronu Bernie Ecclestone'ın yıllık yarış bedelini 13,5 milyon dolardan 26 milyon dolara çıkarmak istediği haberi düştü. Spordan sorumlu Devlet Bakanı Faruk Özak'ın bu fiyatı kabul etmemesi üzerine Ecclestone, "Siz bilirsiniz, Hindistan ve Arap ülkeleri yerinizi almaya hazır" restini çekti.

Formula 1, hiç şüphesiz ülkemizin yurt dışındaki tanıtımı için önemli bir fırsat. Dünya'da milyonlarca ve yarış hafta sonları pistte onbinlerce yerli yabancı seyircinin takip ettiği bu yarışlarda ülkemize önemli bir döviz girdisi de sağlanmakta. Ancak olumlu yönlerin yanı sıra ülkemiz ekonomik gerçeklerini de göz ardı etmemek lazım. Yıllık 26,5 milyon dolarlık bir rakam, halen Motorsporları kültürü yerleşmemiş bir ülke için oldukça yüksek bir rakamdır. Kraliyet ailesinden daha yüksek bir servete sahip olmasına rağmen kendi cebini doldur-

mak için her türlü fırsatı değerlendiren Bernie Ecclestone, bilindiği gibi İstanbul Park'ın da işletim haklarını elinde tutuyor. Pistin oldukça yüksek kiralama bedelleri yüzünden her yıl sadece Formula 1 yarışından başka bir Dünya Şampiyonası yarışı, birkaç ulusal pist mücadelesi ve Rock'n Coke Festivali'nden başka aktivite de yapılamıyor.

GSGM'den yapılan açıklamada Ecclestone'a Formula 1 yarışlarından 2-3 hafta önce pistin kullanım hakkı önerildiği ve konunun üç haftaya kadar netleşeceği açıklandı. Şahsen benim de ümidim Ecclestone'un bu teklifi kabul etmesi ve pistin daha çok Türk sporcusuna ve ilk sene olduğu gibi başka Dünya Şampiyonası yarışlarına hizmet etmesi yönünde. Sürekli İstanbul Park'ı işletmenin kendisi için külfet olduğu yönünde açıklama yapan Ecclestone insafa gelip pisti GSGM'ye devrettiği zaman daha çok Dünya Motorsporları yıldızını ve de Kenan Sofuoğlu'nu ülkemizde seyretme fırsatı bulacağız. Bundan da kazanan hiç şüphesiz ülkemiz olacaktır.

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Volkan Işık'ın İtalya macerası sürüyor

Bu yıl da İtalya Toprak Ralli Şampiyonası'nda mücadele eden Lassa Ralli Takımı ve Volkan Işık, 23'üncü San Crispino Rallisi'nde ülkemizi temsil etti.

Lassa Ralli Takımı, 1 Mayıs'ta İtalya Perugia/Gubbio'da düzenlenen 23. San Crispino Rallisi'nde Super 2000 sınıfında ikinci, genel klasmanda da sekizinci oldu. Geçtiğimiz Nisan ayında Sicilya'da düzenlenen ve İtalya Toprak Ralli Şampiyonası'nın ilk ayağı olan Conca D'oro Rallisi'nde üçüncü olan Lassa Ralli Takımı, bu yarışta da hem İtalyan motorsporu severlerin, hem de diğer takımların dikkatlerini çekmeyi başardı.

Farklı zeminlerde bile aynı lastikle mücadele ettik

Perugia'daki yarışta, Lassa Ralli Takımı olarak ilk kez yarıştıklarını ve oldukça farklı zemin koşullarının bulunduğu etaplarda mücadele verdiklerini söyleyen Volkan Işık, "Rakiplerimiz, etap içinde bile farklılık arz eden bu yarışta, parkurları son derece iyi tanıyorlardı. Hatta teknik olarak da bu şartlara hazırlıklı gelmişler. Bu avantajla yarışa başladılar. Biz takım olarak, lastiğimize güvendik ve bütün yarış boyunca bu lastikle mücadele ettik. Yarışın ilerleyen

bölümlerinde oldukça hızlı olmamıza karşın, ilk bölümlerdeki arayı kapatmak için yeterli zamanımız kalmadı." dedi. Işık ayrıca, "Biz kullandığımız lastiklerin, her durumda en iyi performansı sergilemesini; yani Türkiye'de de, İtalya'da da ya da Avrupa'nın herhangi bir ülkesinde de ralli takımlarının isteyeceği bir lastik oluşturmak hedefindeyiz. Bu nedenle aldığımız sonuç bizler için önemli. Çünkü, etapları ve yol şartlarını ezbere bilen rakiplerin bile lastik sorunu yaşayarak yarış dışı kaldığı bir mücadelede finiş görerek, kendi sınıfımızda da ikinci olarak ayrılmayı başardık. Rakiplerimiz de Lassa lastiklerinin böyle zorlu bir yarıştan iyi bir sonuç elde ettiğini söylediler" dedi.





Olaylı Türkiye GP'si McLaren'in oldu

Formula 1 Türkiye GP'sindeki uzun yıllar unutulmayacak mücadelede McLaren pilotları Lewis Hamilton ve Jenson Button'la McLaren'e duble zafer kazandırdı.

Yazı: Gürkan Çağlar



McLaren pilotları Hamilton ve Button, podyumda oldukça mutlu görünürken, takım arkadaşı Vettel ile kazaya karışan Webber ise zoraki gülümsüyordu.



Lewis Hamilton ve Jenson Button bir ara birbirlerine yakın mücadele sergileyerek seyredenlere heyecanlı anlar yaşattılar.

İstanbul Park'da düzenlenen Formu- la 1 yarışı, belki de altı yıllık tarihinin en heyecanlı ve çekişmeli mücadelesine sahne oldu. 28-30 Mayıs tarihleri arasında koşulan sezonun yedinci yarışında zafer için tüm tahminlerin üzerinde toplandığı iki takım olan Red Bull ve McLaren'in arasında ilk olarak sıralama turlarında büyük çekişme yaşandı. Bu arada Ferrari'nin bu yıl saflarına şampiyonluk için kattığı yeni silahı Fernando Alonso'nun ikinci sıralama turlarında son 10 sıraya kalamayıp elenmesi şaşkınlık

yaratmıştı. Red Bull'da bu sene kariyerinin altın çağını yaşayan Mark Webber, en iyi zamanı yapıp pole pozisyonu eline geçirirken, Lewis Hamilton ve Sebastian Vettel de Avustralyalı pilotu takip eden isimler oldu. Jenson Button dördüncü cepte start alma hakkı kazanırken, beşinci sırada da Michael Schumacher bulunuyordu. Efsane Alman pilot sıralama turlarında son turunu attıktan sonra İstanbul Park'ın meşhur sekizinci virajında pist dışına çıkarak kum havuzunda durabildi. Aracı hasar almayan Schumi,

bu hatasının sıralamadaki yerine mani olmadığını bildiği için fazla bir moral bozukluğu yaşamadı.

McLaren-Red Bull pilotları kıyasıya çekişti

30 Mayıs Pazar günü verilen start ile birlikte başlayan ve 58 tur sürecek olan yarışın ilk virajına Red Bull pilotları Mark Webber ve Sebastian Vettel ilk iki sırada girdiler. İkinci sırada başlayan Lewis Hamilton ise yerini Vettel'e kaptırırken, Michael Schumacher ise Jenson Button'ı

*İSTANBUL PARK
PİSTİ'NDE YARIŞA
OLAN İLGİ GEÇEN
SENEYE NAZARAN
DAHA YÜKSEKTİ.*



Kaza sonrası açıklama yapan Vettel'in etrafında adeta bir medya ordusu oluştu.



800'üncü Grand Prix yarışına çıkan Ferrari takımı, bu önemli günde umduğunu bulamadı.

Red Bull takımından Mark Webber ve Sebastian Vettel'in ilk iki sıradayken çarpışması yarışın kırılma anı oldu.

atak yaparak geçti ama İngiliz pilot birkaç viraj sonra tekrar dördüncülüğe ki yerini geri almayı bildi. Hamilton ise dördüncü virajda tekrar Vettel'i geçti ve ilk dört sıra tekrar starttaki düzenine geri dönmüş oldu. Liderliğe yerleşmek için atak ir sürüş sergileyen Lewis Hamilton bir süre sonra Webber'in arkasına yerleşti ve 12'nci virajda sürekli olarak fırsat kollasa da, yeterince yakın olmadığı için rakibini geçme imkanı bulamadı. İlk Pit-stop'larda Webber ve Hamilton, 15'nci turda aynı anda pite girdiler. McLaren teker değişiminde biraz daha yavaş ka-

lınca Webber pit alanından yine lider olarak çıktı.

Yarışın kaderini Webber-Vettel çarpışması belirledi

Red Bull ve McLaren'ler arasındaki yakın mücadelede kilit 41. turda çözüldü. Webber ve ikinci sıradaki Vettel 11. viraja birlikte girdi. Alman pilotun viraja içeriden girerek takım arkadaşını sollama girişiminde gerçekleşen temas sonucunda Vettel spin atarak yarış dışı kaldı. Alman pilotun aracının arkasında hasar oluştu. Webber ise pist dışına çıktı an-

cak yarışa geri dönmeyi başardı. Aracının ön kanadını ve lastiği pit alanına girerek değiştiren Webber, üçüncü sırada yarışa geri döndü. Red Bull pilotlarının birbirini adeta elimine etmesiyle rahatlayan McLaren'lar ise kendi aralarında bir mücadeleye başladı. Webber-Vettel kazasının bir sonraki virajında Jenson Button damalı bayrağa 9 tur kala Hamilton'ı sollama girişiminde bulundu ancak İngiliz pilot buna izin vermedi. Button buna rağmen dışarıdan yarış çizgisini takip ederek 13'ncü viraja lider olarak girdi ama Hamilton ilk viraja girerken yeniden içeriden dalarak boşluğu kapattı ve liderliğini sürdürdü. Bu arada McLaren kenar yönetiminden sürekli olarak pilot-

lara yakıt tasarrufu yapmaları ve lastiklere biraz daha dikkat etmeleri çağrısı yapıldı. Daha sonra her iki pilotun da yarışı kritik yakıt seviyesinde bitirdikleri söylendi. 58 turluk mücadelede damalı bayrağın altından ilk olarak Lewis Hamilton geçerken, bu sonuç İngiliz pilotun 2006'da bu pistteki GP2 yarışının ardından ilk F1 zaferi oldu. Jenson Button ve Mark Webber podyumdaki diğer pilotlar olurlarken, Michael Schumacher ise takım arkadaşı Nico Rosberg'i geride bırakarak dördüncülüğü elde etti. Yine istikrarlı bir yarış çıkaran Renault pilotu Robert Kubica altıncı, daha önce üç kez kazandığı bu pistte yarışan Felipe Massa yedinci, Fernando Alonso ise takım ar-



Robert Kubica, iddialı ekiplerin ardından yarışı altıncı sırada tamamladı.



Michael Schumacher yavaş yavaş eski formuna ulaşmaya başladığını yarışta dördüncü olarak gösterdi.



Nico Rosberg Schumacher'in ardından yarışı beşinci noktalandı.



Kamui Kobayashi damalı bayrağın ardından 10'uncu sırada geçti.

kadaşının ardından sekizinci oldu.

Seyirci ilgisi bu yıl yüksekti

Özellikle geçen yıl seyirci sayısının gözle görülür şekilde düşmesiyle bitme noktasına gelen Formula 1 Türkiye GP'sinde, bilet fiyatlarında yapılan indirimin de etkisiyle seyirci 40 bin kişi arttı. Pazar günü koşulan yarış günü 55 bin kişi tribünlerdeki yerini alırken, komşu Balkan ülkeleri ağırlıklı olmak üzere yaklaşık 15 bin yabancı seyircinin İstanbul Park Pisti'ne geldiği açıklandı. Buna rağmen Formula 1'in patronu Bernie Ecclestone, beş yıldır F1 yarışlarına ev sahipliği yapan Türkiye'den aldığı yıllık yarış bedelini 13,5 milyon dolardan 26 milyon dolara çıkarmak istedi. Spordan sorumlu Devlet Bakanı Faruk Özak'ın fiyatı kabul etmemesi üzerine Ecclestone,

“Siz bilirsiniz, Hindistan ve Arap ülkeleri yerinizi almaya hazır” dedi. 2004 yılında pistin tüm işletme haklarını 7 yıllığına devralarak karşılığında F1 yarışlarının 2011 sonuna kadar İstanbul'da yapılmasını garanti eden F1 patronu Bernie Ecclestone, istediği yeni fiyatta indirim asla yaşanmıyor. Bu pazarlıklarda yer alan GSGM müdürü Yunus Akgül, Ecclestone'ın “Pistin işletilmesi benim için de külfet. Ben sadece yarışların yapılması için buradayım. Ama bakın başka ülkeler bu yarışları almak istiyor.” dediğini söyledi. Bu sürecin iki ay gibi bir süre içinde sonuçlanacağını belirten Akgül, “Türkiye kesinlikle bu yarışların kalmasından yana. Bu pazarlık görüşmeleri de bunun için. Ancak her yıl bu iş için 26 milyon dolar ödemek büyük bir yük. Rakam çok yüksek. Ecclestone'a pistin iş-

letme hakkını bırakmasını, yarış dönemi 2-3 haftalığına pistin tamamen kendisine ayrılacağını ve bunun karşılığında yeni bir rakam çıkarmasını söyledik. Eğer yüksek rakamlarda ısrar ederse ne yazık ki F1 yarışları biter. Çünkü bu para Türkiye'nin cebinden çıkıyor” dedi.

F1 Türkiye GP'si Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	1s28:47.620
2.	Jenson BUTTON	McLaren-Mercedes	+ 2.645
3.	Mark WEBBER	Red Bull-Renault	+ 24.285
4.	Michael SCHUMACHER	Mercedes	+ 31.110
5.	Nico ROSBERG	Mercedes	+ 32.266
6.	Robert KUBICA	Renault	+ 32.824
7.	Felipe MASSA	Ferrari	+ 36.635
8.	Fernando ALONSO	Ferrari	+ 46.544
9.	Adrian SUTIL	Force India-Mercedes	+ 49.029
10.	Kamui KOBAYASHI	Sauber-Ferrari	+ 1:05.650

Red Bull Monaco'da kanatlandı

Monaco caddelerinde düzenlenen yarışta Red Bull pilotları Mark Webber ve Sebastian Vettel ilk iki sırayı elde ettiler.

Yazı: Gürkan Çağlar





Red Bull'un Alman pilotu Sebastian Vettel ikinci olarak takımının sevincini katmerledi.



Robert Kubica Monaco GP'sinde podyuma çıkmayı başardı.

Sezona şanssızlıklarla başlamasına rağmen daha sonra toparlanarak zirveye damgasını vuran Red Bull takımı, Monaco GP'sine de adeta damgasını vurdu. Yarıştan bir gün öncesinde en iyi zamanı yaparak pole pozisyonunda start alan Mark Webber ertesi günkü mücadelede de ilk viraja lider girdi ve yerini koruyarak zafere ulaşmayı başardı. Startta pistin kirli

tarafında kalkan Renault Kubica'yı geride bırakarak ikinci sıraya yükselen Sebastian Vettel ise takım arkadaşı Webber'in en iyi tur zamanlarını yapmasından dolayı öne geçecek fırsatı bulamadı ve ikinciliğe razı oldu.

Bu yıl istikrarlı bir performans sergileyen Renault pilotu Robert Kubica ise

üçüncü olarak podyuma çıkmayı başardı. Felipe Massa ve Lewis Hamilton ise yarışı start aldıkları dördüncü ve beşinci sıralarda noktaladı. Fernando Alonso ise antrenmanlardaki kazası yüzünden yarışa pit alanından başlamasına rağmen ilk turda Hulkenberg'in kazası yüzünden güvenlik aracı piste girince kendisi de piste girerek yumuşak lastiklere geçti.

Virgin pilotu Lucas di Grassi'nin güçlü direnişine rağmen rakiplerini geride bırakmayı başaran Alonso altıncı sıraya kadar yükseldi.

Bu pozisyonla bitirmesi beklenen Alonso, güvenlik aracının girişi sırasında yanlışlıkla Schumacher'in geçişine izin verdi. Yarışın ardından Schumi'nin ge-



Felipe Massa dördüncü gelerek klasmandaki en iyi Ferrari pilotu oldu.



Lewis Hamilton beşincilikle yarışı tamamlayan tek McLaren pilotuydu.



Yarışa pit alanından başlayan Alonso, buna rağmen altıncılığa yükselmeyi başardı.

çişinde kural hatası yaptığı belirlenip 20 saniye zaman cezası almasıyla İspanyol pilot altıncı olarak mücadeleyi tamamladı. Mercedes'den Nico Rosberg ve Force India'dan Adrian Sutil de yedinci ve sekizinci sırada damalı bayrağın altından geçtiler. Antoni Liuzzi ve Sebastien Buemi genel klasmanda ilk 10 sırayı tamamlayan pilotlar oldular.

Webber: "Hayatımın en güzel günüydü"

Monaco GP'sinde iki güne damgasını vuran Red Bull pilotu Mark Webber yarış sonrasında "Kesinlikle inanılmazdı, hayatımdaki en güzel gündü. Burada ka-

zanmak çok özel bir şey, dün sıralamalardan itibaren çok güzel gitmeye başladı. Çok şey yapmak zorunda kaldım, pist sürekli değişiyordu, güvenlik aracı girip çıktı, lastik basıncı da buna bağlı olarak değişti, test edilecek pek çok temel nokta vardı.

Ayrton Senna'ya ve burada kazanan diğer pilotlara katılmak harika. Sıkı çalışmaya devam edeceğiz. Buraya gevşek olduğumuz için gelmedik, bu sonuç takım için çok iyi oldu. ıkı çalışmaya devam edeceğiz. Buraya gevşek olduğumuz için gelmedik, bu sonuç takım için çok iyi oldu." şeklinde konuştu.

RED BULL TAKIMININ AVUSTRALYALI PİLOTU MARK WEBBER, İKİ GÜN BOYUNCA GÖSTERDİĞİ PERFORMANSLA MONACO'NUN GEÇİLMİYEN İSMİ OLDU.

F1 Monaco GP'si Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	Mark WEBBER	Red Bull-Renault	1:50:13.355
2.	Sebastian VETTEL	Red Bull-Renault	+0.448
3.	Robert KUBICA	Renault	+1.675
4.	Felipe MASSA	Ferrari	+2.666
5.	Lewis HAMILTON	McLaren-Mercedes	+4.363
6.	Fernando ALONSO	Ferrari	+6.341
7.	Nico ROSBERG	Mercedes	+6.651
8.	Adrian SUTIL	Force India-Mercedes	+6.970
9.	Antonio LIUZZI	Force India-Mercedes	+7.305
10.	Sebastien BUEMI	Toro Rosso-Ferrari	+8.199

Latvala son etaptan zaferle çıktı

Yeni Zelanda Rallisi'nde son etaba kadar süren zafer mücadelesinden Ford takımının Fin pilotu Jari Latvala galibiyetle ayrıldı. **Yazı: Gürkan Çağlar**





Yarış boyunca bir sürü şanssızlık yaşayan Sebastien Loeb, buna rağmen üçüncü olmayı başardı.



Ford takımının as pilotu Mikko Hirvonen'in formsuzluğu halen sürüyor.

Sebastien Ogier son etapta attığı spinle mutlak bir zaferi avucunun içinden kaçırdı.

Dünya Ralli Şampiyonası'nın beşinci yarışı olan Yeni Zelanda Rallisi'nde son etaba kadar Sebastien Ogier ve Jari Latvala arasında nefesleri kesen bir mücadeleye yaşandı. Son özel etaba girildiğinde Ogier, Latvala'nın 6.2 saniye önünde start aldı. Finişe sadece 3 km. kala Citroen C4 WRC'si ile spin atıp motoru duran Ogier'e bu hatası pahalıya patlayarak bir anlamda zaferden de oldu. Ardından start alan Jari Latvala son etabın finişin-

de 2.4 saniye farkla yarışı kazandığını öğrendiğinde sevinçten adeta havalara uçtu. Şampiyona lideri Sebastien Loeb için yarış bir hayli sıkıntılı geçti.

Ralinin ilk günü aracının sol tarafından bir köprü girişine çarpan, son gün iki kez daha yoldan çıkan, 19. etapta bir ağaca çarpan ve son etap bir kez spin atan Sebastien Loeb, tüm bu yaşadığı badirelere rağmen üçüncü olarak far-

kını bir kez daha gösterdi. Mikko Hirvonen dördüncü sırada finişe gelirken, Dani Sordo da Fin pilotu takip etti. Petter Solberg ise belki de rallinin en şanssız ismiydi. Ralliyi genel klasman üçüncüsü olarak sürdüren Norveçli pilot, kaza yaparak yarışa veda etti.

Stobart M-Sport pilotları Matthew Wilson ve Henning Solberg altıncı ve yedinci sıralarda finişe gelirlerken, Ford

Fiesta S2000 ile aynı zamanda SWRC birincisi olan Jari Ketomaa da sekizinciliği elde etti. Federico Villagra da Ford Focus WRC'si ile dokuzuncu sırada yarışı tamamlarken, Xavier Pons da ilk 10 sırada yer alan son isimdi.

Jari Latvala: "Bu en iyi zaferim oldu"

Jari-Matti Latvala, Yeni Zelanda'nın kariyerindeki en iyi zaferi olduğunu söyledi.



Matthew Wilson, serviste babası Malcolm Wilson'un taktiklerini dinledi.



Henning Solberg Yeni Zelanda'dan yedinci olarak ayrıldı.



Finli Jari Ketomaa SWRC sınıfında zafere ulaşan pilot oldu.

FORD YAKIMINDAKİ YERİ HALA TARTIŞILAN JARI LATVALA, BU ZAFERİYLE EKİPTE KENDİSİNE YENİDEN GÜVEN TAZELEDİ.

Dünya Ralli Şampiyonası'nda daha önce 2 zafer kazanan 25 yaşındaki Finli pilot Auckland'daki zaferinin kendisine her şeyden daha fazla keyif verdiğini açıkladı. Finli pilot: "Bu kesinlikle en iyi zaferim.... Yarışa bir bakın, 400 kilometre özel etap vardı ve biz onu 2 saniye ile kazandık. Rallide hiç özel etap kazanmadım ama, istikrarlıydık ve bu kez gerçekten işe yarayan bu oldu. Benim

istediğim bu tarz bir zaferdi, sabırlıydım ve dediğim gibi yarış boyunca istikrarlıydım." dedi. Sebastien Loeb'ün performansını da öven Latvala: "Sebastien Cumartesi günü müthişti. Ama Pazar günü o kadar hızlı değildi, bu da ilginçti. Belki hatlarda gidildiği zaman, o bunun için en iyi adam. Belki bu onun uzmanlığı. Bilmiyorum. Ama Cumartesi olağanüstüydü, inanılmazdı..." şeklinde konuştu.

WRC Yeni Zelanda Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	Jari LATVALA - Miikka ANTTILA	Ford Focus RS WRC	04:04:09,80
2.	Sebastien OGIER - Julien INGRASSIA	Citroën C4 WRC	04:04:12,20
3.	Sebastien LOEB - Daniel ELENA	Citroën C4 WRC	04:04:25,00
4.	Mikko HIRVONEN - Jarno LEHTINEN	Ford Focus RS WRC	04:04:31,10
5.	Dani SORDO - Marc MARTI	Citroen C4 WRC	04:04:35,60
6.	Matthew WILSON - Scott MARTIN	Ford Focus RS WRC 08	04:07:35,80
7.	Henning SOLBERG - Ilkka MINOR	Ford Focus RS WRC	04:10:25,10
8.	Jari KETOMAA - Mika STENBERG	Ford Fiesta S2000	04:14:29,10
9.	Federico VILLAGRA - Juan Perez COMPANC	Ford Focus RS WRC	04:14:59,60
10.	Xavier PONS - Alex HARO	Ford Fiesta S2000	04:15:23,20

Ogier de kazananlar arasına katıldı

Citroen Junior takımının Fransız pilotu Sebastien Ogier, Portekiz Rallisi'nde kariyerinin ilk birinciliği kazandı.

Yazı: Gürkan Çağlar





Sebastien Loeb bu kez adaşının ardından ralliyi ikinci olarak noktaladı.



Mikko Hirvonen yine Citroen'lerin hızına ayak uyduramayıp podiyumdan uzak kaldı.



WRC'ye alışmaya çalışan Kimi Raikkonen finiş geldiğinde yüzü asıktı.

CITROEN, BU SEZON ÇOĞU YARIŞTA OLDUĞU GİBİ PORTEKİZ RALLİSİ'NDE DE PODYUMDA ÜÇ PİLOTLA YER ALDI.

2010 Dünya Ralli Şampiyonası'nın altıncı ayağı olan Portekiz Rallisi'nde Citroen Junior takımının genç Fransız pilotu yarışın dördüncü özel etabında ele geçirdiği liderliği finiş kadar koruyarak kariyerinin ilk zaferine ulaştı. Şampiyonada lider durumda bulunan ve özellikle son gün vatandaşı Ogier'i geçmek için yoğun baskı kuran Sebastien Loeb, bunda başarılı olamayınca ikinciliğe razı olmak zorunda kaldı. Bu sezon artık iyi-

ce kendisini belli eden ve seyredenler için can sıkıntısı haline gelen takım emirleri Citroen takımında uygulanmayınca Ogier'e bir anlamda zaferin yolu açılmış oldu.

Üçüncü sırada ise yine bir Citroen pilotu olan Daniel Sordo yer aldı. Rallinin son gününde yaşadığı direksiyon problemiyle üçüncülüğü Daniel Sordo'ya kaptıran Petter Solberg, son Seyirci Sü-

per Etapı'nda bir su bariyerine çarpıp zaman kaybedince Mikko Hirvonen'in arkasında beşinci oldu.

Altıncı ve yedinci sıralarda şampiyonanın genç isimleri Matthew Wilson ve Mats Ostberg yer alırken, Munchi's Ford takımı pilotu Federico Villagra ise son-
dan bir önceki etapta yaptığı kazadan az hasarla kurtularak sekizinci sırada finiş geldi. Khalid Al Qassimi dokuzuncu

sırada yer alırken, Kimi Raikkonen ilk etaplarda aracında yaşadığı mekanik sorunlardan sonra 16. etapta bir kayaya çarparak lastik patlamasına rağmen 10 sırada yarışı tamamladı ve puan barajında yer alan son isim oldu. S-WRC'de Ford Fiesta S2000 ile yarışan Jari Ketomaa şampiyonadaki en yakın rakibi Xavier Pons'u farklı geçerek birinci olurken, Kevin Abbring Renault Clio R3 ile J-WRC'de zaferi elde etti.



Petter Solberg son iki etapta kaybettiği zamanlarla beşinci sırada finiş gördü.



Orta sıraların gediklisi Matthew Wilson yine geleneği bozmadı.



Jari Ketomaa Yeni Zelanda'dan sonra Portekiz'de de S2000 birincisi oldu.



Kevin Abbring JWRC'de zafer şampanyasını sevinçle patlattı.

Ogier: "Loeb'a karşı kazanmak güzeldi"

2008'de JWRC'de pilotlar şampiyonu olduktan sonra WRC'ye geçen ve Portekiz Rallisi'nde zafere ulaşan Sebastien Ogier, yarış sonrası kendisine uzatılan mikrofonlara "Şu anda bu duyguyu anlatmak zor. Hâlâ çok heyecanlıyım, çok mutluyum... Birkaç hafta önce Yeni Zelanda'da kazanamamak büyük bir hayal kırıklığıydı benim için, ama sonuçta Yeni Zelanda'da çok iyi performans gösterdiğimizi biliyordum ve harika bir hafta sonuydu. Ama bu hafta sonu tamamen mükemmeldi. Starttan son güne kadar

büyük bir ataktaydım ve şimdi ilk zaferimi elde ettim. Loeb'e karşı kazanmak çok güzel bir his. O rallide tarihin en iyisi; O herkes için bir referans noktası. Son süper özel etap startından önce uzun bir bekleme oldu. Herkes beni tebrik etmeye başlayınca ben de Yeni Zelanda'yı hatırlayın sona 3 viraj kala kaybettim diyordum. Statta çok sayıda seyircinin ve çok sayıda arkadaşın önünde kazanmak çok özel ve güzel." açıklamasını yaptı. Ogier aynı zamanda yeni hedefinin WRC ile kendisini asfaltta daha çok geliştirmek olduğunu ve bunun için çok çalışacağını sözlerine ekledi.

WRC Portekiz Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1.	.....Sebastien OGIER – Julien INGRESSIA	Citroen C4 WRC	3:51:16.1
2.	.....Sebastien LOEB – Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	3:51:24.0
3.	.....Dani SORDO – Marc MARTI	Citroen C4 WRC	3:52:33.7
4.	.....Mikko HIRVONEN – Jarno LEHTINEN	Ford Focus WRC	3:52:48.1
5.	.....Petter SOLBERG – Philip MILLS	Citroen C4 WRC	3:52:51.8
6.	.....Matthew WILSON - Scott MARTIN	Ford Focus WRC	3:58:26.2
7.	.....Mads OSTBERG - Jonas ANDERSSON	Subaru Impreza WRC	3:58:44.4
8.	.....Federico VILLAGRA - Jorge Perez COMPANC	Ford Focus WRC	4:01:52.2
9.	.....Khalid AL QASSIMI - Michael ORR	Ford Focus WRC	4:02:11.9
10.	.....Kimi RAIKKONEN – Kaj LINDSTROM	Citroen C4 WRC	4:02:50.4

Nefes kesen yarışın galibi Burak Çukurova oldu

İzmir'in asfalt etaplarında düzenlenen sezonun ikinci rallisinde Bonus Parkur Racing pilotu Burak Çukurova zafere ulaştı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Harun Özdemir – Ayşegül Cezayirli





Yarış boyunca genç rakipleri ile sıkı mücadele veren Serkan Yazıcı, şanssızlığa yenik düştü.



Bonus Parkur Racing pilotu Fatih Kara ikinci olarak şampiyonada liderliğini sürdürdü.



Mehmet Besler bu sezon ST Racing takımında Abarth Punto S2000 ile yarışıyor.

Hızlı fakat kaygan zemin yapısına sahip etapları ile Türkiye Şampiyonası'nın tek asfalt yarışı olan Ege Rallisi, bu sene 20. kez organize edildi. 29 otomobilin kayıt yaptırdığı yarışta, Historic Ralli ve Mahalli Ralli otomobilleri dahil 28 otomobil start aldı. Bu sayı ne yazık ki son senelerde giderek rallilerde start sayısı konusunda kan kaybeden sporumuz açısından düşündürücü oldu. Daha

önce yapılan yarışlarda 2004 ve 2005 senelerindeki yarışta ise 54 otomobil start almıştı. 8 Mayıs Cumartesi günü Forum Bornova'daki startın ardından İzmir Ülkü Pisti'ndeki özel seyirci etabını geçen ekiplerde en iyi zamanı bu sezon parkurlara geri dönen Mehmet Besler-Cihan Özdamar ikilisi yaparken, ikinci zamanı ST Racing'den takım arkadaşı Serkan Yazıcı-Kaan Özşenler, üçüncü

zamanı ise Bonus Parkur Racing pilotu Burak Çukurova-Aykan Alakoç ikilisi yaptı.

Son etaba kadar kıyasıya mücadele sergilendi

Pazar günü sabahı ilk etabı kazanan Burak Çukurova olmasına rağmen Serkan Yazıcı 10.8 Km'lik Efemçukuru etabında liderliğe yerleşti. Yazıcı bu konu-

munu ilk loop boyunca korurken, asfaltın iki başarılı ismi Fatih Kara ile Mehmet Besler'in üçüncülük mücadelesi dikkat çekti. Yarışın sondan bir önceki etabında Peugeot 207 S2000'i ile Burak Çukurova liderliği ele geçirirken, Serkan Yazıcı yarışın son etabı Beyler'de lastik patlatıp üçüncülüğe düştü. 2003'de kazandığı Ege Rallisi'nin ardından bu yarışta daha sonraki senelerde hep şanssızlık yaşa-



Serhat Öztemir üst sıralarda ralliyi bitirmek için yarıştı.



Ünal Şenbahar fotoğrafcılara güzel görüntüler sunmayı sürdürdü.



Menderes Okur yine şanssızlıklarla dolu bir yarış geçirdi.



Süheyl Polatoğlu yeni rengine bürünmüş C2'si ile Ege'de şans aradı.

BURAK ÇUKUROVA VE SERKAN YAZICI ARASINDA SON ETAPLARDAKİ KİYASIYA ÇEKİŞME SEYREDENLERE KEYİF VERDİ.

yan Serkan Yazıcı, bir kez daha makus talihine boyun eğmek zorunda kaldı. S2000'lerin zirvedeki savaşına Mitsubishi Lancer Evo9'u ile elinden geldikçe yakın olmaya çalışan Fatih Kara ise ikinci olarak takımı Bonus Parkur Racing'in yüzünü güldürdü. Serkan Yazıcı İzmir'den üçüncülük ile ayrılırken, takım arkadaşı Mehmet Besler de dördüncü olarak kendisini izledi. Citroen Saxo ile bu sezon ralliye soyunan eski pist şampiyonu Ali Gülan, dokuzuncu sırada yer alarak en iyi iki çekerle yarışan pilot oldu. Fatih Kara bu sonuçla Türkiye Ralli Şampiyonası'ndaki liderliğini sürdürür-

ken, Burak Çukurova da ikinciliğe yükseldi. Bonus Parkur Racing de takımlar şampiyonasında ilk sırada yer alıyor.

Burak Çukurova: "Bundan daha iyisi olmazdı"

Kariyerinin ilk Türkiye Şampiyonası birinciliğini kazanan Burak Çukurova yarışın ardından: "Bonus Parkur Racing olarak yarışta ben ve Fatih Kara 1-2 olduk. Bundan daha bir sonuç olmazdı. Bütün takıma teşekkür ediyoruz. Bizim açımızdan gayet güzel bir yarıştı. Kazanmaya gelmiştik, bunu başardık mutluyuz" açıklamasını yaptı.



Mustafa Çakal mat siyah renkli Ford Fiesta'sı ile Antalya'yı temsil etti.



Yarıшта dereceye giren ilk üç ekip objektiflere birarada poz verdi.

Ege Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot	Takım	Zaman
1	Burak ÇUKUROVA – Aykan ALAKOÇ	Peugeot 207 S2000	1:19:47.6
2	Fatih KARA – Bilge AYAN	Mitsubishi Lancer Evo9	1:20:51.3
3	Serkan YAZICI – Kann ÖZŞENLER	Abarth Grande Punto 2000	1:21:15.1
4	Mehmet BESLER – Cihan ÖZDAMAR	Abarth Grande Punto 2000	1:21:27.7
5	Serhat ÖZTEMİR – Ünal TEZEL	Mitsubishi Lancer Evo9	1:23:50.0
6	Menderes OKUR – Aras DİNÇER	Mitsubishi Lancer Evo9	1:27:27.1
7	Taner ŞENGİZENER – Bora YILMAZ	Mitsubishi Lancer Evo8	1:28:02.3
8	Ünal ŞENBAHAR – Emire CANTÜRK	Mitsubishi Lancer Evo9	1:28:26.8
9	Ali GÜLAN – Ahmet Yörük	Citroen Saxo	1:30:49.3
10	Mustafa ÇAKAL – Mehmet KÖLEOĞLU	Ford Fiesta ST	1:31:29.1

Abant'tan iki şampiyon geçti



ANOK tarafından Bolu Abant'da yapılan sezonun ikinci tırmanma yarışında şampiyon Bursaspor renklerinde start alan Serkan Yazıcı güne damgasını vurdu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Fotoğraflar: Harun Özdemir –

Ayşegül Cezayirli

Türkiye Tırmanma Şampiyonası'nın ikinci ayağı Ankara Otomobil Sporları Kulübü (ANOK) tarafından 12 Temmuz Pazar günü Abant'ta gerçekleştirildi.

Altı farklı kategoride 20 sporcunun mücadele ettiği hafta sonunda en iyi dereceye imza atan pilot, Kategori 4'ün de galibi olan Fiat Punto S2000 ile yarışan Bursalı sürücü Serkan Yazıcı oldu.

Babasının kulüp başkanlığını yaptığı ve sezonu Süper Lig'de şampiyon olarak noktalayan Bursaspor renklerinde yarışan Serkan Yazıcı'yı, ikinci olarak yine bir Bursalı pilot olan Ünal Şenbahar izlerken, şampiyonanın iddialı isimlerinden Ögöl Orhan ise üçüncülüğü elde etti. Kategori 1'de Citroen Saxo ile yarışan İzmirli Alper Akgün birinci olurken, Fiat Palio ile yarışan Kamil Burak Özal tolmaz ikinci sırada izledi.

Üçüncü sırada finiş görerek podyuma çıkan son isim ise Sinan Saatçi oldu. Kategori 2'de birincilik Honda Civic Type-R ile yarışan İzmirli Tunç Tunçer'in olurken, Renault Clio'su ile mücadeleye katılan Adil Küçüksarı ikinci, Ümit Kemal Coşkun ise üçüncü sırada yarışı tamamladı. Kategori 3'te ise klasman rahat bir zafer elde eden Bülent Gürkan, Emrah Artuner ve Hakan Ünsal sıralaması-



Cem Acar Megane Maxi ile kulaklara ziyafet çekerek sınıfında birinci oldu.



Dr. Tunç Tuncer Kategori 2'de birincilik kupasını İzmir'e götürdü.



Kategori 4'te şampiyona lideri olan Ünal Şenbahar, Serkan Yazıcı ile başabaş mücadele etti.



Bülent Gürkan kategorisinde rahat bir haftasonu geçirdi.



İzmirli genç pilot Alper Akgün, Citroen Saxo'su ile rakiplerine zirve şansı tanımadı.



Kupa alan tüm pilotlar objektiflere toplu halde poz verdiler.

la oluştu. Kategori 5'te, yarışı ilk sırada tamamlayan isim Renault Megane Maxi ile yarışan Cem Acar oldu. İkinci sırada Çağrı Tarık Zeybek yer alırken, Arslan Acar ise üçüncü sırada yarışı tamamladı. Kategori 6'da mücadele eden tek isim ise Opel Kadett ile mücadele eden Tan Uydaş oldu.

Yarışanlar ve seyredenler keyifli bir hafta sonu yaşadı

Abant'da yapılan yarışın bir gün öncesi Bolu Belediye Binası önünde verilen sembolik startta, mücadelede yer ala-

cak olan pilotların kısa süreli şovları seyircilerin yoğun ilgisini topladı. Özellikle Serkan Yazıcı'nın Abarth Punto S2000'i ile yüksek devirde yaptığı drift tarzı dönüşleri seyircilerin yoğun tezahüratlarına neden oldu.

Ertesi gün yarış sabahı ilk antrenman çıkışlarında yağan yoğun yağmur ekiplerin yeni stratejiler belirlemesine sebep olsa da, daha sonra açan havayla parkur kuruyarak pilotlara kazasız bir hafta sonu yaşattı. ANOK'un yarıştaki ekibinin özellikle her zamankinin aksine her çıkış

sonunda pilotlara ara zaman hizmeti de vermesi takdir toplarken, genel olarak başarılı bir organizasyona imza atıldığı gözlemlendi.

Yarışın ardından Abant Otelinde yapılan ödül töreninde bir konuşma yapan ANOK başkanı Meriç Demiralp, bu yarışın aynı zamanda önümüzdeki sene Avrupa Tırmanma Şampiyonası'na aday olacağını, bundan dolayı parkurun etrafının bariyerle ve zeminin de otoyol asfaltı ile kapanacağını açıkladı.

ANOK, ABANT'TA DÜZENLEDİĞİ YARIŞTA SEYREDENLERDEN TAM NOT ALDI.

Kenan Sofuoğlu fırtınası Amerika'da esti

Kenan Sofuoğlu Amerika'da yapılan Dünya Supersport Motosiklet yarışında birinci gelerek bir kez daha göğsümüzü kabarttı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Ülkemizi Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda temsil eden Kenan Sofuoğlu Amerika'da yapılan sezonun yedinci yarışından zaferle ayrıldı. Salt Lake City'deki Miller Motorsport Park Pisti'nde geçen yıl yapılan yarışta son turda rakiplerini geçerek ihtişamlı bir galibiyete imza atan Kenan Sofuoğlu, şampiyonadaki en büyük rakipleri Eugene Laverty ve Juan Lascorz'u geride bıraktı. Hannspree Ten Kate Honda takımı renklerinde yarışan Sofuoğlu, yarıştan bir gün önce yapılan sıralama turlarında en iyi zamanı gerçekleştirerek pole pozisyonunda start almaya hak kazandı. 31 Mayıs Pazartesi günü yapılan yarışta verilen start ile birlikte ilk virajda Eugene Laverty'nin arkasında kalan sürücümüz, rakibinin arayı fazla açmasına fırsat vermeden yakın takibe koyuldu.



Kenan Sofuoğlu start öncesi zafer işareti yaparak kendinden emin görünüyordu.



Şampiyon sürücümüz yarış boyunca üstün bir performans sergiledi.



Kenan'ı finiş sonrası padokta Takım menajeri Ronald Ten Kate kutladı.



Kenan Sofuoğlu'nun birincilik kupasıyla keyfine diyecek yoktu.

Daha sonra işi fazla uzatmadan rakibini geçen Kenan Sofuoğlu, damalı bayrağı Laverty'nin 1.2 saniye önünde birinci olarak geçmeyi başardı ve sezonun ikinci zaferine imza attı. Kenan Sofuoğlu aynı zamanda altıncı turda yaptığı 1'51.702'lik derecesiyle bu pistin Supersport'da yeni tur rekorunu kırdı. Ayrıca Kenan Sofuoğlu bu sezon katıldığı yedi yarışta da podyumda yer alarak başarılı ve istikrarlı performansını sürdürdü. Kawasaki Motocard adına yarışan Juan Lascorz üçüncü olarak yarışı tamamlarken, Triumph ile yarışan Chaz Davies ve Michele Pirro da dördüncü ve beşinci sırada damalı bayrağın altından geçtiler.

Kenan Sofuoğlu: "Kazanmaya gelmiştik ve başardık"

Geçen yıl olduğu gibi bu sene de

Amerika'da Supersport sınıfında başarıya ulaşan Kenan Sofuoğlu yarış sonrası yapılan basın toplantısında: "Açıkçası bu hafta sonu bizim için zorluklarla başlamıştı. Cuma günü serbest antrenmanlarda motorumuzun ayarlarında bazı problemlerimiz olduğunu fark ettik ve bunları ekip olarak sıkı bir çalışmayla çözerek ertesi gün sıralamalarda pole pozisyonu kazanmayı başardık. Geçen yıl olduğu gibi bu sene de yarışı kazanmaya odaklanmıştım. Start sonrası ilk virajda La-

verty önü aldı ama daha sonraki turlarda onu yakın takibe alarak geçmeyi başardım. Takımına ve ülkeme bir zafer daha kazandırdığım için çok mutluyum. Bu performansımızı gelecek yarışlarda da sürdürmek istiyoruz" şeklinde konuştu.

Dünya Supersport Motosiklet Şampiyonası'nda ülkemizi temsil eden Kenan Sofuoğlu elde ettiği bu galibiyetle şampiyonada lider durumda bulunuyor.

World Supersport Amerika

Sıra . Sürücü..... TakımZaman

1. ....Kenan SOFUOĞLU	Hannspree Ten Kate Honda	33'45.278s
2. ....Eugene LAVERTY	Parkalgar Honda	+1.028ss
3. ....Joan LASCORZ	Kawasaki Motocard	+1.673s
4. ....Chaz DAVIES	ParkinGo Triumph BE1	+13.209s
5. ....Michele PIRRO	Hannspree Ten Kate Honda	+14.209s

Sıra . Sürücü..... Puan

1. ....Kenan SOFUOĞLU	142
2. ....Eugene LAVERTY	136
3. ....Joan LASCORZ	128
4. ....Chaz DAVIES	84
5. ....Michele PIRRO	58

Lorenzo, kazandığı zaferle liderliğini sürdürdü



Fiat-Yamaha takımının İspanyol sürücüsü Jorge Lorenzo, Le Mans Pisti'ndeki yarışta takım arkadaşı Valentino Rossi'nin önünde birinci oldu.

Yazı: Gürkan Çağlar

Yarışa şampiyona lideri olarak başlayan Jorge Lorenzo, bu başarısı ile sezonun üçüncü yarışında ikinci kez birincilik elde etmiş oldu. Bu sonuçla ayrıca Yamaha 1980'den beri ilk kez üç yarışta üç zaferle tarihe geçti. Yarışa pole pozisyonunda başlayan son şampiyon Valentino Rossi ise ilk viraja Dani Pedrosa ve Jorge Lorenzo'nun önünde girdi. Ducati sürücüleri Nicky Hayden ile Casey Stoner ise dördüncü ve beşinci sırada öndeki üçlüyü takip ettiler.

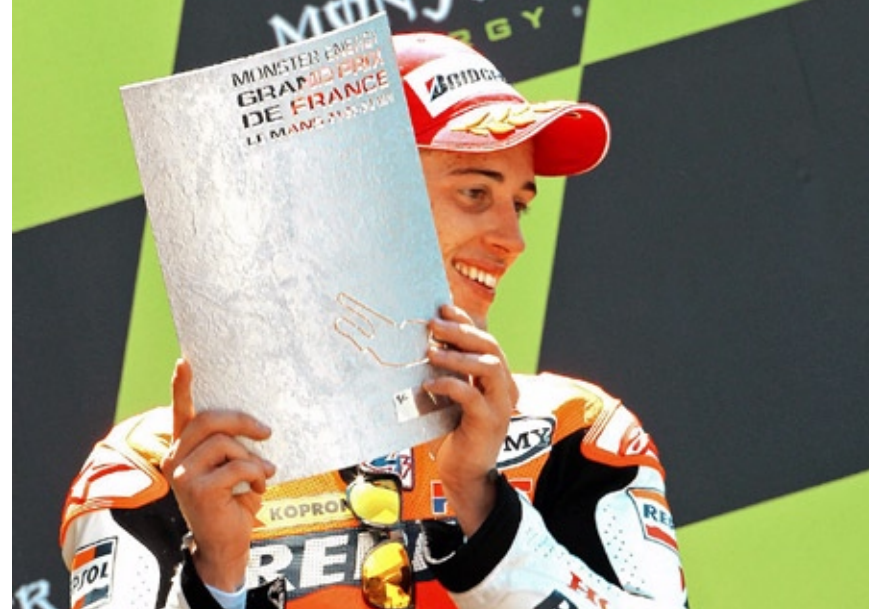
Yarışın ilk önemli abandonesi altıncı turda yaşandı. Sezona başarılı bir giriş yapamayan ve formsuz olduğu gözlenen Casey Stoner altıncı turda düşerek yarışa veda etti. Ben Spies Ve Loris Capriossi de düşerek yarış dışı kalan diğer sürücüler oldular. Yedinci turda Jorge Lorenzo atak yaparak Rossi'yi geride bıraktı ve liderliğe yerleşti. Fiat - Yamaha sürücülerini daha önceki yarışlarda olduğu gibi yine rakipleriyle arayı açarak ilk iki sırada yarışı sürdürürken, diğer takımlar arası çekişme de Repsol - Honda sürücülerinde başlamıştı. Üçüncü ve dördüncü sırada yer alan Dani Pedrosa ve Andrea Dovizioso kalan turlarda sıkı bir mücadeleye girdiler. Son turda Dovizioso takı arkadaşını geçecek fırsatı bularak, Pedrosa'yı dördüncülüğe itti. İspanyol pilot bu durumun etkisiyle konsantrasyonunu kaybederek bir sağ virajda dışa açılınca Nicky Hayden'a da geçilerek son turda iki sıra birden kaybetti. Damalı bayrağın ardından Jorge Lorenzo ve Valentino Rossi ilk iki sırada geçerken, Andrea Dovizioso da bu sezon ikinci kez podyuma çıkmayı başardı.

Lorenzo: "Fransa benim için çok özel"

Yarışı zaferle noktalayan Jorge Lorenzo "Benim MotoGP kariyerimde şu ana kadar en iyi sezona başlangıcım oldu. Üç



Valentino Rossi ikinci olmasına rağmen tek teker şovu ile hayranlarını selamladı.



Andrea Dovizioso Katar'dan sonra bu yarışta da podyuma çıkmayı başardı.



Lorenzo yarışın bitiminde dev ekranın önünde kurulan sandalyede patlamış mısır yiyerek kutlama şovu yaptı.

yarışta iki birincilik, fazlasıyla iyi bir sonuç. Startta Rossi'nin arkasında kaldım, sonraki turlarda O'nu geçmek zordu çünkü çok iyi defansif sürüş sergiliyordu. İlk başlarda çok risk almak istemedim. Daha sonra uygun bir anda istediğim fırsatı bularak geçmeyi başardım. Le Mans Pisti benim için hep güzel anılarla dolu bir yer. MotoGP'deki üç sezonumda burada iki birincilik ve bir ikincilik kazandım. Motorumuzdan ve bridgestone lastiklerimizden en iyi sonucu alarak kazanmayı başardık" açıklamasını yaptı.

Fransa Moto GP Genel Klasmanı

Sıra	Sürücü	Takım	Zaman
1	Jorge LORENZO	Fiat Yamaha Team	44'29.114
2	Valentino ROSSI	Fiat Yamaha Team	+5.672
3	Andrea DOVIZIOSO	Repsol Honda Team	+7.872
4	Nicky HAYDEN	Ducati Marlboro Team	+9.346
5	Dani PEDROSA	Repsol Honda Team	+12.613
6	Marco MELANDRI	San Carlo Honda Gresini	+21.918
7	Randy DE PUNIET	LCR Honda MotoGP	+29.288
8	Hector BARBERA	Aspar Ducati	+33.128
9	Aleix ESPARGARO	Pramac Racing Team	+33.493
10	Marco SIMONCELLI	San Carlo Honda Gresini	+33.805



Berke Bayındır Avrupa pistlerinde

Yıllardır çeşitli markalar ile Türkiye'de çeşitli sınıflarda şampiyonlukları bulunan Berke Bayındır bu yıl Avrupa Scirocco Cup'taki yarışıyor. Almanya'nın dünyaca ünlü Hockenheim pistinde yapılan Avrupa Scirocco R Cup 2010'un ilk yarışında Berke Bayındır 26 aracın arasında genel klasmanda 14'üncü kendi grubunda ise altıncı oldu. Çoğu daha önce o pistte defalarca yarışmış rakiplerine karşı, Berke, sadece yarım saatlik bir antrenman sonrasında, ilk defa bu piste çıktı. Otomobilini de henüz yeni yeni tanınmasının dezavantajına rağmen genç pilotumuz 26 otomobilin start aldığı yarış 14. sırada tamamladı. 220 beygir gücünde, CNG yakıt ile çalışan turbo Volkswagen Scirocco araçlar ile yapılan şampiyona, altısı Almanya ve biri İngiltere'de olmak üzere 7 yarıştan oluşuyor. Kısa adı DTM olan Alman Binek Otomobiller Şampiyonası ile aynı hafta sonu destek yarışları olarak koşulan yarışlar büyük ilgiyle takip ediliyor.

DTM'de zafer Ekström'ün oldu

Almanya Binek Otomobiller Şampiyonası'nın ikinci yarışı olan Valencia'da zafer Audi pilotu Mattias Ekstrom'ün oldu. Ricardo Tormo Pisti'nde yapılan sıralama turlarında 9. zamanı yapan Martin Tomczyk, zorunlu Pit-stop'unu çok geç yaptı ve Ekström'ün arkasına yerleşti. Bir süre Ekstrom'ü zorlasa da geçmeyi başaramadı ve yarışı İsveçli pilotun 0.4 saniye gerisinde ikinci olarak tamamladı. Mercedes'ten Bruno Spengler, önündeki Oliver Jarvis'in yarış dışı kalmasıyla podyuma çıkan son isim oldu. Bu sonuç Mathias Ekström'ün DTM kariyerindeki 14. zaferi oldu. Alexander Premat dördüncü olarak damalı bayrağın altından geçerken, 10. sıradan başlayan Timo Scheider yarış boyunca atak bir yükselişle rakiplerini teker teker geçerek beşinci sırayı elde etti. 10 ayaktan oluşan şampiyonanın finali 28 Kasım'da Şangay Pisti'nde düzenlenecek.



İtalyanlar, Hırvatistan Rallisi'nde podyumu parselledi

Avrupa Ralli Şampiyonası'nın ilk yarışı olan 1000 Miglia'yı kazanarak sezona iyi bir başlangıç yapan İtalyan pilot Luca Rosetti, Hırvatistan Rallisi'nde de zafere ulaşarak liderliğini sürdürdü. İkinciliği yine bir İtalyan olan ve Peugeot 207 S2000 ile yarışan Luca Betti elde ederken, Corrado Fontana da vatandaşlarının ardından podyumda üçüncülük basamağına çıkan isim oldu. 14-16 Mayıs tarihlerinde asfalt etaplarda yapılan rallide ikinci gün yağın yağmur ekipleri zorlasa da, Abarth Grande Punto S2000'i ile baştan aşağı üstün bir sürüş sergileyen Luca Rosetti, en yakın rakibine 2,5 dakikaya yakın fark atarak ralliyi kazanmasını bildi. Rosetti, ikinci gün yağın yağmura rağmen BF Goodrich lastiklerinin performansı sayesinde zafere ulaşmayı başardıklarını söyledi.





Off-Road heyecanı Bursa'da devam etti

2010 Türkiye Off-Road Şampiyonası'nın 3. yarışı, Bursa Alternatif Sporlar Kulübü'nün (BASK) organizasyonu ile 22-23 Mayıs 2010 tarihlerinde Gürsu Yamaç Paraşütü Tesisleri Gürsu – Bursa'da gerçekleştirildi. Hafta sonu yağan sağanak yağmurun etkisiyle oldukça ağırlaşan parkurda yarışmacılar puan mücadelesinde zorlandı. Şampiyonanın 3. yarışına Genel Klasmanda birinci sırada başlayan ve Monroe Amortisör sponsorluğunda yarışan Nihat Keskin-Yasemin Toker ikilisi Cumartesi günü koşulan orman etablarında yaşadıkları mekanik arıza probleminin ötürü 2. gün start alamadı. 2 ayak, 4 kısımda 8 özel etapta 133,65 km. yol kat eden ekiplerde Genel Klasmanda İnci Akü takımından Ahmet Tınkır-Rafet Yılmaz ikilisi birinciliği kazanırken, Monroe'nun ürün desteği sağladığı ekiplerden Aroma Off Road takımından Erkan Birinci-Arman Özdemir ikilisi ikinci ve Güneş Top-Selçuk Akkafa ikilisi ise üçüncü oldu. Sınıflarda; S1'de Yunus Ayhan-Bilal Karamemiş, S2'de Erkan Birinci-Arman Özdemir, S3'de Güneş Top-Selçuk Akkafa, S4'de Ahmet Tınkır-Rafet Yılmaz birinci oldu.

Peugeot Sport Türkiye, 19 Mayıs Resmi Geçit Töreni'ne katıldı

Peugeot Sport Türkiye Ekibi 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı dolayısıyla Ankara 19 Mayıs Stadyumu'nda düzenlenen Resmi Geçit Töreni'ne katıldı. Burcu Çetinkaya ve Çiçek Güney'in içinde bulunduğu Peugeot 207 Super 2000 ile törene katılan ekibe, Peugeot Türkiye'den de bir grup eşlik etti. Ankara Atatürk Kültür Merkezi'nde organize edilen alanda ise Devlet Bakanı Faruk Özak, Burcu Çetinkaya'nın pilotajında Peugeot 207 Super 2000 ile tur attı. Faruk Özak, araca binmeden emniyet kontrollerini bizzat yaptı ve co-drive aktivitesi sonrasında aracı oldukça dengeli bulduğunu belirtti. Aracın hızlanmasını ve dönüşlerdeki dengesine övgülerini sunan Özak, trafikte arka emniyet kemeri takılmasının önemi ile ilgili mesajlar verdi. Bu aktivitenin motorsporlarına destek vermek üzere organize edildiğini belirten Faruk Özak, yollarda hız yapılmamasının altını da çizdi. Faruk Özak'a ayrıca bu etkinlikte TOSFED Başkanı Mümtaz Tahincioğlu da eşlik etti.



İkinci ayağın galibi Yücel Özbek oldu

Nisan ayında koşulan ilk ayakla İstanbul Park'ta start alan Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe'ın ikinci ayağı 29-30 Mayıs'ta F1 Türkiye Grandprix'i ile birlikte İstanbul Park'ta koşuldu. İstanbul Park Pisti'nde 12 tur üzerinden gerçekleştirilen yarış Yücel Özbek 25.11.692'lik derecesiyle birinci olarak tamamlarken, Alman Thomas Langer 25.12.391 ile ikinci, Cenk Ceyişakar ise 25.12.593'lük derecesiyle üçüncü oldu. Yücel Özbek'e kupasını Doğu Otomotiv CEO'su Ali Bilaloğlu verdi. Cumartesi günü koşulan ilk yarışta Cenk Ceyişakar 25.11.483'lük derecesiyle birinci olurken, Yadel Oskan 25.19.798 ile ikinci, Alman Thomas Langer ise 25.22.590'lık derecesiyle üçüncü oldu. İstanbul Park Pisti'ndeki ikinci ayak yarışları sonunda Porsche GT3 Cup Challenge Eastern Europe'da Cenk Ceyişakar 74 puanla lider durumda yer alıyor. Ceyişakar'ı 59 puanla Yücel Özbek, 46 puanla ise Yadel Oskan takip ediyor.

Yeni Porsche Cayenne'e TechArt dokunuşu

Alman tuning firması TechArt, yeni Porsche Cayenne için görsel bir paket hazırladı.



TechArt, ikinci nesil Porsche Cayenne'i ufak dokunuşlarla daha çekici bir hale getirdi. TechArt'ın yeni Porsche Cayenne'e yönelik olarak yaptığı uygulama gövde trimleri özel renklere boyanabilmesinin yanı sıra karbon fiber olarak da alınabiliyor. Bu pakette paslanmaz çelikten egzoz çıkışları, 20-23 inç arasında değişen ebatlarda jant seçenekleri, motor için karbon kapak, vites değiştirme kulakçıklarına sahip spor direksiyon, arka koltuk eğlence sistemi gibi göze hitap eden ekipmanlar sunuluyor. TechArt kısa bir süre sonra yeni Cayenne'in motor ve yürüyen aksamına yönelik modifikasyon paketini sunacağını da açıkladı.



*20-23 İNÇ ARASINDA
FARKLI JANT
EBATLARI OTOMOBİLE
AYRI BİR HAVA
VERİYOR.*

e-otodergi okuyucu sayıları

Tarih	Sayı	Okuyucu sayısı
Temmuz 2008	1	En az* 6347
Ağustos 2008	2	En az* 7011
Eylül 2008	3	En az* 7530
Ekim 2008	4	En az* 10.042
Kasım 2008	5	En az* 15.220
Aralık 2008	6	En az* 15.873
Ocak 2009	7	En az* 15.903
Şubat 2009	8	En az* 15.923
Mart 2009	9	En az* 15.967
Nisan 2009	10	En az* 16.337
Mayıs 2009	11	En az* 16.823
Haziran 2009	12	En az* 17.245
Temmuz 2009	13	En az* 17.433
Ağustos 2009	14	En az* 18.287
Eylül 2009	15	En az* 18.385
Ekim 2009	16	En az* 20.579
Kasım 2009	17	En az* 20.682
Aralık 2009	18	En az* 22.468
Ocak 2010	19	En az* 22.632
Şubat 2010	20	En az* 23.967
Mart 2010	21	En az* 26.483
Nisan 2010	22	En az* 31.053
Mayıs 2010	23	En az* 31.152



www.

e-otodergi.com

24'üncü sayımızı okudunuz. 5'inci sayımızdan bu yana, Türkiye'nin en çok okunan otomobil dergisiyiz. İlginize nedeniyle teşekkür ederiz. Bir sonraki sayımız olan **Temmuz 2010** tarihli 25'inci sayımız, **5 Temmuz 2010** tarihinde yayına girecektir.

* Okuyucu sayımızı "en az" ifadesini kullanarak açıklıyoruz. Çünkü ücretsiz olarak yayınladığımız e-otodergi, bazı okuyucularımız tarafından indirilip, sonrasında farklı paylaşım sitelerinin server'larına yüklenip bizden bağımsız olarak da dağıtılıyor. Biz de doğal olarak sadece kendi server'ımızdan indirilen e-otodergi adedini sayabiliyoruz. Bu nedenle de o sayımızı ancak "En az" kaç kişinin indirdiğini sayabiliyoruz. Sonuç olarak; okuyucu sayımız, bizim açıkladığımızdan daha fazla.