

WWW.

KASIM 2008

SAYI:5

e-otodergi

.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

SÜRÜŞ İZLENİMİ

FIAT 500



TÜRKİYE'DEKİ
EN ÇEVRECİ
OTOMOBİLLER
DOSYASI

SÜRÜŞ İZLENİMİ

MINI COOPER



**MITSUBISHI
L200 DAKAR**



**YENİ FORD
FIESTA**



**HYUNDAI
MATRIX**



**GÜNEŞ ENERJİLİ
SAGUAR X7 VE
HİDROJENLİ SAHIMO**

Çevre bilinci ve belediye otobüsleri

Küresel iklim değişikliğinin de katkısıyla çevrecilik bir “trend” olmaya başladı. Umarım modadaki trendler gibi kısa süreli olmaz bu sevdada. Hangi sektör olursa olsun, her üretici çevreye daha az zarar veren fabrikalar kurmaya, çevreci ürünler üretmeye ve pazarlarken de bunu öne sürmeye başladı. Bu durum tüketiciler için de geçerli. İnsanların da büyük bir kısmı; su tüketirken, otomobil alırken, elektrik kullanırken vb... eskisinden daha dikkatli. Peki ya belediyeler?

Konumuz otomobil olduğu için konuya şu açıdan yaklaşıyorum: Her araç, fabrika çıkışında belirli bir emisyon oranına sahip ve bu oran, yeni araçlarda gittikçe azalıyor. Ancak bir aracın atık gaz emisyon oranı ne kadar başarılı olursa olsun, gerekli periyodik bakımlar yapılmadıkça o oranı korumak imkansızlaşır.

Kısacası siz ne yaparsanız yapın, ne kadar çevreci bir otomobil kullanırsanız kullanın, iş “trafikteki genel toplam”a bakıyor. Ben, istersem sıfır emisyonlu bir araç kullanayım, yanımdan her gaz verişinde ortalığı toza dumana katan bir belediye otobüsü geçtiğinde benim hassasiyetim ne işe yarayacak? Anlayamıyorum. Belediye otobüslerinin bakımlarına bütçe ayrılmıyor mu? Bakımları yapılmıyor mu? Bu çok mu zor bir iş? Yıllardır aynı manzara! Ve ne yazık ki, biz modern otomobillerimizle günde sadece birkaç saat trafikteyiz. Onlar bütün gün doğayı ve insanları zehirliyorlar. Ama hepsinin üstünde aynı slogan: “Yeşil motor, yeşil çevre”. Ne demekse!

Emre Anamur
emre@e-otodergi.com

Geçmişe özlem, geleceğe yatırım

Geçmişe özlem, bu ayki MINI Cooper-Fiat 500 yazısının başında anlattığımız gibi hep var olan bir olgu. Devrim Arabaları filminin gösterime girmiş olması bilinen hikayeyi tekrar canlandırıp, insanları duygulandırdı.

Tamamen yerli ilk Türk otomobili denemesi aslında başarılı olmasına rağmen ilgisizlik ve desteksizlik yüzünden tarihin tozlu raflarına yerleşti. Bunun sonucunda Türk insanının tamamen yerli bir otomobile binmesi isteği de uzun yıllar ertelenmiş oldu. Yani bir anlamda tren kaçmıştı. Gerçi fikri mülkiyeti tamamen Türkiye’ye ait olan Fiat Fiorino var, fakat ismiyle cismiyle yerli otomobil tutkusu otomobil severlerin hep kalbinde. Ve sohbetlerde neden tamamen yerli bir otomobilimiz olmadığı konusu halen açılır.

Bu konuda artık yapılacak fazla bir şey yok ama bundan ders çıkartıp geleceğe bakmamız gerek. Bu ayki konularımızdan birinde bahsetmiş olduğumuz gibi üniversitelerimizde alternatif yakıtla çalışan araçlar üzerine çalışmalar yapılıyor. İstedikleri tek şeyse ilgi ve destek. Şimdi onlara yapılacak yatırım geçmişte kaçırdığımız treni gelecekte yakalamamızı ve Türkiye’nin geleceğine önemli katkılar sağlayabilir. Sonuçta emekleme aşamasındaki bu çalışmalar, gelecekte günlük yaşamda kullanılacak teknolojilerin aslında birer ön çalışması niteliğinde.

Mutlu bir ay dileklerle

Tarık Akagün
tarik@e-otodergi.com

**BURAYA İLAN
VEREBİLİRDİNİZ**

reklam@e-otodergi.com

HABERLER

- 05 Lamborghini Estoque
- 09 Land Rover G4 Challenge
- 10 Autoshow'08
- 21 Eylül ayı otomobil satışları

RÖPORTAJ

- 30 Türk Pirelli Lastikleri A.Ş.
Ticaret Direktörü Mete Ekin

DOSYA

- 68 Türkiye'de satılan
en çevreci otomobiller

MOTORSPORLARI

- 73 WRC Fransa Rallisi
- 76 IRC Valais Rallisi

KLASİK

- 80 Ford Thunderbird

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 39 Mitsubishi L200 Dakar
- 59 Hyundai Matrix 1.5 CRDi
- 62 Chevrolet Aveo 1.2 16V
- 65 Honda Civic Hybrid

İLK SÜRÜŞLER

- 24 Ford Fiesta
- 27 Mazda BT-50

ÖZEL HABER

32 SAITEM-SAGUAR X7
VE SAHIMO

FOTO TEST

69 Audi A3 Cabrio
1.8 TFSI S tronic

45 SÜRÜŞ İZLENİMİ
Fiat 500, MINI Cooper



Lütfen okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayınız

e-otodergi

KASIM 2008 SAYI 5

Sahibi

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

Editörler

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

Görsel Yönetmen

Suat Köksal
suatkoksal@gmail.com

Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com

Katkıda bulunan

Şafak Elçi

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.



4 kapılı Lamborghini

Porsche SUV üreteceğini açıkladığı zaman otomobil severler ne kadar şaşırdılarsa, Lamborghini'nin 4 kapılı Estoque modeli de aynı etkiyi yaptı. Paris Otomobil Fuarı'nda tanıtılan otomobil, şu an için bir konsept. "Estoque" İspanyolcada boğa güreşinin sonunda, matadorun boğayı öldürmek için kullandığı 90 santimetrelilik kılıca verilen isim. 2009 yılında satışa sunulacak olan Porsche Panamera ve Aston Martin Rapide rakip olması beklenen Estoque'un hangi motora sahip olacağı ise henüz açıklanmadı. Ama muhtemel üniteler arasında, ilginçtir ki V8 hybrid ve yüksek performanslı turbodizel seçenekler var. Otomobilin 2011'de üretilmesi planlanıyor.



HEM KENDİNİ, HEM DE TRAFİĞİ DURDURUR



ŞEHİRDE GÜVENLİK TEKNOLOJİSİ İLE YENİ VOLVO XC60

Volvo üstün İskandinav tasarımı ve tartışılmaz Volvo güvenliğinin çizisini dünyada ilk defa standart olarak sunulan Şehirde Güvenlik Teknolojisi ile daha da yükseltti. Volvo XC60 düşük hızda çarpışmaları engellemek için kendi kendine fren yapabiliyor. Biz buna fonksiyonel tasarım diyoruz. Tasarımı ile trafiği, teknolojisini ile kendini durdurabilen ilk Volvo. İsveç'ten sevgilerle... **Volvoline 0212 44 44 858** www.volvocars.com.tr

Volvo. for life



Bu Transporter Türkiye'ye özel

Volkswagen AG, Türk tüketicisinden gelen talepler doğrultusunda, marka tarihinde ilk kez, tek bir Pazar için seri olarak üretilen bir versiyon geliştirdi. Transporter Sportline olarak adlandırılan ve sadece Türkiye'de satılacak olan yeni araç, çeşitli görsel aksesuarlar sayesinde artan sportif kimliğiyle öne çıkıyor. Geliştirme çalışmaları altı aydan fazla süren Transporter Sportline'ın en belirgin özelliği değişen ön yüzü. Krom radyatör ızgaralı ön bölüm, gövde rengi tampon ve ön sis farları ile daha bağımsız ve sportif bir bakışa sahip olan Transporter Sportline, standart versiyondan 2.650 YTL daha pahalı. Transporter Sportline'da, standart donanım pa-

ketine ek olarak, gövde rengi ön ve arka tampon, gövde rengi elektrikli katlanabilir ve kumanda edilebilir ısıtmalı yan aynalar, gövde rengi kapı kolları, krom ön ızgara, ön sis farları, çift reflektörlü ön farlar, özel tasarım arka farlar, Isofix koltuk bağlantıları, yüksekliği ve eğimi ayarlanabilir koltuk başlıkları, özel koltuk döşemesi, 17 inç çelik jantlar, krom kaplı kapı iç kolları ve standart şasi araçlarda gövde rengi yan çıtalar bulunuyor. 1.9 TDI 102 HP, 2.5 TDI 130 HP ve 2.5 TDI 174 HP motor seçeneklerine sahip olan Transporter Sportline, "Cityvan" ve "Camli Van" olmak üzere iki karosere sahip. Araçta güvenlik donanımı olarak; ESP, ASR, EDL, EBC, BAS, EBD, ARP, FBS, sürücü havayastığı, ön ve arka viraj denge çubukları ile dört adet disk fren standart.



X1 2010'u bekliyor

Gün geçmiyor ki markalar yeni segmentlere girmesin. BMW de 2010'da satışa sunacağı yepyeni bir modelini Paris Otomobil Fuarı'nda konsept olarak tanıttı. X1 adının verildiği ve satışa da aynı isim korunarak girecek olan otomobil, markanın mini SUV'u olarak rekabete girecek. BMW yetkilileri, Paris'te sergilenen bu 5 kişilik aracın, seri üretime sadece ufak tasarım değişiklikleri sonrasında gireceğini belirtiyorlar. 4457 mm uzunluğunda, 1789 mm genişliğinde ve 1535 mm yüksekliğindeki X1, arazi kullanımından çok asfalt sürüşleri için geliştirilmiş. Araç, xDrive adlı dört tekerlekten çekiş sistemiyle donatı-



X1 KONSEPTİ, ARKA TASARIMINDA X3'TEN İZLER TAŞIYOR

Fiat'tan yeni konsept

Fiat Bugster adlı yeni sportif off-road konsepti, 30 Ekim-10 Kasım 2008 tarihleri arasında düzenlenen Sao Paulo Otomobil Fuarı'nda tanıtılıyor. Gerek arazi şartlarına uygun şasi yapısı gerekse radikal tasarımıyla dikkat çeken Fiat Bugster, sıfır emisyon üreten elektrikli motoru ve dönüştürülebilir malzemelerden üretilen gövde parçalarıyla da geleceğin otomobillerinin gelişimi hakkında önemli ipuçları sunuyor. Avrupa'nın en çok otomobil satan 10 üreticisi

arasında yapılan araştırma sonuçlarına göre 2007 yılında en düşük ortalama CO2 emisyonu salınımına sahip ürün yelpazesine sahip marka seçilen Fiat, çevre dostu otomobil üretimine büyük önem veriyor.



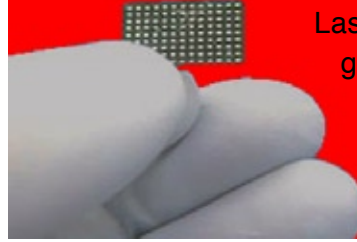
TomTom Türkiye’de

Dünyanın lider taşınabilir navigasyon çözümleri sağlayıcısı TomTom Türkiye pazarına girdi. TomTom, en güncel Tele Atlas Türkiye haritası bilgileri ve Türkçe dil özelliğiyle satışa sunduğu ürünleriyle 2007 yılında yaklaşık 15 bin adet navigasyon cihazı satılan Türk pazarını büyütmeyi hedefliyor. TomTom ürünleri; Arçelik, Beko, Bimeks, Electroworld, Mediamarkt, Teknosa, Vatan ve önde gelen teknoloji perakende zincirlerinin Türkiye genelinde bulunan yaklaşık 1000 satış noktasında tüketiciyle buluştu. Hollandalı marka, pazara “ONE”, “XL” ve “GO 720” adlı üç ürünle girdi. ONE 399 YTL, XL Türkiye 599 YTL, XL Avrupa 759 YTL, GO 720 ise 899 YTL fiyata sahip.



Pirelli lastikleri otomobille konuşacak

1950’li yıllardaki ilk radyal lastik Cinturato ve 1970’li yıllardaki basık seri lastikle riyle yeniliklere imza atan Pirelli, “Akıllı Lastik Cyber Tyre” ile lastik teknolojisinde yeni bir dönem başlatıyor. Lastiğe takılan çip sayesinde lastiklerin durumu ve yol koşullarını araca ve sürücüye aktaran “Cyber Tyre”, aracın elektronik kontrolünü daha etkin bir hale getirerek güvenliği en üst düzeye çıkarıyor. Lastiğin dönmesiyle kendi enerjisini elde eden sensör, pil gerektirmeyen özelliğiyle de çevreye olan zararı minimum düzeyde tutuyor ve Pirelli’nin çevre bilinci konusundaki hassasiyetini gözler önüne seriyor. Bu yenilikçi teknoloji, 2010 yılının ilk aylarında satışa sunulacak .



Oyak Renault üretimi 3 milyonu geçti

2008 yılında da sektörde otomobil üretiminin ve ihracatının lideri olan Oyak Renault Otomobil Fabrikaları, 3 milyonuncu otomobilini üretti. 1969’da kurulan ve üretime 1971’de geçen Oyak Renault, başlangıçta 20 bin adet olan yıllık üretim kapasitesini bugün 360 binlere yükseltmiş durumda. Oyak Renault’nun ürettiği 3 milyon otomobilin yüzde 43’ü, 5 kıtada Avustralya’dan Yeni Zelanda’ya, Fransa’dan İngiltere’ye, Tayland’dan Mısır’a, Fas’tan Güney Afrika’ya, Kolombiya’dan Martinik’e 100’den fazla ülkede satıldı.

*OYAK RENAULT
FABRİKASININ
BUGÜNKÜ ÜRETİM
KAPASİTESİ YILLIK 360
BİN ARAÇ*



Emre Yazıcı, tasarım yarışmasında ikinci oldu

Çevreye saygı, interaktif hareket kabiliyeti, toplumsal uyum ve ekonomik verimlilik olmak üzere dört farklı tema üzerinde oluşturulan 5’inci Peugeot Tasarım Yarışması’nın üç finalisti açıklandı. 2500 projenin katıldığı yarışma için 132 bin adedin üzerinde oy kullanıldı. Belirlenen 10 finalist arasında yer alan iki Türk tasarımcıdan Emre Yazıcı’nın EGO adlı projesi ikinciliğe layık görüldü.

2 Ekim 2008 tarihinde, Peugeot’nun Paris Otomobil Fuarı’ndaki standında Peugeot Genel Müdürü Jean-Philippe Collin finalistleri açıkladı. 5. Peugeot Tasarım Yarışması, 2,500’ü aşkın projeyi sunan 95’den fazla milletten tasarımcının içinde yatan müthiş enerjiyi bir kez daha açığa çıkardı.

Bir depoyla 1689 km

15 Ekim'de 6 ileri manuel şanzımanlı Peugeot 308 HB 1.6 HDi ile Güney Afrika'da bir depo yakıtla 1689,7 km kat ederek yeni bir tüketim rekoru kırıldı. Araç, Güney Afrika'nın batı kıyısında, Cape Town'ın kuzeyinde yer alan Kleinsee şehri ile doğu kıyısındaki Durban yakınında bulunan Umhlanga şehri arasındaki Coast2Coast Challenge maratonunu ortalama 3,4 l/100 km tüketimle tamamladı. Peugeot, aynı zamanda bu maraton sırasında yayılan karbon miktarına denk gelen sayıda ağaç dikmeyi taahhüt etti.



Deneme sürüşü i10 kazandırdı



Hyundai'nin 9-12 Ekim tarihleri arasında gerçekleştirdiği "Hyundai Keyifli Sürüş Günleri" dahilinde bir kişi çekilişle i10 kazandı. Hyundai modelleriyle deneme sürüşü gerçekleştirip çekilişe İstanbul'dan katılan Füsün Bektaş, yepyeni bir i10 1.1 Team'in sahibi oldu. Füsün Bektaş'a otomobili, Hyundai Assan Satış Direktörü Yavuz Kim tarafından İstanbul Autoshow 2008'in kapanış gününde teslim edildi.

SX-4 otomatik vitese kavuştu

Suzuki'nin genişleyen ürün yelpazesinin son temsilcilerinden SX-4'ün hatchback versiyonu, otomatik vites seçeneğiyle satışa sunuldu. SX-4'ün yeni versiyonu 31.050 YTL'den başlayan fiyatla tüketiciyle buluştu. 4x2 çekiş sistemine sahip otomobilde 1.6 litrelik benzinli motor bulunuyor. Motorun maksimum gücü 107 HP, maksimum torkuysa 145 Nm.



Nissan İstanbul'da sanatla buluştu

Nissan, 1 Eylül-30 Ekim tarihleri arasında gerçekleştirilen Shoe-Art İstanbul sergisine iki dev ayakkabıyla katıldı. Sanatçı Aslı Sönmezler'in tasarladığı ayakkabılar "Nissan Micra Aquatic" ve "Nissan Qashqai Şehrin Enerjisi" isimlerini taşıdı. Aslı Sönmezler, kullandığı yağlı boya tekniğinde; kehanetlerde kova burcu çağını anlatan ve kadınların bir ütopyayı sürdürceğine inanılan 7. çağdaki "su" ve "hava" temalarından ilham alıp, şehirli genç kadınların iç dünyasını Nissan Micra'nın sıradışı tasarım ve teknolojik özellikleriyle birleştirdiği "Nissan Micra Aquatic" ile temsil ediyor. Çizim tekniğinin ön plana çıktığı ve şehrin enerjisini resmeden "Nissan Qashqai Şehrin Enerjisi" ise, Nissan Qashqai'nin, şehrin kurallarına ve tüm zorluklarına meydan okuyan asi ruhunu anlatıyor.

Monroe'dan yeni amortisör

Dünyanın lider amortisör üreticilerinden olan Monroe, yeni ticari araç amortisör serisi Magnum'u tanıttı. Monroe, bu ürünle, binek ve hafif ticari araç sektöründe yakaladığı başarı çizgisini ticari araç sektörüne taşımayı planlıyor. Ürün gamında Scania, DAF, Volvo, Mercedes Benz ve MAN gibi ağır vasıta araç üreticilerinin araç ve model detayları ile amortisör ve süspansiyon çözümlerine yer veren Monroe, son olarak Renault'nun yeni modelleri için geliştirilen referansları da ürün kataloğuna ekledi.



G4'ün Türkiye ayağı sona erdi

Land Rover tarafından organize edilen G4 Challenge'ın Türkiye elemeleri, zorlu bir final mücadelesinin ardından sona erdi. Seçilen iki erkek ve iki bayan katılımcı, İngiltere'de yapılacak bir sonraki etapta kozlarını paylaşacaklar.

Yazı: Emre Anamur

Ülkemizi Land Rover G4 Challenge'da temsil edecek yarışmacılar, 22-25 Ekim tarihleri arasında, Karadeniz sahilinden başlayan ve Kanyon Alışveriş Merkezi'nde son etabı gerçekleştirilen final mücadeleleriyle belirlendi.

Hem doğanın zorlu koşulları hem de birbirleriyle mücadele eden Land Rover G4 Challenge yarışmacıları dört günlük zorlu bir sınavdan geçtiler. 22 Ekim tarihinde başlayan bu çetin mücadele, 25 Ekim günü yarışmacıların Land Rover araçlarıyla konvoy halinde Kanyon Alışveriş Merkezi'ne ulaşmaları ve burada düzenlenen son etapta kazananların belli olmasıyla son buldu. Yarışmacıların İstanbul caddelerindeki konvoyu halkın büyük ilgisini çekerken, Kanyon Alışveriş Merkezi ziyaretçileri, yarışmacıların büyük heyecanına tanık oldu.

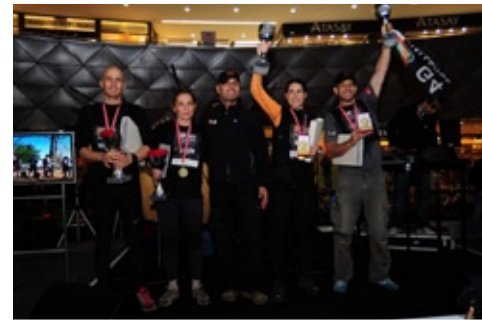
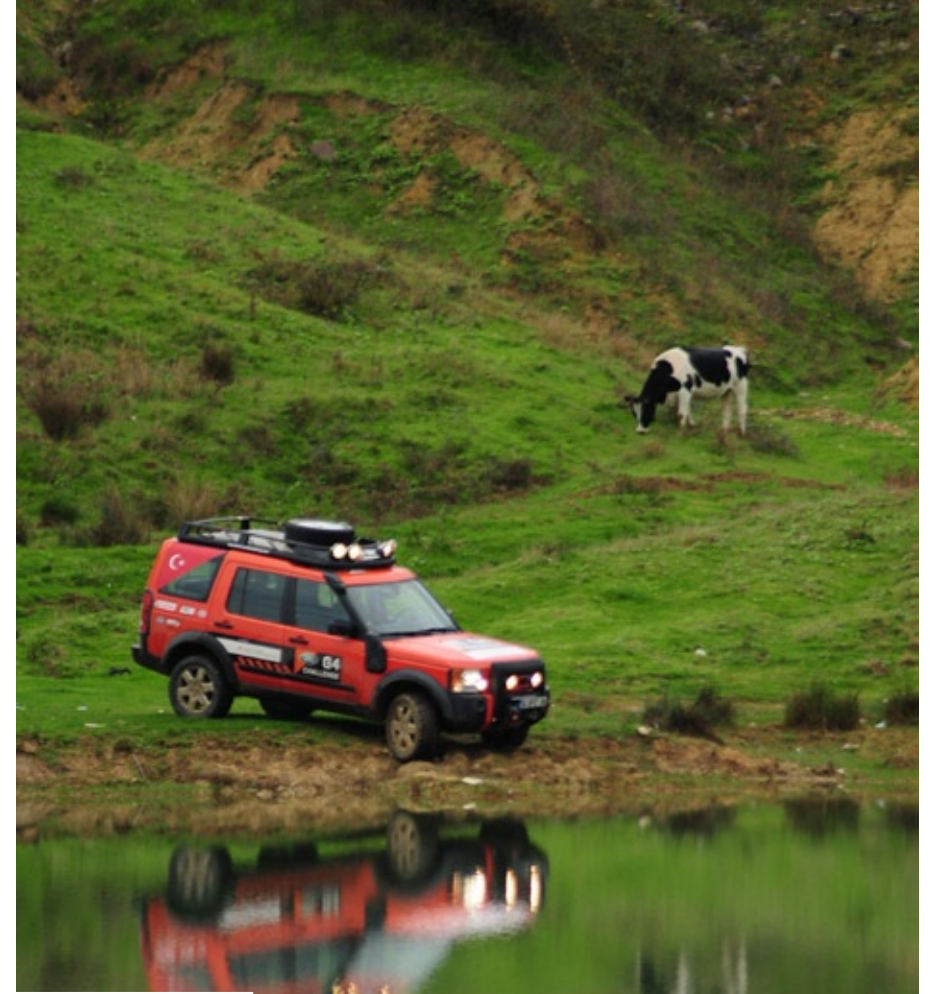
Kanyon Alışveriş Merkezi'nde düzenlenen son etabın ardından Burcu Aslanağı, Ayşin Özerbaşkız, Serdar Artuç ve Murat

Dikmen ilk dörde kalan isimler oldular. Asil ve yedek ekipleri Kanyon Alışveriş Merkezine kurulan halatlar belirlendi. Zemin kattan ikinci kata halatlara tırmanarak çıkan ve Land Rover bayrağını alarak tekrar aşağı inen iki bayan ve iki erkek yarışmacıdan bayanlarda Burcu Aslanağı, erkeklerdeyse Serdar Artuç en kısa sürede etabı tamamlayarak asil ekibe seçilen isimler oldular.

Kızılay çekini Ayhan Ölçer'den aldı

Birincilere ödülleri veren Land Rover Genel Müdürü Ayhan Ölçer, organizasyonun Türkiye'de Kızılay için topladığı bağışın çekini de Türk Kızılay'ı Genel Başkanı Tekin Küçükali'ye takdim etti.

2750 geçerli başvuru arasından finale kalan 12 kişi arasından seçilen bu dört kişi, ülkemizi İngiltere'de yapılacak uluslararası seçmelerde temsil edecek. İngiltere'deki elemelerde belirlenecek iki kişilik ekibimiz, ülkemizi Moğolistan'da temsil edecek.



G4 CHALLENGE'IN
TÜRKİYE FİNALİ KUT
ORMANLARI'NDA YAPILDI

“Dünya tanıtımı” bulunmayan uluslararası

Uluslararası İstanbul Otomobil Fuarı, daha çok bilinen adıyla Autoshow'08, 9-19 Ekim tarihleri arasında gerçekleştirildi. İlk kez uluslararası nitelik kazandığı 2006 yılında iki dünya tanıtımına (Opel Astra Sedan ve Fiat Linea) ev sahipliği yapan fuarda, bu yıl bir tek Avrupa tanıtımı (Honda City) olması üzücüydü.

Yazı: Emre Anamur

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

2-19 Ekim tarihleri arasında düzenlenen Paris Otomobil Fuarı'yla çakişan Uluslararası İstanbul Otomobil Fuarı, 9-19 Ekim tarihleri arasında Yeşilköy CNR Fuar Merkezi'nde düzenlendi.

Paris Motorshow'la aynı tarihlerde düzenlenmesi nedeniyle tüm dünya tanıtımlarını Paris'e kaptıran fuarı, 10 günde yaklaşık 650 bin kişi ziyaret etti. 2006 yılında bu rakam 620 bindi. Bu yıl, 10 bin metrekare büyüyerek, 120 bin metrekarelik kapalı alanda gerçekleştirilen Autoshow'08'in gururuysa, Avrupa tanıtımı gerçekleştirilen Honda City oldu. Bu kez, yine yağmurlu havaya denk gelmesine karşın fuar alanının çatısının akmaması olumlu bir gelişmeydi. Yurtdışındaki fuarlardan farklı olarak, Autoshow, otomobil şirketleri için yine tanıtımdan ziyade satış amaçlı bir

platform oldu. Bazı standlarda yine araçların ön camında “satılmıştır” ifadesini gördük. Olumsuzlukların dışında, elbette birçok pozitif yönü de vardı fuarın. Tam da kriz anında, otomotive olan ilginin üst düzeyde kalmasını sağladı. 74 yeni model tanıtıldı ve bunların yaklaşık 30 tanesi pazara sunuldu. Yeni markalar görücüye çıktı. Markaların yabancı yöneticileri her fuarda olduğu gibi “Türkiye'ye güveniyoruz” açıklaması yaptılar. 13'üncü Autoshow, yani Autoshow'10, 28 Ekim-7 Kasım 2010 tarihleri arasında yapılacak. Bu da, Paris Motorshow'la çakişmayacağı anlamına geliyor. Kimbilir, bu sayede belki 2010'da, 2006'da tadı damağımızda kalan dünya tanıtımlarına ev sahipliği yapabiliriz. Şimdi sizi, markaların Autoshow'08 yenilikleriyle baş başa bırakıyorum.





Mito

ALFA ROMEO

İtalyan üreticinin fuardaki en önemli yeniliği, fuarla birlikte satışa sunulan Mito modeli oldu. MINI Cooper'a rakip olarak geliştirilen otomobilde ikisi benzinli olmak



8C Spider

üzere toplam üç motor seçeneği bulunuyor. Otomobilin fiyatı 19.000 Euro'dan başlıyor. Alfa standındaki diğer yeni modelse 8C Spider'dı. 395.000 Euro fiyat etiketli, farklı ve çekici tasarımıyla dikkat eden bu araca, ilk yıl Türkiye'de sadece 1 kişi sahip olacak.

AUDI

Audi'nin fuarda en çok ilgi çeken yeniliği Q5 modeli oldu. Kompakt SUV segmentinde yer alan araç, ilk etapta 2.0 ve 3.0 litrelik turbodizel motorlar ile 2.0 lt benzinli turbo seçeneğiyle ithal edilecek. Q5'in fi-



Q5

yatı 56.000 Euro'dan başlıyor. RS6 Avant ve 5 kapılı S3 Sportback, Audi standındaki diğer yeniliklerdi.

BENTLEY

Fuarın en pahalı otomobiline (Brooklands-875.000 Euro) ev sahipliği yapan Bentlet standı, prestijin en üst noktasını temsil eden ürün gamıyla ziyaretçilerin

**AUTOSHOW'U 10 GÜNDE
YAKLAŞIK 650 BİN KİŞİ
ZİYARET ETTİ**

ilgisini çekti. Tüm modelleri el işçiliğiyle üretilen İngiliz markasının modelleri, standın etrafının kapalı olması nedeniyle, doğaldır ki, basın mensupları ve potansiyel müşteriler haricinde sadece uzaktan izlenebildi. Standda Continental Flying Spur, Flying Spur Speed, Continental GTC, Brooklands ve Arnage T modelleri yer aldı.



Brooklands



3 Serisi Sedan



7 Serisi

BMW

Alman üreticinin standı, her zaman olduğu gibi büyük ilgi gördü. Paris Motorshow'la eş zamanlı olarak tanıtılan yeni 7 Serisi ve makyajlı 3 Serisi, BMW'nin en önemli iki yeniliği idi. İki benzinli ve bir dizel motor seçeneğiyle satışa sunulan yeni 7 Serisi'nin ilk siparişleri 15 Kasım'da sahiplerine teslim edilecek. Makyajlı 3 Serisi'nde ise, en çok otomatik şanzımanlı yeni 318d seçeneği öne çıktı. Otomobilin fiyatları 50.000 Euro'dan başlıyor.



S16

CHERY

İlk kez Autoshow'06'da görücüye çıkan Çinli marka Chery, tüm ürün gamını çeşitli şovlar eşliğinde tanıttı. S16, Storm gibi modellerin yanı sıra, kısa bir süre sonra ürün gamına eklenecek olan ticari araç Taxim de ilgi gördü.



Cruze

CHEVROLET

Özellikle basın gününde, fuarın en çok konuşulan standı kuşkusuz Chevrolet oldu. Markanın yeni ve iddialı modeli Cruze'un, 40 güzelin katıldığı gerçek bir güzellik yarışmasıyla gerçekleştirilen tanıtımı görülmeye değerdi. Yepyeni bir model olan Cruze, Türkiye gibi sedan otomobillerin daha çok satıldığı pazarlar için özel olarak geliştirilmiş. Satış anlamında yüksek adetlere çıkması beklenen otomobilde ikisi benzinli ve biri dizel olmak üzere üç motor seçeneği bulunacak. Satış başlangıcı ise, 2009'un ikinci çeyreği olarak açıklandı. Cruze; Avrupa, Amerika, Rusya, Meksika, Brezilya ve Güney Kore'de üretilerek 140 ülkede satışa sunulacak. Chevrolet standının diğer önemli otomobilleri ise yeni renk seçeneğiyle dikkat çeken inci beyazı Captiva ile LPG'li Aveo Hatchback ve Aveo Sedan oldu.

CHRYSLER

Amerikalı üreticinin Autoshow'08'de yeni bir modeli yoktu. Sebring Sedan modeline eklenen 2.0 lt dizel-otomatik seçeneği ziyaretçilere tanıtıldı.



C3 Picasso

CITROEN

Yeni C5 modeliyle büyük ilgi gören Fransız üreticinin Autoshow'08'deki en önemli yeniliği C3 Picasso modeliydi. Farklı tasarımı ve fonksiyonel özellikleriyle dikkat çeken otomobil, kompakt MPV sınıfında yer alıyor.

DACIA

Renault çatısı altında üretim yapan Dacia, fuarda mevcut ürün gamını sergiledi. Makyajlı Logan ve yeni model Sandero, ziyaretçilerden ilgi gördü.

DAIHATSU

Fuar haftasında Dünyanın en büyük Daihatsu plazasını hizmete açan Daihatsu'nun, Autoshow'08'de herhangi bir yeni modeli yoktu. Güncel ürün gamını sergileyen marka, ziyaretçileri rengarenk hale getirilen bir Materia modeliyle karşıladı.



DODGE

Amerikalı Dodge, fuarda, fuardan kısa bir süre önce satışa sunduğu Journey modelinin tanıtımını yaptı. Journey, kalabalık aileleri hedefleyen 7 koltuklu bir araç. Fiyatı 42.000 Euro'dan başlayan otomobilde 2.0 litrelik dizel motor bulunuyor.



Ferrari California'nın lansmanında Pirelli kızları görev aldı

FERRARI

İtalyan süperspor otomobil üreticisi Ferrari'nin Türkiye distribütörü Fer-Mas, Autoshow'08'e Amerika'daki tanıtımından özel olarak getirdiği ve 14-16 Ekim tarihleri arasında sergilediği yeni modeli California'yla dikkat çekti. Tanıtım için özel olarak ülkemize gelen Ferrari Avrupa Bölge Direktörü Massimo Gallotta, bu yeni modelden 2009'da 2500-2800 adet arasında, 2010'da ise 3000 adet üretmeyi planladıklarını belirtti. 14 saniyede açılabilen metal tavana sahip otomobil, bu sayede her türlü hava koşulunda maksimum keyif sunacak. Baz fiyatı 350.000 Euro olarak açıklanan ve bu nedenle en uygun

fiyatlı Ferrari modeli olan California'da, markanın ilk orta-ön konumlu V8 motoru bulunuyor. Formula 1 tipi, direksiyondan kumanda edilen 7 ileri şanzımana sahip otomobil 460 HP gücünde. 485 Nm maksimum tork değeri sunan 4.3 litrelik V8 motor, otomobili 310 km/s'lik maksimum hıza ulaştırıyor. Otomobilin 0-100 km/s hızlanma süresi ise 4 saniyenin altında. Tüm bu performansa karşın, California'nın 100 km'de ortalama 13.1 litre benzin tükettiği belirtiliyor. 2+2 kişilik kullanıma sahip otomobil, tavanın konumuna göre 240-340 litre arasında değişen bir bagaj hacmi sunuyor. California'nın ülkemizdeki ilk teslimatı Şubat 2009'da gerçekleşecek.

2009 kontenjanının şimdiden satıldığını belirten Fer-Mas Genel Müdür Orhan Ülgür, Ferrari'nin 2008 satışını ise 14 olarak açıkladı. Yıl toplamındaki hedeflerinin 20 adet olduğunu vurgulayan Ülgür, GT sınıfında yer alan California'nın bazı müşterilerinin, rakip markalardan geleceğini düşündüklerini sözlerine ekledi.

FIAT

Torino'daki ilk basın testlerinden bir buçuk yıl sonra, efsanevi 500 modelinin retro tasarımlı yeni versiyonu Türk otomobil severlerle buluştu. Fuarla eş zamanlı olarak satışa sunulan şirin otomobil, standda çeşitli renk ve donanımlarla sergilendi. Bu nedenle, Fiat standı fuar boyunca ziyaretçi akınına uğradı. 28.000 YTL baz fiyatla satışa sunulan 500'ün sürüş izlenimini ilerleyen sayfalarda okuyabilirsiniz.





Ka

**SERGİLENEN
74 YENİ
MODELDEN
YAKLAŞIK
30'U SATIŞA
SUNULDU**



Fiesta

FORD

Ford'un fuardaki standı, mini ve küçük sınıflarda yer alan yeni Ka ve yeni Fiesta modelleriyle büyük ilgi gördü. Platformunu Fiat 500 modeliyle paylaşan ve fiyatı 23.350 YTL'den başlayacak olan yeni Ka, sempatik tasarımıyla dikkat çekti. Yeni Fiesta'nın ilk sürüşünü ise ilerleyen sayfalarda okuyabilirsiniz.

GEELY

Türkiye distribütörlüğü Anadolu Grubu tarafından alınan Çinli Geely markası fuarda ilk kez otomobil severlerle buluştu. Çince "İyi şanslar" anlamına gelen Geely, fuarda tüm ürün gamını sergiledi ve Coupe, FC gibi modelleriyle ilgi gördü.



Coupe



Hover

Great Wall

Fuarda Türk tüketicisiyle tanışan bir diğer Çinli üretici de Great Wall oldu. Satışa 2009'da başlayacak olan marka, Mitsubishi motorlu SUV modeli Hover ve Skoda Roomster'ı andıran Gwperi modelleriyle dikkat çekti.

**HONDA CITY,
FUARDA
AVRUPA
TANITIMI
YAPILAN TEK
MODELİYDİ**

HONDA

Fuarın en önemli otomobili, hiç kuşkusuz Avrupa tanıtımı yapılan Honda City'ydi. Dünya tanıtımı kısa bir süre önce Tayland'da gerçekleştirilen otomobil, İstanbul'da fuarın gurur kaynağı oldu. İlk jenerasyonu ülkemizde üretilen, ancak bundan sonra yurtdışından ithal edilecek olan otomobil, göze hoş gelen çarpıcı tasarımıyla beğeni topladı. 1.4 litrelik 100 HP benzinli motora sahip yeni City'nin satışına 2009'da başlanacak. Honda standının diğer öne çıkan modelleriyse yenilenen ve Kasım ayında satışa sunulacak olan Jazz ve çevreci-sportif konsept otomobil OSM'ydi. Asimo'nun şovu da ilgi gördü.



Jazz



City



HYUNDAI

Hyundai, "i" önekiyle başlayan yeni modellerine hızla yenilerini ekliyor. İ30 ve i10'un ardından, fuardaki Hyundai yeniliğinin adı i20'ydı. Getz modelinin yerini alacak olan i20, göze hoş gelen tasarımıyla dikkat çekti. 2525 mm'lik dingil mesafesine sahip otomobil B sınıfındaki amansız mücadeleye 2009'un ilk çeyreğinde dahil olacak. Hyundai standının diğer önemli otomobiliyse i-mode adlı 6



kişilik konseptti. i-mode'un 2.2 litrelik çift turbolu dizel motorunun gücüyle 215 HP olarak açıklandı. R kodlu bu yeni motorun 2011'de seri üretim araçlarda yer alması bekleniyor.

IKCO

İranlı üretici, Samand modelinin yanı sıra yeni sedan aracı Soren'i sergiledi.

JAGUAR

Dünya genelinde Hint Tata Grubu tarafından satın alınan, ancak Türkiye'de Ortaklar Otomotiv tarafından satılmaya devam edilen Jaguar, fuarda mevcut ürün gamını ziyaretçilerle buluşturdu. En fazla ilgi gören model XF'ti.

JEEP

Arazi araçlarına adını veren Amerikalı

üretici Jeep, fuarda tüm ürün gamının yanı sıra yeni Cherokee modelini sergiledi. Arazi araçlarına uygun bir konseptte düzenlenen stand ilgi gördü.

KIA

Çelik Motor distribütörlüğündeki Kia, tüm ürün gamının yanı sıra cee'd Sportywagon, pro_ceed ve Forte modellerini sergiledi. cee'd Sportywagon satışa sunuldu. Tüm bilgileri haber sayfalarımızda bulabilirsiniz. Cerato modelinin yerini alacak olan Forte ise, 2009'da satışa sunulacak.

LADA

Niva modeliyle arazi kabiliyeti konusunda dikkat çeken Rus üretici fuar ziyaretçilerine ürün gamını tanıttı.

LANCIA

Türk tüketicisiyle ilk kez Autoshow'06'da tanışan İtalyan Lancia, fuardan kısa bir süre önce satışa sunduğu Delta'yla model sayısını ikiye çıkardı. Lancia, standında Ypsilon ve Delta modelleri ilgi gördü.



ÇEVRECİ LRX KONSEPTİ BÜYÜK İLGİ GÖRDÜ



LAND ROVER

Türkiye'ye Borusan Otomotiv tarafından ithal edilen Land Rover'ın fuar standındaki en önemli model, 2010 yılında seri üretime geçmesi beklenen yeni LRX konseptiydi. Markayı yeni bir sınıfa taşıyacak olan LRX konsepti, farklı tasarımı ve yenilikçi özellikleriyle dikkat çekti. Otomobilde yer verilen 2.0 litrelik dizel Hybrid motor, 120 g/km CO2 salınımıyla öne çıkıyor. Aracın ortalama yakıt tüketimininse 4.7 lt/100 km olabileceği belirtiliyor. Bu özellikler, "SUV'lar çok yakıt tüketir ve doğayı kirletir" ön yargılarına son vereceğe benziyor.



Gallardo LP-560-4

LAMBORGHINI

İtalyan Boğası Lamborghini, fuarda iki otomobille yer aldı: Gallardo LP 560-4 ve Murcielago LP640. 2058 mm genişliğe ve sadece 1135 mm yüksekliğe sahip Murcielago LP640'ta 6.5 litrelik V12 motor bulunuyor. 0-100 km/s hızlanmasını 3.4 saniyede tamamlayan otomobil, 340 km/ maksimum hıza sahip. LP640'ın fiyatı ise 612.000 Euro. Gallardo ise, özel beyaz sedefli boyasıyla nefesleri kesti.



Murcielago LP640

**LAMBORGHINI'NİN İKİ
MODELİ NEFES KESTİ**



IS-F

LEXUS

Toyota'nın Premium markası olan Lexus, Toyotasa tarafından 2009 yılının sonunda Türkiye'ye ithal edilmeye başlanacak. Bu nedenle Autoshow'08'de bir stand kuran Lexus; hibrid motorlu LS 600h L, GS 450h, M3'ün rakibi IS-F gibi modellerini sergiledi.

MAHINDRA

Hindistan'ın en büyük otomobil üreticilerinden biri olan Mahindra, fuarda güncel ürün gamını ziyaretçilerle buluşturdu.

MASERATI

Ülkemize Fer-Mas tarafından ithal edilen İtalyan Maserati, fuarda GranTurismo S modeliyle dikkat çekti. 440 HP güç üreten motora sahip otomobil, Maserati standının yıldızı oldu. GranTurismo S'in yanı sıra 430 HP'lik Quattroporte modeli de ilgi gördü.

MAZDA

Türkiye'de yeni-den yapılan ve bu sayede gözle görülür bir atağa geçen Japon Mazda, fuarda tüm ürün gamını ziyaretçilere tanıttı. Standın en fazla ilgi gören aracıysa, konsept otomobil Kazamai'ydi. Kompakt SUV-cros-



Kazamai



Quattroporte

sover olarak nitelenen otomobilin adı, Japoncada “türbülans yaratan rüzgar” anlamına geliyor. 2.0 lt direkt enjeksiyonlu benzinli motorun yer verilen Kazamai'nin uzunluğu 4520 mm, genişliği ise 1930 mm.

MERCEDES-BENZ

Fuarın en fazla ilgi gören standlarından birine ev sahipliği yapan Mercedes-Benz, tüm ürün gamının yanında, CLC'yi, Paris-Pekin maratonuna katılan E Sınıfı'nı

ve markanın yeni kompakt SUV'u GLK'yı tanıttı. GLK'da, ilk etapta sadece 320 CDI motor seçeneği bulunuyor.



GLK



CLC



John Cooper Works

MINI

3 kapılı hatchback ve cabrio modellerinden sonra, Clubman modeliyle ürün gamına yeni bir karoser seçeneği ekleyen MINI, fuarda tüm ürün gamına yer verdi. Standın en fazla ilgi gören modeli ise 211 HP'lık motoruyla dikkat çeken John Cooper Works'tü. Bu otomobilin Türkiye kon-tenjanı sadece 10 adet olarak açıklandı.

MITSUBISHI

Japon üretici Mitsubishi'nin fuarda en çok ilgi gören modeli, şüphesiz Evo X'du.



CX Concept

BU YILKİ FUARDA DÜNYA TANITIMI YAPILAN ARAÇ YOKTU

Yeni sportif ve modern tasarımıyla dikkat çeken makyajlı Colt da standın öne çıkan otomobillerindendi. Mitsubishi bir de konsept otomobil sergiledi: cX. Kompakt crossover olarak tanımlanan araçta 1.8 litrelik dizel motora yer verilmiş. 4.1 metre uzunluğundaki konsept cX'te dört tekerlekten çekiş sistemi bulunuyor.

NISSAN

Japon üretici Nissan, fuarın en fazla ilgi gören standlarından birine ev sahipliği yaptı. Başarılı satış rakamlarına ulaşan Qashqai modelinin 7 kişilik versiyonu olan



Evo X



GT-R

Qashqai+2'yi tanıtan marka, fuarda ayrıca, bir efsanenin yeniden doğuşu olan GT-R modelini sergiledi. Japonya'dan sonra, ilk etapta Amerika ve Kanada pazarları için üretilen versiyonun satılacağı GT-R'nin Avrupalı sahiplerine ulaşması Nisan 2009'da gerçekleşecek. Çift turbolu 3.8 litre hacminde benzinli motora sahip GT-R, 480 HP gücünde. ATTESA E-TS dört tekerlekten çekiş sistemi bulunan otomobil, 0'dan 100 km/s hıza sadece 3.5

saniyede çıkıyor. Aracın maksimum hızıysa 310 km/s.



Qashqai+2



Insignia

OPEL

General Motors markalarından olan Opel, fuarda Türkiye pazarı için de çok önemli olan bir modeli sergiledi. Başarılı satış rakamlarına ulaşan Vectra'nın yerini alacak olan Insignia, hiç kuşkusuz Opel standının en fazla ilgi gören modeliydi. Modern tasarımı, kaliteli iç mekanı ve zengin motor-donanım seçenekleriyle öne çıkan Insignia, ülkemize Ocak 2009'da ithal edilecek. Opel standında ilgi gören bir diğer model de sarı rengiyle parlayan GT oldu.

PEUGEOT

Fransız üreticinin fuarda öne çıkan otomobilleri 308 RC Z ve 4007 oldu. 4007, son dönemde popülerliği gitgide artan kompakt SUV sınıfında yer alıyor. Bu sınıfta Peugeot'nun ilk modeli olması do-

layısıyla yoğun ilgi gören 4007, platformunu Mitsubishi Outlander'la paylaşıyor. Peugeot standında yer alan 407 Coupe ise, yurtdışında test sürüşüne katıldığımız ama Türkiye'ye ithal edilmemiş olan bir model.



4007



308 RC Z



911 Targa

PORSCHE

Alman üretici fuarda güncel ürün gamını sergiledi. Makyajlı 911 standın en önemli otomobiliydi. Yeni 7 kademeli otomatik şanzıman, yeni motor ve tasarım detayları, bu otomobilin dikkat çeken özellikleri arasında yer aldı.

PROTON

Türkiye distribütörlüğünü Ulu Motor'un yaptığı Malezyalı marka, standında yeni Saga ve Persona modellerini tanıttı.

RENAULT

Fransız üretici, fuarla birlikte satışa sunduğu yeni Symbol'le önemli bir lansmana imza attı. Symbol, kışın pazarda



Laguna Coupe



Koleos

KEŞKE FUAR LOGOSU DAHA GÜZEL OLSA!

Türkiye'nin en çok satan otomobili unvanını korumaya çalışacak. Symbol'un yanı sıra, kompakt SUV Koleos, ziyaretçilerden büyük ilgi gördü. 2009'un ilk çeyreğinde satışa sunulacak olan otomobilde 150 HP ve 175 HP güç seçenekleri sunan 2.0 dCi motorlar bulunuyor. Standın ilgi çeken diğer iki otomobilyse Laguna Coupe ve Megane Coupe Concept oldu. Aston Martin modellerini andıran tasarımıyla dikkat çeken Laguna Coupe, Renault'nun bu sınıfta ürettiği ilk coupe olması bakımından da önemli.

SAAB

İsveçli üretici, ziyaretçilere güncel ürün gamını tanıttı.

SEAT

İspanyol üreticinin en önemli fuar yeniliği, fuardan önce satışa sunulmuş olan yeni Ibiza'ydı. Ibiza'nın Sport Coupe versiyonu da sergilendi.

SKODA

Volkswagen Grubu'nun çatısı altında üretim yapan Çek üretici, güncel ürün gamının yanı sıra yeni Superb modelini tanıttı. Superb, özellikle arka koltukta sağladığı konforla dikkat çekiyor. Araçta 1.4



Superb

litrelik turbo 125 HP motor yer alıyor.

SMART

smart'ın fuarda herhangi bir yeni modeli yoktu. Marka, güncel ürün gamını sergiledi.

SUBARU

Japon üreticinin Autoshow'da iki önemli modeli vardı: Impreza Sedan ve Forester Dizel. Hatchback'in ardından sedan karosere kavuşan Impreza, ilgi gören modeller



Impreza Sedan

arasındaydı. Markayı kompakt SUV segmentinde temsil eden Forester ise, dizel motorla Subaru kullanıcılarının pek de alışık olmadıkları yeni bir seçeneğe kavuştu.

SSANGYONG

Türkiye pazarına yeniden giriş yapan Güney Koreli SsangYong, fuarda WZ (World Zenith) adlı konsept aracını sergiledi. 3.6 litrelik, çift turbolu V6 motora sahip WZ, 365 HP gücünde ve 7 kademeli otomatik şanzımanla kumanda ediliyor.

SUZUKI

Fuardan önce tüm yeniliklerini özel bir basın toplantısında basına açıklayan Japon üretici Suzuki, mini sınıfta yer alan Splash modeliyle ziyaretçilerin karşısına çıktı. Türkiye'de 25'inci yılını kutlayan marka, bu yeni modeliyle özellikle bayanlardan ilgi gördü.



Splash



Indica

TATA

Dört kişilik ucuz otomobil olarak nitelenen Nano modeliyle adından söz ettiren Hint üretici Tata, fuarda güncel ürün gamını sergiledi. Indica'nın yeni modeli ziyaretçilere tanıtıldı. Üretim sürecinde bazı aksaklıklar yaşanan Nano modeli içinse biraz daha beklemek gerekecek.

TOYOTA

Japon Toyota, fuarda markayı orta sınıfta temsil eden Avensis'in yeni modelini tanıttı. Avensis, 2009'un ilk çeyreğinde ithal edilecek. Fuarda ayrıca, Türk tüketicisiyle ilk kez biraraya gelen Prius modeli de sergilendi.



Avensis



Scirocco

VOLKSWAGEN

Alman üretici Golf'ün altıncı jenerasyonunun yanı sıra yeni coupe modeli Scirocco'yu tanıttı. Golf'ün satışına Aralık ayında başlanacak.

VOLVO

İsveçli Volvo, fuarda yeni SUV modeli XC60'nın tanıtımını gerçekleştirdi. Ziyaretçilerin beğenisini kazanan 66.000 Euro baz fiyatlı araç, şık ve sportif tasarımıyla dikkat çekiyor. Volvo standında ayrıca Heico'nun Modifiye ettiği S80 ve özel desenli C30R sergilendi.

BİR SONRAKİ FUAR 28 EKİM - 7 KASIM 2010 TARİHLERİNDE YAPILACAK

**SCIROCCO,
VW
STANDINA
İLGİYİ
ARTTIRDI**



Golf



XC60

Satışlar burada, kriz nerede?

Tabii ki otomobil satışlarının iyi gittiğini söyleyerek ortada bir ekonomik krizin olmadığı savını ileri süremeyiz. Ancak tüm dünya krizle yatıp krizle kalkarken, Türkiye’de otomobil satışları bir önceki aya göre yüzde 3.6 oranında artış gösterebiliyor. Geçen ay 8157 adedi yerli, 18.896 adedi ise ithal olmak üzere toplam 27.053 adetlik satışa ulaşıldı.

Temmuz ayında satışlarda küçük bir düşüş yaşanmıştı, fakat bu düşüş süreklilik göstermedi. Eylül ayındaki satışlar, bir önceki aya göre yüzde 3.6 oranında artış göstererek en azından sektörün mutsuz olmasını engelledi. Eylül ayında 18.896 adet ithal otomobil satıldı. İthal markalar arasında 2587 adetlik satışla Ford lider oldu. 2012 adet satan Opel’i, 1939 adetlik satışla Volkswagen, 1802 adetlik satışla Toyota izlediler. Eylül ayında 8157 adet yerli otomobil satıldı. Yerli markalar arasında lider değişmedi ve Renault, 2924 adetlik satışla en fazla satan marka oldu. Renault’yu Hyundai ve Fiat takip ettiler. Geçen ay Ferrari’nin 3 adet araç satması dikkat çekti.

En fazla satan modeller sıralamasındaki en üst sırada 1619 adetlik satışla Hyundai Accent Era yer aldı. 1423 adetle Toyota Corolla ikinci olurken, 1245 adetle Renault Megane Sedan üçüncü oldu. Bir ay ilk üçe ara veren Renault Symbol’un yeni jenerasyonu, Ekim ayından itibaren tekrar ön

sıralara yükselebilir.

İstanbul Autoshow’08 ile birlikte satışların artması düşünülürken bu sefer de global ekonomik kriz dolayısıyla yükselen döviz kurları, otomobil satışlarının önüne bir engel olarak çıkacak gibi. Ancak, sürpriz bir şekilde, Ekim ayının satış raporu yüksek de gelebilir. Bekleyip göreceğiz. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği’nden alınmıştır.)

Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2007 (Adet)	2008 (Adet)
Ocak	13.186	18.162
Şubat	17.212	21.196
Mart	24.336	34.147
Nisan	25.204	30.313
Mayıs	29.067	31.477
Haziran	30.126	29.150
Temmuz	28.346	25.530
Ağustos	28.469	26.102
Eylül	27.662	27.053
Toplam	223.508	243.130

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Eylül 2008	Ocak Eylül 2008
1	Ford	2587	20.431
2	Opel	2012	19.535
3	Volkswagen	1939	16.382
4	Toyota	1802	15.298
5	Peugeot	1129	9636
6	Hyundai	756	8073
7	Citroen	647	5184
8	Fiat	630	5191
9	Chevrolet	610	4326
10	Honda	562	4926
11	Audi	543	4264
12	Mercedes-Benz	538	3712
13	BMW	531	3618
14	Kia	504	6111
15	Nissan	482	3497
16	Renault	459	3994
17	Seat	352	2464
18	Skoda	312	2927
19	Suzuki	275	2434
20	Dacia	270	3482
21	Volvo	258	2052
22	Proton	255	1102
23	Subaru	243	1781
24	Mitsubishi	211	1276
25	Land Rover	150	1286
26	Daihatsu	130	883
27	SsangYong	109	1190
28	Tata	104	1218
29	Jeep	93	713
30	Mazda	89	322

İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Eylül 2008	Ocak Eylül 2008
31	IKCO	70	1858
32	MINI	53	447
33	Lada	38	554
34	Chrysler	35	296
35	Jaguar	23	223
36	Dodge	22	487
37	Alfa Romeo	20	230
38	Lancia	20	71
39	Porsche	17	129
40	Saab	10	53
41	Ferrari	3	14
42	smart	2	29
43	Maserati	1	10
44	Chery	0	1744
45	Bentley	0	11
46	Lamborghini	0	5
Toplam		18.896	163.469

Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra	Marka	Eylül 2008	Ocak Eylül 2008
1	Renault	2924	32.749
2	Hyundai	1833	15.001
3	Fiat	1783	16.487
4	Honda	1226	11.593
5	Toyota	391	3831
Toplam		8157	79.661



B sınıfında lider Accent Era

Hyundai ve Ford, düzenledikleri kampanyalarla Eylül ayında yüksek satış adetlerine ulaştılar. Accent Era, B segmentinde lider olurken, yenilenmesine karşın bir önceki Fiesta modelinin satışı dikkat çekiciydi. Yenilendiğinden dolayı bu segmentte Renault Symbol satışları Eylül ayında düşük çıktı, ancak Ekim ayından itibaren tekrar yükseleceği yorumu yanlış olmaz. Peugeot 207 ve Volkswagen Polo satışlarının daha iyi olması gerekiyor.

C'de Corolla yine lider

Toyota Corolla, Eylül ayında da C segmentinin en fazla satan otomobili oldu. Teknik özellikler ile güzel tasarım birleşince satışların ne kadar iyi olabileceğini görüyoruz böylelikle. Artık bir sonraki nesli sergilenmeye başlanan Renault Megane'ın sedan versiyonu bu segmentte en fazla tercih edilen ikinci otomobil. Yenilendikten sonra tasarımıyla dikkat çeken Honda Civic Sedan, satışlarda da dikkat çekiyor.



Passat açık ara önde

Volkswagen Passat, D segmentinde açık ara önde gidiyor. Kendisinden sonra gelen otomobilin iki katı satış adedine ulaşan Passat'a, yakında satışa sunulacak olan Opel Insignia ve yeni Toyota Avensis ciddi birer rakip olabilir. Mercedes C Sınıfı, Volvo S40 ve Audi A4 modellerinin ilk 5'te yer alması dikkat çekici. Citroen C5, Ford Mondeo ve Peugeot 407'nin aslında daha yüksek satış adetlerine ulaşması gerekiyor. Yeni Honda Accord'un ilk 10'da yer almaması bir eksiklik.

B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2008	Ocak Eylül 2008
1..... Hyundai Accent Era.....	1629.....	13.851
2..... Ford Fiesta.....	1073.....	7131
3..... Fiat Albea.....	771.....	6588
4..... Opel Corsa.....	622.....	6645
5..... Renault Symbol.....	602.....	14.014
6..... Renault Clio HB.....	532.....	4859
7..... Hyundai Getz.....	490.....	5219
8..... Peugeot 207.....	486.....	3241
9..... Renault Symbol.....	451.....	451
10... Volkswagen Polo.....	258.....	2863

C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2008	Ocak Eylül 2008
1..... Toyota Corolla Sedan.....	1423.....	11.845
2..... Renault Megane Sedan.....	1245.....	13.029
3..... Honda Civic Sedan.....	1135.....	9347
4..... Ford Focus Sedan.....	862.....	7175
5..... Fiat Linea.....	717.....	7146
6..... Opel Astra HB.....	619.....	4784
7..... Opel Astra Sedan.....	511.....	6150
8..... Volkswagen Jetta.....	511.....	5417
9..... Volkswagen Golf.....	511.....	3028
10... Fiat Grande Punto.....	499.....	4223

D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2008	Ocak Eylül 2008
1..... Volkswagen Passat.....	523.....	4.244
2..... Renault Laguna III.....	257.....	1.878
3..... Mercedes C Sınıfı.....	241.....	1.826
4..... Volvo S40.....	185.....	1.268
5..... Audi A4.....	174.....	937
6..... Ford Mondeo.....	170.....	2.015
7..... Opel Vectra.....	161.....	1.117
8..... Peugeot 407.....	127.....	1.107
9..... Citroen C5.....	108.....	746
10... Toyota Avensis.....	99.....	590



Eylül'de 5 Serisi lider oldu

Türkiye'de E segmentinin yönetim kurulunda üç farklı markanın yer aldığından bahsetmiştik: Audi, BMW ve Mercedes. Liderin ismi değişse de, en çok satan model hep bu üçlü arasından çıkıyor. Sportif çizgiler ile ağırbaşlı duruşu birarada bulunduran BMW 5 Serisi, geçen ay bu sınıfta en çok satan model oldu. Mercedes E Sınıfı ikinci olurken, Ağustos'un birincisi Audi A6, Eylül'de üçüncülüğe düştü.

E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2008	Ocak Eylül 2008
1..... BMW 5 Serisi	176.....	963
2..... Mercedes E Sınıfı.....	80.....	707
3..... Audi A6.....	70.....	778
4..... Chrysler 300C	28.....	168
5..... Volvo S80	12.....	143

SUV'da GM'in taktiği işe yaradı

Motor özellikleri aynı olmasına karşın Opel Antara, dokuz ay boyunca ancak 172 adet satılırken, Chevrolet Captiva sadece Eylül ayında 290 adetlik satışa ulaştı. GM Türkiye, belki de bir pazarlama taktiği olarak Antara'nın fiyatını yüksek tutuyor. Captiva'nın fiyatıysa 66.000 YTL'ye kadar düşürüldü. Otomobil severler de Antara'yla kıyaslayıp Captiva'da karar kılıyorlar. Amaç tabii ki Kia Sorento'nun önüne geçmek. Ve bu Eylül'de gerçekleşti.



SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Eylül 2008	Ocak Eylül 2008
1..... Chevrolet Captiva.....	290.....	1511
2..... Kia Sorento	205.....	1857
3..... Nissan Qashqai.....	198.....	1027
4..... Honda CR-V	154.....	1750
5..... Subaru Forester	104.....	956
6..... Kia Sportage	100.....	1117
7..... Suzuki Grand Vitara	96.....	1177
8..... Land Rover Freelander	79.....	699
9..... Daihatsu Terios.....	77.....	654
10... SsangYong Kyron.....	75.....	883



BMW segmente damgasını vurdu

Artık lüks SUV denildiğinde akla BMW markası geliyor. Bunu satış adetlerinden de anlayabiliyoruz. Bu segmentte en fazla satan iki model X5 ve X6. X6'nın daha piyasaya girer girmez satışlarının yüksek olması diğer markalara bazı şeyleri anlatmalı aslında. Bu segmentte satış olarak Mercedes'in pek varlık gösterememesi, üzerinde durulması gereken bir durum. Japon Toyota ve Nissan da aynı şekilde bu kategoride pek başarılı değiller.

Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra Marka-Model	Eylül 2008	Ocak Eylül 2008
1..... BMW X5	62.....	251
2..... BMW X6	50.....	149
3..... Land Rover Range Rover.....	44.....	422
4..... Jeep Grand Cherokee	37.....	256
5..... Audi Q7	27.....	298

FIESTA ARTIK GENÇ İŞİ

Bir önceki nesliyle filo otomobili imajına sahip olan Fiesta, yeni jenerasyonuyla artık gençleri daha fazla hedefliyor. Yenilenen Fiesta'yı Antalya'da kullandık.



Yazı: Tarık Akagün/Antalya

Küçük hatchback sınıfında işler kızışıyor. Rakiplerinin neredeyse tümü yeni nesillerine geçmiş olmasına rağmen bir önceki nesliyle ülkemizde kendi sınıfının en çok satan otomobili unvanını elinde tutan Fiesta, Kinetik Dizayn felsefesine göre şekillendirilmiş yeni haliyle başarısını devam ettirmek istiyor.

İlk olarak İstanbul Autoshow'da basın gününde durur halde inceleme fırsatı bulduğum yeni Fiesta'nın eskisiyle benzer bir noktası yok. Gösteriştten uzak sade ve temiz çizgilere sahip eski Fiesta'ya göre çok daha alımlı ve genç görünen bir otomobil ortaya çıkmış. Ford Verve konseptiyle neredeyse birebir aynı olan yeni Fiesta'nın görevi oldukça zor. Çünkü yeni Fiesta Ford'un dünya otomobili olarak ABD, Çin, Avrupa ve diğer birçok pazarda yerel ihtiyaçlara göre ufak değişiklikler yapılarak satılacak. Tabi, Fiesta'nın sedan versiyonu da olacak, fakat sürüş organizasyonu



*İÇ MEKAN MODERN.
MÜZİK SİSTEMİ
KUMANDALARI, CEP
TELEFONU TUŞ
TAKIMLARINDAN
ESİNLENİLMİŞ.*

için gittiğimiz Antalya'da yapılan basın toplantısında sedan Fiesta'nın ülkemize gelme ihtimalinin düşük olduğu belirtildi. Bunun nedeniyle ABD ve Asya pazarları için üretilecek bu modelin Avrupa homologasyonunun yapılmayacak olması.

40 kg daha hafif

Eskisine göre daha büyük olmasına rağmen (uzunluk + 33 mm, genişlik + 39 mm, yükseklik + 18 mm, dingil mesafesi + 3 mm), gövde sağlamlığı yüzde 10 artırılmış ve ağırlık da yaklaşık 40 kg azaltılmış.

Yeni Fiesta'nın ilk etapta 1.25 lt 82 HP ve 1.4 lt 96 HP olmak üzere iki benzinli; 1.4 TDCi 68 HP ve 1.6 TDCi 90 HP olmak üzere iki de turbodizel motor seçeneği mevcut. Bizim Antalya'da düzenlenen organizasyonda kullandığımız motor seçeneğiyle ülkemizde en fazla satılması muhtemel 1.4 TDCi 68 HP'lik turbodizel ünite.





YENİ FIESTA'YI ANTALYA VE ÇEVRESİNDEKİ YOLLARDA KULLANDIK

run sessizliği değil. Son derece modern tasarlanmış iç mekanda ufak tefek işçilik sorunları olsa da (bizim kullandığımız araçta ön konsolun A sütunu birleşimine yakın yeriyle, B sütununa birleşim yeri arasında ufak bir fark vardı) kalite hissi eskiyle karşılaştırılamayacak kadar iyi. Cep telefonu tuşlarını anıran kumandalar da son derece ilginç.

Olgun sürüş

Gelelim sürüş özelliklerine. Sürüş özellikleri Fiesta'nın sessiz motor ve kalite hissi gibi özellikleriyle paralel olarak ilerleme kaydetmiş. Önceden Fiesta iyi yol tutardı. Fakat rakiplerine çok sert ve takır-tukur bir his verirdi. Şimdiye hem eskisi kadar iyi yol tutuyor, hem de yoldan gelen darbeleri daha iyi emiyor. Sürüş kalitesi kesinlikle eskisinden daha iyi ve daha olgun. EPAS adlı elektrik destekli direksiyon da hem keskinlik, hem de his olarak iyi seviyede.

Fiesta'ya fiyat yönünden bakarsak benzinli 1.25 lt'lik versiyonun 26.200, 1.4 TDCi'ın 29.700 YTL'lik baz fiyata sahip olduğu görülüyor. Bu fiyatlar rakipleriyle benzer seviyede.

Önceki nesilden de tanıdık olan bu motorun en güzel yanı artık daha sessiz, daha ekonomik ve daha çevreci olması. Eski Fiesta'yı kullananlar iyi bilirler, 1.4 TDCi motorun sesi içeriden traktör gibi duyulurdu. Şimdiye enjeksiyon sisteminde yapılan geliştirmeler ve motor yalıtımı sayesinde iç mekanda son derece sessiz ve rafine bir his bırakıyor. Üstelik eskisine göre yüzde 6.7 daha ekonomik. 110 g/km'lik CO2 emisyonu da eskinin 119 g/km'lik değerine göre daha iyi.

Fiesta 1.4 TDCi, kullanım sırasında 68 HP ile doğal olarak fazla hızlı gidemese de, alt devirlerde yeterli çekişi sağlayarak rahatsızlık vermiyor. Özellikle ilk 3 viteste 2000 d/d civarında gaz pedalıyla verilen emirlere motordan az da olsa tepki almanız şehiriçi kullanımlarda artı değer olarak görülebilir. Otomobilin tek gelişimi moto-



Ford Fiesta 1.4 TDCi

Fabrika verileri

Motor:	1388 cc, 4 silindir, turbodizel
Maks. güç:	68 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	160 Nm @ 1750 d/d
Maks. hız:	162 km/s
0-100 km/s:	14.9 sn
Boyutlar:	3950 / 1722 / 1481 mm
Boş ağırlık:	1011 kg
Bagaj hacmi:	295 / 979 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	5.3 / 3.5 / 4.2 lt/100 km
Baz fiyat:	29.700 YTL

- + Artan konfor, yol tutuş
- Tavanda tutamak yok, ufak tefek işçilik, görüş açıları

ESKİSİNDEN
DAHA
KONFORLU,
ÜSTELİK
HALEN ÇOK İYİ
YOL TUTUYOR

TİCARETTE YENİ DÖNEM



Türkiye yapılanması baştan aşağıya yenilenen Japon üretici Mazda, ardı ardına yeni model tanıtımı düzenliyor. Markayı pick-up segmentinde temsil eden BT-50'nin makyajlı versiyonunu Dubrovnik'te kullandık. Bir süre önce ticari araçlarda başlayan "şıklık yarışı" BT-50'ye de yansımış.

Yazı: Emre Anamur/Dubrovnik-Hırvatistan
Fotoğraflar: Mazda Medya



Pick-up, kelime anlamından da anlaşılacağı gibi yük ve eşya taşımak için kullanılan araçtır. Kimi pick-up'ların 4x4 aktarma sistemine sahip olmaları, onların arazide de kullanılabilmelerini sağlar. Kısacası çiftçi, keresteci, avcı, at eğitmeni vb. biriyseniz, pick-up'lar sizin için biçilmiş kaftandır. Ama artık önümüzde şu gerçek var: Pick-up'lar avukat, bankacı, gazeteci, doktorlar tarafından da kullanılıyor. Bu durumda markaların yapabilecekleri iki şey var: Ya safkan pick-up üretmeye devam edip genişleyen pazarda küçülmek ya da modern tasarımlı, şık ve donanımlı pick-up'lar geliştirip pazardan maksimum payı almak. Neredeyse tüm pick-up üreticileri, ikinci seçenekte karar kıldılar. Ve işte karışımızda makyajlı BT-50.

Şık ve modern tasarlanmış

Mazda BT-50, makyaj öncesi modele göre daha modern bir tasarıma sahip. Araçta üç farklı karoser seçeneği bulunuyor. Bunlar: "Regular Kabin" (2 kişilik), "Freestyle Kabin" (4 kişilik) ve "Double Kabin" (5 kişilik). Türkiye'ye sadece "Double Kabin" karoser seçeneği getirilecek. Öte yandan 4x2 ve 4x4 seçenekleri de mevcut. Ön görünümde yeni farlar ve far çevresinde gümüş görünümlü çerçeve, yeni ızgara ve tampon tasarımı dikkat çekiyor. Yandan bakıldığında öne çıkanlarsa arka

yan ve arka pencerelerin koyu renkli olması ile gümüş metalik kaplı yan basamak ucu. Arkada ise krom çerçeveli yeni stop lambaları ve krom tampon yer alıyor.

İç mekanda ergonomi ön planda

Yeterli sayıda eşya gözünün bulunan BT-50'nin iç mekanında, ilk kez deri döşeme seçeneği sunuluyor. MP3 çalmanız için AUX girişi ve ısıtmalı yan aynalar standart donanımda yer alıyor. İç mekanda ergonomi konusunda bir sorun yok. Ancak el freninin direksiyonun alt kısmın-

dan çekilen ve sabitlenen bir kol halinde olması, artık yeni araçlarda görmediğimiz bir özellik. Arazi için ayrı, normal sürüş için ayrı toplam iki vites kolu olması da bu alanı daraltmış ve 5. vites takarken yolcunun bacağına çarpmanıza yol açıyor. Oysa artık 4x4'lerde arazi vitesi butonlarla seçilebiliyor. Gerçi BT-50'de de bu tür bir buton var, ama o RFW sistemini (Remote Free Wheel-) "on" ya da "off" yapmak için kullanılıyor. Kısacası bu butonla ön diferansiyel ile kardan milini aktif ediyor ya da kullanım dışı bırakıyorsunuz. Torpidonun üst kısmındaki çekmece çok fonksiyonel. Makyajla birlikte yeşilden turuncuya dönen gösterge aydınlatması başarılı. Göstergeler sade ve rahat okunan bir yapıya sahip. Elektrikli aynaların büyüklüğü ve açısı yeterli.

2.5 litrelik motor görev yapıyor

Mazda BT-50'de yer verilen 2499 cc'lik, 4 silindirli, 16 supaplı, turbodizel motor 3500 d/d'de 143 HP güç ve 1800 d/d'de 330 Nm tork üretiyor. Bu motor, araca 158 km/s'lik maksimum hız sağlıyor. BT-50'nin 0-100 km/s hızlanmasıysa 11.9 saniye. Çift kabinli karosere sahip, 1790 kg ağırlığında, dört tekerlekten çekişli ve 5 ileri manuel şanzımanlı BT-50'nin ortalama yakıt tüketimi ise 8.9 lt/100 km.

Hem yolda hem arazide

Mazda'nın pick-up'ı, gelişmiş 4x4 aktarma sistemi ve karoser özellikleri saye-

sinde, off-road'da, on-road'da olduğundan daha başarılı. Aracın yaklaşma açısı 34, uzaklaşma açısı 33, rampa aşma açısı 22, eğim açısı 48 ve tırmanma açısı 46 derece. BT-50'nin sudan geçme yüksekliği ise 750 mm. Bu veriler, Dubrovnik ormanlarında gerçekleştirdiğimiz off-road sürüşünde başarısını kanıtladı. Taşıma kapasitesi 1086 kg olan makyajlı BT-50, asfalt kullanımında, özellikle de arkada oturanları biraz yorsa da, bunu off-road kullanımında fazlasıyla telafi ediyor. Asfalt kullanımında, sert virajlara hızlı girmemekte fayda var. Bunun haricinde BT-50, düz yolda ve hafif virajlarda, yüksek oturma pozisyonu ve iyi

işleyen direksiyon-vites sistemleriyle keyif veriyor. Dizel olmasına rağmen sessiz çalışan ve düşük devirdeki yüksek torkuyla sürücüsünü sevindiren motor da övgüyü hak ediyor.

2009'da Türkiye'de

Makyajlı BT-50, 2009'un ilk yarısında Türk tüketicisiyle buluşacak. Aracın fiyatı henüz belli değil. Bu yeni araç, satışa sunulduğunda, pazardaki amansız rekabette önemli aktörlerden biri olmak isteyecek. Bu konudaki en büyük dezavantajıysa, otomatik şanzıman seçeneğinin bulunmaması.



MAKYAJLANARAK DAHA ŞIK BİR GÖRÜNÜME KAVUŞAN BT-50, İÇ MEKANDA DA ARTIK DAHA KALİTELİ

Mazda BT-50**Fabrika verileri**

Motor:	2499 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Maks. güç:	143 HP @ 3500 d/d
Maks. tork:	330 Nm @ 1800 d/d
Maks. hız:	158 km/s
0-100 km/s:	11.9 sn
Boyutlar:	5075/2090/1760 mm
Boş ağırlık:	1790 kg
Taşıma kapasitesi:	1086 kg
Tüketim (ort.):	8.9 lt/100 km

- ➕ Modern tasarım, ergonomik kokpit, off-road kabiliyeti
- ➖ Arkada diz mesafesi dar, otomatik şanzımanyok

“Kış lastiği pazarı 1 milyon adede yaklaştı”

Kasım ayı, yazlıkları rafa kaldırıp kışlıkları kullanmaya başlama zamanıdır. Bu durum, aracımızın lastiği için de geçerli. Türk Pirelli Lastikleri A.Ş. Ticaret Direktörü Mete Ekin ile Pirelli’yi ve kış lastiklerini konuştuk.

Yazı: Emre Anamur

- Türkiye lastik endüstrisi ve Pirelli’nin Türkiye lastik pazarındaki konumu hakkında bilgi verir misiniz?

Hızla büyüyen bir otomotiv sektörüne sahip olan Türkiye’de, 70 milyonluk nüfusa karşılık, yaklaşık 7 milyon kişinin otomobil sahibi olduğu bir araç parkından söz edilmektedir. Türkiye’de yüzde 10 seviyesinde olan bu araç parkına karşılık Avrupa’da bu oran yüzde 40 seviyelerine kadar çıkmaktadır. Bu da bize Türkiye’de hem otomotiv hem de lastik endüstrisinin büyüme potansiyeli olduğunu göstermektedir. Ülkemizde her geçen gün yüksek performans araçlarına olan talebin artmasıyla birlikte araç parkı da yenilenmekte, lastik pazarı da doğal olarak bu yenilenmeye paralel olarak büyümesini sürdürmektedir. Avrupa’da özellikle yüksek performans, 4x4 ve kış lastikleri segmentlerinde lider konumda olan Pirelli,

Türkiye’de de bu segmentlerdeki liderliğini güvenlik, performans ve çevre dostu konularına odaklanarak devam ettirmektedir. Öte yandan Pirelli, Türkiye’de ağır vasıta grubu lastik pazarında da pazar lideri konumunda bulunmaktadır.

- Yaşanan küresel ekonomik kriz, dünyada ve Türkiye’de lastik üretim ve tüketimini ne yönde etkileyecek? Bu konuda 2009 için öngörüleriniz nelerdir?

Geçmişte yaşamış olduğumuz ekonomik sıkıntılara bakacak olursak, lastik sektörünün diğer sektörlerle göre daha dayanıklı olduğunu görüyoruz. Tüketimde azalma görülecektir ama bu azalma, çok büyük bir düşüş şeklinde gerçekleşmeyecektir. İnsanlar daha az otomobil aldıkça, eski otomobillerini daha uzun süre kullanacaklar, bu da lastiklere olan talebin çok da fazla değişmemesine yol açacaktır.



- İzmit'teki fabrikanız hakkında bilgi verir misiniz? Bu fabrikada hangi lastik modellerini üretiyorsunuz ve iç pazarda satmanın yanı sıra hangi ülkelere ihraç ediyorsunuz?

İzmit'te bulunan fabrikamız Pirelli'nin tüm dünyadaki fabrikaları arasında çok önemli bir konuma sahiptir. Yaklaşık 2000 kişiye istihdam sağlamakta olan fabrikamız, Pirelli'nin dünyadaki en büyük fabrikası olması özelliğini taşımakta ve en kapsamlı üretimi gerçekleştirilmesiyle dikkat çekmektedir. Fabrikamızda otomobil, motosiklet, kamyon ve hafif ticari araç lastiklerine yönelik kapsamlı bir üretim gerçekleştirilmektedir. Özellikle yüksek performans lastiklerinin üretimine odaklanan Pirelli, burada bulunan üretiminin yüzde 60'ını ihracata yönelik olarak gerçekleştirmekte ve ağırlıklı olarak Avrupa'ya ihracat yapmaktadır. Kısa bir süre önce pazara sunmuş olduğumuz, son teknoloji ürünü çevre dostu Cinturato serisi lastiklerin Türkiye'deki fabrikamızda üretiliyor olması, fabrikamıza önemli yatırımlar getirmiştir.

- Bir üretici olarak çevre konusunda dikkat ettiğiniz konular ve ürünlerinizin çevreye duyarlılık konusundaki özellikleri nelerdir?

Son dönemde güvenlik ve çevreye duyarlılık tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de yükselen trendler arasında yer

PIRELLI,
İZMİT'TEKİ
FABRİKASINDA
2000 KİŞİYE
İSTİHDAM
SAĞLIYOR



alıyor. Biz de Pirelli olarak, son dönemlerde geliştirdiğimiz ürünlerimizin tümünde çevre dostu özellikler taşımaları için çalışmalar yürütmekteyiz. Örneğin, kısa bir süre önce kullanıcılarımızın güvenlik ve bütçelerini de göz önüne alarak, yeniden geliştirerek pazara sunduğumuz çevre dostu Cinturato lastiklerimiz, Pirelli mühendislerinin yoğun çalışmaları sonucunda lastiklerin çevreye verdikleri zarar minimum düzeyde tutmak amacıyla geliştirildi. Bu sayede bünyesinde çevreye zararlı aromatik yağları barındırmayan Cinturato, yüzde 4 oranında sağladığı yakıt tasarrufu, yüzde 20 oranında azaltılmış düşük dönme direnci ve yüzde 30 oranında arttırılmış kilometre performansı özellikleriyle tüketicilerimizin bütçelerine katkıda bulunuyor.

- Kasım ayıyla birlikte kış lastiği kullanımı başlıyor. Ülkemizde kış lastiği bilinci yaygınlaşıyor mu?

Araçlarından maksimum düzeyde performans almak isteyen kullanıcılar, kışın veya sıcaklığın +7 derecenin altına düştüğü hava sıcaklıklarında güvenlikten ödün vermeden araçlarından en iyi performansı almalarının tek şartının kış lastikleri kullanmak olduğunun günümüzde daha fazla bilincine varmaya başladılar. Artan bu bilinç sayesinde de Türkiye'de kış lastik pazarının son dört yılda yüzde 200 oranında bir büyüme gösterdiğini söyleyebilirim. Ülkemiz lastik pazarının yüzde 15'ini kış lastikleri oluşturmakta olup, kış lastikleri satış rakamları yılda 1 milyon adet sınırına yaklaşmıştır. Önümüzdeki yıllarda bu rakamın daha da artacağını bekliyoruz.

- Pirelli'nin kış lastiklerini ve bunların öne çıkan özelliklerini sıralar mısınız?

Üstün teknolojiyle geliştirdiğimiz kış lastiklerimiz, tüketicilerimizin farklı beklentilerine hizmet etmekte ve kış aylarında veya sıcaklığının +7 derecenin altına düştüğü hava sıcaklıklarında araçlarından üstün performans almalarını sağlamakla birlikte güvenli ve konforlu sürüşü de garanti etmektedir. Yüksek performans kategorisinden, 4x4 araçlara, güçlü aile otomobillerinden standart otomobillere kadar tüm segmentlerde güvenle kullanılacak özelliklere sahip olan Pirelli kış lastikleri, kış aylarından yüksek performans, güçlü frenleme ve üstün yol tutuş gibi özellikler bekleyen bilinçli araç kullanıcılarının tüm beklentilerini karşılamaktadır. Çok yakın bir zamanda İsviçre Alp Dağları'nın 3500 metre yüksekliğinde lansmanını gerçekleştirdiğimiz yeni yüksek performans kış lastiğimiz Winter Sottozero Serie II, kış koşullarında karşılaşılan tüm yol şartlarına mükemmel uyum sağlayan akıllı deseniyle ön plana çıkmakta; güvenli ve çevre dostu özellikleriyle de ayrıca dikkat çekmektedir. Ürün yelpazemizde bulunan Snowsport, Snowcontrol ve Scorpion Ice & Snow gibi diğer kış lastiklerimiz de; ıslak asfalt ve düşük hava sıcaklıklarında en iyi performansı sunmak için tasarlanmalarının yanı sıra, kuru yoldaki konfor ve performanstan da ödün vermeden karla kaplı yollarda maksimum tutunmayı sağlamaktadır.

TÜRKİYE'NİN GELECEĞİ

MALZEME YÜZEY TEKNOLOJİLERİ LABORATUVARI

Türkiye'nin enerji bağımlılığını azaltmaya yardımcı olacak projelere katkıda bulunan kurumlardan birisi de Sakarya Üniversitesi bünyesindeki SAITEM. Alternatif yakıtlarla yol alan araç projeleri geliştiren SAITEM'i ziyaret ettik.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Soldan sağa: Simay Şencil, Damla Kaplan, Mehmet Elmalı, M. Akif Özkaya, Ahmet Onur Gültekin, Muhammet Kaya, Salih Çakır, Mahmut Çetin, Ahmet Sabah ve Mehmet Burak Mısırlı 45 kişilik SAITEM ekibinin üyeleri.

İçten yanmalı motor teknolojisi her geçen gün gelişse de, fosil yakıt olarak adlandırılan benzin ve motorin gibi yakıtların neden olduğu çevre kirliliği halen sürüyor. Petrol rezervlerinin kısıtlı olması da alternatif yakıt arayışlarını hızlandıran bir etken. Elektrik + içten yanmalı motora sahip hibrid olarak anılan otomobiller bu günlerde gündemi meşgul etse de, bu otomobilleri “geçiş süreci” otomobilleri olarak görebiliriz. Çünkü petrol firmaları bile 2020’li yıllarda hidrojenli otomobillerin kitlelerce günlük kullanımına başlayacağını öngörüyor. Zaten bilinen petrol rezervlerinin yaklaşık 50 yıllık ömrü kaldı ve birçok ülkede alternatif yakıtlarla çalışan ulaşım araçları üzerinde çalışmalar yapılıyor. Tabi pek bilinmese de ülkemizde de bu konuda çalışmalar yapan kurumlar, üniversiteler mevcut. Alternatif yakıtlar aslında iki noktada çok önemli:

- 1- Petrole olan bağımlılığın azaltılması
- 2- Atmosferi kirleten emisyonların azaltılması.

Biz de bu sayımızda ülkemizde bu konuda önde giden üniversitelerden olan Sakarya Üniversitesi bünyesindeki SAITEM’i (Sakarya Üniversitesi İleri Teknolojiler Uygulama Topluluğu) ziyaret ettik ve hidrojen yakıt hücreli araç SAHIMO ile güneş panelli araç SAGUAR X7’yi inceleme fırsatı bulduk.

ATÖLYE OLARAK MALZEME YÜZEY TEKNOLOJİLERİ LABORATUAR’I KULLANILIYOR. ÖNDE SAGUAR X7, ARKADAYSA SAHIMO GÖRÜLÜYOR





SAGUAR X7

Evet, ismi kesinlikle Jaguar'ı hatırlatıyor. Ama alakası yok. SAGUAR; ismini Sakarya Üniversitesi'nin, güneşin ve arabanın ilk iki harfinden alıyor. 2003 yılında Bilim ve Teknik Dergisi'nin Formula G yarışları çağrısıyla başlayan projede bugün gelinen nokta SAGUAR X7. Yani bundan önce 6 model daha var.

SAGUAR X7, üst yüzeyi tamamen güneş gözesi kaplı olduğundan ve düz hat-

lara sahip olduğundan ilk başta insanların algılamasını zorlaştıran bir araç. Hatta SAITEM ekibi, bu aracı tekneye benzeten kişiler olduğunu da söylüyorlar. Aslında SAITEM'in SATEK adını verdiği güneş enerjisi kullanan teknesi de var, SATEK. Biz kara araçlarını incelerken Türkiye'nin ilk güneş enerjili teknesi olan SATEK'de kenarda kızak üzerinde bekliyordu. Konumuz otomobil olduğundan ilginizi doğal olarak kara araçlarına yönlendirdik.

Türkiye'nin en hızlısı

115 km/s'lik hızıyla Türkiye'nin en hızlı güneş enerjili otomobili olduğu ifade edilen SAGUAR X7, TÜBİTAK tarafından 4 Eylül 2008'de düzenlenen Formula G'08'de altıncı oldu. İTÜ'nün ilk iki sırayı (İTÜ RA ve ARİBA) aldığı yarışın üçüncüsü ise Boğaziçi Üniversitesi oldu. 24. tura kadar ilk üçte yer alan SAGUAR X7, bu turda lastik patlaması nedeniyle zaman kaybetti. Fakat yenilenen kabuk tasarı-

SAGUAR X7'NİN ÜST YÜZEYİ YÜZDE 17.5 VERİMLİ 398 ADET GÜNEŞ GÖZESİYLE KAPLI. 115 KM/S MAKSİMUM HIZA ULAŞAN SAGUAR X7, TÜRKİYE'NİN EN HIZLI GÜNEŞ ENERJİLİ OTOMOBİLİ



miyla 2008'in en iyi tasarımı ödülünü de aldı. Teorik olarak kolay olsa da, normal otomobillere alışmış kişilerin güneş enerjili otomobilleri anlaması biraz zor. Autos-how 2008'de standları bulunan SAITEM ekibi ziyaretçilerden de büyük ilgi gören SAGUAR'ın güneş enerjisini nasıl hareket enerjisine çevirdiği yolunda ilginç tahminler geldiğini ifade ediyorlar. Hatta bir kişi aracı konut ısıtmasında kullanılan sistemlerle özdeşleştirip, su kazanının nerede olduğunu ve aracın güneş enerjisiyle ısıtılan suyun buharıyla mı ilerlediğini sormuş.

Olayı basitçe açıklayalım. Aracın üst yüzeyinde yüzde 17.5 verime sahip toplam 398 tane güneş gözesi (panel) bulunuyor. Bunları hesap makinelerindeki ışık panellerinin gelişmiş olarak düşünebiliriz.

GÜNEŞ GÖZELERİYLE KAPLI ÜST KABUK, DEMİR ALÜMİNYUM ALAŞIM ŞASEYE YERLEŞTİRİLİYOR. SAITEM AYRICA TÜRKİYE'NİN İLK KOMPOZİT JANTINI ÜRETİMİŞ DURUMDA.

Birbirlerine seri-paralel bağlanmış olan bu gözeler güneş enerjisini elektrik enerjisine çevirmeye yarıyor. Buradan elde edilen enerji önce bataryalara (istenildiği zaman direkt motora da aktarılabilir), sonra da motor sürücü vasıtasıyla DC sabit mıkna-tıslı elektrik motoruna gönderiliyor. Elektrik motoru da sol arka tekerleği çevirerek 220 kg boş ağırlığa sahip aracın ilerlemesini sağlıyor. Batarya kapasitesi 1 KW olan SAGUAR X7'nin motorunun maksimum gücü 10 HP, sürekli gücüyle 8 HP.

Gölge etme başka ihsan istemez

Güneş enerjisiyle ilerleyen diğer araçlar gibi hava bulutluysa iş bataryalara kalıyor. Yani güneşin önüne bulut geldiğinde veya araç gölgeye girdiğinde hareket ancak bataryalarda depo edilmiş enerjiyle mümkün.

SAGUAR X7'yi çok kısa mesafe olarak kullanma fırsatı da buldum. Açık söylemek gerekirse araca binmek bile tam bir macera ve kilolu kişilere göre değil. Zaten fazla kilo aracın ağırlık/güç oranını olumsuz

etkileyeceğinden yarıştaki pilotlar da hafif. Üst kapak açıldıktan sonra aracın üst tarafındaki hiçbir parçaya basmadan, içeriye süzölmeye çalışıyorum. Bir ayak koltuk kenarındaki demire basarken, diğer ayağı karşı taraftaki demire basıp daha sonra ayaklardan birini kabin içine uzatıp kalçayı yavaşça koltuğa yaslayıp yatay pozisyona geçiyorum, çünkü adeta uzay kapsülündeyim. SAITEM'den Mahmut biraz tedirgin de olsa araç aslında emin ellerde. Kısaca yapmam gerekenleri anlatıyor. Sol taraftaki kırmızı ana şalteri çevir, sağdaki düğmeleri ileri itip motoru ve motor sürücüyü aktif hale getir. Gaz pedalıysa yok. Sadece direksiyon ve fren pedalı var. Gaz pedalı yerine kulak çubuğunun biraz daha kalını boyutlarında metal bir çubuğu çevirerek aracı hızlandırıyorsunuz. Araçtaki

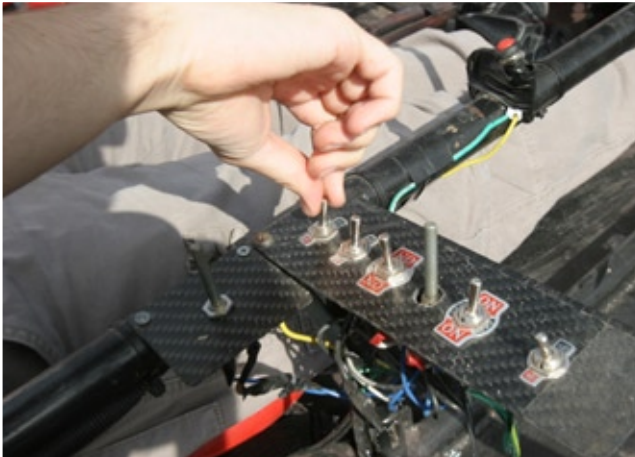


*SAGUAR'A BİNMEK
GERÇEKTEN CAMBAZLIK.
GÜNEŞ OLMADIĞI ZAMAN
KAPASİTESİ 1 KW OLAN
BATARYALARLA YOL
ALINIYOR. GAZ PEDALI
YERİNE GAZ ÇUBUĞU
VAR (EN ALT SOLDA)*

rejeneratif fren sistemi de frenleme esnasında bataryaların şarjına yardımcı oluyor. Kullandığım mesafe fazla izlenim almama yeterli olmasa da kısa mesafede bile çekiş gücünü hissedebildim. SAITEM'ciler aracın patinaj bile çekebildiğini söylediler. Bu iyi bir haber. Çünkü petrol kafa olarak tanımlayabileceğimiz içten yanmalı motor tutkunları gelecek yıllarda patinaj, yanlama, drift vb zevklerden mahrum kalmayacaklar. Yanlayan bir güneş panelli araç,

kesinlikle ilginç olur. Bundan 50 yıl sonra belki gençlere eski günlerde V8'lerin nasıl sesler çıkartarak ilerlediğini ve geleneksel

otomobillerle nasıl yandığımı falan anlatırken, onlar da bana güneş panelli araçlarla yaptıkları figürleri anlatıyor olacaklar.



SAGUAR NL

SAITEM ekibi yeni güneş enerjili aracı SAGUAR NL'nin tasarımı tamamladı ve kısa bir süre sonra TAI işbirliği ile üretimine geçilmesi planlanıyor. Avustralya'da düzenlenecek World Solar Challenge 2009 güneş enerjili otomobiller yarışında yarışacak SAGUAR NL, hem görünüm hem de teknik olarak X7'nin ötesinde olacak. İnfüzyon yöntemiyle kompozit malzemeden üretilen NL'in yaklaşık 35 kg daha hafif olması öngörülmüyor. SAITEM üyeleri bu sayede hem TAI'nin ileri üretim tekniklerini görerek kendilerini geliştirecekler, hem de Avustralya'yı kuzeyden güneye kat edecekleri (3227 km) yarış için daha iddialı bir araç hazırlamış olacaklar.



SAHIMO

Sıra geldi SAHIMO'ya. Hidrojen yakıt hücreli bir otomobil olan SAHIMO (ismi SAKarya Üniversitesi Hidro Mobil'den geliyor). Geleneksel bir otomobile yakın görünüm sergileyen SAHIMO'nun başarıları SAGUAR'a göre daha büyük.

1 litreyle 453 km

23 yıldır düzenlenen ve Türkiye'nin son 5 yıldır katıldığı Shell Eco-Marathon'da derece alan tek otomobil SAHIMO. Shell Eco-Marathon 2008'de kendi kategorisinde üçüncü olan SAHIMO'nun bu başarıyı henüz ilk denemesinde elde etmiş olması dikkate değer. Bu yarışta amaç en az yakıtla en fazla yolu kat etmek. SAHIMO'da Urban Concept (Şehir konsepti) kategorisinde elde ettiği 1 litre yakıt eşdeğeriyle kat ettiği 453 km ile üçüncü oldu. Bu yarışın birincisi olan Hollandalı ekibin değeriyse 848 km/litre.



SAHIMO MEKANO KATILDIĞI İLK YARIŞTA KENDİ KATEGORİSİNDE AVRUPA ÜÇÜNCÜSÜ OLDU

Aslında hidrojenli otomobillerin yakın geleceğin ulaşım araçları olacağını öngörmek yanlış olmaz. Şimdilik üretimi petrole göre daha maliyetli olan hidrojenin yakıt gelecekte maliyetinin düşeceğini öngörmek yanlış olmaz. Zaten bazı ülkelerde hidrojen dolum istasyonları açılmaya başlandı bile.

Tek emisyon su

SAHIMO'yu anlatmak için öncelikle hidrojenin nasıl olup da otomobili hareket ettirecek güç haline geldiğini basitçe aktaralım.

Yakıt olarak hidrojeni kullanan yakıt hücreli araçlar, bu sayede ortaya çıkan elektrik enerjisiyle yol alıyorlar. Kendi halinde enerji vermeyen hidrojen, oksijen ile tepkimeye girdiğinde su ve ısı oluşumuyla sonuçlanan bir reaksiyon gerçekleşiyor. Yakıt hücresi sisteminde hidrojen ve oksijen; su ve elektrik üretmek için iyonlar halinde bir araya getiriliyor. Temelde elektrikli araçlar ile aynı prensiple çalışan yakıt hücreli araçlarda yakıt hücreleri tarafından üretilen elektrik, tekerlekleri döndüren bir elektrik motorunu çalıştırıyor.



HİDROJEN YAKIT HÜCRELİ SAHIMO'DA YÜZDE 90 ORANINDA KARBON FİBER KULLANILMIŞ.



Bu konuyu en basit olarak otomobilin yakıt deposunda bulunan hidrojenin, yakıt hücresi tarafından elektrik enerjisine döndürülmesi ve bu enerjinin de elektrik motorlarını çalıştırarak otomobili hareket etmesi olarak açıklayabiliriz.

1.2 KW'lık hub motora (Mil sabit, motor dönüyor) SAHIMO'nun gövdesi yüzde 90 oranında karbon fiber kullanılmış. Bu sayede aracın ağırlığı 125 kg. Önümüzdeki yıl açılması planlanan SAITEM Kompozit Laboratuvarı'yla karbon kevlar kullanım oranının daha da yükseltilmesi hedefleniyor. SAHIMO basit görünmesine rağmen, aslında bünyesinde birçok pahalı otomobilde olmayan teknolojiyi barındırıyor. GPS ile aracın anlık takibi, RF (radyo frekans) haberleşme sistemi, gerekli bilgileri pilota gösteren pilot ara yüzü, pit'e gerekli bilgileri gösteren pit ara yüzü, yakıt hücresi ile seri bilgi akışı, ve önemli noktaların sıcaklık kontrolü gibi işlemler yapılabiliyor.



SAITEM

2008 sezonunda TAI, Otokar, Şişecam, 3M, Henkel, Reibel, THY Ve Poliya Gibi sponsorlara sahip SAITEM, 2003 yılında Mühendislik Fakültesi öğrencileri Ersin Arslan ve Kadir Tamkay tarafından kurulmuş. Şimdi 45'e yakın öğrenci SAITEM'in projelerinde görev alıyor ve bu sayı artıyor. Öğrencilerin teorik bilgilerini, mühendislik ürünlerine dönüştürebilecekleri bir ortam sağlayan SAITEM'in bir amacı da Türkiye'nin enerji potansiyelini etkin şekilde kullanılabilmesini, petrol bağımlılığını azaltmaya ve çevreye zarar vermeden konforlu yaşamın sürdürülebilmesine katkıda bulunacak projeler üretmek.

YAKIT HÜCRESİNDEN ELDE EDİLEN GÜÇ, SOL ARKADAKİ HUB MOTORU ÇALIŞTIRIYOR

DAKAR ESİNTİSİ

Adı Dakar Rallisi'yle özdeşleşen Mitsubishi, şimdi de L200'e eklediği Dakar seçeneğiyle pick-up pazarında farklı bir hava estiriyor.



Yazı: Tarık Akagün
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Günümüzde 4x2 pick-up'lar daha çok ticari kullanım için tercih edilirken, 4x4 olanlarda işi arazide olanlar, aile ve hobi kullanımı için hizmet veriyorlar.

L200 4x4'ün Dakar versiyonuysa standart donanımlı bir pick-up'ın arazi donanımlarını yetersiz bulanlar için hazırlanmış bir araç.

Araziye özel ekipman

Normal bir L200 4x4 zaten görünümüyle etkileyici bir araçtı. L200 Dakar'daysa bu etkileyicilik neredeyse iki katı. Kum desenli çıkartmalar (rengi şaşırmış zebra gibi duruyor), 4 adet Hella tepe lambası, derin sulardan geçmeye yarayan hava emiş snorkeli, vinç, komple alt koruma (motor, şanzıman, yakıt deposu) L200'e adeta araziye fethetmeye gidecek bir görüntü kazandırmış. Tabi görkemli lastikleri de unutmamak gerek. Bridgestone Dueler M/T 673 lastiklerle araziye uyum üst seviyeye taşınmış.



*UYGUN LASTİKLERLE DONATILMIŞ
L200 DAKAR, PAJERO KADAR GELİŞMİŞ
AKTARMAYA SAHİP OLMASA DA BAŞARILI*

L200 Dakar'ın iç mekanı diğer L200'lerden farksız. Yalnız tepe lambalarını açmaya yarayan kumandalar direksiyon kolunun sol tarafında aşağıda belirsiz bir yere konumlandırılmış ve sürüş esnasında ulaşabilmek mümkün değil. Pusula, barometre, yükseklik ölçer gibi bilgileri de gösteren yol bilgisayarı araziye sevenler için faydalı detaylar. L200'ü iç mekanda diğer pick-up'lardan ayıran en büyük fark arka koltukların rahatlığı.

L200 Dakar'ın motorunda herhangi bir değişiklik yapılmamış. Gürültülü çalışan 2.5 litrelik 136 HP gücündeki motor L200'ü kabul edilebilir şekilde hızlandırıyor. Tabi 31 HP'lik güç artışı sağlayan opsiyonel Rallitronic kitiyle daha iyi performans elde edebilmek mümkün. L200 şehir içi kullanımı boyutları nedeniyle zor olan bir araçtı. Şimdi büyüyen lastikler, öne eklenen vinç, (Katalog verilerinde standart L200 ile L200 Dakar'ın uzunluğu aynı yazmasına

OTURMA POZİSYONU BİR PICK-UP İÇİN GAYET İYİ. BİLGİ EKRANINDA PUSULA, BAROMETRE VE YÜKSEKLİK ÖLÇER GİBİ ÖZELLİKLER MEVCUT

rağmen, aslında Dakar öne eklenen vinç nedeniyle yaklaşık 20 cm'lik bir fazlalığa sahip) arkaya eklenen çeki demiriyle insanı adeta züccaciye dükkanına girmiş fil misali dikkatli olmaya zorluyor. Çünkü şehiriçinde meydana gelecek ufak temaslarda karşı tarafın L200'den daha fazla etkileneceği çok açık. 5 günü bulan 500 km'lik kullanım sonucunda elde ettiğimiz tüketim değeriye 10.4 lt/100 km.

Kadınlara ve kibarlara göre değil

L200 Dakar gerçek anlamda bir erkek aracı. Hissiz direksiyonla, hafif sert viteslerle mücadele edebilmek sosyetik SUV'lara alışmış kadınlara ve kibarlara göre değil. Sürüşün standart L200'e göre daha zor olmasında arazi lastiklerinin payı büyük. Geniş yanaklar nedeniyle virajlarda belirgin şekilde yana yatma olsa da kaymalara karşı stabilite programı bir emniyet supapı olarak görev yapıyor. Otoyoldaysa 100 km/s'nin üzerinde sizi her stabilite, hem gürültü yönünden rahatsız etmeye başlıyor. L200 Dakar, adından belli olduğu gibi zaten asfalt aracı değil. Bunu zaten her fırsatta size belli ediyor.

Fakat araziye çıkınca hem L200 Dakar kendisini bulmaya başlıyor. Aktarma sistemi Pajero'nun ki kadar gelişmiş olmasa



BRIDGESTONE DUELER M/T 673
LASTİKLERİN FAYDASI BÖYLE
ZEMİNLERDE ORTAYA ÇIKIYOR





VİNÇ, TEPE LAMBASI, KARGO BÖLÜMÜ KAPLAMASI VE OFF-ROAD LASTİKLERİ, DAKAR'IN ÖNE ÇIKAN YÖNLERİ

da Super Select adlı 4x4 sistemi başarılı. Normal şartlarda arkadan itişli olarak ilerleyen L200, arazi vitesindeki 4H konumuyla 100 km/s hıza kadar dört tekerlekten çekişli hale getirilebiliyor. Bunun dışında merkezi diferansiyeli kilitleyen 4HLC ve düşük oranlı merkezi diferansiyel kilitli 4LLC olmak üzere iki dört çeker seçeneği daha mevcut.

zideki en büyük artısı lastikleri ve komple alt koruması. Yine katalogta aynı verilmiş olmasına rağmen (205 mm) L200 Dakar büyük lastikleri nedeniyle daha yüksek. Yani altını sürtme ihtimali daha az. Sürtseniz bile komple alt koruma panelleri sayesinde araç zarar görmüyor. Bunu maden ocaklarında yaptığımız denemelerde yaşadık. Araç sanki hiç kırılmayacakmışçasına her tür koşulda ilerliyor. Fakat biraz fazla zorlamış olacağız ki, kullanıcı hatası

L200 Dakar'ın standart L200'e göre ara-

olarak açıklansa da, kırılmaz denilen bu aracın ön aksı maalesef kırıldı.

Sonuç

Adeta bir görev aracı olan L200 Dakar'ın "Intense" ve "Intense Lux" olmak üzere iki donanımı mevcut. Kabin donanımı standart versiyonlarla aynı olan Dakar'ın manuel şanzımanlı Intense versiyonunun fiyatı 57.838, bu sayfalarda gördüğünüz Intense Lux'un fiyatıysa 59.761 YTL (Normal versiyondan 13.570 YTL daha pahalı). Şehir içi kullanımda iddiası olmayan L200 Dakar arazi sürüşlerine meraklı hobi sahipleri için biçilmiş kaftan.

Mitsubishi L200 4x4 Dakar

Fabrika verileri

Motor:	2477 cc, 4 silindir, turbodizel
Maks. güç:	136 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	314 Nm @ 2000 d/d
Maks. hız:	167 km/s
0-100 km/s:	14.6 sn
Boyutlar:	5075 / 1800 / 1780 mm (vinç, tepe lambası hariç)
Boş ağırlık:	1880 kg
Kargo alanı:	1325 / 1470 / 457 mm
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	-
Baz fiyat:	57.838 YTL

+ Görüntü, sağlam imajı

- Direksiyonda derinlik ayarı yok, fren performansı



İKİNCİ BAHAR

Yazı: Tarık Akagün - Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Geçmişe özlem, insanların yaşı ilerledikçe daha da artar... Son dönemde bu anlayış otomobil sektörüne de damgasını vuruyor. Retro olarak tanımlanan bu tasarım anlayışında bir dönemin unutulmaz otomobilleri yeniden hayat buluyor. Bu akım, ABD’de Ford Thunderbird ile başladı ve günümüzde de Chevrolet Camaro gibi otomobillerle devam ediyor. Avrupa’da da Volkswagen, Kaplumbağa’nın anısını New Beetle ile 1998’de tekrar canlandırdı. Fakat retro tasarım konusunda en başarılı otomobil, BMW bünyesine geçtikten sonra 2001 yılında yepyeni bir dönem açan MINI oldu. 2007 yılında dirilen ve geçtiğimiz günlerde ülkemizde de satışa sunulan Fiat 500 de başarılı olmaya aday retro tasarımlı otomobillerden. Farklı motorlara sahip olmaları ve farklı sınıflarda yer almalarından dolayı klasik bir karşılaştırma yapamamak da; tasarımlarıyla öne çıkan MINI Cooper ve Fiat 500’ü İstanbul’un tarihi mekanlarında biraraya getirdik.



Fiat 500 1.2

Fiat 500, şehir otomobili sınıfında hem tasarımıyla hem güvenliğiyle dikkat çekiyor. Bu otomobil özellikle kolay park edilebilirliği ve çok güzel iç mekanıyla kadınların yeni sevgilisi olmaya aday.



ADETA GELİN ARABASI. BEYAZ DİREKSİYON VE GÖVDE RENGİ KOKPİT KAPLAMASI BU OTOMOBİLİN CAN ALICI DETAYLARI

Fiat son dönemde adeta bir Rönesans yaşıyor. Bu değişimin en güzel örneklerinden birisi de yeni Fiat 500. Yeni diyoruz çünkü kökeni 1957 yılına dayanıyor. O dönemde Vespa ile birlikte İtalyan halkının motorize olmasındaki diğer araç Fiat 500'dü. Almanlar için VW Kaplumbağa neyse, İtalyanlar için de Fiat 500 aynıydı. Yani ucuz ve pratik bir kitle otomobiliydi. Yenisiyse 500.000'i bulan renk, sticker, iç mekan vb kombinasyonları ve tarzıyla MINI Cooper ile birlikte modern zamanların lifestyle otomobili.

Yeni Fiat 500, 2007 yılında tanıtıldı. Yani öncüsünün yola çıkmasından tam 50 yıl sonra. Güncel Fiat 500, klasik tasarım unsurlarının modern teknolojilerle harmanlanmış başarılı bir yorumu. Burun yapısının şekli, arka çamurluğun kavisli yapısı günümüze güzel şekilde taşınmış. Ayrıca krom detaylarla nostaljik görünüm tamamlanmış. Fiat Panda ile aynı platformu paylaşan (yeni Ford Ka'da aynı platformu kullanıyor) 500'ün iç mekanı son dönemde kullandığımız araçlar içinde belki en güzel olanlardan. Fiat 500 daha krom kapı kolunu çekip içeriye geçer geçmez insanı etkiliyor. Çok pahalı otomobillerde bile



*ARTIK İMAJ OTOMOBİLİ
OLAN FIAT 500'DE
500.000 CİVARINDA
RENK, ÇIKARTMA VB.
KOMBİNASYON YAPMAK
MÜMKÜN*

göremeyeceğiniz sanki piyano boyasıyla kaplanmış gibi olan gövde rengindeki panel, fildişi renkli havalandırma ve radyo kumandaları, parlak siyak vites topuzu ve konsol düğmeleri bu şehir faresine sınıflar üstü bir hava katıyor. Bazı plastik detaylar (mesela cam açma düğmeleri) biraz ucuz dursa da kokpitin genel havasını bozamıyor. Tabi ki MINI Cooper'ın detay kalitesi daha iyi. Ama bu otomobilin de 28.000 YTL'den başlayan fiyatı daha iyi. Üstelik 7 havayastığı standart.

İnsanı mutlu eden bir iç mekana sahip 500'ün ön koltuklarında yaşam alanı makul olsa da sürücü koltuğunun yükseklik ayarı sadece minder arkasını etkiliyor.



Arka koltuklardaysa baş mesafesi biraz kısıtlı 170 cm boyunda normal kiloda iki kişi sorunsuz yolculuk edebilir. Bunu şikayet edecek olanlar için Fiat Panda var. Sonuçta artık 500, bir imaj otomobili ve kafaya fazla takmamak gerek. Fiat 500'de kapaksız torpido gözünün yanı sıra iki de gizli bölme var. Bunlardan biri ön yolcu koltuğunun altında, diğeryse kapaksız torpido gözünün üst tarafına gizlenmiş. Kesinlikle faydalı bir detay.

Fiat 500'ün 1.2 lt 69 HP, 1.4 100 HP benzinli ve 1.3 Multijet 75 HP turbodizel olmak üzere üç motor seçeneği mevcut. Bizdeki araç 1.2 lt'lik versiyon. Açıkçası 8 supaplı bu motor biraz güç fukarası oldu-



500'LE BİRLİKTE İLK DEFA BİR FİAT ARAÇTA MODEL İSMİ LOGO OLARAK KULLANILIYOR. KROM KAPLI TUTAMAKLAR NOSTALJİK GÖRÜNÜMLÜ. ARKA KOLTUKLAR ANCAK ORTA BOYLULAR İÇİN YETERLİ. BAGAJ 185 LİTRE.

ğundan trafikte hımbıl şekilde ilerleyeceğiz önyargısı vardı. Fakat motoru çalıştırıp yola koyulmak yanıldığımızı anlamak için yeterli oldu. Alt devirlerde gayet makul şekilde ilerleyen 500, son dönemde unutulmuş bir olgunun meyvesini bizlere sunuyordu: hafiflik. Alt devirleri istekli olan 69 HP'lik bu motor, 865 kg'lık 500'ü taşımakta zorlanmıyor. Üstelik 130 km/s'ye kadar siz gaza bastıkça gitmem de demiyor. Elinden geleni yaparak otomobili ileri çekmeye çalışıyor. 130 km/s'den sonraysa hızlanma isteği azalıyor. Tüketimse dikkatli kullanımda 5.0 lt/100 km gibi makul değerlere düşebiliyor. Dur-kalklı trafikteyse da 6.5-7.0 lt/100 km'lik değerler elde ettik.

Fiat 500'ü test için ilk aldığım gün açıkçası şehiriçinde insanların bu otomobile tepkisini merak ediyordum. Fakat fazla



bakışları fazla toplamaması ben de soru işaretleri uyandırdı. Nedenini sonra anladım, hava yağışıydı ve yayalar etraftan çok önlerine bakmak zorundaydılar. 500, ertesi gün güneşin açmasıyla ilgiyi üstüne toplamasını bildi. Hem de bu konuda MINI'den hiç geri kalmadı.

500'ün şehiriçi kullanımı çok rahat. 9.2 metrelik dönme çapı, ufak boyutlarla birleşince dar yerlerden iğne deliğinden geçer gibi geçebiliyorsunuz. Virajlı yollarda bir doğal olarak MINI'nin performansını gösteremeyen 500, yine de tedirginlik veren bir otomobil değil.

Sonuç olarak, Fiat 500 1.2 fark yaratan tasarımı, geniş standart donanımıyla hem MINI tarzında bir otomobil, hem de sıradan küçük sınıf otomobil almak isteyenleri cezp edecek yapıda.

Bir zamanlar 500

Dante Giacosa'nın tasarımı olarak 1957 yılında yollara çıkan Fiat 500, 1975'e kadar üretildi. Yuvarlak hatlı Fiat 500 bayrağı 1936-1955 yılları arasında üretilen ve Topolino (Farecik) adıyla bilinen Fiat 500 A modelinden devralmıştı. İsmi silindirik hacminden alan ilk Fiat 500'lerin aksine yeni nesil 500 hem daha büyük motora, hem de daha farklı hedeflere sahip. Bu arada İtalyanca okunuşu "cinquecento" (beşyüz-500) olan ve 1991-1998 yılları arasında üretilen köşeli bir model de mevcut.

**Fiat 500 1.2****Fabrika verileri**

Motor:	1242 cc, 4 silindir, 8V
Maks. güç:	69 HP @ 5500 d/d
Maks. tork:	102 Nm @ 3000 d/d
Maks. hız:	160 km/s
0-100 km/s:	12.9 sn
Boyutlar:	3546 / 1627 / 1488 mm
Boş ağırlık:	865 kg
Bagaj hacmi:	185 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	6.4 / 4.3 / 5.1 lt/100 km
Baz fiyat:	28.000 YTL

+ Tüketim, donanım, imaj, şanzıman

- Arkada baş mesafesi





MINI Cooper

2001 yılında BMW tarafından hayata döndürülen efsane Mini, ikinci jenerasyonunda da retro tasarımını korudu. Adeta bir go-kart kullanıyormuş hissi veren sürüş özellikleri ve yüksek kalitesiyle dikkat çeken otomobil, küçük sınıfın prestijli modellerinden biri olmayı sürdürüyor.



MINI COOPER'IN İÇ MEKANI YÜKSEK MALZEME VE İŞÇİLİK KALİTESİYLE DİKKAT ÇEKİYOR. ŞALTER BİÇİMLİ KUMANDALARIN KULLANIMI ZEVKLİ

İlk kez 1959 yılında yollara çıkan ve 2000 yılına kadar çok az değişikliğe uğrayarak üretilen Mini, yaklaşık 5 milyon 400 bin kişi tarafından satın alınmış ve milyonların sevgilisi olmuştu. 2001 yılına gelindiğinde, BMW Grubu, Mini'nin tasarımını 21'inci yüzyıla uyarlayarak yeniden yarattı. Yeni modelin boyutları da, adı da büyüdü. MINI olarak anılmaya başlanan otomobil, 2004 ilkbaharında cabrio versiyona, 2007 sonbaharında ise Clubman adlı yeni karosere kavuştu.

O bir retro

Retro... Latince "geriye doğru" anlamına gelen bir ön ek. MINI de, 1960'ların Mini'sini yeniden yorumlayan bir otomobil. Tıpkı, bu özel haberimizde MINI'yle bir araya getirdiğimiz ve Tarık'ın kaleme aldığı Fiat 500 gibi. Bu zaman zaman modada da oluyor. Sokaklara bir bakıyorsunuz. Annenizin gençlik fotoğraflarındaki kızlar dolaşıyor. Çok da güzel oluyor bence. MINI ve yeni 500'ün (Avrupa'da bir buçuk yıldır satılıyor) çok tutulmalarındaki neden de bu muhtemelen: Geriye dönüş.

İç mekan farklı ve eğlenceli

MINI Cooper'ın kokpitindeki kumanda



birimleri, ilk oyun konsolum Atari'deki gibi switch'ler (şalter) şeklinde ve çok hoş. Camı açmak, kapıları kilitlemek, ışık açmak vb... için bu şalterleri kullanmanız gerekiyor. Gösterge birimleri de standart otomobillerden çok farklı: Bir büyük yuvarlak birim (devir) direksiyonun ardında, bir diğer yuvarlak birimse (hız) orta konsolda. Çerçevesiz kapılar, 3 kapılı hatchback karoserli otomobile coupe havası veriyor. Tüm kokpitte malzeme ve işçilik kalitesi yüksek. Bu da MINI'yi, retro olmasının yanı sıra premium kılıyor. Otomobilin 160 litrelik küçük bagajı, arka koltuk sırası öne yatırılınca 680 litreye çıkıyor.

Cooper'a 120 HP hayat veriyor

MINI'nin ülkemizde üç karoser ve dört motor versiyonu satılıyor. Bunlar; 3 kapılı hatchback, station Clubman ve cabrio karoserler ile One (95 HP), Cooper (120



İNGİLİZ KÖKENLİ MINI VE İTALYAN FIAT, ALMAN ÇEŞMESİ'NİN ÖNÜNE ÇOK YAKIŞTI

HP), Cooper S (175 HP) ve Works (211 HP) motor seçenekleri. 110 HP'lik turbodiesel motorlu MINI modelleri ülkemize ithal edilmiyor. Sürüş izlenimimizin konuğu olan araç bir MINI Cooper. 1.6 litrelik benzinli motor, 120 HP güç ve 160 Nm tork üretiyor. 6 kademeli otomatik şanzımana sahip araç, 10.4 saniyede 0'dan 100 km/s hıza ulaşıyor. MINI Cooper Otm.'nin maksimum hızı ise 197 km/s. Ortalama yakıt tüketimi, fabrika tarafından 6.1 lt/100 km olarak veriliyor.

Sürüş keyif veriyor

Otomobilde alçakta oturuyorsunuz, lastikler olabildiğince köşelere yerleştirilmiş, motor Cooper S'teki kadar olmasa da canlı ve istekli, direksiyon arkasındaki vites değiştirme kolcukları sportif bir his veriyor, yol tutuş çok başarılı, motor sesi yeterince albenili, kokpit farklı... Daha ne



MINI LOGOSU BAGAJ KAPAĞININ ORTASINA YERLEŞTİRİLMİŞ. TAVANDAKİ KUMANDALAR BİLE ŞALTERLİ. KAPI İÇİ DE FARKLI TASARIMDAN NASİBİNİ ALMIŞ. 160 LİTRELİK BAGAJ HACMİ, SADECE KISA YOLCULUKLARA YETEBİLİR.

olsun? Size bu keyfi sürmek kalıyor. Motor, verdiğiniz emirleri mümkün olduğunca çabuk yerine getiriyor. Şanzımanla uyumu başarılı. Araçta dar camlar nedeniyle bazı açılarda görüş kısıtlı. Küçük boyutlar, özellikle şehiriçi kullanımda büyük avantaj sağlıyor. Direksiyon tepkileri yerinde. Devir göstergesinin orta konsolda olması, belki tasarım olarak hoş ama hiç de fonksiyonel değil. Sürücünün bakmak için gözünü yoldan ayırmasını gerektirmesi bakımından da tehlikeli. Bardaklıklardaki plastik parça çok önemli bir detay. Koyduğunuz kutu içecek, pet şişe ya da bardağı çok iyi kavıyor ve yol-zemin koşulu ne olursa olsun bırakmıyor. Bu güvenlik açısından önemli, çünkü bir otomobilde, su şişesinin yerinden fırlayıp fren pedalının arkasına takıldığına bile şahit oldum.



Pahalı bir zevk

MINI, yerini aldığı Mini'ye birçok yönden benziyor. Fiyat hariç (MINI Cooper'ın baz fiyatı 24.804 Euro). Efsane Mini, cep dostu olmasıyla ünlüydü, bütçesi az olanlar bile ulaşabilirdi Mini'ye. Ama BMW çatısı altındaki MINI, neredeyse orta sınıf bir aracın fiyat etiketine sahip. Bu konuda yeni 500 çok daha başarılı. 500'ün bir diğer üstün yönü de kendine baktırması. İki araçla da İstanbul'da hatırı sayılır kilometreler yaptım. MINI'ye artık herkes alışmış durumda, ama genç-yaşlı, 500'ü görebilmek için boynunu çeviren çok kişi vardı sokaklarda. Sürüş zevki konusundaysa 500'ün yapabileceği bir şey yok. MINI'nin yanında yuvarlanacak bir yumurtayı andırıyor. MINI'ye rayda giden bir vagon gibi.



Bir zamanlar Mini

İlk kuşak Mini; Türkiye doğumlu Alexander Arnold Constantine "Alec" Issigonis'in tasarımı olarak 1959 yılında tanıtılmıştı. Alec Issigonis tarafından 1948'de tasarlanmış olan Morris Minor'ın yerine geçen Mini; kısa zamanda İngiliz halkının gönlünde taht kurdu. 42 yıl kadar tasarımıyla fazla



bir değişikliğe gidilmeden üretilen bu otomobil, yerini 2001 yılında BMW tarafından üretilen MINI'ye bıraktı.

MINI Cooper Otm.

Fabrika verileri

Motor:	1598 cc, 4 silindirli, 16V
Maks. güç:	120 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	160 Nm @ 4000 d/d
Maks. hız:	197 km/s
0-100 km/s:	10.4 sn
Boyutlar:	3700 / 1685 / 1405 mm
Boş ağırlık:	1065 kg
Bagaj hacmi:	160-680 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.1 / 5.0 / 6.1 lt/100 km
Baz fiyat:	24.804 Euro (Manuel şanzımanlı)

- ➕ Retro tasarım, sürüş keyfi, yol tutuş
- ➖ Yüksek fiyat, arka görüş açısı kısıtlı

İKİ RETRO OTOMOBİL, KÜÇÜK BOYUTLARI
SAYESİNDE ŞEHİR İÇİ KULLANIMINA ÇOK UYGUN



“İ”YE DOĞRU

Ürün gamındaki Avrupalılaştırmayla birlikte, “i” harfiyle başlayan model adlarına geçen Güney Koreli üretici Hyundai, Matrix modelini makyajladı. Henüz “i” öneğine kavuşamayan Matrix, yeni ön yüzüyle bu yola girdiğini ortaya koyuyor.



Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**MAKYAJLI
MATRIX, SEVİMLİ
BİR TASARIMA
KAVUŞTU**

Ülkemizde de üretim tesisi bulunan Hyundai, i30 modeliyle başlayan ve i10 ile i20 modelleriyle devam eden “i” serisi sayesinde yepyeni bir marka imajına doğru emin adımlarla ilerliyor.

Avrupalı tüketiciler için geliştirilen modellerden oluşan ve tüm modellerde aynı ifadeyi sağlayan ön yüzle dikkat çeken “i” serisi, kısa bir süre sonra tüm ürün gamına yerleşmiş olacak. Ancak o zamana kadar, bazı modeller, örneğin Matrix, yollarına “i”siz devam edecekler. Matrix’in adı ileride “i25” mi olur, başka bir şey mi olur

bilemiyorum ama test ettiğimiz makyajlı versiyonunun ön tasarımı “i” serisini yakaladığı kesin.

Sanki gülümsüyor

Makyajlı Matrix’in yeniden çizilen ön tasarımı, otomobile sempatik bir bakış sağlıyor. Tam önden bakıldığında gülümseyen bir surata benzeyen Matrix, eskisinden daha modern görünüyor. Yandan bakıldığında fark edilen yenilik ise, en arkadaki camın alt kısmına eklenen kaplama. Bu kaplama, 3 camın alt çizgisini aynı

hizaya getirmesi bakımından çok önemli bir ayrıntı ve bizce çok da iyi olmuş. Arka tasarımısa önceki modeldeki gibi farklı ve kambur görüntüsünü sürdürüyor. Otomobilin yüksek-dar tasarımı, sürüş özelliklerine olumsuz yansıyan bir özellik olsa da, iç mekanın geniş-ferah ve şehir içindeki manevraların kolay olmasını sağlıyor.

İç mekan fonksiyonel

Matrix’in iç mekanı ferah, işlevsel ve ergonomik. Ferahlıktaki en önemli etken yüksek tavan ve büyük camlar. Aracın iş-

levsel olmasını ise eşya gözlerindeki boluk ve arka koltuk sırası sağlıyor. Kumanda birimlerinin ergonomik yerleştirilmiş olması sayesinde, kullanım sırasında herhangi bir sorun yaşanmıyor. Orta konsola sert plastik hakim. Hız, devir, hararet, yakıt durumu gibi bilgilerin ve yol bilgisayarı- nın yer aldığı ana gösterge tablosu, eskisi gibi orta konsolun üst kısmında yer alıyor. Bu da, sürücünün bilgileri okumak için gözünü yoldan ayırması anlamına geliyor. Diğer bazı bilgilere, direksiyonun arkasındaki, ışıklı uzun-ince gösterge biriminden

ulaşılabilir. Yüksek konumlandırılmış vites kolunun yeri iyi ve kullanımı kolay. Aracın standart kullanımında 345 litre olan bagaj hacmi, arka koltukların öne katlanmasıyla 1284 litreye ulaşılıyor.

Motor, düşük tüketimiyle sevindiriyor

Test aracımızda yer alan 1463 cc'lik, 4 silindirli, turbodizel motor, 4000 d/d'de 110 HP güç ve 1900-2750 d/d'de 235 Nm tork üretiyor. Araca 170 km/s maksimum hız sağlayan motor, 5 ileri manuel şanzımanla kumanda ediliyor. 13.9 saniyede 0'dan 100 km/s'ye ulaşan Matrix'in en etkileyici özelliği ise, 100 km'de ortalama 5.2 litrelik yakıt tüketimi. Eğer, şanzımanı optimum devirlerde kullanırsanız, bu fabrika verisinin bile altına inebiliyorsunuz.

Şehir içinde mutlu ediyor

Hyundai Matrix, yüksek performans ve üstün yol tutuş beklenecek bir otomobil değil. Bu aracın amacı; şehir içinde, az tüketerek, kolay kullanılarak, pratik bir yolculuk sunmak. Yolculuğun sonunda da, park ederken sıkıntı yaratmamak. Düşük yakıt tüketimiyle sahibini sevindiren Matrix 1.5 CRDi, küçük boyutları nedeniyle İstanbul sokaklarında sorunsuz bir kullanım sundu. Kemikli vites geçişlerine sahip 5 ileri manuel şanzıman, motorla uyumlu çalışıyor. Yüksek oturma pozisyonu, geniş bir görüş açısı sunuyor. Elektrikli dış dikiz aynaları yeterli büyüklükte. Kontakt



345 LT'LİK HACİM İLERİ-GERİ KAYAN KOLTUKLAR SAYESİNDE ARTIYOR

anahtarı yuvasının sürücüye bakar biçimde tasarlanmış açısı, anahtar sokarken kolaylık sağlıyor. Motor gürültüsüz çalışıyor. Süspansiyon sistemi konfor öncelikli geliştirilmiş.

Fiyatı 27.700 YTL'den başlıyor

Makyajlı Matrix'in 1.5 dizel ve 1.6 benzinli olmak üzere iki motor seçeneği bulunuyor. Dizel motorlu versiyonun baz versiyonunun fiyatı 27.700 YTL. Test otomobilimiz, şu an satın alınabilecek en pahalı Matrix modeli. "Style" donanım paketi ve elektrikli açılır tavanlı aracımızın fiyatı 33.300 YTL. Bu fiyat; rakiplerinin fiyatları, düşük yakıt tüketen motor, zengin donanım, iç mekan fonksiyonelliği ve 5 yıllık garanti düşünülürse makul kalıyor.



Hyundai Matrix 1.5 CRDi VGT

Fabrika verileri

Motor:	1463 cc, 4 silindirli, turbodizel
Maks. güç:	110 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	235 Nm @ 1900-2750 d/d
Maks. hız:	170 km/s
0-100 km/s:	13.9 sn
Boyutlar:	4060/1740/1635 mm
Boş ağırlık:	1380 kg
Bagaj hacmi:	345 lt
Tüketim (ort.):	5.2 lt/100 km
Baz fiyat (1.5 CRDi):	27.700 YTL
Test aracının fiyatı:	33.300 YTL

- + Sempatik tasarım, geniş iç mekan, fonksiyonellik
- Yol tutuş, kemikli vitesler

YÜZÜ YENİ, RUHU AYNI

Kalos HB'nin makyajlısı olan Aveo HB bu haliyle oldukça yakışıklı gözüküyor. Rakiplerine göre daha cazip fiyata sahip otomobilin sürüş özellikleriyse eskisinden farklı değil.

Yazı: Tarık Akagün

Fotoğraf: Gürkan Çağlar

A.B.D.'de her zaman en çok satan markalar arasında olan Chevrolet, GM'nin dünya pazarlarına açılma planları dahilinde firmanın dünya çapında çok satan marka yaratma hedefindeki en etkili silahı konumunda. Zaten bunu kısa süre sonra çıkacak Cruze gibi modellerde görmek daha net olacak.





*PLASTİKLER SERT YAPILI OLSA DA,
İÇ MEKAN HIÇ FENA GÖZÜKMÜYOR*



Yeni modellerle birlikte eldeki ürünlerde güncellenerek elden geçiriliyor. Chevrolet'in sedan ve hatchback karosere sahip küçük sınıftaki temsilcisi ülkemizde ilk zamanlarında Kalos adıyla satılırken, 2006 yılında sedan karoser kapsamlı şekilde makyajlanarak ABD'deki ismiyle, yani Aveo Sedan olarak satılmaya başlandı. Hatchback versiyon ise makyajsız haliyle Aveo HB olarak satılmaya devam etti. Fakat 2008'in ilk yarısında Aveo HB'de elden geçirilerek özellikle tasarım olarak daha fazla fark edilir hale geldi.

Yeni yüz

Markanın yeni görsel kimliğine daha uygun hale getirilen Aveo HB, GM'nin Kore'deki tasarım stüdyolarında şekillendirilmiş. Chevy amblemlili tampon çizgisiyle ikiye bölünmüş radyatör ızgarası otomobilin yüz ifadesini oluştururken arka tarafta pek bir değişiklik göze çarpmıyor. Sedan kardeşiyle aynı olan ön konsol Kalos günlerine göre hissedilir derecede daha iyi. Kullanılan plastikler sert olsa da, göze fena gözüküyorlar. Bizim iç mekanla ilgili

en büyük sıkıntımız kapı içi ceplerinin ufak ve eşya gözlerinin yetersiz gözükmesi oldu. Kabin içi genişliği sınıf ortalamalarında olan (tabi ki Corsa daha fazla iç mekan sunuyor) otomobilin 220 litrelik bagajı, 280 litrelik hacimlerin konuşulduğu bu sınıf için biraz ufakça.

Aveo'nun 1.4 lt 100 HP ve 1.2 lt 84 HP olmak üzere iki benzinli motor seçeneği mevcut. Bizim test aracımız 1.2 lt 84'lik versiyon. 1.2 litrelik, 16 supaplı motor ilk

başta fazla cazip gelmese de 84 HP'lik gücü fena sayılmaz. Sonuçta 1.4 lt olup 77 HP üreten motorlarda var. Bu motorun en iyi tarafı alt devirlerde makul bir çekiş sunabilmesi. 3. vitesten sonraki hızlanma isteğiyle doğal olarak biraz düşük. Olsun, sonuçta 1.2 motor ekonomi için alınır ve şehriçindeki 7.2 lt/100 km'lik tüketim; 1.2 80 HP Corsa'nın 8.0 lt/100 km'lik ve 77 HP'lik Grande Punto'nun 7.5 lt/100 km'lik tüketiminden daha iyi.



Modern motor

Bunda motorun emme portlarında PDA (Port Deactivation System-Port Deaktivasyon Sistemi) sisteminin olmasının da payı var. Bu sistemde emme manifoldundaki hareketli flaplar sayesinde, yanma odasına gönderilecek hava-yakıt karışımı miktarı ayarlanıyor.

Aveo'nun kullamında dikkat edilmesi gereken bazı noktalar var. Eğer uzun boylu bir sürücüsünüz sağ dizinizin konsola değme ihtimali mevcut. Bunun dışında Aveo'nun yol üstündeki davranışları da pek iç açıcı değil. Konforlu süspansiyon, aracın virajlarda fazlaca yana yatmasına neden oluyor. Direksiyon da hissiz. Üstelik kalın A sütunu kavşaklarda çapraz görüşü kısıtlayabiliyor. Üstelik sürücü tarafındaki yan ayna da ölü nokta sorunu çok fazla. Bu haliyle değil arka trafiği gözlemek, ancak traş aynası olarak kullanılabilir. Çünkü adeta evdeki aynadan kesilmiş olan ayna



camı arkadan gelen araçları sanki büyüterek gösteriyor.

Aveo HB 1.2'de S, SE ve SX olmak üzere üç donanım seviyesi bulunuyor. S'in başlangıç fiyatı 21.772 YTL iken, SE donanım seviyesindeki test aracımızın fiyatı 23.552 YTL. Bu fiyata ABS, klima, radyo-CD-MP3 çalar, alaşım jantlar gibi donanımlar dahil. Sonuç olarak Aveo HB düşük tüketimli ve mantıklı bir fiyat-donanım ilişkisine sahip. Fabrika onaylı LPG dönüşümü yapılabilmesi de dizel eksiğini kapatıyor.



*TÜKETİMİ
DÜŞÜK OLAN
OTOMOBİLİN
VİRAJ
YETENEĞİ PEK
İYİ SAYILMAZ*

Chevrolet Aveo HB 1.2 16V SE

Fabrika verileri

Motor:	1206 cc, 4 silindir, 16V
Maks. güç:	84 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	114 Nm @ 3800-4400 d/d
Maks. hız:	170 km/s
0-100 km/s:	12.8 sn
Boyutlar:	3920 / 1680 / 1505 mm
Boş ağırlık:	1030 kg
Bagaj hacmi:	220-980 lt
Tüketim (ş.İçi, ş.dışı, ort.):	7.2 / 4.6 / 5.5 lt/100 km
Baz fiyat:	21.772 YTL

- + Fiyat-donanım ilişkisi, tüketim
- Yan ayna, kapı içi cepler ufak, yol tutuş

FARKLI REÇETE



Civic Hybrid, özellikle şehir içinde düşük tüketim için dizel motora gereksinim olmadığını gösteren farklı bir reçete. Fakat bu yüksek teknolojlili otomobilin normal bir Civic'e göre yüksek olan fiyatı en büyük handikap.

Yazı: Tarık Akagün/Şafak Elçi
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



Motorinin litre fiyatı artmış olmasına rağmen, dizel otomobiller halen toplam pazarın yaklaşık yüzde 50'sine sahipler. Honda'ysa dizel motorlara hep mesafeli kalan bir marka. Bunun nedeniyse 2009'da yürürlüğe girecek Euro5 egzoz emisyon normlarının, maliyeti yüksek partikül filtreleri gerektireceğini öngörmeleri. Bu nedenle Honda mühendisleri benzinli ve hibrid otomobillere ağırlık veriyorlar.

Elektrik desteği

Dış görünüm olarak arka spoiler ve

farklı jantlarıyla diğer Civic Sedan'lerden ayrılan Hibrid, bu görünümünün altında ileri bir teknoloji barındırıyor. Birçok kişi tarafından elektrikli otomobil olarak algılanan hibrid teknolojileri aslında içten yanmalı motorlarla, elektrik motorlarının evliliği sayılabilir. Honda'nın ilk defa 1999'da Insight modelinde kullandığı ve IMA (Integrated Motor Assist-Entegre Motor Desteği) adını verdiği hibrid teknolojisinde, elektrik motoru, içten yanmalı benzinli motora destek vererek yakıt tüketiminin düşmesine yardımcı oluyor. Bunun

için 20 HP güç ve 103 Nm tork üreten elektrik motoru, içten yanmalı motorla şanzıman arasına konumlandırılmış. Civic Hibrid'deki benzinli motorsa 1339 cc'lik, silindir başına 2 supaplı, silindir başına 2 bujili 95 HP maksimum güç, 123 Nm tork üreten i-VTEC. Normalde benzinli motorla ilerleyen otomobilde hızlanmak için gaza yüklenildiğinde, elektrik motoru da devreye girerek, benzinli motora destek oluyor. Elektrik motorunun devreye girmesi yumuşak. Bunu ancak gösterge tablosundaki "assist" bölümünden anlayabilirsiniz.

*ÖN KONSOL
ADETA UÇAK GİBİ.
HİBRİD SİSTEMİN
GÖSTERGELERİ
DEVİR SAATİNİN
SOLUNDA*

Hassas ayaklar lazım

Çünkü gerçekleştirdiğimiz test sürecinde Civic Hybrid'in prizden şarj edilen bir otomobil mi olduğunu soranlar oldu. Arka koltukların arkasında konumlandırılan bataryalar, rejeneratif fren sistemi sayesinde fren esnasında ve ayak gazdan çekilip motor freni yapıldığında şarj oluyor. Yani priz-fiş falan yok. Şarj işlemi gösterge tablosundan takip edebiliyor. Civic Hybrid'i sadece elektrikle sürmek 30-50 km/s hızlar arasında sabit hızla giderken mümkün olabiliyor. Bu sistemi iyi kullanabilmeniz için sağ ayağınızın çok hassas olması lazım. Çünkü biraz gaza bastığınızda, otomobil bunu hızlanma isteği olarak algılıyor ve benzinli motor devreye giriyor. Bu özelliğin sabırsız sürücülerle dolu İstanbul trafiğinde kullanılması da, korna ve selektörle uyarılmanızla son buluyor.

Honda Civic Hybrid'in en ilginç özelliklerinde birisi dur-kalk trafikte motoru otomatik olarak stop etmesi. Araç hızı 12 km/s'nin altına düştüğünde motor otomatik olarak kapanıyor ve gösterge tablosunda "Auto Stop" uyarısı yanıyor. Ayak fren den çekildiğindeyse benzinli motor hiçbir sar-

sıntı ve tekleme yaşamadan, neredeyse çalıştığını hissettirmeyen bir yumuşaklıkla devreye giriyor. Hız 12 km/s'yi aşmadan "auto stop" özelliği bataryaları korumak için en fazla 2 kere daha aktif hale gelebiliyor. Bu fonksiyonun sürdürülebilirliği için hızın 12 km/s'nin üzerine çıkması gerekiyor.

Geniş iç mekanı diğer Honda Civic Sedan'larla benzer olan Hibrid'in fark yaratan detayları gösterge tablosundaki elektrik motoru destek ve batarya göstergeleri. Motor sesi neredeyse olmayan otomobilde, yüksek hıza çıkıldığında yol ve rüzgar sesi duyulsa da bunlar rahatsızlık verecek seviyede değil. Görüş açıları eğimli A sütunu nedeniyle biraz kısıtlı olan Hibrid'in fren pedalı diğer Civic'lere göre daha sert.

Test sürecinde yol bilgisayarı verilerine göre 5-6 lt/100 km arasında değişen tüketim ortalaması yakalayan Honda Civic Hybrid, özellikle şehiriçi kullanımda gerçek hünerini ortaya koyuyor. Tabi her otomobil için geçerli olan sağ ayağa hakim olabilme kuralı burada da geçerli.



Honda Civic Hybrid

Fabrika verileri

Motor:	1339 cc, 4 silindir, 8V
Maks. güç:	95 HP (6000 d/d) + 20 HP (2000 d/d)
Maks. tork:	123 Nm (4600 d/d) + 103 Nm (1160 d/d)
Maks. hız:	185 km/s
0-100 km/s:	12.1 sn
Boyutlar:	4555 / 1750 / 1430 mm
Boş ağırlık:	1293 kg
Bagaj hacmi:	350 lt
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	5.2 / 4.3 / 4.6 lt/100 km
Baz fiyat:	49.950 YTL

- + Teknoloji, sessiz motor, tüketim
- Fren hissi, küçük bagaj, fiyat

ÖZEL JANTLAR
RÜZGARA DAHA
AZ DİRENÇ
GÖSTERİYOR.
PAÇALIKLARIN
İPTALİ DE
DİRENCİ
AZALTAN BİR
ETKEN

Hedef sıfır emisyon

Bazı bilim adamları ve araştırmacılar küresel ısınmada büyük baş hayvanların çıkardığı gazların büyük payı olduğunu iddia etse de, çok sevdiğimiz otomobillerin de bu konuda masum olmadığı bir gerçek. Küresel ısınma yaratan sera gazları içinde en büyük yüzdeyiye yaklaşık yüzde 97’lik oranla CO2 (karbondioksit) alıyor. Hedef sıfır emisyon, yani sıfır egzoz gazı olsa da, içten yanmalı motorlara sahip otomobiller uzun

yıllar bizimle olacak. Bu yüzden tercih edilen otomobillerin ne kadar CO2 saldıgı önem kazanıyor. Bu arada CO2 salınımının düşüklüğü aracın teknolojisi kadar, bakımlarının yapılmış olmasına ve sürüş stiliyle de direkt olarak ilintili. Yani ne kadar az yakıt tüketirseniz, çevreyi o kadar az kirletirsiniz. Çalışmamızda ülkemizde satılan otomobillerden CO2 salınımı 120 g / km’nin altında olan otomobilleri derledik.

Yazı: Tarık Akagün

CO₂ Emisyonu

88 g / km	Smart fortwo coupe CDI
109 g / km	Citroen C1 1.0 / 1.4 HDi, Honda Civic Hybrid, Peugeot 107 1.0 / 1.4 HDi
110 g / km	Ford Fiesta 1.4 TDCi
111 g / km	Fiat 500 1.3 16V Multijet
112 g / km	Peugeot 206 1.4 HDi, Smart fortwo coupe 1.0 71 HP
114 g / km	Lancia Ypsilon 1.3 Multijet DFN, Seat Ibiza 1.4 TDI 80 HP DPF
116 g / km	Kia Picanto 1.1 CRDi, Renault Symbol 1.5 dCi 85 HP
118 g / km	Daihatsu Sirion 1.0 118 g/km, Renault Clio 1.5 dCi 85 HP Quickshift, Renault Symbol 1.5 dCi 65 HP
119 g / km	Hyundai i10 1.1, Fiat 500 1.2, Opel Corsa 1.3 CDTi 75 HP, Toyota Yaris 1.4 D-4D, VW Polo 1.4 TDI, Ford Focus 1.6 TDCi

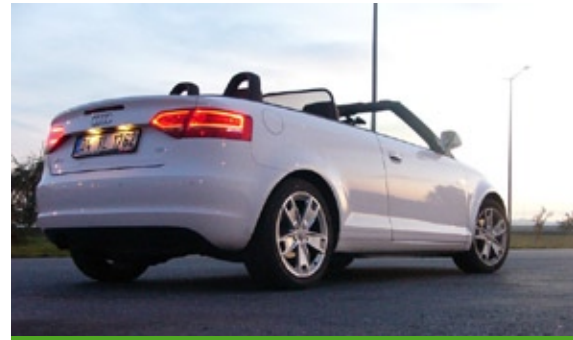
* Veriler, üreticilerin resmi internet siteleri, basın siteleri ve kataloglardan derlenmiştir.

Foto test ilgi görüyor

Türkiye'de ilk kez e-otodergi tarafından yayınlanan foto test formatı, okuyucularımızdan büyük ilgi görmeye devam ediyor. Bu ayki konuğumuz, premium kompakt cabrio Audi A3 1.8 TFSI S tronic.



LED'Lİ STOPLAR, HEM ŞIK HEM DE GÖRÜNÜRLÜĞÜ ARTTIRIYOR



ARACIN ÜSTÜ AÇIKKEN Kİ GÖRÜNÜMÜ SON DERECE ŞIK



160 HP'LİK BENZİNLİ TURBO MOTOR, GENİŞ BİR BANDA YAYILMIŞ TORKUYLA SÜRÜCÜSÜNE YÜKSEK ÇEKİŞ GÜCÜ SUNUYOR



TAVAN 30 KM/S HIZA KADAR 12 SANİYEDİ AÇILABİLİYOR



5 KOLLU JANTLAR ŞIK



SİNYAL LAMBALARI AYNALARA ENTEGRE



ÇİFT EGZOZ ÇIKIŞI SPORTİF

RENK ANAHTARI

OLUMLU - İYİ

ORTA KARAR

OLUMSUZ - KÖTÜ



AÇIKTA DURAN TAVAN MEKANİZMASI A3'E YAKIŞMIYOR



RÜZGAR KESİCİ ÜSTÜ AÇIK KULLANIMDA İŞLEVSEL





ARKA KOLTUKLARDAKİ DİZ MESAFESİ
YETİŞKİNLER İÇİN YETERSİZ KALİYOR



TAKLA BARI HEP
AÇIK DURUYOR



TENTE TAVANIN YALITIMI BAŞARILI.
RENGİ, DÖŞEMEYİLE UYUMLU



ÇİFT KAVRAMALI S TRONIC
ŞANZIMAN YUMUŞAK GEÇİŞLİ



İÇ KAPI KOLU ŞIK. KAPI KİLİDİ
KONTROLÜ DE BURADA



AYNA VE CAM KONTROLLERİ
KAPI İÇİNDE YER ALIYOR



VİTES KOLCUKLARI
SÜRÜŞ ZEVKİ VERİYOR



GÖSTERGELERİN AYDINLATMASI
GÖZ OKŞUYOR



ALMAN TİPİ FAR KUMANDASI
DİREKSİYONUN SOLUNDA



TAVAN AÇMA-KAPAMA
MEKANİZMASI TAM OTOMATİK



260 LT'LİK BAGAJIN
AĞZI ÇOK DAR

Audi A3 Cabrio 1.8 TFSI S tronic

Fabrika verileri

Motor:	1798 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli
Maks. güç:	160 HP @ 5000-6200 d/d
Maks. tork:	250 Nm @ 1500-4200 d/d
Maks. hız:	218 km/s
Boyutlar (u/g/y):	4238 / 1765 / 1424 mm
Boş ağırlık:	1455 kg
Bagaj hacmi:	260 / 674 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	10.6 / 5.8 / 7.6 lt / 100 km
Baz fiyat:	46.539 Euro

Efsane geri döndü

Orman etabını dolduran seyircilerin gözü birazdan karşılarına çıkacak 2 kapı nolu gri Evo 9'un Bursalı pilotunun yolunu heyecanla gözlüyordu. Önce uzaklardan çekik gözlü japon otomobilinin Kocaeli'nin ormanlarında yan-kılanan turbo patlamaları ve homurdayan sesi duyuldu. Ardından da tozu dumana katarak kendisi göründü. Viraja bir solukta giren Evo 9 80'li yılların arkasını sala giden Finli pilotlarını andırırçasına adeta fişkırarak çıktı ve uzaklaştı...

Virajın çevresindeki seyirciler adeta bu görsel şölenin dolayısı mest olmuş biçimde birbirlerine bakarken, yarışın sonunda zafere ve şampiyonluğa adını yazdıran da aynı isimdi: Serkan Yazıcı...

Yarışmayalı iki sezon olmuştu ama sevenlerinin gözü bu zaman zarfında hep O'nun yolunu gözledi durdu. O, kendine özgü seyri zevk veren hızlı pilotajı, sevenlerine karşı samimi ve sıcak oluşuyla her zaman diğer pilotlardan ayrılan bir isimdi.

Bu sezon Volkan Işık'ın girişimleriyle Lassa renklerinde parkurlara geri dönerken, sanal alemde sevenleri "Efsane geri

döndü" nidaları atmıştı. Bursa'nın efsane pilotu iki sezon ayrılığa rağmen sezonun başlangıcıyla sergilediği görüntüler ve yaptığı etap zamanlarıyla her şeyin değişmediğini ve zirveyi sonuna kadar kovalayacağını sinyallerini de vermişti...

Altı rallinin ardından da Serkan Yazıcı şampiyonluğa ulaşarak kendisine inanan Lassa Rally Team'in ve sevenlerinin yüzünü kara çıkartmamış oldu.

Umarız bu zaferin ardından birkaç yıl daha parkurlarımızın karakteri ve pilotajı şahsına münhasır bu pilotu keyifle seyretme imkanı buluruz...

Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar
gurkan@e-otodergi.com



Lassa Rally Team ve Yazıcı şampiyon

Lassa Rally Team, Arkas Otomotiv Türkiye Ralli Şampiyonası'nın son ayağı olan 26'ncı Ford Otosan Kocaeli Rallisi sonucunda üstü üste ikinci sezonda da "Türkiye Ralli Takımlar Birinciliği"ni elde etti. Takımın yıldız pilotu Serkan Yazıcı ise 2008 yılını, resmen açıklanmamış olmasıyla birlikte matematiksel olarak "Türkiye Ralli Pilotlar Şampiyonu" olarak noktaladı.

Serkan Yazıcı, tamamen Türk mühendisleri tarafından geliştirilen Lassa Yarış Lastikleri ile tüm sezon boyunca başarılarına imza attıklarını ve kendi ülkesinin markası ile bu denli büyük bir başarıya ulaşabilen bir pilot olarak, Türk mühendisleri ile gurur duyduğunu ifade etti.

Lassa Motorsporları Komitesi Başkanı Gökhan Cüceloğlu, yarış sonrasında yaptığı kısa açıklamada sorulara genel anlamda şu şekilde cevap verdi: "Lassa sürekli olarak büyüyen ve gelişen bir marka. Bunu her alanda göstermeye devam ediyoruz. Bu sene logomuzu yenileyerek marka cephesinde bu gelişimi yansıtan yeni bir döneme de start vermiş olduk. Lassa Rally Team geçtiğimiz sene olduğu gibi bu sene de Türkiye'nin en iyi takımı unvanını kazandı. Buna ek olarak bu sezon Türkiye Ralli Pilotlar Şampiyonluğu'nu da Serkan Yazıcı ile kazandık. Ayrıca Grup N'de birinciliği elde ettik. Hedefimiz Türkiye'de motorsporlarına destek vermeye devam ederken, bu başarıyı yurtdışına da taşımak."

Loeb şampiyonluğa koşuyor

Citroen takımının Fransız pilotu Sebastien Loeb Fransa Rallisi'ni de kazanarak kariyerinin beşinci şampiyonluğuna bir adım daha yaklaştı.



Yazı: Gürkan Çağlar



Mikko Hirvonen

Evinde birincilik için kesin favori olarak ralliye başlayan Sebastien Loeb, beklendiği gibi yarış boyunca hızlı bir pilotaj sergiledi. Loeb'in takım arkadaşı İspanyol Daniel Sordo kaza yapınca bu yarışta Citroen'in podyumda duble yapma umudu kalmadı. Şampiyonluk yolunda Loeb ile sezon boyunca çekişen Mikko Hirvonen ise Loeb'in etkileyici asfalt hızına ulaşamayacağını bilmesine rağmen podyumun ikinci sırasında finişe gelerek şampiyonluk için ümitlerini sürdürdü. Uzun bir aradan sonra parkurlara yeniden geri dönüş yapan Belçikalı François Duval ise

rallinin sonunda ikinci sırada olmasına rağmen Hirvonen'in daha fazla puan alması için bilerek ceza alarak klasmanda üçüncü sıraya geriledi. Ford takımının ikinci Finli pilotu Jari Latvala ise Duval'in arkasında dördüncü sırada finişe gelerek asfaltta biraz daha tecrübe kazandı. Eski şaşalı günlerini halen arayan Subaru pilotu Petter Solberg ise takım arkadaşı Chris Atkinson'un 35 saniye önünde beşinciliği elde etti. Citroen özel katılımcısı olarak yarışan Estonyalı Urmo Aava ise ralliyi yedinci sırada noktalarken, Matthew Wilson sekizinci sırada yer alarak puan ba-



François Duval

PIRELLI P ZERO ASFALT RALLİ LASTİKLERİNİN KULLANILDIĞI RALLİ ZORLU MÜCADELEYE SAHNE OLDU

rajındaki son isim oldu. Sebastien Loeb, rallinin 16 özel etabının 14'ünde en iyi zamanları yaparak favori olduğu yarışta beklentileri boşa çıkarmamış oldu.

Olivier Quesnel: "Bizim için çarpıcı bir zaferdi"

Citroen Takım Direktörü Olivier Quesnel Fransa Rallisi'ndeki zaferlerinden sonra pilotları Sebastien Loeb ve Daniel Elena'yı övdü. Quesnel bu konuda şöyle konuştu: "Zaferler nadiren bundan daha çarpıcı olur. Otomobillerimiz Fransa'da her zaman mükemmeldi ve bu yıl yine takımdaki



Jari Latvala



Petter Solberg

herkesin mükemmel çalışması sayesinde starttan finişe üstün olmayı başardık. Biraz endişe vardı, çok stresli üç gündü, çünkü her an her şey olabilirdi. Ama Seb ve Daniel 16 özel etabın 14'ünde en iyi zamanı yaparak mükemmel gittiler. Ne performans ama! Bugünkü sonuç, onları pilotlar şampiyonası sıralamasında biraz daha öne geçirdi ve Citroen markalar şampiyonasında çok fazla puan kaybetmedi". Bu sonuçla Loeb pilotlar şampiyonasındaki liderliğini sürdürürken şampiyonluğunu matematiksel olarak ilan edebilmesi için bir sonraki rallinin yapılacağı Japonya'da ilk üç sırada finişe gelmesi yeterli olacak.



Chris Atkinson

*SEZONUN SON İKİ YARIŞI
JAPONYA VE GALLER
RALLİLERİ. LOEB'İN
ŞAMPİYON OLMASI İÇİN,
BİR KEZ İLK ÜÇE GİRMESİ,
YETERLİ OLACAK*

WRC Fransa Rallisi Genel Klasmanı

Sıra ...	Pilot.....	Takım	Zaman
1.....	Sebastien Loeb.....	Citroen	3s42:58.0
2.....	Mikko Hirvonen	Ford	+ 3:24.7
3.....	Francois Duval.....	Ford	+ 3:31.6
4.....	Jari-Matti Latvala	Ford	+ 3:37.5
5.....	Petter Solberg.....	Subaru	+ 5:35.4
6.....	Chris Atkinson.....	Subaru	+ 6:10.4
7.....	Urmo Aava	Citroen	+ 7:25.2
8.....	Matthew Wilson	Ford	+ 9:02.2

P Zero Asfalt Ralli Lastiği

2008 - 2010 yılları arasında WRC'nin tek resmi lastik tedarikçisi olan **Pirelli**, değişik yol koşulları için üç tip ralli lastiği geliştirdi. Üç tipten biri olan **P Zero**, asfalt rallilerde sunduğu performansla adından söz ettiriyor. Asimetrik desene sahip lastik, omuz kısmının daha geniş olması sayesinde pilotlara virajlarda mükemmel yol tutuş sağlıyor. Hem kuru hem de ıslak zeminde maksimum performansı destekleyen **P Zero** asfalt ralli lastiği, güçlendirilmiş yapısı sayesinde darbelere dayanıklı. **P Zero**'nun öne çıkan özellikleri arasında maksimum performans, mükemmel yol tutuş ve uzun süreli dayanıklılık olarak sıralanabilir.

Pilot Görüşü

Fransa Rallisi'ni, **P Zero** donanımlı Citroen C4 WRC'yle kazanan Loeb-Elena ikilisinden Daniel Elena, şunları söyledi: "Bugün hızımızı, Citroen C4 WRC'mizi ve **Pirelli P Zero** lastiklerimizi iyi koruduk. Bu aşamada yapmamız gerekenler de bunlardı. Son iki yarışta her şeyimizi ortaya koyuyor olacağız".



Vouilloz Şampiyon

Valais Rallisi'ni Peugeot Belçika-Lüksemburg takımından arkadaşı Freddy Loix'nın arkasından ikinci sırada bitiren Nicolas Vouilloz, 2008 IRC Pilotlar Şampiyonluğu'nu kazandı.

Peugeot'nun son San Remo Rallisi'nde "Markalar Şampiyonluğu"nu kazanmasından sonra, "Pilotlar Şampiyonluğu"nu da kazanmış olması, Valais Rallisi'ni ilk dört sırada tamamlayan Fransız marka için müthiş bir başarı oldu. Bu yarış sonunda, Luca Rossetti üçüncü olarak podyuma çıkarken, Bryan Bouffier de dördüncülüğü kazandı. Peugeot Belçika-Lüksemburg takımının iki pilotu, Valais Rallisi'nde çok sayıdaki seyirciye güzel görüntüler izlettiler. Nicolas Vouilloz duygularını; "Tabii Valais'yi kazanmak isterdim çünkü uzak-tan da olsa burası benim baba memleketim, aynı zamanda kazanırsam 2008'de kazandığım birincilik sayısı Basso, Loix



ve Rossetti ile eşit olacaktı. Ama bir takım öncelikler var ve onları da dikkate almak gerekiyor. Bu yıl Peugeot Belçika-Lüksemburg takımı bünyesinde ve özellikle Freddy Loix'yla yaşadığımız yardımlaşma ve dayanışma havasını pek az ekip yaşamıştır. Şu anda Freddy'nin yardımları sayesinde şampiyonluğu garantilemiş bulunuyorum. Ben de bunun karşılığında, Valais'de birinciliğe oynamaktan vazgeçtim ve Loix'nın kazanmasına yardım ettim. Böylece hem ben IRC Şampiyonluğu'nu garantiledim hem de Freddy'nin şampiyonada ikinciliğe yükselmesini sağladım" şeklinde ifade etti.

Peugeot Belçika-Lüksemburg takımı, sezon boyunca çok yüksek bir rekabet gücü ve dayanıklılık gösterdi. Nicolas Vouilloz bir birincilik, altı ikincilik ve bir üçüncülük ile sekiz kez podyuma çıktı. Freddy Loix ise yarış sonrası yaptığı açıklamada; "Bu yıl bir zafer daha kazanmak istiyordum ve kazandım. Çok istediğim bu birinciliği, parkurda büyük gayret göstererek alabilirdim de. Nico da aynı şekilde kazanabilirdi. Mücadeleyi bu şekilde bırakmamız, her ikimizin de finalde mutlu olmamızı sağladı" dedi. Peugeot Belçika-Lüksemburg takımı, Peugeot'nun Markalar Şampiyonluğu ve Nicolas Vouilloz'nun Pilotlar Şampiyonluğu ile bu yıl görevini fazlasıyla başarmış oldu. Fransız marka, iki çeker otomobiller için ayrı olarak düzenlenen Markalar Şampiyonası'nda da lider durumda. Peugeot Belçika-Lüksemburg Direktörü Jonathan Goodman; "Görev başarıyla tamamlandı! Sezon başında zaten bunu söylemiştik, 2008 yılında her iki şampiyonluk unvanı için mücadele edeceğimizi açıklamıştık. Sadece bu çifte hedefe ulaşmakla kalmadık, Valais Rallisi'nde ilk iki sırayı aldık. Pilotlar Şampiyonası'nda ilk iki sıra bizim. Bütün ekip adına çok mutluyum ve tüm takım arkadaşlarımı içtenlikle kutluyorum" şeklinde açıklamada bir bulundu.

reerek alabilirdim de. Nico da aynı şekilde kazanabilirdi. Mücadeleyi bu şekilde bırakmamız, her ikimizin de finalde mutlu olmamızı sağladı" dedi. Peugeot Belçika-Lüksemburg takımı, Peugeot'nun Markalar Şampiyonluğu ve Nicolas Vouilloz'nun Pilotlar Şampiyonluğu ile bu yıl görevini fazlasıyla başarmış oldu. Fransız marka, iki çeker otomobiller için ayrı olarak düzenlenen Markalar Şampiyonası'nda da lider durumda. Peugeot Belçika-Lüksemburg Direktörü Jonathan Goodman; "Görev başarıyla tamamlandı! Sezon başında zaten bunu söylemiştik, 2008 yılında her iki şampiyonluk unvanı için mücadele edeceğimizi açıklamıştık. Sadece bu çifte hedefe ulaşmakla kalmadık, Valais Rallisi'nde ilk iki sırayı aldık. Pilotlar Şampiyonası'nda ilk iki sıra bizim. Bütün ekip adına çok mutluyum ve tüm takım arkadaşlarımı içtenlikle kutluyorum" şeklinde açıklamada bir bulundu.

*IRC VALLAIS RALLİSİ'Nİ
2'NCİ SIRADA BİTİREN
NICOLAS VOUILLEZ,
2008 IRC PİLOTLAR
ŞAMPİYONASI'NDA
BİRİNCİLİĞİ ELDE ETTİ*



Valais Rallisi Genel Klasmanı

Sıra...	Pilot / Co pilot.....	Otomobil	Zaman
1.....	Freddy Loix/Robin Buysmans.....	Peugeot 207 S2000.....	2:37.33.5
2.....	Nicolas Vouilloz/Nicolas Klingner.....	Peugeot 207 S2000.....	+ 4.5 sn
3.....	Luca Rossetti/Matteo Chioarossi	Peugeot 207 S2000.....	+53.9 sn
4.....	Bryan Bouffier/Xavier Panseri	Peugeot 207 S2000.....	+ 1.30.3 sn

2008 IRC Pilotlar Şampiyonası

Sıra...	Pilot.....	Puan
1.....	Nicolas Vouilloz.....	58
2.....	Freddy Loix.....	48
3.....	Giandomenico Basso.....	46
4.....	Luca Rossetti.....	44

2008 IRC Markalar Şampiyonası

Sıra...	Marka.....	Puan
1.....	Peugeot	106
2.....	Fiat Abarth	74
3.....	Mitsubishi.....	10



Citroen ile Red Bull 2009'da da birlikte

Citroen Total Dünya Ralli Takımı ve Red Bull, 2008 sezonunda ki başarılı sponsorluk anlaşmasının ardından yeniden masaya oturdu ve 2009 sezonu için devam kararı aldı. Anlaşma, Sebastien Loeb'ün Fransa Rallisi'ni kazanmasının ardından basına açıklandı. Redbull ile Citroen arasındaki anlaşma Mart ayında Arjantin Rallisi'nde başladı ve Citroen o yarıştan itibaren 8 yarış kazandı. Citroen Sport Direktörü Olivier Quesnel, "Citroen ile Red Bull arasındaki bu birlikteliğin önümüzdeki sezon devam edecek olması çok iyi bir haber. Bu anlaşma aynı zamanda iki firmanın birbiriyle uyumunu ve aradaki güveni göstermektedir" derken, takımın Fransız pilotu Sebastien Loeb, "Red Bull ile gerçekleştirilen anlaşma çok başarılı oldu. Yeni sezonda da aynı destekçi ile yarışmak bize mutluluk verecektir. Red Bull ekstrem ve popüler sporlara yatırım yapıyor. Bu durum sporumuza aynı zamanda büyük bir görsellik de katıyor" dedi.

Bayliss kariyerini şampiyonlukla noktaladı

Troy Bayliss, Superbike Dünya Şampiyonası'nda üçüncü kez zafere ulaştı. Sezon sonunda emekliye ayrılmaya hazırlanan Bayliss, şampiyonanın sondan bir önceki durağı Fransa'da şampiyonluğu garantiledi. Fransa'nın Magny Cours Pisti'nde yapılan ilk yarışı, pol pozisyonu sahibi Noriyuki Haga kazandı. Fonsi Nieto ikinci sırayı alırken Troy Bayliss üçüncülükle yetinmek zorunda kaldı. Ancak bu performans, Bayliss'in şampiyonluğu garantilemesine yetti. Avustralyalı sürücü, 2001 ve 2006'da zaferle tamamladığı Dünya Superbike Şampiyonası'nda üçüncü kez mutlu sona ulaştı. Ducati Xerox takımı adına mücadele veren 39 yaşındaki Bayliss, bunun üstüne ikinci yarışı da kazanarak günü çifte kutlamayla kapattı. 2008 Dünya Superbike Şampiyonası 2 Kasım'da sona erecek. Sezonun son 2 yarışı Portekiz'deki Portimao Pisti'nde koşulacak.



Michelin Moto GP'den de ayrılıyor

Michelin, önümüzdeki üç sene için MotoGP'de lastik tedarikçiliği yapmamaya karar verdi. Bu seneye bütün



lastiklerin Bridgestone olacağı anlamına geliyor. FIM, ayrıca lastik savaşını önlemek için önümüzdeki yıllarda bütün motor yarışlarının lastik tedarikçilerini bire indir-meyi planlıyor. 2009 lastik tedarikçiliği başvuruları Cuma gününe kadar sürdü. Bridgestone yine devam ederken, Michelin başvurmadı. Başarılarının yanında birçok eleştiri alan Michelin daha önce WRC ve F1'den de çekilmişti. Michelin'den gelen resmi açıklama ise şöyle; "Yarış tutkusu her zaman Michelin'in temelini oluşturmuştur. Araçlarda kullanılacak lastiklerin performanslarını Michelin, her zaman motor sporlarında geliştirmiştir. Lastikler aracın kontrolünde önemli bir yere sahiptir. Ayrıca büyük değişiklikler yaratabilir. Yarış dünyasında bunu olabileceğini gördük." Michelin, iki senede ayrılan ikinci lastik tedarikçisi oldu. Dunlop da 2007 sonunda MotoGP'den ayrılma kararı almıştı.



Volkan Işık Avrupa üçüncüsü oldu

2008 Avrupa Ralli Şampiyonası (ERC)'nda sezonunun son yarışı olan Antibes Rallisi'nde ikinci olarak finişe ulaşmayı başaran Fiat Motorsports Turkey takımı adına yarışan Volkan Işık-Kaan Özşenler ikilisi, topladıkları 54 puanla şampiyonayı Avrupa üçüncüsü olarak tamamladılar. Fiat Grande Punto Super 2000 ile mücadele eden Türk takımı, geçtiğimiz yıl olduğu gibi bu yılda sezonu ilk üç içinde tamamlama başarısı gösterdi. 2008 Avrupa Ralli Şampiyonası'nın Fransa'da düzenlenen son yarışı olan Antibes Rallisi'nde ikinci olarak finişe ulaşma başarısını gösteren Volkan Işık-Kaan Özşenler ikilisi, şampiyonayı genel klasmanda Avrupa 3.sü olarak tamamlayarak yine önemli bir başarının altına imza attılar. 2008 ERC Şampiyonası boyunca toplam 54 puan toplayan Fiat Motorsports Turkey takımı adına yarışan Volkan Işık, İtalyan pilot Luca Rosetti ve Polonyalı pilot Michal Sololow'un ardından Avrupa üçüncülüğü unvanını elde etti.

Scheider DTM şampiyonu

Startta üçüncü sırada olan Timo Scheider, ilk virajda liderliği aldı ve sonra hiç bırakmadı. İkinci başlayan di Resta da ilk turlarda Mattias Ekström ile savaştı. Audi pilotu Ekström, kendine düşen görevi yaptı ve di Resta'yı engelledi, Jamie Green her ikisini de geçti. Ekström bu hareketi nedeniyle 3 saniye dur/kalk cezası aldı. Yarışı Scheider kazandı. Resta ikinci olurken Jamie Green podyumun son basamağını doldurdu. Bruno Spengler ve Tom Kristensen 4 ve 5. oldular. Schneider ise son yarışında 6. oldu.



Nascar'da Edwards kazandı

Carl Edwards, Atlanta'da elinden gelenin hepsini kazandı, yarışı domine edip kazandı. Ancak bu zafere rağmen puan farkı daha da açıldı. Johnson, bir tur geriye düşmesine rağmen herkesi geçerek 2. oldu. Yarışı başından sonuna kadar Roush Fenway pilotları Matt Kenseth ve Carl Edwards domine etti. Son turlarda Busch ve Hamlin liderliği zorladılar. Ancak Edwards, son sarı bayraktan sonra liderliğe yükseldi ve yarışı kazandı.

Mezopotamya Rallisi ertelendi

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nun 15-16 Kasım 2008 tarihlerinde Mardin'de düzenleyeceğini açıkladığı Mezopotamya Rallisi'nin 2009 yılına ertelendiği belirtildi. Geçen sezon sonunda mahalli yarış olarak organize edilen, önümüzdeki yıllarda Orta Doğu Ralli Şampiyonası'na aday olması gündeme gelen Mezopotamya Rallisi'nin bazı ekonomik zorluklar nedeni ile 2009 sezonunun başında Mart ayı civarlarında düzenlenmesi bekleniyor.



AMERİKAN RÜYASI

İlk kez 1954 yılında yollara çıkan ve 22 Ekim 2004'te 50'nci yaş gününü kutlayan Ford Thunderbird, retro tasarımlı yeni versiyonuyla, otomobil tutkunlarının Amerikan rüyası olmayı sürdürüyor.

Yazı: Emre Anamur
Fotoğraflar: Ford Medya



Takvimler 22 Ekim 1954'ü gösterdiğinde, Amerikalı üretici Ford, Thunderbird adlı yeni bir modeli pazara sundu. Lewis D. Cruose ve George Walker tarafından geliştirilen otomobil, rafine zevklerin bir ifadesi olarak tanımlanmıştı. Çok zengin bir işadamı ve aynı zamanda da Ford'un o dönemki Başkan ve Genel Müdürü olan Cruose ile Ford Genel Müdür Yardımcısı ve Tasarım Şefi olan Walker'ın Thunderbird'le ilgili ortak amaçları, bu otomobilin belirli bir ruhu ve tarzının olması ve bunların yıllar boyunca korunmasıydı. Öyle de oldu. 2008 yılına geldiğimizde, Thunderbird'ün farklı tasarımlar altında aynı ruhu ve tarzı koruduğunu görüyoruz.

İsmi 5000 seçenek arasından seçildi

Bugün her otomobil tutkunu için önemli bir kelime olan Thunderbird, model adını 5000'i aşan seçenek arasından aldı. Seçenekler arasında Runabout, "Arcturus", "Savile", "El Tigre" ve "Coronado" gibi model adları da vardı. Sonuçta, Arizona ve New Mexico'daki çöllerden gelen bir isim olan Thunderbird'de karar kılındı. Bu adı öneren kişiye Alden Giberson'du. İlk Thunderbird, 9 Eylül 1954 tarihinde Ford'un Dearborn fabrikasındaki banttan çıktı.



Kalbinde V8 motor vardı

Üretilen ilk Thunderbird V8 motora sahipti. Bu motor, 1442 kg boş ağırlığa sahip otomobili 160 km/s'lik maksimum hıza ulaştırabiliyordu. Otomobilin uzunluğu 4445 mm, genişliği 1778 mm, yüksekliği ise 1320 mm'ydı. İlk Thunderbird'ün fiyat etiketi ise 2695 dolardı.

1,2 milyon adet satıldı

Satışa sunulduğu ilk 10 günde aldığı 3500 adetlik sipariş, Thunderbird'ün bir ikona dönüşeceğini sinyallerini vermişti. Öyle ki, o dönemde fabrikanın yıllık üretim kapasitesi 10.000 adetti. Bu ilgi, satışına son verilene kadar devam etti. Öyle ki, 2004'te 50'nci yaş gününü kutlayan bu özel otomobil, toplam 1 milyon 200 bin adetlik satışa ulaştı. 2002 yılında Ford tarafından yeniden hayata döndürülen Thunderbird, klasik modellerinin yanı sıra sıfır kilometre yorumuyla da gündemdeki yerini koruyor.

www.e-otodergi.com

DÖRDÜNCÜ SAYIMIZI İNDİREN **10.042** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.
e-otodergi'NİN 6. SAYISINI 1 ARALIK 2008'DE SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.