

WWW.

MART 2009

SAYI:9

# e-otodergi.com

TÜRKİYE'NİN İLK ÜCRETSİZ ELEKTRONİK OTOMOBİL DERGİSİ

TÜRKİYE'NİN  
EN ÇOK OKUNAN  
OTOMOBİL  
DERGİSİ



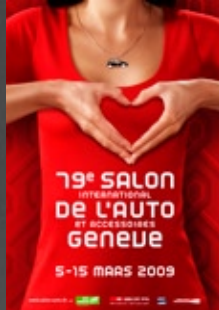
OPEL INSIGNIA



RENAULT KOLEOS



RENAULT ESPACE  
DODGE JOURNEY



79. CENEVRE  
OTOMOBİL  
FUARI



## Emre verisi yakıt tüketimi

“Fabrika verisi ortalama yakıt tüketimi” deyişini hepimiz biliyorsunuzdur. Otomobilin teknik özellikleri arasında yer alan ve üretici tarafından belirli normlar uygulanarak ölçülen, aracın 100 km mesafede tükettiği yakıt miktarıdır. Şehir içi, şehir dışı ve ortalama (karma) kullanım için üç farklı rakam olarak litre cinsinden verilir. Peki başlıktaki “Emre verisi yakıt tüketimi” ne demek? Hemen açıklayayım: Her otomobilin, kendisini kullanan kişi sayısı kadar “ortalama yakıt tüketimi verisi” olduğunu düşünüyorum. Bunlara da “Emre verisi”, “Can verisi”, “Serdar verisi” gibi isimler verebiliriz. Böyle düşünmemen neden olan şeyse, teslim aldığım her test aracında ilk baktığım yerlerden biri olan yol bilgisayarı. Bugüne kadar, hangi araç olursa olsun, hiçbir zaman benden önce kullanan kişiyle aynı ortalama yakıt tüketimini elde etmedim. Ama kendi otomobilimde, yol bilgisayarı istediğim kadar sıfırlayıp baştan başlatayım, virgülden sonrasına kadar aynı değeri elde ediyorum. Demek ki her otomobilde belirli bir “Emre verisi yakıt tüketimi” var. Beni sevindiren tarafsız, genelde benden önce kullanan kişiden daha az yakıt tüketmem. Zaten kimin otomobiline binersem bineyim; gaza aşırı yüklenmeleri, vites büyütmede geç kalışları, araçtaki gereksiz ağırlıkları, yerli-yersiz gaz verişleri ve fren yapışları gördükçe, neden yol bilgisayarlarının coştüğünü anlıyorum.

Mart sayımızı yayına verdiğimiz 3 Mart’ta ikinci kez amca olmanın heyecan ve mutluluğunu yaşıyorum. Tebrikler Sibel, tebrikler Can. Aramıza hoşgeldin Rüya bebek. Sana sağlık, mutluluk, başarı dolu, rüya gibi bir hayat dilerim.

Emre Anamur  
emre@e-otodergi.com

## Helal yakıt

Bundan birkaç yıl önce yakın bir arkadaşımın oturduğu site civarındaki park kahyası (değnekçi değil, zira site sakinlerinin isteğiyle bu görevi icra ediyor) soğuk kış gecelerinde arkadaşım aracını park edip, araçtan indikten sonra yanımıza gelip “Abi, yakıt bitti, üşüyoruz” diye yakıt konusunda destek olunmasını isterdi. Isınmada kullanılacak yakıt olan alkolün adama verdiği motivasyon yakıtın derecesiyle ilintiliydi.

Alkolün yakıt olarak kullanıldığı diğer bir varlıksa otomobiller. Özellikle son yıllarda petrol bağımlılığının azaltılması ve çevreci yaklaşımlar etanol olarak da bilinen etil alkolün yakıt olarak kullanılmasının önünü açtı. E85 (yüzde 85 etanol, yüzde 15 fosil yakıt) etil alkolün en yoğun kullanım şekli. Buraya kadar sorun yok. Peki Suudi Arabistan’lı olsanız ve yurtdışında etil alkollü araç kullanmak isteseyiz durum ne olacak?

Suudi Arabistan İslam Hukuku Akademisi’nde öğretim görevlisi olan Şeyh Muhammed El-Najimi araçlarda etil alkol kullanımının haram olduğunu söylemiş ve yurtdışına çıkan öğrencilerini etil alkolle çalışan araç kullanmamaları yönünde uyarılmış. Şeyhin yaratıcı düşüncesine şaşırılmamak elde değil. Yaratıcı şeyh ya otomobillere fazlaca insan kimliği yükleyerek otomobillerin alkol içmesinin iyi olmadığını söylüyor; ya da onlar için yerli malı sayılan petrolün yurtdışı kullanımını biraz daha teşvik etme amacıyla. Veya kendisi de “yakıtı” fazla almış.

Mutlu bir ay dileklerimle.

Tarık Akagün  
tarik@e-otodergi.com

# BURAYA İLAN VEREBİLİRDİNİZ

---

[reklam@e-otodergi.com](mailto:reklam@e-otodergi.com)



## HABERLER

- 10 Euro NCAP çarpışma testi
- 11 Cenevre Otomobil Fuarı
- 21 Ocak 2009 otomobil satışları

## ARAŞTIRMA

- 43 LPG satış analizi

## MOTORSPORLARI

- 71 WRC İrlanda Rallisi
- 72 WRC Norveç Rallisi
- 74 Akdeniz Ralli Şampiyonası
- 75 Kış Trophy İzmir Pist Yarışı

## MODİFİYE

- 78 Lumma Design  
CLR X 650 GT

## KLASİK

- 80 Lancia Aurelia B 24

## SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

- 39 Hyundai Accent Era  
1.4 Select Otm. LPG
- 45 Skoda Superb 2.0 TDI  
Elegance
- 59 Renault Koleos 2.0 dCi  
150 HP Otm. Privilege
- 63 Geely MK Familia  
1.5 Comfort
- 66 Honda CR-V 2.0 Executive

## İLK SÜRÜŞ

**24** Honda City

## ÖZEL TEST

**33** Opel Insignia 2.0  
CDTi Active Select

## KARŞILAŞTIRMA

**49** Renault Espace 2.2 dCi Otm.  
Dodge Journey 2.0 CRD R/T

**28** SÜRÜŞ İZLENİMİ  
Nissan Navara 2.5  
TDI 4x4 LE Platinum



Okumak istediğiniz konunun sayfa numarasına tıklayabilirsiniz

**e-otodergi**

MART 2009 SAYI 9

## Sahibi

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

## Editörler

**Emre Anamur - Tarık Akagün**  
[emre@e-otodergi.com](mailto:emre@e-otodergi.com)  
[tarik@e-otodergi.com](mailto:tarik@e-otodergi.com)

## Görsel Yönetmen

**Suat Köksal**  
[suatkoksak@gmail.com](mailto:suatkoksak@gmail.com)

## Fotoğraf ve Motorsporları Editörü

**Gürkan Çağlar**  
[gurkan@e-otodergi.com](mailto:gurkan@e-otodergi.com)

## Katkıda Bulunan

**İsa Demir**

## Reklam

[reklam@e-otodergi.com](mailto: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.



## Makyajlı A6 bayilerde

Audi'nin Türkiye distribütörü Doğu Otomotiv geçtiğimiz günlerde satışa sunduğu A5 2.0 TFSI 211 HP quattro S tronic modelinin ardından, şimdi de makyajlı A6'yı ithal etmeye başladı. Makyajlı Audi A6 ailesi, Türkiye'de 2.0 TDI 136 HP, 2.7 TDI 190 HP ve 3.0 TDI 240 HP'lik üç farklı turbodizel ve 2.0 TFSI 170 HP, 2.8 FSI 220 HP, 3.0 TFSI 290 HP ve 4.2 FSI 350 HP'lik dört benzinli motor versiyonuyla satışa sunuldu. Dizel motorlu seçenekler 60.568 Euro'dan başlayan anahtar teslim fiyatıyla satılırken, benzinli seçeneklerde anahtar teslim başlangıç fiyatı 62.585.



Euro. A6'nın Avant (station) karoserli versiyonu ise 64.366 Euro'dan başlayan fiyatlarla satın alınabiliyor. Yenileme operasyonu sonrasında yeni bir görünüme kavuşan A6'da, isteğe bağlı olarak beyaz renkli ve LED teknolojiye güdüz farlarına sahip xenon plus far sistemi alınabiliyor.

## Yeni Avenis görünümlü eski Prius toplantısı

Sabancı Center'da gerçekleştirilen yeni Avenis toplantısında, markanın D segmentindeki yepyeni modeli Avenis konusunda yapılan açıklamaların ardından, Avenis'ten daha uzun bir süre, Cenevre'de



üçüncü jenerasyonu tanıtılacak olan Prius'un ikinci jenerasyonu anlatıldı. Eski model Prius, Türkiye'ye belirli bir sayıda getirilmiş ve bazı sanatçılara kullandırılmış, daha sonra da basına kullandırılacakmış. Her şey iyi hoş da, konu çevrecilikse, dizel motor seçeneklerini Türkiye'ye en geç getiren markalardan olan Toyota yine bir yerlerde yanlış yapıyor. Amaç Türk tüketicisini hibrid teknolojiyle tanıştırmak ama bu neden eski bir araçla yapılıyor? Ayrıca zaten Türk tüketicisi hibrid teknolojiyle çoktan tanışmadı mı? Honda Civic Sedan uzun süredir Türkiye yollarında.



**MEGANE SEDAN EXCEPTION  
ÖZEL DONANIM,  
ÖZEL FİYAT.**

www.renault.com.tr

- Elektronik Klima
- Alüminyum Jantlar
- Ön Sis Farları
- MP3 Destekli Radyo-CD Çalar
- Otomatik Yanan Farlar ve Yağmur Sensörü

Tüm bu özellikleri ile size çok özel bir sürüş deneyimi yaşatacak Megane Sedan Exception, Renault Yetkili Satıcılarında sizleri bekliyor.

**MEGANE SEDAN, MART AYI BOYUNCA 33.100 TL'DEN BAŞLAYAN FİYATLAR VE 15.000 TL İÇİN 15 AY VADE, %0 FAİZ AVANTAJI İLE!**

33.100 TL Megane Sedan Authentique Business versiyonu için önerilen kampanyalı anahtar teslim fiyatıdır. Ayrıntılı bilgiye www.renault.com.tr adresinden veya Renault Yetkili Satıcılarından ulaşabilirsiniz.



## Civic HB 1.4 motora kavuştu

Tanıtımının yapıldığı 2006 yılından bu yana, 1.8 litrelik motor hacmiyle üst vergi diliminde kalan ve bu nedenle de gerek ilk satın alma aşamasında gerekse yıllık motorlu taşıtlar vergisinde dezavantajlı konumda olan Civic Hatchback, nihayet düşük motor hacimli bir versiyona kavuştu.



100 HP güç üreten 1.4 lt. i-VTEC benzinli motora sahip yeni model, karma kullanımda 5.7 lt/100km yakıt tüketimiyle dikkat çekiyor. Geliştirilmiş i-Shift şanzıman daha iyi yakıt tasarrufu sunarken, sürücüsüne hem daha rahat olan otomatik vites kolaylığını, hem de sportif bir sürüş imkanı veren manuel vites keyfini aynı anda yaşama olanağı sağlıyor. Direksiyona monte edilen pedallar sayesinde de değiştirilebilen vitesler sportif hissi artırıyor. Sadece i-Shift modellerde olan yokuşlarda kaymayı engelleyen “Yokuşta Kalkış Desteği” ise sürüş keyfini daha yukarı taşıyor. Honda Plaza’larda yerini alan Civic HB 1.4 lt i-VTEC i-Shift’in fiyatı ise 44.500 TL.

## 1.6 lt motorlu Mercedes C 180 K satışta

Yeni Mercedes-Benz C Sınıfı’nda Türk tüketicileri mutlu edecek bir seçenek olan 1.6 lt motorlu C 180 K BlueEfficiency bayilerdeki yerini aldı. 1597 cc motor hacmine sahip olması sayesinde kardeşlerinden daha düşük vergi dilimine giren bu model, hem satış fiyatında hem de yıllık motorlu taşıt vergisinde avantaj sağlıyor. Burada ilk akla gelen soru ise, 1.6 litrelik bir motorun, araca yeterli performansı sunup sunamayacağı. Mercedes-Benz yetkilileri bu soruya çok net bir şekilde cevap verebiliyorlar:

Yeni modelin 4 silindirli benzinli motoru 156 HP güç ve 230 Nm tork üretiyor. Otomobil “Classic” ve “Avantgard” donanım paketlerine sahip ve anahtar teslim satış fiyatı 42.000 Euro’dan başlıyor.



“0” km. ofisler için  
çözüm Motiva’da...



Caddebostan Showroom  
Cemil Topuzlu Cad. No: 97/B  
34728 Caddebostan - İstanbul  
Tel : 0216 467 04 50  
Faks: 0216 467 04 51  
info@motivaofis.com

Esentepe Showroom  
Yıldız Posta Cad. No: 38/1  
34394 Esentepe - İstanbul  
Tel : 0212 347 25 44  
Faks: 0212 347 24 55  
bilgi@motivaofis.com

**MOTIVA®**  
OFİS SİSTEMLERİ  
www.motivaofis.com





## Seat Ibiza Sportcoupe satışa sunuldu

Yeni Ibiza modelinin 3 kapılı versiyonu olan Sportcoupe, Seat showroom'larındaki yerini aldı. Satışa sunulduğundan bu yana Altın Direksiyon da dahil olmak üzere birçok ödül kazanan Ibiza ailesinin yeni üyesi Ibiza Sportcoupe, 1.2 lt 70 HP, 1.4 lt 85 HP ve 1.6 lt 105 HP olmak üzere üç benzinli motor seçeneğiyle ve 26.500 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuldu. Euro NCAP çarpışma testinden 5 yıldız alan Sportcoupe'nin 1.6 lt 105 HP motorlu versiyonu, 0-100 km/s hızlanmasını 10.4 saniyede gerçekleştiriyor. 1.2 lt 70 HP'lik motor seçeneğiyle 100 kilometrede 4.9 lt (şehir dışı) yakıt harcarken, 1.4 lt 85 HP motor seçeneği ise 5.1 lt/100 km (şehir dışı) yakıt tüketimine sahip.



## Cayman ve Boxster'da yeni motor seçenekleri

Porsche'nin Boxster ve Cayman modelleri yeni seçeneklere kavuştu. Yeni modellerin en önemli özelliği; daha fazla gücün yanı sıra, önceki modellere göre ciddi ölçüde daha iyi yakıt ekonomisi sergileyen, tamamen yeni teknik özelliklerle geliştirilen, yeni 6 silindirli boxer tip motorlar. Yeni motorlara sahip modellerin ÖTV ve KDV dahil başlangıç fiyatları ise, Boxster'da 93.922 Euro, Boxster S'te 110.444 Euro, Cayman'da 102.109 Euro, Cayman S'teyse 121.711 Euro. 2.9 litre hacme sahip baz motorun gücü, Boxster'da bir önceki modele göre 10 HP artarak 255 HP'ye, Cayman'da ise bir önceki modele göre 20 HP artarak 265 HP'ye çıktı. S versiyonlarındaki "Doğrudan Yakıt Püskürtme Sistemi"nden yararlanan 3.4 litrelik güç ünitesi ise Boxster S'te bir önceki modele göre 15 HP artarak 310 HP ve Cayman S'te ise bir öncekini göre 25 HP artarak 320 HP'ye çıktı.



## Total ailesine yeni üye

Total ailesi büyümeye devam ediyor. En yeni üyesi Şile Petrol, 5000 metrekarelik alanda, Terminal Bağlantı Yolu Kavşağı Şile'de müşterilerine hizmet vermeye başladı. Cem Işık tarafından işletilen istasyon, bünyesinde zengin ürün gamına sahip 50 metrekarelik market, otomatik ve manuel araç yıkama alanı, çocuk parkı, restoran ve dinlenme alanı barındırıyor.

## M Oil-İpragaz işbirliği

Enerji sektörünün yenilikçi ismi M Oil, gerçekleştirdiği anlaşma çerçevesinde otogaz operasyonunu artık İpragaz'la yürütecek. M Oil ile İpragaz arasındaki işbirliğinin imza töreni, İstanbul Ritz Carlton Oteli'nde düzenlenen bir toplantıyla gerçekleştirildi. Toplantıya M Oil Genel Müdürü M. Aslan Değirmenci, İpragaz Genel Müdürü Selim Şiper, İpragaz Genel Müdür Yardımcısı ve M Oil Genel Müdür Yardımcısı Ahmet Öztürk katıldılar. M Oil, imzalanan ortaklık anlaşmasına göre var olan ve yeni açılacak tüm akaryakıt istasyonlarında satacağı "İpragaz Otogaz" ile müşterilerine daha kaliteli hizmet vermeyi hedefliyor. M Oil Genel Müdürü M. Aslan Değirmenci, otogaz operasyonunda terciğini, 48 yıllık tecrübesi, lojistik ve pazarlama gücünün yanı sıra kesintisiz hizmet veren teknik ekibi ile sektörün güçlü markası İpragaz'dan yana yaptıklarını dile getirdi.







## Daihatsu'nun 100 yıllık tarihi

Japon üretici Daihatsu, Osaka yakınlarında açtığı müzesinde 100 yıllık tarihini sergiliyor. Otomobil sektörünün köklü markaları arasında yer alan Daihatsu, Japonya'da ürettiği ilk modellerinden başlayarak, bugün pazara sunduğu modellere kadar ürün yelpazesinden örnekler sergilediği müzesini ziyarete açtı. Osaka yakınlarında toplam dört kattan oluşan yaklaşık 2900 metrekarelik alanda kurulu müzede 1931 yılında üretimi gerçekleştirilen üç tekerlekli, 498 litrelik motora sahip HD isimli araçtan, 1980 yılında üretilen 29 HP gücündeki Mira modeline kadar birçok araç sergileniyor. 1968 yılında Daihatsu'nun motorsporları için ürettiği 140 HP üreten 1298 cc motora sahip P-5 modeliyse, Daihatsu'nun o yıllarda ulaştığı teknolojinin bir göstergesi olarak dikkat çekiyor.

## Renault'da yeni atamalar

Renault'da, Türkiye'nin de içinde bulunduğu Euromed Bölgesi Başkanlığı görevine, daha önce Oyak Renault'da Genel Müdür olarak görev yapmış olan Jacques Chauvet atandı. Chauvet Genel Müdür Patrick Pélata'ya bağlı olarak çalışacak. Jacques Chauvet, Oyak Renault'nun 1 milyonuncu otomobilini ürettiği yıl Genel Müdürlük görevine atanmıştı. 1999 yılına dek süren bu görevi sırasında Chauvet, Oyak Renault Otomobil Fabrikaları'nın otomobil üreticileri arasında ilk ISO 9001 Belgesi alan kuruluş olmasına, Megane Sedan'ın ve Türk otomotiv sanayinin ihracat hamlesini başlatan Megane Wagon'un dünyada sadece Oyak Renault'da üretilmesine, Türkiye'nin ilk çevreci otomobil motorlarının üretiminin başlangıcına ve ilk Clio Symbol'ün üretimine tanıklık etmişti.



## Proton'un garanti süresi uzadı

2004 yılından bu yana Proton distribütörü olan Ulumotor, satışa sunduğu modellerde garanti süresini 5 yıl/100.000 km'ye çıkardı. Ayrıca; yeni araç satın alan kişinin, aracını alırken 5 yıl/100.000 km olan mevcut garantiyi 6 veya 7 yıla uzatması da mümkün. Müşteriler, +1 yıl/30.000 km için 750 dolar + KDV, +2 yıl/60.000 km içinse 1500 dolar + KDV ek ücret ödeyecekler.



## Bosch'tan çift platinli buji

Alman üretici Bosch, CNG/LPG'ye dönüştürülmüş benzinli motorlarda kullanılmak üzere yeni bir buji geliştirdi. Benzin ve dizel fiyatlarındaki artış nedeniyle, eskiye oranla daha fazla araç sahibi araçlarında CNG ve LPG kullanımına yöneliyor. Bosch, benzinli sistemlerde kullanılan ateşleme bujilerinin yerine, CNG/LPG'li sistemlerin yanma odasındaki yüksek çalışma sıcaklığını kompanse edebilme özelliğine sahip düşük ısı değerli çift platinli buji kullanmayı öneriyor. Bosch'un yeni bujisinin, diğer bujilerden daha uzun ömürlü olduğu belirtiliyor.





## Vosvos'a Hafize Uncuoğlu dokunuşu

Volkswagen'in efsanevi modeli Beetle, cam sanatçısı Hafize Uncuoğlu'nun elleriyle yeni bir görünüm kazandı. Uncuoğlu, 1972 model 1303 Volkswagen Beetle'ı tamamen camlarla kapladı. Çalışmayla ilgili olarak bilgi veren Uncuoğlu, "Otomobilin orijinalindeki hatlar, tasarımımı tamamen gösterecek nitelikteydi. Camın ışıkla bütünleştiğinde kendini daha iyi göstermesinden hareketle, bazı bölümlerde ışıklandırma uyguladım. Aracın üstünde yer alan her bir cam, 800 derecede eritilerek elde edildi ve her birini aracın üstüne tek tek monte ettim. Bu anlamda tamamen el işi olan bu çalışma sırasında büyük zevk ve heyecan yaşadım" dedi. Doğuş Otomotion'da sergilenen ve Mart 2009 sonuna kadar görülebilecek aracın dışı, direksiyon ve paspasları tamamen camla kaplanmış durumda.

## Skoda'dan yeni teknoloji üssü

Skoda'nın 45 milyon Euro'luk yatırımla kurduğu, 300 nitelikli elemana iş imkanı sağlayan yeni teknoloji merkezi Mlada Boleslav'da açıldı. Açılışı Volkswagen AG Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Martin Winterkorn, Skoda Auto Yönetim Kurulu Başkanı Reinhard Jung ve Teknolojik Gelişimden Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi Dr. Eckhard Scholz tarafından gerçekleştirilen merkezde elektronik ve elektrik mühendisliği geliştirme laboratuvarları ve atölyeleri, motor ve şase geliştirme alanları, akustik ve gürültü test odaları, gün ışığı simülasyon test tesisi, iklim odası ve ışık tüneli bulunuyor.



## Hyundai'de Coşkun Otomotiv liderliği

Türk Otomotiv Sektörü'nü 2008 yılında beşinci sırada tamamlayan ve yüzde 7 toplam pazar payı elde eden Hyundai'nin en çok satış gerçekleştiren bayisi, üst üste dördüncü kez İstanbul Coşkun Otomotiv oldu. Hyundai, 2008 yılında Türkiye çapındaki 76 yetkili satıcısıyla toplam 34.177 adetlik binek otomobil ve hafif ticari araç satışı gerçekleştirdi. Coşkun Otomotiv'in sahibi Gönül Coşkun ve ekibi, 2008 yılında toplam 1616 adet araçla Hyundai'nin en çok satış gerçekleştiren yetkili satıcısı oldu.

## Chevrolet, tasarımı internete taşıyor

Chevrolet; tasarım özellikleri, konsept otomobiller ve küresel çapta tarama yapan tasarım ekibi çalışmaları da dahil olmak üzere, otomobil tasarımı dünyasını araştıran, karşılıklı interaktif bir web sitesi sunmaya başladı. [www.chevroletdesign.com](http://www.chevroletdesign.com), sitesi Chevrolet'nin yeni tasarım diline ilişkin ipuçlarını veriyor. Siteyi ziyaret edenler, küresel bir otomobil yaratırken tasarımcıların karşılaştıkları mücadele alanlarını daha iyi görebilecekler, yine dünya-çapında pazarlanmak üzere otomobiller geliştirmek için nasıl hep birlikte yakın bir ilişki içinde çalıştıklarını öğrenebilecekler.





# Yeni sistemde ilk çarpışmalar

Bağımsız çarpışma testi kuruluşu Euro NCAP, yeni kurallar uyguladığı ilk çarpışma testi sonuçlarını 18 Şubat'ta açıkladı.

**Euro NCAP'te sistem değişti. Artık her kriter için ayrı yıldız verilmiyor, her araca toplam performansına göre yine yıldızlı bir değerlendirme yapılıyor.** Ancak her kriter için (yetişkin koruma, çocuk koruma vb.) puanlandırma yapılıyor ve alınan puanın yüzdesel başarısı vurgulanıyor. Bunun yanı sıra "Güvenlik Desteği" (Safety Assist) adı verilen yeni bir kategori daha var. Bu yeni sistemle teste tabi tutulan 6 yeni modelin test sonuçları da 18 Şubat tarihinde yayınlandı. Mazda6, Mitsubishi Lancer, Toyota Avensis ve Toyota iQ modelleri yolcu korumada 5 yıldızla layık görülürken, Citroen C3 Picasso ve Subaru Impreza 4 yıldızda kaldı.

Citroen C3 Picasso, yetişkin korumada 29 puanla yüzde 81, çocuk korumada

37 puanla yüzde 76, yaya korumada 16 puanla yüzde 43 ve güvenlik desteğinde 3 puanla yüzde 40 performans gösterdi. Otomobil toplamda 4 yıldızda kaldı.

Mazda6, yetişkin korumada 28 puanla yüzde 77, çocuk korumada 40 puanla yüzde 81, yaya korumada 18 puanla yüzde 49 ve güvenlik desteğinde 5 puanla yüzde 71 performans gösterdi. Otomobil toplamda 5 yıldızla hak kazandı.

Japon üretici Mitsubishi'nin Lancer modeli, yetişkin korumada 29 puanla yüzde 81, çocuk korumada 39 puanla yüzde 80, yaya korumada 12 puanla yüzde 34 ve güvenlik desteğinde 5 puanla yüzde 71 performans gösterdi. Otomobil toplamda 5 yıldızla hak kazandı.

Toplamda 4 yıldızda kalan Subaru Impreza, yetişkin korumada 30 puanla yüzde 84, çocuk korumada 36 puanla yüzde 73, yaya korumada 26 puanla yüzde 72 ve güvenlik desteğinde 4 puanla yüzde 57 performans gösterdi.

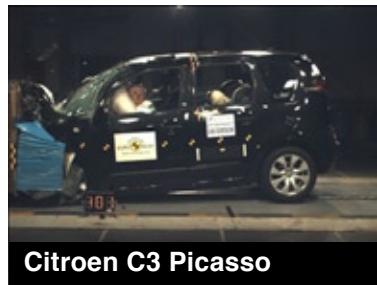
Toyota Avensis, yetişkin korumada 32 puanla yüzde 90, çocuk korumada 42 puanla yüzde 86, yaya korumada 19 puanla yüzde 53 ve güvenlik desteğinde 6 puanla yüzde 86 performans gösterdi. Otomobil toplamda 5 yıldızla hak kazandı.

Bu test gününün son otomobili olan Toyota iQ ise, yetişkin korumada 33 puanla yüzde 91, çocuk korumada 35 puanla yüzde 71, yaya korumada 19 puanla yüzde 54 ve güvenlik desteğinde 6 puanla

yüzde 86 performans gösterdi. Otomobil toplamda 5 yıldızla hak kazandı. Sonuçta teste tabi tutulan araçlar farklı segmentlerden, ama bizce sonuçta hepsi de otomobil ve bu nedenle güvenlik konusunda hepsi birbirinin rakibi. Bu nedenle test gününün ilginç notlarını şöyle biraraya getirebiliriz: Toyota iQ yetişkin korumada gösterdiği yüzde 91'lik performansla kendinden daha büyük cüsseli araçları geride bıraktı. Demek ki büyük karosere sahip olmak ile güvenli olmanın bir ilgisi yokmuş. Çocuk korumada ve güvenlik desteğinde Toyota Avensis ipi önde göğüsledi. Subaru Impreza ise, toplamda 4 yıldızda kalmasına rağmen, yaya korumada aldığı 26 puanla bu kategorinin birinciliğini elde etti.

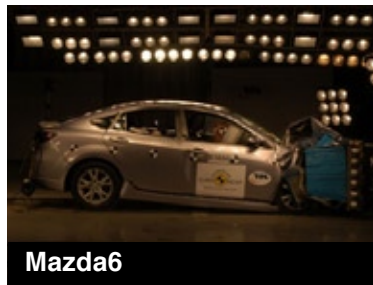
Yazı: Emre Anamur

★★★★☆



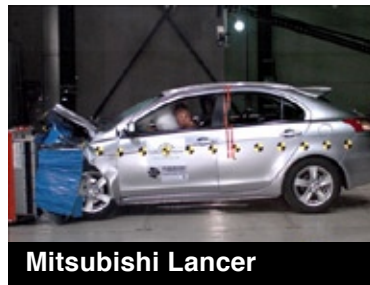
Citroen C3 Picasso

★★★★★



Mazda6

★★★★★



Mitsubishi Lancer

★★★★☆



Subaru Impreza

★★★★★



Toyota Avensis

★★★★★



Toyota iQ



# YİNE İŞİLTİLİ

Bu yıl 79'uncu kez kapılarını açan Cenevre Otomobil Fuarı, küresel krize rağmen yine alışlageldiği gibi birçok yeniliğe ev sahipliği yapıyor. Toplamda 85 Dünya ve Avrupa lansmanının yapılacağı fuarda "Yeşil Salon" adı verilen bir salon da yenilikçi ve çevreci teknolojilere ayrılmış. 3 Mart'ta yapılan basın günüyle başlayacak sevgi temalı fuar 5 Mart-15 Mart arasında biletli ziyaretçiler için açık olacak.



Yazı: Tarık Akagün





## ALFA ROMEO



## MiTo GTA konsept

Büyük ihtimalle ufak değişikliklerle seri üretim versiyonu olarak yollara çıkacak bu konseptin hızlı hatchback sınıfını ısıtacağı kesin. Araçta bulunan 1.75 lt'lik motor, 240 HP gibi iddialı bir güce sahip.



## AUDI



## A4 Allroad quattro

Yerden 20 mm yükseltilerek hafif araziye uyumlu hale getirilmiş bir A4 Avant olan A4 Allroad'da 211 HP'lik 2.0 TFSI, 170 HP'lik 2.0 TDI ve 240 HP'lik 3.0 TDI V6 motorlar görev yapacak.

## TT RS

En güçlü Audi TT olan RS'de turbo beslemeli, direkt enjeksiyonlu 2.5 lt'lik 300 HP'nin üzerinde 5 silindirli bir motor görev yapıyor. 0-100 km/s süresinin 5 saniye civarında olduğu açıklanıyor.





## BENTLEY



### Continental Supersports

En hızlı seri üretim Bentley olan bu 630 HP'lik bu araç 0-100 km/s hızlanmasını 3.9 saniyede tamamlayıp, 329 km/s'ye ulaşabiliyor. Benzin ve biyoyakıtla çalışabilmesi de az da olsa çevrecilik katıyor.

## BMW



### 5 Serisi Gran Turismo konsept

BMW'nin PAS (Progressive Activity Sedan) adını verdiği bu 5 Serisi türevi çalışması, son dönemde ortaya çıkan yeni otomobil sınıfları furasına dahil. Önümüzdeki yıllarda büyük ihtimalle seri üretim versiyonu olarak göreceğimiz bu araç SUV, gran turismo ve sedan sınıflarının özelliklerini aynı potada eritme amacında.

## CHEVROLET



### Spark

3 farklı tasarım arasından halk oyuyla seçilen Beat konseptinin seri üretim hali olan yeni Spark, eskisine göre kesinlikle daha yakışıklı. Otomobilde 1.0 lt ve 1.2 lt'lik motorlar sunulacak.

## FERRARI



### 599 HGTE

Fuarda tanıtılacak olan yeni 599 versiyonunda Handling GT Evoluzione (HGTE) paketi bulunuyor. Ferrari'nin ikinci yeniliği ise, dünya tanıtımı yapılacak olan 599XX çalışması.



## FIAT



## 500C

Fiat'ın sevimli retrosu da üstünü açtı. Üstelik 1957'deki gibi B ve C sütunları sabit, sadece tavan tentesi geriye açılacak şekilde. Bu sistemin en büyük avantajı zaten ufak olan bagaj alanını etkilememesi.

## FORD



## Ford

Mazda BT-50 ile kardeş olan Ranger'da yenileniyor. Tayland'da üretilen bu araçlarda 2.5 lt 143 HP ve 3.0 lt 156 HP'lik motorlar görev yapacak.



## FIORAVANTI

## LF1 Racecar Konsept

İtalya'da faaliyet gösteren Fioravanti, bu araçla geleceğin yarış otomobillerine ışık tutma çabasında.



## GIUGIARO

## Frazer Nash konsept

Dergi yayına hazırlandığı sırada (Fuar'dan 2 gün önce) henüz detayları açıklanmamış olan bu aracın 298 km/s'lik maksimum hızla dünyanın en hızlı hibrid aracı olacağı iddia ediliyor.



## GUMPERT



### Apollo Speed

Alman egzotik otomobil üreticisi Gumpert, fuarda Apollo Speed adlı süper sporu tanıtıyor. Audi'den alınan 4.2 lt'lik çift turbolu V8, 800 HP güç ve 900 Nm tork üretiyor. 0-100 km/s hızlanması 3.0 saniye süren otomobil 360 km/s'ye ulaşabiliyor.

## I.DE.A

### Era Concept

İtalyan tasarım firması I.DE.A, Cenevre için kıvrımlı hatlara sahip bu cabrio'yu hazırladı. Dergiyi yayına hazırladığımız sırada henüz bilgileri açıklanmamıştı.



## HYUNDAI



### HED-ix-ONIC konsept

2010'da çıkması beklenen yeni Tucson'un ön çalışması niteliğinde olan bu model, kuşkusuz ki Tucson'a göre daha alımlı. Motor seçenekleri henüz açıklanmasa da bu konseptte 1.6 lt 173 HP'lık bir motor kullanılmış.

### i20 3 kapı

Yeni küçük sınıf temsilcisinin 3 kapılı versiyonun gösterimi de Cenevre'de yapılıyor. Motor seçenekleri 1.2 lt 78 HP, 1.4 lt 100 HP, 1.6 lt 126 HP benzinli ve 1.6 lt dizel 115 HP olarak açıklanıyor.





**KIA****No 3 Konsepti**

Peter Schreyer yönetimindeki Kia Avrupa Tasarım Stüdyosu tarafından tasarlanan bu konsept, 4045 mm uzunluğunda ve Kia'nın yeni küçük sınıf otomobil çalışmalarının habercisi. Bunun dışında c'eed hibrid konsept çalışması da, Koreli markanın fuardaki diğer önemli modeli.

**LANCIA****Ypsilon Ecochic**

Premium marka Lancia'nın Cenevre sürprizleri Ecochic adlı LPG'li Musa ve Ypsilon. 1.4 lt 77 HP'lik motorda supaplar LPG'ye göre optimize edilmiş. Araçlar benzinle de çalışıyor.

**Delta Hardblack**

Lancia kompakt hatchback'i Delta'nın Hardblack versiyonunda yeni 1.8 DI turbojet motor kullanılıyor. Direkt enjeksiyonlu turbo motor yakıt olarak benzin kullanıyor. 6 ileri otomatik vitesli aracın maksimum hızı 230 km/s, 0-100 km/s hızlanma süresiye 7.4 saniye.

**LAMBORGHINI****LP 650-4 Roadster**

Sadece 50 adet üretilecek Lamborghini LP 650-4 Roadster'in teknik detayları dergi yayına hazırlandığı sırada açıklanmamış olsa da araçta 650 HP'lik V12 motor bulunacağını öngörmek yanlış olmaz.

**MASERATI****GranTurismo S Automatic**

Maserati her büyük fuarda bir yeni model tanıtma geleneğini GranTurismo'nun güçlü versiyonu olan GranTurismo'nun otomatik şanzımanlısını tanıtarak devam ediyor. ZF marka 6 ileri şanzımana sahip otomobilin 4.7 lt'lik V8'i 440 HP gücünde.





## MERCEDES-BENZ



### E Sınıfı Coupe

CLK'nın yerini alacak bu şık otomobil, 0.24 Cd'lik rüzgar direnç katsayısı ile seri üretim otomobiller içinde en başarılı değere sahip. Mayıs 2009 içinde Avrupa'da satışına başlanacak E Sınıfı Coupe'de ilk etapta 204 HP'lik E 250 CDI BlueEfficiency ve 231 HP'lik E 350 CDI BlueEfficiency olmak üzere iki turbodizel; 204 HP'lik E 250 CGI BlueEfficiency, 292 HP'lik E 350 CGI BlueEfficiency ve 387 HP'lik E 500 olmak üzere beş farklı motor sunulacak.

## NISSAN

### NV200

Eskiden Vanette adlı küçük panelvanı olan Nissan, şimdi NV200'ü tanıtıyor. 4.4 metrelik bu ticari aracın kargo hacmi 4.1 m3, taşıma kapasitesiye 771 kg. İlk etapta 1.6 lt 109 HP benzinli ve 1.5 dCi 105 HP turbodizel motor seçenekleri sunulacak araçta 5 ileri manuel şanzıman sunulacak.



## OPEL

### Ampera

2011'de yollara çıkması beklenen Ampera'da lithium-ion bataryalarla çalışan bir elektrik motoru ve küçük bir içten yanmalı motor kullanılacak. Chevrolet Volt bazlı bir araç olan Ampera sadece elektrikle 65 km, elektrik+içten yanmalı motorla 800 km'ye ulaşan bir menzile sahip olacak.



## PEUGEOT

### 3008

Peugeot'yu kompakt crossover segmentinde temsil edecek olan 3008; 4365 mm'lik uzunluğa, 1865 mm'lik genişliğe ve 1639 mm'lik yüksekliğe sahip. İlk etapta 1.6 HDi 110 HP, 2.0 HDi 150 HP, 2.0 HDi 163 HP, 1.6 VTi 120 HP ve 1.6 THP 150 HP olmak üzere beş motor seçeneği sunulacak.



## RENAULT



### Megane RS

Renault standının yıldızları yeni Megane RS ve makyajlı Clio olacak. Renault'nun yeni Laguna, Twingo ve Megane'da uygulamaya başladığı tasarım çizgisiyle makyajlanan Clio, eskisine göre daha kibar bir ön görünümüne kavuşmuş.

## RINSPEED

### E2 konsept

Normalde tuning firmalarının çevrecilikle pek işi olmaz. Ama Rinspeed değişen dünyayı göz önüne alarak Fiat 500 bazlı bu aracı geliştirmiş. Araç içeriden bir düğmeye basılarak 60 HP veya 160 HP olarak kullanılabilir.



## ROLLS-ROYCE

### 200 EX

2003'ten beri BMW bünyesinde olan Rolls-Royce'un bu konseptinde uzun şasili BMW 7 Serisi'nin alt yapısı kullanılmış. 5.4 metre uzunluğundaki bu otomobil seri üretime geçtiğinde yaklaşık 265.000 Euro'luk fiyatıyla markanın "ucuz otomobil"i olacak.



## SAAB

### 9-3X

Saab'ın fuardaki sürprizi 9-3X, station 9-3'ün yükseltilmiş bir versiyonu. 4 tekerlekten çekişli bu araçta biyo yakıtla çalışan 2.0 lt 210 HP, 1.9 dizel 150 HP ve 1.9 dizel 180 HP'lik motor seçenekleri mevcut.





## SEAT



## Exeo ST

Eski nesil A4 Avant platformunda yükselen Exeo Sport Tourer'ın 442 lt bagaj hacmi sunacağı ifade ediliyor. Otomobilde 16. lt 102 HP, 1.8 lt 150 HP turbo ve 2.0 lt 200 HP TSI olmak üzere üç benzinli motor sunulacakken 2.0 TDI'n 140 HP ve 170 HP olmak üzere iki farklı versiyonu olacak.

## SKODA

## Fabia Scout

Skoda Fabia'nın "outdoor" seçeneği olan Scout'ta dört motor seçeneği sunulacak. Bunların ikisi benzinli, ikisi ise dizel. Benzinli seçenekler 1.4 lt 85 HP ve 1.6 lt 105 HP.



## TOYOTA



## Prius

Fuarda Prius modelinin üçüncü jenerasyonunun Avrupa tanıtımını gerçekleştiriliyor. Yeni Prius'la hibrid teknolojisinde bir adım ileriye gitmenin yanı sıra, sürüş zevkinin de artırıldığı belirtiliyor.

## Verso

Toyota'nın kompakt MPV'si bundan böyle Corolla Verso yerine sadece Verso olarak adlandırılacak. Eskiye göre 80 mm uzun olan araçta 1.6 lt 132 HP, 1.8 lt 147 HP benzinli motorların yanı sıra 2.0 lt 126 HP, 2.2 lt 150 HP ve 2.2 lt 174 HP'lik motorlar da sunulacak.



## VOLVO



## S80 makyaj

İç ve dış tasarımında ufak değişiklikler yapılan Volvo S80'de 2.4D 175 HP, D5 205 HP ve DRIVe (1.6) olarak adlandırılan düşük karbon salımlı ünite olmak üzere üç yeni dizel versiyon tanıtılıyor.

BURAYA İLAN  
VEREBİLİRDİNİZ[reklam@e-otodergi.com](mailto:reklam@e-otodergi.com)

## DACIA

## Duster

Dacia, Cenevre'de kendinden beklenmeyen bir konsept sergiliyor. Duster isimli bu konsept 4.25 m'lik uzunluğa, 1.49 m'lik yüksekliğe ve 2.8 m'lik dingil mesafesine sahip. 1.5 dCi 105 HP motorlu bu araç 0-100 km/s hıza 9.6 saniye de ulaşıyor.





# BAŞLANGIÇ FENA OLMADI

2009 Ocak ayındaki otomobil satışları 2008'e göre düşük olsa da, 2007'nin Ocak ayıyla aynı seviyede gerçekleşti. Hyundai, ilk kez toplam satışlarda Renault'yu geçmeyi başardı ve lider oldu.

Otomobil satışları, 2009 yılına beklendiği gibi çok kötü başlamadı. Geçen yılın son üç ayı, otomotiv sektörü açısından bir kabusla dönüştü demiştik. Ancak aynı kabus, 2009'un Ocak ayında yaşanmadı. Sektör 2008'i kötü bir sonla kapattı; fakat 2009'a iyi bir başlangıç yaptı diyebiliriz.

2009 Ocak ayında 8044 adet ithal otomobil satıldı. Ocak ayında ithal markalar arasında 1183 adet satışla Ford lider oldu. Ford'dan sonraki diğer markalar 1000'li rakamlara ulaşamadı. 949 adet satan Volkswagen'i, 638 adetlik satışla Hyundai, 634 adetlik satışla Opel izledi. Ocak ayında 5129 adet yerli otomobil satıldı. Artık "Yerli markalar arasında lider değişmedi" cümlesi değişti ve Hyundai, 1840 adetlik satışla yeni lider olarak listeye ismini yazdırdı. Renault 1798 adetlik satışla ikinci olurken, 850 adetlik satışla Honda, Fiat'ı geride bırakarak üçüncü olmayı başardı.

Aralık ayında en fazla satan model Hyundai Accent Era oldu. Öyle ki Accent Era, bir önceki Aralık ayından bile daha

fazla satış gerçekleştirdi. Onun ardından Renault Symbol ve Honda Civic Sedan geldi. Ocak ayının satışlarına göre en çok satan modeller şu şekilde gerçekleşti: B segmentinde Hyundai Accent Era, C segmentinde Renault Megane Sedan, D segmentinde Volkswagen Passat, E segmentinde Mercedes E Sınıfı, SUV segmentinde Honda CR-V, Lüks SUV segmentinde Toyota Land Cruiser. (Not: Veriler Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden alınmıştır.)



Ford Fiesta

## Aylara göre toplam otomobil satışı

Ay	2008 (Adet)	2009 (Adet)
Ocak	18.588	13.173
Toplam	18.588	13.173

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ocak 2009
1.... Ford.....	1183
2.... Volkswagen.....	949
3.... Hyundai.....	638
4.... Opel.....	634
5.... Honda.....	565
6.... Toyota.....	408
7.... Peugeot.....	355
8.... BMW.....	260
9.... Chevrolet.....	242
10... Mercedes-Benz.....	232
11... Audi.....	222
12... Nissan.....	208
13... Citroen.....	204
14... Dacia.....	198
15... Fiat.....	181
16... Kia.....	167
17... Mazda.....	149
18... Renault.....	134
19... Skoda.....	127
20... Mitsubishi.....	109
21... Suzuki.....	96
22... Seat.....	84
23... Tata.....	77
24... Geely.....	74
25... SsangYong.....	73
26... Subaru.....	62
27... Chery.....	61
28... Volvo.....	55
29... Daihatsu.....	46
30... MINI.....	44

## İthal marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ocak 2009
31... Land Rover.....	42
32... Proton.....	41
33... Jaguar.....	24
34... IKCO.....	22
35... Lada.....	18
36... Jeep.....	14
37... Alfa Romeo.....	11
38... smart.....	9
39... Dodge.....	8
40... Lancia.....	7
41... Chrysler.....	6
42... Porsche.....	4
43... Maserati.....	1
44... Saab.....	-
45... Ferrari.....	-
46... Lamborghini.....	-
47... Bentley.....	-
Toplam.....	8044

## Yerli marka otomobil satışı (Adet)

Sıra Marka	Ocak 2009
1.... Hyundai.....	1840
2.... Renault.....	1798
3.... Honda.....	850
4.... Fiat.....	544
5.... Toyota.....	97
Toplam.....	5129



### Accent Era'da LPG atağı

Hyundai Accent Era, Ocak ayının toplam satışında olduğu gibi, B segmentinde de en fazla satışa ulaşan model oldu. 1681 adet satan Accent Era'nın bu başarısında LPG'li versiyonun payı fazla. Ayrıca Güney Kore'deki Hyundai genel merkezinin, Hyundai Türkiye'ye destek olması, otomobil fiyatlarının daha uygun olmasını sağlıyor. Yeni Renault Symbol, Ocak ayında yine ikinci oldu ve ikinciliği sevmiş gibi görünüyor.

### Yeniden Renault Megane Sedan

Uzun bir aradan sonra Renault Megane Sedan'ın sesi çıkmaya başladı ve liderlik savaşında "Ben de varım" dedi. Son dönemin parlayan yıldızı Honda Civic Sedan, küçük bir farkla ikinci oldu. Bundan sonraki modellerin satışlarının çok düşük olması dikkat çekici. Ford Focus Sedan üçüncü olurken, Volkswagen Jetta dördüncü sırada yer buldu. Geçen ayın lideri Toyota Corolla ise ancak beşinci olabildi.



### Passat önde, Mondeo takipte

Volkswagen Passat, Ocak ayında da D segmentinde birinci oldu. 191 adet satılan Passat'la diğer modeller arasında eskisi gibi büyük bir fark yok. Ford Mondeo 120 adetlik satışa ulaşırken, BMW 3 Serisi 109 adet satıldı. Opel Insignia modeli ilk ayda beşinci oldu. İlerleyen aylarda Opel Insignia modeli Passat'ı ciddi bir şekilde zorlayabilir. Bu iki modele Toyota Avensis de eşlik edebilir.

#### B segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2009
1..... Hyundai Accent Era.....	1681
2..... Renault Symbol.....	857
3..... Ford Fiesta.....	436
4..... Hyundai Getz.....	388
5..... Opel Corsa.....	190
6..... Fiat Albea.....	199
7..... Hyundai Matrix.....	159
8..... Volkswagen Polo.....	158
9..... Fiat Grande Punto.....	156
10... Chevrolet Aveo Sedan.....	139

#### C segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2009
1..... Renault Megane Sedan.....	883
2..... Honda Civic Sedan.....	848
3..... Ford Focus Sedan.....	376
4..... Volkswagen Jetta.....	331
5..... Fiat Linea.....	284
6..... Toyota Corolla Sedan.....	268
7..... Opel Astra Sedan.....	171
8..... Ford Focus HB.....	167
9..... Volkswagen Golf.....	160
10... Opel Astra HB.....	157

#### D segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra Marka-Model	Ocak 2009
1..... Volkswagen Passat.....	191
2..... Ford Mondeo.....	120
3..... BMW 3 Serisi.....	109
4..... Mercedes-Benz C Sınıfı.....	92
5..... Opel Insignia.....	82
6..... Toyota Avensis.....	77
7..... Citroen C5.....	57
8..... Honda Accord.....	52
9..... Renault Laguna.....	34
10... Audi A4.....	33





### E Sınıfı, yine en fazla sattı

E segmentinde Mercedes-Benz E Sınıfı Ocak ayında 85 adet satarak yine lider oldu. Hem sportif bir otomobil hem de makam aracı olan BMW 5 Serisi ise 59 adetlik satışla ikinci oldu. Bu iki modeli ezeli rakip Audi A6 izledi. Volvo S80 dördüncü olurken, bu listeye ilk kez dahil olan Jaguar XF modeli 3 adet satılarak beşinci oldu. İlerleyen zamanlarda Jaguar XF modeli biraz daha üste çıkacak gibi görünüyor.

#### E segmentinin en çok satan 5 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ocak 2009
1	Mercedes E Sınıfı	85
2	BMW 5 Serisi	59
3	Audi A6	49
4	Volvo S80	4
5	Jaguar XF	3

### Honda CR-V lider oldu

Ocak ayında kompakt SUV segmentinin fotoğrafı ciddi bir şekilde değişti. Honda CR-V lider olurken, 1.5 dCi motorla fiyat avantajı yakalayan Nissan Qashqai ikinci, Kia Sportage ise üçüncü oldu. Fotoğraftaki en büyük eksiklik, yıllardır liderlik koltuğunda oturan Kia Sorento'nun ilk 10'a girememesi. Anlaşılan Audi Q5 ve Volkswagen Tiguan, Kia Sorento'nun satışlarının düşmesine neden olmuş gibi.



#### SUV segmentinin en çok satan 10 otomobili

Sıra	Marka-Model	Ocak 2009
1	Honda CR-V	198
2	Nissan Qashqai	100
3	Kia Sportage	60
4	Hyundai Tucson	52
5	SSangYong Kyron	52
6	Chevrolet Captiva	47
7	Daihatsu Terios	39
8	Audi Q5	37
9	Volkswagen Tiguan	36
10	Subaru Forester	32



### Toyota'dan sürpriz atak

Ne zamandır lüks SUV segmentinin en çok satanları arasında yer almayan Toyota markası, Ocak ayında sürpriz bir atak gerçekleştirdi. Land Cruiser modeli 16 adet satarak listenin en üstüne yerleşti. BMW X6 ikinci olurken, bir diğer BMW modeli X5 ise listeye giremedi. Land Rover Range Rover üçüncülüğe düştü. Audi Q5, Q7'nin de satışlarını etkilemiş olacak ki, Q7 Ocak ayında ancak 8 adet satabildi.

#### Lüks SUV'lardan en çok satan 5 otomobil

Sıra	Marka-Model	Ocak 2009
1	Toyota Land Cruiser	16
2	BMW X6	12
3	Land Rover Range Rover	12
4	Audi Q7	8
5	Land Rover Discovery	8

# EKSİKLERİNİ GİDERDİ



Yeni Honda City, eski versiyonun eleştiri oklarına hedef olan olumsuzluklarını gidererek, hem daha olgun, hem de daha şık bir otomobil olmuş. Tabi olgunlaşan otomobilin fiyatı da dolgunlaşmış.

Yazı: Tarık Akagün, Fotoğraflar: Bahadır Bektaş



**Küçük sınıf sedanların gelişmekte olan ülkelerde popüler olduğu bir gerçek.** Bunun nedeni kuşkusuz verilen paranın karşılığında daha büyük bir otomobil alma isteği. Bu durumun farkında olan otomobil üreticileri de bir süre sonra popüler hatchback modellerinin sedan versiyonlarını piyasaya çıkartırlar. Yeni Honda City de Jazz platformu kullanılarak hazırlanmış bir araç. Tıpkı 2005-2008 yıllarında ülkemizde üretilen ve yaklaşık 13.000 adet satılan eski nesil City'de olduğu gibi. Bu noktada yeni City'nin artık Tayland'dan getirildiğini belirtelim.

### Daha çekici

Beğeniler kişiden kişiye değişse bile eski City tasarım yönünden fena sayılmasa da fazla çekici bir görünüme sahip değildi. Kısa dingil mesafesi, ufak iz açıklığı ve cılız lastikleriyle adeta yavru bir leylek gibi duran eski City, sürüş dinamikleri olarak da fazla iyi değildi. Şimdiyse ok formu gergin tasarımıyla daha şık, hem de artan dingil mesafesi (+100 mm) ve iz açıklıklarıyla daha dengeli bir görünüme sahip.

Yeni City'nin iç mekanında sert plastik malzemeler kullanılmış olmasına rağmen



*İÇ MEKAN  
PLATFORMUNU  
PAYLAŞTIĞI  
JAZZ'DAN  
FARKLI*

kalite hissi kötü değil. Ama gözükmeyen bazı bölgelerdeki maliyet düşürücü uygulamalar otomobilin güzelliğine gölge düşürüyor. Mesela bagaj zeminindeki mastiklerin üzerine bir kat bile astar boya atılmamış olması sorun yaratmayacak olsa bile göze güzel gelmiyor. Bunu bir tarafa bırakırsak 506 (+6 lt) litrelik bagaj gayet büyük.

Uzunluğu eskisine göre 25 mm artan otomobilin iç mekanındaki diz-omuz mesafeleri de 1-2 cm'lik bir artış göstermiş. Arka koltukta diz mesafesi sıkıntısı yaşatmayan otomobilin baş mesafesi de gayet yeterli. Yeni City'nin eskisine göre arka koltuklardaki en büyük farkı minder altındaki eşya gözü. Eski nesilde Jazz'daki gibi değişken koltuk sistemi sunan otomobilde bu özellikten vazgeçilmiş ve yerine büyükçe bir eşya gözü gelmiş.

### Gelişen sürüş özellikleri

Eski City kullanıcıları bilirler. Bu otomobilin en rahatsız edici noktalarından biri çapraz görüş sorunuydu. Eğimli ve kalın A sütunları özellikle kavşaklarda çapraz görüşü kısıtlayarak sürüş güvenliğini olumsuz etkiliyordu. Yeni City'de çapraz görüş sorunu tamamen giderilmese bile hissedilir derecede iyileşme sağlanmış.



*GERGİN TASARIMLI CITY, SINIFINDAKİ EN ÇEKİCİ OTOMOBİLLERDEN BİRİ*



Ve tabi yol tutuş ve stabiliteyle ilgili diğer sorunlar da büyük ölçüde halledilmiş. Eski City 120 km/s ile bile kendi şeridinde stabil gidemezken yeni City daha yüksek hızlarda bile çok daha stabil ve güven veriyor. Süspansiyon sistemi eskisi gibi önlerde McPherson, arkalarda H tipinde, torsiyon çubuklu sistemden oluşsa da bunlar sürüş dinamiklerini iyileştirmek için yeniden tasarlanmış.

### Daha güçlü

City'nin 1339 cc'lik silindir hacmi değişmemiş olsa da 100 HP'lik gücü eskisine göre 17 HP, 127 Nm'lik torku da eskiye göre 8 Nm daha fazla. Bu sayede 0-100 km/s değeri manuel şanzımanlı versiyonda 1.8 saniye, otomatik şanzımanlı versiyonda 0.6 saniye (LS donanım seviyesi için) iyileşmiş. 17 Şubat 2009 günü İstanbul'da yapılan sürüş organizasyonunda hem manuel, hem de otomatik vitesli yeni City'yi kullanma fırsatı bulduk.

Eskiden CVT olan otomatik şanzıman artık 5 ileri oranlı. Direksiyondan da kumanda edilebilen yeni şanzımanın vites geçişleri çabuk ve sarsıntısız. Ama otomatik şanzımanın 100 beygirin bir kısmını öldürdüğü de gerçek. Özellikle 100 km/s hızdan sonra bu daha da hissedilir oluyor.

Gaza basıyorsunuz, motor sesi artıyor fakat otomobil 100 HP gibi gitmiyor. Tabi sonuçta otomatik şanzıman, rahat etmek için tercih edilir v bu şanzımanda bunu çok iyi yapıyor. Manuel şanzımandaysa böyle bir sorun yok. Motorun 100 HP'lik gücünü çok rahat hissediyorsunuz ve adeta kaput altındaki beygirler daha rahat koşuyor. Vites geçişleriyse çok net ve rahat. Zaten Honda'nın diğer modellerindeki manuel şanzımanlar da çok başarılı.

### İki donanım

LS ve ES olmak üzere iki donanım seviyesi bulunan yeni Honda City'nin baz versiyonu olan LS'de sürücü-yolcu ve yan havayastıkları, ABS, EBD, Brake Assist, radyo-CD-MP3 çalar, harici müzik çalar bağlantı girişi, manuel klima, direksiyondan kumandalı müzik sistemi gibi donanımlar bulunuyor. ES versiyonunda bunlara ek olarak perde hava yastıkları, hız sabitleme sistemi ve 16 inçlik jantlar gibi ekipmanlar sunuluyor. Sonuç olarak yeni City, eskisine göre çok aşama kaydetmiş. Ama manuel şanzımanlı LS donanım seviyesinin 32.300 TL'lik fiyatı biraz yüksek. Bir üst donanım seviyesi ES'nin manuel şanzımanlısı 35.000 TL iken, otomatik şanzımanlı versiyonların fiyatı 34.300 TL ve 37.000 TL olarak açıklanıyor.



### Honda City

#### Fabrika verileri

Motor:	1339 cc, 4 silindir, 16V
Maks. güç:	100 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	127 Nm @ 4800 d/d
Maks. hız:	182 (177)* km/s
0-100 km/s:	11.6 (14.5) sn
Boyutlar (u/ g / y) :	4420 / 1715 / 1470 mm
Boş ağırlık:	1096 (1139) kg
Bagaj hacmi:	506 lt
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.):	7.3 (8.3) / 5.2 (5.2)
	6.0 (6.3) lt/100 km
Baz fiyat:	32.300 (34.300) TL

- + Bagaj hacmi, vites değişimi
- Hızlanma anında motor sesi, fiyat

\*Parantez içindeki veriler otomatik şanzımanlı LS versiyonu içindir.

ARKA TASARIM  
TANIDIK GELDİ  
Mİ? EVET,  
ESKİ NESİL  
BMW'LERDEN  
TANIDIK...



# ŞEHİRİN YAKIŞIKLISI

Ürün gamında iki farklı pick-up bulunan Nissan, Navara'nın en üst versiyonu olan 4x4 LE Platinum modeliyle, bir pick-up'ın da estetik ve konforlu olabileceğini kanıtıyor.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





**A**merikan çiftçilerinin ihtiyaçlarını karşılamak için doğmuş ama aradan geçen yıllar içinde farklı hobiler ve kullanım amaçları doğrultusunda şekil değiştirmiş araçlardır pick-up'lar. Bu cümle, gözünüzü kapatıp Navara'yı düşündüğünüzde daha net anlaşılıyor. Navara, yük taşımaktan ziyade, karizmatik tasarımlı bir aracın içinde konforlu ve güvenli bir şekilde bir yerden bir yere gitmenizi sağlıyor. Bu sırada kargo alanına atv'nizi mi, board'unuzu mu, yoksa yapı marketten aldığınız dolabı mı koyarsınız o size kalmış.

### Platinum farkı

Navara'yı görmeyen, bilmeyeniniz yoktur diye düşünüyorum. Peki nedir bu Platinum? Hemen açıklayalım: Bu model, Navara'nın tepe noktası, LE donanımına sahip olanı (yani en güvenlisi, en konforlusunu) ve görsel olarak da en yakışıklısı. Bu Navara'da, diğerlerinden farklı olarak,



hepsi platinyum renkli alüminyum alaşım jantlar, ön ızgara, ön tampon, yan aynalar, kapı kolları, basamaklı arka tampon, tavan rayları ve yan basamaklar var. Bence çok da güzel duruyor.

### İç mekanda SUV konforu

Bir insan gözleri kapalı olarak Navara'nın sürücü koltuğuna bindirilse, sonra gözleri açılrsa ve kendisine "Ne tür bir aracın içindesin?" diye sorulsa "SUV" derdi bence (Zaten arka tarafı kapatıp SUV formatında kullananlar da az değil). İç mekanda her şey yerli yerinde. Bolca

eşya gözü ve bardaklık var. Koltuklar rahat. Kumandalar ergonomik yerleştirilmiş. Üç kollu direksiyon, pick-up'lar için bulunmaz nimet. Sade tasarımlı göstergeler kolay okunuyor. Belki de tek olumsuz özellik, diğer pick-up'ların da ortak sorunu olan, arka koltukta kısıtlı diz mesafesi. 752 kg yük taşıma kapasitesi bulunan aracın maksimum çekme kapasitesiyse 3000 kg. 1511 mm uzunluğa, 1560 mm genişliğe ve 457 mm yüksekliğe sahip kargo alanı, kardeşi Nissan Pick-up'tan daha büyük ve birçok farklı yük ya da hobi malzemesi için yeterli.



### Gücü yerli yerinde

Navara'da 2.5 litrelik, 4 silindirli, common-rail turbodizel motor bulunuyor. 4000 d/d'de 171 HP güç üreten motorun maksimum torku 2000 d/d'de 403 Nm. 5 kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilen motor, 2053 kg boş ağırlığa sahip araca 170 km/s'lik maksimum hız ve 11.8 saniyelik 0-100 km/s hızlanma değeri sağlıyor. Navara'nın ortalama tüketim değeri ise 100 km'de 10.2 lt.

### Gelişmiş arazi kabiliyeti

Navara, az sonra vereceğim özelliklerle-



rinden dolayı arazide son derece başarılı. Bunun nedenini anlamak için de Nissan ürün gamına bakmak yeterli: X-Trail, Pathfinder ve Patrol modelleri, markanın 4x4 çekiş sistemi ve arazi kullanımı konusunda geldiği noktayı çok iyi anlatıyor. Öyle ki Nissan, ortağı Renault'nun ilk 4x4 olan Koleos'a da teknolojik altyapı bakımından imzasını atmış durumda. Navara'ya dönecek olursak; konsolda yer alan çevirmeli butonu kullanarak 2 tekerlekten çekişli, 4x4 ve 4Lo seçenekleri arasında tercih yapılabilen aracın yaklaşma açısı 29 derece, uzaklaşma açısı 22 derece, ram-

pa açısıysa 18 derece. Yerden yüksekliği 233 mm olan Navara, maksimum 450 mm yüksekliğindeki sudan sorunsuz bir şekilde geçebiliyor.

#### Karma kullanım, karışık fotoğraflar

Bu sayfalarda gördüğünüz gibi, Navara'yı şehir içi ve arazi olmak üzere iki farklı zeminde kullandık. Şehre tepeden bakan araç, cüssesi nedeniyle bizi dar sokaklarda ve park manevralarında biraz zorladı. Ama şık tasarımı ve konfor donanımı bu olumsuzlukları unutturmaya yetti. İstanbul çevresinde daha pastoral yerlere



*NAVARA, NISSAN  
DNA'SINDAN GELEN  
BAŞARILI BİR ARAZI  
KABİLİYETİNE  
SAHİP*

gittiğimizde ve araziye çıktığımızdaysa Navara kendini buldu. Çamurlaşmış toprakta odun taşıdı, rampa indi, rampa çıktı, durdu, kalktı, sudan geçti. Bu sorunsuz sürüşte, gelişmiş 4x4 sisteminin yanı sıra 403 Nm'lik torkun da etkisi var elbette. Tek olumsuzluksa, ben tüm bunları yaparken Gürkan'ın üstüne sıçrayan sulardı.



*PLATİNYUM RENGİ ÖN IZGARA, JANTLAR, AYNALAR VE TAVAN BARLARI  
BU SERİYE ÖZEL GÖRSEL DETAYLARI OLUŞTURUYOR*





**45.166 TL'den başlıyor**

Nissan Navara; şık tasarımı, zengin donanımı, arazi kabiliyeti ve yüksek performansıyla dikkat çeken, ama en önemlisi SUV (Sport Utility Vehicle) tadında bir pick-up. Zaten bu nedenle Nissan yetkilileri ona SUP (Sport Utility Pick-up) diyorlar. Navara'nın baz fiyatı 45.166 TL. Bizim bu sayfalarda kullandığımız en pahalı seçeneğin etiketiye 69.260 TL. Ben Navara'nın fiyatının hakkını verdiğini düşünüyorum. Ama Nissan, bu rakamları fazla bulanları da düşünüyor: Navara'nın kardeşi Nissan Pick-up'ın fiyatı 33.166 TL'den başlıyor.



*TESTİMİZDE, GENELDE ŞEHİRDE KULLANILAN NISSAN NAVARA'YI DOĞAL ORTAMINA DÖNDÜRDÜK*

**Nissan Navara 2.5 TDI 4x4 LE Platinum****Fabrika verileri**

Motor: ..... 2488 cc, 4 silindirli, turbodizel  
 Şanzıman: ..... 5 kademeli otomatik  
 Maks. güç: ..... 171 HP @ 4000 d/d  
 Maks. tork: ..... 403 Nm @ 2000 d/d  
 Maks. hız: ..... 170 km/s  
 0-100 km/s: ..... 11.8 sn  
 Boyutlar (uz/gen/yük): ..... 5220 / 1820 / 1886 mm  
 Kargo alanı (uz/gen/yük): ..... 1511 / 1560 / 457 mm  
 Yük taşıma kapasitesi: ..... 752 kg  
 Tüketim (ş.içi/ş.dışı/ort.): ..... 12.7 / 8.8 / 10.2 lt/100 km  
 Baz fiyat / Test aracının fiyatı: ..... 45.166 TL / 69.260 TL

- + Tasarım, donanım, arazi kabiliyeti, performans
- Şehir içinde park sorunu, arkada kısıtlı diz mesafesi





# YENİ BAŞLANGIÇ

D segmenti olarak da tanımlanan orta sınıfta Vectra'nın yerini alan Insignia, Opel için yeni bir başlangıç anlamına geliyor.





**Kalıplaşmış düşünceleri yıkmak ve varolan algıyı değiştirmek ancak köklü değişimlerle olabilir.** 1990'lı yılların ikinci yarısında bazı sorunlar yaşayan şık tasarımlı Vectra B'den sonra bayrağı devralan Vectra C güvenilir bir otomobil olmasına rağmen, birçok otomobil editörünün "sıkıcı" tanımlaması yapmasına engel olamamıştı. Şimdiyse her şey değişti. 2000'li yılların ortasından itibaren kalite anlamında daha iyi otomobiller üreten Opel, Insignia ile sadece orta sınıfta varolan otomobilin ismini değil, markanın algılanırlığını, imajını da değiştirme amacında.

### Spor sedan

Insignia'ya göz attığımızda tasarım anlamında görsel çekicilik sağlanması amacıyla emek verilmiş bir otomobil olduğu görülüyor. Ok başı şeklinde LED'li gündüz farlarına sahip otomobilin tasarım anlamında en can alıcı yönü kuşkusuz otomobile kimliği veren bıçak kesiği for-

mu. Ön kapıdan başlayan bıçak izinin alt çizgisi arka kapıyı geçip, marşpiye üzerinde sonlanırken, üst çizgi kapı kollarının üzerinden geriye akarak stop lambalarında son buluyor. Farlarda bulunan ok başlı aydınlatmalar stop lambalarında da simetrik olarak bulunuyor. Alçalan tavan çizgisi de bu otomobilin spor sedan görünümünü tamamlıyor.

Kapıyı açıp iç mekana geçtiğimizde en az dış tasarım kadar modern bir kokpit bizi karşılıyor. Konsolun üzerindeki yay şeklindeki kaplama genişlik hissi uyandırırken, iç kapı kolları bıçak kesiği formuyla otomobilin tasarımında bütünlük yaratıyor. Konsolun kalite hissi iyi olsa da bu sınıftaki diğer rakipleri de bu seviyede. Bu kadar iddialı ve Opel için bu kadar hayati olan bu otomobilin konsolunun alt kısmında dokunma hissi daha iyi plastikler kullanılmamasını isterdik.





*MODERN İÇ MEKAN KALİTE OLARAK RAKİPLERİNDEN ÖNDE DEĞİL.  
DÜĞME KALABALIĞINA ALIŞMAK SORUN OLMUYOR*

İç mekandaki düğme kalabalığı ilk anda insanın gözünü korkutsa da alışınca sorun kalmıyor. Bizim üç günlük kullanım süresince alışamadığımız tek şey sinyal kolundaki çevirmeli düğmeyle kullanılan yol bilgisayarı oldu. Eski Opeller'deki sağ tarafta silecek üzerindeki düğmeyle kullanım kesinlikle daha kolaydı. Orta konsolun en üstünde son dönemde popülerleşen navigasyon sisteminin ekranı bulunuyor. Henüz ara sokakları gösteremeyen bu sistem, yaz aylarına doğru güncellenecek ve daha kapsamlı bir kullanım sunacak.

Gelelim arka koltuklara. Arka koltuklardaki baş mesafesinin biraz kısıtlı olduğunu ve araca inip binerken kafayı biraz eğmek gerektiğini anlamak için otomobil editörü olmaya gerek yok. Sonuçta kutu gibi tasarımı sıradan otomobillerin arka koltukta daha fazla baş mesafesi sunabildiği bir gerçek ama pek azı bu kadar göz okşayan bir görünüme sahip. Bu arada otomobil 0.27 Cd'lik rüzgar direnç katsayısıyla sınıfındaki en iyi değere sahip.





*NAVİGASYON  
SİSTEMİ YAZ  
AYLARINDA  
GÜNCELLE-  
NECEK.  
MERKEZİ  
KUMANDA  
SİSTEMİ EL  
ALTINDA*



### Yeni ve güçlü, ama tüketim fazla

Insignia'nın rahat koltuğuna kurulup (Spor versiyonlarda AGR onaylı ortopedik koltuklar sunuluyor) motoru çalıştırdığımızda biraz canımız sıkıldı. Neden mi? Böylesine şık olan bir otomobile yakıştıramadığımız bir dizel motor sesi giriyordu da ondan. Gerçi içeriye gelen ses VW'nin pompa meme enjeksiyonlu 2.0 TDI'ından daha az rahatsız edici, ama yine de hissediliyor. Sonuçta daha alt sınıfta olup içeriye daha az motor sesi alan otomobiller de mevcut. Düşük şehir içi kullanım hızlarında belirgin olan bu ses, hız arttıkça azalıyor.

Insignia'da eski 1.9 CDTI yerine, üç ayrı güç üreten 2.0 CDTI motor seçeneği (110 HP, 130 HP ve 160 HP) bulunuyor. Bizim test aracımızda 160 HP'ik en güçlü dizel seçeneği bulunuyordu. Test aracımızda 6 ileri otomatik şanzımanla görev yapan bu motorun gaz pedalı tepkileri, 1.9 CDTI'a göre daha iyi. Özellikle de alt devirlerde. Performans yönünden beklentileri karşılayan 2.0 CDTI, dizel motorlar için yüksek sayılabilecek 5000 d/d'ye kadar devir çevirebilse de -manuel kullanım seçeneğinde- (otomatik moda 4500 d/d'de vites yükseltiyor) 4500 d/d'den sonra güç eğrisi hissedilir derecede düşüyor. Ama zaten otomatik şanzımanlı dizel otomobiller yüksek devir çevirmek için değil, rahatlık ve ekonomi için tercih ediliyor. Opel'in Active Select adını verdiği otomatik şanzıman

rahat ettirme konusunda son derece başarılı. Vites geçişleri çabuk ve sarsıntısız, üstelik performansı da kısıtlamıyor. Ama tüketim konusunda motoru olumsuz etkiliyor. Manuel şanzımanlı 2.0 CDTI 160 HP Insignia'nın tüketim değerleri (şehir içi, şehir dışı, ortalama) 7.7 lt/100 km, 4.7 lt/100 km, 6.7 lt/100 km iken Active Select otomatik şanzımanlı 2.0 CDTI 160 HP'de bu değerler sırasıyla 9.2 lt/100 km, 5.2 lt/100 km ve 6.7 lt/100 km.

Evet, otomatik şanzımanlı otomobiller manuel olanlara göre çok tüketirler, bu doğru. O zaman referans olarak ülkemizde bu sınıfın en çok satan otomobili olan VW Passat'ın 2.0 TDI 170 HP otomatik şanzımanlısının değerlerine tüketim göz atmak bu konu hakkında fikir vermek için yeterli olacaktır. Passat fabrika verilerine göre şehir içi Insignia'dan 1.1 lt/100 km, şehir dışı 0.1 lt/100 km ve ortalama 0.6 lt/100 km daha tutumlu.

Biz Insignia ile olan 300 km civarındaki kullanım sürecimizde 9.0 lt/100 km'lik tüketim elde ettik. Otoyol kullanımlarındaysa bu değeri 5.5 lt/100 km seviyelerine indirebilmek mümkün oldu.

### Dinamik sürüş

Önde McPherson, arkada dört bağlantılı süspansiyon sistemine sahip Insignia, görüldüğü kadar dinamik kullanıma sahip.





*MIZRAK UÇLU  
LED FARLAR  
OTOMOBİLİN KİMLİĞİ  
GİBİ. AYNI MIZRAK  
UCU STOPLARIN  
KENARINDA DA VAR.  
AMA LED DEĞİL*

Yormayan bir sertliğe sahip süspansiyon sistemi virajlarda güven veriyor. Direksiyon sistemi de direkt yönlendirme yeteneğiyle sürüş dinamiklerini tamamlıyor. Bu konuda her zaman referans gösterilen Mondeo'dan aşağı kalır yanı yok. Bu arada test aracımızda adaptif 4x4 ve FlexRide aktif süspansiyon gibi sürüş dinamiklerini iyileştiren donanımlar olmadığını da belirtelim (adaptif 4x4 2.0 lt 220 HP ile opsiyonel, 2.8 260 HP'de standart. FlexRide 1.6 lt 180 HP ve 2.0 lt motorlarda opsiyonel, 2.8 260 HP'de standart).

### Sonuç

Opel Insignia ile gerçekten ilerleme kaydetmiş. Özellikle çekici tasarım ve sürüş dinamiği olarak gayet başarılı. Fiyat

olarak baktığımızdaysa rakipleriyle benzer seviyede olduğunu görüyoruz. Active Select şanzımanlı 2.0 CDTI 160 HP motorlu Insignia'nın başlangıç fiyatı 77.600 YTL olarak açıklanırken bizim test aracımızdaki gibi sunroof (2000 TL), Premium Paketi DVD 800 (6131 TL - sürüşe duyarlı ön farlar, 3D navigasyon, 7 inç ekran, yokuş kalkış desteği, park sensörleri vb.) ve deri döşemeler (3503 TL) gibi donanımlar eklendiğinde fiyat 89.234 TL'yi buluyor. Yani opsiyonları ihtiyaca göre belirlemek en doğrusu. Insignia ailesinin sınıf lideri olup olamayacağını zaman gösterecek olsa da 1.6 lt 115 HP'lik giriş seviyesinde bile geniş ekipman seviyesi sunması ve güzel tasarımı en büyük silahı olacak.





*KAPILARDAKİ BIÇAK  
KESİĞİ FORMU,  
INSIGNIA'NIN AYIRT EDİCİ  
ÖZELLİKLERİNDEN. ARAÇ  
SÜRÜŞ DİNAMİĞİ OLARAK  
DA BAŞARILI. BİR DE  
MOTOR SESİ OLMASA...*

#### Opel Insignia 2.0 CDTI 160 HP

##### Fabrika verileri

Motor: ..... 1956 cc, 4 silindir, 16V, turbodizel  
Maks. güç: ..... 160 HP @ 4000 d/d  
Maks. tork: ..... 350 Nm @ 1750-2500 d/d  
Maks. hız: ..... 215 km/s  
0-100 km/s: ..... 9.6 sn  
Boyutlar (u/ g /y) : ..... 4830 / 1856 / 1498 mm  
Boş ağırlık: ..... 1538 kg  
Bagaj hacmi: ..... 500 lt  
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): ..... 9.2 / 5.2 / 6.7 lt/100 km  
Baz fiyat: ..... 77.600 TL (2.0 CDTI 160 HP otm.)

##### Test verileri

0-50 km/s: ..... 3.6 sn  
0-80 km/s: ..... 6.9 sn  
0-100 km/s: ..... 9.6 sn  
0-120 km/s: ..... 13.7 sn  
60-100 km/s (D'de): ..... 5.4 sn  
80-120 km/s (D'de): ..... 6.6 sn  
100-0 km/s: ..... 39 m

+ Tasarım, direksiyon, hızlı şanzıman

- Motor sesi, nispeten yüksek tüketim, arka baş mesafesi



Fotoğraf: Tarık Akagün



# LPG'DE EN UZUN GARANTİ SÜRESİ ONDA



Tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye'de de otogaz LPG'ye olan ilgi artıyor. Hyundai, Accent Era modeliyle başlattığı sıfır kilometre LPG'li araç satışında, başka hiçbir markada bulunmayan 5 yıl/100.000 km mekanik garanti sunuyor.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**Önce taksi şoförleri arasında yaygınlaştı.** Sonra merdiven altı işletmelerde küçük-büyük her araca takılma furysı başladı. Ne bir standart ne de bir garanti söz konusuydu bu tür sistemlerde. Gece-leri akaryakıt istasyonlarında LPG tanklarının yanına yanaşan SUV'lar ve lüks araçlar görmeye başladık. Evet... Otogaz LPG'den bahsediyoruz. Dünyada bu sisteme sahip araç sayısı sürekli artıyor. Öyle ki, Japonya'da büyükşehirlerde LPG'li olmayan taksilere çalışma izni verilmiyor. Türk tüketicisi de bu duruma ayak uyduruyor. Şu an ülkemizde 1 buçuk milyon aracın (toplam araç sayısının yaklaşık yüzde 25'i) LPG'li olduğu tahmin ediliyor. Nedenler basit: Otogaz LPG diğer yakıtlardan daha çevreci ve LPG'li araç, kullanıcısına dizel araçtan bile daha az masraf çıkarıyor. Hem de satın alırken daha az para veriyorsunuz (Aynı donanıma sahip dizel motorlu Accent Era'nın fiyatı 28.400 TL). Bunu gören akaryakıt dağıtım şirketleri ve otomobil üreticileri de otogaz LPG sektö-

rüne giriyor. Bu markalardan biri de Hyundai. Güney Koreli marka, sıfır kilometre araç satışı sırasında, müşterinin istediği doğrultusunda, araçlara 5 yıl/100.000 km mekanik garantiye sahip, BRC marka sıralı LPG sistemi takmaya başladı. Bu modellerin ilk örneği ise Accent Era. 1.4 benzinli motora sahip LPG dönüşüm kitli Accent Era'yı sizin için kullandık.

#### Söylenemezsem anlamazsınız

Tamam, fotoğraflarda da görüyorsunuz, bize teste verilen araç, üstündeki çıkart-

malar aracılığıyla "Ben LPG'liyim" diye bangır bangır bağıırıyordu. Ama eğer böyle bir görsel şölen olmasaydı ve ben sizi bu araca bindirip kullanmanıza izin verseydim, eğer direksiyonun sol arka tarafında kalan (zaten direksiyon perdelediği için zor görülüyor) LPG tüketim göstergesini görmeseydiniz bu aracı standart bir Accent Era zannederdiniz. Öyle ki aracın performansında bir azalma ya da artma fark etmedik. Motoru dizginleyen tek unsur var o da 4 kademeli otomatik



**LPG SİSTEMİNİN GÖSTERGESİNDE YEŞİL YANARKEN LPG KULLANILIYOR. KIRMIZI YANARKENSE BENZİN TÜKETİYORSUNUZ**





*ACCENT ERA'NIN İÇ MEKANI RAKİPLERİNDEN DAHA GENİŞ VE FERAH (SOLDA). LPG DEPOSU STEPENİN YERİNE YERLEŞTİRİLMİŞ. STEPNE İSE BAGAJIN TAVANINA BAĞLANMIŞ VE BU NEDENLE BAGAJ HACMİ KISITLI. LPG DEPOSU, TAMPONUN ALT KISMINDAKİ ULAŞIMI ZOR DEPO KAPAĞINDAN DOLDURULUYOR (ALTTA)*

şanzıman. Motor sesi desenez, zaten benzinli Accent Era da rahatsız edici bir sese sahip değil. Görsel anlamda ikinci fark ise LPG deposunu doldurmak için kullanılan kapak. O da tamponun alt köşesinde olduğu için aracın altına doğru eğilmeden görmek imkansız. Bir diğer fark bagajı açınca ortaya çıkıyor: LPG deposu stepnenin yerine konduğu için stepneye yer aranmış ve çare olarak bagajın tavanına sabitlemek uygun görülmüş.

### Kilometrede kaç yakıyor?

8-9 yıldır otomobil testi yapıyorum. Bugüne kadar her türlü yakıtı kullanan yüzlerce otomobil kullandım, hatta suyla çalışanını bile. Eğer trafikte, farklı tür yakıt kullanan bir aracın sürücü koltuğundaysanız; meraklı Türk otomobil severler yolunuzu keserler, ışıktaki durmuşsanız

camınızı tıklatırlar, hatta sonucu söylememizi rica ederek aracın içine kartvizit bile atarlar. Soru hep aynıdır: "Kilometrede kaç yakıyor?" Biz de hep 100 km'de litre cinsinden tüketim verisi vermeye alışık insanlar olduğumuz için önce bir şaşırır, sonra hesap yapar cevabı veririz. 1.4 benzinli motora sahip LPG dönüşüm kitli Accent Era için karma bir parkurda gerçek-

leştirdiğim test sonrası cevabım 8.7 lt/100 km, yani kilometrede (27 Şubat 2009 Petrol Ofisi İstanbul-Şişli fiyatlarına göre LPG'nin litresi 1.74 TL) 15 kuruş yakıyor. Bu da son derece iddialı bir rakam.

### Benzin-LPG geçişi nasıl yapılıyor?

Bilmeyenler için sistemi biraz basite indirgeyerek anlatmak istiyorum: Otomobil-

de iki adet depo var. Birine benzin, diğerine LPG konuyor. Hangi yakıtla gitmek istediğinizi, direksiyonun sol arka tarafında kalan LPG gösterge biriminin ortasındaki butona basarak seçebiliyorsunuz. LPG seçiliyken (LPG deposunun doluluk durumuna göre) bu gösterge biriminde 4 adede kadar yeşil ışık yanıyor. Bu ışıklardan her biri, deponun dörtte birinin doluluğunu





## HYUNDAI ACCENT ERA'NIN BRC MARKALI SIRALI LPG SİSTEMİ, HER TÜRLÜ MASRAFA DAHİL 1660 TL'YE MAL OLUYOR

gösteriyor. Örneğin üç ışık yanıyorsa LPG deposunun dörtte üçü dolu demek oluyor. LPG'yi seçip yola koyuluyorsunuz, başka hiçbir şey yapmanıza gerek yok. Eğer LPG deposundaki yakıt biterse, sistem otomatik olarak benzinli depoya yöneliyor ve motor benzinle çalışmaya başlıyor. Bu durumda yapmanız gereken, eğer cebinizi seviyorsanız bir an önce LPG deposunu doldurup yine LPG kullanımına geçmeniz. Ama isterseniz, elbette aracı benzinle de kullanabilirsiniz.

### Verilen parayı ne kadarda amorti eder?

Bu soruyu da sorduğunuzdan eminim. Bizim test aracımızı düşünelim (1.4 lt benzinli). Şöyle bir hesap yapabiliriz: Hyundai Accent Era'ya LPG kitini KDV dahil 1500 TL'ye takıyor. Ancak bu sistemin 30 TL gaz sızdırmazlık raporu ve 130 TL TÜV-TURK araç muayene raporu masrafları da var. Yani sistem size 1660 TL'ye mal oluyor. Eğer aracımızda sadece benzinli motor olsaydı, önceki testlerimizden bil-

diğimiz kadarıyla ortalama 7.1 lt/100 km benzin tüketecektik. Yani kilometrede (27 Şubat 2009 Petrol Ofisi İstanbul-Şişli fiyatlarına göre V/Max benzinin litresi 2.90 TL) 20 kuruş yakacaktı. Yazı içinde Accent Era'nın LPG kullanımıyla kilometrede 15 kuruş harcadığını söylemiştik. Bu durumda her kilometrede elde edilen kar 5 kuruş oluyor. Bu hesaplara, LPG dönüşümü için verilen 1660 TL'lik farkın yaklaşık 31.451 kilometrede (hesaplarda tüm küsuratlar kullanıldığında çıkan rakam) amorti edildiği söylenebilir.

### Sırada diğer modeller var

Başarılı iletişim, pazarlama ve satış stratejileri sayesinde son dönemin parlayan markası olan Hyundai (Accent Era Ocak ayında Türkiye'de en çok satılan model oldu), bayi çıkışlı LPG sistemli araç satışını, kısa bir süre sonra i10, Getz, Matrix ve i30 modellerinde de sunmayı planlıyor. Tüketicilere de bu özel hizmetten yararlanmak kalıyor.



Hyundai Accent Era 1.4 Select Otm. LPG

### Fabrika verileri

Motor:	1399 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli LPG
Şanzıman:	4 kademeli otomatik
Maks. güç:	97 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	125 Nm @ 4700 d/d
Maks. hız:	168 km/s
0-100 km/s:	14.5 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4280 / 1695 / 1470 mm
Bagaj hacmi:	390 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	10.2 / 6.1 / 7.6 lt/100 km
Test aracının fiyatı:	26.350 TL

- + Çevre dostu olması, yakıt ekonomisi, garanti süresi
- Bagaj hacmi, LPG depo kapağına ulaşım

LPG'Lİ ACCENT  
ERA, TEST  
ARACIMIZ GİBİ  
SÜSLÜ PÜSLÜ  
DEĞİLSE,  
TASARIM  
OLARAK  
STANDART  
MODELDEN  
FARKSIZ



# BENZİNDEN LPG'YE GEÇİŞ ARTIYOR

**Petrol Sanayi Derneği'nin (Petder) verilerine göre 2008 yılında benzin tüketimi 2007'ye göre yüzde 9.7 oranında azalırken, otogaz LPG tüketimiye yıllık yüzde 4.5 oranında artış gösterdi. Motorindeyse önemli bir değişiklik olmadı.**

Hemen hemen her ailede bir otomobil olduğunu düşünürsek insanlar mutlaka tüketimi azaltmanın yollarını arıyor. Otomobili hiç kullanmamak bir çözüm olmadığına göre (çünkü hayat devam ediyor!) tek çare otomobili kullanırken tüketilen parayı azaltmak. İşte bu noktada benzine göre yüzde 50'ye yakın avantaj sağlayan LPG karşımıza çıkıyor.

Petder'in açıkladığı verilere göre bu söylemiş olduklarımız piyasaya da yansıyor. Şöyle ki, T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nca yayınlanan "Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası 2008 Yılı Ocak - Eylül Dönemi Piyasa Rakamları" kullanılarak 2008 yılının tamamı için yapılan tahmine göre; otogaz LPG tüketimi 2007 yılına göre yaklaşık yüzde 4.5 oranında artarak 2,1 milyon ton, dökme, tüplü ve otogazdan oluşan toplam LPG tüketimi ise yüzde 2.3 azalarak 3,4 milyon ton olarak gerçekleşti.

2008 yılında toplam benzin tüketimi (95, 98 ve üzeri oktanlı kurşunsuz benzinler ve

katkılı kurşunsuz benzin dahil), 2007 yılıyla karşılaştırıldığında yüzde 9.7 oranında azalarak yaklaşık 2,96 milyon m<sup>3</sup> olarak gerçekleşti. Sadece eski teknolojiyle üretilmiş araçlarda süper benzinin yerine kullanılmakta olan katkılı kurşunsuz benzin tüketiminde önceki yıllarda başlayan azalma eğilimi, 2008 yılında yüzde 48.4 ile devam etti ve ürünün tüketimi 108 bin m<sup>3</sup> oldu.

Toplam motorin tüketiminde 1998'de başlayan artış eğiliminin 2008 yılında önemli ölçüde yavaşladığı görülüyor. 2008 yılında resmi ve kayıtlı motorin türleri toplam tüketimi, 2007 yılına göre yüzde 0.9 artarak yaklaşık 15,47 milyon m<sup>3</sup>'e ulaştı. Bu artış oranı son dört yıldır motorinde görülen yüzde 6 ile 10 arasında gerçekleşen artış oranlarının çok gerisinde kaldı. 2008 yılında motorin (düşük kükürtlü) tüketimi yüzde 24.4 artarak 3,36 milyon m<sup>3</sup> oldu. Böylece motorin'in (düşük kükürtlü) toplam motorin türleri tüketimindeki payı yüzde 17.6'dan yüzde 21.7'ye ulaştı. Mo-



torin türleri arasında en büyük paya sahip olan, azami kükürt miktarı 1000 ppm'den 7000 ppm'ye kadar olan kırsal motorinin tüketimi 2008 yılında, 2007 yılına göre yüzde 4.1 azalarak yaklaşık 12,11 milyon m<sup>3</sup>'e geriledi.



### 33,6 milyar TL vergi toplandı

Akaryakıt ve LPG sektörü, dolaylı vergiler açısından önemli büyüklükte vergilerin sağlandığı sektörlerin başında geliyor. 2008 yılında akaryakıt tüketiminden sağlanan dolaylı vergilerin (KDV ve ÖTV) geçen yıla göre yüzde 11 oranında artarak 28,5 milyar TL'ye ulaştığı hesaplanıyor. LPG tüketiminden elde edilen dolaylı vergiler toplamının da yaklaşık 5,1 milyar TL olarak gerçekleştiği düşünülüyor. Böylece akaryakıt ve LPG sektörleriyle birlikte toplam dolaylı vergi gelirlerinin bir önceki yıla göre yüzde 11.6 artarak 33,6 milyar TL olduğu hesaplanıyor.

### Petrol fiyatları ciddi oranda geriledi

2005 yılının başından beri sürekli artış gösteren petrol fiyatları, 2008 yılının Temmuz ayına kadar artarak devam etti. 2008 yılı Temmuz ayında varil başına 144,22 ABD Doları ile tarihi rekoruna ulaşan petrol fiyatları, Ağustos ayından itibaren gerilemeye başladı. Dünya piyasalarındaki ekonomik krizin etkisiyle birlikte petrol fiyatları Eylül ayında çok hızlı bir düşüş yaşadı ve şimdilerde 40-50 ABD Doları seviyelerinde seyreliyor.

### İşlem hacmi 75 milyar TL'ye ulaştı

2008 yılında akaryakıt pazarındaki (siyah ve beyaz ürünler) tüketim miktarının sadece yüzde 0.1 oranında artması, başka bir ifadeyle aynı kalmasına rağmen, petrol fiyatlarındaki büyük artış nedeniyle artan KDV miktarları ve 2007 yılı sonunda artırılan ÖTV tutarının birlikte yarattığı etkiyle işlem hacminin yüzde 20 oranında artarak 48 milyar TL'den yaklaşık 57 milyar TL'ye ulaştığı görülüyor. LPG, yağlama yağları, havacılık ve denizcilik yakıtlarıyla birlikte petrol ürünleri sektöründeki toplam işlem hacmi 75 milyar TL olarak hesaplanıyor.





# PATRON SKODA'SI

Skoda'nın amiral gemisi olan Superb, özellikle arka koltuk yolcularına sağladığı oturma alanıyla adeta salon rahatlığı sunuyor.

Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





VW bünyesine girdikten sonra kalite ve teknoloji anlamında üst seviyelere çıkan Skoda'nın orta sınıftaki temsilcisi olan Superb ilk defa 2001 yılında tanıtılmıştı ve orta sınıf bir otomobil olmasına rağmen üst orta sınıfta da rekabet edebilecek özelliklere sahipti. Uzatılmış Passat platformu kullanılarak üretilen ilk nesil Superb, genellikle küçük ve halk tipi otomobil üreten bir marka olarak bilinen Skoda'nın imajını yukarı çekmek gibi önemli bir görevi yaptıktan sonra yerini 2008 Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılan ikinci nesil Superb'e bıraktı.

Skoda'nın Roomster'la başlattığı yeni burun tasarımı anlayışının devam ettiği Superb, önden çekici bir görünüme sahipken, uzatılmış platform nedeniyle yandan biraz hantal bir duruşa sahip. Bir sedan görünümünde olan bu otomobil Twindoor adı verilen yenilikçi bagaj kapağı tasarımıyla aynı zamanda da liftback. Bu sayede 565 lt'lik bagaja büyük yükler rahatça yüklenebiliyor. Eskiden olduğu gibi şimdi de uzatılmış Passat platformu kullanılarak üretilen Superb, Passat'tan 73 mm daha uzun. Dingil mesafesi de Passat'tan 51 mm daha fazla. Bu rakamlar ilk başta faz-



*KALİTE HİSSİ PASSAT'TAN AŞAĞI DEĞİL. ARKA KOLTUKLARDA BACAK BACAK ÜSTÜNE ATMAK MÜMKÜN. ARKA KAPI İÇİNDE KISA ŞEMSİYELER İÇİN GÖZ MEVCUT*







### DAHA ÖNCE HİÇBİR DERGİ YAZMAMIŞ OLSA DA SUPERB'DE OTOMATİK PARK SİSTEMİ VAR

la anlam ifade etmeyebilir. Ama özellikle arka koltuklara geçildiğinde bunun ne anlama geldiği daha net ortaya çıkıyor. Arka koltuklarda adeta salon genişliği, Mercedes S Sınıfı, BMW 7 Serisi gibi otomobillere bile kafa tutacak, bacak bacak üstüne atılarak gazete okunabilecek bir diz mesafesi sunuluyor. Keşke koltuk minderleri de biraz daha geniş olsaymış.

Superb'de, VW Grubu'nun birçok modelinde kullanılan 1968 cc'lik 140 HP gücündeki pompa meme enjeksiyonlu turbodizel motor kullanılıyor. Tabi ülkemizde satılmasa da aynı silindir hacmine sahip 170 HP gücünde commonrail enjeksiyonlu motor da mevcut. Biraz gürültülü çalışması dışında bir kusuru bulunmayan bu motor 320 Nm'lik torkunu 1750-2500 d/d aralığında sabit olarak sunuyor. Performans olarak belirgin bir zayıflık gösterme-

yen motor, alt devirlerde dahi yeterli çekişi sunabiliyor. Tabi otomobilin akıcı kullanım özelliklerinde 6 ileri oranlı DSG şanzımanının da payı büyük. Tamam, artık 7 ileri DSG'ler var. Hatta bunlar Skoda ürün gamında mevcut. 1.8 TSI motorlu Superb'ler 7 ileri DSG şanzımanlı olarak alınabiliyor. Tabi 7 ileri oranlı DSG'nin çıkması 6 ileri DSG'nin kötü olduğu anlamına gelmiyor. Bu şanzıman çok çabuk ve sarsıntısız vitess değiştirerek kullanım zevkini artırıyor. Yüksek tork ve başarılı şanzıman oranlarıyla akıcı kullanıma olanak sağlayan otomobilde kullanılan DSG'de (Direct Shift Gearbox) geleneksel otomatik şanzımanlardaki gibi tork konvertörü bulunmuyor. DSG şanzıman çift debriyaj diskli bir sistem. Geleneksel otomatik şanzımanlardaki gibi tork konvertörü bulunmayan DSG; iki adet üç kademeli dişli grubu ve iki adette çok diskli debriyajdan oluşmak-







ta. Çift debriyaj diskinden birinci debriyaj diski tek rakamlı (1, 3, 5 ve geri vites) şanzıman dişlilerine kumanda ederken, ikinci debriyaj çift rakamlı şanzıman dişlilerine kumanda ediyor.

Otoyol kullanımlarında gayet stabil olan test aracımız, altında bulunan 225/40 R 18'lik ebadındaki düşük profil lastiklere rağmen yeterince konforlu. Ancak kısa sert darbeler biraz hissediliyor. Güvenli bir sürüş karakterine sahip olan Skoda Superb virajlarda zorlandığında kafadan kayma eğilimine girse de ESP zor anlar için göreve hazır.

Superb, hem kalitesi hem de sunduğu özelliklerle patron veya makam otomobili olmayı hak ediyor. Sunduğu özellikleri benzer motor-donanım seviyesindeki VW Passat'la karşılaştırdığımızda Superb'in hesabını bilen, mantıklı patronlara hitap ettiğini söyleyebiliriz. (Benzer donanım-motor-şanzımana sahip Passat 2.0 TDI Highline DSG'nin fiyatı 96.500 TL iken bu sayfalarda görülen Superb 2.0 TDI Tiptronic Elegance'ın fiyatı 76.400 TL'den başlıyor.) Bu arada Comfort donanım seviyesindeki Superb 2.0 TDI Tiptronic 65.700 TL'lik ve 1.4 TSI 122 HP'lik Superb de 44.200 TL'lik başlangıç fiyatına sahip.



Skoda Superb 2.0 TDI DSG Elegance

#### Fabrika verileri

Motor:	1968 cc, 4 silindir, 16V, turbodizel
Maks. güç:	140 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	320 Nm @ 1800-2500 d/d
Maks. hız:	205 km/s
0-100 km/s:	10.2 sn
Boyutlar (u/ g /y) :	4838 / 1817 / 1462 mm
Boş ağırlık:	1512 kg
Bagaj hacmi:	565 / 1670 lt
Tüketim (ş.ıç, ş.dış, ort.):	- / - / 6.8 lt/100 km
Baz fiyat:	65.700 TL (2.0 TDI Tipt.)

- + İç hacim, fiyat-donanım, bagaj, şanzıman
- Motor sesi, hantal görünüm

*TWINDOOR  
BAGAJ KAPAĞI  
SAYESİNDE  
SUPERB HEM  
SEDAN, HEM  
LIFTBACK*



# JOURNEY “YAŞLI KURT” A KARŞI



Tek hacimli otomobiller, 1983 sonbaharında Chrysler Grand Voyager modeliyle Amerika’da doğdu. Renault, yaklaşık 1 yıl sonra, 1984 yazında Espace modeliyle bu yeni türün ilk örneğini Avrupa yollarına çıkardı. 25 yıl aradan sonra, bu kez Avrupalı tüketiciler için geliştirilmiş bir Amerikalı, yaşlı kurtla karşı karşıya geliyor.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar





*DODGE JOURNEY, GEREK DIŞ TASARIMI GEREKSE İÇ MEKANIYLA BİNEK OTOMOBİLLERE DAHA YAKIN. RENAULT ESPACE İSE, ÇOK FARKLI BİR OTOMOBİL. BUNU DA DAHA İLK BAKIŞTA ORTAYA KOYUYOR*

**Kalabalık ailelerin kurtarıcısıdır tek hacimli otomobiller.** İşlevseldirler, pratiktirler, iç mekanları geniş ve ferahdır, bagajları büyüktür ve bazıları (bu karşılaştırmamızdaki araçlar gibi) 7 kişiliktir. Bu karşılaştırmamız, kalabalık aile sahibi, çoklu çocuklu, aile büyükleriyle birlikte seyahat eden babalara özel. Ama elbette bütün arkadaşlarınızı doldurup maça, dağa, dalışa, balığa vb. gitmenize de bir engel yok.

#### **Journey tam bir crossover**

Önce Dodge Journey'den başlamak istiyorum. Ne de olsa o henüz yeni yetme. Journey, Eylül 2007'de Frankfurt Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı. Yani henüz bir buçuk yıllık bir araç. Her ne kadar dışarıdan bakıldığında, büyük cüssesi nedeniyle bir MPV gibi algılanıyorsa da, o aslında bir crossover. Tasarımı, bir minibüs gibi duran Espace'a göre çok daha "otomobil" gibi. Aracın uzunluğu 4887 mm, genişliği

2127 mm, yüksekliği ise 1701 mm. Bu boyutlar, üç koltuk sırası yerleştirmeye ve yedi kişi taşımaya olanak veriyor. Bu tür araçlarda en önemli konulardan biri bagajdır. Journey'nin bagajı 303 ile 1914 litre arasında bir hacim sunuyor. Bagaj, her koltuk kombinasyonunda Espace'tan daha başarılı. Nedeniyse Journey'nin koltuklarının çok kolay ve çabuk bir biçimde, hem de neredeyse hiç güç sarf etmeye gerek kalmadan katlanması. Öte yandan,

tüm koltuklar, öne katlandığında zeminle aynı seviyeye geliyor ve bu da bagajın fonksiyonelliğini önemli oranda artırıyor. Ön yolcu koltuğunun dahi öne katlanabilmesi, 283 cm uzunluğunda bir cismi bile taşımaya imkan tanıyor. 7 koltuklu kullanımda, Espace'tan daha fazla bagaj hacmi sunan araç, ayrıca bagaj zemininde yer alan kapaklı büyük bir göze de sahip. Bagaj kenarına sabitlenmiş portatif fener, karanlık saatlerde kullanıcıyı memnun





ediyor. 7 kişilik kullanımda, üçüncü koltuk sırasına geçmek için, ikinci koltuk sırasındaki koltuk, çok pratik bir şekilde öne katlanıyor ve bu sırada ray üstünde de öne doğru hareket ederek arkaya geçişi kolaylaştırıyor.

#### Espace minibüsleri andırıyor

Avrupa'nın ilk MPV'si Renault Espace, 25 yıllık bir geçmişe sahip. 2002 yılında tanıtılan şu anki jenerasyonu, Vel Satis ve Laguna platformunda yükseliyor. Dışarıdan bakıldığında tıpkı bir minibüs gibi görünen araç, 4655 mm uzunluğa, 1860

mm genişliğe ve 1730 mm yüksekliğe sahip. Espace'ta da 7 koltuk var ama bunlar Journey'den farklı olarak, birbirinden tamamen bağımsız. Aracın arka kısmında zeminde yer alan uzunlamasına raylar üstünde ileri-geri hareket yapabiliyor, hatta tamamen sökülüp garaja konabiliyor ya da aracın içine arkaya dönük şekilde bile takılabiliyor. Renault, Espace'ın bagaj hacminin 290 ile 2860 litre arasında değişkenlik gösterdiğini belirtiyor ama Espace bagajdaki işlevsellik konusunda Journey'nin çok gerisinde. Eğer 5 kişi yolculuk ederseniz, üçüncü sıradaki 2

koltuğu ne yapacağınızı bilemiyorsunuz. Çünkü koltuklar bağımsız bir biçimde öne katlanıp kalıyor, zeminde kaybolmuyor. Bu durumda, Amerikan stili bir eviniz olmalı ve o 2 koltuğu söküp garajınızda bırakmalısınız. Bu sırada belinize dikkat edin, çünkü koltuklar epey ağır. Öte yandan aracı 2 kişi kullanırken de aynı sorun var. Orta sıradaki koltuklar da, katlansalar bile yer kaplamaya devam ediyor. Ön yolcu koltuğunun öne katlanmaması da bir dezavantaj. Bu nedenle fabrika verisi olarak, kağıt üstünde Journey'den üstün olan bagaj hacmi, kullanımda hiç de öyle değil.

*JOURNEY, SON DÖNEMDE KULLANDIĞIM EN KALİTELİ AMERİKALI. ESPACE'IN KOKPİTİNDE, DİJİTAL GÖSTERGE HARİCİNDE, GÖZ ÖNÜNDE HİÇBİR GÖSTERGE VE KUMANDA BİRİMİ BULUNMUYOR*



*JOURNEY'DE (SOLDA) ORTA KONSOLUN ÜSTÜNDE KAPALI GÖZ VE İKİ ADET TORPİDO VAR. ARKA KOLTUĞA GEÇİŞ ÇOK PRATİK. ESPACE'TA TÜM GÖZLER KAPAKLI. ARKAYA GEÇİŞ ZAHMETLİ*



7 kişilik kullanımda, üçüncü koltuk sırasına geçmek için, ikinci koltuk sırasındaki koltuğu öne doğru çekmek biraz zahmetli, çünkü buna izin veren kol, nedense aracın kapı tarafına değil, koltuğun iç tarafına yerleştirilmiş. Bu nedenle koltuğu öne kaydırmak ve katlamak için o kola uzanmak gerekiyor.

#### **Journey başarısını çaktırmıyor**

Journey'nin iç mekanına girdiğinizde, önce kendinizi bir binek otomobilin içindeymiş gibi hissediyorsunuz. Ama eşya gözlerini, pratik kullanımı ve değişkenliği görünce, farklı bir araçta olduğunuzu anlıyorsunuz. Öte yandan Journey, uzun zamandır bir Amerikalıda tanık olmadığı-

mız malzeme kalitesine de sahip. Yer yer işçilik hataları göze çarpıyor ama o da bir Amerikalı için çok normal. Gösterge panelinin yeşil renkli aydınlatması çok hoş, ayrıca motoru çalıştırınca tüm ibrelerin önce tavan yapıp sonra yerine yer yerleşmesi, Impreza severlerin alışık oldukları hoş bir ayrıntı. Kabinde yeri iyi seçilmemiş belki de tek kumanda birimi radyo-CD-MP3 çalar. Orta konsolun en altına yerleştirilmiş olan bu birimi kumanda etmek için aşağıya bakmak gerektiğinden sürücünün dikkati dağılabiliyor. Kapı içi gözleri büyük. Kol dayamanın içinde eşya gözü var. Bardaklık ve diğer eşya gözlerinin sayısı da yeterli. Tavanda yer alan gözlük koyma yeri ve arkadaki çocukları gözetleyebi-











leceğiniz ayna, fonksiyonelliği artırıyor. Biri yukarı doğru, diğeri alışılmış şekilde açılan iki adet torpido var ama bunların derinlikleri az. Yolcu koltuğunun minderi kaldırılınca içinde eşya gözü olduğu görülüyor. İkinci koltuk sırasının zemininde pratik ve gizli bir eşya gözüne yer verilmiş. Araçta, perdesi manuel olarak açılıp kapatılan elektrikli açılır tavan bulunuyor. Otomatik klima, arka bölümdeki havalandırma kanalları sayesinde arkada oturan yolcular için de farklı bir sıcaklığa ayarlanabiliyor. İkinci sıradaki koltukların da sırtlıkları yatırılabilir. Belirtmemiz gereken önemli bir noktaysa; 7 kişilik bir araç olan Journey'de, diz ve omuz mesafeleri nedeniyle ancak 4 yetişkin ve 3 çocuğun birlikte seyahat edebileceği.



### 25 yıllık deneyimine güveniyor

Espace'ın iç mekanına girdiğinizde evrende var olduğu düşünülen kara deliği



*JOURNEY (SOLDA), KOLTUK KOMBİNASYONLARI KONUSUNDA TARTIŞMASIZ BİR ŞEKİLDE ÜSTÜN. BAGAJ ZEMİNİNDE KAPAKLI GÖZ DE VAR. ÖN YOLCU KOLTUĞU HEM ÖNE KATLANIYOR HEM DE MİNDERİNİN İÇİNDE EŞYA GÖZÜ VAR. YERDE DE KAPAKLI GÖZLER VAR. ESPACE'TA YEDİ TANE BAĞIMSIZ KOLTUK VAR AMA YA ÖNE KATLANIYORLAR YA DA SÖKÜP BİR YERE KOYMANIZ LAZIM. BAGAJDA DÜZ BİR ZEMİN ELDE ETMEK İMKANSIZ. ÖN YOLCU KOLTUĞU KATLANMIYOR*



bulduğunuz hissine kapılıyorsunuz. Otomobil neredeyse camdan bir küre, cam tavanın (maalesef açılmıyor) elektrikli perdesini açtığınızda, önünüz, arkanız, sağınız, solunuz, tepeniz, yani kısaca ne-reye bakarsanız bakın orası komple cam. Doğal olarak, bir tek aşağıya bakınca dışarıyı göremiyorsunuz (Belki bir sonraki jenerasyonda o da olur). Uzun zamandır bu kadar ferah bir otomobile binmemiştim. Öyle ki, A sütunu bile, ortasından cam geçen iki ince çizgiye indirgenmiş, böylece ön kısımda neredeyse kesintisiz bir görüş elde edilmiş. Aracın bir diğer ilginç özelliği de, direksiyonun arka kısmında ve orta konsolda, ince dijital gösterge birimi haricinde hiçbir kumanda ve buton kullanılmamış olması. Radyo-CD çalar bile, kapaklı bir gözün içinde. Dörtlü flaşör yakmak ya da kapıları kilitlemek-açmak isterseniz, bu butonlar tavanda. Klimayı mı kontrol etmek istiyorsunuz? Kumanda birimi sürü-







*JOURNEY'NİN (SOLDA) ARKA KAPISI 90 DERECE AÇILIYOR. TAVANDA DIŞ BÜKEY AYNA VAR. KLİMA, ARKADA OTURANLAR İÇİN DE AYARLANABİLİYOR. BU ÖZELLİK SPACE'TA (SAĞDA) DA VAR. EL FRENİ ELEKTRONİK. RADYO-CD ÇALAR UZAKTAN KUMANDALI*



cü kapısında. Kısacası, kokpitte, görünür yerde hiçbir butona yer verilmemiş. Ama bu nedenle, radyo-CD çaların yeri hiç de ergonomik değil. Direksiyon tarafından perdelendiği için hem kullanımı zor hem de sürüş sırasında dikkat dağıtıyor. Orta konsolda iki farklı malzeme kullanılmış: Üst taraf çok sert plastik, alt kısımlarsa daha yumuşak bir malzemeye sahip. Bu konuda Space, hem Journey'nin hem de kardeşi Scenic'in gerisinde kalıyor. Eşya gözü sayısı bakımından çok cömert olan aracın dış dikiz aynaları, aracın dış boyutlarına göre çok küçük tasarlanmış ve ölü nokta yaratıyor. Kardeşi Scenic'te bile bulunan zemine gizli eşya gözlerinin Space'ta olmamasına şaşırdık. Ayrıca ön yolcu koltuğunun öne katlanmaması da bir dezavantaj. Ana kumanda birimi sürücü kapısına yerleştirilmiş olan otomatik klima,

her kapıda yer alan kumandalar sayesinde tüm yolcular için maksimum konfor sunuyor. Space'ın Journey karşısındaki en büyük kozu olan iç mekan genişliği, kendisini büyük ve bağımsız koltuklarda gösteriyor. Space'ta 7 yetişkin insan çok rahat yolculuk edebilir.

### **Motorlar bu karşılaştırmamızda kriter değil**

Karşılaştırmamızın temelinde Avrupalı tüketicilerin beğenisine sunulan yeni bir Amerikalı olan Journey vardı. Journey'nin iddialı olduğu 7 kişilik kullanım, pratiklik, fonksiyonellik gibi konuların Avrupa'daki referans modeli olarak gösterilen, bu konuda 25 yıllık bir deneyimi buluna Renault Space da konuya kendiliğinden dahil oldu. Öte yandan bu iki modelin fiyatları ve boyutları da eşleşti. İşin magazinsel







*DODGE JOURNEY GÖRÜNÜM OLARAK YÜKSEK KAROSERLİ STATION HAVASINDA OLAN BİR MPV TÜREVİ. BUNA KARŞILIK RENAULT ESPACE TAM ANLAMıyla BİR MPV*

yanı da gözümüze çarptı: Karşılaştırdığımız iki otomobilin toplam kilometreleri bile aynı rakamı, 11.000 km'yi gösteriyordu. Ama motor özelliklerini; Renault Espace'ta 2.2, Journey'deyse 2.0 motor bulunması nedeniyle karşılaştırmamıza konu etmedik. Ama kısaca değerlendirecek olursak; Journey'nin 2.0 litrelik turbodizel motoru, 6 kademeli modern teknoloji otomatik şanzımanla kumanda ediliyor. Biraz gürültülü çalışan motor, araca yeterli performansı sağlıyor. Espace'ın 2.2 litrelik turbodizel motoru, Journey'den daha sessiz çalışıyor ve daha performanslı. Bununla birlikte

daha fazla tüketiyor. Espace'ta 5 kademeli otomatik şanzımana yer verilmiş.

**Journey'de binek otomobil hissi var**

İki aracın sürüş karakterleri incelendiğinde çok farklı oldukları ortaya çıkıyor. Journey, neredeyse bir binek otomobil sürüşüne sahip. Süspansiyon sistemi Espace'tan daha sert ve yol tutuşu da daha başarılı. Kalın A sütunu ölü nokta yaratıyor. Geniş ve çift açılı dış dikiz aynaları avantaj sağlıyor. Ancak ikinci koltuk sırasındaki sabit kafalıklar nedeniyle arka görüş kısıtlı. Gürültülü çalışan motor, mo-

dern şanzımanla uyumlu çalışıyor ve yakıt tüketimi makul. Vites değişimleri sarsıntısız gerçekleşiyor.

**Espace'la sanki yayasınız**

Genelde otomobile binince, kendinizi kapalı bir mekanda hissedersiniz ki doğrusu da budur. Espace'taysa sanki yürüyormuş gibisiniz, çünkü her yer cam ve görüş açıları çok geniş. Sürüş konusundaysa kendinizi çok daha uzun ve geniş bir araç kullanıyormuş gibi hissediyorsunuz. Bu nedenle, araca alışana kadar köşe dönerken ister istemez açıktan aldığımızı

fark ettim. Halbuki Espace, Journey'den daha kısa. Araç kullanırken her an her yeri görebilmek güzel bir duygu. 5 kademeli şanzıman, motorla uyumlu çalışıyor ama daha az yakıt tüketmek isterseniz, manuel'e alıp vites büyütmenizde fayda var. Çünkü elektronik beyin, 110 km/s hızla giderken bile 4'üncü vitesi tercih ediyor. Vites değişimleri sarsıntısız gerçekleşiyor. Motorun performansı başarılı. Konfora yönelik geliştirilmiş yumuşak süspansiyon, virajlara hızlı girmemeyi gerektiriyor. Sürüş sırasında siz kendinizi farklı hissederken, dışarıdaki herkesin size baktığını

görünce, gerçekten de farklı bir araçta olduğunuzu anlıyorsunuz.

### Benim tercihim Journey

Fransız lisesi mezunu olmama ve özel hayatımda Renault Scenic kullanmama rağmen, bir Fransız ile bir Amerikalıyı karşılaştırıp Amerikalıdan yana oy kullanıyorsam, yeterince tarafsız olabiliyorum demektir. Espace, 25 yıllık deneyimine güveniyordu (ne yalan söyleyeyim benim de bu konuda Espace'ın kazanacağına dair önyargım vardı) ama Journey'nin çok yönlülüğü, zahmetsiz bir biçimde değiştirilebilen koltuk kombinasyonları, malzeme kalitesi, gizli-açık birçok eşya gözü, dümdüz hale gelen bagaj zemini, öne katlanan ön yolcu koltuğu, daha çarpıcı tasarımı gibi özellikleri onu karşılaştırmamızın birincisi yaptı. Espace'ın üstün olduğu yönler yok mu? Elbette var: İç mekan genişliği sayesinde 7 yetişkin için 7 bağımsız koltuk sunması, uzun zamandır gördüğüm en ferah (neredeyse tamamı cam kaplı) otomobil olması ve elbette servis-yedek parça ve acil yardım konularında Renault'nun Türkiye'deki tartışmasız üstünlüğü Espace'ın avantajları.

**ARKADAN BAKILDIĞINDA  
BİR CROSSOVER BİR DE  
MİNİBÜS GÖRÜLÜYOR**



Renault Espace 2.2 dCi Otm.

Dodge Journey 2.0 CRD R/T

### Fabrika verileri

Motor:	2188 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel	1968 cc, 4 silindirli, 16V, turbodizel
Şanzıman:	5 kademeli otomatik	6 kademeli otomatik
Maks. güç:	175 HP @ 3750 d/d	140 HP @ 4000 d/d
Maks. tork:	360 Nm @ 1750 d/d	310 Nm @ 1750 d/d
Maks. hız:	204 km/s	182 km/s
0-100 km/s:	9.8 sn	13.2 sn
Boyutlar (uz/gen/yük):	4655 / 1860 / 1730 mm	4887 / 2127 / 1701 mm
Boş ağırlık:	1705 kg	1833 kg
Bagaj hacmi:	290-2860 lt	303-1914 lt
Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.):	9.3 / 6.5 / 7.4 lt/100 km	- / - / 6.5 lt/100 km
Test aracının fiyatı:	Şu an satılmıyor (7 koltuklu 2.0 dCi Otm. 106.038 TL)	47.851 Euro

Geniş ve ferah iç mekan, görüş açıları, 7 yetişkin için 7 bağımsız koltuk + Pratiklik, değişken koltuklar ve bagaj, kalite +  
Koltuklar kapalıyken düz zemin yaratmıyor, malzeme kalitesi - 7 yetişkin rahat edemiyor, görüş açıları kısıtlı -



# TARİHE YOLCULUK

Daha önce İstanbul'da yapılan  
lansmanda kullandığımız Koleos'la  
bu sefer Çanakkale Zaferini  
ve şehitlerimizi anmak üzere  
Gelibolu'ya gittik.



Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



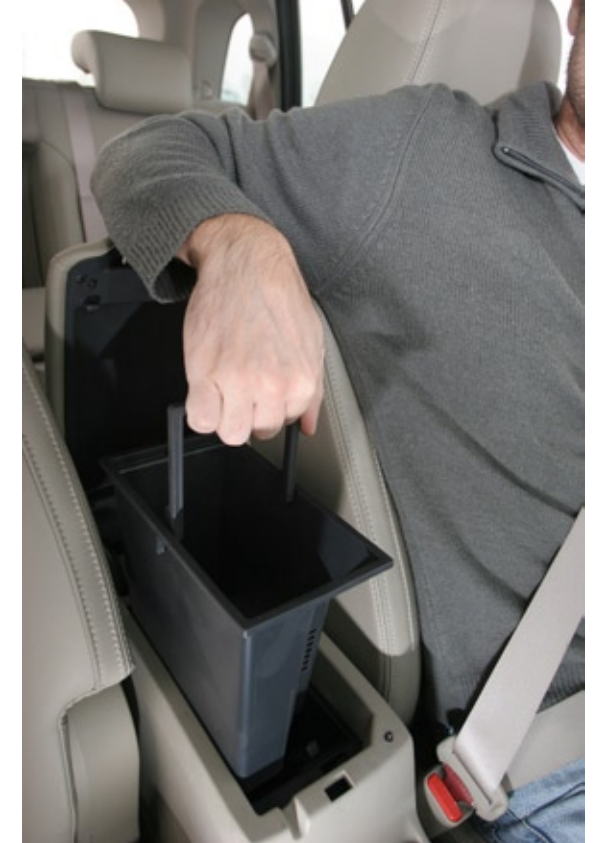
**Mart ayı çok önemli bir ay.** Tabi sadece Cenevre Otomobil Fuarı'nın her yıl bu ay düzenlemesinin dışında bizim için ayrı bir önemi daha var: 18 Mart, Çanakkale Deniz Zaferi ve Şehitleri Anma Günü. Biz de bu ay tarihin akışının değiştiği Çanakkale-Gelibolu Yarımadası'sına gittik ve anma ziyaretinde bulunduk.

Yol arkadaşımızsa Fransız üretici Renault'un crossover 4x4'ü Koleos'tu. Kaderin cilvesi mi desek, bundan 94 yıl önce Çanakkale'yi geçmeye çalışan [donanma](#) İngiliz ve Fransız gemilerinden oluşuyordu. İngilizlerin 12 ana savaş gemisini Fransızlar 4 ana savaş gemisiyle destekliyordu. Ve iki İngiliz gemisiyle birlikte Fransız [Bouvet](#)'de boğazın serin sularına gömüldü. 18 Mart Bouvet için son, Türk insanı içinse yeni bir başlangıç olmuştu.

Tabi dünya değişiyor, her şey değişiyor. Renault ülkemizde farklı modellerle yerli marka olarak yollarda ve binlerce insanı istihdam ediyor. Koleos için Fransız desek de aslında o bir dünya vatandaşı. 4x4 sistemi ve mekanik alt yapısını Japon Nissan X-Trail'den (Qashqai'de aynı alt-



*KALİTE HİSSİ YÜKSEK.  
KOL DAYAMA YERİNİN  
ALTINDA PORTATİF SEPET  
VAR. ARKA KOLTUKLARI  
BİR KOL YARDIMIYLA  
KOLAYCA YATIRMAK  
MÜMKÜN. EL FRENI  
ELEKTROMEKANİK*





yapıya sahip) alan Koleos, Güney Kore'de Samsung Motors tesislerinde burnunda Renault amblemiyle bantlardan iniyor... (Samsung QMX adlı bir ikizi de var).

### Pratik özellikler

Önden gülümseyen bir yunus balığını anımsatan Koleos aslında Renault'un yeni Twingo ve Laguna'yla başlattığı güncel tasarım çizgisinin dışında bir görünüme sahip. Boyutları ve görüş açılarıyla şehiriçinde sorunsuz bir kullanım sunan Koleos'un iç mekanı rahat ve ergonomik. Klima kumandalarını Nissan Qashqai'den alan Koleos'un kalite hissi Ford Kuga gibi rakiplerinden daha iyi. Arka koltuk sırtlık eğimi ayarlanabilen Koleos'un iç mekanı da gayet kullanışlı. Özellikle arka koltukları yatırmak için düşünülen sistem çok pratik. Bunun için iki parçalı açılan bagaj kapağının karosere birleştiği yerdeki kolu çekmek yeterli. Bundan sonra düz bir zemin ve 1380 lt'lik bagaj hacmi elde ediyor.

Ülkemizde Koleos'un 175 HP ve 150 HP olmak üzere iki farklı 2.0 dCi turbodizel motor seçeneği sunuluyor. Bunlardan 175 HP olanı 6 ileri manuel şanzıman ile satılırken, bizim kullandığımız 150 HP'lik versiyon 6 ileri otomatik şanzımanla satılıyor. Nissan modellerinde de kullanılan bu motor yumuşak bir karaktere sahip. Bu kasa için çok güçlü olmasa da dengeli güç

## KOLEOS, ANITTA SAYGI DURUŞUNDA BULUNDU



çizgisiyle makul bir performans sunuyor. Şanzımanda yumuşak karakteriyle motorla uyumlu. Yani bu araçtan dinamizmden çok konfor önceliği var. Arazi kullanımlarındaysa bir dağ keçisi olmasa da bir çok light 4x4'e göre daha iyi. Auto konumunda sistem güç dağılımını ön ve arka tekerlekler arasında otomatik yapıyor. Yani normal olarak önden çekişli olarak ilerleyen otomobilde ön tekerlekler patinaja düşerse gücün yüzde 50'si arka tekerleklere aktarılabilir. Lock seçeneğindeyse 40 km/s hıza kadar güç sürekli olarak yüzde 50-50 dağılıma sahip. 40 km/s aşıldığında sistem otomatik olarak auto moduna geçiyor. Dilerseniz aracı hep önden çekişli olarak da kullanabilirsiniz.

### Konfor öncelikli

Daha önceden İstanbul'da yapılan tanıtımda kullanma fırsatı bulduğumuz Koleos'u uzun yolda kullanmak daha önce fark edemediğimiz yönlerini görmemizi sağladı. Süspansiyon konforu ve akustik konfor yönünden hiçbir rahatsızlık vermeyen otomobil, geniş yan yüzeyleri nedeniyle Trakya'nın rüzgarlarından hafifçe etkilense de, bu durum hiçbir zaman tedirginlik verecek seviyede olmadı. Otoyolda akarcasına ilerleyen Koleos, şehiriçindeki yol bozukluklarından gelen kısa-sert darbeleri biraz hissettiriyor. Virajlardaysa konfor ağırlıklı süspansiyon nedeniyle salınımlar olabiliyor. Ama sürüş yine

de güvenli. (ESP, Privilege’da standart, Dynamique’de opsiyonel.)

### Sonuç

Sonuç olarak bakıldığında Koleos 2.0 dCi otomatik sınıfındaki en dinamik olmasa bile, en konforlu araçlardan birisi. Dynamique donanım seviyesinde 69.150 TL’lik başlangıç fiyatına sahip otomatik şanzımalı Koleos 2.0 dCi’ın; Privilege donanım seviyesinin başlangıç fiyatıysa 75.650 TL. Bu fiyat, test aracımızda gördüğünüz donanımlar eklenince (Elegance Paketi, Teknoloji Paketi, açılır tavan) 85.900 TL’ye ulaşıyor. Bu fiyat benzer teknoloji ve donanıma sahip Nissan X-Trail’den biraz daha fazla.



ÜLKEMİZDE SATILMAYAN BENZİNLİ KOLEOS’LARIN  
ZEMİN YÜKSEKLİĞİ 206 MM İKEN, DİZEL MOTORLU  
VERSİYONLARIN YERDEN YÜKSEKLİĞİ 188 MM

### Renault Koleos 2.0 dCi 150 HP Otm. Privilege

#### Fabrika verileri

Motor: ..... 1995 cc, 4 silindir, 16V, turbodizel  
Maks. güç: ..... 150 HP @ 4000 d/d  
Maks. tork: ..... 320 Nm @ 2000 d/d  
Maks. hız: ..... 173 km/s  
0-100 km/s: ..... 12.3 sn  
Boyutlar (u/ g /y) : ... 4520 / 1855 / 1710 (tavan bariyle) mm  
Boş ağırlık: ..... 1709 kg  
Bagaj hacmi: ..... 450-1380 lt  
Tüketim (ş. içi, ş. dışı, ort.): ..... 10.1 / 6.8 / 7.9 lt/100 km  
Baz fiyat: ..... 69.150 TL (2.0 dCi 150 HP otm. Dynamique)

- + Kalite hissi, pratik koltuk katlama, konfor
- Baz donanımda ESP yok, zemin yüksekliği





# KENDİNE GÜVENMEK YETER Mİ?



Anadolu Grubu güvencesiyle ülkemizde satılan Geely kendine güvenin bir göstergesi olarak 3 yıl/100.000 km garantiyle satılıyor. Biz de kendine güvenen bu otomobili mercek altına aldık.

Yazı: Tarık Akagün  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar

Son dönemde herkesin dilinde bir Çin istilası deyimi almış gidiyor. Ucuz iş gücüyle üretilen Çinli ürünler doğal olarak piyasaları tehdit ediyor. Ülkemizde de gerek otomotivde, gerekse yaşamın diğer alanlarında birçok Çinli ürüne rastlamak mümkün.

Bu noktada öncelikle Anadolu Araçlar'ı takdir etmek gerek. Çünkü bazı firmalar test organizasyonlarından kaçarken, getirdikleri araca güvenen ve inanan Anadolu Araçlar yetkilileri araçlarını test için veriyorlar. Biz de Çinli otomobiller hakkında şimdiye kadar iyi şeyler duymamış olsak da aracı daha önceden duyduklarımızı ve önyargıları dışarıda bırakarak teslim aldık.



Otomobile dış tasarım olarak baktığımızda Çinli tasarımcıların Opel Astra'dan esinlendiğini anlamak fazla zor değil. Ama yine de görüntü fena sayılmaz. Ben otomobilin etrafında dolanırken otomobile ilk önce Emre Anamur biniyor. Kısa bir göz attıktan sonra dışarı çıkıyor ve aracı kullanmak isteyip istemediğini soruyor. Tabi ki evet diyorum. Koltuğa kuruluyor ve kapıyı kapatıyorum. Kapanırken çıkan ses hiç fena değil. Kapının kapanmasıyla derin bir "oh" çekmemle dünyamı şaşırtıyorum. Neden mi? İç mekandaki döşemelerden çıkan kimyasal kokusu öyle keskin ki, insanın içini yakıyor (Benim hassas bünyeli bir insan olduğum doğru, ama mesleği gereği kimyasallara daha alışkın bir arkadaşım bile bu kokuya dayanamadı). Tabi ki otomobil editörlüğünün de böyle zorlukları var...

1498 cc'lik 94 HP güç üreten motor beklediğimden daha sarsıntısız çalışıyor ve vitesle takıp yola çıkıyorum. Tabi kokudan rahatsız olduğum için camlardan biri açık. Direksiyonu ilk çevirme anında duyduğum gıcırtyı saymazsak fena bir başlangıç yapmıyor Geely Familia. Motor alt devirde



*İÇ MEKANDA  
MALZEME VE  
İŞÇİLİK KALİTESİ  
ARAMAYIN. ARKA  
KOLTUKLARDAKİ  
OTURMA ALANI  
TATMİNKAR*

yeterli çekişi sunuyor ve vitesler de rahat geçiyor. Bu arada bakışların hep üzerimizde olmasından bu aracın ne kadar çok merak edildiğini anlıyoruz. Performans yönünden fena olmayan bu motor alt devirlerde sessiz olsa da, 3500 d/d'den sonra adeta kabin içinde çalışıyor gibi sesli. Bu arada hız arttıkça yol ve rüzgar sesi de koro halinde içeriye giriyor. Tabi üçüncü ve beşinci viteslerdeki vınlamayı da buna eklemek lazım (Eski Tofaş Kuş Serisi'ndeki vınlama gibi) Yüksek hızdaki bu koroya Familia'da hafifçe şerit içinde gezinerek eşlik ediyor. Yine de hakkını yememek lazım, Geely Familia otoyol kullanımlarında eski nesil Honda City'den daha stabil. Sürüş dinamikleri yönündense bu otomobilden fazla bir beklentiye girmemek gerek. Direksiyon tepkileri zayıf ve virajlarda dengesiz. Özellikle arka kısım ağırlık transferlerinde fazla reaktif ve oynak.

Gelelim iç mekana. Otomobilin koltukları rahat ve donanım olarak da fena değil Klima, elektrikli dört cam, USB-MP3 çalarlı müzik sistemi ve ön havastıkları. Ama hepsi bu kadar... Kalitesiz malzemelerden oluşturulmuş iç mekanda işçilik de berbat.





Sanki mühendislik fakültesinde öğrencilere dönem sonu ödevi olarak otomobil yapma görevi vermişler ve onlar da bir şekilde aracı toplamışlar gibi. Plastik kalitesi fiyat nedeniyle makul görülebilse de (hava sirkülasyon kumandasının plastiği semt pazarından alınmış oyuncaklar gibi), A sütununun yamuk iç kaplaması, kadran grubunun konsol içindeki siyah geçme plastiğinin düzgün olmaması, yolcu havayastığı kapağının orada emaneten durması gibi işçilik kusurları göze çok batıyor. İçerideki kokunun nedenini de bu şekilde anlamış oluyorum. Bir iki saat sonra kokudan kafaı bulmaya başlıyorsunuz ve otomobilin diğer kusurlarını doğal olarak görmezden geliyorsunuz.

Benim bu otomobille geçirdiğin 4 gün boyunca (2 gün de Emre kullandı) en çok merak ettiğim ve yanıtını bulamadığım nokta, tasarımcıların ön koltuklar arasındaki kol dayama yerini tasarlarlarken akıllarının nerede olduğu. Çünkü bu kol

dayama yeri tam el freninin üstünde yer alıyor ve el frenini kullanamıyorsunuz. Merak ettiğim diğer bir noktaysa bagaj hacmi. Bunu aslında kimse bilmiyor. Çünkü Çinliler bagaj hacmini ölçmeye gerek duymamışlar.

### Sonuç

Sonuçta bu otomobil hedef kitle olarak kısıtlı bütçeye sahip insanlar tarafından, maddi şartlar iyice zorlanarak birikim yapılması neticesinde alınacak ve kullanılacak. Geely Familia makul bir fiyat ve kağıt üzerinde makul bir donanım sunsa da bu otomobille ilgili fazla beklentiye girmek gerek. Geely Familia bizce sadece “otomobilim var” diyebilmek için alınabilecek bir otomobil. Geely şimdilik öğrenme aşamasında olduğundan çok iyi otomobiller üretemese de, büyük ihtimalle 20 yıl kadar sonra daha önce Koreliler’in yaptığı gibi iyi otomobiller üretecekler. Bakalım 20 yıl sonra bizim yerli bir markamız olacak mı?



Geely MK Familia 1.5 Comfort

### Fabrika verileri

Motor:	1498 cc, 4 silindir, 16V
Maks. güç:	94 HP @ 6000 d/d
Maks. tork:	128 Nm @ 3400 d/d
Maks. hız:	160 km/s
0-100 km/s:	Açıklanmıyor
Boyutlar (u/ g /y) :	4342 / 1692 / 1435 mm
Boş ağırlık:	1158 kg
Bagaj hacmi:	Açıklanmıyor
Tüketim (ş.içi, ş.dışı, ort.):	- / 7.2 / - lt/100 km
Baz fiyat:	21.311 TL

+ Fiyat, garanti süresi

- Koku, yol tutuş, direksiyon, fren, işçilik

ARACIN  
TASARIMI,  
KALİTESİNDEN  
İLERİDE.  
ÇİNLİ ÜRETİCİ  
ÜRETTİĞİ  
ARACIN BAGAJ  
HACMİNİ  
BİLMİYOR VE  
TUTAMAK YOK



# YENİ RAKİPLERE RAĞMEN İKİNCİ



1995 yılından bu yana üretilen Honda CR-V, artan rakip sayısına rağmen 2008 yılını 2236 adetlik satışla SUV sınıfında 2'nci, Türkiye'de satılan tüm otomobiller arasında ise 28'inci sırada bitirdi. Ekonomik kriz altında geçecek olan 2009'da rekabet daha da zorlu olacak.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Gürkan Çağlar



**Honda CR-V'nin de yer aldığı SUV segmenti, son yıllarda otomobil severlerin daha fazla ilgi göstermesi nedeniyle, markaların sürekli yeni model geliştirdikleri bir sınıf.** Bu yüzden bu sınıfta artık sadece Honda CR-V, Toyota RAV4 ve Suzuki Vitara yok. Neredeyse her marka; ya kompakt SUV, ya SUV ya da crossover adıyla bu rekabetin içinde. Ama tüm bunlara rağmen, yaşlı kurt CR-V, 2008 yılında 2236 adetlik satış başarısına ulaştı. Bu rakam da onu, 2267 adet satan Kia Sorento'nun ardından sınıf ikinciliğine taşımış oldu. CR-V, toplam pazara bakıldığında ise kendine 28'inci sırada yer buldu. 2009'da, ekonomik kriz nedeniyle tam bir belirsizlik hakim. Kimse önünü göremiyor. Bu nedenle SUV segmentinde neler olacağı da tam bir muamma. Ama kesin olan şu ki, artan model sayısı da beraber, rekabet 2008'den çok daha çetin olacak.

#### İlk akla gelen modellerden

Honda CR-V, 1995'ten beri üretilmesinin büyük bir avantajı olarak, kompakt SUV denilince ilk akla gelen modellerden biri. Güncel tasarımı 2006 yılından bu yana yollarda. Modern ve sportif hatlara

sahip otomobil, 4530 mm uzunluğa, 1820 mm genişliğe ve 1675 mm yüksekliğe sahip. Araca yandan bakıldığında, arka camın tasarımı, otomobile son dönemde üzerinde sıkça durulan bir konu olan (bkz. Mercedes-Benz CLS, BMW X6, VW Passat CC vb.) coupe izlenimini vermeyi hedefliyor. Ama ben hala bir otomobilin coupe olabilmesi için iki kapılı olması gerektiğine inanandanım (yoksa geri kafalı mıyım?). Geniş bir ağza sahip (80 derece açılıyor) bagaj kapağının içinde 422 litrelik hacim sunuluyor.







## SPORTİF TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKEN CR-V, OCAK SATIŞLARINA GÖRE EN ÇOK SATAN KOMPAKT SUV



Bu hacim, koltuk kombinasyonlarına bağlı olarak 955 litreye kadar çıkartılabiliyor. Bagajdaki raf, bu alanı yatay bir şekilde ikiye bölmeye yarıyor. Böylece aşağı kısma koyduğunuz eşya, dışarıdan görülmüyor (Gerçi bildiğimiz gibi hırsızlar buna bakmıyor, camı kırıp bagajı açıp kontrol etmeyi tercih ediyorlar ama neyse).

### İç mekan ferah ve konforlu

CR-V'nin iç mekanı, birçok Honda modeli gibi yeterli genişliğe sahip. Çift parçalı cam tavan, iç mekana ferahlık katıyor ama açılmaması önemli bir dezavantaj.

Kokpitte kumanda birimlerine ulaşımında bir sorun yaşanmıyor. Eşya gözü sayısı da yeterli. Malzeme-işçilik kalitesi iyi. Konfor donanımı yüksek. Arka koltukta zeminin düz olması, ortada oturan kişiye rahatlık sağlıyor.

### Motor 150 HP güç üretiyor

Otomobilde 2.0 litrelik i-VTEC benzinli motor bulunuyor. 5 kademeli otomatik şanzımanla kumanda edilen motor 150 HP güç ve 192 Nm tork üretiyor. 1553 kg boş ağırlığa sahip CR-V'nin maksimum hızı 177 km/s, 0-100 km/s hızlanması ise

12.2 saniye. Aracın yakıt tüketimi, fabrika verilerine göre 100 km'de şehir içinde 10.9, şehir dışında 6.7, ortalamada ise 8.2 litre. Hafif arazide başarıyla ilerleyebilen CR-V'de, üreticinin "gerçek zamanlı 4WD teknolojisi" olarak adlandırdığı sistem bulunuyor. Araçta, diğer dört tekerlekten çekişli kompakt SUV'larda görmeye alışık olduğumuz "4x2", "4H", "4L" gibi, çekiş sisteminin kullanıcının inisiyatifinde olmasını sağlayan manuel seçim butonları yer almıyor. Otomatik şanzımanda, o anki vitesi "+" ve "-" yönlerinde manuel olarak değiştirme imkanı bulunmuyor.

### Anlık tüketim göstergesi moral bozuyor

Sürüş sırasında gerek iç mekan ergonomisi, gerek konfor gerekse de sürüş destek sistemleri konusunda herhangi bir sorun yaşatmayan araç, gösterge tablosunda yer alan ve kapatma imkanı bulunmayan "Dijital anlık tüketim çubuğu" nedeniyle kullanıcısının moralini bozuyor. Hem küresel ısınma hem de global ekonomik kriz, artık otomobillerin mümkün olduğunca az yakıt tüketmesini gerektiriyor. Ama CR-V'de durum öyle değil. Dur-kalk trafikte gidiyorsunuz, eğimsiz bir zemindeyiz, önünüzdeki araç 10-15 metre ilerleyip



duruyor, siz de otomatik vites D konumunda olduğu için, sadece ayağınızı fren den çekiyorsunuz, araç ilerliyor, öndekine yaklaşıncaya da duruyorsunuz. Bu sırada anlık tüketim göstergesi 20 lt/100 km tüketim gösteriyor! İnanılır gibi değil ve isterseniz de kapatamadığınız bu dijital gösterge, bir süre sonra sinirinizi bozmaya başlıyor. Samimi söyleyeyim: Ben CR-V sahibi olsam, o göstergenin önüne siyah bir bant çeker, görmekten kurtulurdum. Fabrika verisi olarak verilen 100 km'de ortalama 8.2 litrelik benzin tüketimi, bizim karma kullanımı-mızda 10.6 lt/100 km'yi buldu. Küçük hacimli dizel motoru bulunmayan Honda'nın, bu yönüyle, model sayısının ve rekabetin

her geçen gün arttığı kompakt SUV segmentinde işi hiç de kolay değil.

### En büyük kozu 6 yıl garantisi

Garanti süresi, günümüzde müşterilerin giderek daha fazla önem vermeye başladıkları bir konu. Honda da, 2007 yılında başlattığı ve halen devam eden 6 yıl/150.000 km'lik mekanik garanti süresiyle önemli bir avantaja sahip. CR-V'nin fiyatı 77.040 TL. Bu fiyat, rakipler incelendiğinde biraz yüksek kalıyor (Örneğin Renault Koleos 2.0dCi 150 HP Otomatik'in fiyatı 69.150 TL, Toyota RAV4 2.0 Otomatik'in fiyatı 67.850 TL).

### Honda CR-V 2.0 Executive

#### Fabrika verileri

Motor: .....1997 cc, 4 silindirli, 16V, benzinli  
 Şanzıman: ..... 5 kademeli otomatik  
 Maks. güç: ..... 150 HP @ 6200 d/d  
 Maks. tork: ..... 192 Nm @ 4200 d/d  
 Maks. hız: .....177 km/s  
 0-100 km/s: ..... 12.2 sn  
 Boyutlar (uz/gen/yük): ..... 4530 / 1820 / 1675 mm  
 Bagaj hacmi: ..... 422-955 lt  
 Tüketim (ş. içi/ş. dışı/ort.): ..... 10.9 / 6.7 / 8.2 lt/100 km  
 Test aracının fiyatı: ..... 77.040 YTL

- ➕ Zengin donanım, ergonomi, geniş ve ferah iç mekan
- ➖ Yakıt tüketimi, manuel değişim yapılamayan şanzıman





## Saz yine Loeb'ün elinde

**Geçtiğimiz ay başlayan Dünya Ralli Şampiyonası'nın ilk iki yarışını geride bıraktık.** Sezonun açılış raundu uzun yılların aksine bu kez İrlanda Rallisi'ydi. Bunun da sebebi FIA'nın geçtiğimiz yıl uygulamaya koyduğu rotasyon sistemiydi. Bu sisteme göre şampiyonanın bazı yarışları iki sene arayla yapılacaktı ve Monte Carlo Rallisi de bunlardan biriydi. Yeni sistemden payını ülkemizde düzenlenmekte olan Türkiye Rallisi de aldı ve bu sene ülkemizde bu yarış organize edilemeyecek...

İrlanda'nın hızlı asfalt etaplarında düzenlenen rallinin ilk etaplarında Estonyalı Urmo Aava bu sezon Stobart renklerinde yarıştığı Ford Focus WRC'si ile liderliğe yerleşti. Ancak son beş yıla adeta damgasını vurmuş olan Sebastien Loeb, ihtisas alanı sayılabilecek asfalt etaplardaki pilotajını, olayı aşmış bitirmiş denilebilecek Citroen C4 WRC'sinin performansı ile birleştirence kalan etaplarda yine geçmiş yıllardaki görüntü yaşandı. Fransız pilot liderlikteki farkı istediği düzeyde son etaba kadar tutarak rahat bir birincilikle sezona merhaba dedi. Sonraki yarış ise karla kaplı parkura sahip olan Norveç Rallisi'ydi. Bu yarışın en önemli özelliği ise parkurlar-

dan sezon öncesinde çekilmek zorunda kalan Subaru'nun Norveçli pilotu Petter Solberg'in kendi adıyla kurduğu takımının görücüye çıkmasıydı. Ralli beklenildiği gibi karlı zeminlerdeki üstünlüğü kabul edilen İskandinav pilotların hakimiyeti ile başladı. Mikko Hirvonen liderliği her ne kadar eline geçirse de Sebastien Loeb kendine özgü pilotajı ile zirveye ele geçirdi. Bu konumunu finişe kadar sürdürmeyi başaran Loeb, her ne kadar son etabın finişine kadar Hirvonen'in nefesini ensesinde hissetse de sezonun ikinci yarışından zaferle ayrılarak ikide iki yapmayı başardı.

Sezonun ilk iki rallisinin ardından görünen o ki, bu sezonun da yine Sebastien Loeb'ün etrafında şekillenecek olması. Son beş yılın şampiyon pilotu kalan yarışlarda sorun yaşamadığı takdirde zirvenin hiç şüphesiz en büyük adayı görünüyor. Böyle giderse yine zevksiz bir sezon olacağı ufukta görünüyor diyebilirim...

Sevgiyle kalın...

Gürkan Çağlar  
gurkan@e-otodergi.com



## Off-Shore heyecanı Mayıs'ta başlıyor

**Türkiye Off-Shore 225 Şampiyonası, Mayıs ayında Kemer'de düzenlenecek yarışlarla start alacak. Şampiyonanın basın toplantısı Boat Show Fuarı'nda yapıldı.**

**Dünya Motorlu Deniz Sporları Federasyonu (U.I.M) ve İstanbul Off-Shore Kulübü (I.O.C.) tarafından 2003 yılından bu yana düzenlenen, 2008'den başlayarak dünya şampiyonası kategorisine alınan Türkiye Off-Shore 225 Şampiyonası bu yıl 17 Mayıs'ta Kemer'de start alacak.** Şampiyonanın takvimi, İstanbul Off-Shore Kulübü yetkilileri ve yarışacak pilotların katılımıyla İstanbul Boat Show'daki IOC standında düzenlenen bir basın toplantısıyla kamuoyuna duyuruldu. Tamamen çevre dostu 225 beygir gücünde sürat motorların katılacağı yarışlar Ekim ayına kadar çeşitli illerde yapılacak etaplarla sürecek.

### Teknelerde Güvenlik Ön Planda

Dünya Off-Shore 225 Şampiyonası'na katılan sürat tekneleri ileri teknoloji ürün malzemelerle üretiliyor. Yarışmacıların güvenliği için teknelerde her türlü tedbir alınıyor. Yarışmacılar, yarış sırasında F-16 uçaklarında kullanılan hava maskelerini kullanıyor. Yarışlara katılan tüm tekneler 225 beygir gücünde olmak zorunda. Teknelerdeki motorların Mercury, Evinrude, Yamaha, Suzuki ve



Honda tarafından üretilmesi de kurallar arasında yer alıyor. Yarışlara boyu en az 7, en çok 9 metrelik tekneler iştirak edebiliyor. Teknenin asgari ağırlığının ise 1100 kg olması gerekiyor. Tekneler yarış sırasında en az bir kere pit stop yapmak durumunda. Yarış sırasında süresi 2 dakikayla sınırlı olmak üzere sınırsız sayıda pit stop yapılabilir.

2009 yarışlarının başlaması nedeniyle bir değerlendirme yapan İstanbul Off-Shore Kulübü Başkanı Uğur Işık "Şimdi geriye dönüp baktığımızda ne kadar büyük bir aşama kaydettiğimizi görüyor ve çekeştirdiklerimiz ile gurur duyuyoruz." şeklinde konuştu.





# Mekan değişse de kazanan yine aynı

Dünya Ralli Şampiyonası'nda sezon yıllar sonra bu kez rotasyon gereği İrlanda Rallisi ile start aldı. Son beş yılın şampiyonu Sebastien Loeb, sezona her sene olduğu gibi yine zaferle başladı.

Yazı: Gürkan Çağlar

Dünya ekonomisini saran kriz nedeniyle şampiyonadan çekilen Japon firmaları Subaru ve Suzuki'nin yokluğuyla başlayan şampiyonada Citroen ve Ford takımları resmi iki katılımcı olarak kalmıştı. Bu ayrılıkların ardından bir anda ortada kalan pilotlardan Chris Atkinson tek yarışlık da olsa Citroen Junior takımında kendisine yer bulmuştu. Petter Solberg ise Norveç Rallisi'nde kendi adıyla kurduğu takımında sezona başlayacağı için İrlanda Rallisi'nde yer almadı. Geçen yıl uygulamaya başlayan rotasyon sistemi gereği Dünya Ralli Şampiyonası takviminde Monte Carlo'nun yerini alan İrlanda Rallisi, Citroen'in üstünlüğüyle tamamlandı. Sebastien Loeb, kariyerinin 48'inci yarışını, takım arkadaşı İspanyol Dani Sordo'nun 1 dakika 27.9 saniye önünde kazandı. Ralliye Stobart takımının Estonyalı pilotu Urmo Aava lider olarak başlasa da dördüncü

etaptan itibaren liderliği eline geçiren Sebastien Loeb, bir anlamda uzmanlık alanı olan asfalt etaplarda yerini rahatlıkla koruyarak zafere ulaşmasını bildi. Ford'un Finli pilotu Mikko Hirvonen ise Sordo'nun 39.9 saniye arkasında üçüncü oldu. Hirvonen ralli sonrasında başlangıç için bu sonuçtan memnun olduğunu söyledi. Bu sene de Stobart takımında sezonu kovalayacak olan Norveçli Henning Solberg dördüncü sırada yer aldı.



Mikko HIRVONEN

## WRC İrlanda Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot / Co-pilot	Otomobil	Zaman
1....	Sebastien LOEB - Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	2:48:25.700
2....	Dani SORDO - Marc MARTI	Citroen C4 WRC	+01:27.900
3....	Mikko HIRVONEN - Jarmo LEHTINEN	Ford Focus WRC	+02:07.800
4....	Henning SOLBERG - Cato MENKERUD	Ford Focus WRC	+06:32.400
5....	Chris Atkinson - Stephane PREVOT	Citroen C4 WRC	+07:51.900
6....	Sebastien Ogier - Julien INGRASSIA	Citroen C4 WRC	+10:44.000
7....	Matthew Wilson - Scott MARTIN	Ford Focus WRC	+11:23.800
8....	Khalid Al QASSIMI - Michael ORR	Ford Focus WRC	+14:07.900





# Loeb karda da rakip tanımıyor

Norveç Rallisi öncesinde zirve için tahminler her ne kadar İskandinav pilotlardan yana olsa da Sebastien Loeb cumartesi günü liderliği eline geçirip yarışı da zaferle tamamlamayı başardı.

Yazı: Gürkan Çağlar





**2009 Dünya Ralli Şampiyonası'nın ikinci yarışı olan Norveç Rallisi'nde zafere ulaşan ismi Citroen'in Fransız pilotu Sebastien Loeb oldu.** Şampiyona tarihinin en çok yarış kazanan pilotu olan Loeb, Norveç'teki 49. galibiyetiyle zaferler zincirine yeni bir halka daha ekledi. Ford'un Finli pilotları Mikko Hirvonen ve Jari-Matti Latvala Loeb'e finiş podyumunda eşlik eden pilotlar oldular.

Norveç Rallisi öncesinde galibiyet için tüm tahminler Ford pilotlardan yana görünüyordu. Bunun sebebi ise Ford takımı son yıllarda İskandinav pilotları ile kar rallilerinde üstünlük kuruyordu. Ayrıca Sebastien Loeb 2004'deki İsveç Rallisi'nden beri bu tür bir zeminde kazanmayı başara-

mamıştı. Buna rağmen zafer için oldukça iddialı olan Loeb, rallinin başından itibaren Hirvonen'in performansına ayak uydurdu ve cumartesi günü bitiminde liderliğe yükselmeyi başardı. Mikko Hirvonen son gün aradaki farkı kapatmaya başladı ve Budor etabına 7.7 sn farkla başladı. Bu etap öncesinde her türlü riski alacağını söyleyen Finli pilot, etap finişinde Loeb'ün 2.1 saniye ardında kaldı. Bu sonuçla Sebastien Loeb Hirvonen'in 9.8 sn önünde kariyerinin ilk Norveç zaferine imza attı.

#### İskandinav pilotlar umduğunu bulamadı

Yarış sonrasında Mikko Hirvonen, kariyerinin en zorlu yarışlarından birisini geride bıraktığını ve karışık duygulara sahip olduğunu söyledi. Bir çok kişi ralli-



den önce Henning Solberg'in kendi evinde podyum yapacağını düşünmüştü. Ancak evinde yarışma avantajıyla start alan Henning Solberg, cuma günü liderlerden koparak zirve mücadelesinden uzak kaldı. Ancak daha sonra Stobart takımı servisinde yapılan ayar değişiklikleri ile hızlanan Norveçli pilot, Citroen'in İspanyol sürücüsü Daniel Sordo'yu geçerek dördüncü oldu. Subaru'nun sezon öncesi şampiyonadan çekilmesiyle bir anda ortada kalan



ama daha sonra kendi sponsorlarını bulup Petter Solberg World Rally Team'i kuran Petter Solberg, Citroen Xsara WRC'si ile perşembe gecesi müthiş bir başlangıç yapsa da, rallinin geri kalanında liderler ile farkı koruyamadı. Özellikle Cumartesi günü otomobilinde çıkan mekanik sorunla oldukça zaman kaybeden Petter Solberg yine de altıncı olarak puan barajında ralliyi noktaladı.

#### WRC Norveç Rallisi Genel Klasmanı

Sıra	Pilot / Co-pilot	Otomobil	Zaman
1.....	Sebastien LOEB - Daniel ELENA	Citroen C4 WRC	3h28:15.9
2.....	Mikko HIRVONEN - Jarmo LEHTINEN	Ford Focus WRC	+ 9.8
3.....	Jari-Matti LATVALA - Miikka ANTILLA	Ford Focus WRC	+ 1:21.8
4.....	Henning SOLBERG - Cato MENKERUD	Ford Focus WRC	+ 3:33.5
5.....	Dani SORDO - Marc MARTI	Citroen C4 WRC	+ 3:52.0
6.....	Petter SOLBERG - Phil MILLS	Citroen Xsara WRC	+ 6:25.4
7.....	Matthew WILSON - Scott MARTIN	Ford Focus WRC	+ 6:35.6
8.....	Urmo AAVA - Kuldar SIKK	Ford Focus WRC	+ 6:49.1



# Ralli güneşi Antalya'da doğuyor



Yıllardır Dünya Ralli Şampiyonası'na ev sahipliği yapan Antalya, yepyeni bir şampiyona olan Akdeniz Şampiyonası ile 2009 Ralli ve Otokros sezonunu açıyor.

Solargard Cam Filmleri ana sponsorluğunda, AGT, Klassis Yapı, Türkmen Carpet ve Palmet Resort Hotel yardımcı sponsorluğunda gerçekleşecek SolarGard Akdeniz Şampiyonası'na Kemer ve Konyaaltı Belediyesi büyük destek veriyor. Antalya Motorsporları Kulübü (AMK) tarafından organize edilen şampiyonaya bir diğer Antalya kulübü olan Kemer Motorsporları Kulübü 'de (KMK) önemli katkılarda bulunuyor.

2008 sezonunu Tosfed tarafından verilen birincilik kupası ile kapayan AMK tarafından ilk kez organize edilecek SolarGard Akdeniz Şampiyonası'nın ilk ayağı 14-15 Mart tarihlerinde Antalya'da koşulacak.

14 Mart Cumartesi günü Dünya Ralli Şampiyonası, seyirci özel etabında koşulacak Otokros ile Solargard Akdeniz Şampiyonası start alacak. TRT 3 ekranlarında saat 14:00-16:00 arası canlı yayınlanacak olan yarışta birçok sürpriz var. Türkçe Rock müziğin sevilen isimlerinden olan Feridun Düzağaç, dünya şampiyonası etabında koşulacak otokros yarışı öncesi Solargard Racing Team pilotu Berkay Şavkay'ın sağ koltuğunda yarış heyecanına ortak olacak.

15 Mart Pazar günü ise Kemer Rallisi start alıyor. Dünya Ralli Şampiyonası dahilinde kullanılan "Kemer" etabının ikiye bölünmesiyle elde edilen "Klassis" ve



"AMK" etaplarını üçer kez geçecek olan ekipler, Pazar günü boyunca toplam 190 kilometre yol kat edecekler.

AMK, Dünya Ralli Şampiyonası'nın Antalya'daki etaplarında "ilk kez" ulusal sporculara yönelik organize ettiği "Kemer Rallisi", 2010 Türkiye Ralli Şampiyonası için aday yarış statüsünde koşulacak.

## Şampiyona Takvimi

Tarih	Yarış
14 Mart Cumartesi	Antalya Otokros (toprak)
15 Mart Pazar	Kemer Rallisi (toprak)
4 Nisan Cumartesi	Tırmanma birinci yarış (asfalt)
5 Nisan Pazar	Pegasus Rallisi (asfalt)

## Yarış Programı

Tarih	Etkinlik
4 Mart Çarşamba	Kayıtların açılması
11 Mart Çarşamba	Kayıtların kapanması
12 Mart Perşembe	Kayıt listesi ilanı ve idari kontrol
13 Mart Cuma	Kemer Rallisi Antrenman
13 Mart Cuma	SSS Otokros, serbest antrenman
14 Mart Cumartesi	SSS Otokros (TRT Canlı yayın)
15 Mart Pazar	Kemer Rallisi



# Hava soğuk, İzmir Pisti sıcaktı

Ege Otomobil Sporları Kulübünün, Autodrom ve Safari Motor Spor ile birlikte organize ettiği Kış Trophy 2009 pist yarışlarının ikincisi 15 Şubat Pazar günü Autodrom İzmir Pisti'nde yapıldı

Cumartesi günü aşırı yağış altında gerçekleşen antrenman turlarında toplam 14 pilot pistin ıslak zemininde zorlandı. Ertesi gün İzmir'de yağmurun yerini oldukça soğuk bir hava aldı. Yarış öncesi yapılan sıralama turlarında en iyi zaman Ekrem Vardar'ın olurken ikinci sırada geçen yarışın şansız ismi Ali Başakıncı vardı. Cengiz Artam ve Selim Özgörkey bu ikilinin hemen arkasında yer alarak yarışın ne kadar zor geçeceğini sinyallerini verdi.

Yarışın startında Ekrem Vardar beklendiği gibi hemen liderliğe otururken Ali Başakıncı kötü bir start alınca pozisyonunu kaybederek gerilere düştü. İlk turda start düzlüğüne çıkışta Selim Özgörkey yaşanan kıyasıya mücadele esnasında kendisine ancak pistin dışındaki çimlerin üzerinde yol bulabildi. Selim otomobilinin lastiklerini asfaltın üzerine döndürmeyi

başardı ancak bu kez dengesi bozulan Honda'sı ile start noktasında pit duvarına patladı. İzleyenlerin yüreklerinin ağzına geldiği kaza sonrası yarış durduruldu. Selim Özgörkey'in ağır hasar alan otomobilinden inerek seyircilerin arasına katılmasının ardından Kış Trophy 2009 da günün ikinci startı verildi. Ali Başakıncı bu kez hatasız bir startla ilk viraja Ekrem Vardar'ın hemen arkasında girdi. Cengiz Artam'da bu ikilinin arkasına yerleşerek ilk üçü oluşturdu. Geçen yarışın birincisi Murat Ersönmez ile Aytuğ Şenefe arasında yarış boyunca yaşanan tampon tampona mücadele dikkat çekti.

Lider durumda sürdürdüğü yarışın son turlarında otomobilinin lastiği patlayınca Ekrem Vardar ikinciliğe razı oldu. Kupanın birinci yarışında Selim Özgörkey ile çarpışarak yarış dışı kalan Ali Başakıncı bu kez şanslı günündeydi, ikinci sırada sürdürdü-



ğü yarışın son turlarında birinciliği yakalayarak günün kazanan ismi oldu. Cengiz Artam'da yarış esnasında vites problemi yaşamasına rağmen podyumda üçüncü sırada yer almayı başardı. Kış Trophy 2009 da son yarış 15 Mart Pazar günü Autodrom İzmir Yarış Pisti'nde yapılacak.





## Peugeot Sport'da hedef Le Mans

Peugeot, içinde bulunduğumuz zorlu ekonomik ortam koşullarına rağmen, Dayanıklılık (Endurance) yarışlarına üst düzeyde katılımını ve ürünlerinin sportif etkinlikler vasıtasıyla tanıtılmasına yönelik bütün sportif programlarını 2009'da da aynen sürdürmeyi kararlaştırdı. Yeni sezon için Peugeot Sport ekibi, tüm çalışmalarını ara vermeden sürdürdü ve öncelikli olarak Le Mans'da birinciliği ellerinden kaçırmalarına neden olan noktalar üzerinde çalıştı. Takımda 2009 sezonunun ana hedefi, Le Mans 24 Saat yarışı olacak. Takım direktörü Olivier Quesnel'in de açıkladığı gibi, Peugeot Total Ekibi sıkı bir hazırlık programına girecek: Olivier Quesnel : «Önemli bir deneme programı oluşturduk. Özellikle, farklı pistlerde dayanıklılık simülasyonları yapıyoruz. Ayrıca, Le Mans 24 Saat yarışından önce iki yarışa da katılacağız. Bunlar, bütün ekip için gerçek koşullarda test ve genel prova işlevi görecek. Bu dayanıklılık programı, ancak sponsor ve partnerlerimizin katkıları sayesinde mümkün olmaktadır.» şeklinde konuştu.

## Rossi yeni motoru ile çok iddialı

2008 MotoGP Dünya Şampiyonu Valentino Rossi, bu sezon kullanacağı Yamaha M1'in performans olarak geçen yıl kendisine şampiyonluğu getiren motosikletinin çok üstünde olduğunu söyledi. İtalyan Sürücü, şimdiden motorun prototip versiyonunu test ettiğini ve Yamaha'nın önemli kazançlar elde edeceğini belirtti. Takımın sezon öncesi tanıtım toplantısında konuşan Valentino Rossi, "Valencia'dan sonra Jerez'de 2009 prototipini kısaca test etme şansı buldum. Motor, çok daha iyi ve 2008 versiyonundan çok daha hızlıym. 2008 sezonu zordu, çünkü şampiyonluk için kendimi en çok vermek zorunda kaldığım bir zamandı. 2009 daha da zor olacak, çünkü 2008'de yendiğim kişiler, bu sene bunun rövanşını isteyeceklerdir." şeklinde konuştu. Ayrıca 'Doktor' lakaplı sürücü, MotoGP'de ikinci senesini geçirecek olan takım arkadaşı Jorge Lorenzo'nun da bu yıl kendisini daha çok zorlayacağını düşündüğünü sözlerine ekledi.



Kaan Özşenler, Koray Kafkas, Banu Kalay Erton, Volkan Işık

## Volkan Işık Prag'da üçüncülük ödülünü aldı

FIA 2008 Avrupa Ralli Şampiyonası ödül töreni 20 Şubat'ta Prag'ta yapıldı. Fiat Motorsport adına yarışan ülkemizi temsil eden Volkan Işık - Kaan Özşenler ikilisi Avrupa Ralli Şampiyonası üçüncülük ödülünü, eski Dünya Şampiyonu Ari Vatanen'in elinden aldı. Takım direktörü Koray Kafkas ve Tofaş Fiat Kurumsal İletişim Direktörü Banu Kalay Erton da Işık-Özşenler ekibine eşlik ettiler. Volkan Işık üçüncülük ödülünü aldıktan sonra spora başladığından beri kendisine idol olarak gördüğü pilotlardan biri olan Ari Vatanen'nden ödül almanın gurur verici olduğunu söyledi.





## Gronh lm Portekiz Rallisi'nde start alacak

2007 sezonu sonunda emekliye ayrılarak pilotluk kariyerini sona erdiren 2000 ve 2002 Dünya  ampiyonu Marcus Gronh lm, Portekiz Rallisi'nde yari macı olarak start alacağını açıkladı. Finli pilota co-pilot olarak yine Timo Rautiainen eşlik edecek. Rallinin sponsoru Vodafone renklerinde Prodrive tarafından hazırlanan bir Subaru Impreza WRC kullanacak olan Marcus Gronh lm medyaya yaptığı açıklamada, "Bu belki kimileri için bir delilik ama emekliye ayrıldığımdan beri herkes bana yeniden dönmem için adeta gözlerimin içine baktı durdu. Neden olmasın dedim ve  u an için bir yari lık da olsa Portekiz Rallisi'nde yari acağım. Portekiz Rallisi benim etaplarını iyi bildiğim ve sevdiğim bir parkura sahip.  u an için zafer konusunda konuşmak zor ama en azından üst sıraları zorlayabilirsem benim için bu mutluluk verici olacak"  eklinde konuştu.

##  ampiyonlar kupalarını aldılar

TOSFED'in her yıl düzenlediği geleneksel  d l Töreni, 11  ubat  ar amba akşamı Sait Halim Pa a Yalısı'nda gerçekleştirildi. Ödül Töreni'nde 2008 yılını Türkiye  ampiyonu veya Birincisi olarak kapatan sporcuların yanı sıra, ülkemizi yurt dışında temsil eden sürücüler ve  zel Kupa  ampiyonları da ödüllerine kavu tu. 2008 sezonunda ralli, ralli klasik, pist, karting, tırmanma, otokros, off-road, oto-drag ve klasik otomobil olmak üzere dokuz farklı bran ta, TOSFED'e bağlı organizatör kulüpler tarafından toplam 41 tane ulusal yari ma düzenlendi. Yapılan  d l töreninde 2008'in en başarılı sporcularına, toplam 81 tane kupa dağıtıldı. Törende konuşma yapan Mümtaz Tahinciođlu, kupa kazanan sporcuları tebrik ederken, mevcut ekonomik krize rağmen sporu geniş kitlelere yaymak için ekip e var gücüyle  alı acaklarını açıkladı.



## Kenan Sofuođlu sezona zaferle ba ladı

2007 Dünya Supersport  ampiyonu s r c m z Kenan Sofuođlu, bir yıllık aranın ardınan yeniden döndüğü Supersport kategorisinde sezona zaferle başlangıç yaptı. Sezonun ilk yari ı Avustralya'nın Philip Island Pisti'nde düzenlendi. Yari tan bir gün önce düzenlenen sıralama turlarında en iyi zamanı gerçekleştirerek pole pozisyonu elde eden Kenan Sofuođlu, Pazar günkü yari ta en  n sıradan ba lama hakkı kazandı. Yari a yavaş bir başlangıç yapan s r c m z ilk turlarda bir ara altıncı sıraya kadar geriledi. Daha sonra atağa kalkan  ampiyon s r c m z, yari ın son turlarında geçen yılın Supersport  ampiyonu Andrew Pitt ve Anthony West'in önünde son viraja adeta tekerlekleri birbirlerine değercesine girdi. Fini   ncesi son düzlükte rakiplerini ardında tutan Kenan Sofuođlu, damalı bayrağın ardından geçmeyi ilk sırada ba arak sezona ihtişamlı bir başlangıç yaptı. Yari ın ardından açıklama yapan Kenan Sofuođlu, lastik seçimi nedeniyle temkinli bir başlangıç yaptığını için geriye düştüğünü, daha sonra atağa kalkarak tüm rakiplerini geçmeyi ba ardığını söyledi. Ayrıca  ampiyon s r c m z tur rekorunu kırdığını için de mutlu olduğunu sözlerine ekledi.





# Lumma Design'dan BMW X6 modifiyesi

Cenevre'de görücüye çıkan bu modifiyeli BMW, sahip olduğu body kit'le daha çarpıcı bir görünüme kavuşmuş.



Yazı: Tarık Akagün





*MAT GRAFİT RENGİ GÖVDE, ARKA SPOYLER VE DİFÜZÖR ÇEKİCİLİĞİ ARTTIRAN DETAYLAR*

BMW konusunda yaptığı başarılı tuning çalışmalarıyla bilinen Lumma Design 79. Cenevre Otomobil Fuarı'nda BMW X6 üzerinde yaptığı modifiye çalışmasını tanıtıyor. Modifikasyondan sonra CLR X 650 GT adı verilen otomobile göz alıcı bir body kit uygulanmış. Hava yarıkları ve alt spoilerlere sahip farklı bir ön tampon uygulanan aracın ayrıca çamurlukları genişletilmiş. Mat siyah boya ve karbon fiber bagaj üstü spoilerle görünümü tamamlanan otomobilin yol tutuşunu iyileştirmek için aracın taban yüksekliğini 35 mm azaltan spor süspansiyon sistemi adapte edilmiş. Bu arada otomobilde 315/25 R23 ebadında lastikler kullanıldığını da belirtelim.





# GRAN TURISMO'LARIN ATASI



1950-1958 arasında üretilen Lancia Aurelia, kimilerine göre, tarihe adını “dünyanın ilk gerçek gran turismo’su” olarak altın harflerle yazdırmış bir otomobil.

Yazı: Emre Anamur  
Fotoğraflar: Lancia Medya



1

100 yılı aşkın bir geçmişi bulunan İtalyan üretici Lancia'nın Aurelia adıyla 1950-1958 yılları arasında ürettiği model, güzel ve aynı zamanda sportif tasarımıyla birçok ünlünün tercihi olmuştu. Kimileri tarafından modern gran turismo modellerin atası olarak kabul edilen Aurelia, teknoloji ve performans olarak da zamanının ötesinde bir modeldi.

Vittorio Jano tarafından tasarlanan otomobilde, ilk kez, Virgilio imzası taşıyan ve 60 derece açıyla yerleştirilmiş bir V6 motora yer verildi. Aurelia, hayatta kaldığı sekiz yıl içinde altı farklı seri halinde üretildi. İlk seriden 500 adet üretildi. Seride 56 HP'lik sedan karoserli B10, 70 HP'lik B21 ve 75 HP'lik B20 GT yer aldı. İkinci serinin tek modeli olan B22 Sedan'da 80 HP gücünde 1991 cc'lik V6 motor bulunuyordu. 1953'te start alan üçüncü seride B20 Coupe beğeni topladı. Bu modelde 2451 cc'lik motora yer verildi. Dördüncü seride, aracın arka süspansiyon sisteminde yenilik yapıldı. Coupe'nin yanı sıra, ondan daha kısa dingil mesafeli B24 Spider üretildi.







### ÜNLÜ AKTÖR JEAN PAUL BELMONDO DA LANCIA AURELIA SAHİBİYDİ



AURELIA, YANDAN BAKILDIĞINDA BUGÜNKÜ OTOMOBİLLERDE GÖRÜLMİYEN FARKLI TASARIMIYLA DİKKAT ÇEKİYOR

Bu serinin en önemli özelliklerinden biri de ABD'ye ihraç edilmiş olmasıydı. 1956'da üretilmeye başlanan beşinci seri Aurelia'larda lüks ve konfora daha çok önem verildi. B24 Convertible bu dönemde geliştirildi. B24 Spider ise bu seride daha iyi bir oturma pozisyonuna ve rüzgar önleyici cama kavuştu. Aurelia'nın son serisi olan altıncı seri, 1957 ile 1958 yazı arasında üretildi. Bu dönemde B20 Coupe'nin motoru 112 HP güç üretiyordu. Altıncı seride üretilen B24 Convertible, birkaç yeni donanım haricinde beşinci seriyle neredeyse aynıydı. Dışarıdan görülmeyen bir ayrıntı olarak, yakıt deposu artık arka koltukların arkasında değil bagajdaydı. Lancia Aurelia, sadece sekiz yıl üretimde kalan ama otomotiv tarihinde izleri uzun yıllar silinmeyecek bir model olarak, koleksiyonerlerin vazgeçemedikleri bir otomobil.





www.

***e-otodergi***.com

SEKİZİNCİ SAYIMIZI İNDİREN **15.923** OKUYUCUMUZA TEŞEKKÜR EDERİZ.  
e-otodergi'NİN 10. SAYISINI 1 NİSAN 2009'DA SİTEMİZDEN İNDİREBİLİRSİNİZ.